



BIULETYN MORSKI

Kwartalnik Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „SOLIDARNOŚĆ”

NR 3 (65) LIPIEC-SIERPIEŃ-WRZESIEŃ 2012

ISSN 1426-1006



*Motto życiowe i pożyteczne:
„Wszelkie niezadowolenie z tego, czego nam brak,
płyynie z braku wdzięczności za to, co posiadamy”*

Daniel Dafoe

SPIS TREŚCI

Bałtycki Tydzień Akcji ETF/ITF	3
Drugie konsultacje społeczne w sprawie projektu rozporządzenia dotyczącego wykształcenia i kwalifikacji zawodowych marynarzy	5
SERWIS PODATKOWY	7
Praca dla marynarzy	9
Piękno życia	10
Akcja charytatywna	12
Z życia Marynarskiego	13
Marynarze płacą cenę za piractwo ..	16
PORADY DLA MARYNARZY	17
Propozycja zmian w Rozporządzeniu w sprawie szczegółowych warunków i sposobu wykonywania zadań poszukiwania i ratowania życia na morzu przez Morską Służbę Poszukiwania i Ratownictwa	20
Domy Marynarza	21
Ośrodki Marynarskie	21
32. rocznica NSZZ „Solidarność” oraz podpisania Porozumień Sierpniowych	22
4. Rocznic manifestacji w Brukseli w obronie istnienia nieistniejącej już Stoczni	22
Porozumienie pomiędzy Norwegią a Polską w sprawie ubezpieczenia społecznego Marynarzy	23
WIADOMOŚCI	24
Okiem żony marynarza z burty statku	26
Kwadratura koła	28
Humor na dobry dzień	29
Krzyżówka	30

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 28 września 2012 roku

Zdjęcie: Maciej Pokusa

Od Redakcji

Oddajemy w Państwa posiadanie następne wydanie Biuletynu Morskiego, z przekonaniem, że artykuły w nim zawarte będą na tyle ciekawe, że przeczytacie je z dużym zainteresowaniem. Mamy również nadzieję, że część z nich pomoże Państwu w pracy.

„Biuletyn Morski” tworzony jest z myślą o nas i dla nas – Marynarzach należących do struktury Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków i o naszych rodzinach Marynarskich, dlatego prosimy o włączenie się do tworzenia naszego wspólnego kwartalnika. Czekamy na ciekawe teksty, zdjęcia, opisy zdarzeń, wspomnienia...

W tym wydaniu zamieściliśmy informację o Bałtyckim Tygodniu Akcji ETF/ITF Krajowego Koordynatora Bałtyckiego Tygodnia Akcji ETF Inspektora ITF Andrzeja Kościka.

Polecamy również Państwu lekturę aktualności związanych z aktami prawnymi w zakresie ubezpieczeń, podatków, wykształcenia i kwalifikacji zawodowych Marynarzy.

Umieściliśmy też w naszym kwartalniku wstrząsającą relację Marynarza z Organizacji Marynarzy Kontraktowych, który przeżył w lipcu katastrofę statku „MSC „Flaminia”.

Zachęcamy również do przeczytania cyklicznej rubryki porad dla Marynarzy, w której zamieściliśmy informację o konieczności sprawdzenia statku przed zamustrowaniem, o wcześniejszych emeryturach dla Marynarzy oraz o towarach, jakie można przewieźć bez cła z krajów spoza Unii Europejskiej.

Ponadto, z uwagi na niesamowitą osobowość i dojrzałość naszego najmłodszego zdobywcę biegunów i polarnika Jaśka Meli, przytoczyliśmy wywiad, przeprowadzony przez Romana Anusiewicza, który został opublikowany w Magazynie Lady's Club nr 19/2012. Opublikowaliśmy ten tekst, ponieważ przesłanie wypowiedzi pozwala na chwilę zatrzymać nasz bieg po uludę i zastanowić się, co w życiu jest tak naprawdę istotne, bez względu na wykonywany zawód. I tego „zatrzymania” sobie i Wam serdecznie życzymy.

Kilka słów poświęciliśmy obchodom podpisania Porozumień Sierpniowych pod nieistniejącą już bramą Stoczni...i słów kilka o „obronie” stocznie sprzed czterech lat.

