BIULETYN MORSKI

Kwartalnik Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „SOLIDARNOŚĆ”

NR 1 (67) STYCZEŃ-LUTY-MARZEC 2013 ISSN 1426-1006

Motto życiowe i pożyteczne:

„Są dwie drogi, aby przeżyć życie.
Jedna to żyć tak, jakby nic nie było cudem.
Druga to żyć tak, jakby cudem było wszystko”

Albert Einstein

SPIS TREŚCI

KPT. Ż.W. Bartosz Domagała 1977-2012 . . . 3
20. rocznica zatonięcia promu „Jan Heweliusz” 4
XII Nadzwyczajne Walne Zebranie Delegatów KSMMiR NSZZ „Solidarność” 5
Z działalności Inspektora ITF-u 7
Międzynarodowa Federacja Transportowców ITF 8
Podsumowanie działalności ORGANIZACJI MARYNARZY KONTRAKTOWYCH NSZZ Solidarność za rok 2012 13
Pomóżmy Oliwii 14
Zbiórka rzeczy używanych 14
Z życia marynarskiego . . . 15
PORADY DLA MARYNARZY 16
SERWIS PRAWNY 20
WIADOMOŚCI 24
Nadesłane zdjęcia z burty od naszych marynarzy 27
ARCHIWUM BIULETYNU MORSKIEGO 28
Okiem żony marynarza . . . 32
Trochę historii 32
Humor na dobry dzień 33
Krzyżówka 34

Wydawca
Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków N SZZ „Solidarność”

Adres redakcji
70-604 Szczecin, ul. Szarotki 8
tel. (91) 422-33-11 fax (91) 422-29-00
e-mail: szczecin@nms.org.pl
www.solidarnosc.nms.org.pl

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

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

Numer zamknięto 19 grudnia 2012 roku

Na okładce:
Zdjęcie z albumu rodzinnego Państwa Domagała

Od Redakcji

Witamy w pierwszym kwartale 2013 r. i przekazujemy do Państwa rąk pierwsze w tym roku wydanie Biuletynu Morskiego.

Rozpoczniemy od spisanych wspomnień o Bartku Domagale, Wiceprzewodniczącym Organizacji Marynarzy Kontraktowych, który rok temu zbyt wcześnie odszedł na wieczną wachtę. Miał tylko 35 lat i całe życie przed sobą…

W styczniu obchodziliśmy również kolejną bolesną rocznicę zatonięcia promu „Jan Heweliusz”. Otchłań morza Bałtyckiego odebrała życie 55 osobom.

W kilku słowach przypomnieliśmy to tragiczne wydarzenie, ponieważ „umarłych wieczność dotąd trwa, dokąd pamięcią im się płaci”.

W tym kwartale miało miejsce wiele nieprzewidzianych zdarzeń. Rezygnację złożył ze stanowiska Przewodniczącego Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków Janusz Maciejewicz.

Zwołane zostało w związku z tym wydarzeniem XII Nadzwyczajne Walne Zebranie Delegatów KSMMIR NSZZ ”S”. Zachęcamy do przeczytania informacji o tym wydarzeniu na łamach niniejszego Biuletynu.

Proponujemy również Państwu lekturę cyklicznych „Porad dla marynarzy”, gdzie między innymi napisaliśmy kilka słów o kursie Huet.

Umieściliśmy również poradę dla marynarzy, którzy chcieliby zmienić swoje kwalifikacje i zostać kucharzem okrętowym, oraz informację dotyczącą bezpiecznego podpisywania kontraktów. Zamieściliśmy również notkę o trybie załatwiania spraw w Urzędach Morskich w Polsce.

W naszym kwartalniku przeczytacie także relację Inspektora ITF z Gdyni, który kolejny raz przyszedł z pomocą pokrzywdzonemu marynarzowi. Znajdziecie również uaktualniony spis inspektorów ITF z całego świata wraz z adresami i numerami kontaktowymi.

W cyklu „Serwis prawny” umieściliśmy ważne informacje na temat projektu rozporządzenia Ministra Administracji i Cyfryzacji w sprawie świadectw GMDSS i naszych opinii do wspomnianego projektu oraz informacje o pewnej pracy naukowej zleconej przez Rząd RP, która zawiera między innymi naszym zdaniem nieprawdziwe dane dotyczące sposobu opodatkowania marynarzy i może stanowić podstawę do tworzenia niekorzystnego prawa podatkowego dla marynarzy.

Kolejny raz mamy również przyjemność zamieścić opowieść marynarską z cyklu „Z życia marynarskiego”. Tym razem opowiada Starszy Marynarz Stefan Kuciński.

Ponownie pozwoliliśmy sobie na pisemną prośbę o wsparcie dla Oliwki i o przekazywanie używanych rzeczy dla dzieci w wieku 0-18 lat dla potrzebujących. Zanim wyrzucicie jakieś rzeczy jako bezwartościowe, przeanalizujcie, czy dla kogoś nie będą miały dużej wartości.

Pozwoliliśmy sobie również Państwu przypomnieć teksty z archiwalnych wydań Biuletynów Morskich, począwszy od roku 1996.

Dla odrobiny refleksji polecamy także kolejny tekst żony marynarza z cyklu „Okiem żony marynarza”

Ponadto znajdziecie Państwo na ostatniej stronie Krzyżówkę do rozwiązania. Rozwiązanie krzyżówki w postaci tekstu przysłowia polskiego, prosimy przesyłać e-mailem na adres biuro@nms.org.pl lub listownie na adres redakcji do dnia 30/06/2013 r. z podaniem imienia, nazwiska oraz adresu zamieszkania.

Dla pierwszych 10 osób, którzy nadeślą rozwiązanie, wyślemy pocztą nagrody w postaci niebieskich koszulek Polo. W związku z tym prosimy wraz z rozwiązaniem krzyżówki podać informację o posiadanym rozmiarze odzieży – M, L, lub XL.

Życzymy przyjemnej i mamy nadzieję - inspirującej lektury.

Redaktor Biuletynu Morskiego
Bożena Szmajdzińska

WAŻNE

Informujemy, iż marynarze zrzeszeni w KSMMiR mają możliwość otrzymywania Biuletynu Morskiego Krajowej Sekcji Morskiej w formie elektronicznej (PDF od 2 do 5MB) w zamian za zwykłą wysyłkę pocztą tradycyjną. Przypominamy, że BIULETYN MORSKI wydawany jest kwartalnie i zawsze można skorzystać z archiwalnych wydań zamieszczanych na stronie internetowej Krajowej Sekcji Morskiej www.solidarnosc.nms.org.pl Prośbę o wysyłkę Biuletynu Morskiego drogą @ prosimy wysłać na adres :biuro@nms.org.pl

KPT. Ż.W. Bartosz Domagała 1977-2012…

Bartek Domagała odszedł od nas 01 stycznia 2012 r. Wrócił z morza w grudniu, miał się pojawić w biurze 02 stycznia, czekały na niego sprawy roszczeniowe naszych Marynarzy…

O godzinie 08.20 otrzymałam telefon z informacją , że Bartek nie pojawi się w biurze, że nie żyje.

Pamiętam, że z uporem zadawałam pytanie, „jaki Bartek? Jaki Bartek? i powtarzałam słowa ”to pomyłka, przecież to pomyłka”

Bartosz miał tylko 35 lat

Był barwną postacią, nieprzewidywalną. Bardzo go ceniliśmy za jego bezwarunkową szczerość i wrażliwość na krzywdę marynarzy.

Był kompetentnym wiceszefem Organizacji Marynarzy Kontraktowych. Poprowadził i rozwiązał wiele spraw roszczeniowych członków naszej Organizacji.

Bartek nie żyje już od roku, a nadal odbieram telefony od Marynarzy z prośbą, abym połączyła z Bartkiem, lub słyszę pytanie, czy już wrócił z morza. Nadal ściska gardło kiedy muszę powiedzieć: Wiceprzewodniczący naszej Organizacji nie żyje.

Nie pozwólmy, aby na hipotetycznie zadane przez Bartka poniższe pytanie, odpowiedź była twierdząca:

Czy wszystko pozostanie tak samo, kiedy mnie już nie będzie? Czy książki odwykną od dotyku moich rąk, A ludzie? Przez chwilę będą mówić o mnie i będą się dziwić mojej śmierci, a później zapomną?

Od lewej: Bartek, Tymek , Adam Mazurkiewicz - Inspektor ITF przed spotkaniem ze szwedzkimi Związkami Zawodowymi SEKO

Poniżej kilka wspomnień o Bartku, widziane oczami tych, którzy go dobrze znali i cenili..

Tymoteusz Listewnik-Przewodniczący OMK:

Od tego tragicznego dnia bardzo dużo się zmieniło. Stoimy przed nowymi, poważnymi decyzjami. Nasza Organizacja (OMK) nadal odczuwa tą wielką stratę i w zasadzie nigdy już nie będzie tak samo. Prawie każdego dnia powracam do tego, co wspólnie przeszliśmy i co planowaliśmy. Przy podejmowaniu nowych, kluczowych decyzji zastanawiam się, co by powiedział na to Bartek. Był jednym z założycieli i może to dziwnie zabrzmi, ale pomimo, iż Bartka nie ma już wśród nas to liczę się z jego zdaniem. Wiemy czego oczekiwał i na razie w większości przypadków udaje się nam iść zgodnie z jego, naszymi wspólnymi założeniami.

Piotr Nowicki - asystent ds. Marynarzy Kontraktowych w Organizacji Marynarzy Kontraktowych:

Sprawy marynarskie zawsze miały dla Niego priorytet. Zdeterminowany w swoich działaniach twardy negocjator, a zarazem osoba otwarta na problemy ludzi.

Takiego Bartka zapamiętam. Czasami w pamięci telefonu trafiam na jego kontakt, wtedy powraca ta myśl, że Bartka już z nami nie ma…

b.s.

Zdjęcia z albumu rodzinnego Państwa Domagała

20. rocznica zatonięcia promu „Jan Heweliusz”

W styczniu minęła XX rocznica jednej z największych katastrof w dziejach polskiej marinistyki. Życie straciło 55 osób, w tym 20 marynarzy i 35 pasażerów.

Do tragedii doszło 14 stycznia 1993 roku na Morzu Bałtyckim u wybrzeży niemieckiej wyspy Rugia. „Jan Heweliusz” wyszedł w morze pół godziny przed północą, 13 stycznia.

Na Bałtyku był silny sztorm, który później osiągnął 12 stopni w skali Beauforta. 14 stycznia, ok. godz. 4.10, doszło do przechyłu promu, po czym zerwały się mocowania ładunków. O godz. 5.12 prom obrócił się do góry dnem.

Niemieckie i duńskie służby ratownicze uratowały dziewięciu członków załogi. Nie odnaleziono ciał kilku osób.

Polski prom samochodowo - kolejowy pracował na linii Świnoujście – Ystad. Pomimo wielu usterek w czasie jego użytkowania, jednostka była nieprzerwanie eksploatowana od czasu swojej budowy w roku 1977. Problemem, który zaważył na katastrofie oraz zatonięciu promu była jego wadliwa stateczność (problem istniał od samego początku użytkowania jednostki, pogłębił się po remoncie pokładu, na który wylano beton).

Izby Morskie: szczecińska, gdyńska i odwoławcza w Gdyni przez 6 lat zajmowały się badaniem przyczyn wypadku. Ostatecznie Odwoławcza Izba Morska w Gdańsku uznała, że prom nie nadawał się do żeglugi, a odpowiedzialnym za to był jego szczeciński armator, spółka „Euroafrica” i właściciel statku, który dopuścił go do eksploatacji wiedząc o jego wadach konstrukcyjnych. Za współwinnych tragedii uznano także Polski Rejestr Statków oraz Urząd Morski

Wrak “Heweliusza” wciąż leży na dnie Bałtyku na głębokości 27 metrów. Mimo sprzeciwu rodzin ofiar katastrofy, do wnętrza wraku są organizowane podwodne wyprawy. W 2008 roku podczas eksploracji “Heweliusza” zginął polski nurek.

www.szanta.blog.pl

Pomnik upamiętniający ofiary katastrofy na cmentarzu centralnym w Szczecinie

W obecności mieszkańców Świnoujścia, przedstawicieli lokalnych władz, rodzin marynarzy, armatora promu, odsłonięto w tym mieście w poniedziałek, w 20. rocznicę zatonięcia promu „Jan Heweliusz”, pamiątkową tablicę. Umieszczono na niej słowa Wisławy Szymborskiej:

„Umarłych wieczność dotąd trwa, dokąd pamięcią im się płaci”.

Tablicę, którą usytuowaną na Placu Rybaka w centrum miasta, dedykowano „pamięci 55 ofiar pogrążonych w otchłani Morza Bałtyckiego”

Ufundowali ją mieszkańcy Świnoujścia i armator promu. Uroczystości rocznicowe rozpoczęły się w południe dźwiękami kurantów oraz syren okrętów i statków.

Tablica upamiętniająca tragedię zatonięcia „Heweliusza”, którą odsłonięto w Świnoujściu 14/01/2013 r.

Sprawa dotycząca tej tragedii została skierowana do Europejskiego Trybunału Praw Człowieka w Strasburgu, który w 2005 r. przyznał odszkodowania po 4,6 tys. euro za straty moralne jedenaściorgu krewnym i członkom rodzin ofiar katastrofy. Według Trybunału, Izby Morskie w Szczecinie i Gdyni nie rozpatrzyły sprawy zatonięcia promu w sposób bezstronny.

Zdaniem Trybunału pogwałcona została jedna z zasad Europejskiej Konwencji Praw Człowieka: ten sam sędzia prowadził postępowanie śledcze, a następnie orzekał jako Przewodniczący składu.

B.S

XII Nadzwyczajne Walne Zebranie Delegatów KSMMiR NSZZ „Solidarność"

W związku ze złożoną rezygnacją Janusza Maciejewicza z funkcji Przewodniczącego Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność", poniżej przedstawiamy treść listu, którą Janusz Maciejewicz przekazał do odczytania na XII WZD.

Koleżanki i Koledzy oraz Przyjaciele z NSZZ „Solidarność"

Dziękuję wszystkim koleżankom i kolegom oraz przyjaciołom, z którymi miałem przyjemność współpracować i wspólnie działać w NSZZ „Solidarność".

Przez okres trzydziestu dwóch lat, a więc przez połowę mojego życia byłem związany z NSZZ „Solidarność".

Starałem się postępować zgodnie z jego ideałami i wiem, że zawsze pozostałem im wierny.

Szczególne podziękowania składam moim przyjaciołom z okresu stanu wojennego i okresu wspólnej walki o reaktywowanie „Solidarności", a zwłaszcza Barbarze Kubach i Małgorzacie Gruceli – Jaśkiewicz.

W tamtym okresie prawość, odwaga i poświęcenie miały szczególne znaczenie również dla kontynuowanej później przyjaźni. Przez czternaście lat pracowałem na morzu, a przez dwadzieścia trzy lata w NSZZ „Solidarność" na lądzie dla morza. W życiu i w pracy, na morzu i na lądzie starałem kierować się zasadą uczciwości i rzetelności. Jestem przekonany, że sukces Krajowej Sekcji Morskiej i udzielona pomoc tak wielu pokrzywdzonym marynarzom byłaby niemożliwa, gdyby większość koleżanek i kolegów postępowała inaczej.

Stworzyliśmy Krajową Sekcje Morską Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność", której od początku przez dwadzieścia trzy lata miałem zaszczyt być Przewodniczącym Rady. Zaczynaliśmy od zera, nie mając środków finansowych, biura, środków łączności, ale był wielki entuzjazm i wzajemna solidarność. Razem cieszyliśmy się z sukcesów i przeżywaliśmy porażki. Nie było łatwo, padały przedsiębiorstwa, likwidowano polską , narodową flotę morską. Marynarze i Rybacy tracili pracę, ale zawsze staraliśmy się solidarnie pomagać przede wszystkim tym najbardziej pokrzywdzonym i znajdującym się w trudnej sytuacji. Tą zasadę przez wiele lat stosowaliśmy nie tylko do poszczególnych członków związku, ale również do całych Organizacji przynależnych do Sekcji.

Niestety, stosowanie tej zasady stało się od dłuższego czasu źródłem wewnętrznego konfliktu. Niektórzy będący w lepszej sytuacji przestali być solidarni z tymi w gorszej uważając, że im się więcej należy. Zamiast zło dobrem zwyciężać, zaczęli działać odwrotnie.

Dziękując za lata wspólnej pracy, życzę wszelkich sukcesów i pomyślności nowemu Przewodniczącemu, Prezydium i Radzie Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków oraz wszystkim koleżankom i kolegom z NSZZ „Solidarność".

Życzę wszystkim, aby starczyło Wam sił i chęci w walce ze złem o dobro.

Szczecin 11-02-2013 r. ***Janusz Maciejewicz***

W wyniku tego niespodziewanego wydarzenia, zostało zwołane XII Nadzwyczajne Walne Zebranie Delegatów KSMMiR NSZZ „Solidarność", które odbyło się w dniu 12 lutego 2013 r. w Gdyni.

WZD miało na celu wybór Przewodniczącego Rady KSMMiR NSZZ „Solidarność" oraz uzupełnienie składu Rady Sekcji.

Zgłoszono dwóch kandydatów na Przewodniczącego Rady Sekcji:

1. **Andrzeja Kościka – Delegata z Organizacji Międzyzakładowej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność"**
2. **Mirosława Foltę – Delegata MK NSZZ „Solidarność" przy Polskiej Żegludze Morskiej**

W wyniku tajnego głosowania Nowym Przewodniczącym Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność” został Andrzej Kościk.

W rezultacie wyborów uzupełniających do Rady Sekcji zostali wybrani:

1. **Piotr Nowicki – Delegat Organizacji Marynarzy Kontraktowych NSZZ „Solidarność”**
2. **Kazimierz Sikora – Delegat Organizacji Międzyzakładowej NSZZ „Solidarność” przy Polskiej Żegludze Bałtyckiej**

B.S.

Z działalności Inspektora ITF-u

W grudniu 2012 Andrzej Kościk – Inspektor ITF w portach Gdynia/Gdańsk został poinformowany, że na statku bandery Antiqua & Barbuda stojącym w porcie Gdynia doszło do groźnego wypadku – ciężko ranny został filipiński marynarz.

W rezultacie natychmiast przeprowadzonej wizyty i inspekcji na statku okazało się, że wypadek zdarzył się w ładowni w czasie przeształowania ładunku przez załogę statku. Marynarz został uderzony i przygnieciony przez ładunek – worek z cukrem ważył około 900 kg.

Miejsce wypadku w ładowni - wywrócone worki.

Oczywiście wykonywanie takich prac przez załogę statku jest niezgodne z obowiązującym na tym statku układem zbiorowym pracy akceptowanym przez ITF i podpisanym przez niemieckie związki zawodowe Ver.di. Kapitan statku poinformował Inspektora ITF-u, że prace przeształowania ładunku w ładowni statku wykonano na polecenie armatora. Inspektor ITF-u zwrócił uwagę kapitanowi oraz załodze statku, że wykonywanie takich prac jest niezgodne z Układem Zbiorowym ITF-u. Takie prace są zarezerwowane dla dokerów miedzy innymi ze względu na bezpieczeństwo pracy.

