



# Biuletyn Morski



Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ Solidarność

NR (1) 96/2023

ISSN 1426-1006

*Polska bandera  
dla polskich  
statków!*



## Od redakcji

Wraz z najlepszymi życzeniami na 2024 rok, przekazujemy Państwu kolejne wydanie Biuletynu Morskiego, który zawiera treści podsumowujące działalność Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ Solidarność. Mijający rok był dla wszystkich Organizacji działających na rzecz marynarzy rokiem wyborów i podsumowań działalności.

W tym wydaniu Biuletynu Morskiego:

- Przekazujemy informacje dotyczące XXXI Krajowego Zjazdu Delegatów NSZZ Solidarność, którzy wyłonili nowe władze NSZZ Solidarność. Zjazd Delegatów odbył się pod hasłem: „Ty nas obudziłeś, my Cie obronimy„
- Informujemy o wyłonieniu nowych władz na kolejnym XV Walnym Zebraniu Delegatów Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ Solidarność.
- Opisujemy i podsumowujemy naszą wieloletnią batalię na rzecz powrotu statków pod polską banderę.. Po trzydziestu latach nasze postulaty i propozycje zawarte w Nocie do Strony Rządowej z 1991 r. są nadal aktualne. Niezależnie od obozu rządzącego, efekt zaniechania przez kolejne rządy taki sam.
- Dzielimy się z Państwem naszym zaniepokojeniem i zdziwieniem, iż w „Założeniach do budżetu Państwa na rok 2024„ nie odnotowaliśmy jakiegokolwiek odniesienia do gospodarki morskiej. Uzasadniamy pilną konieczność uwzględnienia finansów w budżecie Państwa i ich przeznaczenie na kluczową gałąź gospodarki, jaką jest szeroko pojmowany transport morski.
- Informujemy szczegółowo o wystąpieniu Przewodniczącego Krajowej Sekcji Morskiej Andrzeja Kościka na Sejmowej Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w sprawie braku jakichkolwiek działań rządu RP skutkujących powrotem statków pod polską banderę.
- Opisujemy problem braku zabezpieczenia społecznego polskich marynarzy wraz z analizą skutków zaniechania przez kolejne rządy RP. Do dnia dzisiejszego Polska nie obejmuje systemem ubezpieczeń społecznych 35 tys. polskich marynarzy. Dla 35 tysięcy polskich marynarzy nie ma miejsc pracy w Polsce.
- Opisujemy zalecenia wynikające z Raportu Europejskiej Federacji Transportowców oraz Światowego Uniwersytetu Morskiego.
- Poruszamy niezwykle istotny problem dotyczący ogólnościowego procederu porzuceń marynarzy. Państwa portu, Państwa bandery, Państwa, których marynarze są obywatelami, oraz Państwa, w których działają odpowiednie służby naboru i pośrednictwa pracy powinny współpracować w celu ograniczenia procederu porzuceń marynarzy.
- Przekazujemy informacje o działaniach dotyczących sprzeciwu Krajowej Sekcji Morskiej w sprawie zaniechania przez rząd RP ratyfikacji Konwencji MOP nr 185 dotyczącej krajowych dowodów tożsamości marynarzy.
- Przeczytajcie Państwo o działaniach ITF przeciwko tanim banderom
- Zamieszczamy również kilka informacji o działalności Organizacji znajdujących się w strukturze Krajowej Sekcji Morskiej / ITF.. Zachęcamy marynarzy do wstąpienia

### WAŻNE

Informujemy o możliwości otrzymywania Biuletynu Morskiego Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność” w formie elektronicznej (PDF od 2 do 5MB) zamiast wysyłki pocztą tradycyjną. Można skorzystać z archiwalnych wydań zamieszczanych na stronie internetowej Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność” [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)

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 nieodpowiada.

Zdjęcie na okładce: [www.canva.pl](http://www.canva.pl)

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](mailto:biuro@misiuro.pl) [www.misiuro.pl](http://www.misiuro.pl)

Oddano do druku: 19 grudnia 2023r.



## XXXI Krajowy Zjazd Delegatów NSZZ Solidarność

**W dniach 19-20 października w hali Centralnego Ośrodka Sportu w Spale odbył się XXXI Krajowy Zjazd Delegatów NSZZ „SOLIDARNOŚĆ”.**

**Tegoroczny Zjazd odbył się pod hasłem „Ty nas obudzites, my Cię obronimy”.**

W jego trakcie, Delegaci dokonali wyboru przewodniczącego Związku, członków Komisji Krajowej i Krajowej Komisji Rewizyjnej na nową pięcioletnią kadencję 2023-2028.

**Piotr Duda został wybrany Przewodniczącym Komisji Krajowej NSZZ „S” na nową kadencję.**



Zdjęcie: [www.tylsol.pl](http://www.tylsol.pl)

Krajowy Zjazd Delegatów NSZZ „Solidarność” przyjął program działania na najbliższą kadencję na lata 2023 -2028. Program składa się z zadań, które wymagają realizacji dla poprawy praw członków Związku oraz dla unowocześnienia działania Związku i przygotowania go do stojących przed pracownikami i Związkiem wyzwań dotyczących przyszłości pracy.

**Uchwała programowa** zawiera zapis zadań do zrealizowania dla poprawy praw członków Związku oraz sprostaniu wyzwań dotyczących przyszłości pracy. NSZZ „S” w Uchwale przypomina, że dialog i współpraca partne-

rów społecznych stanowi podstawę ustroju gospodarczego RP oraz podkreśla znaczenie dialogu społecznego w kształtowaniu polityk gospodarczych w Polsce. Uchwała potwierdza, że układy zbiorowe pracy są niezbędnym elementem nowoczesnej gospodarki, gwarantując równowagę między konkurencyjnością przedsiębiorstw a bezpieczeństwem pracowników. Związek utworzy bazę układów zbiorowych pracy, w których stroną są jednostki organizacyjne „S”.

Związek zwraca też uwagę na rozmycie się pojęcia pracownika poprzez zatrudnianie przy pomocy platform internetowych, zwiększanie procesów migracyjnych i dynamiczne zmiany technologiczne. Na rynku pracy „S” akcentuje konieczność zmiany funkcjonowania publicznych służb zatrudnienia. NSZZ „S” będzie też kontynuował wieloletnią pracę na rzecz zwalczania wyzysku młodych pracowników.

NSZZ „S” stoi na stanowisku, że spójna polityka rodzinna pozwala na stabilny rozwój rodzin, niezbędny dla zachowania zastępowalności pokoleń, a zatem i równowagi na rynku pracy.

Należy też promować patriotyzm konsumencki. NSZZ „S” deklaruje aktywność w monitorowaniu wdrażania Europejskiego Filaru Praw Socjalnych.



Zdjęcie: [www.tylsol.pl](http://www.tylsol.pl)

W związku z przypadającą w przyszłym roku 40. rocznicą męczeńskiej śmierci bł. ks. Jerzego Popiełuszki, NSZZ „Solidarność” ogłosił rok 2024 Rokiem bł. księdza Jerzego Popiełuszki. Związkowcy chcą, aby 2024 rok w całym kraju był rokiem

ks. Jerzego. KZD potępił ataki na osobę i nauczanie Ojca Świętego i stanął w obronie dobrego imienia św. Jana Pawła II.

### **Fragment Uchwały programowej XXXI KZD NSZZ NSZZ „Solidarność” – Związek przyszłości**



#### **Dialog społeczny**

**Dialog i współpraca partnerów społecznych stanowi podstawę ustroju gospodarczego Rzeczypospolitej Polskiej.** Jak pokazuje historia NSZZ „Solidarność”, korzystanie z prawa do wolności zrzeszania się i prowadzenia rokowań w dobrej wierze i z poszanowaniem słusznym interesów drugiej strony umożliwia w sposób pokojowy pokonywanie wszelkich trudności i wypracowanie rozwiązania dla największych wyzwań współczesnego świata;

**Związek podkreśla** znaczenie dialogu społecznego w kształtowaniu polityk gospodarczych w Polsce i wyraża gotowość do aktywnego w nim uczestnictwa na wszystkich poziomach;

**Związek zapewni** wsparcie dla budowania potencjału dialogu społecznego na poziomie, zakładowym, branżowym, regionalnym i krajowym;

**Implementacja dyrektywy** Parlamentu Europejskiego Rady (UE) 2022/2041 z dnia 19 października 2022 r. w sprawie adekwatnych wynagrodzeń minimalnych w Unii Europejskiej COM/2020/682 stanowi znakomitą okazję do przywrócenia odpowiedniej roli dialogu społecznego w Polsce i jego odbudowy, w czym Związek będzie aktywnie uczestniczył;

**NSZZ „Solidarność”** będzie dążył do uporzędowania zasad reprezentatywności partnerów społecznych;

**Dużą wagę Związek przywiązuje** do negocjacji partnerów społecznych w zakresie europejskich porozumień, np. prawo pra-

cownika do „odłączenia”. Pojęcie związane jest z wymogami w systemie pracy zdalnej;

**Związek będzie aktywnie uczestniczył** w Radzie Dialogu Społecznego wskazując swoją reprezentację zarówno do Rady jak i Zespołów problemowych RDS i WRD.

#### **Układy zbiorowe pracy**

Układy zbiorowe pracy są niezbędnym elementem nowoczesnej gospodarki, gwarantując równowagę między potrzebami konkurencyjności przedsiębiorstw a bezpieczeństwem pracowników.

Rokowania zbiorowe są jednym z kluczowych narzędzi umożliwiających pracownikom i pracodawcom dostosowywanie się do zmian technologicznych i demograficznych mających wpływ na świat pracy. Konieczne jest przywrócenie priorytetowej roli negocjacji układowych, stworzenie warunków sprzyjających zwiększeniu zakresu stosowania rokowań zbiorowych i przygotowaniu planu działania na rzecz promowania rokowań zbiorowych i zwiększania wykorzystania w praktyce układów zbiorowych. NSZZ „Solidarność” będzie zabiegał o odpowiednią legislację i domagał się pro układowej polityki państwa.

#### **Związek będzie nadal postulował o:**

- *rozszerzenie katalogu rodzajów układów zbiorowych pracy,*
- *stworzenie możliwości zawarcia układu zbiorowego pracy u pracodawcy, u którego nie funkcjonuje zakładowa (międzyzakładowa) organizacja związkowa poprzez np. delegata związkowego,*
- *wyłączenie obowiązującej możliwości wprowadzenia rozwiązań mniej korzystnych dla pracowników w porównaniu do przepisów powszechnie obowiązujących poprzez regulaminy czy porozumienia z zakładowymi organizacjami związkowymi i wprowadzenie jej jedynie poprzez układy zbiorowe pracy (dotyczy to np. przedłużenia okresu rozliczeniowego czy też postanowienia o nietworzeniu zakładowego funduszu świadczeń socjalnych),*
- *wzmocnienie promocji rokowań zbiorowych poprzez m.in. kampanie medialne, zapisanie w przepisach prawa udziału w rokowaniach zewnętrznych ekspertów związkowych,*
- *utworzenie Centrum Rokowań Zbiorowych, które byłoby podmiotem świadczącym zaawansowaną i fachową pomoc dla stron*



w przedmiocie prowadzenia rokowań (negocjacji) zbiorowych. Centrum prowadziłoby również szkolenia dla stron zakładowego/ponadzakładowego dialogu społecznego.

- wprowadzenie do szkół przedmiotu (w ostatnim roku nauczania w szkole średniej i branżowej) dotyczącego funkcjonowania na rynku pracy ze szczególnym uwzględnieniem roli związków zawodowych,
- Związek utworzy bazę układów zbiorowych pracy, których stroną są podstawowe jednostki organizacyjne Związku i inne jednostki organizacyjne Związku,
- Związek dokona analizy celowości złożenia skargi do MOP w zakresie zdolności układowej pracowników korpusu służby cywilnej...”.



## STANOWISKO Nr 1 XXXI KZD ws. obrony dobrego imienia Św. Jana Pawła II

**Krajowy Zjazd Delegatów NSZZ „Solidarność” wyraża oburzenie wobec trwających od lat brutalnych ataków na osobę Św. Jana Pawła II, które szczególnie w ostatnich miesiącach znacząco przybrały na sile. Stanowczo protestujemy przeciwko licznym, często zorganizowanym akcjom szkalowania Jego dobrego imienia. Jest to element szerszej akcji skierowanej przeciwko katolikom w Polsce.**

Nie ulega najmniejszej wątpliwości, że powstanie NSZZ „Solidarność”, a w konsekwencji odzyskanie niepodległości Polska zawdzięcza wyborowi charyzmatycznego kardynała Karola Wojtyły na tron papieski. To On swoją postawą, działalnością oraz nauczaniem stworzył ku temu trwałe fundamenty.

Potwierdzeniem Jego prawości jako człowieka silnego w wierze był wnikliwy proces kanonizacyjny, bez najmniejszych wątpliwości wykazujący Jego świętość. Tym bardziej trudno zrozumieć dlaczego tej brutalnej napaści, opartej na wątpliwych podstawach, dopuszczają się osoby korzystające z wolności, którą w ogromnej mierze dzięki Św. Janowi Pawłowi II wywalczyliśmy. Nie będziemy stać biernie w sytuacji, gdy niegodziwcy chcą zdyskredytować wielkiego Polaka, obalić nasz symbol narodowy.