Dla dobrego nastroju polecamy cykliczny felieton „Listy do Bosia” oddający realia naszej pracy oraz kolejny felieton żony marynarza „Okiem żony z burty statku”

Ponadto znajdziecie Państwo na ostatniej stronie Krzyżówkę do rozwiązania. Rozwiązanie krzyżówki w postaci tekstu aforyzmu, prosimy przesyłać e-mailem na adres biuro@nms.org.pl lub listownie na adres redakcji do dnia 30/09/2012 r. z podaniem imienia, nazwiska oraz adresu zamieszkania.

Dla pierwszych 20 osób, którzy nadesłali 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.

Redakcja Biuletynu Morskiego

Bożena Szmajdzińska

WAŻNE

Informujemy o możliwości 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 e-mailową prosimy wysłać na adres: biuro@nms.org.pl

Bałtycki Tydzień Akcji ETF/ITF

Podczas tegorocznego posiedzenia Komitetu Bałtyckiego Sekcji Transportu Morskiego ETF podjęto decyzję, iż w dniach od 03 do 07 września 2012 r. odbędzie się Bałtycki Tydzień Akcji obejmujący swoim zasięgiem porty krajów Bałtyckich i Norwegię.

W tym roku centrum koordynacyjne Tygodnia Akcji znajdowało się w Hamburgu/Bremenhaven w Niemczech. Krajowym koordynatorem tego przedsięwzięcia jest Inspektor ITF Andrzej Kościk, a koordynatorem Bałtyckiego Tygodnia Akcji w portach Szczecin/Świnoujście Inspektor ITF Adam Mazurkiewicz.



(FOC) oznacza pozbawienie ich podstawowych praw i przywilejów pracowniczych oraz powoduje rozluźnienie tradycyjnych więzi z krajowymi związkami zawodowymi. Niestety, nawet zatrudnienie pod banderami narodowymi nie stanowi już żadnej gwarancji zachowania narodowych standardów zatrudnienia. System FOC spowodował zaciemnienie i zagmatwanie systemu zatrudnienia Marynarzy. Zarząd techniczny i załogowy



Poniżej informacja Krajowego Koordynatora Bałtyckiego Tygodnia Akcji Andrzeja Kościka.

W tygodniu kampanii uczestniczyły wszystkie afiliowane w ETF i ITF (Międzynarodowa Federacja Transportowców) związki zawodowe portowców i marynarzy. Nasze cele i działania nie uległy zasadniczej zmianie. Nadal podkreślamy współczesne zagrożenia związane bezpośrednio z postępującą globalizacją naszego sektora gospodarki. Dla Marynarzy system tanich bander

jest przekazywany osobnym podmiotom, jeszcze inne firmy zajmują się zarządzaniem komercyjnym. W tej sytuacji trudno pokrzywdzonemu dochodzić swoich słusznych roszczeń. Trwa kampania przeciwko systemowi FOC, prowadzona przez ITF, zmierzająca w wymiarze dalekosiężnym do powrotu floty światowej pod bandery narodowe oraz do objęcia statków FOC akceptowanymi układami zbiorowymi. Nasza aktywność wymaga solidarności związków zawodowych Marynarzy i Portowców. Związki zawodowe portowców zmagają się z nie mniejszymi zagrożeniami. Wielonarodowa Globalna Sieć Terminali ma w swoim posiadaniu 50% światowych terminali portowych. W wielu strategicznych miejscach





świata właściele uniemożliwiają zorganizowanie portowców w związki zawodowe, często stosując różne formy zastraszania pracowników. Tam, gdzie nie funkcjonują związki zawodowe, warunki pracy (w tym socjalne, BHP) i płacy odbiegają od akceptowalnych standardów. W pogoni za zyskiem właściele terminali odchodzą od stałych umów o pracę na rzecz pracowników dorywczych. Te zjawiska stają się coraz bardziej powszechne również w polskich portach i wymagają zdecydowanej i skoordynowanej odpowiedzi. Stąd w roku 2006 ITF rozpoczęła nową kampanię – przeciwko wygodnym portom (POC), w których stosuje się wyzysk i zastraszanie. W tej kampanii związki zawodowe portowców mogą liczyć na pełne wsparcie i solidarność ze strony organizacji Marynarzy. Kampania przeciwko wygodnym portom skupia się na siedmiu podstawowych obszarach: konkurencja, prywatyzacja, prawa związkowe, zabezpieczenie



miejsz pracy, komercjalizacja, praca dorywcza, bezpieczeństwo i higiena pracy.