„… Neither ship's crews nor anyone else on board whether in permanent or temporary employment by the Company shall carry out cargo handling and other work traditionally or historically done by dock workers without the prior agreement of the ITF Dockers Union or ITF Unions concerned and provided that the individual seafarers volunteer to carry out such duties, for which they should be adequately compensated. For the purpose of this clause "cargo handling" may include but is not limited to: loading, unloading, stowing, unstowing, pouring, trimming, classifying, sizing, stacking, unstacking as well as composing and decomposing unit loads; and also services in relation with cargo or goods, such as tallying, weighing, measuring, cubing, checking, receiving, guarding, delivering, sampling and sealing, lashing and unlashing …"

Okazało się, ze klauzula ITF-u dotycząca „cargo handling" potwierdziła w sposób dramatyczny konieczność jej przestrzegania - ranny został marynarz przygnieciony ładunkiem. Andrzej Kościk - Inspektor ITF wysłał ostry list do armatora statku z kopią do Ver.di. Również Hamani Amadou - Inspektor ITF z Rostoku skontaktował się z niemieckim armatorem statku i zdecydowanie sprzeciwił się angażowaniu marynarzy do wykonywania prac tradycyjnie wykonywanych przez dokerów.

W związku z wykonywaniem prac przeładunkowych w porcie Gdynia przez załogę statku, związek zawodowy dokerów w porcie Gdynia - Komisja Zakładowa NSZZ „Solidarność" w BTDG z Portu Gdynia, skierowała zdecydowany protest do Zarządu Spółki w porcie Gdynia.

W wyniku wypadku, filipiński marynarz z licznymi obrażeniami trafił natychmiast na Oddział Urazów Wielonarządowych do Uniwersyteckiego Centrum Klinicznego w Gdańsku, gdzie przeszedł skomplikowane operacje.

Ranny marynarz w szpitalu.

W rezultacie działań podjętych przez Inspektora ITF, przy asyście niemieckich związków zawodowych, marynarz otrzymał niezbędną pomoc. Przez cały pobyt w szpitalu marynarz był systematycznie odwiedzany przez Inspektora ITF-u oraz Ojca Edwarda Pracza - Duszpasterza Ludzi Morza z Gdyni, który zapewniał rannemu marynarzowi duchowe wsparcie.

Na pożegnanie filipiński marynarz podziękował za udzieloną mu pomoc. W styczniu b.r., po miesięcznym

pobycie w szpitalu, marynarz został repatriowany do Niemiec, a później do swojego domu na Filipinach, gdzie kontynuuje leczenie i konieczną rehabilitację.

Armator statku pokrywa dalsze koszty leczenia marynarza na Filipinach. Inspektorzy ITF-u w Polsce i w Niem-

Ranny marynarz z Inspektorem ITF-u

czech Andrzej Kościk i Hamani Amadou nadal monitorują rozwój sytuacji i między innymi kontrolują czy poszkodowany marynarz otrzymuje od armatora zasiłek chorobowy zgodnie z Układem Zbiorowym akceptowanym przez ITF.

Magdalena Karp

Międzynarodowa Federacja Transportowców ITF

Międzynarodowa Federacja Transportowców (ITF) jest międzynarodową federacją związków zawodowych reprezentującą 4,5 miliona pracowników transportu w 148 krajach. Założona w roku 1896, zorganizowana jest w sześciu sekcjach:

Marynarzy, kolejnictwa, transportu drogowego, lotnictwa cywilnego, żeglugi śródlądowej, rybołówstwa, usług turystycznych.

ITF jest jedną z 10 Globalnych Federacji Związkowych związanych z Międzynarodową Konfederacją Związków Zawodowych (MKZZ) i stanowi część grupy Związków Globalnych.

Reprezentuje transportowców na poziomie światowym i promuje ich interesy poprzez globalne prowadzenie kampanii

Członkowie ITF pogrupowani są w czterech regionach geograficznych: Afryka, Azja/Pacyfik, Europa, Ameryka.

Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność” jest afiliantem ITF od 01 kwietnia 1991 r. Wspiera i reprezentuje Marynarzy zrzeszonych w związkach, znajdujących się w strukturze KSMMiR.

Jeżeli jesteś marynarzem należącym do związków znajdujących się w strukturze Krajowej Sekcji Morskiej, jesteś członkiem ITF.

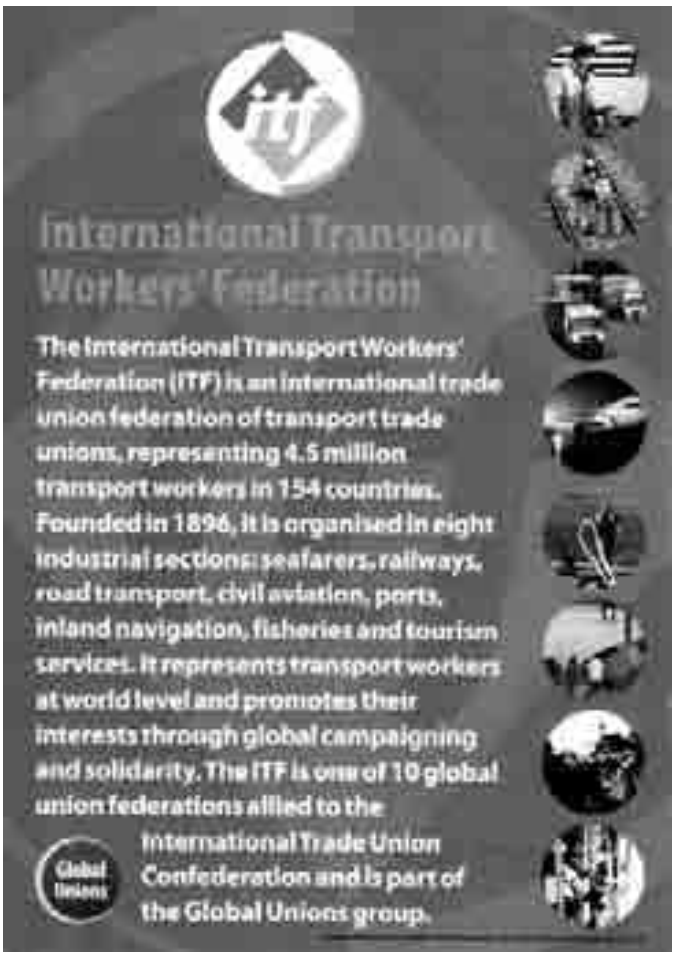
Jakie są cele ITF:

- Promocja poważania dla związków zawodowych i praw człowieka na całym świecie.
- Praca dla pokoju opartego na sprawiedliwości socjalnej i rozwoju ekonomicznym.
- Pomoc afiliowanym związkom zawodowym w obronie interesów ich członków.
- Zapewnienie obsługi badawczej i informacyjnej afiliantom.
- Zapewnienie pomocy pracownikom transportu, znajdującym się w kłopotach.

ITF reprezentuje interesy Związków Zawodowych pracowników transportu w organizacjach, których decyzje mają wpływ na pracę, warunki zatrudnienia lub bezpieczeństwo w transporcie, takich jak: Międzynarodowa Organizacja Pracy, Międzynarodowa Organizacja Lotnictwa Cywilnego oraz Międzynarodowa Organizacja Morska.

Działalność ITF jest finansowana z corocznych składek związków członkowskich.

B.S.



Inspektorzy ITF

Skontaktuj się z jednym z naszych inspektorów, jeśli potrzebujesz pomocy i pracujesz na statku pod tanią banderą lub pod banderą obcą, ale nie objętym układem zbiorowym. Jeśli inspektor jest nieosiągalny, skontaktuj się z Zespołem Akcji w siedzibie ITF albo z najbliższym biurem ITF (patrz z lewej).

ARGENTYNA
Buenos Aires
● Rodolfo Vidal
Tel/Fax: +5400341 425 6695
Mobile: +5400911 4414 5911
Email: vidal_rodolfo@itf.org.uk
Rosario
● Roberto Jorge Alarcon*
Tel/Fax: +5400911 4331 4048
Mobile: +5400911 4414 5687
Email: alarcon_roberto@itf.org.uk

AUSTRALIA
Fremantle
● Keith McCormion
Tel: +61(08) 9335 0900
Fax: +61(08) 9335 0510
Mobile: +61(0)422 014 861
Email: mccormion_keith@itf.org.uk
Melbourne
● Matt Purcell
Tel: +61(03) 9329 5477
Fax: +61(03) 9326 1682
Mobile: +61(0)418 387 996
Email: purcell_matt@itf.org.uk
Sydney
● Dean Summers*
Tel: +61(02) 9267 8134
Fax: +61(02) 9267 4426
Mobile: +61(0)419 934 648
Email: summers_dean@itf.org.uk
Townsville
● Graham Bragg
Tel: +61(07) 4771 4111
Fax: +61(07) 4721 2439
Mobile: +61(0)419 652 718
Email: bragg_graham@itf.org.uk

BELGIA
Antwerpia
● Jack De Heer*
Tel: +32(03) 224 5413
Fax: +32(03) 224 3449
Mobile: +32(0)474 842 541
Email: deheer_jan@itf.org.uk
● Marc Van Roosen
Tel: +32(03) 224 3419
Fax: +32(03) 224 3449
Mobile: +32(0)475 775 706
Email: vanroosen_marc@itf.org.uk
Zeebrugge
● Christian Roos
Tel: +32(02) 549 1103
Fax: +32(02) 549 1104
Mobile: +32(0)486 123 880
Email: roos_christian@itf.org.uk

BRAZYLIA
Paranagua
● Ali Zeni
Tel/Fax: +55(041) 3422 0703
Mobile: +55(041) 9998 0008
Email: zeni_ali@itf.org.uk
Rio de Janeiro
● Luiz de Lima*
Tel: +55(021) 2516 4301
Fax: +55(021) 2233 9280
Mobile: +55(021) 9423 5313
Email: delima_luiz@itf.org.uk
Santos
● Reynaldo de Freitas
Tel/Fax: +55(013) 3232 2373
Mobile: +55(013) 9701 0611
Email: defreitas_reinaldo@itf.org.uk

KANADA
Halifax
● Gerard Bradbury
Tel: +1(902) 455 9327
Fax: +1(902) 454 9473
Mobile: +1(902) 441 2195
Email: bradbury_gerard@itf.org.uk
Hamilton
● Mike Given
Tel: +1(905) 227 3212
Fax: +1(905) 227 0330
Mobile: +1(905) 933 0544
Email: given_mike@itf.org.uk
Montreal
● Patrice Caron
Tel: +1(514) 931 7889
Fax: +1(514) 931 0399
Mobile: +1(514) 234 9062
Email: caron_patrice@itf.org.uk
Vancouver
● Peter Lahay*
Tel: +1(604) 251 7174
Fax: +1(604) 251 7241
Mobile: +1(604) 418 0581
Email: lahay_peter@itf.org.uk

CHILE
Valparaiso
● Juan Villalón Jones
Tel: +56(032) 221 7721
Fax: +56(032) 275 5703
Mobile: +56(0) 9250 9565
Email: villalon_juan@itf.org.uk

KOLUMBIA
Cartagena
● Miguel Sánchez
Tel: +57(05) 666 4802
Fax: +57(05) 658 3498
Mobile: +57(0)3 10 657 3299
Email: sanchez_miguel@itf.org.uk

CHORWACJA
Dubrovnik
● Vladimir Glavocic
Tel: +385(020) 418 995
Fax: +385(020) 418 993
Mobile: +385(098) 344 872
Email: glavocic_vladimir@itf.org.uk
Rijeka
● Predrag Brazzoduro*
Tel: +385(051) 225 343
Fax: +385(051) 213 473
Mobile: +385(098) 211 900
Email: brazzoduro_predrag@itf.org.uk
Sibenik
● Miko Konja
Tel: +385(022) 200 320
Fax: +385(022) 200 321
Mobile: +385(098) 336 590
Email: konja_mikeo@itf.org.uk

DANIA
Kopenhaga
● Morten Bach
Tel: +45(033) 36 13 87
Fax: +45(033) 91 13 97
Mobile: +45(021) 64 93 62
Email: bach_morten@itf.org.uk

EGIPT
Port Said
● Tawfiq Elsayfy
Tel/Fax: +20(066) 322 3131
Mobile: +20(010) 163 8992
Email: elsayfy_tawfiq@itf.org.uk

ESTONIA
Tallinn
● Jaanus Kula
Tel/Fax: +372(056) 50 980
Mobile: +372(053) 37 907
Email: kula_jaanus@itf.org.uk

FINLANDIA
Helsinki
● Simo Nurmi*
Tel: +358(09) 615 202 55
Fax: +358(09) 615 202 27
Mobile: +358(040) 580 3246
Email: nurmi_simo@itf.org.uk
● Kenneth Bengts
Tel: +358(09) 615 202 58
Fax: +358(09) 615 202 27
Mobile: +358(040) 455 1229
Email: bengts_kenneth@itf.org.uk
● Ilpo Miettinen
Tel: +358 (09) 615 202 53
Fax: +358 (09) 615 202 27
Mobile: +358 (040) 728 6952
Email: miettinen_ilpo@itf.org.uk
Turku
● Jari Om
Tel: +358(09) 614 110
Fax: +358(09) 709 287
Mobile: +358(040) 523 3389
Email: om_jari@itf.org.uk

FRANCJA
Dunkierka
● Pascal Poulle
Tel: +33(03) 28 66 45 24
Fax: +33(03) 28 21 45 71
Mobile: +33(06) 80 23 85 86
Email: poulle_pascal@itf.org.uk
Le Havre
● François Caillou*
Tel: +33(02) 35 26 69 78
Fax: +33(02) 35 24 14 36
Mobile: +33(06) 08 94 67 84
Email: caillou_francois@itf.org.uk
Marsylia
● Yves Reynaud
Tel: +33(04) 91 54 99 87
Fax: +33(04) 91 33 22 75
Mobile: +33(06) 07 68 16 34
Email: reynaud_yves@itf.org.uk
St Nazaire
● Geoffroy Lamade
Tel: +33(02) 40 22 54 62
Fax: +33(02) 40 22 70 36
Mobile: +33(06) 60 30 12 70
Email: lamade_geoffroy@itf.org.uk
Sète
● Stéphane Dargoy
Tel/Fax: +33(04) 67 43 75 18
Mobile: +33(06) 27 51 35 78
Email: dargoy_stephane@itf.org.uk

NIEMCY
Brema
● Susan Linderkamp
Tel: +49(0421) 330 3333
Fax: +49(0421) 330 3360
Mobile: +49(0151) 1366 6006
Email: linderkamp_susan@itf.org.uk
Hamburg
● Ulf Christiansen
Tel: +49(040) 2800 0811
Fax: +49(040) 2800 0822
Mobile: +49(0171) 641 2099
Email: christiansen_ulf@itf.org.uk
Rostock
● Hartmut Arndt
Tel: +49(0381) 670 0046
Fax: +49(0381) 670 0047
Mobile: +49(0171) 641 2091
Email: arndt_hartmut@itf.org.uk

GRECJA
Pireus
● Stamatis Raptis*
Tel: +30(0210) 411 6010 / 6004
Fax: +30(0210) 413 2823
Mobile: +30(069) 77 99 3709
Email: raptis_stamatis@itf.org.uk
● Costas Helas
Tel: +30(0210) 411 6010 / 6004
Fax: +30(0210) 413 2823
Mobile: +30(069) 44 29 7565
Email: helas_costas@itf.org.uk

ISLANDIA
Reykjavik
● Jónas Gardarsson
Tel: +354(0)551 1915
Fax: +354(0)552 5215
Mobile: +354(0)692 7922
Email: gardarsson_jonas@itf.org.uk

INDIE
Calcutta
● Chinmoy Roy
Tel: +91(0)332 459 7198
Fax: +91(0)332 459 6184
Mobile: +91(0)98306 43094
Email: roy_chinmoy@itf.org.uk
Chennai
● K.Sree Kumar
Tel: +91(044) 2522 3539
Fax: +91(044) 2526 3342
Mobile: +91(044) 93 8100 1311
Email: kumar_sree@itf.org.uk
Haldia
● Narem Adhikary
Tel: +91(0)332 425 2203
Fax: +91(0)332 425 5577
Mobile: +91(0)94343 17316
Email: nareshadhikari@gmail.com
Kochi
● Thomas Sebastian
Tel: +91(0)484 233 8249 / 8476
Fax: +91(0)484 266 9568
Mobile: +91(0)98950 48807
Email: sebastian_thomas@itf.org.uk
Mumbai
● Kersi Parekh
Tel: +91(022) 2261 6951 / 9952
Fax: +91(022) 2265 9087
Mobile: +91(098201) 04877
Email: parekh_kersi@itf.org.uk
● Hashim Sulaiman
Tel: +91(022) 2261 8568 / 8169
Fax: +91(022) 2261 5029
Mobile: +91(098919) 96905
Email: sulaiman_hashim@itf.org.uk
Tuticorin
● DR Stephen Fernando
Tel: +91(0461) 2326 519 / 2339 190
Fax: +91(0461) 2311 668
Mobile: +91(094431) 58137
Email: fernando_stephen@itf.org.uk
Visakhapatnam
● Rif Rahman
Tel: +91(0891) 2503 691 / 2532 383
Fax: +91(0891) 2503 695
Mobile: +91(098483) 38025
Email: rahman_fia@itf.org.uk

IRLANDIA
Dublin
● Ken Fleming
Tel: +353(01) 874 3733
Fax: +353(01) 874 3740
Mobile: +353(087) 647 8636
Email: fleming_ken@itf.org.uk