Krajowy Zjazd Delegatów NSZZ „Solidarność” stanowczo domaga się natychmiastowego zaprzestania tej ohydnej napaści oraz publicznego atakowania katolików, których ta agresja boleśnie dotyka.”

## Reprezentujemy w Komisji Krajowej Krajową Sekcję Morską NSZZ Solidarność.



Dnia 14.06.2023 na XVIII Walnym Zebraniu Delegatów NSZZ „S” Regionu Gdańskiego nasz kolega **Krzysztof Dośla członek Rady KSMMiR NSZZ „S”** został wybrany na funkcję Przewodniczący Regionu Gdańskiego NSZZ „S” i wszedł w skład Komisji Krajowej NSZZ „SOLIDARNOŚĆ”.

Zdjęcie: [www.tylsol.pl](http://www.tylsol.pl)



**Andrzej Kościk, Przewodniczący Rady KSMMiR NSZZ „S” na XXXI KZD NSZZ „S”** został wybrany do Komisji Krajowej NSZZ „SOLIDARNOŚĆ”.



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

W dniach 16-17 maja 2023 roku odbywało się Sprawozdawczo - Wyborcze Walne Zebranie Delegatów Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność” (WZD KSMMiR NSZZ „Solidarność”).

Delegaci z ośmiu Organizacji Zakładowych i Międzyzakładowych NSZZ „Solidarność”, wchodzących w skład KSMMiR NSZZ „Solidarność”, przyjechali do Chmielna by dokonać wyboru władz na kolejną kadencję związkową. Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność” zrzeszona jest w Krajowym Sekretariacie Transportowców i liczy ponad 5 tys. członków.

W zebraniu uczestniczyli zaproszeni goście m.in.: Z-ca Przewodniczącego Komisji Krajowej NSZZ „Solidarność” **Tadeusz Majchrowicz**, Przewodniczący Krajowego Sekretariatu Transportowców NSZZ „Solidarność” **Henryk Grymel** wraz z członkiem Prezydium Rady **Zdzisławem Jasińskim**, Przewodniczący Rady Krajowej Sekcji Portów Morskich NSZZ „Solidarność” **Marek Szymczak**, przedstawiciel polskich morskich związków zawodowych w Komitecie Wykonawczym Europejskiej Federacji Transportowców **Adam Tyłski**, przedstawiciele Solidarności Oświatowej z Chmielna a także Europejski Koordynator Duszpasterstwa Ludzi Morza **O. Edward Pracz**.

Po powitaniu delegatów i przybyłych gości, uczestnicy zebrania minutą ciszy uczcili wszystkich marynarzy, rybaków i członków Solidarności, którzy odeszli w ostatnim czasie do Domu Ojca. Odśpiewano również ulubioną pieśń Ojca Świętego Jana Pawła II „Barkę”, do której nawiązał w swoim przemó-

wieniu **O. Edward Pracz**, który szczególnie w czasach pandemii wspierał i dodawał otuchy marynarzom pływającym na statkach po całym świecie.

Zebrani w Chmielnie związkowcy wysłuchali także recitalu młodej utalentowanej wokalistki **Zofii Kosobuckiej**, laureatki siódmej edycji Wojewódzkiego Konkursu Muzycznego „Polska – moje miejsce, mój kraj”.



Na zdjęciu od prawej strony zaproszeni goście: Adam Tyłski - przedstawiciel w Komitecie Wykonawczym Europejskiej Federacji Transportowców, Maciej Wera – Przewodniczący Komisji Międzyzakładowej NSZZ „Solidarność” Pracowników Oświaty Wychowania i Kultury w Chojnicach, Krzysztof Bigus – Z-ca Przewodniczącego Komisji Międzyzakładowej NSZZ „Solidarność” Pracowników Oświaty Wychowania i Kultury w Chojnicach

Na WZD KSMMiR NSZZ „Solidarność”, przewodniczącego **Piotra Dudę** reprezentował wiceszef Solidarności **Tadeusz Majchrowicz**, który wręczył przewodniczącemu Sekcji **Andrzejowi Kościkowi** książkę o św. Janie Pawle II przypominając jego zasługi dla Solidarności, a także odczytał list od przewodniczącego Komisji Krajowej NSZZ „Solidarność” skierowany do uczestników WZD.

*Wyborcze zebranie delegatów Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”, ale i szerzej całego Związku, odbywa się w bardzo trudnym czasie. Mamy za sobą kryzys wywołany pandemią koronawirusa, ale również jesteśmy jako Polska i „Solidarność” zaangażowani w pomoc ogarniętej wojną Ukrainie. Ponadto musimy zmagać się z wysoką inflacją i zagrożeniami dla polskiej gospodarki m.in. z powodu unijnej polityki klimatycznej i wojny, która wpływa na globalne łańcuchy dostaw. To z kolei stwarza dla szeroko pojętej branży morskiej wiele szans, ale i zagrożeń – napisał **Piotr Duda**, przewodni-*



czący Solidarności jednocześnie życząc owocnych obrad i wyborów.



Na zdjęciu powyżej siedzą od prawej strony: Henryk Grymel – Przewodniczący Rady Krajowego Sekretariatu Transportowców NSZZ „Solidarność”, O. Edward Pracz - Europejski Koordynator Duszpasterstwa Ludzi Morza, Tadeusz Majchrowicz – Z-ca Przewodniczącego Komisji Krajowej NSZZ „Solidarność”, Zdzisław Jasiński - członek Prezydium Rady Krajowego Sekretariatu Transportowców NSZZ „Solidarność” i Zofia Kosubucka.



Na zdjęciu: Prezydium XV WZD KSMMiR NSZZ „Solidarność”, siedzą od prawej: Maria Kucharska – Przewodnicząca KM NSZZ „Solidarność” PZB S.A., Bożena Szmajdzińska – Wiceprzewodnicząca / Skarbnik Komisji OMK NSZZ „Solidarność”, Krzysztof Dośla – Przewodniczący Zarządu Regionu Gdańskiego NSZZ „Solidarność”, Remigiusz Rymaszewski – Przewodniczący KM NSZZ „Solidarność” PZM

## Wybory Przewodniczącego Rady KSMMiR NSZZ „Solidarność”

**W pierwszym dniu obrad, Przewodniczący Andrzej Kościak złożył bardzo szczegółowe i merytoryczne sprawozdanie z działalności Sekcji.**

Następnie odbyła się dyskusja, w czasie której związkowcy wskazywali na takie problemy jak: nieobjęcie marynarzy obowiązkiem ubezpieczeń społecznych czy brak rodzimej produkcji statków pod polską banderą np. gazowców, które obecnie państwowe spółki

muszą obecnie czarterować od zagranicznych firm/armatorów.

Kolejnym punktem obrad były wybory Przewodniczącego Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”. Delegaci zdecydowali, że funkcję tę w nowej kadencji 2023-2028 pełnić będzie dotychczasowy Przewodniczący Sekcji **Andrzej Kościak**.



Na zdjęciu: Przewodniczący Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność” Andrzej Kościak

W dniu 17.05.2023 roku odbyły się wybory 16 członków Rady KSMMiR NSZZ „Solidarność” i pięcioosobowej Komisji Rewizyjnej, a także delegatów na Kongres Krajowego Sekretariatu Transportowców NSZZ „Solidarność”.



Zdjęcie: Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ Solidarność



Zdjęcie: Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ Solidarność





Na zdjęciach: delegaci na XV WZD KSMMiR NSZZ „Solidarność”.

## Treść podjętych Uchwał i Stanowisk przez Delegatów XV Walnego Zebrania Delegatów Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ Solidarność.

**Uchwała nr 6/XV/2023XV Walnego Zebrania Delegatów Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność” w sprawie kontynuacji działań w celu reaktywowania polskiej morskiej floty narodowej.**

*XV Walne Zebranie Delegatów Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność” zobowiązuje Radę Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność” do kontynuacji działań w celu reaktywowania polskiej morskiej floty narodowej – rejestracji statków pod biało-czerwoną banderą.*

**Uchwała nr 7/XV/2023XV Walnego Zebrania Delegatów Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność” w sprawie zabezpieczeń społecznych polskich marynarzy.**

*XV Walne Zebranie Delegatów Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność” zobowiązuje Radę Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność” do kontynuacji działań w celu sfinalizowania sprawy objęcia zabezpieczeniem społecznym polskich marynarzy, zgodnie z Konwencją MOP MLC 2006.*

**STANOWISKO nr 1/XV/2023XV Walnego Zebrania Delegatów Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność” w sprawie szkalowania dobrego imienia Świętego Jana Pawła II.**

*XV Walne Zebranie Delegatów Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność” zdecydowanie sprzeciwia się szkalowaniu dobrego imienia Świętego Jana Pawła II.*



## POLSKA BANDERA DLA POLSKICH STATKÓW !!!



Zdjęcie: www.canva.com

### W 1990 r. Polska posiadała 247 statków pod polską banderą. Komu to przeszkadzało?

**32 lata temu...** W obliczu rozszerzającego się procesu wyprzedazy tonażu i przerejestrowywania polskich statków pod tanie bandery 32 lata temu, Jacek Cegielski, Wiceprzewodniczący Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „SOLIDARNOŚĆ” skierował do ówczesnego Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej Pana Ewarysta Waligórskiego „Notę”, w której KSMMiR NSZZ „S” wyraziła zdecydowany sprzeciw wobec procedury przenoszenia polskiego majątku za granicę i zagrożenia utraty miejsc pracy przez polskich marynarzy.

Po trzydziestu latach nasze postulaty i propozycje zawarte w Nocie do Strony Rządowej są nadal aktualne!

Poniżej zamieszczamy kopię w/w Noty KSM-MiR NSZZ „SOLIDARNOŚĆ” skierowaną do Ministerstwa Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia **22 lutego 1991 roku**.

Gdynia 22 lutego 1991

**Minister Transportu i Gospodarki Morskiej**

**Pan Ewaryst Waligórski**

w/a

**NOTA**

**Krajowej Sekcji Morskiej NSZZ „Solidarność”**

*Wielokrotne apele naszego związku pod adresem rządu nie przyniosły do tej pory jednoznacznego określenia, polityki Państwa w odniesieniu do żeglugi i rybołówstwa morskiego. W żadnym wypadku za stanowisko w tej sprawie nie może być uznana krótka enuncjacja w środkach przekazu stwierdzająca, że Państwo nie posiada środków na odnowienia tonażu.*

		KRAJOWA SEKCJA MORSKA MARYNARZY I RYBAKÓW NSZZ „SOLIDARNOŚĆ”
71-617 SZCZECIN UL. ZUBRÓW 6 TEL.: /91/ 22-82-75 TLX.: 425159 TFAX.: /91/ 225697		NATIONAL MARITIME SECTION NSZZ „SOLIDARNOŚĆ”
50046 1330 0000 000 000 0		81-336 GDYNIA UL. ŚLĄSKA 49A TEL. 21-85-43 TLX. 54-381 TFAX. 278-480
2		Gdynia, 22 lutego 1991
Minister Transportu i Gospodarki Morskiej Pan Ewaryst Waligórski w/a		
<b>NOTA</b> Krajowej Sekcji Morskiej NSZZ „Solidarność”		
<p>Wielokrotne apele naszego związku pod adresem rządu nie przyniosły do tej pory jednoznacznego określenia polityki Państwa w odniesieniu do żeglugi i rybołówstwa morskiego. W żadnym wypadku za stanowisko w tej sprawie nie może być uznana krótka enuncjacja w środkach przekazu stwierdzająca, że Państwo nie posiada środków na odnowienie tonażu. Sytuacja finansowa kraju jest powszechnie znana i z całą pewnością armatorzy nie oczekują nadzwyczajnych środków. Niemniej brak strategicznych decyzji – których nie są w stanie podjąć armatorzy doprowadziło do sytuacji powodującej pogłębiające się z dnia na dzień i wielopłaszczyznowe zagrożenia.</p> <p>Należy je analizować w odniesieniu do trzech podmiotów:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Państwa.</li> <li>-przedsiębiorstwa.</li> <li>-pracowników</li> </ul>		

*Sytuacja finansowa kraju jest powszechnie znana i z całą pewnością armatorzy nie oczekują nadzwyczajnych środków.*

*Nie mniej brak strategicznych decyzji, których nie są w stanie podjąć armatorzy doprowadziło do sytuacji powodującej pogłębiają-*



ce się z dnia na dzień i wielopłaszczyznowe zagrożenia.

Należy je analizować w odniesieniu do trzech podmiotów

- Państwa
- przedsiębiorstw
- pracowników

Sytuacja Państwa :

Nie kto inny jak MTiGM powinno w trybie pilnym przekazać zainteresowanym stronom wynik analizy i decyzję dotyczącą zainteresowania Państwa posiadaniem floty narodowej tj. państwowej. Dopiero na podstawie takich danych można prowadzić dalsze rozważania i czynności prowadzące do zmian własnościowych, procesów prywatyzacyjnych. Tymczasem brak stanowiska organu założycielskiego powoduje działania armatorów prowadzące do złagodzenia bieżących trudności ekonomicznych bez rozważenia przyszłych skutków, w szczególności zaś bez dokonania analizy strat i korzyści w skali makro. Wspomniane działania bieżące realizowane są zwłaszcza przez :

- wyprzedaż tonażu, w warunkach niekorzystnej sytuacji cenowej statków używanych
- wyrejestrowywanie statków pod tanie bandery, co powoduje między innymi zmniejszenie wpływów Państwa pochodzących z podatku dochodowego
- gwałtowne kojarzenie się z - nie zawsze wiarygodnym - kapitałem obcym
- redukcję zatrudnienia

Odnosimy wrażenie, że wspomniane wyżej procesy przebiegają przy całkowitym braku zainteresowania i poza kontrolą MTiGM reprezentującego właściciela państwowego nadal majątku.