Kolejnym wspólnym zagrożeniem marynarzy i portowców jest wykonywanie przeładunków przez załogi

statków. Pomimo upadku w Parlamencie Europejskim projektu tzw. Pakietu Portowego liberalizującego usługi portowe, część jego zapisów nieformalnie przenika do europejskich portów tylnymi drzwiami. Należy podkreślić, że w większości portów europejskich prace przeładunkowe historycznie i tradycyjnie należą do portowców. Marynarze nie posiadają wystarczających kompetencji do wykonywania tych prac, z reguły nie otrzymują za nie wynagrodzenia i są do ich wykonania zmuszani przez pracodawców kosztem przysługującego im czasu wypoczynku. Jest wiele udokumentowanych przykładów wypadków oraz pogorszenia bezpieczeństwa żeglugi z powodu nieprofesjonalnego zamocowania ładunku. Dlatego starania o akceptowane przez ITF układy zbiorowe dla marynarzy, gdzie funkcjonuje tzw. klauzula dokerska, w coraz większym stopniu angażują związki zawodowe portowców, które w ten sposób bronią miejsc pracy. Praktyki samo-przeładunku prowadzą również do zmniejszenia konkurencyjności portowych firm przeładunkowych, ogra-



niczają zakres zleczanych prac i w konsekwencji prowadzą do zwolnień wśród pracowników. W dniach 3 – 7 września dokonaliśmy wspólnego przeglądu sytuacji w portach bałtyckich w celu zapobieżenia nieuczciwej konkurencji oraz poprawy warunków zatrudnienia marynarzy jak i portowców. W polskich portach w tygodniu kampanii wzięli udział: Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”, Krajowa Sekcja Portów Morskich NSZZ „Solidarność”, Ogólnopolski Związek Zawodowy Oficerów i Marynarzy oraz Federacja Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków.

Polscy Inspektorzy ITF wspomagani przez wolontariuszy z w/w organizacji sprawdzali warunki pracy marynarzy i portowców oraz zachęcali załogi statków i pracowników portowych do wstępowania w szeregi afiliowanych w ITF związków zawodowych.

Andrzej Kościak

Krajowy Koordynator

Bałtyckiego Tygodnia Kampanii w Polsce Inspektor ITF

Zdjęcia: Maciej Pokusa.

Na zdjęciach: Inspektor ITF: Adam Mazurkiewicz wraz z wolontariuszami podczas inspekcji statków w portach Szczecin-Swinoujście.

Drugie konsultacje społeczne w sprawie projektu rozporządzenia dotyczącego wykształcenia i kwalifikacji zawodowych marynarzy

Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ Solidarność otrzymała w ramach konsultacji społecznych nowy projekt Rozporządzenia w sprawie kwalifikacji morskich z dnia 11 czerwca 2012 z prośbą o przedstawienie swojej opinii. Z przyjemnością przyjęliśmy do wiadomości, iż spora część z naszych uwag została uwzględniona, w tym zniesiono propozycję obowiązkowego posiadania przeszkolenia w zakresie ECDIS oraz zarządzania statkiem (nautycznego oraz w siłowni okrętowej) dla wszystkich oficerów odnawiających, bądź ubiegających się o dyplomy morskie. We wcześniejszych aktualnościach zamieściliśmy propozycję nowego Rozporządzenia. Tak więc zapraszamy do zapoznania się ze wszystkimi zmianami.

Niestety tylko częściowo została uwzględniona nasza uwaga dotycząca propozycji rządowej uniemożliwiającej odnawianie dyplomów morskich oficerom pokładowym i maszynowym pracującym na platformach wiertniczych z własnym napędem.

W związku z powyższym Sekcja wystąpiła do Ministerstwa Infrastruktury z uwagami które zamieszczamy poniżej.