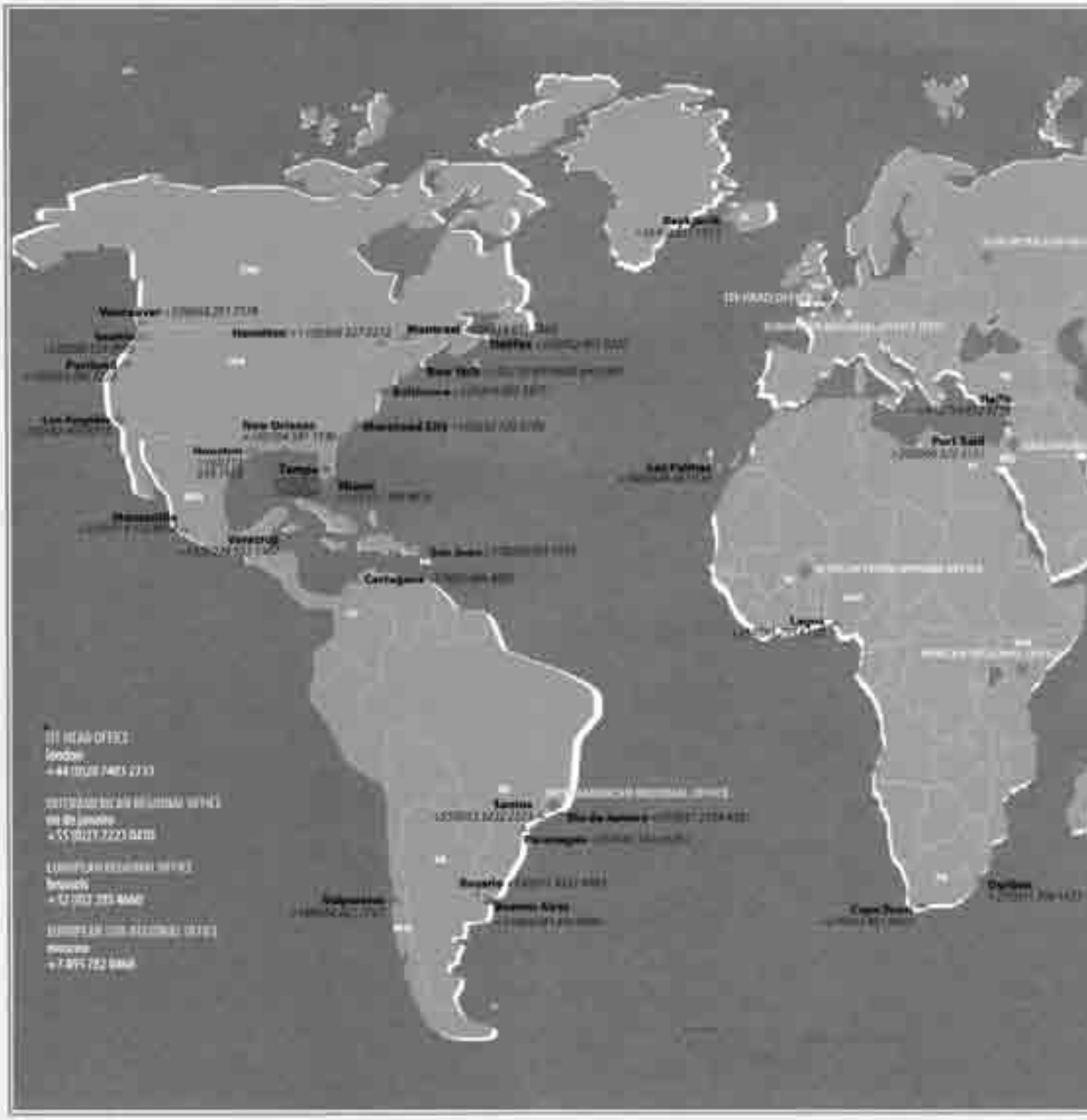
IZRAEL
Haifa
● Michael Shwartzman
Tel: +972(04) 852 4289
Fax: +972(04) 852 4286
Mobile: +972(0)544 699 282
Email: shwartzman_michael@itf.org.uk

WŁOCHY
Genua
● Francesco Di Rosa
Tel: +39(010) 25 18 675
Fax: +39(010) 25 18 683
Mobile: +39(0)331 670 8367
Email: difiore_francesco@itf.org.uk
● Piero Luigi Re
Tel: +39(010) 25 18 675
Fax: +39(010) 25 18 683
Mobile: +39(0)335 707 0488
Email: re_piero-luigi@itf.org.uk

Tuż dalej na mapie stron

Pomoc marynarzom na całym świecie

Międzynarodowa Fede



Pełne szczegóły kontaktowe inspektorów ITF, patrz: www.itfglobal.org/seafarers/msg-contacts.cfm

nspektorzy ITF

raja Transportowców

Aberdeen +44(0)1224 592 689
Antwerp +32(0)3 224 3413
Barcelona +34(0)93 481 2766
Bergen +47(0)55 230 090
Bilbao +34(0)94 493 5830
Bremen +49(0)421 330 3333
Bristol +44(0)117 927 3668
Constanta +40(0)241 618 667
Copenhagen +45(0)33 36 13 97
Dalian +86(0)411 3743 3733
Dublin +353(0)1 874 3733
Dubrovnik +385(0)20 418 992
Dunkirk +33(0)3 28 66 45 24
Gdańsk +48(0)58 480 30 00
Gdynia +48(0)58 661 80 06
Genoa +39(0)10 25 18 670
Gothenburg +46(0)10 490 37 14
Hamburg +49(0)40 2806 6871
Helsingborg +46(0)42 10 95 81
Helsinki +358(0)9 615 202 55
Istanbul +90(0)216 347 3771
Kaliningrad +7(0)401 265 6840
Le Havre +33(0)2 35 20 63 73
Lisbon +351 (0)21 391 8730
Liverpool +44(0)151 639 8454
Livorno +39(0)586 80 72 270
Marseille +33(0)4 91 13 09 37
Novorossiysk +7(0)861 761 2556
Naples +39(0)81 26 50 21
Odessa +380(0)482 329 901
Oslo +47(0)22 820 835
Palermo +39(0)91 32 17 41
Piraeus +30(0)210 411 6810
Pontgram +47(0)33 548 240
Ravenna +39(0)54 48 23 882
Riga +371(0)7 073 436
Rijeka +385(0)51 323 343
Rostock +49(0)381 670 0666
Rotterdam +31(0)10 413 1160
St Nazaire +33(0)2 40 22 34 62
St Petersburg +7(0)812 718 6380
Sète +33(0)4 67 18 75 18
Sibenik +385(0)22 200 320
South Shields +44(0)191 455 1308
Stavanger +47(0)51 840 548
Stockholm +46(0)8 701 4100
Trieste +40(0)41 423 87 07
Tallinn +372(0)6 116 690
Taranto +39(0)99 47 07 551
Tilbury +44(0)20 8989 6677
Trieste +39(0)40 37 21 832
Turku +358(0)9 613 110
Riga +371(0)66 221 777
Zeebrugge +32(0)2 549 1419

Inspektorzy ITF

WŁOCHY
Leghorn/Livorno
● Bruno Nazzari
Tel: +390358 60 72 379
Fax: +390358 68 96 178
Mobile: +3900335 617 9643
Email: nazzari_bruno@itf.org.uk
Neapol
● Paolo Sannitello
Tel: +390081 26 50 21
Fax: +390081 96 30 007
Mobile: +3900335 482 706
Email: sannitello_paolo@itf.org.uk
Palermo
● Francesco Saitta
Tel/Fax: +390091 32 17 45
Mobile: +3900338 696 4918
Email: saitta_francesco@itf.org.uk
Ravenna
● Giovanni Olivieri*
Tel: +390054 84 23 982
Fax: +390054 45 91 857
Mobile: +3900335 526 8464
Email: olivieri_giovanni@itf.org.uk
Taranto
● Gianbattista Leoncini
Tel/Fax: +390099 47 07 633
Mobile: +3900335 482 703
Email: leoncini_gianbattista@itf.org.uk
Trieste
● Paolo Stigato
Tel/Fax: +390040 37 21 812
Mobile: +3900348 445 8343
Email: stigato_paolo@itf.org.uk

JAPONIA
Chiba
● Shigeru Fujiki
Tel: +810150 1381 7326
Fax: +810193 3713 2627
Mobile: +8100090 9826 9811
Email: fujiki_shigeru@itf.org.uk
Osaka
● Masa Taguchi
Tel: +810066 612 1004 / 4300
Fax: +810066 612 7400
Mobile: +8100090 7198 6721
Email: taguchi_masa@itf.org.uk
Tokio
● Shoji Yamashita*
Tel: +810035 410 8330
Fax: +810035 410 8336
Mobile: +8100090 1606 3035
Email: yamashita_shoji@itf.org.uk
Yokohama
● Fusao Ohori
Tel: +810045 451 8389
Fax: +810045 451 5584
Mobile: +8100090 6943 5469
Email: ohori_fusao@itf.org.uk

KOREA
Inchon
● Jang Kyoung-Woo
Email: kyoung-woo_jang@itf.org.uk
Pusan
● Sang-Gi Gim
Tel: +820051 469 0401 / 0294
Fax: +820051 464 2762
Mobile: +8200100 3585 2401
Email: gi-gim_sang@itf.org.uk
● Bae Jung Ho
Tel: +820051 463 4838
Fax: +820051 464 8473
Mobile: +8200100 3832 4638
Email: bae_jho@itf.org.uk
Seul
● Hye-Kyung Kim*
Tel: +820032 716 2764
Fax: +820032 702 2271
Mobile: +8200100 3441 1232
Email: kim_hk@itf.org.uk

ŁOTWA
Riga
● Norbert Petrovskis
Tel: +371(0)7 073 436
Fax: +371(0)7 383 527
Mobile: +371(0)9 215 158
Email: petrovskis_norbert@itf.org.uk

MEKSYK
Manzanillo
● Honorio Aguilar
Tel/Fax: +52(0)314 332 8858
Mobile: +52(0)1 314 122 9212
Email: galvan_honorio@itf.org.uk
Veracruz
● Enrique Lozano
Tel/Fax: +52(0)229 932 1367 / 3033
Mobile: +52(0)1 229 161 0700
Email: lozano_enrique@itf.org.uk

HOLANDIA
Delfzijl
● Ruud Touwen*
Tel: +310010 213 1166
Fax: +310010 423 3933
Mobile: +310065 318 2714
Email: klein_debbie@itf.org.uk
● Ayem Noordermeer
Tel: +310010 213 1166
Fax: +310010 423 3933
Mobile: +310065 338 7522
Email: noordermeer_ayem@itf.org.uk
Rotterdam
● Debbie Klein
Tel: +310010 213 1166
Fax: +310010 423 3933
Mobile: +310065 318 2714
Email: klein_debbie@itf.org.uk

NOWA ZELANDIA
Wellington
● Grahame McLaren
Tel: +64(04) 801 7613
Fax: +64(04) 568 8768
Mobile: +64(0)21 292 1782
Email: mclaren_graham@itf.org.uk

NIGERIA
Lagos
● Henry Akomolafe
Tel/Fax: +234(0) 1 793 6150
Mobile: +234(0)803 833 9368
Email: akomolafe_henry@itf.org.uk

NORWEGIA
Bergen
● Tom Steinø
Tel: +470055 230 059
Fax: +470055 908 152
Mobile: +4700090 768 115
Email: steinø_tom@itf.org.uk
Oslo
● Nils Pedersen*
Tel: +470022 826 833 / 423 872
Fax: +470022 423 056
Mobile: +4700090 746 487
Email: pedersen_nils@itf.org.uk
● Angelica Ejerstrøm
Tel: +470022 823 824
Fax: +470022 423 056
Mobile: +4700097 729 257
Email: ejerstrøm_angelica@itf.org.uk
Porsgrunn
● Truls M Hellenes
Tel: +470035 548 240
Fax: +470035 548 023
Mobile: +4700090 985 487
Email: hellenes_truls@itf.org.uk
Stavanger
● Asgø Baerheim
Tel: +470051 840 549
Fax: +470051 840 501 / 502
Mobile: +4700090 755 776
Email: baerheim_asgø@itf.org.uk

FILIPINY
Cebu City
● Josefino O Pedaria
Tel: +630032 256 16 72
Fax: +630032 253 25 31
Mobile: +6300930 970 0166
Email: pedaria_josefino@itf.org.uk
Manila
● Rodrigo Aguinaldo
Tel: +63032 536 82 87
Fax: +63032 536 82 86
Mobile: +6300917 811 1763
Email: aguinaldo_rodrigo@itf.org.uk

POLSKA
Gdynia
● Andrzej Kowcik
Tel: +480058 661 60 96
Fax: +480058 661 60 53
Mobile: +4800602 233 619
Email: kowcik_andrzej@itf.org.uk

Szczecin
● Adam Mazurkiewicz
Tel: +480091 423 97 07
Fax: +480091 422 93 30
Mobile: +4800607 539 329
Email: mazurkiewicz_adam@itf.org.uk

PORTUGALIA
Lisbona
● João Pires
Tel: +351 0021 391 8150
Fax: +351 0021 391 8159
Mobile: +351 0091 930 4885
Email: pires_joao@itf.org.uk

PORTORYKO
San Juan
● Felipe Garcia-Cortes
Tel: +1787(0)783 1755
Fax: +1787(0)273 7999
Mobile: +1787(0)410 1344
Email: garcia_felipe@itf.org.uk

RUMUNIA
Constanta
● Adrian Mihaiciuc
Tel: +4000241 610 567
Fax: +4000241 616 915
Mobile: +4000722 298 828
Email: mihaiciuc_adrian@itf.org.uk

ROSJA
Kaliningrad
● Vadim Marnoziov
Tel: +700401 265 6840 / 6475
Fax: +700401 265 6372
Mobile: +700906 238 0858
Email: marnoziov_vadim@itf.org.uk
Nowosybirsk
● Olga Anenina
Tel/Fax: +700883 761 2599
Mobile: +700988 762 1232
Email: anenina_olga@itf.org.uk
St. Petersburg
● Sergey Fishov*
Tel/Fax: +700812 718 6380
Mobile: +700911 096 9503
Email: fishov_sergey@itf.org.uk
● Kirill Pavlov
Tel/Fax: +700812 718 6380
Mobile: +700911 929 0426
Email: pavlov_kirill@itf.org.uk
Władywostok
● Petr Dvizhansky
Tel/Fax: +700423 231 3480
Mobile: +700423 270 6485
Email: osichansky_petr@itf.org.uk

PÓŁNOCNA AFRYKA
Cape Town
● Cassiem Augustus
Tel: +270021 461 9410
Fax: +270021 462 1299
Mobile: +270082 773 6366
Email: augustus_cassiem@itf.org.uk
Durban
● Sphe Zungu*
Tel/Fax: +270031 706 1433
Mobile: +270082 773 6367
Email: zungu_sphe@itf.org.uk

HISZPANIA
Barcelona
● Joan Mas Garcia
Tel: +340093 481 2766
Fax: +340093 298 2179
Mobile: +3400629 302 503
Email: mas_joan@itf.org.uk
Bilbao
● Mohamed Arazi-Iseli
Tel: +340094 493 5659
Fax: +340094 493 6296
Mobile: +3400629 410 007
Email: arachedi_mohamed@itf.org.uk
Las Palmas
● Víctor Conde
Tel: +340928 467 630
Fax: +340928 465 347
Mobile: +3400676 051 807
Email: conde_victor@itf.org.uk
Vigo
● Luz Ibáñez
Tel/Fax: +340986 221 177
Mobile: +3400660 682 164
Email: ibaez_luz@itf.org.uk

SRI LANKA
Colombo
● Ranjan Peiris
Tel: +940011 243 8326 / 248 3295
Fax: +940011 278 5091
Mobile: +940077 318 7005
Email: peiris_ranjan@itf.org.uk

SZWECJA
Gavle
● Peter Ljuksvist
Tel: +460010 680 30 00
Fax: +460087 23 18 03
Mobile: +460070 626 77 89
Email: ljuksvist_peter@itf.org.uk
Goeteborg
● Göran Larsson
Tel: +460010 480 31 14
Fax: +460031 13 56 77
Mobile: +460070 626 77 88
Email: larsson_goran@itf.org.uk
● Göran Nilsson
Tel: +460010 480 31 21
Fax: +460031 13 56 77
Mobile: +460076 100 65 12
Email: nilsson_goran@itf.org.uk
Helsingborg
● Sven Sahl
Tel: +460031 42 95 31
Fax: +460031 42 95 01
Mobile: +460070 57 49 713
Email: sahl_sven@itf.org.uk
Sztokholm
● Carl Tanson*
Tel: +460008 791 8100
Fax: +460008 212 595
Mobile: +460070 59 26 896
Email: tanson_carl@itf.org.uk
● Annica Barning
Tel: +460008 454 8405
Fax: +460008 411 6940
Mobile: +460070 57 49 714
Email: barning_annica@itf.org.uk

TAJWAN
Keelung
● Huang Tsu-Sheng*
Tel: +886(0)2251 50302
Fax: +886(0)2250 61046 / 78211
Mobile: +886(0)933 906 398
Email: yu-sheng_huang@itf.org.uk
Taichung
● Sanders Chang
Tel: +886(0)2658 4514
Fax: +886(0)2658 4517
Mobile: +886(0)955 413 703
Email: chang_sanders@itf.org.uk

TURCJA
Istambuł
● Muzaffer Civelek
Tel: +90(0)216 347 3771
Fax: +90(0)216 347 4991
Mobile: +90(0)535 663 3124
Email: civelek_muzaffer@itf.org.uk

UKRAINA
Odessa
● Natalya Yefimenko
Tel: + 380(0)482 429 901 / 902
Fax: + 380(0)482 429 906
Mobile: + 380(0)503 366 792
Email: yefimenko_natalya@itf.org.uk

ZJEDNOCZONE KRÓLESTWO
Aberdeen
● Norrie McVicar*
Tel: +44(0)1224 593 686
Fax: +44(0)1224 584 565
Mobile: +44(0)7968 652 257
Email: mcvicar_norrie@itf.org.uk
Bristol
● Bill Anderson
Tel/Fax: +44(0)151 427 3668
Mobile: +44(0)7876 799 918
Email: anderson_bill@itf.org.uk
Liverpool
● Tommy Molloy
Tel: +44(0)151 639 8434
Fax: +44(0)151 346 8801
Mobile: +44(0)7704 132 768
Email: molloy_tommy@itf.org.uk
South Shields
● Neil Keith
Tel: +44(0)191 455 1808 / 1226 582 686
Fax: +44(0)191 456 1300
Mobile: +44(0)7748 841 039
Email: keith_neil@itf.org.uk

Tilbury
● Chris Jones
Tel: +44(0)20 8989 6677
Fax: +44(0)20 8530 1015
Mobile: +44(0)7921 022 600
Email: jones_chris@itf.org.uk

STANY ZJEDNOCZONE
Baltimore
● Arthur Pettipas
Tel: +1(0)410 882 3977
Fax: +1(0)410 882 1976
Mobile: +1(0)443 562 3110
Email: pettipas_arthur@itf.org.uk
Houston
● Shwe Tun Aung
Tel: +1(0)713 659 5152
Fax: +1(0)713 650 8629
Mobile: +1(0)713 447 0438
Email: aung_shwe@itf.org.uk
Los Angeles
● Stefan Mueller-Dundusa
Tel: + 1(0)562 493 0714
Fax: + 1(0)562 493 7190
Mobile: + 1(0)562 673 9786
Email: mueller_stefan@itf.org.uk
Miami
● Hans Saunemann
Tel: + 1(0)321 783 8876
Fax: + 1(0)321 783 2821
Mobile: + 1(0)305 390 3279
Email: saunemann_hans@itf.org.uk
Morehead City
● Tony Sacco
Tel/Fax: + 1(0)252 726 9796
Mobile: + 1(0)252 646 2093
Email: sacco_tony@itf.org.uk
New Orleans
● Dwayne Boudreaux*
Tel: + 1(0)504 581 3196 (ext 7)
Fax: + 1(0)504 568 9996
Mobile: + 1(0)504 492 1336
Email: boudreaux_dwayne@itf.org.uk
Nowy Jork
● Enrico Esaya*
Tel: + 1(0)718 499 0600 (ext 240)
Fax: + 1(0)718 832 0870
Mobile: + 1(0)201 417 2895
Email: esaya_enrico@itf.org.uk
Portland
● Martin Larsen
Fax: + 1(0)503 286 1223
Mobile: + 1(0)503 347 7775
Email: larson_martin@itf.org.uk
Puerto Rico
Patrz oddziały adres dla Portoryko
Seattle
● Lila Smith
Tel: + 1(0)206 533 0995
Fax: + 1(0)206 533 0996
Mobile: + 1(0)206 818 1195
Email: smith_lila@itf.org.uk
● Jeff Engish*
Tel: + 1(0)206 633 1614
Fax: + 1(0)206 633 1614
Mobile: + 1(0)206 331 3134
Email: engish_jeff@itf.org.uk
Tampa
● Tony Sasso
Tel: + 1(0)321 784 0686
Fax: + 1(0)321 784 0822
Mobile: + 1(0)321 258 8217
Email: sasso_tony@itf.org.uk

*Oznacza Koordynatora ITF

Podsumowanie działalności ORGANIZACJI MARYNARZY KONTRAKTOWYCH NSZZ Solidarność za rok 2012

1. **Główne działania OMK NSZZ Solidarność w 2012 roku**

   a) Coraz więcej czasu poświęcaliśmy na sprawy związane z opodatkowaniem marynarzy. Zajmowaliśmy się między innymi:
   - Śledzeniem i analizą zmian w prawie podatkowym dotyczącym marynarzy,
   - Zleceniem kolejnych interpretacji podatkowych dla członków OMK.
   - Wsparciem członków OMK mających problemy podatkowe w UK.
   - Opracowaniem przykładowego PIT dla marynarzy pracujących na statkach bandery NIS.

   b) Bałtycki Tydzień Akcji ITF. Członkowie OMK, jak każdego roku brali czynny udział w Bałtyckim Tygodniu Akcji i wchodzili w skład grup inspektorskich ITF w portach Szczecina i Świnoujścia.

   c) Asysta przy negocjacjach układów zbiorowych, negocjowanych przez Krajową Sekcję Morską.

   d) Zaangażowanie się w opiniowanie nowego Rozporządzenia o kwalifikacjach morskich. Większość naszych uwag, w tym zniesienia wymogu ECDIS, BTM, ETM dla poziomu operacyjnego i odnawiania dyplomów na platformach wiertniczych została wzięta pod uwagę.

   e) Interwencje w kilku sprawach w UM w sprawach złożonych przez marynarzy z OMK.

   f) Opracowanie i złożenie propozycji na WZD Regionu Pomorza Zachodniego w sprawie organizowania członków Związku wśród Polaków pracujących poza Polską . Propozycja niestety została odrzucona przez Delegatów WZD.

   g) Interwencja w Ministerstwie Pracy w sprawie braku przepisów dotyczących archiwizacji danych, umów o pośrednictwo itp. w agencjach pośrednictwa pracy.

   h) Przeprowadzenie ankiety w sprawie oczekiwań marynarzy od OMK i ich wdrażanie w życie.

   i) Likwidacja biura terenowego OMK w Gdyni.

   j) Wykłady AM w Szczecinie i w Szkole Morskiej w Świnoujściu. Tak jak w poprzednim roku, przeprowadzaliśmy wykłady zawierające najważniejsze zagadnienia związane z podpisywaniem umów o pośrednictwo pracy, kontraktów, odszkodowaniami, roszczeniami, prawami marynarzy itp.

   k) Zorganizowanie spotkania mikołajkowego oraz kontynuacja zbiórki zabawek dla dzieci.