Sytuacja armatorów:

Truizmem byłoby powtarzanie, że przedsiębiorstwa żeglugowe pracują na rynku światowym, niewrażliwym na trudności gospodarcze Polski. Ten rynek i najlepsze z możliwych rozwiązania ekonomiczne wyznaczają stopę rentowności żeglugi. Nie istnieje żadna praktyczna możliwość wypracowania zysków pozwalających równocześnie zaspokoić krajowe wymagania fiskalne, sześcąc kredyty przy istniejącej w naszym bankach stopie oprocentowania i wypracowywać zyski. Nawet, gdyby problem kredytów zawęził do kwestii inwestycji tonażowych. Nic dziwnego, że ratując się przed spiralą zadłużenia przedsiębiorstwa żeglugowe

**Sytuacja Państwa.**

Nie kto inny, jak MTiGM powinno w trybie pilnym przekazać zainteresowanym stronom wynik analizy i decyzję dotyczącą zainteresowania Państwa posiadaniem floty narodowej tj. państwowej.

Dopiero na podstawie takich danych można prowadzić dalsze rozważania i czynności prowadzące do zmian własnościowych, procesów prywatyzacyjnych.

Tymczasem brak stanowiska organu założycielskiego powoduje działania, armatorów prowadzące do złagodzenia bieżących trudności ekonomicznych bez rozważenia przyszłych skutków, w szczególności zaś bez dokonania analizy strat i korzyści w skali makro.

Wspomniane działania bieżące realizowane są zwłaszcza przez :

- wyprzedaż tonażu, w warunkach niekorzystnej sytuacji cenowej statków używanych,
- wyrejestrowywanie statków pod tanie bandery, co powoduje między innymi zmniejszenie wpływów Państwa pochodzących z podatku dochodowego
- gwałtowne kojarzenie się z nie zawsze wiarygodnym kapitałem obcym
- redukcję zatrudnienia

Odnosimy wrażenie, że wspomniane wyżej procesy przebiegają przy całkowitym braku zainteresowania i poza kontrolą MTiGM reprezentującego właściciela państwowego nadal majątku.

pozostawione swojemu losowi wykonują na własną rękę rozproszliwe działania "antykryzysowe". Nikt z nas nie potrafi odpowiedzieć na pytanie czy są one w zgodzie z polityką gospodarczą i dobrze pojętym ogólnym interesem Państwa. W swej codziennej pracy często spotykamy się z twierdzeniem kierownictw naszych przedsiębiorstw, że Narodowy Bank Polski nie udziela porceżeń na korzystne kredyty inwestycyjne za granicą. Jeżeli uznać twierdzenia takie za prawdziwe, niezrozumiałym wydaje się fakt, że banki zagraniczne gotowe są takich kredytów udzielać bądź pod zastaw statków, bądź pod warunkiem przerejestrowania ich pod inną banderę. Czyżby odpowiedź była aż tak prozaiczna, że po prostu nie widzimy interesu tam, gdzie inni go znajdują ?! Innym paradoksem aktualnej sytuacji gospodarki morskiej jest z całą pewnością całkowita rozbieżność interesów rodzimego przemysłu stoczniowego i własnych przedsiębiorstw armatorskich. Korzystniejsze kredyty inwestycyjne poza Polską skłaniają do budowy statków za granicą. Z kolei konieczność opłacania ceł importowych wymusza wręcz ich rejestrowanie pod obcymi/czytaj: taniemi/ banderami. Mamy zatem do czynienia z typowym zjawiskiem deregulacji, której nie sposób zaradzić bez interwencjonizmu państwowego.

Sytuacja Pracowników i

Jak łatwo się domyślić opisane wyżej przyczyny wyrażające się brakiem perspektyw rozwojowych stanowią największe zagrożenie. Z jednej strony odchodzą wartościowi pracownicy, którzy nie potrafią czekać w nieskończoność na konkretne i precyzyjne decyzje. Z drugiej strony wzrasta obszar zagrożenia zwolnieniami grupowymi. Zdecydowanie podkreślamy, że nie aktualna sytuacja płacowa, a właśnie brak perspektyw jest głównym czynnikiem kryzysogennym wśród pracowników gospodarki morskiej i żeglugi i rybołówstwa. W sytuacji zrodzenia się możliwości zawarcia takiego "kontraktu" - Związek nasz gotów jest do rezygnacji z pewnego zakresu rozszerzeń płacowych na rzecz uzyskania gwarancji zachowania miejsc pracy i zatrudnienia marynarzy i rybaków.

Tymczasem mamy do czynienia z sytuacją wręcz odwrotną. Armatorzy usiłują skoncentrować cały wysiłek na oszczędnościach wynikających z ograniczenia zatrudnienia.

**Sytuacja armatorów.**

Truizmem byłoby powtarzanie, że przedsiębiorstwa żeglugowe pracują na rynku światowym, niewrażliwym na trudności gospodarcze Polski.



Ten rynek i najlepsze z możliwych rozwiązania ekonomiczne wyznaczają stopę rentowności żeglugi.

Nie istnieje żadna praktyczna możliwość wypracowania zysków pozwalających równocześnie zaspokoić krajowe wymagania, fiskalne, zaciągać kredyty przy istniejącej w naszych bankach stopie oprocentowania i wypracowywać zyski, nawet gdyby problem kredytów zawęzić do kwestii inwestycji tonażowych.

Nic dziwnego, że ratując się przed spiralą zadłużenia przedsiębiorstwa żeglugowe pozostawione swojemu losowi wykonują na własny rękę rozpaczliwe działania „antykryzysowe”.

Podzielając pogląd, że nie sposób wyjść z kryzysu gospodarczego bez bezpośredniego udziału pracowników w wysokich kosztach tej operacji, uważamy równocześnie, że proces ten nie może przebiegać wyłącznie na koszt zatrudnionych. Tymczasem nadal koszty płac stanowią niewielki procent kosztów ogólnych przedsiębiorstw żeglugowych i na nich koncentrują się wszelkie oszczędnościowe kierownictw. Taka sytuacja nie będzie dłuższej tolerowana przez Krajową Sekcję Morską NSZZ „Solidarność”. Według naszych szacunków wystarczyłoby o kilkanaście procent obniżyć koszty pozapłacowe, aby ogólna sytuacja naszych przedsiębiorstw wyglądała diametralnie inaczej tj. korzystniej. Aby ten efekt osiągnąć wystarczy skoncentrowanie wysiłków MTiGM oraz kierownictw przedsiębiorstw. W zamian mamy jednak sytuację działań w kierunku niemożliwym do zaakceptowania przez związek zawodowy, tj. głównie rozszerzający się proces przerejestrowania polskich statków pod tanią banderę. Był może są to procedury akceptowane przez Państwo, niemniej z punktu widzenia związku traktujemy je jako przenoszenie majątku za granicę i utratę związkowej kontroli nad miejscami pracy i warunkami zatrudnienia. Wg powszechnie znanych w środowisku żeglugowym Kryteriów Roehdale’a ustalonych przez Brytyjską Komisję Dochodzeniową w 1970 roku bandera kraju rejestru uznana jest za taną jeżeli:

- kraj zezwala na posiadanie statków i sprawowanie nad nimi kontroli obywatelom innych państw,
- łatwo jest dostać się na rejestr lub zmienić go na inny,
- podatki od dochodu z żeglugi są niskie lub nie ma ich wcale,
- kraj rejestracji nie potrzebuje statków dla swoich własnych celów, zależy mu natomiast na ściąganiu od nich opłat,
- dopuszcza się załogi złożone z obywateli innych państw
- kraj nie ma możliwości /lub zamiaru/ egzekwowania miejscowych bądź międzynarodowych przepisów od „swoich” armatorów.

Międzynarodowa Federacja Transportowców ITP, w której toczy się aktualnie proces afiliacyjny Krajowej Sekcji Morskiej NSZZ „Solidarność” prowadzi od lat zdecydowaną kampanię przeciwko statkom tanich bander.

Nikt z nas nie potrafi odpowiedzieć na pytanie czy są one w zgodzie z polityką gospodarczą i dobrze pojętym ogólnym interesem Państwa.

W swej codziennej pracy często spotykamy się z twierdzeniem kierownictw naszych przedsiębiorstw, że Narodowy Bank Polski nie udziela poręczeń na korzystne kredyty inwestycyjne za granicą.

Jeżeli uzna się twierdzenia takie za prawdziwe, niezrozumiałym wydaje się fakt, że banki zagraniczne gotowe są takich kredytów udzielać bądź pod zastaw statków, bądź pod warunkiem przerejestrowania ich pod inną banderę.

Czyżby odpowiedź była aż tak prozaiczna, że po prostu nie widzimy interesu tam, gdzie inni go znajdują ?!

Innym paradoksem aktualnej sytuacji gospodarki morskiej jest z całą pewnością całkowita rozbieżność interesów rodzimego przemysłu stocznioowego i własnych przedsiębiorstw armatorskich.

Korzystniejsze kredyty inwestycyjne poza Polską skłaniają do budowy statków za granicą.

Z kolei konieczność opłacania ceł importowych wymusza wręcz ich rejestrowania pod obcymi - czytaj - tanimi banderami.

Mamy zatem do czynienia z typowym zjawiskiem deregulacji, której nie sposób zaradzić bez interwencjonizmu państwowego.

### **Sytuacja Pracowników.**

Jak łatwo się domyślić opisane wyżej przyuczyny wyrażające się brakiem perspektyw rozwojowych stanowią największe zagrożenie.

Z jednej strony odchodzą wartościowi pracownicy, którzy nie potrafią czekać w nieskończoność na konkretne i precyzyjne decyzje.

Z drugiej strony wzrasta obszar zagrożenia zwolnieniami grupowymi. Zdecydowanie podkreślamy, że nie aktualna sytuacja płacowa, a właśnie brak perspektyw jest głównym czynnikiem kryzysogennym wśród pracowników gospodarki morskiej, żeglugi i rybołówstwa.

W sytuacji zrodzenia się możliwości zawarcia swojego „kontraktu”, Związek nasz gotów jest do rezygnacji z pewnego zakresu roszczeń płacowych na rzecz uzyskania gwarancji zachowania miejsc pracy i zatrudnienia marynarzy i rybaków.

Tymczasem mamy do czynienia z sytuacją wręcz odwrotną.

Armatorzy usiłują skoncentrować cały wysiłek na oszczędnościach wynikających z ograniczania zatrudnienia.



Podzielając pogląd, że nie sposób wyjść z kryzysu gospodarczego bez bezpośrednio udziału pracowników w wysokich kosztach tej operacji, uważamy równocześnie, że proces ten nie może przebiegać wyłącznie na koszt zatrudnionych.

Tymczasem nadal koszty płac stanowią niewielki procent kosztów ogólnych przedsiębiorstw żeglugowych i na nich koncentrują się wysiłki oszczędnościowe kierownictwa. Taka sytuacja nie będzie dłużej tolerowana przez Krajową Sekcję Morską NSZZ „Solidarność”.

Według naszych szacunków wystarczyłoby o kilkanaście procent obniżyć koszty poza-płacowe, aby ogólna sytuacja naszych przedsiębiorstw wyglądała diametralnie inaczej tj. korzystniej.

Aby ten efekt osiągnąć wystarczy skoncentrowanie wysiłków MTiGM oraz kierownictwu przedsiębiorstw.

W zamian mamy jednak sytuację działań w kierunku niemożliwym do zaakceptowania przez związek zawodowy, tj. głównie rozszerzający się proces

przerejestrowywania polskich statków pod tanie bandery.

Być może są to procedury akceptowane przez Państwo, niemniej z punktu widzenia związku traktujemy je jako przenoszenie majątku za granicę i utratę związkowej kontroli nad miejscami pracy i warunkami zatrudnienia.

Wg powszechnie znanych w środowisku żeglugowym Kryteriów Rochdale'a ustalonych przez Brytyjską Komisję Dochodzeniową w 1970 roku bandera kraju rejestru uznana jest za tania jeżeli :

- kraj zezwala na posiadanie statków i sprawowanie nad nimi kontroli obywatelom innych państw,
- łatwo jest dostać się na rejestr lub zmienić go na inny,
- podatki od dochodu z żeglugi są niskie lub nie ma ich wcale,
- kraj rejestracji nie potrzebuje statków dla swoich własnych celów, zależy mu natomiast na ściąganiu od nich opłat,
- dopuszcza się załogi złożone z obywateli innych państw
- kraj nie ma możliwości /lub zamiaru/ egzekwowania miejscowych bądź międzynarodowych przepisów od „swoich” armatorów.

Międzynarodowa federacja Transportowców ITF, w której toczy się aktualnie proces afili-

cyjny Krajowej Sekcji Morskiej NSZZ „Solidarność” prowadzi od lat zdecydowaną kampanię przeciwko statkom tanich bander.