Tymoteusz Listewnik

Szczecin 26.06.2012

Ministerstwo transportu
Budownictwa i Gospodarki Morskiej
Departament transportu Morskiego
i Bezpieczeństwa Żeglugi

Szanowni Państwo,

W nawiązaniu do procesu konsultacyjnego z przyjemnością odnotowaliśmy, iż większość naszych uwag do projektu rozporządzenia w sprawie wykształcenia i kwalifikacji zawodowych marynarzy z dnia 27.02.2012 została uznana przez Ministerstwo.

Po zapoznaniu się z nowym projektem rozporządzenia z dnia 11.06.2012 zauważyliśmy, iż pozostała do wyjaśnienia jeszcze jedna bardzo istotna kwestia związana z odnawianiem dyplomów morskich.

Obecny projekt rozporządzenia dyskwalifikuje Polaków z pracy na platformach wiertniczych posiadających własny napęd. Tego typu jednostki są objęte postanowieniami Konwencji STCW i pracownicy począwszy od marynarzy pracujących w dziale pomocniczym do osób sprawujących obowiązki kapitana muszą posiadać dyplomy morskie wydane zgodnie z postanowieniami tej konwencji.

W obliczu obecnej propozycji która uniemożliwia marynarzom i oficerom z działu pokładowego odnawiania dyplomów morskich w przypadku wykonywania pracy jedynie na platformie z własnym napędem eliminuje nas z pracy w tym sektorze. Armatorzy nie będą zatrudniać wykwalifikowanych polskich oficerów wiedząc z góry iż po 2 latach pracy będą musieli z niej odejść aby utrzymać swój dyplom.

Polska nie posiada dużego doświadczenia w tym sektorze morskim i dlatego proponujemy aby skorzystać w kilkudziesięcioletniego doświadczenia Królestwa Norwegii posiadającego takie same zobowiązania konwencyjne jak Polska o czym piszemy poniżej.

Polska, posiadająca znaczną liczbę wysoko wykwalifikowaną kadrę morską która znalazła uznanie u armatorów offshorowych, ma obowiązek zapewnić swoim obywatelom możliwość kontynuowania pracy, tym bardziej iż nie ma przesłanek konwencyjnych ani unijnych do ograniczeń ujętych w obecnej wersji rozporządzenia.

Poniżej przedstawiamy nasze uzasadnienie na podstawie którego zwracamy się z wnioskiem o:

Wykreślenie ostatniej części zdania powodujących nie-
możliwość odnowienia dyplomu morskiego.

§ 79

1. Praktykę pływania na ruchomych platformach wiertniczych z własnym napędem zalicza się w stosunku 3 1 miesiące pływania za 2 1 miesiące wymaganej praktyki oraz w ilości nie większej niż 1/2 okresu praktyki wymaganej do uzyskania danego dyplomu w dziale pokładowym.

2. Zaliczenia praktyki pływania na platformach wiertniczych z własnym napędem w systemie 1 miesiąc pływania za 1 miesiąc praktyki, jeżeli wpisy w książeczce żeglarskiej zawierają wyłączny pobyt marynarza na platformie w morzu.

UZASADNIENIE:

Rozdział V Kodeksu STCW Sekcja B-V/d (uwzględniającego zmiany z Manili) zawierają wytyczne dotyczące zastosowania konwencji STCW między innymi do platform wiertniczych z własnym napędem.

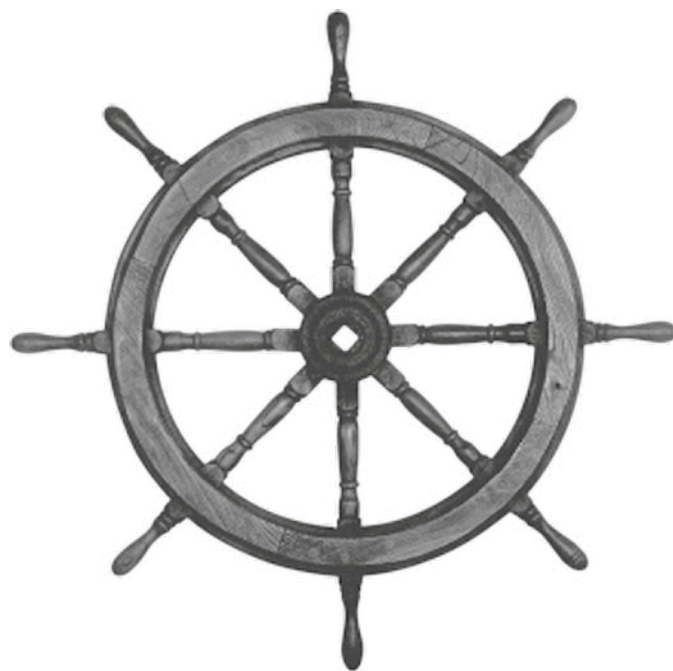
W punkcie nr 1 wskazano, iż konwencja ma zastosowanie do tego typu jednostek oraz, iż taka jednostka powinna posiadać certyfikat określający minimalny skład załogi.

W takich dokumentach wskazane są wymagania dla załogi maszynowej jak i pokładowej do posiadania odpowiednich dyplomów morskich.

Oficerowie z działu pokładowego na tego typu jednostkach są zaangażowani w takie same czynności jak oficerowie pracujący na statkach handlowych czyli:

1. pełnią wachtę nawigacyjną przez przynajmniej 12 godzin dziennie w oparciu między innymi o systemy radarowe, ARPA, ECDIS oraz AIS,
2. prowadzą nawigację i utrzymują jednostkę w pozycji przy wykorzystaniu zaawansowanych urządzeń określających pozycję, kurs, prędkość itp. jak i w oparciu o przeprowadzone analizy warunków pogodowych,
3. wykonują skomplikowane operacje balastowe,
4. przygotowują i zatwierdzają plany podróży morskich,
5. koordynują i sprawują nadzór nad operacjami załadunkowo – rozładunkowymi w tym także ładunków niebezpiecznych,
6. prowadzą obliczenia statecznościowe,
7. prowadzą nasłuch radiowy oraz komunikację wymagającą posiadanie świadectwa operatora GMDSS,
8. manewrują platformą wiertniczą,
9. przeprowadzają inspekcję przestrzeni balastowych i ładunkowych oraz nadzorują ich odpowiednią konserwację,
10. nadzorują wszelkie sprawy związane ze środkami ratunkowymi, ratowniczymi, ochrony przeciwpożarowe jak i utrzymują je w należytym stanie,
11. organizują i biorą udział we wszelkiego rodzaju ćwiczeniach związanych z bezpieczeństwem na statku, awariami czy też ochroną środowiska naturalnego,
12. biorą udział w przygotowaniu jednostek do okresowych przeglądów,
13. nadzorują sprawy związane z ochroną jednostek w zakresie kodeksu ISPS,
14. spełniają wszelkie inne postanowienia konwencji STCW w zakresie standardów dotyczących certyfikacji i trzymania wacht obowiązujących oficerów pokładowych ze statków handlowych.

Warto przytoczyć w tym miejscu przepisy kraju posiadającego ponad 30 letnie doświadczenie w eksploatacji platform wiertniczych. Mowa tutaj o Królestwie Norwegii i rozporządzeniu nr 687 z 9 maja 2003 roku wraz z późniejszymi aktualizacjami w sprawach wymogów kwalifikacyjnych i wydawania certyfikatów dla personelu pracującego



na statkach handlowych, rybackich oraz niestacjonarnych jednostkach offshorowych (do których zaliczane są platformy wiertnicze niezależnie od tego czy posiadają napęd czy też nie) o przynależności norweskiej.

Zgodnie z postanowieniami § 1-7 przytoczonego, norweskiego rozporządzenia, czas pracy na platformach wiertniczych z własnym napędem bądź bez, a będących w eksploatacji jest zaliczany w systemie 1 dzień zamustrowania na 1 dzień wymaganej praktyki.

Jak widać rozporządzenie norweskie idzie nawet dalej i zezwala na odnawianie dyplomów w dziale pokładowym i maszynowym na platformach bez własnego napędu.

Królestwo Norwegii należy do światowej czołówki w eksploatacji statków handlowych, platform oraz innych jednostek specjalistycznych związanych z eksploatacją zasobów dna morskiego.

W celu bezpiecznej eksploatacji swojej floty złożonej z wszelkiego rodzaju statków, począwszy od małych jednostek żeglugi przybrzeżnej kończąc na bardzo zaawansowanych technologicznie zbiornikowcach, Norwegia posiada przemysłowe i oparte o wieloletnie doświadczenia ustawodawstwo, związane z kwalifikacjami i certyfikacją marynarzy. Jesteśmy zdania, iż Polska w tym właśnie przypadku może z tego skorzystać.

Mamy nadzieję, iż nasze uwagi zostaną przyjęte i nie będzie potrzeby dokonywania zmian w punkcie opisującym wpływ regulacji na rynek pracy w postaci utraty zatrudnienia przez polskich oficerów na platformach wiertniczych.

Z poważaniem

Janusz Maciejewicz

Przewodniczący

Rady Krajowej Sekcji Morskiej

Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”

SERWIS PODATKOWY

Zmiana umowy podatkowej między Polską a Norwegią.

Ministerstwo Finansów informuje, że 5 lipca 2012 r. w Oslo został podpisany Protokół zmieniający Konwencję między Rzeczpospolitą Polską a Królestwem Norwegii w sprawie unikania podwójnego opodatkowania i zapobiegania uchylaniu się od opodatkowania w zakresie podatków od dochodu, sporządzoną w Warszawie dnia 9 września 2009 r.

Główne zmiany wprowadzone do Konwencji z 2009 r. odnoszą się do postanowień dotyczących sposobu opodatkowania wynagrodzeń z tytułu pracy na pokładach statków morskich eksploatowanych w transporcie międzynarodowym. Umożliwiają one stosowanie w stosunku do osób pracujących na tego typu statkach zasad opodatkowania analogicznych do rozwiązań funkcjonujących w umowach z innymi krajami posiadającymi międzynarodowe rejestry statków. Protokół dostępny jest na stronie internetowej Ministerstwa Finansów w zakładce Podatki/system podatkowy/umowy międzynarodowe. Zwykle, Protokół fakultatywny zostanie zaprezentowany w Storingu (w parlamencie) do zatwierdzenia, a nowe przepisy umowy wejdą w życie, gdy parlamenty obu krajów zatwierdzą zmiany.

Tekst protokołu dostępny na stronie: http://www.mf.gov.pl/_files/_podatki/umowy_miedzynarodowe/2012/protokol_norwegia_pl.pdf

Umowa o wymianie informacji podatkowej między Polską a Wspólnotą Dominiki

Ministerstwo Finansów informuje, że 10 lipca 2012 r. w Londynie podpisano Umowę między Rzeczpospolitą Polską a Wspólnotą Dominiki o wymianie informacji w sprawach podatkowych, sporządzoną w oparciu o Modelową Umowę OECD* w sprawie wymiany informacji w sprawach podatkowych. Spełnia ona aktualne standardy OECD w zakresie wymiany informacji podatkowych i stanowi m.in. podstawę do obustronnej wymiany informacji znajdujących się w posiadaniu banków.

W przypadku Polski umowa dotyczy podatku dochodowego od osób fizycznych, podatku dochodowego od osób prawnych oraz podatku od towarów i usług. W dokumencie uregulowano również procedurę wymiany informacji na żądanie jednej ze stron, kwestie prowadzenia kontroli za granicą i ponoszenia kosztów udzielenia informacji oraz zasady zachowania ich poufności.

Tekst umowy jest dostępny na stronie internetowej Ministerstwa Finansów w zakładce Podatki/System podatkowy/Umowy międzynarodowe.

17/08/2012 r. Prezydent podpisał ustawę dot. polsko-cyprijskiej umowy podatkowej

Prezydent podpisał ustawę dot. ratyfikacji protokołu o zmianie polsko-cyprijskiej umowy o unikaniu podwójnego opodatkowania - podała na swoich stronach kancelaria Prezydenta.

Protokół usuwa z umowy niekorzystną dla polskiego fiskusa tzw. klauzulę tax sparing. Chodzi o prawo do „odliczenia podatku fikcyjnego”, które zwykle stosują kraje rozwijające się. Klauzula taka umożliwia uzyskanie przez inwestora preferencji podatkowej, związanej z podatkiem, który faktycznie nie został zapłacony w państwie źródła dochodu.

Protokół rozszerzył też umowę o pełną klauzulę wymiany informacji w sprawach podatkowych. