



BIULETYN MORSKI

Kwartalnik Krajowej Sekcji Morskiej Marynarki i Rybaków NSZZ „**SOLIDARNOŚĆ**”

NR 1 (59) STYCZEŃ-LUTY-MARZEC 2011

ISSN 1426-1006



*Pogodnych, pełnych wiary i nadziei
Świąt Wielkanocnych, radosnego
wiosennego nastroju oraz serdecznych
spotkań w gronie rodziny i przyjaciół
Marynarzom i Rybakom z Rodzinami
życzy*

KSMMiR NSZZ „Solidarność”

SPIS TREŚCI

Co się dzieje z projektem ustawy o pracy na morzu?	3
Wspólne stanowisko przewodniczących organizacji związkowych:.....	4
Ataki pirackie w 2010	5
Polityka ITF wobec piractwa.....	7
ITF – wiadomości ze świata.....	9
Dlaczego PŻM/Cyfada co nie chce wypłacić odszkodowania?!.....	10
Aktualne tematy w krzywym(?) zwierciadle.....	12
Opodatkowanie dochodów marynarzy	14
Niekorzystne podatkowo dla marynarzy „raje podatkowe”.....	17
Szukasz problemów	18
Krytycznie o inicjatywie pracowników PŻM dotyczącej przekształceń własnościowych przedsiębiorstwa...19	
Jaka jest polityka morską Rzeczypospolitej Polskiej?.....	20
Rozważania OMK na temat sytuacji POL-NIS i nie tylko	21
Wzrasta atrakcyjność polskiej bandery?!... ..	22
XXX rocznica pierwszej transmisji Mszy Świętej „Dla tych co na morzu”.....	22
Statek w strefie zagrożenia atakami pirackimi.....	24



Wydawca

Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ „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 6 kwietnia 2011 r.

Zdjęcie na okładce - Piotr Nowicki

Od Redakcji

W bieżącym wydaniu Biuletynu Morskiego wiele miejsca poświęciliśmy tematowi somalijskiego piractwa. Od dłuższego już czasu nie było praktycznie takiego numeru naszego pisma, w którym zagadnienie to nie zostałoby poruszone. Problem narasta, strefy zagrożenia atakami pirackimi obejmują coraz większe obszary, metody postępowania wobec zakładników stają się bardziej brutalne, pojawiają się kolejne śmiertelne ofiary - a bandyci czują się bezkarni.

W artykule „Ataki pirackie w 2010” (str. 5) można przyrzeć się statystykom dotyczącym piractwa, zobaczyć aktualne strefy wysokiego ryzyka określone przez IBF, a także poznać zalecenia dotyczące zbrojnej ochrony statków.

Międzynarodowa Federacja Transportowców (ITF) określa wyraźnie swoje stanowisko wobec problemu piractwa, zaznaczając zmianę polityki na bardziej zdecydowaną, łącznie z możliwością zalecenia marynarskiego bojkotu rejonów pirackich. Sekcja Marynarzy ITF uważa, że wzrost poziomu przemocy piratów somalijskich przeciwko statkom i marynarzom osiągnął już groźny punkt, który wymaga odważnych środków zaradczych. Szerzej o tym piszemy w artykule „Polityka ITF wobec piractwa” (str. 7).

Ponadto przyglądamy się aktualnym tematom z kraju. Zadajemy pytanie, co się dzieje z projektem ustawy o pracy na morzu (str. 3) i przedstawiamy stanowisko związków zawodowych w sprawie ostatniego projektu tej ustawy (str. 4). Zastanawiamy się nad aktualną polityką morską RP (str. 20) oraz „atrakcyjnością” biało-czerwonej bandery (str. 22).

Śledzimy zmiany w prawie w zakresie ubezpieczeń i podatków marynarzy, a szczególną uwagę poświęcamy umowie pomiędzy Polską a Norwegią. Więcej o tym przeczytać można w artykule „Rozważania OMK na temat sytuacji POL-NIS i nie tylko” (str. 21).

Tematy poruszane w artykułach obejrzyć też można w rysunku satyrycznym na stronach 12 - 13. To spojrzenie na rzeczywistość z pewnym dystansem i poczuciem humoru - czytelnikom pozostawiamy do refleksji.

Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność” od lat walczy o prawa marynarzy. Robimy to na arenie politycznej, ale przede wszystkim działając konkretnie i realnie dla marynarzy, którzy dochodzą swych praw pracowniczych. Często na łamach naszego biuletynu opisujemy roszczenia, którymi się zajmujemy. W tym numerze można przeczytać o dwóch takich sprawach: „Dlaczego PŻM/Cyfada co nie chce wypłacić odszkodowania?” (str. 10) oraz „Szukasz problemów... mustroj pod białą-czerwoną!” (str. 18).

Do 30 kwietnia należy się rozliczyć z fiskusem za rok podatkowy 2010. W związku z tym przypominamy i porządkujemy informacje związane z podatkami marynarzy. Wskazujemy najważniejsze akty prawne, tak abyśmy wiedzieli, do czego się odwoływać i gdzie szukać informacji źródłowych, a także interpretujemy niektóre sporne zagadnienia. Opisujemy dwie metody rozliczania podatku od dochodu osiągniętego za granicą - metodę wyłączenia z progresją oraz odliczenia proporcjonalnego - oraz przypadki, w których możemy zastosować ulgę abolicyjną. Podajemy przy tym przykłady na różne sposoby rozliczenia. A na końcu także adresy internetowe oraz telefony do instytucji, które mogą udzielić wszelkich odpowiedzi w razie wątpliwości dotyczących podatków. To wszystko w artykule „Opodatkowanie dochodów marynarzy” (str. 14).

Życzymy przyjemnej lektury!

Redakcja Biuletynu Morskiego

Co się dzieje z projektem ustawy o pracy na morzu?

Rok temu – dokładnie 29 marca 2010 roku – przekazaliśmy do Ministerstwa Infrastruktury uwagi naszej Sekcji do projektu z dnia 22.02.2010 r. ustawy o pracy na morzu. Zgodnie z ustaleniami projekt tej ustawy miał być przekazany do dalszego procedowania z zaznaczeniem, które jego zapisy zostały uzgodnione trójstronnie (przedstawiciele rządu, armatorów i marynarzy), a które nie zostały uzgodnione – z podaniem odmiennych stanowisk/propozycji stron wraz z uzasadnieniem.

Ponieważ nie informowano nas, jakie są dalsze losy projektu, a nieoficjalnie dowiedzieliśmy się, że jest wciąż zmieniany, zobowiązaliśmy stronę rządową na posiedzeniu Zespołu Trójstronnego w dniu 5 października 2010 roku do cyklicznego przekazywania pozostałym stronom pełnej informacji o jego procedowaniu i wprowadzanych zmianach. Po interwencji otrzymaliśmy zdawkową odpowiedź od pani Wiceminister z dnia 19 stycznia 2011. Po kolejnym piśmie i naszej interwencji u Ministra Przewodniczącego Komitetu Stałego Rady Ministrów zaproszono nas na spotkanie robocze w Ministerstwie Infrastruktury w dniu 9 marca br. w celu omówienia projektu ustawy o pracy na morzu datowanego na dzień 2 marca 2011. Projekt ten przekazano nam 3 marca z adnotacją, że jest on jeszcze na etapie uzgodnień, przede wszystkim z Rządowym Centrum Legislacji. Przy niektórych zapisach tego projektu umieszczone były również uwagi, że ulegną one przeredagowaniu po konsultacjach z Ministerstwem Finansów.

Ponieważ treść przekazanego nam projektu nie zawierała szeregu istotnych i uzgodnionych wcześniej przez wszystkie strony zapisów, trzech zaproszeni na spotkanie przewodniczący organizacji związkowych (naszej Sekcji, OZZOiM oraz FZZMiR) zamierzali wspólnie złożyć na ręce pani Wiceminister oficjalny protest i nie skorzystać z tego zaproszenia. Po konsultacjach postanowiono przed sformulowaniem ewentualnego protestu wziąć jednak udział w proponowanym spotkaniu.

Moim zdaniem przebieg tego spotkania i dyskusji przypieczętował słuszność opinii, że przedstawiciele rządu RP nie mają nawet woli zająć się poważnie problemami polskiej floty morskiej i polskich marynarzy. Po ponad 5-letniej pracy nad projektem ustawy, która z założenia miała przyczynić się do reanimacji polskiej floty i naszych miejsc pracy, zaprezentowano nam kolejny nieprzemyślany i niedopracowany projekt, zawierający pełno błędów i nieprecyzyjnych sformułowań.

Oto kilka przykładów:

W obecnym projekcie wykreślono zapis ”Wachta morska na statku nie może trwać dłużej niż 6 godzin”, który znajdował się w opiniowanym przez nas poprzednim projekcie. Na moje zapytanie, dlaczego to zrobiono, uzyskałem odpowiedź, że z powodu uwag Rządowego Centrum Legislacji (RCL). Pojęcie wachty jest im nieznane, więc wykreślono

cały zapis. W rozgorzałej na ten temat dyskusji pani minister i dyrektor departamentu MI upierały się, że zapis taki jest mało istotny, bo w innych zapisach projektu podano, że czas pracy na statku nie może przekraczać 14 godzin na dobę!

Również z powodu nieznajomości przez w/w RLC słowa „wyokrętowanie” zmieniono je na frazę „zejść ze statku”. I tak zamiast zapisu jak w starym projekcie: „Kapitan statku wydaje polecenie wyokrętowanie marynarza w porcie...”, zapisano w nowym projekcie: „Kapitan statku wydaje polecenie zejścia ze statku marynarza w porcie ...”. I znowu w dyskusji przedstawiciele ministerstwa nie zgodzili się, że jest zasadnicza różnica pomiędzy wyokrętowaniem a zejściem ze statku.

Pomimo że w jednym zapisie widnieje: ”Marynarska umowa o pracę zawiera się na czas nieokreślony ...”, to w innym miejscu zapisano: „Marynarska umowa o pracę rozwiązuje się na skutek utraty lub zatonięcia statku”.

Pomimo naszych wcześniejszych uwag, nadal w projekcie istnieje błędny zapis: ”W świadectwie zdrowia stwierdza się, że u marynarza nie występują dolegliwości, które podczas wykonywania pracy na statku mogą spowodować pogorszenie stanu zdrowia...” W naszych uwagach podkreślaliśmy, że nonsens tego zapisu wynika ze niepoprawnego przetłumaczenia Konwencji MOP o pracy na morzu z 2006 r. Uwagi o złym tłumaczeniu tej Konwencji przekazywaliśmy kilkakrotnie.

Powyżej przedstawiłem tylko kilka swoich spostrzeżeń. Wiele z nich wynika również ze złego tłumaczenia z języka angielskiego na język polski oryginalnych tekstów konwencji międzynarodowych, a także z niezrozumienia przez „szczury lądowe” języka (pojęć) od dawna przyjętych w praktyce morskiej.

Miedzy innymi z powodu szczególnej specyfiki pracy i problemów na morzu w porównaniu z pracą na lądzie, Sekcja nasza zaproponowała wspólne trójstronne rozwiązywanie problemów z udziałem ludzi morza. Niestety, dalej uważa się tę naszą inicjatywę za zbędną.

Na zakończenie zwracam uwagę tym kolegom marynarzom, którzy sądzą, że ustawa o pracy na morzu ich nie dotyczy, że w tym projekcie zawarte są również zapisy odnośnie pośrednictwa pracy na obce statki oraz regulacje dotyczące książeczek żeglarskich. Pomimo naszego sprzeciwu, za wydanie lub odnowienie każdej książeczki żeglarskiej pobierać się będzie zgodnie z projektem ustawy 50 Euro i tylko dla uczniów i studentów kwota ta zmniejszona została do 25 Euro.

Będąc razem mamy większe szanse pokonać wiele problemów, ale musimy lepiej się zorganizować i być solidarni. Nam – polskim marynarzom – zrobić to jest o wiele trudniej, niż innym zawodom i o wiele trudniej, niż w dawnych czasach, gdy pływaliśmy na polskich statkach zatrudnieni przez polskich armatorów.

Janusz Maciejewicz

Wspólne stanowisko przewodniczących organizacji związkowych:

Federacji Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków,
Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”,
Ogólnopolskiego Związku Zawodowego Oficerów i Marynarzy

dotyczące projektu ustawy o pracy na morzu datowanego na dzień 2 marca 2011 r.

Z inicjatywy Strony Pracowników Zespołu Trójstronnego Do Spraw Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego w dniu 16 lutego br. w Warszawie odbyło się spotkanie Współprzewodniczącego Zespołu Janusza Maciejewicza z Ministrem Przewodniczącym Komitetu Stałego Rady Ministrów Panem Michałem Bonim i Podsekretarzem Stanu MI, Współprzewodniczącą Zespołu Panią Anną Wypych-Namiołko. Na spotkaniu zgodzono się, że ostateczny projekt ustawy o pracy na morzu powinien zawierać wyjaśnienia, które z proponowanych zapisów ustawy zostały uzgodnione w ramach dialogu trójstronnego, a które pozostają przedmiotem rozbieżności z podaniem przez odpowiednią Stronę propozycji zmiany konkretnego zapisu wraz z jego uzasadnieniem. Taki tryb pracy nad projektem przyjął Zespół Trójstronny, a przedłożenie projektu w tej postaci pod obrady Komitetu Rady Ministrów, a następnie Parlamentu RP ułatwi i uporządkuje dyskusje przy uchwalaniu tej wyjątkowej w naszym prawodawstwie ustawy. Mając na uwadze wyjątkowość regulacji prawnych dotyczących transportu morskiego i samej pracy na morzu oraz stosowania w tym szczególnym ustawodawstwie, na szczeblu międzynarodowym, zasad tzw. „dobrej praktyki morskiej”, proponowane (w tym zwłaszcza uzgodnione) przez marynarzy i armatorów zapisy projektu ustawy o pracy na morzu winny być brane szczególnie pod rozwagę.

W związku z powyższym, wobec nie zaproszenia przedstawicieli Strony Pracowników do prac nad projektem ustawy na etapie uzgodnień międzyresortowych i uzgodnień z Rządowym Centrum Legislacji, na spotkaniu ustalono, że treść projektu ustawy po w/w uzgodnieniach zostanie przekazana Stronie, a wprowadzone do niego zmiany staną się przedmiotem debaty na zwołanym w tym celu spotkaniu.

W dniu 3 marca br. Ministerstwo Infrastruktury przekazało przewodniczącym w/w organizacji związkowych (drogą elektroniczną) projekt ustawy o pracy na morzu datowany na dzień 2 marca 2011 roku, potwierdzając jednocześnie zaproszenie (z dnia 28 lutego) przewodniczących organizacji związkowych na spotkanie robocze w Warszawie na dzień 9 marca br.

Okazało się, że przesłany nam projekt ustawy zawiera zasadnicze zmiany treści postanowień uzgodnionych wcześniej na zasadzie konsensusu przez wszystkie Strony Zespołu Trójstronnego. Projekt ustawy datowany na dzień 2 marca zawiera również zapisy wynikające z błędnego przetłumaczenia z języka angielskiego postanowień Konwencji MOP z 2006 r. o pracy na morzu. Ponadto zamieszczone zostały w nim adnotacje wskazujące, że niektóre zapisy projektu nie zostały jeszcze ustalone w ramach uzgodnień międzyresortowych.

Przyjęta przez przedstawicieli Ministerstwa Infrastruktury koncepcja omawiania na spotkaniu w dniu 9 marca w Warszawie punkt po punkcie treści takiego projektu ustawy bez obecności przedstawicieli innych resortów, a także przedstawicieli pracodawców/armatorów nie doprowadziła do uporządkowania projektu w kierunku uzgodnionym na spotkaniu z Panem Ministrem Michałem Bonim. Jednostronnie podejmowana przez Stronę Rządową, w trakcie wewnątrzresortowych uzgodnień, decyzja o wykreśleniu lub zmianie wcześniej wspólne ustalonej treści postanowień projektu ustawy spowodowała, że na spotkaniu w dniu 9 marca powrócono do tej samej dyskusji (tym razem dwustronnej), która miała miejsce podczas trwającej ponad pięć lat pracy nad projektem tej samej ustawy i zakończonej w formie trójstronnych uzgodnień. W taki sposób marnowany jest czas i praca przedstawicieli stron dotychczas zaangażowanych i wierzących, że wspólny, rzeczywisty, trójstronny dialog przy jednym stole przyniesie lepszy efekt niż strajki i akcje protestacyjne w zakładach pracy i na ulicach.

Jacek Dubiński
Przewodniczący FZZMiR

Janusz Maciejewicz
Przewodniczący KSMMiR „S”

Henryk Poniatowski
Przewodniczący OZZOiM

(Treść stanowiska uzgodniono w dniu 28.03.2011 r.)

O somalijskich piratach**Ataki pirackie w 2010****Statystyki**

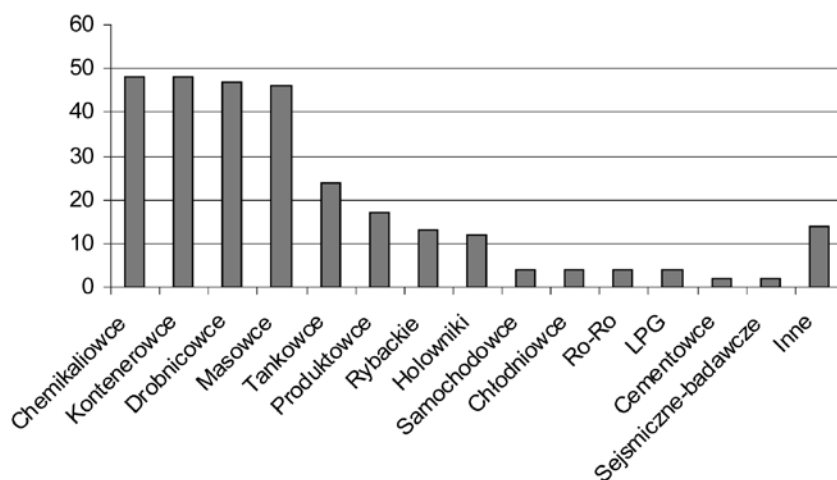
Biorąc pod uwagę globalną ilość wszystkich ataków pirackich w ostatnich latach, najwięcej incydentów ma miejsce u wybrzeży Afryki. W pierwszych III kwartałach 2010 roku odnotowano tam 152 ataki, co jest dość znaczną ilością w porównaniu do 46 w południowo-wschodniej Azji, 40 na Dalekim Wschodzie i 25 w obu Amerykach. Spoglądając na 4 lata poprzednie, widać, iż rośnie skuteczność w działaniach pirackich. Pomimo że ogólna liczba ataków w 2010 roku była mniejsza, niż w 2008 i 2009, to w 2010 było najwięcej udanych wtargnięć na statki (128), co niestety jest powiązane z największą ilością porwań statków (39) od 4 lat.

Dane związane z przemocą stosowaną przez piratów wobec załóg ukazują różne trendy. Ilość wziętych zakładników rośnie: w 2006 było ich 163, w 2007 – 172, w 2008 – 581, w 2009 – 661, a od stycznia do września 2010 to już 773 uprowadzenia. Podobnie rośnie ilość osób ulegających różnego rodzaju obrażeniom związanym z atakami. Na szczęście spada ilość osób zabitych przez piratów. W 2008 roku było to 9 osób, w 2009 o 3 mniej, a w 2010 jedna osoba utraciła życie.

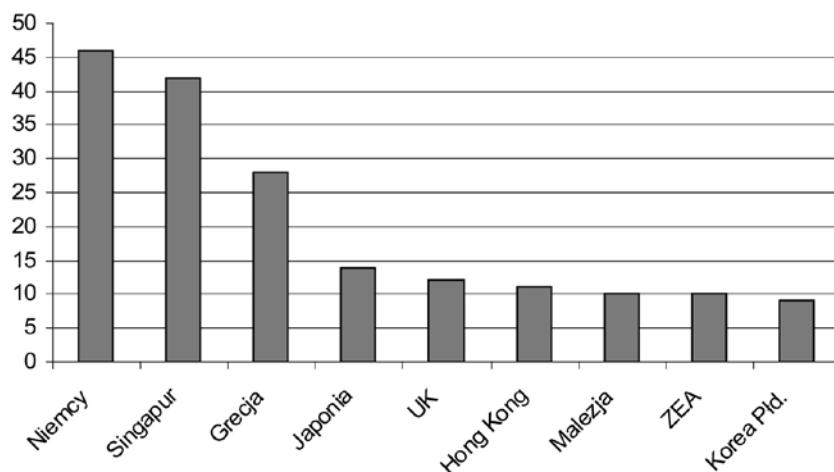
Poniżej zamieściliśmy dwa wykresy przedstawiające typy statków, które najczęściej były napadane oraz kraje, z których pochodzą armatorzy tych jednostek.

Strefy ryzyka

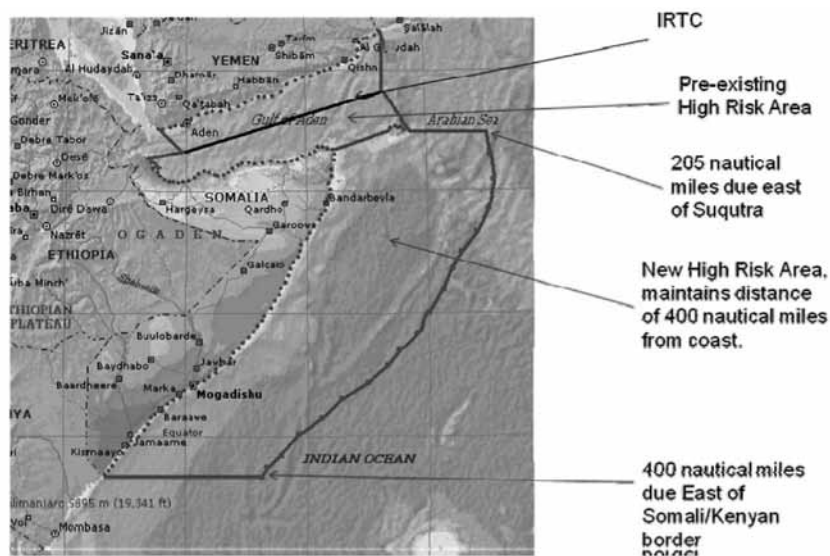
Dla przypomnienia podajemy, iż obecne strefy ryzyka związanego z atakami pirackimi, określone przez Międzynarodowe Forum Negocjacyjne IBF (Rys.1) ograniczają się jedynie do obszaru, którego zachodnia granica biegnie od linii brzegowej Djibouti i Somalii do pozycji 11 48 N, 45 E oraz z 12 00 N, 45 E do wyspy Mayyun w cieśninie Bab El Mandel. Wschodnia granica biegnie od



Wykres 1. Rodzaje statków zaatakowanych przez piratów w pierwszych III kwartałach 2010 roku (słupek „inne” przedstawia grupy, z których zaatakowano pojedyncze statki).



Wykres 2. Kraje, z których były zarządzane statki zaatakowane w pierwszych III kwartałach 2010 roku (nie zamieszczono krajów powiązanych z mniej niż 9 atakami).



Rys.1 Strefy wysokiego ryzyka określone przez IBF.

Rhiy di-Irisal na wyspie Suqutra do pozycji 14 18 N, 53 E oraz z 14 30 N, 53 E do linii brzegowej na granicy pomiędzy Jemenem i Omanem.

Dodatkowo do strefy wysokiego ryzyka włącza się 400 milową strefę na wschodnim brzegu Somalii, tj. od wyspy Suqutra na południe do granicy z Kenią.

Powyższa strefa dotyczy układów zbiorowych typu ITF IBF. Układy zbiorowe typu ITF Uniform TCC i Standard uznają także powyższą strefę, ale rozciągają się na dużo więcej rejonów regularnie określanych przez Joint War Committee Lloyd'a. Obejmują one między innymi kraje Afryki, takie jak Dżibuti, Erytrea, Wybrzeże Kości Słoniowej, Nigeria wraz z instalacjami typu offshore, Somalia, część Indonezji, Malezji i Filipin, Wenezuela oraz niektóre kraje środkowego Wschodu. Ze względu na to, iż lista krajów jest dużo szersza, a niektóre z granic odnoszą się do obszarów określonych pozycjami geograficznymi, poza tym zmienia się ona dość często, zapraszamy więc na stronę internetową www.solidarnosc.nms.org.pl do zakładki „Bezpieczeństwo” w celu zapoznania się z raportami komitetu Lloyd'a.



ITF o zbrojnej ochronie statków

Spośród wielu rodzajów ochrony statków handlowych przed atakami pirackimi, ITF dopuszcza jedynie możliwość zaakceptowania dwóch rodzajów ochrony zbrojnej. W obu przypadkach są to narodowe siły zbrojne, mówiąc innymi słowami – wojsko. Pierwsza opcja to wojsko z kraju bandery statku, druga opcja to wojsko z innego kraju, niż kraj bandery, np. z kraju armatora.

Należy dodać iż, zarówno jedna, jak i druga opcja powinna opierać się na grupach wojskowych finansowanych przez dany kraj. Dodatkowo ITF zaleca, aby armatorzy wprowadzający uzbrojoną ochronę na swoich statkach, zapewnili iż:

- ustalono, kto kontroluje grupę ochrony statku,
- wprowadzenie grupy ochrony jest oparte na umowie określającej reguły współpracy i jest ona w pełni znana zarówno kapitanowi, jak i danej grupie,
- grupa ochrony jest odpowiednio wyszkolona na podstawie ustalonego i regularnego systemu kontroli,
- na statku jest wprowadzona pisemna procedura kontrolowania broni palnej i amunicji, obejmująca czas przebywania zarówno na wodach zagrożonych atakami pirackimi, jak i na wodach terytorialnych krajów, do których statek zawija,
- kraj bandery posiada przepisy prawne, mające za zadanie ochronę kapitana statku i marynarzy przed oskarżeniami w przypadku obrażeń lub uszkodzeń wyrządzonych stronom trzecim,
- zostanie zawarta właściwa polisa ubezpieczeniowa.

Armatorzy o zbrojnej ochronie statków

Międzynarodowa Izba Żeglugowa (ICS), składająca się z przedstawicieli stowarzyszeń armatorów z ponad 30 krajów, reprezentujących blisko 80% światowej floty handlowej, zdecydowała się wyjaśnić swoje stanowisko na temat najmowania przez armatorów zbrojnej ochrony na potrzeby zabezpieczenia statku przed atakami piratów w okolicach Somalii. Armatorzy na początku podkreślili dużą potrzebę eliminacji „statków matek”, używanych przez piratów do przechowywania i opuszczania łodzi służących do ataków na Oceanie Indyjskim. Następnie, zgodnie z Hellenic Shipping News, ICS ustaliła, iż decyzja o zatrudnieniu uzbrojonej ochrony, zarówno wojskowej, jak i prywatnej, pozostaje w zakresie operatora statku po wcześniejszej ocenie ryzyka z tym związanego oraz pod warunkiem akceptacji takiego rozwiązania przez administrację krajową i ubezpieczyciela. Nadal, na zasadzie konsensusu pomiędzy stowarzyszeniami armatorów, nie zaleca się korzystania z uzbrojonej ochrony pochodzącej z sektora prywatnego. Jakkolwiek w obliczu obecnego kryzysu na Oceanie Indyjskim, w obszarze którego przetrzymuje się ponad 700 marynarzy jako zakładników, jak i niedawnej egzekucji jednego z marynarzy, operatorzy muszą mieć możliwość użycia wszelkich możliwych sposobów w celu odpierania ataków pirackich i ochrony swoich załóg. Wiele firm żeglugowych podtrzymuje stanowisko, iż uzbrajanie statków jest jedynym rozwiązaniem, aby nadal uprawiać żeglugę na Oceanie Indyjskim, a jego zaprzestanie miałyby ogromny i negatywny wpływ na światowy handel.

Tymoteusz Listewnik

O somalijskich piratach**Polityka ITF wobec piractwa**

W związku z gwałtownie zmieniającą się i pogarszającą sytuacją 28 lutego br. Sekretarz Sekcji Marynarzy ITF, Jon Whitlow, przesłał do wszystkich afiliowanych związków cyrkularz ITF (Międzynarodowej Federacji Transportowców) dotyczący piractwa.

**Marynarski bojkot rejonów pirackich
- teraz możliwy**

W związku z coraz bardziej powszechną i brutalną epidemią piractwa, ITF sygnalizuje zmianę swojej polityki i ogłasza, że jest coraz bliżej stanowiska, aby doradzić marynarzom rozważenie unikania pracy w zagrożonych obszarach, włączając w nie Ocean Indyjski.

Podjęcie działań przez ITF, zrzeszający 201 związków marynarskich reprezentujących 720 000 marynarzy z całego świata, spowodowane zostało narastającą liczbą i skalą ataków piratów somalijskich oraz ich wyjątkową gwałtownością, stanowiącą zagrożenie życia dla ponad 800 marynarzy przetrzymywanych obecnie w charakterze zakładników.

ITF uznaje potrzebę przeciwdziałania groźbie porwania statków wraz z zakładnikami poprzez zalecenie, aby na statkach znajdowali się wojskowi strażnicy i akceptuje, pod pewnymi warunkami, wykorzystywanie prywatnych, uzbrojonych ochroniarzy. Obecnie w rękach piratów somalijskich przetrzymywanych jest 800 marynarzy, a dwóch z nich zostało w ubiegłym miesiącu zabitych. Rutyną stało się zagrożenie śmiercią zakładników, brutalność i stosowanie tortur (np. przeciąganie pod kilem).

Przewodniczący Sekcji Marynarzy ITF, Dave Heindel, powiedział: „Świat stracił kontrolę nad piractwem. Z każdym dniem staje się ono bardziej brutalne i coraz powszechniejsze. Teraz cała Zatoka Arabska i większość Oceanu Indyjskiego to faktycznie obszar bezprawia. A jednak są sposoby na to, aby odzyskać kontrolę nad tymi rejonami: należy piratów aktywnie ścigać, zatrzymywać i skazywać. Nie dopuszczać do tak absurdalnych sytuacji, jak dotychczas, że zatrzymywanym piratom odbierano broń, a następnie ich uwalniano tylko po to, żeby mogli uderzać znowu. Ciężar walki z piratami spoczywa na kilku państwach, a niewiele z nich stara się o postawienie bandytów przed sądem. Wielokrotnie domagaliśmy się znaczniejszej interwencji wszystkich rządów, włączając w nią państwa „taniej bandery”, które – bez żadnych zobowiązań – czerpią tak ogromne korzyści ze światowego shippingu. Jeśli dziś pozwolimy kilku tysiącom bandytów groźbą i przemocą zyskać przewagę, to wkrótce dojdziemy do punktu, w którym nie będzie dla nas innej

alternatywy, jak tylko wycofać ludzi i statki z tych obszarów – ze wszystkimi skutkami, jakie może to przynieść dla światowego handlu i cen paliw oraz żywności”.

Ostatnie działania ITF odzwierciedlają wzrastające zaniepokojenie, a nawet niesmak w stosunku do działań branży żeglugowej, która pozwala piratom na wystawianie na szwank ludzkiego życia, a także paraliżowanie istotnych szlaków handlowych. ITF, BIMCO (The Baltic and International Maritime Council), International Chamber of Shipping, INTERCARGO i INTERTANKO ostrzegły, że armatorzy przeanalizują sytuację, by upewnić się, że istotne szlaki handlowe są nadal „otwarte” – ponad 40% światowego handlu ropą przechodzi przez Zatokę Adenską i Morze Arabskie. Branża żeglugowa będzie rozważać wszelkie możliwe opcje, z alternatywnymi szlakami włącznie, co może mieć dramatyczny wpływ na koszty transportu i czas dostaw.

Jak się oblicza, piractwo kosztuje światową gospodarkę od 7 do 12 miliardów dolarów rocznie.

**Oświadczenie ITF na temat piractwa
w Somalii**

przyjęte w dniu 25 lutego 2011 roku

Sekcja Marynarzy ITF uważa, że wzrost poziomu przemocy piratów somalijskich przeciwko statkom i marynarzom osiągnął już tak groźny punkt, który wymaga odważnych środków zaradczych.

Sytuacja ta została spowodowana przez:

- zabójstwo z zimną krwią dwóch marynarzy i spowodowanie utonięcia jednego;
- wzrost brutalności piratów i stosowanie tortur wobec członków załóg porwanych statków;
- nieprzerwane i narastające ataki na statki z użyciem dział i granatów;
- wydłużenie czasu przetrzymywania porwanych marynarzy;
- coraz częstsze wykorzystywanie statków macierzystych (wcześniej przechwyconych wraz z załogami, służącymi za „żywe tarcze”) w coraz większych obszarach działań piratów;
- znaczny wzrost liczby ataków na statki i coraz większa liczba przetrzymywanych marynarzy.

Z powyższych powodów radzimy marynarzom i reprezentującym ich związkom zawodowym, aby przygotowali się do odmowy pływania w niebezpiecznych rejonach, do

których należy zaliczyć: Zatokę Adeńską, wybrzeże Somalii, Morze Arabskie i znaczną część Oceanu Indyjskiego.

Wzywamy armatorów, aby przyłączyli się do nas w akcji unikania tych obszarów. Ryzyko pływania w strefach dotkniętych piractwem i wiedza na temat okrutnego postępowania z porwanymi marynarzami jest równoznaczna z naruszeniem obowiązku dbania o dobro marynarzy. Pływanie w tych obszarach jest tak ryzykowne i lekkomyślne (bo grozi utratą życia członków załóg), że podjęcie takiego ryzyka może być traktowane jako współudział w zabójstwie.

Wzywamy również siły wojskowe, aby przeciwdziałały groźbie wykorzystywania statków macierzystych.

Wzywamy rządy do podjęcia wszelkich niezbędnych kroków do przywrócenia swobody żeglugi na tych strategicznych trasach handlowych i wyeliminowania zagrożenia pirackimi atakami.

Polityka ITF dotycząca piractwa somalijskiego

Rządy, szczególnie państwa bandery, powinny chronić statki i upewnić się, że statki, które płyną pod ich banderą, stosują się do akceptowanych przez międzynarodową społeczność norm i przepisów oraz zagwarantować, że na statkach podjęto wszelkie niezbędne środki, proporcjonalne do pojawiającego się ryzyka, aby chronić dobro zatrudnionych na nich marynarzy. Wszystkie rządy powinny współpracować przy zwalczaniu piractwa.

Rządy, szczególnie państwa bandery, powinny zaangażować asystę marynarki wojennej, aby chronić statki przed atakami piratów, a kiedy nie jest to możliwe, powinny podjąć inne odpowiednie kroki, zmierzające do poprawy bezpieczeństwa w tym obszarze, włączając w to poparcie finansowe dla anty-pirackich działań.

Państwa bandery powinny także zagwarantować, że:

- wszyscy marynarze na statku są poinformowani, że w przypadku, gdy zostaną schwytani przez piratów, armator podejmie wszelkie możliwe działania, aby chronić ich i ich rodziny;
- armatorzy zobowiązują się, że rodzinom każdego schwytanego marynarza zostanie wypłacona jego pełna pensja (z dodatkowym bonusem za ryzyko włącznie) do czasu jego uwolnienia;
- armatorzy/agenci potwierdzają możliwość udzielenia pomocy psychologicznej i medycznej dla marynarzy i ich rodzin w czasie i natychmiast po okresie przetrzymywania;
- armatorzy/agenci zgadzają się w pełni współpracować z siłami marynarki wojennej oraz przedstawicielami prawa w celu postawienia piratów przed sądem, z pokryciem wydatków na pensje,

zakwaterowanie i kosztów podróży poniesionych przez członków załogi, których zeznania będą wymagane przed sądem.

ITF jeszcze raz oświadcza, że marynarze absolutnie nie powinni być uzbrojeni. Statki – szczególnie te narażone na wysokie ryzyko – powinny, zgodnie z narodowym prawem, zatrudniać personel wojskowy na czas przebywania w obszarze, w którym występuje znaczne ryzyko piractwa. Personel wojskowy powinien pochodzić z państwa bandery, a w przypadku barku takiego personelu, z innego państwa, z którym państwo bandery posiada umowę bilateralną dotyczącą zatrudnienia takiego personelu.

ITF stwierdza, że coraz większa liczba armatorów, aby uwolnić się od obowiązku ochrony marynarzy na burcie, zatrudnia prywatnych uzbrojonych ochroniarzy lub korzysta z prywatnych statków konwojujących do ochrony własnej floty. Tacy prywatni ochroniarze powinni być odpowiednio przeszkoleni i okrętowani wyłącznie wówczas, gdy istnieje porozumienie ze związkami zawodowymi reprezentującymi marynarzy i istnieją odpowiednie przepisy, które chronią załogi przed ewentualnymi sankcjami kryminalnymi czy cywilnymi. Załogi powinny także zachować – bez żadnych sankcji karnych – prawo decydowania, czy chcą procować w strefie zagrożenia, czy nie, a w przypadku odmowy pracy, mieć prawo do repatriacji.

Państwa bandery ponoszą główną odpowiedzialność za wykorzystanie swojej jurysdykcji wobec osób, które zostaną zatrzymane – w sytuacji, gdy istnieją podstawy do ich aresztowania. Domniemani piraci powinni mieć uczciwy proces, a w przypadku uznania ich za winnych, ponieść właściwą karę. Ponadto państwa bandery powinny zawrzeć odpowiednie bilateralne porozumienie z innymi państwami, które mają w strefie ryzyka rozmieszczone siły marynarki wojennej, dotyczące ułatwienia i przyspieszenia procedur ekstradycyjnych piratów do państwa bandery.

Inne państwa zachęca się do wykorzystywania własnej jurysdykcji wobec osób zatrzymanych przez siły marynarki i tam, gdzie są ku temu podstawy, do postawienia ich przed sądem, a jeśli zostaną uznane za winne, do odpowiedniego ukarania.

ITF powinien utrzymać dialog z organizacjami armatorskimi w celu wypracowania i poszukiwania środków, które można podjąć w zwalczaniu zagrożenia piractwem i zmniejszenia ryzyka ponoszonego przez marynarzy i statki. Także Organizacja Narodów Zjednoczonych, mając na wadze dramatyczną sytuację w Somalii, która sprzyja rozwojowi piractwa ze względu na brak rządu i przepisów prawnych powodujących, że ludność żyje tam w straszliwych warunkach, powinna podjąć wszelkie niezbędne kroki w celu jej naprawienia.

Barbara Kubach

ITF – wiadomości ze świata

ITF wobec kataklizmu w Japonii

ITF oferuje pomoc wszystkim osobom dotkniętym trzęsieniem ziemi w Japonii. David Cockroft, Sekretarz Generalny ITF, po uderzeniu tsunami napisał do japońskich związków zawodowych, deklarując pomoc i wyrazy współczucia. Stwierdził, że szkody wyrządzone przez kataklizm, a także liczba ofiar w ludziach, znacznie przekraczają pierwsze szacunki.

„Przygotowanie się do wydarzeń w takiej skali nie było możliwe. Jednak pokazano wielkie męstwo w ratowaniu ludzkiego życia i możemy pozwolić sobie poczuć dumę, że pracownicy transportu tak sprawnie ewakuowali pasażerów i z poświęceniem starali się o bezpieczeństwo na liniach kolejowych i lotniskach. Szczególnie wiadomości z portów morskich są dość przynębiające. Jesteśmy w stałym kontakcie z naszymi japońskimi pracownikami, którzy starają się wspierać swoich rodaków, pomimo utraty miejsc pracy, infrastruktury i biur związkowych. ITF daje do dyspozycji wszelką możliwą pomoc swoich związków członkowskich z całego świata.”

Wizyta w Tanzanii

Delegacja ITF niedawno odwiedziła 36 rybaków, którzy zostali zatrzymani w areszcie przez władze Tanzanii w marcu 2009 roku. Załogę aresztowano za rzekome nielegalne połowy w Tanzanii – rybacy z Chin, Kenii, Malezji, Filipin i Tajwanu, którzy przebywali na pokładzie statku zarejestrowanego w Omanie, oraz dwóch urzędników, którzy przybyli w celu wyjaśnienia sprawy – wszyscy zostali oskarżeni i tymczasowo zatrzymani. Wyznaczono kaucję, ale zbyt dużą, by mogli zapłacić. Właściciel statku nie wykazał troski o załogę.

W czasie wizyty w więzieniu w Keko 19 stycznia br. sekretarz regionalnej afrykańskiej ITF Joseph Katende spotkał się z rybakami, a także odwiedził jednego z przedstawicieli agenta, który był przetrzymywany w izolacji, ponieważ podejrzany był o próbę zorganizowania strajku głodowego. Katende zapewnił uwięzionych, że ITF dołoży wszelkich starań, aby im pomóc. Spotkał się następnie z wiceministrem pracy, który obiecał zająć się tą sprawą i doprowadzić do szybkiego procesu.

Katende po wizycie powiedział: „Marynarze i rybacy są narażeni na podobne jak tutaj problemy, a wówczas znajdują się w obcym kraju bez prawa głosu. ITF w dalszym ciągu będzie wspierać rybaków w tej trudnej sytuacji i szukać różnych dróg, aby im pomóc. Przypadki takie jak ten pokazują, jak ważne jest działanie ITF we wszystkich krajach w celu niesienia pomocy pracownikom transportu niezależnie od ich obywatelstwa.”

Kampania na rzecz praw pracowniczych w Meksyku

W lutym br. cykl spotkań na wysokim szczeblu rozpoczął światową akcję wspierającą pracowników z Meksyku w ich walce o prawo do pracy.

Sekretarz generalny ITF, David Cockroft, spotkał się z ambasadorem Meksyku w Szwajcarii i zażądał zaprzestania naruszania praw pracowniczych w Meksyku. Wezwał rząd meksykański, aby przestrzegał praw międzynarodowych, praw człowieka i praw związkowych.

Związki należące między innymi do ITF, a także do wielu międzynarodowych organizacji działających w obronie praw pracowników, łącznie z trzydziestu krajów całego świata, uczestniczyły w akcji do 19 lutego. Data ta zbiegła się z piątą rocznicą śmierci 65 górników w wyniku katastrofy w kopalni w Pasta de Conchos w Meksyku w 2006 roku. W następstwie katastrofy Meksykański Związek Górników, a także inne niezależne związki zawodowe w Meksyku, odwołały się do wymiaru sprawiedliwości wobec brutalnego łamania praw związkowych przez pracodawców i rząd meksykański.



(foto: D. Zwierzchowski)

Związki stowarzyszone w ITF, w tym z Indii, Holandii, Stanów Zjednoczonych i Wielkiej Brytanii, dołączyły też do kolegów z meksykańskich związków marynarzy, którzy walczyli o prawa w sektorze offshore.

Podczas kampanii organizowano wiece, spotkania z przedstawicielami rządu meksykańskiego, wysyłano pisma wzywające do położenia kresu nadużyciom.

David Cockroft powiedział: „Byliśmy świadkami głębokiego pragnienia zapewnienia bezpiecznych miejsc pracy w Meksyku. Działania takie jak te posuwają nas wciąż do przodu w walce o prawa pracowników.”

(ds)

Roszczenia

Dlaczego PŻM/Cyfadaco nie chce wypłacić odszkodowania?!

Zatrudniony od wielu lat na stałe w PŻM bosman Andrzej P. w wieku 53 lat – z ważnym świadectwem zdrowia bez ograniczeń – zaokrętował w połowie stycznia 2010 roku na statek PŻM/Cyfadaco o nazwie „NIDA” pod flagą Wysp Bahama. W dniu 6 kwietnia statek zakotwiczył na rzece Missisipi w Nowym Orleanie. W tym dniu, po zakończeniu prac malarskich, przebywający wraz z bosmanem w farbiarni na baku kadet pokładowy zauważył, że Andrzej P. źle się poczuł. Szybko wyprowadził go na zewnątrz i pobiegł do kabiny po wodę. Po powrocie znalazł Andrzeja P. leżącego nieprzytomnego na pokładzie z rozbitą głową. Po wezwaniu o pomoc przewieziono bosmana w noszach, w asyście 2-go oficera, motorówką na ląd, a następnie do szpitala w Nowym Orleanie. W szpitalu stwierdzono wieloogniskowe stłuczenie płatów skroniowych z krwawieniem wewnątrzmożgowym i padaczką pourazową oraz przeprowadzono skomplikowaną operację chirurgiczną. Po przeszło miesięcznym leczeniu w Nowym Orleanie Andrzej P. został przewieziony samolotem w asyście pielęgniarki do Berlina, a następnie samochodem do szpitala w Szczecinie. Po około tygodniu został wypisany z tego szpitala z zaleceniem dalszych badań i leczenia w warunkach ambulatoryjnych.

W dniu 13 sierpnia 2010 roku dwuosobowy zespół powypadkowy armatora, składający się z Kierownika Sekcji BHP PŻM (Jan L.) i Zakładowego Społecznego Inspektora Pracy w PŻM (Władysław W.) podpisał protokół ustalenia okoliczności i przyczyn wypadku na statku „NIDA”. W protokole stwierdzono, że zdarzenie w dniu 6 kwietnia nie jest wypadkiem przy pracy. Do protokołu dołączone zostało zdanie odrębne w/w Władysława W. (Zakładowego Społecznego Inspektora Pracy), w którym stwierdza on, że zdarzenie to jest wypadkiem przy pracy. Protokół zatwierdził Szef Biura Dyrektora Naczelnego PŻM (Janusz Z.).

W dniu 17 sierpnia 2010 roku Poradnia Konsultacyjna Medycyny Pracy Wojewódzkiego Ośrodka Medycyny Pracy w Szczecinie, rozpoznając stan po urazie czaszkowo-mózgowym ze stłuczeniem mózgu, orzekła, że Andrzej P. jest aktualnie niezdolny do pracy jako bosman na statkach morskich. Nie otrzymując odszkodowania, Andrzej P. zwrócił się w dniu 14 września do Dyrektora PŻM o wyjaśnienie i uznanie zdarzenia jako wypadku przy pracy. W udzielonej mu odpowiedzi w dniu 22 września Szef Biura Dyrektora Naczelnego PŻM (Janusz Z.) napisał, że zgodnie z zasadami rozpatrywania spraw wypadkowych, okoliczności zdarzenia były analizowane przez dwuosobowy zespół powypadkowy. Zaznaczył, że w sytuacji po-

jawienia się rozbieżności przy ustaleniu treści protokołu przeważało zdanie osoby zatwierdzającej protokół, a więc Janusza Z., i bosmanowi nie należy się żadne odszkodowanie, ponieważ zdarzenie na statku „NIDA” nie zostało uznane za wypadek przy pracy.

W dniu 16 grudnia 2010 roku dla potrzeb armatora Grupy PŻM lekarz Barbara Z. – Indywidualna Specjalistyczna Praktyka Lekarska, Medycyna Pracy, Szczecin, plac Rodła 8 – wystawiła bosmanowi Andrzejowi P. ważne do dnia 30 lipca 2011 roku Świadectwo Zdrowia, uznając go zdolnym do pracy na statkach morskich. Kadry PŻM planowały zatrudnić jego na kolejnym statku Cyfadaco, ale do zamustrowania nie doszło. W dniu 04 lutego 2011 roku Wojewódzki Ośrodek Medycyny Pracy w Szczecinie orzekł, że Andrzej P. jest niezdolny do pracy na statkach morskich na stanowisku bosmana.



(foto: D. Zwierzchowski)

O wypadku na statku „NIDA” i przytoczonych powyżej faktach dowiedzieliśmy się dopiero na początku lutego 2011 roku. Niestety, do tego czasu, pomimo że Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność” jest stroną Układu Zbiorowego obejmującego statek „NIDA”, nikt nie poinformował nas o wypadku – nie zrobił tego ani PŻM/Cyfadaco, ani Komisja Zakładowa NSZZ „Solidarność” przy PŻM, ani sam poszkodowany. Przewodniczący zakładowej „Solidarności” w PŻM (Paweł K.), której Andrzej P. jest członkiem, zamiast do naszej Sekcji, zwrócił się o pomoc do prawnika Zarządu Regionu NSZZ „Solidarność” Pomorza Zachodniego w Szczecinie. Prawniki w imieniu poszkodowanego postanowił sprawę nieuznania zdarzenia za wypadek przy pracy skierować do Sądu Pracy. W tym celu pozew do

sądu skierował przeciwko „AS MAMAGER ONLY Polska Żegluga Morska w Szczecinie – Szczecin, pl. Rodła 8” – taka była treść pieczętki przy nagłówku w/w protokołu ustalenia okoliczności i przyczyn wypadku w okresie zaokrętowania na statku „NIDA”, zatwierdzonego przez Szeffa Biura Dyrektora Naczelnego PŻM. Ponieważ w odpowiedzi PŻM zaznaczył, że taki podmiot nie jest mu znany, prawnik zwrócił się o pomoc do naszej Sekcji. Dopiero wtedy dowiedzieliśmy się o całej sprawie.

Analizując zebraną przez nas dokumentację i rozmowy odbyte z przedstawicielami Cyfadaco, PŻM oraz z Andrzejem P., nasuwają się następujące wnioski:

1. PŻM/Cyfadaco stara się udowodnić, że Andrzej P. przed zamustrowaniem na statek „NIDA” miał wewnętrzne schorzenia, których nie wykryto podczas badań i wywiadu przy wystawianiu świadectwa zdrowia. To one według PŻM/Cyfadaco doprowadziły do zdarzenia w dniu 6 kwietnia 2010 roku na statku „NIDA” i wobec tego uważa się, że nie można uznać tych zdarzeń za wypadek przy pracy lub za wypadek zrównany z wypadkiem przy pracy.
2. Zgodnie z powyższym twierdzeniem PŻM/Cyfadaco odmawia wypłaty odszkodowania Andrzejowi P. z tytułu utraty zdrowia. Według postanowień

ważnego układu zbiorowego (IBF/TCC CBA) marynarzowi należy się odszkodowanie za wypadek podczas zatrudnienia – PŻM/Cyfadaco twierdzi, że wypadku nie było, więc odszkodowanie nie należy się!

3. Ponieważ w świetle dokumentacji trudno byłoby przekonać drugą stronę układu zbiorowego do tego, że zdarzenie na statku „NIDA” nie było wypadkiem, o zdarzeniu PŻM/Cyfadaco nie poinformował Krajowej Sekcji Morskiej. Wystawiając Andrzejowi P. pod koniec 2010 roku przez „własnego lekarza” świadectwo zdrowia i mustrując go na kolejny statek, chciano pozbawić go możliwości dochodzenia swoich praw.

Ponieważ podczas pisania tego artykułu prowadzona przez nas sprawa odszkodowania za wypadek na statku nie została jeszcze zakończona, powrócę do niej w następnym numerze Biuletynu Morskiego. Na zakończenie podaję, że Andrzej P. w dniu 14 marca 2011 roku otrzymał z PŻM powiadomienie o rozwiązaniu umowy z zachowaniem trzymiesięcznego okresu wypowiedzenia z powodu orzeczenia z dnia 4 lutego 2011 roku o niezdolności do pracy na statkach morskich na stanowisku bosmana.

Janusz Maciejewicz

Europejski Dzień Morza 2011 w Gdańsku

Europejski Dzień Morza przypada na 20 maja i jest oficjalnym świętem Unii Europejskiej. Jest to inicjatywa mająca na celu podkreślenie roli i znaczenia spraw morskich w rozwoju społeczno-gospodarczym Unii Europejskiej (z 27 państw aż 22 to kraje nadbrzeżne lub wyspiarskie). Po raz pierwszy Europejski Dzień Morza został zorganizowany w 2008 roku w Brukseli, potem w Rzymie, a następnie w Gijon. Obchodom towarzysza spotkania polityków najwyższych szczebli oraz ekspertów związanych z gospodarką morską i rybołówstwem. W tym roku przez kilka majowych dni morską stolicą Europy będzie Gdańsk.

W programie jest międzynarodowa konferencja, która odbędzie się w dniach 19 – 20 maja w Polskiej Filharmonii Bałtyckiej im. Fryderyka Chopina w Gdańsku na wyspie Ołowianka. Przewodni temat konferencji to „Maritime Policy: Putting People First” („Zintegrowana polityka morska: Przede wszystkim ludzie”), a omawiane będą między innymi takie zagadnienia jak: atrakcyjność pracy w sektorze morskim, europejska strategia dla regionu Morza Bałtyckiego, efektywność transportu morskiego. W konferencji udział wezmą przedstawiciele władz unijnych, przedstawiciele rządów Polski i krajów Unii Europejskiej, a także instytucje i organizacje związanych z gospodarką morską i rybołówstwem. Gości w Gdańsku będą między innymi: Jose Manuel Barroso (Przewodniczący Komisji Europejskiej), Maria Damanaki (Komisarz ds. Gospodarki Morskiej i Rybołówstwa w Komisji Europejskiej), Siim Kallas (Wiceprzewodniczący Komisji Europejskiej, Komisarz ds. Transportu), Donald Tusk (Premier Rzeczypospolitej Polskiej), Anna Wypych – Namiotko (Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury), Danuta Hübner (Poseł do Parlamentu Europejskiego, Przewodnicząca Komisji Rozwoju Regionalnego).

Poza oficjalną konferencją na mieszkańców miasta oraz turystów czeka wiele atrakcji, między innymi koncerty plenerowe, pokazy, wystawy, konkursy, w tym pokaz rzemiosła szkutniczego na Długim Targu (20 – 22 maja). Jednym z głównych wydarzeń w ramach Europejskich Dni Morza będzie oficjalne VIII Gdańskie Otwarcie Sezonu Żeglarskiego (21 maja), w czasie którego odbędą się pokazy ratownictwa i wyścigi smoczych łodzi. Z nabrzeża będzie można oglądać jachty, których wiele przybędzie na ten czas do Gdańska. Jako impreza towarzysząca odbędzie się też IV Forum Turystyczne Państw Bałtyckich.

(ds)

Aktualne tematy ...



... w krzywym(?) zwierciadle



Opodatkowanie dochodów marynarzy

O podatkach od dochodów uzyskanych za granicą pisaliśmy szeroko w „Biuletynie Morskim” trzy lata temu – BM 47 (1/2008). Wracamy do tematu dziś i wracać będziemy z pewnością cyklicznie, bo jest to sprawa ważna i warto w tej dziedzinie aktualizować i porządkować swoją wiedzę.

W opodatkowaniu dochodów marynarzy od wielu lat powszechne są dwa przesady: po pierwsze, marynarze nie podlegają opodatkowaniu w Polsce, a po drugie, marynarze podlegają opodatkowaniu w tym kraju, pod banderą którego pływają. O tym, że często te przesady okazują się błędne, przekonuje się wielu marynarzy, których dochody i prawidłowość ich opodatkowania poddane zostają kontroli ze strony urzędu skarbowego, bowiem co jakiś czas w ramach akcji kontrolnych „na celowniku” organów podatkowych znajdują się właśnie marynarze.

Zacznijmy od tego, czego nie lubimy, a więc od aktów prawnych, które obowiązują marynarzy jako podatników, tak abyśmy wiedzieli, do czego się odwoływać i gdzie szukać informacji źródłowych. Oto te najważniejsze:

- Ustawa z dnia 26 lipca 1991 roku o podatku dochodowym od osób fizycznych (zwana czasami ustawą o PIT). Praktycznie co roku przy okazji uchwalania budżetu jest ona zmieniana w zakresie stawek i progów podatkowych, jakie będą obowiązywały w następnym roku, kwot wolnych od podatku oraz różnego rodzaju ulg i zwolnień. Zgodnie z tą ustawą osoby fizyczne zamieszkałe na terytorium RP mają obowiązek płacenia podatków od całości swych dochodów, jednak zasadę tę stosuje się z uwzględnieniem umów w sprawie unikania podwójnego opodatkowania, których stroną jest Rzeczpospolita Polska.
- Modelowa Konwencja Organizacji Współpracy Gospodarczej i Rozwoju (Modelowa Konwencja OECD) w sprawie podatku od dochodu i majątku. Konwencja ta jest wzorem dla zawieranych przez państwa członkowskie OECD umów o unikaniu podwójnego opodatkowania, a komentarz do niej stanowi najważniejsze źródło do interpretacji tych umów. Organizacja Współpracy Gospodarczej i Rozwoju skupia 33 państwa, w tym od 1996 roku należy do niej także Polska.
- Umowy o unikaniu podwójnego opodatkowania w zakresie podatków od dochodu. Obecnie Rzeczpospolita Polska ma podpisanych 87 takich umów. Ich wykaz, wraz z informacjami o obowiązujących datach i miejscu publikacji, a co najważniejsze, wraz z polskimi tekstami poszczególnych umów, znaleźć można m.in. na stronie internetowej Ministerstwa Finansów www.mf.gov.pl w zakładce Podatki – System podatkowy – Umowy międzynarodowe.

Ogólna zasada wyrażona w art. 15 ust. 3 Modelowej Konwencji OECD w sprawie podatku od dochodu i majątku stwierdza, że wynagrodzenie otrzymywane za pracę najemną, wykonywaną na pokładzie statku morskiego, może być opodatkowane w tym umawiającym się państwie, w którym znajduje się miejsce faktycznego zarządu przedsiębiorstwa. Opodatkowanie marynarzy w umowach o unikaniu podwójnego opodatkowania często uzależnione jest od tego, w którym kraju podlega opodatkowaniu zyski z żeglugi morskiej. Zasadą jest opodatkowanie tych zysków w kraju, w którym znajduje się miejsce faktycznego zarządu przedsiębiorstwa. W przypadku, gdy miejsce faktycznego zarządu znajduje się na pokładzie statku, wówczas uważa się, że znajduje się ono w tym państwie, w którym mieści się port macierzysty statku (kraj bandery), a w innych przypadkach – w kraju, w którym osoba eksploatująca statek ma miejsce zamieszkania lub siedzibę.

Zgodnie z Komentarzem do Modelowej Konwencji OECD „miejsce faktycznego zarządu” to miejsce, w którym podejmowane są kluczowe decyzje w sprawach zarządzania i w sprawach handlowych, niezbędne do prowadzenia działalności przedsiębiorstwa. Miejszem faktycznego zarządu będzie zazwyczaj miejsce, w którym osoba lub grupa osób sprawujących najwyższe funkcje (np. rada dyrektorów) podejmuje oficjalnie decyzje. Komentarz przyznaje, że nie można w tej kwestii wypracować dokładnej normy, ale w celu ustalenia miejsca faktycznego zarządu powinny być brane pod uwagę wszystkie fakty i okoliczności. Dany podmiot może mieć więcej niż jedno miejsce zarządu, lecz może mieć tylko jedno miejsce faktycznego zarządu.

W myśl zasady wyrażonej w Modelowej Konwencji OECD marynarze podlegają opodatkowaniu w państwie, w którym znajduje się miejsce faktycznego zarządu przedsiębiorstwa, nie zawsze więc tym państwem będzie państwo bandery. Często przedsiębiorstwa armatorskie zakładają spółki zależne w tzw. rajach podatkowych, gdzie rejestrowane są statki i marynarze pływają pod banderami takich państw. Aby ustalić, jaka umowa o unikaniu podwójnego opodatkowania będzie miała zastosowanie w danym przypadku, każdorazowo należy ustalić miejsce faktycznego zarządu przedsiębiorstwa, które zatrudnia marynarza. W pewnych okolicznościach umawiające się państwo, w którym znajduje się miejsce faktycznego zarządu przedsiębiorstwa, może nie być tożsame z państwem, w którym znajduje się siedziba przedsiębiorstwa eksploatującego statki; dlatego też w niektórych umowach przyznaje się wyłączone prawo do opodatkowania państwu, w którym znajduje się siedziba przedsiębiorstwa.

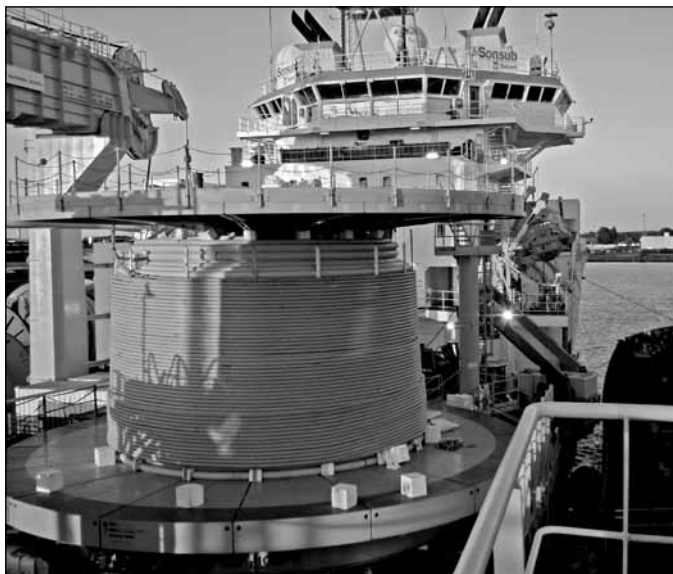


foto – A. Czapla

Jeżeli marynarz ma miejsce zamieszkania w Polsce, to w naszym kraju podlega opodatkowaniu od wszystkich swoich dochodów, również tych uzyskiwanych za granicą. Jeśli dochód zagraniczny zgodnie z umową podlega opodatkowaniu za granicą, wówczas w celu uniknięcia podwójnego opodatkowania należy zastosować odpowiednią metodę unikania podwójnego opodatkowania. W umowach, które zawarła Polska może obowiązywać metoda wyłączenia z progresją lub metoda proporcjonalnego odliczenia.

Zanim przyjrzymy się obu metodom wraz z przykładami, dla przypomnienia podajemy skalę podatkową na rok 2010:

- Podstawa obliczenia podatku do 85 528 zł – podatek wynosi 18% minus kwota zmniejszająca podatek 556 zł 02 gr.
- Podstawa obliczenia podatku ponad 85 528 zł – podatek wynosi 14 839 zł 02 gr plus 32% nadwyżki ponad 85 528 zł.

Metoda wyłączenia z progresją

Zastosowanie tej metody oznacza, że dochód zagraniczny jest zwolniony z podatku w Polsce. Jednakże dla ustalenia stawki podatku od pozostałego dochodu – osiągniętego w Polsce – stosuje się stawkę podatku właściwą dla całego dochodu, tj. łącznie z dochodem osiągniętym za granicą.

Taki sposób unikania podwójnego opodatkowania przewidują umowy zawarte z większością krajów europejskich, między innymi z Albanią, Cyprzem, Francją, Grecją, Niemcami, Portugalią, Szwecją, Wielką Brytanią i Włochami.

Przykład:

Załóżmy, że podatnik w 2010 r. osiągnął dochody z Niemiec w wysokości 79 000 zł i w Polsce w wysokości 40 000 zł (pomijamy składki na ubezpieczenia). Do dochodu podlegającego opodatkowaniu (czyli uzyskanego

w Polsce) stosujemy stopę procentową, która byłaby zastosowana, gdyby dochody niemieckie nie były zwolnione z podatku. Stopę wyliczamy następująco:

a) liczymy podatek od dochodów podlegających opodatkowaniu i zwolnionych, tj.: $40\,000\text{ zł} + 79\,000\text{ zł} = 119\,000\text{ zł}$, $(119\,000\text{ zł} - 85\,528\text{ zł}) \times 32\% + 14\,839,02\text{ zł} = 25\,550,06\text{ zł}$

b) podatek dzielimy przez sumę dochodów i mnożymy razy 100%: $25\,550,06\text{ zł} / 119\,000\text{ zł} \times 100\% = 21,47\%$ (stopę zaokrąglamy do dwóch miejsc po przecinku)

Do dochodu podlegającego opodatkowaniu stosujemy wyliczoną stopę procentową: $40\,000\text{ zł} \times 21,47\% = 8588\text{ zł}$ Podatek wyniesie więc 8588 zł.

Metoda odliczenia proporcjonalnego

Zastosowanie tej metody oznacza, że dochód osiągnięty za granicą podlega opodatkowaniu w Polsce, ale od należnego podatku odlicza się podatek zapłacony za granicą. Odliczenie to nie może jednak przekroczyć wysokości podatku przypadającego proporcjonalnie na dochód osiągnięty za granicą.

Metodę tę przewidują umowy zawarte między innymi z Belgią, Danią, Finlandią, Holandią, Rosją i Stanami Zjednoczonymi. W przypadku Danii i Finlandii podatek od dochodu osiągniętego w roku 2010 rozliczamy metodą odliczenia proporcjonalnego po raz ostatni. Dochody za rok 2011 już będziemy rozliczać metodą wyłączenia z progresją.

Przykład:

Podatnik w 2010 r. osiągnął następujące dochody: z Belgii w wysokości 79 000 zł i w Polsce w wysokości 40 000 zł (pomijamy składki na ubezpieczenia). Zakładamy, że podatek zapłacony za granicą wyniósł 7907 zł. Łączny dochód do opodatkowania (polski i belgijski) wyniesie więc 119 000 zł. Podatek należny:

a) liczymy podatek od łącznych dochodów, tj.: $40\,000\text{ zł} + 79\,000\text{ zł} = 119\,000\text{ zł}$, $(119\,000\text{ zł} - 85\,528\text{ zł}) \times 32\% + 14\,839,02\text{ zł} = 25\,550,06\text{ zł}$

b) od podatku odliczamy podatek zapłacony za granicą; odliczenie zagranicznego podatku nie może jednak przekroczyć tej części podatku, która proporcjonalnie przypada na dochód uzyskany w Belgii; dochód uzyskany w Belgii (79 000 zł) stanowi 66,39% dochodu podlegającego opodatkowaniu, tak więc odliczyć możemy maksymalnie kwotę: $25\,550,06\text{ zł} \times 66,39\% = 16\,962,68\text{ zł}$.

Ponieważ podatek zapłacony w Belgii wyniósł 7907 zł, możemy odliczyć go w całości: $25\,550,06\text{ zł} - 7907\text{ zł} = 17\,643,06\text{ zł}$ Podatek należny w Polsce wynosi więc (po zaokrągleniu do pełnych złotych) 17 643 zł.

Ulga abolicyjna

Zgodnie z ustawą o podatku dochodowym od osób fizycznych podatnik, który ma miejsce zamieszkania w Pol-

scie i uzyskuje dochody zagraniczne, do których nie stosuje się metody wyłączenia z progresją (czyli m.in. dochody, do których ma zastosowanie metoda proporcjonalnego odliczenia), może odliczyć od podatku dochodowego (pomniejszonego o kwotę składki ubezpieczenia zdrowotnego) kwotę stanowiącą różnicę między podatkiem obliczonym zgodnie z metodą proporcjonalnego odliczenia a kwotą podatku obliczoną przy zastosowaniu metody wyłączenia z progresją.

Zgodnie z art. 27g ust 3 ulgi abolicyjnej nie można zastosować, gdy dochody zagraniczne pochodzą z krajów i terytoriów wymienionych w rozporządzeniu o krajach i terytoriach stosujących szkodliwą konkurencję podatkową, czyli tzw. rajach podatkowych. Rozporządzenie wymienia 40 krajów i terytoriów – aktualna lista znajduje się na następnej stronie.

Marynarze zatrudnieni przez przedsiębiorstwa mające siedzibę lub miejsce faktycznego zarządu w tych krajach będą musieli zastosować metodę proporcjonalnego odliczenia bez możliwości skorzystania z ulgi abolicyjnej. Jednak z dużą dozą prawdopodobieństwa można stwierdzić, że pływanie pod banderą rajy podatkowego nie oznacza, że w tym kraju znajduje się miejsce faktycznego zarządu przedsiębiorstwa.

Przykład:

W powyższym przykładzie marynarz uzyskujący dochody z Belgii może pomniejszyć swój podatek o ulgę abolicyjną. Kwota ulgi abolicyjnej jest różnicą pomiędzy podatkiem wyliczonym przy zastosowaniu metody proporcjonalnego odliczenia a podatkiem wyliczonym przy zastosowaniu metody wyłączenia z progresją. W naszym przykładzie podatek wyliczony przy zastosowaniu metody wyłączenia z progresją wyniesie: Stopę wyliczamy następująco:

a) liczymy podatek od dochodów podlegających opodatkowaniu i zwolnionych, tj.: $40\,000\text{ zł} + 79\,000\text{ zł} = 119\,000\text{ zł}$, $(119\,000\text{ zł} - 85\,528\text{ zł}) \times 32\% + 14\,839,02\text{ zł} = 25\,550,06\text{ zł}$

b) podatek dzielimy przez sumę dochodów i mnożymy razy 100%: $25\,550,06\text{ zł} / 119\,000\text{ zł} \times 100\% = 21,47\%$ (stopę zaokrąglamy do dwóch miejsc po przecinku) Do dochodu podlegającego opodatkowaniu stosujemy wyliczoną stopę procentową: $40\,000\text{ zł} \times 21,47\% = 8588\text{ zł}$ Podatek wyniesie więc 8588 zł.

Różnica pomiędzy podatkiem wyliczonym przy zastosowaniu obu metod wynosi: $17\,643\text{ zł} - 8588\text{ zł} = 9055\text{ zł}$. Kwotę tę podatnik wykaże w poz. 37 załącznika PIT/O, a następnie przeniesie do poz. 180 zeznania PIT-36.

Jeżeli uzyskaliśmy wynagrodzenie za pracę w krajach, z którymi Polska zawarła umowy o unikaniu podwójnego opodatkowania, które przewidują metodę wyłączenia z progresją, oraz nie uzyskaliśmy dochodów podlegających opodatkowaniu w Polsce i nie mamy zamiaru korzystać z preferencyjnych sposobów rozliczeń podatku (wspólnie z małżonkiem, osoby samotnie wychowują-

ce dzieci), nie musimy składać zeznania rocznego. We wszystkich pozostałych przypadkach, uzyskując dochody z pracy wykonywanej za granicą mamy obowiązek składania zeznania PIT-36 wraz z załącznikiem PIT-ZG. W załączniku tym wykazujemy dochody z tytułu pracy za granicą oraz zapłacony za granicą podatek. Załącznik PIT-ZG wypełnia się dla każdego państwa uzyskania dochodu oddzielnie.

W przypadku wątpliwości warto zapytać w Krajowej Informacji Podatkowej: www.kip.gov.pl, tel. 801 055 055 lub 22 330 03 30, albo właściwym Urzędzie Skarbowym.

(opracowanie - Daria Stachowiak)

Uwaga! Niniejszy artykuł nie jest obowiązującą wykładnią podatkową, lecz zbiorem informacji opracowanych w celach poglądowych i tylko jako taki może być traktowany.

Krótko

Konwencja polsko-norweska a opodatkowanie pod banderą NIS

Od dnia 1 stycznia 2011 roku obowiązuje nowa Konwencja między Rzeczpospolitą Polską a Królestwem Norwegii w sprawie unikania podwójnego opodatkowania i zapobiegania uchylaniu się od opodatkowania w zakresie podatków od dochodów.

Zgodnie z umową polscy marynarze utrzymują dotychczasowe regulacje podatkowe – z wyjątkiem marynarzy pływających pod banderą NIS zamieszkałych w Polsce. Ich dochody mogą być opodatkowane wyłącznie w Polsce, co oznacza konieczność płacenia podatków wg stawek 18 i 32%, o tyle zmniejszy się zatem ich realny dochód. Około 4 tysięcy polskich marynarzy musi teraz wybrać, czy pozostać przy mniejszej pensji, czy szukać innej pracy.

Niektórzy armatorzy decydują się na przeflagowanie pewnej części swojej floty, jak w przypadku Seatrans z Bergen, który zatrudnia wielu Polaków na specjalistycznych statkach, jakimi są chemikaliowce. W tej chwili firmie nie udało się znaleźć i zrekrutować odpowiedniej liczby marynarzy o wysokich kwalifikacjach i doświadczeniu, zatem utrata polskich załóg byłaby dla armatora zbyt kosztowna.

Jednak jak wielu marynarzy utraci pracę pod banderą NIS w związku ze zmianą Konwencji, o tym przekonamy się w tym roku, bo już za rok 2011 dochody ich będą musiały być opodatkowane według nowych zasad.

(ds)

Niekorzystne podatkowo dla marynarzy „raje podatkowe”



foto – A. Czapla

1. Księstwo Andory
2. Anguilla - Terytorium Zamorskie Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej
3. Antigua i Barbuda
4. Aruba - Terytorium Królestwa Niderlandów
5. Wspólnota Bahamów
6. Królestwo Bahrajnu
7. Barbados
8. Belize
9. Bermudy - Terytorium Zamorskie Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej
10. Brytyjskie Wyspy Dziewicze - Terytorium Zamorskie Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej
11. Wyspy Cooka - Samorządne Terytorium Stowarzyszone z Nową Zelandią
12. Wspólnota Dominiki
13. Gibraltar - Terytorium Zamorskie Korony Brytyjskiej
14. Grenada
15. Guernsey/Sark/Alderney - Terytoria Zależne Korony Brytyjskiej
16. Hongkong - Specjalny Region Administracyjny Chińskiej Republiki Ludowej
17. Jersey - Terytorium Zależne Korony Brytyjskiej
18. Kajmany - Terytorium Zamorskie Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej
19. Republika Liberii
20. Księstwo Liechtensteinu
21. Makau - Specjalny Region Administracyjny Chińskiej Republiki Ludowej
22. Republika Malediwów
23. Wyspa Man - Terytorium Zależne Korony Brytyjskiej
24. Republika Wysp Marshalla
25. Republika Mauritiusu
26. Księstwo Monako
27. Montserrat - Terytorium Zamorskie Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej
28. Republika Nauru
29. Antyle Niderlandzkie - Terytorium Królestwa Niderlandów
30. Niue - Samorządne Terytorium Stowarzyszone z Nową Zelandią
31. Republika Panamy
32. Niezależne Państwo Samoa
33. Republika Seszeli
34. Federacja Sant Christopher i Nevis
35. Saint Lucia
36. Saint Vincent i Grenadyny
37. Królestwo Tonga
38. Turks i Caicos - Terytorium Zamorskie Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej
39. Wyspy Dziewicze Stanów Zjednoczonych - Terytorium Nieinkorporowane Stanów Zjednoczonych
40. Republika Vanuatu

Roszczenia

Szukasz problemów... mustruj pod białą-czerwoną!

Pan, nazwijmy go Jan, w sierpniu 2008 r. zamustrował na statek „Dąbie”^{*} pod polską banderą. Długo jednak nie nacieszył się pracą, gdyż po 3 tygodniach od zaokrętowania uległ wypadkowi. W Norwegii kapitan skierował go do lekarza, który wystawił stosowne dokumenty, stwierdzające „accident at work”, dał zwolnienie i zalecił kontynuację leczenia w kraju. Lekarz w Polsce przedłużył zwolnienie, a pan Jan dostarczył je firmie ABC Service^{*}, która skierowała go do pracy.

I czekał na wypłatę chorobowego. Czas mijał, a pan Jan cierpliwie czekał. Czekanie przedłużało się, monity u agenta nie pomagały, więc w marcu 2009 r. zwrócił się o pomoc do swojego związku, czyli do Organizacji Marynarzy Kontraktowych NSZZ „Solidarność”. Wówczas okazało się, że schodząc ze statku nie zabrał swojego kontraktu. OMK wystąpiła zatem do kierującego do pracy z prośbą o dostarczenie kontraktu. W odpowiedzi otrzymano informację, że firma ABC Service „jest czarterującym statkiem”, a „zatrudnianie leży w gestii właściciela – firmy X w Panamie”.

Statek „Dąbie” sprawdzono w rejestrze okrętowym i ponownie skierowano pismo do ABC Service zaznaczając, że zgodnie z odpisem z tego rejestru firma występuje jako armator, a ponadto zgodnie z zapisami Ustawy o pracy na morskich statkach handlowych „armatorem jest ten, kto uprawiając w swoim imieniu żeglugę statkiem własnym lub cudzym zatrudnia na nim pracowników.” W kolejnej odpowiedzi firma ABC Service podtrzymała swoje stanowisko: „nie jesteśmy podmiotem zatrudniającym załogi... i w tej sprawie należy kontaktować się z właścicielem”.

Po tej wymianie pism OMK zwróciła się do ABC Service z prośbą o wskazanie w firmie X w Panamie osoby odpowiedzialnej za zatrudnianie załóg. Po otrzymaniu tych informacji skierowano do Panamy pismo z prośbą o przekazanie kontraktu pana Jana i warunków jego zatrudnienia. Czas mijał, a żadna odpowiedź nie przychodziła. Poproszono więc firmę ABC o interwencję i w lipcu 2009 r. otrzymano od niej faks z danymi kontraktowymi pana Jana (stanowisko, okres zatrudnienia, zarobki) oraz zapisem, że podlega on prawu panamskiemu.

Wówczas przewodniczący OMK NSZZ „Solidarność”, Tymoteusz Listewnik, napisał do Urzędu Morskiego w Szczecinie prośbę o podanie warunków pracy na statku „Dąbie” – statku pod polską banderą. Urząd Morski odpisał, że właściwym urzędem do udzielenia powyższych informacji – ze względu na siedzibę terytorialną armatora i port macierzysty statku – jest urząd Morski w Gdyni (to w końcu armator jest w Panamie czy w Polsce?)

To samo pytanie skierowano więc do Inspektoratu Bezpieczeństwa Żeglugi Urzędu Morskiego w Gdyni. Pod koniec października 2009 r. Urząd Morski w Gdyni odpisał, że ta sprawa „(...) nie leży w kompetencjach tutejszego Urzędu (...)” i należy „(...) kontaktować się z Państwową Inspekcją Pracy (...)” Zgodnie więc z sugestią Urzędu Morskiego w Gdyni kolejne pismo powędrowało do Okręgowego Inspektora Pracy w Gdańsku.

W połowie listopada 2009 r. Państwowa Inspekcja Pracy przesłała odpowiedź, w której poinformowała, że przeprowadziła kontrolę w firmie ABC Service, w wyniku której ustalono, że jest ona czarterującym statkiem „Dąbie”, a właścicielem (i pracodawcą dla polskich marynarzy) jest firma w Panamie.

W ten sposób kółko się zamknęło. Nad statkiem powiewa „dumnie” biała-czerwona bandera, ale nikt w Polsce nie jest w stanie pomóc polskiemu marynarzowi w dochodzeniu jego roszczeń. I tak naprawdę nikogo to nie obchodzi. Wpisano go do polskiego rejestru okrętowego i tyle.

Firma w Panamie nie odpowiada na monity, pan Jan nie otrzymał wypłaty chorobowego, a żeby było jeszcze ciekawiej, to w końcowej części pisma Państwowej Inspekcji Pracy możemy przeczytać: „(...) instytucją pomocną przy dochodzeniu roszczeń wynikających z kontraktów zawartych z pracodawcami zagranicznymi może być Międzynarodowa Organizacja Transportowców (ITF), której przedstawiciele działają w Szczecinie – Inspektor ITF Andrzej Jaśkiewicz (...) i Gdańsku – Inspektor ITF Andrzej Kościk (...)”.

Pomijając fakt, że kpt. ż.w. Andrzej Jaśkiewicz od 7 lat nie jest już Inspektorem ITF, to tą uprzejmą radę można byłoby skwitować jednym zdaniem: piszcie sobie sami do siebie (OMK wchodzi w skład Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków, a inspektorzy ITF działają w ramach porozumienia pomiędzy KSMMiR a ITF) i nie zwracajcie nam głowy.

Gdyby nie fakt, że pan Jan nie otrzymał należnych mu pieniędzy i całkiem realna jest możliwość pojawienia się podobnych roszczeń w przyszłości – w końcu to nie jedyny statek pod polską banderą, który podlega obcemu prawu – cała ta kołomyja korespondencyjna mogłaby wydawać się śmieszna. Ale co będzie gdy – odpukać – ktoś w przyszłości ulegnie poważniejszemu wypadkowi i okaże się niezdolny do pracy?

(zarówno nazwa statku, jak i firmy kierującej, zostały zmienione)*

Barbara Kubach

Krytycznie o inicjatywie pracowników PŻM dotyczącej przekształceń własnościowych przedsiębiorstwa

Z inicjatywy dwudziestu osób zatrudnionych na różnych stanowiskach w przedsiębiorstwie państwowym Polska Żegluga Morska w Szczecinie – w tym również na stanowiskach kierowniczych – zarejestrowano w 2005 roku spółkę z ograniczoną odpowiedzialnością o nazwie Polskie Przedsiębiorstwo Żeglugowe. Spółka została zarejestrowana w Krajowym Rejestrze Sądowym. W preambule umowy tej spółki zapisano, że jest ona formułą akcjonariatu pracowniczego, który po podjęciu decyzji przez Ministra Skarbu Państwa o komercjalizacji i prywatyzacji PP PŻM będzie dążyć do przejęcia pakietu kontrolnego akcji PŻM tak, by cały majątek przedsiębiorstwa mógł pozostać pod pieczą najbardziej zainteresowanych dobrem przedsiębiorstwa.

Zgodnie z treścią umowy kapitał zakładowy spółki wynosi 50.000 zł i dzieli się na 100 równych i niepodzielnych udziałów o wartości 500 zł każdy, przy czym może on być podwyższony wkładem pieniężnym przez podwyższenie wartości istniejących udziałów lub ustanowienie nowych. Spółka działa na obszarze RP i poza jej granicami.

Zadziwiający jest zapis, że udziały w kapitale zakładowym spółki mogą być umarzane za zgodą wspólnika (umorzenie dobrowolne) albo bez zgody wspólnika (umorzenie przymusowe). Przy czym udział wspólnika może być umarzany bez jego zgody, jeżeli:

wspólnik przestał być zatrudniony w PP PŻM,

wspólnik działa na szkodę spółki lub podmiotów z Grupy PŻM.

W tym samym dokumencie określa się, że „Grupa PŻM” oznacza wszystkie podmioty powiązane kapitałowo bezpośrednio albo pośrednio z PP PŻM.

Nie trzeba chyba wyjaśniać, że takie regulacje spółki pracowniczey mogą doprowadzić do łatwego wyeliminowania ze spółki większości jej udziałowców, zwłaszcza niewygodnych pracowników PŻM, w celu opanowania jej przez „wybrańców”. Łatwo jest postawić zarzut, że działa na szkodę jednego z podmiotów Grupy PŻM (jest ich ok. 100 poza granicami RP), komuś kto o istnieniu takiego podmiotu nawet nie wie. Można też pozbyć się niewygodnego udziałowca poprzez zwolnienie go z PŻM, na przykład z powodu braku miejsca pracy lub utraty zdrowia niezbędnego do pracy na morzu.

Zadziwiające jest, że wśród założycieli takiej spółki jest również wiceprzewodniczący Komisji Zakładowej Związku, przewodniczący Rady Pracowniczej, a także przewodniczący Komitetu Obrony PŻM. Trudno jest przypuszczać, że nie są oni świadomi zapisów umowy spółki oraz wynikających z tego dla samych pracowników zagrożeń. Być może zostali oni wykorzystani dla uwiarygodnienia

spółki jako spółki pracowniczey oraz jako parawan, za którym ukryli się rzeczywisti jej inicjatorzy.

Na pozór wydaje się niemożliwym, aby taka spółka miała szansę przejęcia olbrzymiego majątku Grupy PŻM, bo skąd weźmie odpowiedni kapitał? Pracownicy PŻM nie posiadają takiej możliwości finansowej, a propozycja uzyskania przez spółkę odpowiednio wysokiego kredytu bankowego i gwarancji rządowych jest nierealna. Zrealizowanie celu, do jakiego powołana została ta spółka, czyli przejęcie pakietu kontrolnych akcji PŻM w Polsce, wydaje się utopią.

Nie bagatelizowałbym jednak możliwości działań, jakie ta spółka mogłaby podjąć za granicą. Każdy ze statków Grupy PŻM zarejestrowany jest w obcym państwie i jego bezpośrednim prawnym właścicielem rejestrowym jest osobna spółka spoza obszaru Rzeczypospolitej Polskiej. Kapitał założycielski takiej zagranicznej spółki jest niewielki, np. 5 000 USD, a wartość statku to kilkadziesiąt milionów USD. Wykupując udziały takiej spółki za małe pieniądze, można stać się właścicielem o wiele droższego statku. W Polsce taka transakcja jest niemożliwa, ale w krajach „bananowych” w praktyce tak. Nie wierzę, aby jej właścicielami stali się zwykli pracownicy PŻM, ale pod płaszczykiem spółki pracowniczey łatwiej jest ich uśpić i wykorzystać.

Uważam, że zamiast takiej inicjatywy pracowników, energię w obronie PŻM powinno skupić się na działaniach powrotu statków pod białą-czerwoną banderę. Moim zdaniem taki powinien być postawiony Rządowi, Parlamentowi i Kierownictwu PŻM konieczny do spełnienia warunek w obronie miejsc pracy i PŻM - polskich zakładów pracy. Bez opracowania skutecznej strategii działań w celu reaktywacji i istnienia polskiej floty pod polską banderą każda debata dotycząca modelu struktury własnościowej i organizacyjnej PŻM jest przedwczesna.

Niestety, przez wiele lat, pomimo wielu inicjatyw, nie widać szerszego wparcia dla takich działań. Kolejne ekipy rządowe, parlamentarzysty i politycy nie wypracowali żadnej strategii oprócz pustych haseł. Kierownictwa polskich armatorów – państwowych i prywatnych – bardziej interesuje działalność pod tanimi banderami, stąd również z ich strony, oprócz stwarzania pozorów, nie ma żadnego wsparcia lub działań zmierzających do rejestracji statków (zakładów pracy) w Polsce.

Być może moje uwagi ktoś znowu skomentuje jako działanie na szkodę PŻM i jego pracowników – dość często atakowano mnie w ten sposób, nawet publicznie, w obawie przed niewygodnymi pytaniami i rzeczową dyskusją.

Janusz Maciejewicz

Jaka jest polityka morska Rzeczypospolitej Polskiej?

Przed każdymi wyborami do parlamentu kandydaci na posłów i senatorów z nadmorskich regionów starają się uzyskać poparcie wyborców, zapewniając że będą aktywnie działać na rzecz rozwiązywania problemów i rozwoju gospodarki morskiej.



foto: D. Zwierzchowski

Po każdych wyborach i powołaniu Rządu organizowane są co jakiś czas pod patronatem odpowiedniego resortu konferencje i seminaria poświęcone gospodarce i polityce morskiej. Różni prelegenci i eksperci przedstawiają na nich swoje opracowania i propozycje, które są później niewykorzystywane lub zapomniane. Kolejne ekipy rządowe tworzą pełne frazesów nowe założenia polityki morskiej państwa, a trójstronny dialog traktują jak zło konieczne lub wykorzystują go do pozorowania konsultacji z partnerami społecznymi. Pomimo tych licznych konferencji oraz opracowań i też polska gospodarka morska ma się coraz gorzej.

Na straży jakiej to polskiej polityki morskiej więc stoją (stali) wybrani przez naród posłowie? Ano takiej, która doprowadziła do likwidacji polskiej morskiej floty handlowej, nie znajdując dotychczas żadnego rozwiązania, aby ją reaktywować. Polskie statki przeniesiono do ob-

cych państw, a na pozostałych kilku o polskiej przynależności zastosowano obce prawo pracy. W wyniku takiej polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej na żadnym z tych statków żaden polski marynarz nie jest zatrudniony przez polskich pracodawców, a praca podlega przepisom obcych państw.

Również takiej polityki morskiej państwa, która doprowadziła do upadku polskich stoczní i rozpoczęcia budowy statków w Polsce przez robotników z Korei Północnej w obozach pracy pod ścisłą kontrolą reżimowych „generałów”. Jak donosi „Kurier Szczeciński” z 2 marca br., Urząd Wojewódzki udzielił zgody na ich pracę w Szczecinie od początku 2011 roku – urząd pracy podlega Wojewodzie, który jest przedstawicielem Rządu RP.

Niektórzy twierdzą, że nie ma polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej. Moim zdaniem ona jest, tylko zamiast rozwoju skierowana jest na likwidację polskiej gospodarki morskiej.

Janusz Maciejewicz

Krótko

O Koreańczykach

Na terenie papierni w Skolwinie, która jest aktualnie w stanie upadłości, powstała przy użyciu prowizorycznego sprzętu mała stocznia. Nabrzeże nad Odrą zostało wykupione od syndyka przez Duńczyków, a od nich dzierżawi je obecnie spółka „Partner Stocznia” z Polic. Buduje tu statki dla holenderskiego armatora.

Przy budowie zatrudnieni zostali Koreańczycy z Korei Północnej – 37 pracowników. Mieszkają oni w warunkach daleko odbiegających od standardów hoteli robotniczych, w budynku, który dawniej był przychodnią przyzakładową. Pracują po 12 godzin na dobę na dwie zmiany – w dzień i w nocy, przez cały tydzień i niezależnie od warunków pogodowych. Ich zarobki pozostają tajemnicą, można się jednak domyślić, że – delikatnie mówiąc – nie są wygórowane. A dla polskich stoczniovców nie ma pracy w kraju...

Sprawa odbiła się echem w Internecie. Na jednym z forów ktoś zwraca uwagę na procedurę dość powszechnie stosowaną przez firmy – jeśli chcą zatrudnić obcokrajowców, muszą wykazać, że na stanowisko nie ma polskiego pracownika, zatem dają w gazecie ogłoszenie, proponując tak niską stawkę, że nikt się nie zgłasza. I gotowe. W ten sposób mamy spore bezrobocie, a potencjalne miejsca pracy zajmują nam egzotyczni pracownicy.

(ds)

Rozważania OMK na temat sytuacji POL-NIS i nie tylko

Dnia 1 marca 2011 roku Stowarzyszenie Armatorów Norweskich ponownie zwróciło się do polskiego ZUS z prośbą o podjęcie działań, mających na celu przedłużenie umowy pomiędzy Polską i Norwegią, dotyczącej przeniesienia obowiązku ubezpieczeniowego dla polskich marynarzy pracujących na statkach NIS z Norwegii do Polski. Norwescy armatorzy zapewnili ze swojej strony, że norweskie ministerstwo pracy nie wyraża sprzeciwu wobec ponownego przedłużenia umowy. Z naszych wiadomości wynika, iż strona polska w ostatnim czasie też zmienia swoje nastawienie wobec sytuacji związanej z WNORem i jest skłonna przedłużyć umowę. Administracja rządowa konsultowała się w tej sprawie ze Związkami Zawodowymi, które z kolei po konsultacjach wewnętrznych też nie wyrażają sprzeciwu.

Niestety, analizując działania naszej administracji rządowej wobec polskich marynarzy pracujących na statkach bandery NIS, można pokusić się o stwierdzenie, iż mogą one przypominać celowe działania mające na celu pozabawienie nas miejsc pracy na statkach drugiego rejestru norweskiego.

Podczas podpisywania umowy POL-NIS na rok 2010 strona polska dodała zapis o braku możliwości jej kolejnego przedłużenia. Nawet jeżeli nie było zamiaru jej przedłużania, to naszym zdaniem dodawanie takiego zapisu było zbędne i wielce nierozsądne. Ten zapis dał wyraźny sygnał armatorom, iż czas na zmianę polskich marynarzy na inną nację. Armator, jak każdy inny pracodawca, skrupulatnie przelicza koszty pracownicze. Pracodawcy krajowi są zobowiązani przepisami krajowymi, lecz armatorzy na globalnym runku pracy poruszają się jak ryby w wodzie i wobec braku regulacji na statkach wygodnych bander lub drugich rejestrów, na których celowo zaniżono standardy pracy, mogą dobierać narodowości na swoich jednostkach, spoglądając jedynie na słupki w księgowości.

Pomimo starań Związku, nic nie robiono, aby zabezpieczyć miejsca pracy polskich marynarzy na statkach NIS. Gdyby nawet pozostawiono nas „na pastwę losu”, to nie byłoby tak źle. Polacy wypracowali sobie całkiem dobrą opinię u norweskich armatorów. Jednak przy przedłużaniu poprzedniej umowy dotyczącej ubezpieczeń społecznych naszej administracji „coś umknęło” i obciążono nas dodatkowo podatkiem dochodowym. Zatem podsumowując – od 1 stycznia 2011 roku koszty pracy wzrosły nagle o blisko 40%.

Jaki wynik? Polscy marynarze stracili miejsca pracy na rzecz innych nacji już w drugiej połowie roku 2010. Nieliczna część armatorów wyflagowała statki z NIS pod tanią banderę. Jeszcze mniejsza część armatorów zaczęła ubezpieczać polskich marynarzy w norweskim systemie

ubezpieczeń społecznych. Do tego wszystkiego całe zamieszanie z ubezpieczeniami społecznymi odbywało się w czasie ogólnoswiatowego kryzysu gospodarczego.

Tak wygląda dzisiejsza sytuacja. Gorszego scenariusza nie można było wybrać. Szerszy przegląd tego, co się działo, można znaleźć we wcześniejszych wiadomościach na stronie OMK NSZZ „Solidarność” (www.omk.org.pl). Działania Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność” doprowadziły w Senacie do nielicznej tylko przewagi głosów nad nową konwencją w sprawie podwójnego opodatkowania, po tym jak w Sejmie przeszła ona jednogłośnie. Wszystko w kierunku uporządkowania sytuacji i zachowania miejsc pracy na statkach bandery NIS. W tym miejscu należy zaznaczyć, iż Związek jest za jak najlepszym systemem ubezpieczeń społecznych, natomiast sprzeciwia się lekkomyślnym decyzjom bez analizy rynku oraz braku konsultacji decyzji z zainteresowanymi grupami społecznymi.

Czy Związek mógł zrobić więcej? TAK. Dlaczego nie udało się? Zabrakło siły przebiccia i skuteczności. Taka odpowiedź przychodzi mi do głowy jako Przewodniczącemu OMK NSZZ „Solidarność”. Na szczęście skuteczność i siłę przebiccia można poprawić. Skuteczność poprzez lepsze przygotowanie, zaplanowanie działań i konsekwencję. A siłę przebiccia poprzez moc leżącą w grupie – w członkach Związku, których łączy pewna idea. Są ludzie, którzy w to wierzą, ale potrzebują większego wsparcia, na które liczą.

Teraz pytanie do czytelników. Ilu z nas jest zdeterminowanych do czynnego przeciwstawienia się temu, co się dzieje? Zamanifestowania naszych racji i żądań?

Jestem pewien, że jeśli nic nie zrobimy, z każdym rokiem będzie nam coraz ciężiej. Zapraszam marynarzy dołączenia sił w OMK NSZZ „Solidarność” i do aktywnego działania na rzecz naszej przyszłości.

Tymoteusz Listewnik
Przewodniczący OMK NSZZ Solidarność
www.omk.org.pl

UWAGA

W trakcie składania biuletynu do druku otrzymaliśmy wiadomość, że w pierwszych dniach kwietnia br. ZUS przesłał do strony norweskiej wniosek/zgodę o przedłużenie na kolejne trzy lata porozumienia polsko-norweskiego (dotychczasowe obowiązywało do końca 2010 r.) dotyczącego ubezpieczeń polskich marynarzy pracujących na statkach NIS.

(jm)

Wzrasta atrakcyjność polskiej bandery?!

W styczniu br. na stronie serwisu internetowego Ministerstwa Infrastruktury pojawiła się informacja pod hasłem „Wzrasta atrakcyjność polskiej bandery”. Z tekstu zamieszczonego pod tym hasłem wynika, że Ministerstwo doszło do takiego wniosku, ponieważ statki pływające pod polską banderą mogą być klasyfikowane jako statki o niskim profilu ryzyka.

Z dokumentacji i informacji, jakie posiada Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”, wynika że:

- Na prawie wszystkich (obecnie już tylko kilku) morskich statkach handlowych pod biało-czerwoną banderą pracodawcy nie płacą składek na ubezpieczenia społeczne za zatrudnionych na nich polskich marynarzy.
- Na żadnym z tych statków nie obowiązują polskie przepisy dotyczące praw pracowniczych marynarzy.
- Państwowa Inspekcja Pracy nie jest uprawniona lub nie jest w stanie skontrolować warunków

pracy i bezpieczeństwa pracy marynarzy na tych statkach.

- Inspektorzy ZUS nie są w stanie zmusić pracodawcy do uiszczenia składek ubezpieczeniowych za marynarzy na tych statkach.
- Żadna instytucja państwowa nie jest w stanie pomóc marynarzowi w dochodzeniu jego roszczeń wobec nieuczciwego pracodawcy z tych statków.

Dotychczas strona rządowa i strona polskich armatorów/pracodawców, pomimo wniosków strony pracowników/marynarzy, nie chce rozwiązać tych problemów w ramach trójstronnego dialogu sektorowego.

Dla kogo więc wzrasta atrakcyjność polskiej bandery?! Takie warunki do uprawiania żeglugi na statkach pod biało-czerwoną banderą są atrakcyjne z pewnością dla każdego armatora i pracodawcy, ale nie dla polskiego marynarza. Czy o stworzenie takiej polskiej floty zabiega Ministerstwo Infrastruktury, pisząc że wzrasta atrakcyjność biało-czerwonej bandery?...

Janusz Maciejewicz

XXX rocznica pierwszej transmisji Mszy Świętej „Dla tych co na morzu”

Ludzie morza to specyficzna grupa, ich życie toczy się między niebem a falą. Z racji wykonywanego zawodu są często pozbawieni możliwości uczestniczenia w niedzielnej Mszy Świętej, jak również udziału w innych praktykach religijnych. Podczas zrywu „Solidarności” w latach 80-tych jednym z postulatów było żądanie udostępnienia środków masowego przekazu dla wszystkich wyznań, w tym przywrócenie transmisji niedzielnej Mszy Świętej, wcześniej nadawanej przez Polskie Radio na falach długich z Warszawy, słuchanej przez marynarzy przebywających na statkach.

Ludzie morza, obecnie już pełniący wachtę u Pana, w osobach ks. biskupa sufragana Kazimierza Kluza z Gdańska, duszpasterza ludzi morza o. Józefa Kroka z Gdyni, kapitana ż.w. Bolesława Hutery, Jana Ryłko radiooficera oraz innych członków „Solidarności”, napotykając na różne trudności i przykrości, usilnie i stanowczo ubiegali się u władz państwowych w Warszawie i w Gdańsku o zrealizowanie tego postulatu. W końcu z radością przyjęli wiadomość o spełnieniu ich życzenia.

Ówczesny ks. biskup ordynariusz Lech Kaczmarek, wraz z sufraganiem ks. biskupem Kazimierzem Kluzem, poświęcili wiele czasu, aby wybrać odpowiednią świątynię, która odpowiadałaby warunkom do sprawowania liturgii i była przystosowana technicznie do nadawania transmisji. Wreszcie dnia 3 maja 1981 roku, po trudnych i żmudnych przygotowaniach, z kościoła św. Elżbiety w Gdańsku rozpoczęto transmisję Mszy Świętej „Dla tych co na morzu”, która jest przekazywana nieprzerwanie do tej pory.

Radio Gdańsk zapewnia realizację dźwięku oraz przekaz w V programie Polskiego Radia Polonia w sobotę o godz. 23.10, natomiast Radio Plus przeprowadza retransmisję w niedzielę o godzinie 17.30, także drogą satelitarną poprzez satelitę Entersat. Ks. kanclerz infulat Stanisław Zięba czuwa nad oprawą muzyczną, zapraszając chóry kościelne. Wielokrotnie liturgię odprawiał Krajowy Promotor Ludzi Morza, ks. biskup Tadeusz Gocłowski, a po przejściu na emeryturę swoje obowiązki przekazał ks. biskupowi Ryszardowi Kasynie. Księża Palotyni, jako duszpasterze tej świątyni, z wielkim zaangażowaniem służą wszystkim rodzinom ludzi morza. Nad całokształtem Duszpasterstwa Ludzi Morza czuwa o. Edward Pracz w Ośrodku Stella Maris w Gdyni przy kościele Matki Boskiej Nieustającej Pomocy i św. Piotra Rybaka.

Zainteresowanych zapraszamy do uczestnictwa w niedzielnej Mszy Świętej „Dla tych co na morzu” oraz życzymy dobrego odbioru.

Joanna Ryłko

ZAPAMIĘTAJ

NSZZ „Solidarność” jest związkiem otwartym

**Praca w systemie kontraktowym nie pozbawia Cię
prawa do wstąpienia do naszego związku**

ADRESY

KRAJOWA SEKCJA MORSKA MARYNARZY I RYBAKÓW NSZZ „SOLIDARNOŚĆ”

Siedziba główna

ul. Szarotki 8

70-604 SZCZECIN

tel. 91 422 3311

fax 91 422 2900

e-mail: szczecin@nms.org.pl

www.solidarnosc.nms.org.pl

Oddział w Gdyni

ul. Śląska 49A

81-310 GDYNIA

tel. 58 621 8173

tel./fax 58 621 8543

e-mail: gdynia@nms.org.pl

Biuro terenowe

w Świnoujściu

„Dom Marynarza”

ul. Fińska 2 (wejście od Duńskiej)

72-600 ŚWINOUJŚCIE

tel. 91 322 6128

tel. kom. 502 373 761

e-mail: fisheries@nms.org.pl

ORGANIZACJE ZAKŁADOWE I MIĘDZYZAKŁADOWE

**MKZ NSZZ „S” ORGANIZA-
CJA MIĘDZYZAKŁADOWA
MARYNARZY I RYBAKÓW**

ul. Śląska 49A

81-310 GDYNIA

tel. 58 621 8541

fax 58 661 2035

e-mail: marynarz@nms.org.pl

www.marynarz.org.pl

MKZ NSZZ „S” PŻM

pl. Rodła 8

70-419 SZCZECIN

tel. Przewodniczący 91 359 4085

tel. Sekretariat 91 359 4078

91 359 4079

tel./fax 91 359 4084

e-mail: pzmsolidarnosc@neostrada.pl

MKZ NSZZ „S” „DALMOR”

ul. Hryniewickiego 10

81-340 GDYNIA

tel. 58 627 6264

fax 58 620 1845

e-mail:

solidarnosc.dalmor@gmail.com

MKZ NSZZ „S” PŻB S.A.

ul. Portowa 41

78-100 KOŁOBRZEG

tel. 94 355 2204

tel./fax 94 352 8258

e-mail: kolobrzeg@nms.org.pl

**MKZ NSZZ „S”
MORSKICH SŁUŻB
I PRZEDSIĘBIORSTW
RATOWNICZYCH**

ul. Hryniewickiego 10

81-340 GDYNIA

tel. 58 660 7647

fax 58 660 7648

tel.kom. 609 476 400

KZ NSZZ „S”

**PRZEDSIĘBIORSTWO
ROBÓT CZERPALNYCH
I PODWODNYCH**

ul. Przetoczna 66

80-702 GDAŃSK

tel. 58 304 3882

tel. 58 304 3883 w. 237

fax 58 304 3814

**MKZ NSZZ „S” „OMK”
ORGANIZACJA
MARYNARZY
KONTRAKTOWYCH**

ul. Szarotki 8

70-604 SZCZECIN

tel. 91 422 3311

fax 91 422 2900

e-mail: biuro@nms.org.pl

www.omk.org.pl

INSPEKTORZY ITF

ADAM MAZURKIEWICZ

ul. Szarotki 8

70-604 SZCZECIN

tel./fax 91 423 9330

tel. 91 423 9707

tel. kom. 501 539 329

e-mail:

adam_mazurkiewicz@nms.org.pl

ANDRZEJ KOŚCIK

ul. Śląska 49A

81-310 GDYNIA

tel./fax 58 661 6053

tel. 58 661 6096

tel. kom. 602 233 619

e-mail:

koscik_andrzej@nms.org.pl

Statek w strefie zagrożenia atakami pirackimi

Foto: Piotr Nowicki