Do tej pory polska bandera narodowa chroniła nas przed ewentualnymi akcjami protestacyjnymi międzynarodowych

związków zawodowych / bojkot w porcie, blokada / odmowa określonego zakresu obsługi w porcie itp. / w walce o uznane przez te organizacje warunki pracy i płacy.

Z chwilą przechodzenia naszych statków pod tanie bandery ochrona ta przestanie funkcjonować nie tylko na statkach pod zmienioną flagą, ale może także się rozszerzyć na jednostki pod „biało-czerwoną”.

Nie będziemy zabiegali o powstrzymanie się od takich akcji. Wymaga tego od nas zawodowa solidarność. Nikt nie ma prawa oczekiwać od nas braku reakcji na pozbawianie polskich marynarzy miejsc pracy .

Nie dajemy wiary dzisiejszym zapewnieniom, że mimo przerejestrowania statków będą one nadal obsadzone przez Polaków.

Tanie bandery rządzą się bowiem własnymi prawami , a podobne obietnice składano

Do tej pory polska bandera narodowa chroniła nas przed ewentualnymi akcjami protestacyjnymi międzynarodowych związków zawodowych/bojkot w porcie, blokada, odmowa określonego zakresu obsługi w porcie itp. / w walce o uznane przez te organizacje warunki pracy i płacy. Z chwilą przechodzenia naszych statków pod tanie bandery ochrona ta przestanie funkcjonować nie tylko na statkach pod zmienioną flagą, ale może także się rozszerzyć na jednostki pod „biało-czerwoną”. Nie będziemy zabiegali o powstrzymanie się od takich akcji. Wymaga tego od nas zawodowa solidarność. Nikt nie ma prawa oczekiwać od nas braku reakcji na pozbawianie polskich marynarzy miejsc pracy. Nie dajemy wiary dzisiejszym zapewnieniom, że mimo przerejestrowania statków będą one nadal obsadzone przez Polaków. Tanie bandery rządzą się bowiem własnymi prawami , a podobne obietnice składano przed laty marynarzom niemieckim, angielskim, francuskim itp. Po krótkim czasie zostali bez pracy. Oczekujemy w tej sprawie jasnego i jednoznacznego stanowiska MTiGM. Nie można wywieść za granicę innych zakładów pracy, można to zrobić ze statkami. Choćby tylko z tego powodu oczekujemy od Państwa szczególnej ochrony naszych miejsc pracy. Odbieramy to jako gorzką ironię losu, że dokładnie w tym samym czasie kiedy po wielu latach narodziła się nowa „Ustawa o pracy na statkach morskich” rozwija się proces ucieczki od jej postanowień pod tanie bandery.

#### Wnioski :

Ciągle jeszcze wierzymy, że kryzys obejmujące nasze przedsiębiorstwa jest przejściowy, podobnie jak powszechna jest wiara w możliwość przezwyciężenia kryzysu pozostałych gałęzi gospodarki narodowej. Wszelako wobec braku projektów i pewnie także możliwości łatwych i szybkich procedur przekształceń własnościowych w żegludze i rybołówstwie : szukajmy wyzerpującej odpowiedzi na przedłożone wyżej pytania. O uzyskanych informacjach i wyjaśnieniach zobowiązujemy się w trybie pilnym poinformować nasze „rodowisko. Nie traktujemy naszych propozycji jako sięganie do pustego skarbcza narodowego, a zatem nie zadowolimy nas retoryczne pytanie : komu proponujemy odebrać środki finansowe?



przed laty marynarzom niemieckim, angielskim, francuskim itp.

Po krótkim czasie zostali bez pracy. Oczekujemy w tej sprawie jasnego i jednoznacznego stanowiska MTiGM.

Nie można wywieźć za granicę innych zakładów pracy, można to zrobić ze statkami.

Choćby tylko z tego powodu oczekujemy od Państwa szczególnej ochrony naszych miejsc pracy. Odbieramy to jako gorzką ironię losu, że dokładnie w tym samym czasie kiedy po wielu latach narodziła się nowa „Ustawa o pracy na statkach morskich” rozwija, się proces ucieczki od jej postanowień pod tanie bandery.

### **Wnioski .**

Ciągle jeszcze wierzymy, że kryzys obejmujący nasze przedsiębiorstwa jest przejściowy, podobnie jak powszechna jest wiara w możliwość przezwyciężenia kryzysu pozostałych gałęzi gospodarki narodowej. Wszelako wobec braku projektów i pewnie także możliwości łatwych i szybkich procesów przekształceń własnościowych w żegludze i rybołówstwie oczekujemy wyczerpującej odpowiedzi na przedłożone wyżej pytania.

O uzyskanych informacjach i wyjaśnieniach zobowiązujemy się w trybie pilnym poin-

formować nasze środowisko. Nie traktujemy naszych propozycji jako sięganie do pustego skarbca narodowego, a zatem nie zadawoli nas retoryczne pytanie. : komu proponujemy odebrać środki finansowe?

Propozycja nasza dotyczy uzyskania odpowiedzi na pytanie, czy polscy armatorzy mogą liczyć w miarę bliskiej perspektywie na rozwiązania fiskalne podobne do tych, w jakich operują inni europejscy armatorzy narodowi. Ponadto w chwili obecnej niezbędne jest podjęcie decyzji

o zawarciu jednorazowego kontraktu armatorów z Rządem /Państwem/ pozwalającego przewyciężyć sytuację kryzysową, oderwać się od druzgocącej spirali kredytowej.

Kontrakt taki wymagałby od NBP gwarancji poręczenia, na zaciągnięcie tanich kredytów, drugą natomiast stronę tj. armatorów zobowiązywałby do przedstawienia i zrealizowania, krótko i długoterminowych programów oszczędnościowych.

Ze swej strony spodziewamy się przeprowadzenia całej tej operacji przy zachowaniu polskiej bandery deklarując równocześnie daleko idącą współpracę.

### **Wiceprzewodniczący Krajowej Sekcji Morskiej NSZZ Solidarność**

**Jacek Cegielski**



Zdjęcie: Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ Solidarność

**Transparent z hasłem „POLSKA BANDERA DLA POLSKICH STATKÓW” nieśli polscy marynarze reprezentujący Krajową Sekcję Morską Marynarzy i Rybaków NSZZ „SOLIDARNOŚĆ” uczestniczący w ogólnokrajo-**



## **wej manifestacji NSZZ „SOLIDARNOŚĆ” trzydzieści lat temu w Warszawie.**

Protestowaliśmy wówczas przeciwko przenoszeniu własności polskich statków, będących państwową własnością, do spółek zagranicznych.

Niestety pomimo protestów KSMMiR NSZZ „S” spółki zostały utworzone przez polskich armatorów w tzw. rajach podatkowych w państwach, które zezwalają na podnoszenie swych bander i kontrolę nad statkami przez właścicieli innego obywatelstwa. Ten stan trwa do dzisiaj. W tych państwach dostęp do rejestru i jego zmiana są łatwe a podatki od dochodu z żeglugi są niskie lub nie istnieją.

Przypominamy, że takie państwa rejestru nie potrzebują statków do własnych celów, zależy im natomiast na ściąganiu opłat rejestrowych. Państwa te nie mają możliwości lub intencji egzekwowania własnych lub międzynarodowych przepisów od „swoich” armatorów.

Przez trzydzieści lat KSMMiR NSZZ „SOLIDARNOŚĆ” kierowała liczne wystąpienia i Noty do kolejnych zmieniających się władz państwowych i parlamentu ( od lewej do prawej strony sceny politycznej ) wyjaśniając, że „wyflagowanie” polskich statków pod tanie bandery niesie ze sobą negatywne skutki dla polskiej gospodarki i dla polskich marynarzy. Zgłaszaliśmy na sejmowych komisjach zajmujących się gospodarką morską oraz w ramach dialogu trójstronnego (strona rządowa, strona pracodawców i strona pracowników) wnioski i postulaty dot. zatrzymania procedury degradacji i niszczenia polskiego transportu morskiego. **PROTESTOWALIŚMY!** Nie było pozytywnego rezultatu.

Przez trzydzieści lat, licząc od początku lat dziewięćdziesiątych, Polska utraciła korzyści z posiadania własnego transportu morskiego.

## **SKUTKI.**

**Obecnie Polska** płaci niemałe pieniądze dla zagranicznych armatorów za transport do polskich portów np. węgla, gazu i uzbrojenia – transportem morskim ładunków mających strategiczne znaczenia dla bezpieczeństwa Polski.

**Polscy marynarze** nie mają miejsc pracy w polskich przedsiębiorstwach żeglugowych natomiast są zatrudnieni przez pracodawców zagranicznych. Tylko pozornie to nie jest problem.

**W rezultacie większość** polskich marynarzy nie jest objęta polskim systemem zabezpieczenia społecznego zgodnie z wymaganiami Konwencji MOP – MLC 2006, którą Polska ratyfikowała w 2013 r.

Polskie statki zmieniły rejestr z polskiego na rejestry tanich bander. Temat powszechnie znany ale czy jest zrozumiały dla polskiego rządu i parlamentu?

Dnia 16 maja 2023r XV Walne Zebranie Delegatów KSMMiR NSZZ „S” zobowiązało Radę KSMMiR NSZZ „S” do kontynuacji działań w celu reaktywowania polskiej morskiej floty narodowej – rejestracji statków pod biało-czerwoną banderą.

Przedstawiciele Rady KSMMiR NSZZ „S” kontynuują takie działania.

**Andrzej Kościk** Współprzewodniczący Strony Pracowników Zespołu Trójstronnego ds. Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego, również w imieniu uczestników kilkunastu spotkań konsultacyjnych przedstawiciele: Związku Armatorów Polskich, Federacji Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków, Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”, Ogólnopolskiego Związku Zawodowego Oficerów i Marynarzy, APMAR - Association Of Polish Manning Agents and Recruiters i PZPŻ - Polski Związek Przedsiębiorców Żeglugowych, przekazał do Ministerstwa Rodziny i Polityki Społecznej oraz do Ministerstwa Infrastruktury stanowisko w sprawie ubezpieczeń społecznych polskich marynarzy, w którym czytamy między innymi:

**„...w celu zachęcenia polskich armatorów do rejestrowania statków pod polską banderą, budżet państwa powinien refundować w całości lub części składkę ZUS dla polskich armatorów, zgodnie z prawem UE.”**

Stanowisko i opinie zostały ponownie wysłane do Ministerstwa Rodziny i Polityki Społecznej i do Ministerstwa Infrastruktury



27 czerwca br i 16 sierpnia br. Niestety nie otrzymaliśmy żadnej odpowiedzi

## Projekt założeń do budżetu Państwa bez żeglugi morskiej.

**W opinii Rady KSMMiR NSZZ „S” w sprawie „Założeń do budżetu Państwa na rok 2024” przekazanej w dniu 4 lipca 2023 r do Komisji Krajowej NSZZ „SOLIDARNOŚĆ” ze zdziwieniem odnotowaliśmy brak w założeniach jakiegokolwiek odniesienia do gospodarki morskiej.**

W ostatnich latach jako społeczeństwo i kraj przeszliśmy przez dwa kryzysy gospodarcze udowadniające, iż transport morski jest kluczowy dla gospodarki jak i egzystencji obywateli naszego kraju.

Zarówno przewóz towarów

konsumpcyjnych, żywności, podzespołów jak i surowców energetycznych jak węgiel, ropa, gaz są podstawą egzystencji.

W naszej ocenie posiadanie polskiej floty w wymiarze handlowym jak i lokalnego offshore jest niezmiernie istotne z punktu strategicznego jak i zabezpieczenia naszego kraju i obywateli z sytuacjach kryzysowych.

Obecnie jako kraj jesteśmy zdani „na łaskę” obcych armatorów dyktujących astronomicznie wysokie stawki frachtowe. Jednocześnie mamy świetnych specjalistów z międzynarodowym doświadczeniem w każdym możliwym rodzaju shippingu.

Nie wykorzystujemy naszego potencjału, akceptując stan bieżący czyli wyprowadzenie polskich statków poza granicę RP wraz z brakiem jakiegokolwiek wizji polskiego shippingu.

Przez ostatnie lata, Rządy RP nic nie zrobiły w sprawie odbudowy polskiej floty i przemysłu morskiego, pozostały jedynie puste obietnice i podtrzymanie zależności od innych krajów i zagranicznych przedsiębiorstw prywatnych.



Zdjęcie: [www.canva.com](http://www.canva.com)

## Wystąpienie Andrzeja Kościka Przewodniczącego Rady KSMMiR NSZZ „SOLIDARNOŚĆ” na Sejmowej Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej

**Dnia 17 sierpnia 2023 r. Komisja Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, obradująca pod przewodnictwem posła Marka Sawickiego (KP), przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła projekt sprawozdania Komisji z działalności w IX kadencji Sejmu. Było to ostatnie posiedzenie Komisji w IX kadencji Sejmu RP.**

W posiedzeniu udział wzięli między innymi: **Andrzej Kościk** Przewodniczący Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność” oraz **Roman Smulski** Przewodniczący KZ NSZZ „SOLIDARNOŚĆ” Przedsiębiorstwa Robót Czerpalnych i Podwodnych Sp. z o.o.