2. **Roszczenia marynarzy należących do OMK w roku 2012 obejmowały poniższe zagadnienia:**
   - brak podmian po zakończeniu kontraktu,
   - niewypłacone świadczenia chorobowe,
   - nieprawidłowo naliczane świadczenie chorobowe (kontrakty na stawkach dziennych),
   - niesłuszne oskarżenia o zażywanie narkotyków,
   - brak wynagrodzenia za czas oczekiwania na statek,
   - mobbing,
   - bezprawnie podpisane „lojalki”,
   - brak wynagrodzenia za nadgodziny,
   - brak dodatkowego wynagrodzenia za czas pracy przy operacjach przeładunkowych.

   W 2012 roku mieliśmy 7 bezpodstawnych roszczeń, które także podlegały pełnej analizie z naszej strony. Niektóre roszczenia nie miały żadnych podstaw w warunkach zatrudnienia. Inne uległy przedawnieniu ze względu na niedoczytanie warunków zatrudnienia przez marynarzy, przez co nie dopełnili wymogów kontraktu.

   W ubiegłym roku złożyliśmy także 2 sprawy do sądu. Pierwsza dotyczyła braku świadczenia chorobowego, a druga nieprawidłowego naliczania godzin pracy. Na koniec roku mamy 3 sprawy w sądach polskich.

   Jedno roszczenie marynarza z OMK jest prowadzone bezpośrednio przez Nautilus UK.

3. **Internetowy Serwis Pracy www.sea4you.pl**

   W roku 2012 nadal rejestrowaliśmy wzrost użytkowników oraz firm pośredniczących w zatrudnieniu. Wprowadziliśmy pakiet zmian mających na celu:
   - zwiększenie ilości zarejestrowanych użytkowników,
   - stworzenie panelu dla ośrodków szkoleniowych,
   - dodanie kilku udogodnień dla użytkowników.

   Serwis w całości jest zarządzany oraz utrzymywany ze środków OMK NSZZ Solidarność.

Tymoteusz Listewnik
Przewodniczący OMK NSZZ Solidarność

Pomóżmy Oliwii...

Kolejny raz pozwalamy sobie na poniższą prośbę z nadzieją, że wspomożecie Państwo naszą akcję podarowania Oliwce pakietów rehabilitacyjnych. Oliwka jest córką Starszego Marynarza Arkadiusza Cieślaka.

Pan Arkadiusz od 2008 roku jest członkiem Organizacji Marynarzy Kontraktowych. Jako Starszy Marynarz ma wieloletni staż zawodowy, więcej jest w morzu, niż na urlopie. Wymagają tego okoliczności.

Rodzinę Pana Arkadiusza ciężko doświadczył los. W 2006 roku przyszła na świat córeczka Oliwia. Po narodzeniu dziecka stwierdzono, że Oliwia ma wadę wrodzoną kręgosłupa, przepuklinę oponowo-rdzeniową.

Całość dokumentacji medycznej do wglądu znajduje się z siedzibie Organizacji Marynarzy Kontraktowych w Szczecinie.

Od chwili ukazania się artykułu o Oliwii w poprzednim wydaniu Biuletynu Morskiego, otrzymaliśmy wsparcie finansowe na ten właśnie cel od ludzi dobrego serca w wysokości 5930,00 (stan na dzień 10-03-2013 r).

Bardzo dużą wpłatą wspomógł Oliwię Smerfny Fundusz Gargamela, który utworzony został przez dziennikarza Marka Szymańskiego, a zasilany jest przez wpłaty marynarzy z całego świata.

Pan Marek Szymański jest emerytowanym dziennikarzem i wydaje charytatywnie codzienną gazetkę on – line z newsami oraz informacjami o Smerfnym Funduszu Gargamela, którą przesyła na statki, gdzie znajdują się polscy marynarze. Można napisać do Niego prośbę na adres: **abujas12@gmail.com** o przesyłanie gazetki na Państwa statek.

Dzięki pieniądzom darowanym przez marynarzy na Fundusz Gargamela, wiele marynarskich dzieci otrzymało nowe życie.

19 lutego b.r. Organizacja Marynarzy Kontraktowych podpisała umowę dotyczącą wykonywania zabiegów rehabilitacyjnych dla Oliwii, które od 20 lutego odbywają się będą dwa razy w tygodniu w miejscu zamieszkania Oliwki.

Niestety koszt zabiegu wraz z dojazdem został przez rehabilitantkę podwyższony z kwoty 90,00 na kwotę 120,00, dlatego zmuszeni byliśmy umowę podpisać tylko do 31-08-2013 r.

Mamy nadzieje, że dzięki naszym dalszym wpłatom, będzie można umowę przedłużyć.

Zwracamy się do Państwa ponownie z gorącą prośbą o przesyłanie na konto naszej Organizacji darowizny dla Oliwki

W tytule wpłaty prosimy o napisanie:

DAROWIZNA NA CELE STATUTOWE – OLIWIA.
Poniżej podajemy numer konta bankowego:
20 1050 1559 1000 0023 0164 1888
Organizacja Marynarzy Kontraktowych
ul. Szarotki 8, 71-604 Szczecin

Z góry bardzo dziękujemy za dalszą pomoc.

Bożena Szmajdzińska

Zbiórka rzeczy używanych

W związku z podjętą przez Organizację Marynarzy Kontraktowych NSZZ „Solidarność” inicjatywą pomocy dla najbardziej potrzebujących, zwracamy się z prośbą do członków i sympatyków Organizacji zrzeszonych w Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków o przekazywanie używanych, ale w dobrym stanie zabawek dziecięcych, książek oraz odzieży dziecięcej i młodzieżowej (od 0 do 18 lat) .

Mile widziane byłyby również używane, starszej generacji komputery wraz z monitorami oraz sprzęt grający niezbędny do prowadzenia zajęć dydaktycznych. Wspomniana pomoc będzie przekazywana Zespołowi Szkól Specjalnych numer 10 w Szczecinie oraz potrzebującym rodzinom członków naszego związku.

Kontakt do koordynatora akcji Bożeny Szmajdzińskiej Tel: 91/4223311. W imieniu już obdarowanych serdecznie dziękujemy i bardzo prosimy o dalsze wsparcie.

Do chwili obecnej przekazano piętnaście paczek do Zespołu Szkól Specjalnych nr 10 w Szczecinie oraz cztery paczki do Stowarzyszenia „PROMYK” w Szczytnie. Otrzymane od darczyńcy książki przekazaliśmy do Biblioteki w Ińsku

(stan na dzień 10-03-2013 r.) *B.S.*

Z życia marynarskiego...

Publikujemy poniżej opowieść Starszego Marynarza Stefana Kucińskiego, członka Organizacji Marynarzy Kontraktowych.

Pan Stefan posiada niezwykły dar zjednywania sobie zwierząt, które przez kilkadziesiąt lat pracy na morzu towarzyszyły Panu Stefanowi na burcie i w najdalszych portach świata.

Poniżej przedstawiamy jedną z kilku ciekawych historii opisanych przez Pana Stefana.

W każdym porcie, stoczni, w zależności od czasu załadunku, rozładunku, prac remontowych statku, można było zaprzyjaźnić się z psami, kotami, które z racji panującego głodu były wyrzucane przez właścicieli. Były one wiernymi towarzyszami marynarzy.

Podczas ich karmienia resztkami pożywienia, dawały się głaskać.

Na każdym statku po posiłku były resztki żywności, przeterminowane produkty żywnościowe.

Można było je wyrzucać na śmieci do stojących obok statku pojemników lub wynieść na keje, aby je dać do spożycia zwierzętom, co też czyniłem.

Pamiętam postoje statku na stoczni remontowej w Grecji, w Pireusie. Stały tam również statki aresztowane za brak opłaty za remont.

Przy każdym z tych statków stały pojemniki na odpady żywnościowe, które nie były systematycznie opróżniane, co powodowało, że z pokarmu wyrzucanego do tych pojemników korzystały psy i gryzonie, wyjadając resztki jedzenia.

Na tym właśnie nabrzeżu były trzy watahy psów po kilkadziesiąt sztuk w każdym stadzie.

Ten, który je karmił był dla nich znanym i szanowanym, mógł je głaskać, ponieważ zdobywał ich zaufanie.

Stałem się ich przyjacielem. Kiedy wychodziłem do miasta, byłem odprowadzany przez watahę psów i przekazywany eskorcie następnego stada. Zawsze byłem bezpiecznie eskortowany do miasta.

Psy w jakiś ich wiadomy sposób porozumiewały się między sobą i zawsze czekały na mnie jak na swojego przyjaciela i odprowadzały mnie na statek.

Kiedy karmiłem psy, które były przy statku, mogłem zaobserwować w ich stadzie podział funkcji. Było to widoczne podczas spożywania przez nie posiłku.

W pierwszej kolejności jadły suki karmiące małe szczeniaki, następnie najsilniejsze w stadzie a na końcu młode psy, o ile starczyło pożywienia.

Resztki pożywienia do karmienia psów otrzymywałem od kucharza i stewarda po posiłkach załogi i zanosiłem je w czasie wolnym od pracy psom w specjalnie zrobionych pojemnikach.

Miałem dużą satysfakcję, że te psy darzyły mnie dużym zaufaniem, że mogłem zobaczyć ich potomstwo, pogłaskać, zrobić zdjęcia.

Inaczej było na stoczni w Rumunii, w porcie Constanta Niwia. Tam wataha psów liczyła ponad 50 sztuk w różnym wieku. Były okaleczone.

Wśród stada tych psów był jeden pies niesamowicie odważny, który wchodził po wysokim trapie na statek. Najadał się do syta, wyciągając z pojemników przy kuchni co lepsze kąski pożywienia. Pozostałe psy bały się wejść na pokład.

Sposoby na przeżycie tych psów były różne. Suki na przykład po najedzeniu się, zabierały pożywienie i zakopywały w znanych sobie miejscach na tzw. „gorszy czas” Dla mnie ten czas pobytu na stoczni do tej pory ma dużo uroku i wspomnień.

Zdobywałem nowych przyjaciół, nie tylko wśród członków załogi.

Stefan Kuciński

PORADY DLA MARYNARZY

Co trzeba widzieć o kursie HUET

Ważne dla rozpoczynających pracę w sektorze offshore.

Niektórym członkom załóg stawiany jest wymóg posiadania kursu HUET - HELICOPTER UNDERWATER ESCAPE TRAINING.

Jak podają specjaliści z Kanadyjskiego Zrzeszenia Petroleum Producers, w przypadku uderzenia helikoptera o wodę, około 60% z nich kończy się utonięciem i przewróceniem się helikoptera do góry kołami lub płozami, ponieważ środek ciężkości znajdujący się w okolicach silników i hydrauliki silników powoduje powstanie siły obracającej helikopter.

W takim przypadku wyjścia awaryjne znajdują się pod wodą, co oznacza, że ocaleni muszą podjąć natychmiastową ewakuację.

Marynarz dotknięty katastrofą , doświadczy w związku z tym szoku termicznego, dezorientacji, trudności z odpięciem pasów bezpieczeństwa oraz dodatkowych reakcji psychofizycznych:

- przedostanie się wody morskiej do płuc,
- przyspieszony rytm serca,
- zwężenie arterii krwionośnych,
- hiperwentylacja,
- redukcja czasu wstrzymania oddechu.

Przeloty helikopterowe nad Morzami strefy klimatycznej zimnej i umiarkowanej niosą za sobą ryzyko hipotermii w przypadku katastrofy i wpadnięcia do wody.

Poniżej kilka słów o przebiegu szkolenia

Kurs HUET w europejskich ośrodkach szkoleniowych trwa najczęściej jeden dzień, od 8 do 10 godzin teorii wraz z częścią praktyczną w basenie.

Ośrodki przyjmują z reguły około 16 kursantów. Część praktyczna w basenie wymaga większej ostrożności, dlatego jeden instruktor zajmuje się tylko czterema kursantami. Dodatkowo jeden instruktor nadzoruje całość ćwiczeń w basenie, a dwóch wyposażonych w sprzęt do nurkowania, obserwuje przebieg ćwiczeń będąc cały czas pod wodą. Maksymalna ilość kursantów w zanurzanym symulatorze helikoptera to cztery osoby.

Kursanci podczas szkolenia muszą wykonać następujące ćwiczenia:

- przygotowanie do awaryjnego lądowania helikoptera na wodzie,
- otwieranie wyjść ewakuacyjnych na sucho, wejście do tratwy ratunkowej helikoptera utrzymującego się na wodzie, pomoc w ewakuacji współpasażerom,
- ewakuacja przez otwarte okno pod wodą w częściowo zanurzonym helikopterze,
- ewakuacja pod wodą w częściowo zanurzonym helikopterze po wcześniejszym wypchnięciu atrapy szyby otworu okiennego,
- ewakuacja pod wodą w przewróconym helikopterze bez wypchnięcia atrapy otworu okiennego,
- ewakuacja pod wodą w przewróconym helikopterze po wcześniejszym wypchnięciu atrapy otworu okiennego,
- aktywacja kamizeli ratunkowej.

Jeżeli udało się przejść wszystkie elementy szkolenia, kursanci otrzymują wpisy do „Książeczek odbytych kursów offshore” (jeżeli nie posiadamy jeszcze wspomnianej książeczki, zostanie ona wydana w ośrodku szkoleniowym).

Jak zostać kucharzem okrętowym

Ostatnio kilku Młodszych Marynarzy, chcących zmienić swoje kwalifikacje, zwróciło się do nas z zapytaniem, jakie wymogi trzeba spełnić, aby uzyskać świadectwo kucharza okrętowego.

Poniżej informacje, w oparciu o Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji zawodowych.

Do uzyskania świadectwa **młodszego kucharza okrętowego** wymagane jest przeszkolenie wynikające z konwencji STCW w zakresie:

- indywidualnych technik ratunkowych,
- ochrony przeciwpożarowe (stopień podstawowy),
- elementarnych zasad udzielania pierwszej pomocy medycznej (podstawowy),
- bezpieczeństwa własnego i odpowiedzialności wspólnej.

Do uzyskania świadectwa **kucharza okrętowego** musimy posiadać:

- wykształcenie zawodowe lub średnie w zawodzie kucharz i dodatkowo 12-miesięczną praktykę pływania na statkach morskich,
- Dyplom Mistrza Kucharskiego oraz 3 miesięczną praktykę pływania na statkach morskich lub posiadać 24 miesięczną praktykę pływania na statkach morskich jako pomocnik kucharza oraz dodatkowo złożenie egzaminu.

Niektórzy armatorzy wymagają dodatkowo posiadanie świadectwa marynarza wachtowego lub świadectwa starszego marynarza ze względu na uczestniczenie kucharza w manewrach i pracach pokładowych.

Ten wymóg dotyczy najczęściej zatrudnienia na małych statkach typu coaster. Są także statki, na których kucharz pełni funkcje stewarda. W takim wypadku, do jego obowiązków oprócz gotowania należy pranie i sprzątanie nadbudówki.

Jakie są nowe warunki przeprowadzania egzaminów dla marynarzy

§

Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z 23 stycznia 2013 r. w sprawie trybu i sposobu przeprowadzania egzaminów kwalifikacyjnych oraz warunków wynagradzania członków zespołu egzaminacyjnego (Dz. U. z 2013 r. poz. 115) weszło w życie 25 stycznia 2013 r. i wprowadziło nowe warunki przeprowadzania egzaminów dla marynarzy.

Wprowadzony został nowy tryb przeprowadzania egzaminów kwalifikacyjnych dla marynarzy oraz zasady wynagradzania egzaminatorów. Egzaminy kwalifikacyjne będą organizowane przez Centralną Morską Komisję Egzaminacyjną, działającą przy ministrze ds. gospodarki morskiej. Powołanie Komisji ma na celu ujednolicenie warunków przeprowadzania egzaminów kwalifikacyjnych oraz wymagań egzaminacyjnych, niezależnie od miejsca egzaminowania oraz egzaminatorów przeprowadzających poszczególne egzaminy. Komisja będzie funkcjonowała w miejsce trzech niezależnych od siebie komisji egzaminacyjnych działających przy dyrektorach urzędów morskich.

Przy dotychczas funkcjonującym systemie istniała możliwość występowania różnic w sposobie i trybie egzaminowania przez poszczególne komisje przy dyrektorach urzędów morskich. Taki system mógł powodować różnice w sprawdzaniu wiedzy i kompetencji zdających w poszczególnych komisjach.

Wprowadzona została możliwość przeprowadzania egzaminów w morskich jednostkach edukacyjnych, w których prowadzone są szkolenia. Ponadto egzaminy kwalifikacyjne będą przeprowadzane w urzędach morskich. Szczegóły dotyczące miejsca i terminu przeprowadzania egzaminów będą zawarte w harmonogramie pracy Komisji dostępnym na jej stronie internetowej.

Opłaty za egzamin będą dokonywane przed przystąpieniem do egzaminu. Wysokości opłat egzaminacyjnych dla poszczególnych egzaminów, a także stawki wynagrodzenia dla zespołu egzaminacyjnego (które uległy zwiększeniu) są określone w ustawie z 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz.U. Nr 228, poz. 1368 ze zm.). Polscy marynarze, uzyskując polski dyplom lub świadectwo kwalifikacyjne, będą mogli ubiegać się o zatrudnienie na międzynarodowym rynku (w związku ze zmienionymi wymaganiami Konwencji STCW Państwa Strony powinny dostosować się do nich do 2017 r.).

www.zsm.darlowo.pl

Przyjrzyj się starannie zanim podpiszesz…

Porady KSMMiR w sprawie podpisywania kontraktów. Najlepszą gwarancją właściwych warunków zatrudnienia na morzu jest podpisanie umowy zgodnej z zatwierdzonym przez ITF układem zbiorowym.

W innym przypadku, o czym pisaliśmy już kilkakrotnie, należy się kierować pewnymi zasadami, które wymieniamy poniżej.

- Nie podejmuj pracy na statku bez umowy o pracę na piśmie.
- Nigdy nie podpisuj umowy in blanco, albo kontraktu wiążącego Ciebie z warunkami pracy, z którymi jesteś nie zapoznany
- Sprawdź, czy podpisana umowa odnosi się do Zbiorowego Układu Pracy (CBA) Jeżeli tak, upewnij się, że w pełni znane są Tobie warunki CBA oraz zachowuj jego kopie wraz z umową.

- Upewnij się, ze czas trwania umowy jest wyraźnie określony.
- Nie podpisuj umowy zezwalającej na dokonywanie zmian okresu kontraktowego według wyłącznego uznania armatora. Wszelkie zmiany uzgodnionego okresu powinny być wprowadzone za obopólną zgodą.
- Zawsze upewnij się, że umowa wyraźnie określa wypłacane wynagrodzenie zasadnicze i upewnij się, że podstawowy czas pracy jest wyraźnie zdefiniowany (na przykład 40,44 lub 48 godzin tygodniowo) Międzynarodowa Organizacja Pracy stwierdza, że podstawowy czas pracy powinien wynosić maksymalnie 48 godzin w tygodniu
- Upewnij się, na jakich zasadach odbywa się praca w nadgodzinach. Może to być ryczałt za wszystkie nadgodziny lub każda nadgodzina liczona osobno.
- MOP stwierdza, że wszystkie nadgodziny powinny być opłacane wg stawki wynoszącej minimum 1,25 normalnej stawki godzinowej.
- Upewnij się, ze umowa wyraźnie określa ile otrzymasz dni płatnego urlopu miesięcznie. MOP stwierdza, ze urlop płatny nie powinien być krótszy niż 30 dni rocznie (2,5 dnia za miesiąc kalendarzowy)
- Upewnij się, że kwoty wynagrodzenia zasadniczego, nadgodzin i za urlop są wyraźnie i oddzielnie wyszczególnione w umowie
- Nie podpisuj umowy zezwalającej armatorowi na wycofanie lub zatrzymanie jakiejkolwiek części wynagrodzenia w okresie kontraktu. Powinieneś być uprawniony do pełnej wypłaty wynagrodzenia pod koniec miesiąca kalendarzowego.
- Nigdy nie podpisuj umowy zawierającej jakąkolwiek klauzulę stwierdzającą, że odpowiadasz za pokrycie jakiejś części kosztów dotarcia na statek lub repatriacji.
- Nie podpisuj umowy zawierającej jakąkolwiek klauzulę ograniczającą Twoje prawo do wstąpienia lub kontaktowania się ze Związkiem Zawodowym
- Miej świadomość, że kontrakty nie zawsze zawierają szczegóły dotyczące dodatkowych świadczeń. Dlatego powinieneś uzyskać potwierdzenie w formie pisemnego porozumienia lub zobowiązania wynikającego z umowy, jakie odszkodowania zostaną wypłacone między innymi w przypadku: utraty statku, utraty mienia osobistego, przedwczesnego zakończenia kontraktu, choroby lub uszkodzenia ciała i inwalidztwa, śmierci (kwota wypłacana rodzinie), pracy w rejonach zagrożonych atakami pirackimi
- Zachowaj kopię podpisanej umowy
- **Pamiętaj, niezależnie od warunków, każdy kontrakt, umowa do jakich dobrowolnie przystąpisz, uznane są za prawnie wiążące.**

Urząd Morski informacje

Poniżej przedstawiamy odpowiedzi na najczęściej zadawane pytania dotyczące trybu załatwiania spraw w Urzędach Morskich.

CZĘSTO ZADAWANE PYTANIA

- **Czy jest możliwe przesłanie listem poleconym do Urzędu Morskiego dokumentów do wymiany lub wydania dyplomu albo świadectwa ?**
- **Czy dokumenty do wymiany może złożyć inna osoba niż ubiegająca się o wymianę jeśli składający mieszka poza siedzibą Urzędu i czy w tym przypadku potrzebne jest jakieś upoważnienie ?**

Odpowiedź:

Wniosek o przyznanie lub wymianę dyplomu albo świadectwa, wraz z załącznikami można przesłać do Urzędu Morskiego listownie lub może go złożyć inna osoba, przy czym nie wymaga się od niej upoważnienia:

- jeżeli załącznikiem jest dokument wydany przez Urząd Morski w Szczecinie, Gdyni lub Słupsku, należy na podaniu wpisać jego nazwę, numer i datę wydania,
- jeśli wymagana jest udokumentowana praktyka pływania, należy sporządzić kserokopię książeczki Żeglarskiej i potwierdzić ją za zgodność z oryginałem u notariusza. Osoby ze Świnoujścia i okolic, które chcą przesłać wniosek pocztą, mogą bezpłatnie potwierdzić dokumenty za zgodność z oryginałem w sekretariacie Kapitanatu Portu Świnoujście, przy ul. Wybrzeże Władysława IV 7,
- jeśli wymagane są inne dokumenty (np. świadectwo zdrowia, świadectwo szkolne, świadectwo GMDSS), należy sporządzić ich kserokopię i potwierdzić je za zgodność z oryginałem u notariusza (osoby ze Świnoujścia i okolic mogą uzyskać potwierdzenie w sekretariacie Kapitanatu Portu Świnoujście),
- za granicą potwierdzenia autentyczności dokumentu może dokonać polski konsulat a na statku – kapitan.

- **Czy możliwy jest odbiór dokumentów przez osobę upoważnioną przez właściciela ?**

Dane kontaktowe do Urzędów Morskich w Polsce

Urząd Morski w Szczecinie
pl. Batorego 4, 70-207 Szczecin
tel. 91 44 03 319
Wydział Dokumentów Marynarzy
Kapitanat Portu Szczecin
ul. Jana z Kolna 5
71-603 Szczecin
książeczki żeglarskie rkalinowska@ums.gov.pl 091 44-03-412
dokumenty kwalifikacyjne wdm1@ums.gov.pl 091 44-03-463
świadectwa z przeszkoleń, potwierdzenia autentyczności dokumentów certyfikaty@ums.gov.pl 091 44-03-493
Godziny przyjęć:
Dokumenty przyjmowane są od poniedziałku do piątku w godzinach od 8.30 do 14.00
Dokumenty można odbierać od poniedziałku do piątku w godzinach od 8.00 do 14.00
Kasa jest czynna codziennie w godzinach od 8.00 do 14.00

Urząd Morski w Gdyni
ul. Chrzanowskiego 10
81-338 Gdynia
tel. +48 (58) 355 33 33 (centrala)
fax.: +48 (58) 620 67 43, 621 72 31
e-mail : umgdy@umgdy.gov.pl
Godziny przyjęć:
poniedziałek - piątek: 8.30 14.00
Kasa Urzędu
poniedziałek: 8.30 16.00 (przerwa: 11.00 11.30)
wtorek - piątek: 8.30 13.00 (przerwa: 11.00 11.30)

Urząd Morski w Słupsku
76-200 Słupsk, Al. Sienkiewicza 18
Oddział Dokumentów Żeglarskich
tel. (059) 8474213, 8474254
tel. bezp./fax. (059) 842-38-34
e-mail: dokumenty@umsl.gov.pl

Odpowiedź:

Odbiorcą dokumentów, za okazaniem dokumentu tożsamości, jest osoba (właściciel) dla której wydano dokument kwalifikacyjny lub żeglarski.

W sytuacjach uzasadnionych (np.: wyjazd na statek, duża odległość od Szczecina do miejsca zamieszkania), odbiór dokumentów może być dokonany przez inną osobę, wskazaną przez właściciela, na podstawie:

- upoważnienia, napisanego w obecności urzędnika podczas składania wniosku o wydanie dokumentów.
- W upoważnieniu należy podać dane identyfikacyjne uprawnionej do odbioru dokumentów osoby (imię i nazwisko oraz rodzaj i numer dokumentu tożsamości)
- uwierzytelnionego przez notariusza upoważnienia do odbioru dokumentu
- w miejscowościach, gdzie nie ma notariusza dopuszcza się uwierzytelnienie upoważnienia przez pracowników organów administracji państwowej lub samorządowej (wymagana jest pieczęć urzędu oraz imienna pieczęć osoby potwierdzającej autentyczność podpisu)
- upoważnienia potwierdzonego przez kapitana statku
- upoważnienia potwierdzonego przez pracownika Urzędu Morskiego w Szczecinie,Gdyni, Urzędu Morskiego w Słupsku lub Kapitanatu Portu Świnoujście.

Uwaga:

Dokumenty Żeglarskie, na których wymagany jest podpis właściciela, przy odbiorze przez inną osobę pozostawia się nie zalaminowane. Przy wydaniu takiego dokumentu załącza się folię z zaleceniem dokonania zabezpieczenia dokumentu przed zniszczeniem.

B.S.

SERWIS PRAWNY
§
Świadectwa operatorów radiowych.

Krajowa Sekcja Morska otrzymała w ramach konsultacji społecznych projekt nowej propozycji rozporządzenia Ministra Administracji i Cyfryzacji z dnia 11 lutego 2013 w sprawie świadectw operatora urządzeń radiowych. Poniżej przedstawiamy opinię dwóch Organizacji zrzeszonych w KSMMIR.

Dla zainteresowanych projekt rozporządzenia zamieściliśmy na stronie internetowej Krajowej Sekcji Morskiej.

Opinia KM NSZZ „Solidarność” Morskich Służb Poszukiwania i Ratownictwa.

Rozdział 2.

§ 4.1. 5) świadectwo operatora stacji nadbrzeżnej – uprawniające do pełnienia funkcji operatora urządzeń radiowych w stacjach nadbrzeżnych i morskich ratowniczych centrach koordynacyjnych;

Jedynie w powyższym punkcie wymieniono uprawnienia do pełnienia funkcji operatora urządzeń radiowych w morskich ratowniczych centrach koordynacyjnych, co sugeruje, że dla pełnienia tej funkcji nie są wystarczające uprawnienia nadawane innymi, wydawałoby się o szerszym zakresie uprawnień świadectwami. Czy zamysłem Ustawodawcy jest, by w morskich ratowniczych centrach koordynacyjnych funkcję operatora mogła pełnić jedynie osoba ze świadectwem operatora stacji nadbrzeżnej?

Załącznik nr 2

Wzory świadectw.

Wzór świadectwa operatora radiotelefonisty w służbie radiokomunikacyjnej śródlądowej.

Omyłkowo umieszczono tu wzór świadectwa operatora łączności dalekiego zasięgu.

Brak wzoru świadectwa operatora stacji nadbrzeżnej.

Załącznik nr 5

5. Osoba ubiegająca się o świadectwo operatora stacji nadbrzeżnej powinna wykazać się:

1. szczegółową znajomością działania wszystkich podsystemów oraz urządzeń;

Po „urządzeń” należy dopisać: „pracujących w systemie GMDSS” lub w inny sposób uściślić, jakie urządzenia Ustawodawca miał na myśli.

8. Osoba ubiegająca się o świadectwo operatora łączności bliskiego zasięgu powinna wykazać się:

1) ogólną znajomością działania i umiejętnością obsługi podsystemowi urządzeń radiowych podsystemów GMDSS stosowanych na obszarze morza A1;

Jest: „podsystemowi urządzeń radiowych”, winno być: „podsystemów i urządzeń radiowych”.

Uzasadnienie

„Od decyzji Prezesa UKE, wydaje w wyniku ponownego rozpatrzenia sprawy, osobie zainteresowanej przysługuje skarga do wojewódzkiego sądu administracyjnego.”

Jest: „wydaje”, winno być: „wydanej”.

Przygotował
Marek Witbrot

Opinia Organizacji Marynarzy Kontraktowych NSZZ „Solidarność”.

Z przyjemnością odnotowaliśmy proponowaną zmianę dotyczącą procedur odnawiania świadectw operatora GMDSS, na podstawie której nowe świadectwo będzie można otrzymać w oparciu o 12 miesięczną praktykę pływania w okresie 5 lat (nie później niż w terminie 12 miesięcy od daty utraty ważności poprzedniego świadectwa). Zmiana ta z naszej strony jest uzasadniona ze względu na fakt, iż obsługa sprzętu GMDSS wchodzi w zakres codziennej pracy oficerów, których dyplomy odnawiane są na takich samych zasadach. Dodatkowo odnawianie świadectw GMDSS nie jest wymagane konwencją STCW.

Pozostałe uwagi:

§ 2 Użyte w rozporządzeniu określenia.

Definicja ośrodka szkoleniowego – należy sprecyzować, iż ośrodek szkoleniowy powinien być uznany przez Dyrektora Urzędu Morskiego obejmującego swą działalności dany teren.

Załącznik nr 1

Literówka w Świadectwie Ogólnym operatora GMDSS: GNERAL = GENERAL

Załącznik nr 5 – zakres wymogów egzaminacyjnych.

Punkt 10 – osoba ubiegająca się o odnowienie świadectwa operatora urządzeń radiowych powinna wykazać się wiedzą w zakresie określonym : ...

Co by mogło świadczyć o tym, iż podstawą do odnowienia świadectwa (w tym także operatora GMDSS) będzie pozytywny wynik ze złożonego egzaminu pomimo, iż wprowadzono zmianę uprawniającą do odnowienia świadectwa operatorom GMDSS na podstawie praktyki potwierdzonej w książeczce żeglarskiej.

Naszym zdaniem należy doprecyzować punkt 10 z załącznika nr 5.

Załącznik nr 5 - Zakres wiedzy teoretycznej i umiejętności praktycznych.

Świadectwa operatorów GMDSS stwierdzają, iż posiadacz ma wiedzę i zdolności praktyczne określone prawidłem IV/2 STCW natomiast załącznik nr 5 nie odwołuje się do tego prawidła. Uważamy iż ze względów formalnych Załącznik nr 5 powinien odnosić się także do konwencji STCW.

Załącznik 7 Przedmioty egzaminacyjne oraz wymagania dla miejsca egzaminu…

Punkt 9 określa wymagania dla osób ubiegających się o ponowne wydanie świadectwa, o którym mowa w ust. 1-3 przeprowadza się w ramach jednego przedmiotu egzaminacyjnego…

Uważamy że punkt 9 należy doprecyzować poprzez wyraźne zaznaczenie, iż dotyczy on osób, które posiadały ważne świadectwo operatora GMDSS lecz nie odnowiły go w terminie 12 miesięcy od utraty ważności lub nie mogą wykazać 12 miesięcznej praktyki w ostatnich 5 latach.

Załącznik 7 – Wymagania dla miejsca egzaminu.

Uwaga do punktu 3, który wymienia jaki sprzęt, w szczególności, powinien być dostępny podczas egzaminu. Punkt wymienia ogólnie INMARSAT, DSC, radiotelefon. Jak wiemy są różne systemy INMARSAT w zależności od rodzaju przesyłanych danych: fonia lub text oraz, iż system DSC jest instalowany w urządzeniach pracujących na różnych częstotliwościach od których dalej zależą procedury dotyczące testowania, nadawania, anulowania wywołań itd.

Sugerujemy ustawodawcy doprecyzowanie tego zapisu tak aby w miejscu egzaminacyjnym (jak i ośrodku szkoleniowym – rozporządzenie Prezesa UKE) były dostępne urządzenia lub ich komputerowe symulatory pozwalające na pełne sprawdzenie umiejętności przyszłych operatorów GMDSS oraz aby jasno precyzował on jaka placówka może przeprowadzać egzaminy.

Przygotował
Tymoteusz Listewnik

183 dni czyli…. trochę o podatkach.

Niedawno otrzymaliśmy publikację opisującą sprawy zatrudnieniowe marynarzy pt. „Modele zatrudnienia marynarzy. Analiza najlepszych praktyk”. Opracowanie przedstawia między innymi, sytuację zatrudnienia marynarzy (statystyki, sprawy związane z ubezpieczeniem społecznym i systemem podatkowym) w pięciu wybranych krajach oraz w Polsce. Nie możemy się jeszcze wypowiedzieć na temat całego opracowania, ale wychwyciliśmy z tekstu kila niejasności w przedstawianych teoriach.

Jednym z wybranych krajów była Wielka Brytania. Większości marynarzy znany jest brytyjski system podatkowy stanowiący o zwolnieniu z podatku dochodowego marynarzy przebywających poza UK przez ponad 183 dni. W opracowaniu nie znaleźliśmy tej informacji, natomiast wspomniano o opodatkowaniu marynarzy na zasadach ogólnych, czyli pełny podatek w zależności od zarobków.

Biorąc pod uwagę polskich marynarzy wspomniano o regule 183 dni z której możemy korzystać. Dobrze by było. Niestety, nie wspomniano o innych elementach, które eliminują nas z możliwości skorzystania z tego przepisu.

Podsumowując wybrane zagadnienie okazało się, iż Polscy marynarze mają korzystne rozwiązania w Polsce w porównaniu z krajami o największych tradycjach morskich, w których marynarze płacą pełny podatek, gdzie sytuacje jest „prawie” odwrotna. Nie będąc jednak specjalistami w branży podatkowej zwróciliśmy się do doradców podatkowych z prośbą o przejrzenie tej kwestii. Opinię zamieszczamy poniżej:

Tymoteusz Listewnik
Organizacja Marynarzy Kontraktowych
NSZZ Solidarność”

Szanowny Panie,

Zwrócił się Pan z prośbą o przeprowadzenie analizy oraz dokonanie oceny interpretacji przepisów podatkowych w zakresie opodatkowania marynarzy zaprezentowanej w publikacji pt.: „Modele zatrudnienia marynarzy. Analiza najlepszych praktyk” pod red. prof. nadzw. dr hab. Czesławy Christowej.

W pierwszej kolejności prosi Pan o zweryfikowanie prawidłowości stanowiska zawartego w publikacji, w zakresie opodatkowania w Polsce marynarza, który w danym roku podatkowym przebywa w kraju przez okres krótszy niż 183 dni.