W podsumowującym posiedzeniu Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej zabrał głos między innymi **Andrzej Kościk**. Podziękował za możliwość brania udziału w posiedzeniach Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej oraz przekazał



istotne informacje dla dalszego działania w celu odbudowy gospodarki morskiej i polskich armatorów pod polską banderą. Zwrócił uwagę, że Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność” wielokrotnie dawała wyraz swojego poparcia dla idei powrotu statków polskich armatorów pod polską banderę. Przypomniał, że raport, który przygotowała KSMMiR NSZZ „SOLIDARNOŚĆ” w 2000 r., wyglądał następująco: **w 1990 r. Polska posiadała 247 statków pod polską banderą, w 1994 r. było ich już 178, w 1998 r. 62 statki pełnomorskie pod narodową barierą, w 2000 r. 52, a obecnie w zasadzie nie mamy żadnego statku handlowego pełnomorskiego pod polską banderą.**

*„Owszem, mamy firmę Polska Żegluga Morska, ale nie eksploatuje ona żadnego statku pod polską banderą. Mamy również Polską Żeglugę Bałtycką, która również nie eksploatuje żadnego promu pod polską banderą, ale pod banderą Bahamów.*

*Nasze statki są zarejestrowane w spółkach zagranicznych, w tzw. rajach podatkowych i Polska nie ma żadnych korzyści z uprawiania żeglugi.”*

Przewodniczący Rady KSMMiR NSZZ „SOLIDARNOŚĆ” zwrócił uwagę członkom Sejmowej Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródładowej na kilka faktów:

- transport uzbrojenia nie dokonuje się polskimi statkami typu „ro-ro”. Polskie Linie Oceaniczne posiadały takie statki. W 1987 roku *Andrzej Kościk jako inżynier i IV mechanik nadzorował w dziale maszynowym z ramienia Polskich Linii Oceanicznych budowę pierwszego rorowca „Żerań” w Stoczni Komuny Paryskiej w Gdyni.*
- transport gazu dla Polski odbywa się statkami zagranicznymi. Polska płaci za wycarterowanie zagranicznych statków „ciężkie pieniądze”. W rezultacie zarabia zagraniczny bank kredytujący budowę statków, francuski rejestr statków i zagraniczny armator.

Przewodniczący Rady podkreślił, że Polska nie czerpie żadnych korzyści z posiadania statków morskich. Przypomniał o oficjalnych wystąpieniach w sprawie budowy gazowców dla Polski.

W podsumowaniu **Andrzej Kościk** przekazał Przewodniczącemu Komisji i posłom Komisji

Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródładowej swego rodzaju „memento”.

Podkreślił, że Polska przez ostatnie 30 lat nie doczekała się odbudowy floty handlowej pod polską banderą. **Polskie Linie Oceaniczne, Polska Żegluga Morska, Polska Żegluga Bałtycka, Chińsko-Polskie Towarzystwo Okrętowe Chipolbrok** to polskie firmy, które posiadają statki ale niestety nie są one zarejestrowane pod polskimi banderami. Polska nie ma z tego żadnych korzyści.

#### **Wątek pracowniczy.**

Do dnia dzisiejszego Polska nie obejmuje systemem ubezpieczeń społecznych 35 tys. polskich marynarzy. Dla 35 tysięcy polskich marynarzy nie ma miejsc pracy w Polsce. To jedyna grupa zawodowa w Polsce, która jest pozbawiona ubezpieczeń społecznych. Przypomniał, że jest to niezgodne z konwencją Międzynarodowej Organizacji Pracy MLC 2006, którą Polska ratyfikowała w 2013r i do tej pory Polska nie realizuje wymagań tej Konwencji w zakresie ubezpieczeń społecznych.

Być może już nowy parlament będzie musiał się tym zajmować, ale na dzień dzisiejszy 35 tys. polskich marynarzy w tym: 20 tys. oficerów i kapitanów, 15 tys. załóg szeregowych nie może korzystać z polskiego systemu ubezpieczeń społecznych.



Zdjęcie: [www.canva.com](http://www.canva.com)

#### **Wybory.**

Na statkach obcych bander, nawet należących do polskich armatorów, nie można utworzyć obwodów do głosowania. Tym samym polscy marynarze w czasie zatrudnienia na zagranicznych statkach są pozbawieni



prawa wyborczego i nie mogą uczestniczyć w wyborach.

Wszystkie rządy mówiły o ambitnych planach...zakończyło się na obietnicach.

Obecna sytuacja polskich armatorów i polskich marynarzy wymaga podjęcia zdecydowanych działań Rządu i Parlamentu RP, które będą miały na celu odbudowę polskiej floty handlowej - w interesie polskiej gospodarki i polskich marynarzy.

Takie przesłanie zostało skierowane do Przewodniczącego Sejmowej Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.



Zdjęcie: [www.canva.com](http://www.canva.com)

*(Treść wystąpienia Przewodniczącego Rady KSMMiR NSZZ „S” znajduje się na oficjalnej stronie Sejmu RP: [sejm.gov.pl](http://sejm.gov.pl) w zakładce: Pełne zapisy przebiegu posiedzeń komisji i podkomisji: Komisja Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej ( nr 164) z dnia 17 sierpnia 2023 r.)*

### **„Statek jest zarówno domem jak i miejscem pracy marynarzy” Zabezpieczenie społeczne marynarzy**

**Zabezpieczenie społeczne jest prawem człowieka, które odpowiada na powszechną potrzebę ochrony przed pewnymi zagrożeniami życia i potrzebami społecznymi.**

Skuteczne systemy zabezpieczenia społecznego gwarantują bezpieczeństwo dochodów i ochronę zdrowia, przyczyniając się w ten

sposób do zapobiegania ubóstwu i nierównościom oraz ich ograniczania przez promowanie włączenia społecznego i godności ludzkiej. Realizują to przez udzielanie świadczeń pieniężnych lub rzeczowych, mających na celu zapewnienie dostępu do opieki medycznej i usług zdrowotnych, a także bezpieczeństwo dochodów przez cały cykl życia, w szczególności w przypadku choroby, bezrobocia, wypadku przy pracy, macierzyństwa, obowiązków rodzinnych, inwalidztwa, utraty żywiciela rodziny, a także w okresie przejścia na emeryturę i starość. Systemy zabezpieczenia społecznego stanowią zatem ważną inwestycję w dobrobyt pracowników i całej społeczności, a także ułatwiają dostęp do edukacji oraz szkolenia zawodowego, żywienia oraz podstawowych towarów i usług.

Zabezpieczenie społeczne przyczynia się do poprawy produktywności i szans na zatrudnienie oraz rozwój gospodarczy. W odniesieniu do pracodawców i przedsiębiorstw, zabezpieczenie społeczne pomaga utrzymać stabilną siłę roboczą potrafiącą dostosować się do zmian. Wreszcie; wzmacnia spójność społeczną, a co za tym idzie przyczynia się do budowania pokoju społecznego, integracyjnych społeczeństw i sprawiedliwej globalizacji poprzez zapewnienie wszystkim godnych warunków życia.

Zdjęcie: [www.canva.com](http://www.canva.com)



**Konwencje i Zalecenia, które tworzą ramy norm MOP** w zakresie zabezpieczenia społecznego, są wyjątkowe. Określają minimalne normy ochrony, aby kierować rozwojem systemów świadczeń i krajowych systemów zabezpieczenia społecznego, w oparciu o dobre praktyki ze wszystkich regionów na świecie.



Opierają się więc na zasadzie, że nie ma jednolitego modelu zabezpieczenia społecznego i że jego rozwój należy do każdego kraju w kontekście wymaganej ochrony.

W tym celu oferują szereg opcji i klauzule elastyczności dla stopniowego osiągnięcia celu powszechnego objęcia ludności i zagrożeń społecznych odpowiednimi poziomami świadczeń. Określają również wytyczne dotyczące projektowania, finansowania, wdrażania, zarządzania i oceny programów i systemów zabezpieczenia społecznego, zgodnie z podejściem opartym na prawach. W globalizującym się świecie, w którym jednostki są narażone na coraz większe ryzyko gospodarcze, jest oczywiste do czego może przyczynić się znacząca krajowa polityka ochrony socjalnej dla złagodzenia wielu negatywnych skutków kryzysów.

## MARYNARZE.

**Ponieważ statek jest zarówno ich domem, jak i miejscem pracy przez dłuższy czas,** warunki pracy i życia marynarzy mają pierwszorzędne znaczenie. Ponadto marynarze są narażeni na wiele unikalnych rodzajów ryzyka zawodowego. Są również narażeni na ekstremalne warunki pogodowe, jak również na ryzyko porzucenia za granicą w przypadku napotkania przez armatora trudności finansowych lub innych. Ponadto współczesne względy dotyczące wzmocnionego bezpieczeństwa narodowego i kontrole graniczne utrudniły marynarzom korzystanie z prawa do schodzenia na ląd na krótkie okresy z korzyścią dla ich zdrowia i dobrego samopoczucia lub podróżowanie, aby zaokrętować lub opuścić statek .

### **Oдноśne instrumenty MOP.**

Aby chronić światowych marynarzy i ich wkład w handel międzynarodowy, MOP przyjęła ponad 70 instrumentów (41 Konwencji i związanych z nimi Zaleceń) na specjalnych sesjach morskich

Międzynarodowej Konferencji Pracy. Międzynarodowe normy MOP w tym sektorze ustanawiają minimalne warunki „godnej pracy” i dotyczą prawie wszystkich aspektów pracy, w tym minimalnych wymagań dotyczących

pracy na statku (m.in. minimalny wiek, stan zdrowia i przeszkolenie),

przepisy dotyczące warunków zatrudnienia, takich jak czas pracy i odpoczynku, płace, urlopy, repatriacja, zakwaterowanie, zaplecze rekreacyjne, wyżywienie i sporządzanie posiłków, bezpieczeństwa i ochrony zdrowia, opieki społecznej i ochrona bezpieczeństwa społecznego. Ponadto poruszają kwestie takie jak emerytury i renty, uznawany międzynarodowo dokument dla marynarzy (dokument tożsamości marynarza) do pomocy w kontroli granicznej.

### **Konsolidacja norm morskich MOP**

W lutym 2006 r. na swej 10. Sesji Morskiej 94. Sesja Międzynarodowej Konferencji Pracy przyjęła Konwencję o pracy na morzu, 2006 (MLC, 2006).

Konwencja ta dokonuje przeglądu i konsoliduje 37 istniejących Konwencji i związanych z nimi Zaleceń. MLC, 2006, używa nowego formatu z pewnymi aktualizacjami, jeśli to konieczne, dla odzwierciedlenia współczesnych warunków i języka. W ten sposób określa w jednym instrumencie,



Zdjęcie: [www.ilo.org](http://www.ilo.org)



prawo 1,5 miliona marynarzy na świecie do przyzwoitych warunków pracy w prawie każdym aspekcie ich pracy i życia, w tym minimalny wiek, umowy o pracę, czas pracy i odpoczynku, wypłaty wynagrodzenia, płatnego urlopu wypoczynkowego, repatriacji, wyżywienia, opieki medycznej, korzystania z usług naboru i pośrednictwa pracy, zakwaterowania, przyrządzanie posiłków, ochrony zdrowia i bezpieczeństwa oraz zapobiegania wypadkom i procedur składania skarg przez marynarzy.

(Wybrane fragmenty z publikacji Międzynarodowej Organizacji Pracy pt.: „Reguły gry”)

## Zalecenia – wspólny raport Europejskiej Federacji Transportowców i Światowego Uniwersytetu Morskiego

### Na poziomie instytucjonalnym UE/EOG/CH/UK

#### PODEJŚCIE DO EUROPEJSKIEGO ZABEZPIECZENIA SPOŁECZNEGO MARYNARZY JAKO KWESTII UNII EUROPEJSKIEJ.

Niedobór wykwalifikowanego personelu morskiego jest kwestią wymagającą szczególnej uwagi, ponieważ starzenie się profesjonalistów będzie wkrótce wycofywać kluczowych pracowników ze służby w Europie, podczas gdy pandemia COVID-19 mogła już przetrwać wielu do odejścia z zawodu. Na tym tle godne uwagi jest, że wniosek z 2016 r. przegląd rozporządzenia 883/2004 nie wspomina nawet o marynarzach ani nie bierze pod uwagę wpływu niektórych propozycji na nich. Podczas gdy wyróżniani są pracownicy delegowani, marynarze, którzy borykają się z podobnymi problemami do tych, z którymi spotykają się pracownicy delegowani nie otrzymują takiej samej uwagi. Ograniczenia tego badania powodują, że nie proponowano szczególnej reformy Rozporządzenia 883/2004, jednak należy zwrócić uwagę przede wszystkim na wpływ

krótkoterminowego modelu zatrudnienia na dostęp do świadczeń z zabezpieczenia społecznego i czy powinien on doradzać zmianę w obowiązującej zasadzie we wspomnianym rozporządzeniu; a po drugie, czy wskazana byłaby praca nad istniejącymi systemami pomocy państwa mająca na celu poprawę naboru i zatrzymywania w zawodzie marynarzy z Europy. W tym celu zalecane są dalsze badania nad wpływem orzeczenia Trybunału Sprawiedliwości na zmianę bandery i relokację przedsiębiorstw.

#### DALSZE WZMOCNIENIE WSPÓŁPRACY ADMINISTRACYJNEJ MIĘDZY KRAJAMI UE/EOG/CH/UK.

Z badania wynika, że poziom współpracy pomiędzy krajami objętymi Rozporządzeniem 883/2004 jest zadowalający. Jednak niektóre szare obszary pojawiają się albo z powodu luk w przepisach, jak w przypadku marynarzy zatrudnionych przez armatorów z siedzibą zagranicą na statkach pod banderami państw trzecich lub błędu czy oszustwa, które pozostaje niewykryte. W tym celu należy przyznać ELA-European Labour Authority wyraźny mandat do zwrócenia uwagi krajom na te szare obszary i prowadzenia wspólnych kampanii inspekcji pracy w celu zmapowania sytuacji w sektorze.

#### ULEPSZENIE EDUKACJI I INFORMACJI DOSTĘPNYCH W SYSTEMACH ZABEZPIECZENIA SPOŁECZNEGO.

Oprócz braku wiedzy ze względu na złożoność tych spraw, bywają one lekceważone w młodym wieku i nabierają znaczenia w późniejszym życiu. W związku z tym szkolenie marynarzy powinno obejmować edukację w tych sprawach. Systemy są złożone i informacje na ich temat również, w szczególności wymagania dotyczące uzyskania świadczeń, powinny być udostępniane w bardziej przejrzysty sposób i w języku angielskim oprócz języków narodowych, biorąc pod uwagę uwzględnienie globalnego charakteru zawodu.

(patrz odnośnik nr 1)

#### ROZPATRYWANIE SPRAW MARYNARZY MIESZKAJĄCYCH NA ICH TERYTORIUM NIEOBJĘTYCH ROZPORZĄDZENIEM 883/2004.

Mandat wywodzi się z Konwencji o pracy na morzu z 2006 r. i wniosków o rozwiązanie sytuacji marynarzy przebywających w Europie, ale pracujących dla armatorów mających siedzibę w krajach trzecich i na



statkach zarejestrowanych również w krajach trzecich. W niektórych krajach obowiązują przepisy w tym zakresie, które obejmują obowiązek zapłaty przez RPS (Recruitment and Employment Service - Służba Naboru i Pośrednictwa Pracy) z siedzibą na ich terytorium składki na ubezpieczenie społeczne, które normalnie powinni byli płacić ci armatorzy. Jeżeli marynarz nie został zatrudniony przez RPS na swoim terytorium, obowiązek spoczywa na samym marynarzu, albo obowiązkowo lub na zasadzie dobrowolności.

### **WŁACZAĆ I PROMOWAĆ WŁĄCZANIE OCHRONY ZABEZPIECZENIA SPOŁECZNEGO DO CHARAKTERYSTYKI PRACY NA MORZU.**

Jako sposób poruszania się po złożonej koordynacji spraw zabezpieczenia społecznego należy zawrzeć szczegółowe odniesienie w umowie o pracę lub układzie zbiorowym pracy, co do konkretnego zabezpieczenia społecznego, ustalonego w indywidualnym przypadku. Przepis ten powinien wykraczać poza ochronę socjalną zapewnianą przez armatora. Ciężar wyjaśnienia tego punktu spoczywa na państwach bandery, które powinny ustanowić jasne obowiązki na armatorów, aby zawsze zajmowali się tymi sprawami w SEA.

### **WZMOCNIENIE ZGODNOŚCI I EGZEKWOWANIA KRAJOWYCH PRZEPISÓW DOTYCZĄCYCH ZABEZPIECZENIA SPOŁECZNEGO.**

Chociaż badanie niniejsze ogranicza się do funkcjonowania przepisów i mechanizmów koordynacji zabezpieczenia społecznego w UE/EOG/CH/UK, wykryto kilka przypadków, w których administracje mogłyby poprawić swoją wydajność. W tym kontekście należy zwrócić uwagę na koordynację między administracjami morskimi i administracjami ubezpieczenia społecznymi na szczeblu krajowym w celu ustalenia, kto jest zatrudniony na statkach zarejestrowanych w kraju. Podobnie państwa bandery powinny współpracować z krajem zamieszkania marynarza w celu identyfikacji odpowiednich systemów ochronny społecznej.

Oдноśnik nr 1 Warto w tym miejscu przypomnieć motyw 22 Zalecenia Rady z dnia 8 listopada 2019 r. w sprawie dostępu pracowników oraz osób samo zatrudnionych do ochrony socjalnej (2019/C 387/01),

Dz.U. [2019] C 387/1, w brzmieniu: „Obecna złożoność przepisów i brak przejrzystości w zakresie zasad ochrony socjalnej w wielu państwach członkowskich mogą oznaczać, że ludzie nie są wystarczająco świadomi swoich praw i obowiązków oraz sposobów korzystania ze swoich praw i spełniania swoich obowiązków. Mogą one również prowadzić do niskich wskaźników przystępowania do systemów ochrony socjalnej lub uczestnictwa w nich, zwłaszcza w przypadku systemów dobrowolnych. Przejrzystość można osiągać na różne sposoby, na przykład poprzez przesyłanie aktualnych informacji na temat indywidualnych uprawnień oraz udostępnienie internetowych narzędzi symulacyjnych dotyczących uprawnień, tworzenie punktów kompleksowej informacji działających on-line i off-line lub kont osobistych. Do poprawy przejrzystości dla osób fizycznych w szczególności przyczyniać się może transformacja cyfrowa”.

(Wybrane fragmenty z opracowania „Prawo do zabezpieczenia społecznego marynarzy zamieszkałych w Europie” wspólny raport Europejskiej Federacji Transportowców i Światowego Uniwersytetu Morskiego)



International  
Labour  
Organization



## Komitet Ekspertów ds. Stosowania Konwencji i Zaleceń Międzynarodowej Organizacji Pracy (MOP)

**W ramach systemu nadzoru MOP działa Komitet Ekspertów ds. Stosowania Konwencji i Zaleceń (CEACR lub Komitet Ekspertów) będący niezależnym organem odpowiedzialnym za przeprowadzanie badań technicznych przestrzegania przez Państwa Członkowskie postanowień ratyfikowanych Konwencji (i Protokołów).**

CEACR został utworzony w 1926 roku i obecnie składa się z 20 prawników, ekspertów z różnych regionów geograficznych, reprezentujących różne systemy i kultury prawne. Komitet Ekspertów podejmuje bezstronną i techniczną ocenę analityczną, w jaki sposób międzynarodowe normy pracy są stosowane w prawie i praktyce przez Państwa Członkowskie, mając jednocześnie świadomość różnych krajowych realiów i systemów prawnych. Czyniąc to, musi określić zakres prawny i treść przepisów Konwencji. Kompetencje techniczne i autorytet moralny CEACR są dobrze uznane ze względu na swój skład, niezależność i metody pracy opierające się na ciągłym dialogu z rządami, z uwzględnieniem informacji przekazywanych przez organizacje pracodawców i pracowników.

Obecnie 20 członków Komitetu to eksperci prawni wysokiego szczebla: sędziowie Międzynarodowego Trybunału

Sprawiedliwości, krajowych sądów najwyższych lub innych sądów, a także profesori prawa specjalizujący się w problematyce pracy powołani przez Radę Nadzorczą na odnawialne trzyletnie okresy. Jak wskazano powyżej, nominacje zawsze były dokonywane imiennie w odniesieniu do osób, które zostały uznane za bezstronne i że posiadają wymagane kompetencje techniczne oraz niezależność. Od samego początku stwierdzono, że te cechy mają ogromne znaczenie dla zapewnienia, iż pracom Komitetu towarzyszą autorytet i wiarygodność. Eksperti nie są w żadnym sensie przedstawicielami rządów, a niezależność tę gwarantuje fakt, że są mianowani przez Radę Administracyjną na pod-

stawie rekomendacji Dyrektora Generalnego, a nie na wniosek rządów krajów, których są obywatelami.

### MLC 2006

#### Prośba CEACR do Rządu RP.

Prośba bezpośrednia (CEACR) - przyjęta w 2019 roku, opublikowana na 109. Sesji Międzynarodowej Konferencji Pracy (ILC-2021), Konwencja o Pracy na Morzu, 2006 (MLC, 2006) - Polska (Ratyfikacja: 2012) Komitet przyjął do wiadomości drugi raport Rządu RP dotyczący stosowania Konwencji Pracy na Morzu, 2006, (MLC, 2006). Ponadto przyjął do wiadomości, że poprawki do Kodeksu przyjęte przez Międzynarodową Konferencję Pracy w roku 2014 i 2016, weszły w życie dla Polski, odpowiednio, 18 stycznia 2017 i 8 stycznia 2019. Komitet odnotował z zainteresowaniem przyjęcie w dniu 5 sierpnia 2015 Ustawy o Pracy na Morzu (MLA), która reguluje liczne aspekty objęte Konwencją.

W oparciu o swój drugi przegląd dostępnych informacji i dokumentów, Komitet zwrócił uwagę Rządu RP na wiele zagadnień dot. stosowania Konwencji MLC 2006.

W związku z tym Komitet zwraca się do Rządu o wskazanie podjętych lub przewidzianych środków dla przestrzegania 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.



Zdjęcie: [www.canva.com](http://www.canva.com)

## Porzucenia marynarzy – problem narasta

### Wytyczne w sprawie zajmowania się przypadkami porzuceń marynarzy.

#### Wprowadzenie

**1. Większość branży żeglugowej działa bez groźby porzucenia. Jednakże, problem ten narasta, a przypadki porzucania marynarzy zgłaszane do bazy danych MOP/IMO o zgłoszonych przypadkach porzucenia marynarzy, utworzonej w 2004 r., narastają od 12 do 19 przypadków w latach 2011–2016 do 40 w 2019 r., 85 w 2020 r., 95 w 2021 r. i 119 w roku 2022. Porzucenie ma traumatyczny wpływ na marynarzy i ich rodziny i psuje wizerunek branży transportowej.**

Wszystkie zainteresowane strony potrzebują bardziej zdecydowanych działań; państwa bandery, państwa portu, państwa, których marynarze są obywatelami, rezydentami lub w inny sposób zamieszkują na ich terytorium oraz państwa, w których działają odpowiednie służby naboru i pośrednictwa pracy, aby szybko rozwiązywać przypadki porzucenia marynarzy i zapobiegać powstawaniu takich przypadków w przyszłości

2. Komitet Prawny Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) na swojej 107. sesji (listopad – grudzień 2020 r.), zgodził się opracować wytyczne dla organów państwa portu i państwa bandery dotyczące sposobu postępowania z przypadkami porzucenia marynarzy za pośrednictwem międzysesyjnej grupy korespondencyjnej. Na swojej 343. sesji (listopad 2021 r.) Rada Administracyjna Międzynarodowej Organizacji Pracy (MOP) zatwierdziła ustanowienie Wspólnej Trójstronnej Grupy Roboczej MOP-IMO Grupa do identyfikowania i rozwiązywania problemów marynarzy i czynnika ludzkiego (JTWG), składającej się z ośmiu przedstawicieli rządów nominowanych przez IMO oraz ośmiu przedstawicieli armatorów i ośmiu przedstawicieli marynarzy, którzy zostaną wyznaczeni przez

grupy pracowników i pracodawców Rady Administracyjnej MOP. Na 109. sesji Komitetu Prawnego (marzec 2022 r.) zatwierdzono projekt wytycznych opracowany przez grupę korespondencyjną IMO do rozpatrzenia przez JTWG. Na swojej 345. sesji (czerwiec 2022 r.) Rada Administracyjna MOP zdecydowała, że pierwsze posiedzenie Wspólnej Trójstronnej Grupy Roboczej odbędzie się w dniach 13-15 grudnia 2022 r., a celem pierwszego spotkania byłoby omówienie i przyjęcie wytycznych dla władz państwa portu i państwa bandery na temat, jak postępować w przypadkach porzucenia marynarzy. Rada IMO na 127. Sesji (lipiec 2022 r.), zatwierdziła powołanie Wspólnej Trójstronnej Grupy Roboczej i Komitetu Prawnego.



Zdjęcie: [www.ilo.org](http://www.ilo.org)

**Wytyczne skierowane** są do wszystkich państw, a przede wszystkim do państw portu, państw bandery i Państw, których marynarze są obywatelami lub są rezydentami lub w inny sposób mają miejsce zamieszkania na ich terytorium. Mają być narzędziem odniesienia dla zasad, które mogą znaleźć odzwierciedlenie w projektowaniu i wdrażaniu polityk, strategii, programów, prawodawstwa, środków administracyjnych i mechanizmów dialogu społecznego w sprawie rozwiązywania przypadków porzucenia marynarzy.

#### Wytyczne opierają się na:

- odpowiednich międzynarodowych normach pracy MOP, w szczególności Konwencja o Pracy na Morzu, 2006, z późniejszymi zmianami (MLC, 2006), w tym przyjętymi odpowiednimi poprawkami przez Specjalny Komitet Trójstronny MLC, 2006, w 2022 oraz rezolucją Zgromadzenia IMO A.930(22);



- (ii) odpowiednich ramach umów międzynarodowych IMO, i rezolucjach Zgromadzenia; oraz
- (iii) odpowiednich tendencjach i zmianach w prawie i praktyce regionalnej i krajowej. Są one też zgodne z Wytycznymi MOP dla funkcjonariuszy kontroli państwa portu przeprowadzających inspekcje zgodnie z postanowieniami MLC, 2006, z późniejszymi zmianami, oraz Wytycznymi MOP dotyczącymi inspekcji państwa bandery w oparciu o postanowienia MLC, 2006, z późniejszymi zmianami.

Niczego w niniejszych Wytycznych nie należy rozumieć jako obniżenia ochrony zapewniaanej przez istniejące międzynarodowe normy pracy i inne standardy. Niniejsze Wytyczne nie są prawnie wiążące.

Nie podlegają one ratyfikacji lub mechanizmom nadzorczym ustanowionym na podstawie międzynarodowych norm pracy MOP. Rozwijają zasady ustanowione w międzynarodowych normach pracy i międzynarodowych ramach i umowach IMO, a jednocześnie uznają możliwość ich adaptacji do różnych systemów i okoliczności krajowych .

**Wytyczne są oparte na pełnych zasadach, prawach i obowiązkach określonych w MLC, 2006.** Krótka historia rozwoju przepisów MLC, 2006, które mają wpływ na kwestię porzucenia i najbardziej odpowiednich przepisów MLC, 2006, dotyczących porzucenia, aż do poprawek z roku 2022, została uwzględniona w Aneksach I i II. Wszyscy członkowie MOP są zachęceni do ratyfikacji i skutecznego wdrożenia MLC, 2006.

**Wszyscy członkowie MOP**, nawet jeśli nie ratyfikowali podstawowych konwencji MOP, mają obowiązek wynikający z samego faktu członkostwa w organizacji, szanowania, promocji i realizacji w dobrej wierze i zgodnie z konstytucją ILO zasad dotyczących pod-

stawowych praw, które są przedmiotem tych konwencji, a mianowicie:

- wolności zrzeszania i skutecznego uznawania prawa do rokowań zbiorowych; (b) eliminacji wszystkich form przymusowej lub obowiązkowej siły roboczej;
- skuteczne zniesienie pracy dzieci;
- eliminacji dyskryminacji w odniesieniu do zatrudnienia i zawodu; oraz
- bezpiecznego i zdrowego środowiska pracy.

**Wszystkie Państwa powinny wzmocnić systemy kontroli warunków pracy marynarzy** w ramach ich odpowiedniego prawa w celu zapewnienia pełnej zgodności z odpowiednimi przepisami i regulacjami oraz dostępu marynarzy do odpowiednich i skutecznych mechanizmów zaradczych i skarg.

**Wszystkie Państwa powinny angażować się w dialog społeczny z reprezentatywnymi organizacjami armatorów i marynarzy.**

Dialog społeczny jest definiowany przez MOP, jako obejmujący wszelkie rodzaje rokowań, konsultacji lub wymiany informacji między lub wśród przedstawicieli rządów, pracodawców i pracowników w kwestiach związanych z polityką gospodarczą i społeczną.

Głównym celem dialogu społecznego, opartego na poszanowaniu wolności stowarzyszenia i skutecznego uznania prawa do rokowań zbiorowych, jest promowanie budowania konsensusu i demokratycznego zaangażowania wśród głównych interesariuszy świata pracy. Jako taki ma kluczową rolę w tworzeniu i wdrażaniu skutecznych zasad dotyczących radzenia sobie z przypadkami porzucenia marynarzy.

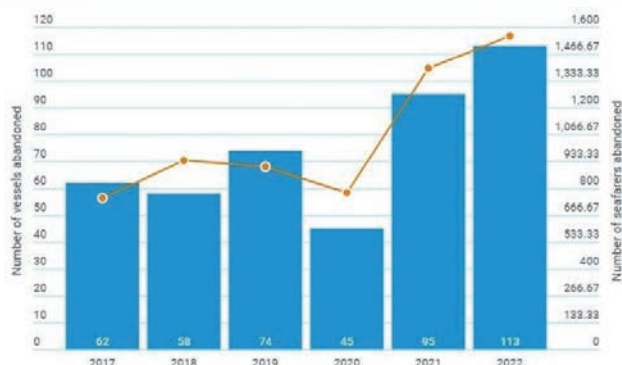
### Cel

Wytyczne ułatwiają opracowanie i wdrażanie praktycznych kroków, aby szybko i skutecznie rozwiązywać przypadki porzucenia marynarzy.

### Zastosowanie

**Wytyczne przeznaczone są dla :**

- armatorów ;
- tych , którzy świadczą zabezpieczenia finansowe w zakresie obowiązków armatorów ;
- wszystkich Państw bandery , włącznie z tymi , które odpowiedzialne są za zapewnienie ,że armatorzy statków podnoszą-



Zdjęcie: [www.lloydlist.com](http://www.lloydlist.com)

*cych ich banderę przestrzegają postanowienia MLC, 2006 ;*

- *wszystkich Państw portu , włącznie z tymi , które są odpowiedzialne za zapewnienie przestrzegania odnośnych postanowień MLC, 2006 , na statkach zawijających do ich portów lub przebywających na ich terytorium ;*
- *wszystkich Państw , których obywatelami są porzuceni marynarze , w których zamieszkują lub w inny sposób przebywają , a które powinny ułatwić ich repatriację , w tym zgodnie z wymaganiami MLC, 2006 ;*
- *służb naboru i pośrednictwa pracy odpowiedzialnych za umieszczanie marynarzy na statkach i Państw , w których te służby działają ;*
- *marynarzy , przedstawicieli odnośnych organizacji marynarzy i armatorów i innych interesariuszy będących w stanie przyczyniania się do rozwiązywania przypadków porzucenia marynarzy.*

#### **Definicja**

**MLC, 2006 stanowi, że „marynarza uważa się za porzuconego, jeżeli z naruszeniem wymagań niniejszej Konwencji lub warunków marynarskiej umowy o pracę , armator:**

- (a) nie pokrywa kosztów repatriacji marynarza; lub**
- (b) pozostawił marynarza bez niezbędnego utrzymania i wsparcia; lub**
- (c) w inny sposób jednostronnie zerwał więzi z marynarzem, w tym nie wypłacił wynagrodzenia umownego przez okres co najmniej dwóch miesięcy”.**

#### **Zasady i obowiązki**

**Armator jest odpowiedzialny** za zorganizowanie i pokrycie kosztów repatriacji, zaległych wynagrodzeń oraz inne uprawnienia przysługujące marynarzom na podstawie ich marynarskich umów o pracę lub kontraktów, a także zaspokojenie podstawowych potrzeb, w tym opieki medycznej.

**Konwencja MLC z 2006 r. wymaga,** aby państwa bandery zapewniły, że system zabezpieczenia finansowego spełniający wymogi Konwencji obowiązują dla statków pływających pod ich banderą. Państwa bandery są zachęcane do weryfikowania, przynajmniej raz w roku, ważności wymaganego zabezpieczenia finansowego, w szczególności

po powiadomieniu o ustaniu zabezpieczenia finansowego zgodnie z MLC, 2006, Norma A2.5.2, ustęp 11. Rezolucja Zgromadzenia IMO A.930(22) zaleca, aby Państwa bandery zapewniły istnienie systemu zabezpieczeń finansowych opisanego w treści uchwały.

**Zachęca się Państwa portu** do zwracania szczególnej uwagi na ważność zabezpieczenia finansowego, kiedy sprawdzane są odpowiednie dokumenty podczas kontroli, zgodnie z MLC, 2006, Załącznik A2-I oraz Wytyczne MOP dla oficerów kontroli Państwa portu przeprowadzających inspekcje zgodnie z MLC, 2006 (Wydanie drugie poprawione, 2021).

**Przypomina się Państwom, w których działają odpowiednie służby naboru i pośrednictwa pracy** o ich obowiązku regularnego sprawdzania, czy system ochrony prowadzony przez przedmiotowe służby naboru i pośrednictwa pracy nadal obowiązuje.

**W przypadkach, gdy armator nie wywiązuje się z obowiązków,** należy przestrzegać następujących zasad i obowiązków:

- *Państwo bandery powinno podjąć kroki w celu ustalenia, czy ustanowiono ważne zabezpieczenie finansowe i zaznajomić marynarzy i/lub przedstawicieli marynarzy ze szczegółami*
- *zabezpieczenia finansowego oraz o ich uprawnieniu do bezpośredniego ubiegania się o pomoc.*
- *Przy zajmowaniu się przypadkami porzucenia marynarzy, państwo bandery powinno zapewnić ustalenia dotyczące utrzymania i repatriacji marynarzy. Dodatkowo Państwo bandery może zwrócić się o pomoc do Państwa portu oraz Państw, których marynarze są obywatelami lub rezydentami lub w inny sposób przebywają na ich terytorium, w razie potrzeby, oraz w jakikolwiek sposób pomóc opuszczonym marynarzom.*
- *Przy zajmowaniu się przypadkami porzucenia marynarzy, Państwo portu powinno ułatwić rozstrzyganie spraw poprzez podjęcie co najmniej następujących działań:*
  - a. ułatwiać, a nie odmawiać, szybką repatriację marynarzy, jak również ich zastępstwo na statku, korzystając w razie potrzeby z lokalnych opiekunów lub strażników;*



- b. ułatwiać wypłatę wynagrodzenia, w tym od świadczeniodawcy zabezpieczenia finansowego, na rzecz marynarzy;
- c. ułatwiać zapewnienie niezbędnego utrzymania i wsparcia, w tym odpowiedniego żywienia, zakwaterowania, zaopatrzenia w wodę pitną, paliwa niezbędnego do przetrwania na statku i niezbędnej opieki medycznej;
- d. niezwłocznie powiadomić Państwo bandery statku oraz Państwa, których obywatelami są marynarze, w których zamieszkują, lub w których w inny sposób przebywają na ich terytorium, oraz Państwa, w których działają odpowiednie

wiednich i skutecznych środków odwoławczych, takich jak odszkodowanie; oraz g. zapewnić, że marynarze zachowują dokumenty identyfikacyjne, w tym paszporty i dokumenty tożsamości marynarzy (SID).

**Państwa portu, Państwa bandery, Państwa, których marynarze są obywatelami,** rezydentami lub w inny sposób przebywają na ich terytorium oraz Państwa, w których działają odpowiednie służby naboru i pośrednictwa pracy, powinny współpracować w celu zapewnienia, że marynarzom zatrudnionym na statku w celu zastąpienia marynarzy, którzy zostali porzuceni na ich terytorium lub na statku pływającym pod ich banderą, przyznaje się prawa i uprawnienia, w tym wynikające z MLC, 2006.

(Fragmenty zaczerpnięto z tłumaczenia na język polski publikacji Międzynarodowej Organizacji Pracy MOP i Międzynarodowej Organizacji Morskiej IMO „Wytyczne ws zajmowania się przypadkami porzuceń marynarzy”)



► Guidelines on how to deal with seafarer abandonment cases\*

First Meeting of the Joint ILO-IMO Tripartite Working Group to identify and address seafarers' issues and the human element (Geneva, 19-21 October 2011)



International Maritime Organization (IMO), 2011

\* For more information on this document, please go to the website of the International Labour Organization (ILO) at [www.ilo.org](http://www.ilo.org)

służby naboru i pośrednictwa pracy; o wydarzeniu oraz współpracować i pomagać sobie nawzajem w szybkim rozwiązaniu sytuacji;

- e. ułatwiać dostęp do służb konsularnych, organizacji marynarzy, opieki społecznej marynarzy organizacje i odpowiednią komunikację, aby umożliwić marynarzom kontakt z rodzinami;
- f. w przypadku podejrzenia lub wykrycia pracy przymusowej lub obowiązkowej zapewnić, że wszystkie ofiary pracy przymusowej lub obowiązkowej, niezależnie od ich obecności lub statusu prawnego na terytorium kraju, mają dostęp do odpo-

## Książeczka żeglarska



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

**Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ „SOLIDARNOŚĆ” wchodząca w skład Strony Pracowników Zespołu Trójstronnego ds. Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego razem z Federacją Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków i Ogólnopolskim Związkiem Zawodowym Oficerów i Marynarzy podtrzymuje stanowisko ws. konieczności ratyfikacji przez Polskę Konwencji MOP nr 185 dotyczącej krajowych dowodów tożsamości marynarzy.**

Nie zgodziliśmy się ze stwierdzeniem Pana Ministra Marka Gróbarczyka, że na posiedzeniu Zespołu Trójstronnego przeprowadzono analizę skutków prawnych i finansowych dotyczącą ratyfikacji Konwencji nr 185. Negatywne stanowisko Strony Pracodawców i wątpliwości zgłoszone przez uczelnie morskie oraz organy terenowej administracji morskiej trudno nazwać analizą. Podnoszenie przez morskie jednostki edukacyjne tematu książek żeglarskich dla cudzoziemców studiujących w Polsce, w kontekście potencjalnej utraty możliwości zatrudnienia przez około 35 tysięcy polskich marynarzy, brzmi dość groteskowo.

Obecnie polscy armatorzy na statkach pod polską banderą zatrudniają około 400 polskich marynarzy, co w obliczu około 35 tysięcy polskich marynarzy pracujących u pracodawców zagranicznych jest liczbą raczej niewielką. W związku z prośbą Ministerstwa Infrastruktury Strona Pracowników oświadczyła, że nie ma, ani narzędzi, ani kompetencji do przygotowania i przeprowadzenia procesu ratyfikacji Konwencji MOP 185 nie może zatem wskazać jak to należy zrobić. Strona Pracowników podkreśliła, że nie jest uprawniona do przedstawienia propozycji rozwiązania problemów, jakie niesłoby automatyczne wypowiedzenie Konwencji nr 108. Według danych MOP konwencję ratyfikowało 38 państw. W tym kilka istotnych, dostarczających pracowników – np. Filipiny, Rosja i Indie. Obecnie brak ratyfikacji przez Polskę Konwencji MOP nr 185 kreuje problemy dla polskich marynarzy np. w Brazylii.

Polska nie posiada dalekomorskiej floty handlowej pod polską banderą i jest dostawcą siły roboczej. Zdaniem Strony Pracowników Polska powinna zadbać o to, żeby 35tys. polskich marynarzy – uznanych przez Polski rząd za kluczowych pracowników – miało możliwość przemieszczania się lub zejścia na ląd. Dnia 06.07.2020 roku Polski Rząd uznał, że marynarze są kluczowymi pracownikami transportu co również było wskazane na forum Unii Europejskiej – pismo DGM.WTM.6.4510.18.2020.AP. Polski Rząd powinien ratyfikować Konwencję MOP nr 185. Marynarze by móc pracować muszą stale przekraczać granice. Dlatego powinni być traktowani inaczej niż inni polscy obywatele. Podkreślamy, że istotne zwiększenie liczby ratyfikacji Konwencji nr 185 nie powinno decydować o potrzebie ratyfikacji przez Polskę Konwencji MOP nr 185.



Zdjęcie: [www.fanthom.world](http://www.fanthom.world)

Strona Pracowników Zespołu Trójstronnego ds. Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego wnioskuje o podjęcie przez Rząd Polski prac zmierzających do ratyfikacji przez Polskę Konwencji MOP nr 185 dotyczącej krajowych dowodów tożsamości marynarzy.

## TANIE BANDERY - FLAG OF CONVENIENCE

**Od roku 1948 jednym z głównych zadań ITF jest kampania przeciwko żegludze uprawianej pod tanimi banderami (FOC).**

Armatorzy powodowani chęcią zysku, postanowili wybrać dla swych statków fałszywą przynależność państwową, czasem nazywaną też rajem podatkowym. Statki podnoszące banderę np.: Panamy, Liberii, Wysp Bahama czy Vanuatu – nie mają żadnego rzeczywistego związku z tymi państwami. Armator wybrał po prostu banderę z szerokiej skali ofert, po czym w ten sam sposób wybrał narodowość załogi. Państwa tanich bander nie domagają się minimalnych norm socjalnych, ani praw związkowych dla marynarzy. Kraje, z których marynarze pochodzą, mogą zrobić bardzo niewiele dla ich ochrony – nawet gdyby chciały – ponieważ na statku zastosowanie ma prawo bandery. W konsekwencji, większość marynarzy pod tanimi banderami nie należy do żadnych związków zawodowych, zaś w przypadku tych, którzy należą, ich związek jest często bezradny wobec tego, co dzieje się na statku.



Wielu marynarzy na statkach tanich bander otrzymuje szokująco niskie wynagrodzenie, przebywa na statku w bardzo złych warunkach, pracuje w znacznym wymiarze nadgodzin bez odpowiedniego okresu wypoczynku. Ma ograniczone możliwości zejścia na ląd, niedostateczną opiekę lekarską, często nie przestrzega się przepisów bezpieczeństwa i utrzymania statku (w licznych przypadkach zgłaszanych do ITF, statki są niezdatne do żeglugi).

Dla uzyskania aprobaty ITF, statki pod tanimi banderami, powinny być objęte układem zbiorowym pracy dla marynarzy zaakceptowanym przez ITF (ITF CBA) zawierającym m.in.: wynagrodzenie zasadnicze, nadgodziny, urlop, warunki ubezpieczenia i inne dodatki. Poniżej przekazuję listę tanich bander:

Antigua and Barbuda	Lebanon
Bahamas	Liberia
Barbados	Madeira
Belize	Malta
Bermuda	Marshall Islands
Bolivia	Mauritius
Cameroon	Moldova
Cayman Islands	Mongolia
Comoros	Myanmar
Cook Islands	North Korea
Curacao	Palau
Cyprus	Panama
Equatorial Guinea	Sao Tome and Principe
Faroe Islands	San Marino
French International Ship Registry (FIS)	Sierra Leone
Georgia	Sri Lanka
German International Ship Registry (GIS)	St Kitts & Nevis
Gibraltar	St Vincent
Honduras	Tanzania (Zanzibar)
Jamaica	Togo
	Tonga
	Vanuatu

Informację czy dany statek posiada aktualny Zbiorowy Układ Pracy ITF lub w celu zawarcia Układu ITF dla statku, który nie jest nim objęty - proszę o kontakt do:

**KOORDYNATOR ITF  
W POLSCE**

**ADAM  
MAZURKIEWICZ**

ul. Szarotki 8,  
70-604 SZCZECIN

tel./fax 91 4239330,  
tel. 091 4239707

tel.kom.: 501 539  
329

e-mail: adam\_mazur-  
kiewicz@nms.org.pl

e-mail:

mazurkiewicz\_  
adam@itf.org.uk

**INSPEKTOR ITF  
GDYNIA/GDAŃSK  
GRZEGORZ  
DALEKI**

ul. Szczecińska  
22/LU2, 81-326  
GDYNIA

tel. 58 6616053 /  
58 6616096

tel.kom.: 514 430  
374

email: daleki\_grze-  
gorz@itf.org.uk

## O działalności Organizacji, które znajdują się w strukturach Krajowej Sekcji Morskiej

### Organizacja Międzyzakładowa NSZZ „Solidarność” Marynarzy i Rybaków



Jeżeli zastanawiasz się jeszcze czy warto należeć do Organizacji Międzyzakładowej NSZZ „Solidarność” Marynarzy i Rybaków? Odpowiedź jest prosta. **WARTO**. Dlaczego? Ponieważ marynarze należący do NSZZ „Solidarność” Marynarzy i Rybaków mają szereg korzyści, m.in.:

- Otrzymują poradę i/lub pomoc związku zawodowego w przypadku roszczeń związanych z zatrudnieniem na statku;
- Korzystają z dofinansowania za kursy i szkolenia;
- Uprawnieni są do świadczeń statutowych, m.in. zasiłków i zapomóg;
- Mają prawo do bezpłatnej porady podatkowej Kancelarii Finansowo-Prawnej Easy Ocean w Gdyni w sprawie rozliczenia podatku dochodowego;
- Objęci są bezpłatnym programem ochrony prawnej CDO24 dzięki, któremu mogą skontaktować się z prawnikiem w celu wyjaśnienia wszelkich problemów i wątpliwości związanych z kwestiami prawnymi dotyczącymi ich sytuacji życiowej;

DOŁĄCZ DO NAS!



- Ubezpieczeni są od następstw nieszczęśliwych wypadków (NNW) w PZU S.A. zarówno podczas pracy na statku jak i wypoczynku w domu. Koszt ubezpieczenia ponosi OM NSZZ „Solidarność” MiR;
- Mogą przystąpić do dodatkowego ubezpieczenia grupowego w PZU S.A.
- Mogą dołączyć do programu sportowego z możliwością korzystania z obiektów sportowych. Karty FitProfit i FitSport są honorowane w całej Polsce
- Istnieje opcja dołączenia do ubezpieczenia medycznego w Lux Med

Zachęcamy MARYNARZY do kontaktu z nami @-emailowo, telefonicznie lub osobiście: marynarz@nms.org.pl lub tel. 501097751 / 586218541 lub Gdynia ul. Szczecińska 22/LU2

## Organizacja Marynarzy Kontraktowych

MORE & BETTER JOBS FOR  
EU SEAFARERS

www.omk.org.pl



**Jeżeli podejmiesz decyzje o przystąpieniu do OMK, wypełnij deklarację członkowską on line na stronie internetowej [www.omk.org.pl](http://www.omk.org.pl)**

**Przynależność do Związku zawodowego wielu z nas uważa za zbytęcną i niepotrzebną będąc w dużym błędzie. Przedstawiamy tutaj kilka powodów, wymiernych korzyści, dla których warto należeć do**



**Organizacji Marynarzy Kontraktowych.**

Przynależność do OMK można traktować jako Ubezpieczenie od nieszczęśliwych wypadków i zdarzeń podczas pracy na morzu. Istotna jest także ochrona praw marynarzy.

Życie stwarza różne niespodzianki i nawet najlepszym z nas, pracującym dla najlepszych armatorów może się wiązać z przykrymi sytuacjami.

ETF wykorzystuje każdą szansę jak i kreuje nowe w celu zabezpieczenia miejsc i warunków pracy europejskich marynarzy, utrzymania poziomu szkoleń i morskiego know-how. Wypełniając deklarację do OMK wstępujesz także do ETF i tym samym wspierasz działania na rzecz lepszych miejsc pracy dla marynarzy z UE.

**W jakich sytuacjach Związek naprawdę może Ci pomóc?**

- 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.



- Możesz również przystąpić do rozszerzonego grupowego ubezpieczenia NNW PZU dedykowanego dla marynarzy na bardzo korzystnych warunkach.
- Możesz zostać objęty ubezpieczeniem zdrowotnym PZU w pakiecie PREMIUM.
- Oferujemy po 12-miesięcznej przynależności pomoc w podniesieniu Twoich kwalifikacji, refundujemy kosztu kursów i szkoleń wynikających z Konwencji STCW ukończonych w ośrodkach szkoleniowych w Polsce.
- 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).

Polska bandera  
dla polskich  
statków!

**Organizacje Zakładowe  
i Międzyzakładowe NSZZ  
„Solidarność” wchodzące  
w skład Krajowej Sekcji Morskiej  
Marynarzy i Rybaków NSZZ  
„Solidarność”**



Międzyzakładowa Organizacja Związkowa  
NSZZ „Solidarność” przy Polskiej Żegludze Bałtyckiej S.A.  
Przewodnicząca – Maria Kucharska



Organizacja Międzyzakładowa NSZZ „Solidarność” DALMOR  
Przewodnicząca – Teresa Wciśło



Organizacja Międzyzakładowa NSZZ „Solidarność” Pilotów  
Morskich  
Przewodniczący – Mariusz Narkiewicz



Międzyzakładowa Organizacja Zakładowa  
NSZZ „Solidarność” przy Polskiej Żegludze Morskiej  
Przewodniczący – Remigiusz Rymaszewski



Organizacja Międzyzakładowa NSZZ „Solidarność” Morskich  
Służb i Przedsiębiorstw Ratowniczych  
Przewodniczący – Dariusz Słomiński



Organizacja Międzyzakładowa NSZZ „Solidarność”  
Marynarzy i Rybaków  
Przewodnicząca – Magdalena Karp



Organizacja Zakładowa NSZZ „Solidarność”  
w Przedsiębiorstwie Robót Czerpanych  
i Podwodnych Sp. z o.o.  
Przewodniczący – Roman Smulski



Organizacja Marynarzy Kontraktowych NSZZ „Solidarność”  
Przewodniczący – Tymoteusz Listewnik



**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 KSMMiR NSZZ Solidarność:**

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

**NSZZ „S” Marynarzy i Rybaków**  
**ul. Szczecińska 22/LU 2**  
**81-326 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. Szczecińska 22/LU 2**  
**81-326 Gdynia**  
**e-mail: [daleki\\_grzegorz@itf.org.uk](mailto:daleki_grzegorz@itf.org.uk)**  
**tel: +48 514 430 374**

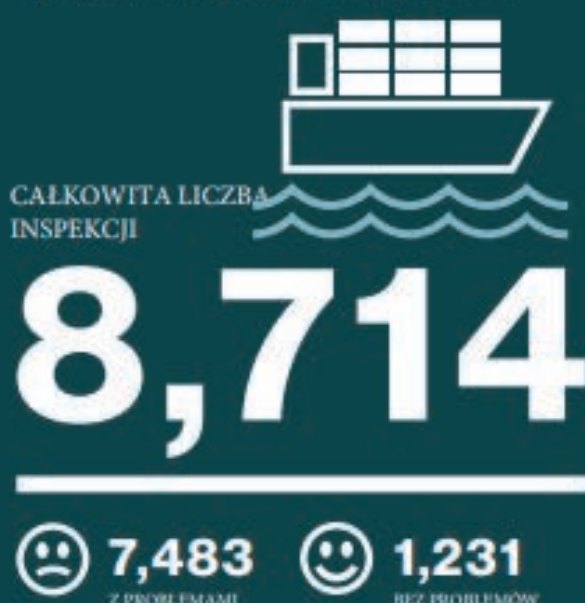


# Kampania ITF FOC w liczbach

wg danych na dzień 4 kwietnia 2023

## INSPEKCJE ITF

Łączna liczba skontrolowanych statków z podziałem na liczbę statków z problemami i bez problemów.



CAŁKOWITA KWOTA ODZYSKANYCH WYNARODZEŃ



## 5 GŁÓWNYCH PROBLEMÓW

wg typów znalezionych podczas inspekcji



Stan na dzień 31 grudnia 2022  
ILOŚĆ STATKÓW I MARYNARZY  
POKRYTYCH UKŁADAMI ITF



CAŁKOWITA LICZBA MARYNARZY POKRYTYCH UKŁADAMI



CAŁKOWITA LICZBA UKŁADÓW