Odpowiadając na Pańskie zapytanie pragnę wskazać, że nie mogę zgodzić się z zaprezentowanym w publikacji stano-

wiskiem, wyrażonym na str. 198, zgodnie z którym ***„Umowy międzynarodowe o unikaniu podwójnego opodatkowania określają, w którym z umawiających się państw może być opodatkowany dochód, czy w państwie źródła dochodu czy zamieszkania podatnika. Kluczowym, nie jedynym warunkiem opodatkowania dochodu pracownika w danym państwie jest okres pobytu przekraczający 183 dni w roku kalendarzowym, a źródłem dochodów za pracę jest miejscowy pracodawca. Dochód w danym państwie opodatkowany jest zgodnie z jego przepisami wewnętrznymi. W praktyce marynarze nie łączą dochodu uzyskanego za granicą z dochodem wypracowanym w Polsce w danym roku kalendarzowym, bo przebywają w Polsce krócej niż 183 dni w roku, a to zwalnia ich ze składania deklaracji podatkowych w Polsce".***

Przytoczony powyżej fragment budzi niestety szereg zastrzeżeń jeżeli chodzi o kwestię rozstrzygania miejsca opodatkowania dochodów marynarzy. Główny problem wynika, w mojej ocenie, z niezrozumienia istoty rezydencji podatkowej oraz obowiązków wynikających z faktu bycia rezydentem podatkowym danego państwa.

Uregulowania dotyczące kwestii określania rezydencji podatkowej zostały zawarte zarówno w prawie międzynarodowym, jak i w przepisach krajowych. W szczególności, należy w tym zakresie przeanalizować przepisy Modelowej Konwencji OECD w sprawie podatku od dochodu i majątku, na której wzorowane są wszystkie umowy w sprawie unikania podwójnego opodatkowania, a także przepisy ustawy o podatku dochodowym od osób fizycznych.

Zgodnie z przepisem art. 4 ust. 1 Modelowej Konwencji, określenie „osoba mająca miejsce zamieszkania lub siedzibę w umawiającym się państwie" oznacza każdą osobę, która ***zgodnie z prawem tego państwa*** *podlega tam opodatkowaniu* ***z uwagi na jej miejsce zamieszkania****, miejsce stałego pobytu, siedzibę zarządu albo inne kryterium o podobnym charakterze i obejmuje również samo państwo, jego jednostkę terytorialną lub organ lokalny. Jednakże określenie to* ***nie obejmuje*** *osób, które podlegają opodatkowaniu w tym państwie* ***tylko w zakresie dochodu osiąganego ze źródeł w tym państwie lub z tytułu majątku położonego w tym państwie.***

W przytoczonym powyżej przepisie Modelowej Konwencji zaznaczyłam pogrubioną czcionką najbardziej istotne sformułowania. Powyższy przepis jasno wskazuje, że rezydent podatkowy danego państwa podlega w tym państwie opodatkowaniu już z uwagi na sam fakt bycia rezydentem w rozumieniu przepisów wewnętrznych tego państwa. Wskazać przy tym należy, że rezydent podatkowy podlega w państwie rezydencji nieograniczonemu obowiązkowi podatkowemu, czyli opodatkowaniu od całości uzyskanych dochodów bez względu na miejsce ich osiągnięcia, oczywiście z uwzględnieniem zapisów właściwych umów w sprawie unikania podwójnego opodatkowania.

Ponadto, przepis art. 4 ust. 2 Modelowej Konwencji określa zasady, według których należy rozstrzygać kwestię rezydencji podatkowej osób fizycznych w przypadku zaistnienia kolizji, tzn. w sytuacji, gdy na podstawie ustępu 1 nie można definitywnie rozstrzygnąć, którego państwa rezydentem jest dana osoba fizyczna. Zgodnie z powołanym przepisem:

a) osobę uważa się za mającą miejsce zamieszkania w tym państwie, w którym ma ona stałe ognisko domowe; jeżeli ma ona stałe ognisko domowe w obu umawiających się państwach, to uważa się ją za mającą miejsce zamieszkania tylko w tym państwie, z którym ma ona ściślejsze powiązania osobiste i gospodarcze (ośrodek interesów życiowych);

b) jeżeli nie można ustalić, w którym państwie osoba ma ośrodek interesów życiowych albo jeżeli nie posiada ona stałego ogniska domowego w żadnym z państw, to uważa się ją za mająca miejsce zamieszkania w tym umawiającym się państwie, w którym zwykle przebywa;

c) jeżeli przebywa ona zazwyczaj w obu państwach lub nie przebywa zazwyczaj w żadnym z nich, to uważa się ją za mającą miejsce zamieszkania w tym państwie, którego jest obywatelem;

d) jeżeli osoba jest obywatelem obydwu państw lub nie jest obywatelem żadnego z nich, to właściwe organy umawiających się państw rozstrzygną tę sprawę w drodze wzajemnego porozumienia.

Sposób skonstruowania powyższych zasad sugeruje, że należy je rozpatrywać kolejno. Jednocześnie z przytoczonych zapisów wynika, że najistotniejszą kwestią dla ustalenia domicylu osoby fizycznej jest określenie, w którym państwie osoba ta posiada „ośrodek interesów życiowych". Kwestia długości okresu przebywania w danym państwie ma natomiast charakter drugorzędny.

Podobne uregulowania dotyczące sposobu określania rezydencji podatkowej zawiera ustawa o podatku dochodowym od osób fizycznych. Zgodnie z przepisem art. 3 ust. 1a powołanej ustawy „Za osobę mającą miejsce zamieszkania na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej uważa się osobę fizyczną, która:

1) posiada na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej centrum interesów osobistych lub gospodarczych (ośrodek interesów życiowych) lub

2) przebywa na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej dłużej niż 183 dni w roku podatkowym."

Użyte w cytowanym powyżej przepisie słowo „lub" wskazuje, że dla uznania osoby fizycznej za polskiego rezydenta podatkowego wystarczy spełnienie przez tę osobę przynajmniej jednego z dwóch powyższych warunków. Jeżeli zatem dana osoba fizyczna posiada na terytorium Polski ośrodek interesów życiowych, czyli rodzinę, dom, pracę, itp., to zgodnie z przepisem art. 3 ust. 1 podlega ona w Polsce nieograniczonemu obowiązkowi podatkowemu, czyli opodatkowaniu od całości swoich dochodów bez względu na miejsce położe-

nia źródeł tych przychodów. Równocześnie przepis art. 4a stanowi, że powyższe przepisy stosuje się z uwzględnieniem umów w sprawie unikania podwójnego opodatkowania, których stroną jest Rzeczypospolita Polska.

W tym miejscu pragnę odnieść się do kwestii 183 dni, o których mowa w cytowanym powyżej art. 3 ust. 1a pkt 2. Zasada wyrażona w tym przepisie ma zastosowanie wobec nierezydentów, którzy przebywają na terytorium Polski przez dłuższy okres czasu. Jeżeli okres ten przekroczy pół roku, wówczas osoby te podlegają w Polsce nieograniczonemu obowiązkowi podatkowemu, oczywiście w sytuacji, gdy zezwala na to właściwa umowa w sprawie unikania podwójnego opodatkowania.

W tej sytuacji, nie można zgodzić się ze stanowiskiem wyrażonym w przesłanej przez Pana publikacji, zgodnie z którym „W praktyce marynarze nie łączą dochodu uzyskanego za granicą z dochodem wypracowanym w Polsce w danym roku kalendarzowym, bo przebywają w Polsce krócej niż 183 dni w roku, a to zwalnia ich ze składania deklaracji podatkowych w Polsce”.

Pragnę wskazać, że co do zasady polscy rezydenci podatkowi, którzy w danym roku podatkowym uzyskali dochody, są zobowiązani złożyć deklarację podatkową za ten rok podatkowy. Zwolnienie z obowiązku składania deklaracji podatkowych dotyczy tylko tych marynarzy będących polskimi rezydentami podatkowymi, którzy w danym roku podatkowym uzyskali wyłącznie dochody z pracy wykonywanej za granicą, które to dochody na podstawie właściwej umowy w sprawie unikania podwójnego opodatkowania są zwolnione z opodatkowania w Polsce. Jeżeli jednak umowa taka przewiduje, jako metodę unikania podwójnego opodatkowania, metodę proporcjonalnego odliczenia, to wówczas marynarz jest zobowiązany złożyć zeznanie podatkowe w Polsce.

Podsumowując powyższe rozważania, pragnę podkreślić, że w pełni podzielam stanowisko Pana Piotra Radź wyrażone w piśmie z dnia 22.02.2010 r.

Ponadto wskazać należy, że cytowane powyżej stwierdzenie „marynarze nie łączą dochodu uzyskanego za granicą z dochodem wypracowanym w Polsce”, zawarte w analizowanej publikacji, jest nieprecyzyjne.

Prawdą jest, że umowy w sprawie unikania podwójnego opodatkowania umożliwiają uniknięcie w państwie rezydencji ponownego opodatkowania dochodu uprzednio opodatkowanego w innym państwie. Jednakże w przypadku, gdy dana umowa przewiduje metodę wyłączenia z progresją, dochód zagraniczny będzie co prawda zwolniony z opodatkowania w Polsce, ale posłuży do podwyższenia stopy opodatkowania dochodów podlegających opodatkowaniu w Polsce. Z kolei w sytuacji, gdy umowa przewiduje jako metodę unikania podwójnego opodatkowania metodę proporcjonalnego odliczenia, wówczas uzyskany dochód podlega opodatkowaniu w Polsce z tym, że możliwe jest odliczenie podatku zapłaconego za granicą.

Zatem w przypadku, gdy marynarz osiąga w danym roku podatkowym zarówno dochód podlegający opodatkowaniu w Polsce, jak i dochód osiągnięty za granicą, wówczas konieczne jest wykazanie całego uzyskanego dochodu w deklaracji podatkowej. Wskazać przy tym należy, że w przypadku metody proporcjonalnego odliczenia dochód zagraniczny łączy się z dochodem osiągniętym w Polsce.

Z poważaniem,
Joanna Czumaj
Doradca Podatkowy
Doradcy Podatkowi Poncyliusz, Radź i Wspólnicy

Po otrzymaniu powyższej opinii OMK obawiając się, iż publikacja może być brana pod uwagę przy opracowywaniu polskiego ustawodawstwa związanego z pomocą Państwa dla Żeglugi, w tym ustawodawstwa podatkowego, złożyła wniosek do przedstawicieli Krajowej Sekcji Morskiej na Zespół Trójstronny ds. Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego o wycofanie wspomnianej publikacji do czasu wyjaśnienia ewentualnych niezgodności.

T.L.

WIADOMOŚCI – WIADOMOŚCI - WIADOMOŚCI

Z sieci

Uzbrojeni strażnicy znajdą się na pokładach norweskich statków towarowych. Rząd w Norwegii zezwolił na obecność uzbrojonych strażników na pokładzie statków handlowych, by udaremniać ataki piratów.

W 2011 roku, w czasie okresu próbnego, na wybranych statkach angażowana już była prywatna ochrona.

- Wprowadzenie takich zmian było konieczne. To wyjście naprzeciw problemom, na które napotykały norweskie jednostki - oświadczył Trond Giskel, norweski minister handlu.

- Po zmianach widzimy drastyczny spadek liczby ataków na jednostki pływające pod naszą banderą.

Norwegia zamierza zwiększyć swoją obecność u afrykańskich wybrzeży. Fregata *Fridtjof Nansen* ma dołączyć do sił NATO z siedzibą w Somalii, aby przeciwdziałać piractwu morskiemu poprzez zwiększenie bezpieczeństwa na morskich szlakach handlowych.

http://www.breakbulk.com 13-02-2013

Do 2020 roku pod biało-czerwoną banderę ma przejść 250 statków - zapowiadają przedstawiciele Rządu. - To mrzonka - odpowiadają specjaliści branży morskiej. Dyskusja na ten temat odbyła się 28-02-2013 r, podczas konferencji na Wydziale Prawa i Administracji Uniwersytetu Gdańskiego.

II Ogólnopolska Konferencja Prawa Morskiego nosiła tytuł „Powrót statków pod polską banderę” i była trzecim projektem Europejskiego Stowarzyszenia Studentów Prawa ELSA, dotyczącym prawa morza i prawa morskiego. A ponieważ Wydział Prawa i Administracji UG oferuje w programie uniwersyteckich studiów prawniczych prawo morskie jako przedmiot wykładowy, zgromadziła liczne grono studentów.

Ale to nie oni się wczoraj spierali w kwestii możliwości i konieczności powrotu naszej floty pod narodową banderę, tylko specjaliści, którzy od lat zajmują się tą tematyką. Jak na wstępie podkreśliła dr hab. Anna Machnikowska, prorektor ds. kształcenia UG, atutem konferencji jest fakt, że wzięli w niej udział przedstawiciele administracji rządowej, lokalnej i morskiej, a także przedstawiciele uczelni, pracodawców i związków zawodowych.

Konferencja dotyka trzech kwestii: wsparcia konkurencyjności polskiej bandery w żegludze międzynarodowej, wzmocnienia środowiska armatorskiego i zarządzania statkami oraz zwiększenia zatrudnienia polskich marynarzy na morskim rynku pracy - mówiła dr Machnikowska.

Jednym z zaproszonych gości był Pan Sławomir Nowak, Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, jednak na konferencji się nie zjawił. Reprezentowała go Pani Anna Wypych-Namiotko, Podsekretarz stanu w owym Ministerstwie, stwierdzając że jeżeli chodzi o zatrudnienie marynarzy, argumenty dla rządu sprowadzają się do tego, co w tej kwestii zrobiły państwa zachodnie.

- Staramy się przekonać rząd do poszukiwania rozwiązań funkcjonujących w krajach Unii Europejskiej, do zastosowania pomocy publicznej dla tej branży - mówiła. I zwracając się do studentów, dodała: - Chcę, by jak najwięcej rozwiązań i postulatów, które padną na tej konferencji zostało przez was zapamiętanych, bo to wy będziecie w niedalekiej przyszłości współtworzyć gospodarkę morską.

Sytuację najważniejszej dla branży marynarskiej ustawy: o zatrudnieniu na statkach morskich, przedstawił kpt. ż.w. Cezary Łuczywek, radca ministra w MTBiGM.

- Ustawa przewiduje zerową stawkę podatku dla marynarzy zatrudnionych na statku pod biało-czerwoną banderą, ubezpieczenie społeczne opłacane byłoby ze Skarbu Państwa - wyjaśniał kpt. Łuczywek. - W tej chwili podatki zabierają 20 proc. wynagrodzenia marynarzy i 22,31 proc. zarobku armatora. W sumie wszystkie podatki to około 50 proc. zysku. Gdyby owe obciążenia udało się zminimalizować, nasza bandera stałaby się konkurencyjna.

Według wyliczeń resortu, po uchwaleniu ustawy, do 2020 roku pod polską banderę przeszłoby... 250 statków zatrudniających około 5 tys. marynarzy. Jak ujawnił kpt. Łuczywek, najwięcej problemów przy pracach nad tą ustawą jest z Ministerstwem Finansów, które nie chce tworzyć precedensu i wyjmować marynarzy spod opodatkowania, ponieważ byłoby to niesprawiedliwe wobec innych grup społecznych.

Podczas kolejnych wystąpień zarówno Minister Wypych-Namiotko, jak i Kpt. Łuczywek nasłuchali się gorzkich słów pod adresem Ministerstwa, które nie potrafi przeforsować uregulowań korzystnych dla marynarzy i armatorów.

Prof. Andrzej Makowski z Akademii Marynarki Wojennej w Gdyni doprecyzowywał: Pod obcymi banderami pływa 86,2 proc. polskich statków. Trudno oczekiwać od armatorów, by z powodu patriotyzmu, pływając pod polską banderą, działali na swoją szkodę, czyli tracili znaczną część zysku. Rozwiązaniem byłaby wspomniana ustawa o pracy na statkach morskich.

Prof. Makowski dodał, że poprzednie uregulowanie, które miało poprawić sytuację biało-czerwonej bandery - ustawa tonażowa - nie zadziałała i nie pociągnęła za sobą zwiększenia liczby statków pod naszą banderą. W tej chwili jest to 14-18 sztuk, a bezpośrednio skorzystało z niej, przeflagowując się pod narodowe barwy, 6 jednostek. To stwierdzenie wywołało na sali wesołość.

- Niespójny system podatkowy nie pozwala armatorom na przechodzenie pod biało-czerwoną - kontynuował prof. Makowski. - Ustawa o podatku tonażowym nie zmienia ich sytuacji pod względem obciążeń finansowych. Jeżeli zaś chodzi o ustawę o pracy, to trudno liczyć na spolegliwość ministra finansów i utworzenie nowej grupy, pozbawionej obciążeń finansowych.

Jeszcze bardziej sceptyczny co do skuteczności ustawy o pracy na statkach morskich był prof. Mirosław Koziński z Akademii Morskiej w Gdyni:

- Jeżeli ktoś ma nadzieję, że ustawa ta zmniejszy koszty armatorów, jest w błędzie. Cudów nie ma. Nie wierzę w gremialny powrót pod polską banderę, co jest dla nas kompromitujące, bo znacznie mniejsze od nas kraje mają większe narodowe floty. Jestem za powstaniem morskiego lobby, które wywierałoby wpływ na rządzących, które wmontowałoby w nasz system prawny rozwiązania systemowe, a nie doraźne.

Prof. Koziński zadał też pytanie: czy potrzebna nam jest flota narodowa? I sam zaraz na nie odpowiedział:

- A czy nie mamy dowodu na to, że nasz kraj może się swobodnie rozwijać bez narodowej floty? Przecież tak właśnie się dzieje teraz! - tłumaczył. - Odwracanie się od morza jest w naszym kraju tradycją, nikt u nas serio morza nie traktuje. Poza tym, rolę eksportera towarów przejęła kolej. Nie ma koncepcji politycznej, by Polska była krajem morskim, bądź przynajmniej krajem, który potrafiłby to morze wykorzystać. W 2011 roku udział gospodarki morskiej w ogóle naszej gospodarki wynosił... 0,8 procent. Nie ma woli ani politycznej, ani ekonomicznej, by statki wróciły pod naszą banderę.

Czy ustawa byłaby skutecznym bodźcem dla armatorów, by wracali pod narodowe bandery? Sławomir Bałazy, prezes Żeglugi Polskiej SA widzi to tak:

- Obecnie pod biało-czerwoną byłoby nam znacznie gorzej, albowiem kosztowałoby nas to kilkanaście milionów dolarów rocznie - mówił. - Lepiej wydać te pieniądze na rozwój, na kupno nowej jednostki, czy zachowanie miejsc pracy. Jeżeli biało-czerwona bandera miałaby nam diametralnie pomóc w działalności, to jestem za tym, by była ona jak najszybciej. Ale jeżeli będzie nam oferowała warunki gorsze od tych, które mamy obecnie – to głos serca będzie zbyt nikły, by się nim kierować i pod nią uciec.

O skutkach braku narodowej floty mówił Ireneusz Kuligowski z Green Reefers.

- Skutkiem jest m.in. strata dochodów związanych z transportem krajowego eksportu - wyliczał. -To strata potencjału doświadczenia związanego z gospodarką morską, która może być uzyskana tylko przez lata pływania na statku. Nasz rząd nie jest zainteresowany żeglugą i światowy kryzys, który mógłby być dla nas okazją do odnowienia tej gałęzi gospodarki, przechodzi nam koło nosa. Polska flaga nie może być celem samym w sobie, ale środkiem do tego celu.

Mecenas Michał Rzeszewicz przedstawił liczby przemawiające za zakwalifikowaniem marynarzy do uprzywilejowanej grupy społecznej. A to z powodu zysków, jakie przynoszą naszemu państwu.

- 35 tysięcy polskich marynarzy pływa na statkach pod obcą banderą - wyliczał. - Co roku zarabiają i przesyłają do kraju półtora miliarda euro, podczas gdy cała polska emigracja przesyła rocznie 4,5 miliarda euro! Tak więc 2 procent Polaków zarabiających za granicą transferuje do kraju 26,6 procent swego zarobku!

Wątpliwości co do posiadania narodowej floty miał inny zaproszony na konferencję prawnik, mecenas Marek Czernis, który pytał:

- Czy istnieją racjonalne przesłanki, które miałyby na celu powrót statków pod polską banderę? Czy i jak mają się takie zmiany do rzeczywistości? W 1989 roku tanie bandery stanowiły 40 procent światowego tonażu, w 2010 – 70 procent. To naturalny proces: optymalizacja kosztów jest warunkiem przetrwania armatora.

Wymienił też kraje, z których najwięcej armatorów pływa pod obcą banderą: Japonię (90 proc.), Wlk. Brytanię (89 proc.), Niemcy (87 proc.), czy Grecję (71 proc.).

- Które kraje w większości pływają pod narodową banderą? - pytał mecenas Czernis. - Indonezja – 80 proc., Indie – 72 proc., Wietnam i Tajlandia 70 proc. Czy hasło powrotu pod polską banderę kieruje nas w stronę grupy państw wysoko rozwiniętych, czy stojących sporo niżej pod tym względem?

Pytanie, które na koniec konferencji zadała jej organizatorka, dr Dorota Pyć z wydziału Prawa i Administracji UG: Czy silna bandera jest w interesie państwa?, mimo gorącej dyskusji, pozostało bez odpowiedzi.

Źródło: Portal Morski

Przeczytane

Pierwszy na świecie latawiec skonstruował Chińczyk Lu Ban około 500 lat przed naszą erą

Od tamtej pory bawiły się nim niezliczone rzesze. Najpierw był rozrywką dorosłych, a dopiero potem dzieci.

W ostatnich latach znowu dorośli sięgnęli po ten przyrząd, tym razem w wersji kitesurfing czyli deski z żaglem (ma to być nawet dyscyplina olimpijska).

Ale prawdziwą karierę latawiec zaczyna robić w transporcie morskim.

Po oceanach pływa codziennie ponad 40 000 cywilnych statków transportowych. Emitują one 4 do 5 proc. dwutlenku węgla, czyli gazu cieplarnianego jaki w ogóle trafia do atmosfery w wyniki działalności człowieka. Jest to dwukrotnie więcej niż przypada na transport lotniczy (statek o wyporności 10 000 ton zużywa w ciągu doby ok. 14 ton paliwa).

Armatorzy na całym świecie wielokrotnie w ostatnich dekadach podejmowali próby ograniczenia zużycia paliwa, pojawiały się nawet pomysły częściowego powrotu do żagli, ale brak odpowiednich konstrukcji powstrzymywał te próby.

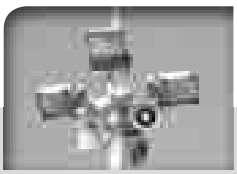
Problem rozwiązała niemiecka firma Sky Sails. Zespołem inżynierów, którzy opracowali rewolucyjny system, jest Stephen Wrage. Zamiast tradycyjnych żagli, system Sky Sails proponuje mocowanie na statkach latawców w kształcie paralotni. Rozwiązanie to testowano najpierw na małej jednostce „Beaufort” służącej do rozstawiania na morzu boi sygnalizacyjnych i szlakowych. Po pierwszych udanych próbach w latawiec wyposażono duży transportowiec „Beluga Negotiation” pływający na szlaku atlantyckim.

Latawiec sterowany jest specjalnym systemem lin (szotów) mocowanych na dziobie, dzięki czemu można go odpowiednio ustawiać w zależności od kierunku i siły wiatru. Ponieważ latawiec nie jest umocowany na tradycyjnym maszcie, unosi się przed statkiem na wysokości od 100 do 300 m i ciągnie go. W ten sposób, w przeciwieństwie do żagla na maszcie, latawiec nie powoduje przechyłu kadłuba. W przypadku statku długości 100 m skuteczny jest już latawiec o powierzchni 50 metrów kwadratowych, ale „Beluga Negotiation” testuje latawce różnej wielkości, do 160 metrów kwadratowych.

Próby w warunkach morskich trwają, tymczasem rozwiązanie już dwukrotnie zostało wyróżnione nagrodą Sustainable Shipping Awardas w kategorii „technologia pro środowiskowa roku”.

Dotychczasowe doświadczenia wykazały, że użycie tego rodzaju wspomagania obniża średnio zużycie paliwa przez statek o 10 do 15 proc.

Rzeczpospolita 21-01-2013



Usłyszane

Co ma wspólnego stężenie dwutlenku węgla w morzu z klimatem i temperaturą atmosfery? Czy Morze Bałtyckie przyswaja dwutlenek węgla? Na te pytania odpowiada na antenie Jedynki jeden z dwóch laureatów Nagrody Naukowej im. Stanisława Staszica, prof. Janusz Pempkowiak.

Gość „Naukowego zawrotu głowy” zwraca uwagę, że odkrycie, którego dokonał wspólnie z innym pracownikiem Instytutu, doktorem Karolem Kulińskim, a za które obydwaj naukowcy otrzymali Nagrodę im. Stanisława Staszica, obaliło zakorzenioną dotychczas w podświadomości ludzi pewną tezę dotyczącą dwutlenku węgla. – Jeszcze z sześć lat temu uważano, że 1 metr kwadratowy wody Morza Bałtyckiego przyswaja mniej więcej 15 gramów dwutlenku węgla. Z naszych pomiarów i badań wynikło natomiast, że Morze Bałtyckie dwutlenku węgla nie przyswaja, lecz emituje go do atmosfery - mówił.

- Stwierdziliśmy też, że ilość dwutlenku węgla, jaką wysyła do atmosfery woda morska to mniej więcej 3 gramy, czyli około 1000000 ton dwutlenku węgla rocznie. Wydaje się to nieprawdopodobnie dużo, a jednak w zestawieniu z ilością dwutlenku węgla wytwarzanego w efekcie spalania paliw kopalnych, jest to zaledwie ułamek… – dodaje prof. Janusz Pempkowiak.

Czy badania dotyczące dwutlenku węgla w wodzie morskiej prowadzone są jedynie w związku z Morzem Bałtyckim? – Obecnie dziesiątki tysięcy naukowców zajmuje się badaniem stężenia dwutlenku węgla w różnych częściach świata, również w całym Oceanie. Różnego typu zagadnienia związane z dwutlenkiem węgla są zbyt skomplikowane, wymagają jednoczesnej pracy w wielu miejscach. Jedną z grup badawczych są oceanografowie; zmierzają oni do ustalenia, jak będą się w przyszłości zmieniać stężenia dwutlenku węgla. Efekt ich badań pozwoli ze sporą dozą pewności przewidzieć, jaki klimat i jakie temperatury atmosferyczne zapanują na Ziemi w przyszłości… choćby za sto lat – zapowiada dyrektor Instytutu Oceanologii PAN.

Jaki związek ma stężenie dwutlenku węgla w wodzie z wysokością temperatury w atmosferze? – Za wzrost temperatury – wyjaśnia gość Jedynki – w głównej mierze odpowiada właśnie dwutlenek węgla. Co więcej, wpływa on także na klimat. Gdyby udało się zmienić obecny pogląd na rolę oceanu światowego w obiegu dwutlenku węgla, okazałoby się możliwe przewidzenie stężenia tego gazu, jakie nastąpi w przyszłości – a, co za tym idzie, można byłoby przewidzieć wysokość przyszłych temperatur atmosferycznych – mówi prof. Pempkowiak.

Program Pierwszy Polskiego Radia 31-01-2013

Nadesłane zdjęcia z burty od naszych marynarzy

Zdjęcie nadesłał: Piotr Bednarczuk

Zdjęcie nadesłała: Beata Skwarska

Zdjęcie nadesłał: Krzysztof Tarka

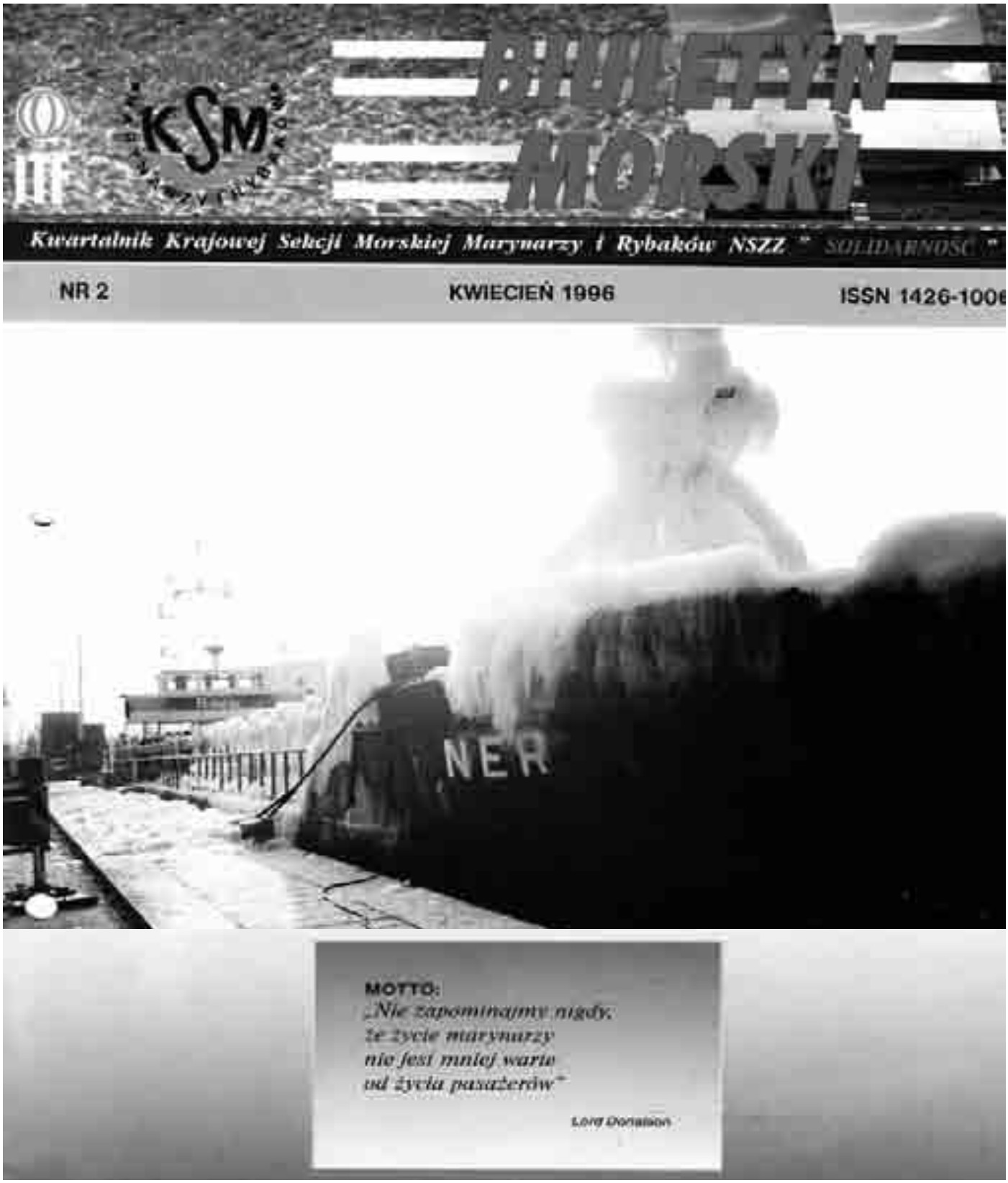
Zdjęcie nadesłał: Henryk Szmajdziński

Dziękujemy i prosimy o więcej

ARCHIWUM BIULETYNU MORSKIEGO

Minęła 16. Rocznica od opublikowania pierwszego numeru Biuletynu Morskiego KSMMiR

Chcielibyśmy w związku z tym wydarzeniem, przybliżyć Państwu tematykę tamtych lat. Zapraszamy do chwili refleksji i przeczytania archiwalnych artykułów z Biuletynu Morskiego począwszy od roku 1996. Będziemy sukcesywnie zamieszczać nasze archiwalne artykuły w następnych wydaniach Biuletynu. Zapraszamy do lektury ☺



cd. archiwum Biuletynu Morskiego - kwiecień 1996

SPRAWY RYBOŁÓWSTWA

Komu cuchną ryby

Od dłuższego już czasu próbuję sobie odpowiedzieć na powyższe pytanie. Na pewno ryby nie cuchną rybakom ponieważ są one dla nich podstawowym i często jedynym źródłem utrzymania. Niestety, ciężka praca rybaka wygląda zupełnie inaczej w Warszawie. Problemy z jakimi musi się borykać rybołówstwo, częstokroć spowodowane błędnymi decyzjami ministerialnymi są w stolicy przestrzegane przez przyzmat wczasów w nadmorskich kurortach i zapach smażonej ryby. Dotychczasowe działania i ostatnie wypowiedzi ministra Bogusława Liberadzkiego muszą budzić zdziwienie i sprzeciw przeciwko ignorancji z jaką podchodzi MTiGM do sytuacji w gospodarce morskiej. Brak jakiejkolwiek polityki morskiej organu ustawowo odpowiedzialnego za strategiczną gałąź przemysłu już doprowadziło do obniżenia rentowności przedsiębiorstw rybackich, a w przypadku rybołówstwa dalekomorskiego do uzależnienia od polityki rosyjskiej. Nakłady finansowe poniesione przez armatorów rybackich na realizację umowy z Rosją, zablokowały jakąkolwiek możliwość odnowienia dekapitalizującego się tonażu floty rybackiej. Dlatego też uważam, że została już podjęta decyzja polityczna o fizycznej likwidacji rybołówstwa dalekomorskiego.

Każda strata jednostki łowczej skutkuje brakiem możliwości zatrudnienia co najmniej 150 rybaków, co przy braku koncepcji i możliwości tworzenia nowych miejsc pracy w sektorze lądowym skazuje tych ludzi na bezrobocie. Ostatni projekt restrukturyzacji rybołówstwa dalekomorskiego jaki posiada MTiGM, zakłada sukcesywne likwidowanie floty z obecnych przeszło trzydziestu jednostek łowczych do poziomu dziesięciu statków.

Dziwi mnie fakt zazynania z premedytacją kury, która znosi złote jajka, ponieważ od wielu lat rybołówstwo dalekomorskie plasuje się w czołówce krajowej pod względem eksportu na rynki światowe.

Podczas licznych spotkań w MTiGM zwracaliśmy uwagę na zagrożenia płynące z uzależnienia się od kaprysów naszego niedawnego „brata”. Oficjalnie podzielono nasze zastrzeżenia i obawy, a po cichu robiono wszystko, aby doprowadzić do obecnego stanu rzeczy. Śmiem twierdzić, że spolegliwość wobec Rosji jest działaniem wymierzonym i pozostaje tylko zadać pytanie: „czy rybołówstwo dalekomorskie jest ceną jaką musimy zapłacić za tzw. grubą rurę gazową, czy też może zapadły inne czynniki o których ostatnio w Polsce bardzo głośno?”.

Na nasze apele i propozycje rozwiązań systemowych mogących poprawić sytuację przedsiębiorstw rybackich i zahamować proces wyprzedaży statków, otrzymujemy niezmiennie odpowiedź: „w warunkach gospodarki rynkowej nie przewiduje się jakichkolwiek ingerencji państwa”. Wydaje mi się, że decydenci szafujący tymi sformułowaniami nie mają zielonego pojęcia o gospodarce rynkowej. Czyż gospodarki UE, USA, Japonii czy Korei Płd. nie funkcjonują od lat na wolnym rynku?

W krajach które wymieniłem i w wielu innych, stosuje się w przemyśle żywnościowym szeroko pojęty protekcjonizm państwowy. W Polsce natomiast robi się wszystko, aby doprowadzić do upadłości tę gałąź gospodarki morskiej i całkowicie uzależnić się od importu z innych krajów. Uprzemysłowione bogate państwa potrafią określić potrzeby i możliwości własnych flot rybackich, zabezpieczyć ich interes i dopiero wtedy otwierają swoje rynki zbytu na pokrycie różnicy między popytem i podażą.

Wielokrotnie zwracaliśmy się do MTiGM z wnioskiem o prowadzenie monitoringu napływu ryby do Polski z innych państw. Niestety, pracownicy tego resortu nie są tym zainteresowani i dlatego szeroką rzeką płynie do naszego kraju

rybackich przetwórniach dalekomorskich, w większości z byłego Związku Radzieckiego. Wobec takiego stanu rzeczy nie może dziwić postawa Rosji, która skutecznie wykorzystuje ten fakt w negociacjach z Polską w celu wyeliminowania nas jako konkurencji z rynku. Takim działaniom sprzyja również zmaskulinizowanie polskiej dyspozycji, która doprowadziła do tak dramatycznej sytuacji na Morzu Okhockim.

Widząc pogarszającą się sytuację w przedsiębiorstwach połowów dalekomorskich i realną groźbę utraty przez wielu tysięcy rybaków miejsc pracy, KSM MiR NSZZ „Solidarność” poprzez Komisję Krajową NSZZ „Solidarność”, zwróciła się o zorganizowanie spotkania z MPiPS, MTiGM, MPW oraz armatorami w celu wypracowania koncepcji rozwiązania problemu pewności zatrudnienia w branży rybołówstwa dalekomorskiego. Uważamy, że Rząd RP winien przestać traktować rybołówstwo dalekomorskie jak pięć kolejnych worów i dworzyć wagę zaistniałego problemu.

O negatywnym stosunku organu założycielskiego (MPW) świadczy również wypowiedź Podsekretarza Stanu p. Strzyskiego na ubiegłorocznym spotkaniu z przedstawicielami Zarządu, Zw. Zawodowego oraz Rady Nadzorczej PPPiH „Halmor” S.A. „nie pierwsza i nie ostatnia branża upadła i osobiście minister na tym nie straci”. Informacja ta może świadczyć o ignorancji właściciela w stosunku do dochodowej firmy. Szkoda tylko, że inne organizacje związkowe tak beztrosko traktują los swoich członków.

Opracował:
Janusz Detmer

AKCJE KSM MIR NSZZ „SOLIDARNOŚĆ”

290 dolarów – zapłatą za sześć miesięcy ciężkiej pracy

Na zdjęciu – rumuńska załoga statku „CIUCAS” po otrzymaniu pieniędzy.

Andrzej Jakiewicz

cd. archiwum Biuletynu Morskiego - kwiecień 1996

POLSKIE RATOWNICTWO OKRĘTOWE

Parlamentarne umizgi do admirałów

We wrześniu ubiegłego roku grupa posłów, wniosła projekt ustawy – o poszukiwaniu i ratowaniu osób znajdujących się w niebezpieczeństwie na morzu. Są to parlamentarzyści „doskonale orientujący się” w temacie: Longin Pastusiak, Izabela Sierakowska, Aleksander Kwaśniewski, Danuta Waniek, Ewa Spychalska, Włodzimierz Cimoszewicz i inni.

Ustawa przewiduje, że organem wykonującym zadania wynikające z umów międzynarodowych w zakresie ratownictwa morskiego oraz zwierzchnikiem służb SAR będzie Minister Obrony Narodowej. Proponuje się pozostawienie ratownictwa życia na morzu w strefie do 1 Mm od brzegu w rękach służb cywilnych natomiast powyżej 1 Mm powierza się Marynarce Wojennej.

Są to najważniejsze zmiany jakie zakłada proponowana ustawa. Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”, która dzierżna wiodę problemu zapewnienia bezpieczeństwa ludziom morza, jest przeciwna projektowi przekazania obowiązków ratowania życia na morzu Ministrowi Obrony Narodowej.

W wyniku proponowanej reorganizacji stworzone byłyby, w miejsce jednej, dwie organizacje dla celów SAR. Podział stref ratownictwa pomiędzy Marynarkę Wojenną i służby cywilne spowodowałby dezorientację wśród wzywających pomocy jak też wśród samych ratowników. Taka reorganizacja na pewno nie będzie sprzyjała szybkości i skuteczności akcji ratowniczych.

Równie niedorzeczne rozwiązanie nie jest stosowane nigdzie na świecie! Marynarka Wojenna nie posiada żadnych doświadczeń w prowadzeniu działań SAR na morzu.

Ratownikami powinni być zawodowcy – w pełnym tego słowa znaczeniu. Czy zawodowcami są chłopcy rozpoczynający służbę wojskową na okrętach po krótkim przeszkoleniu? Często nie umiejący pływać, bojący się wzburzonego morza, chorujący na morzu. Gdy po dwóch latach służby niektórzy z nich stają się marynarzami to odchodzą do cywila.

Poza żeglowcami Marynarka Wojenna nie posiada żadnych jednostek przeznaczonych wyłącznie do ratowania życia na morzu.

PRO posiada, czego nie można powiedzieć o Marynarce Wojennej, doskonale zorganizowany, nowoczesny system łączności. Marynarka Wojenna dysponuje czterema bazami na polskim wybrzeżu, podczas gdy statki PRO dyżurują w dwunastu portach. Oprócz tego PRO posiada rozbudowany, wzdłuż całego wybrzeża, system brzegowych stacji ratowniczych, których działalność opiera się w dużym stopniu na ochotnikach. Należy również powiedzieć, że Polskie Ratownictwo Okrętowe posiada jednostki z dobrze wyszkolonymi załogami, do zwalczania katastrofalnych rozlewów ropy naftowej oraz do ratowania mienia na morzu (holowania uszkodzonych jednostek, ściągania z mielizn, gaszenia pożarów na statkach itp.).

Na koniec przytoczę fragment pisma, protestującego przeciw planowanej ustawie, wystosowanego przez Przewodniczącego naszej Sekcji do Marszałka Sejmu RP „Zdaniem Krajowej Sekcji Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność” działania legislacyjne winny zmierzać do budowy w Polsce nowoczesnego systemu ratownictwa.

Żadne działania w tym kierunku nie mogą być prowadzone bez możliwości szerokich konsultacji z zainteresowanymi środowiskami, a w szczególności z reprezentacją pracowników PRO”.

Podobne krytyczne opinie o omawianym projekcie ustawy sejmowej miało Kolegium Dyrektorów Urzędów Morskich, Biuro Bezpieczeństwa Narodowego, Związek Armatorów Polskich, Biuro Studiów i Ekspertyz Kancelarii Sejmu, Komenda Główna Państwowej Straży Pożarnej, Zrzeszenie Rybaków Morskich.

Wypadałoby więc zapytać wnioskodawców tej ustawy, szczególnie Spychalską Ewę Szefową Związku Zawodowego, jaki był cel likwidacji Polskiego Ratownictwa Okrętowego i pozbawienia pracy prawie trzystu marynarzy.

Marian Kumiszcza

Okiem żony marynarza….

Powiem Wam szczerze, że napisałam ten tekst z pewną dozą nieśmiałości, ponieważ jestem obecnie zbyt refleksyjnie nastawiona do rzeczywistości. Dlaczego? ponieważ okoliczności temu nie sprzyjają. Na pewno zbyt dużo rocznic śmierci, katastrof na morzu, marynarskich tragedii.

Nie tak dawno spotkałam znajomych.

Nie widziałam ich od co najmniej dwudziestu ośmiu lat. Na standardowe pytanie - co u Ciebie słychać? co porabia Twój mąż? zreferowałam pokrótce, że jest ok, że dzieciaki pełnoletnie, że jest zdrowie w rodzinie, że mąż marynarz… No i się zaczęło.

OOOO- na news dotyczący zawodu mojego faceta rzekła znajoma- no to Ty jesteś szczęściara. Spokojne życie, mąż nie jęczy za uchem, ponieważ częściej nie ma go w domu, niż jest i kontynuowała takie tam stereotypowe gadki, żywcem zaczerpnięte z humorów o żonach marynarza.

No i znów mnie poniosło.

Zdałam jej pytanie, jak często zakłada, że jej mąż bezpiecznie powróci do domu po pracy. Spojrzała na mnie dziwnie i powiedziała, ze nie myśli o tym, bo jej mąż pracuje raptem 10 kilometrów od domu.

Szybko się pożegnałam, ponieważ tłumaczenie pewnych oczywistych rzeczy kobietom ludzi lądowych ostatnio mnie przerasta, a bieganie z kagankiem oświaty i edukowanie mas już mnie nie bawi.

Bo cóż mam powiedzieć…. że żegnam mojego męża za każdym razem tak, jakbym już nigdy miała Go nie zobaczyć a witam jak cudem ocalonego?, że marzę o tym, aby ilość Jego wyjazdów równała się ilości powrotów?

I że te wszystkie dni rozłąki naznaczone są wiecznym strachem o życie mojego męża, ponieważ Jego życie i pozostałych, wykonujących tę pracę wzajemnie uzależnione jest od wiedzy innych ludzi, czynnika ludzkiego, warunków klimatycznych, rejonu pływania, piratów, odporności psychicznej, różnych paskudztw latających, pełzających i pływających.

Suma niebezpieczeństw czyhających na marynarza jest wprost proporcjonalna do ilości możliwości zaistnienia czarnych scenariuszy. Ale dość już tego smęcenia…

Ponieważ jest 8 marca, czyli Dzień Dobroci dla Kobiet, poniżej coś na poprawę naszego humoru i oderwanie od czarnych myśli.

Jesteśmy doskonałe, ponieważ:

- **Nie łysiejemy**
- **Mamy swój dzień państwowy i międzynarodowy.**
- **Możemy używać zarówno koloru różowego i niebieskiego.**
- **Mamy pierwszeństwo przy ewakuacji rozbitków.**
- **Jesteśmy pierwszymi zakładnikami, którzy są uwalniani.**
- **Możemy się skupić na kilku rzeczach jednocześnie.**

I tym optymistycznym akcentem dla wszystkich wspaniałych kobiet marynarzy życzenia, aby ilość wyjazdów naszych mężów równała się zawsze ilości powrotów no i…. ☺

Trochę historii

W opinii wielu z nas panuje często pogląd, iż Dzień Kobiet jest świętem wprowadzonym przez komunistów po II wojnie światowej, aby ulżyć ciężkiej doli kobiet pracujących. To prawda, że Dzień Kobiet był obchodzony w czasach PRL-u hucznie i z pompą, jednak jego tradycja sięga odleglejszych czasów. **Święto to można łączyć z rzymskim świętem obchodzonym w pierwszym tygodniu marca przez zamężne kobiety i związanym z macierzyństwem, płodnością i odradzającą się w tym czasie przyrodą**. Już wówczas mężczyźni obdarowywali swoje żony prezentami w dniu tego święta.

Współcześnie obchodzony Dzień Kobiet wywodzi się bezpośrednio z ruchów emancypacyjnych i strajków robotniczych z początku XX wieku. Pierwsze obchody Dnia Kobiet w 1909 roku odbyły się w Stanach Zjednoczonych i były upamiętnieniem ofiar nowojorskiego strajku pracownic przemysłu odzieżowego, który odbył się rok wcześniej i w którym zginęło 126 kobiet. W 1910 roku kopenhaska Międzynarodówka Socjalistyczna ustanowiła Międzynarodowy Dzień Kobiet, którego najważniejszym celem było wspieranie praw kobiet oraz popularyzowanie wśród społeczeństwa praw wyborczych dla kobiet. Współcześnie Dzień Kobiet kontynuuje te tradycje – 8. marca odbywają się na całym świecie manifestacje feministyczne, których uczestnicy walczą o równouprawnienie kobiet.

b.s.

Humor na dobry dzień

Za górami, za lasami żyła sobie piękna, niezależna, pewna siebie księżniczka. Pewnego razu natrafiła na żabę siedzącą na kamieniu i przyglądającą sie brzegom nieskazitelnie czystego stawu w pobliżu jej zamku.
Żaba wskoczyła księżniczce na kolana i powiedziała:
- Piękna Pani, byłem przystojnym księciem, aż pewnego razu zła wiedźma rzuciła na mnie urok. Jednakże jeden Twój pocałunek wystarczy, abym znów stał się młodym, żwawym księciem, jakim byłem przedtem. Wtedy, moja słodka, weźmiemy ślub i będziemy razem z moją matka gospodarować w tym zamku. Tam będziesz przygotowywać mi posiłki, prać moje ubranie, rodzić mi dzieci, i będziemy żyli długo i szczęśliwie...
*Tego wieczoru, przygotowując kolację, przyprawiając ją białym winem i sosem śmietanowo-cebulowym, księżniczka chichocząc, cichutko pomyślała:- No, k*rwa, nie sądzę...*
I dalej przewracała skwierczące na patelni żabie udka w panierce.

Na sali sądowej:
Czy oskarżony dawał świadkowi narkotyki?
- Nie dawałem.
- A żona oskarżonego dawała?
- Nadal mówimy o narkotykach?

Przychodzi do sklepu facet i prosi o dobre wino na 20. rocznicę ślubu.
Sprzedawca patrzy na półki, potem na klienta i pyta:
- Szanowny pan chce świętować czy zapomnieć?

Przychodzi król do rycerza i pyta:
- Pokonasz smoka, który niszczy królestwo?
Na to rycerz wskakuje na konia, zakłada hełm i rusza. Uradowany król mówi:
- Nawet nie zaczekasz i nie zapytasz jaka jest nagroda?
Na to rycerz:
- Tu nie ma na co czekać, tu trzeba spieprzać....

Na pustyni wyczerpany turysta pyta Beduina:
- Jak dojść do Kairu?
- Cały czas prosto, a w czwartek w prawo....

Blondynka pyta:
- Może mi pan powiedzieć, jaka jest różnica między tymi dwoma telefonami?
- Różnica jest niewielka. To, co pani trzyma w prawej ręce to MP3 player, a to w lewej to aparat fotograficzny.

Do egzaminatora podchodzi jakiś facet i mówi:
- Mój syn ma jutro egzamin. Ale na pewno go nie zda.
Na to egzaminator:
- Mogę się założyć z panem o 1000 złotych, że zda..

Pobożny mężczyzna co niedzielę po mszy świętej rzucał żebrakowi 10 zł.
Którejś niedzieli rzucił 5 zł.
-Przecież zawsze była dycha! - upomina się żebrak.
-A wie pan, posłałem syna na studia.
-No i bardzo dobrze, tylko dlaczego na mój koszt?

Dermatolog wyjaśnia mi przyczyny łysienia:
- Jeśli pacjent łysieje od czoła - to od myślenia.
Jeśli od czubka głowy - to od seksu.
- Jeśli i tu i tu - to od myślenia o seksie...

Nadesłał: Kapitan Stanisław Podgórski

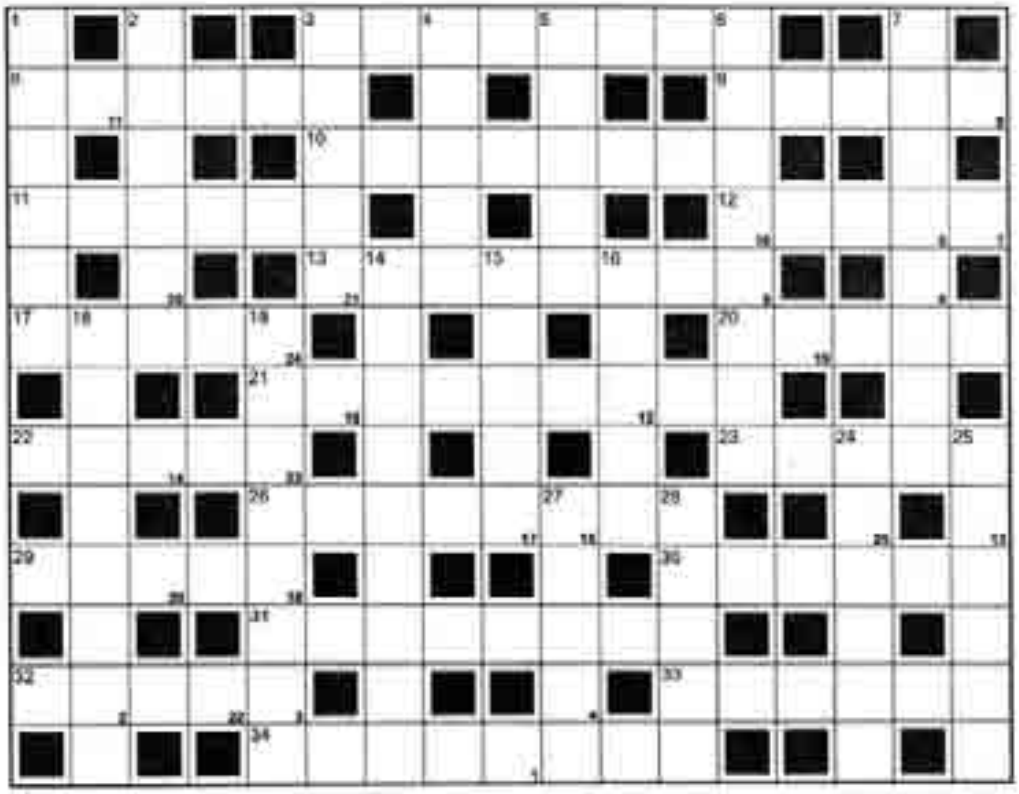
KRZYŻÓWKA

POZIOMO:

3) krótki film z piosenką
8) papier do wyklejania ścian
9) obszar gruntów rolnych
10) warzywo na kompot
11) element łożyska ślizgowego
12) wyryty na pomniku
13) praktykant
17) przykre uczucie
20) ufność
21) sztuczne wylęganie piskląt
22) generalna przed premierą
23) zastawiana na myszy
26) penetruje jaskinie
29) ograniczony teren
30) szablon
31) sceniczny utwór muzyczny
32) buduje wiszące gniazda
33) usterka
34) cyrkowiec na trapezie

PIONOWO:

1) podstawa aparatu fotograficznego
2) naramiennik przy mundurze, szlif
3) otoczony balustradą
4) ze stolicą w Trypolisie
5) mecz lokalnych drużyn
6) trwa do ostatków
7) koralik
14) bije podczas jazdy
15) element kadłuba łodzi
16) prymitywne narzędzie rolnicze
18) kiełbaska z drobno mielonego mięsa
19) rozpoznanie świnki
24) między piwnicą a piętrem
25) mieszka za Uralem
27) państwo nad Dźwiną
28) sprzeczka



Litery z pól ponumerowanych od 1 do 26 utworzą rozwiązanie - przysłowie polskie

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26

ZAPAMIĘTAJ

NSZZ „Solidarność" jest Związkiem otwartym.
Praca w systemie kontraktowym nie pozbawia Cię prawa do wstąpienia do naszego Związku

KRAJOWA SEKCJA MORSKA
MARYNARZY I RYBAKÓW
NSZZ „SOLIDARNOŚĆ"
(afiliowana w ITF i ETF)

Siedziba główna
ul. Szarotki 8
71-604 SZCZECIN
Tel: 91/4223311
Fax: 91/4222900
e-mail: szczecin@nms.org.pl

Oddział w Gdyni
ul. Śląska 49A
81-310 GDYNIA
Tel/fax:58/6218543
Tel.58/6218173
e-mail: gdynia@nms.org.pl

TWOJE ORGANIZACJE ZWIĄZKOWE W STRUKTURZE KSMMiR NSZZ „Solidarność"

NSZZ"S"ORGANIZACJA MIĘDZYZAKŁADOWA MARYNARZY I RYBAKÓW
ul.Śląska 49A
81-310 GDYNIA
tel/fax:58/6612035, 58/6218541
e-mail:marynarz@nms.org.pl
www.marynarz.org.pl

NSZZ"S" PRZY POLSKIEJ ŻEGLUDZE MORSKIEJ
Plac Rodła 8
70-419 SZCZECIN
tel.91/3594085, 91/3594079
tel/fax:913594084
e-mail:
pzmsolidarnosc@neostrada.pl

NSZZ"S" "DALMOR"S.A
ul.Hryniewickiego 10
81-340 GDYNIA
tel/fax:58/6201845 tel:512021380
e-mail:
solidarnosc.dalmor@gmail.com

NSZZ"S" POLSKA ŻEGLUGA BAŁTYCKA S.A.
ul.Portowa 41
78-100 KOŁOBRZEG
tel:94/3552204
tel/fax:94/3528258
e-mail:kolobrzeg@nms.org.pl

NSZZ"S" MORSKICH SŁUŻB I PRZEDSIĘBIORSTW RATOWNICZYCH
ul.Hryniewickiego 10
81-340 GDYNIA
tel.58/6607653
Przewodniczący:Krzysztof Kowalczyk
tel.502685757
e-mail:msiprsolidarnosc@nms.org.pl

NSZZ "S"PRZEDSIĘBIORSTWO ROBÓT CZERPALNYCH I PODWODNYCH
ul.Przetoczna 66
80-702 GDAŃSK
tel:600344230
e-mail:szprrip@gmail.com

NSZZ"S" ORGANIZACJA MARYNARZY KONTRAKTOWYCH
ul.Szarotki 8
71-604 SZCZECIN
tel.91/4223311 fax:91/4222900
e-mail:biuro@nms.org.pl
www.omk.org.pl

INSPEKTOR ITF

ADAM MAZURKIEWICZ
ul.Szarotki 8 71-604 SZCZECIN
tel/fax:91/4239330,91/4239707
tel.kom.501539329
e-mail:adam_mazurkiewicz@nms.org.pl

INSPEKTOR ITF

ANDRZEJ KOŚCIK
ul:Śląska 49A 81-310 GDYNIA
tel/fax:58/6616053, 58/6616069
tel.kom.602233619
e-mail:koscik_andrzej@nms.org.pl

FLAGS OF CONVENIENCE

These are the maritime flags that the International Transport Workers' Federation has declared to be flags of convenience. In addition to these flags, there are certain shipping registers whose vessels can be regarded, on a ship-by-ship basis, as operating under a flag of convenience

NO PLACE TO HIDE

ITF HOUSE, 49-60 BOROUGH ROAD, LONDON SE1 1DR
TEL: +44 (0)20 7403 2733 · FAX: +44 (0)20 7357 7871 · mail@itf.org.uk · www.itfglobal.org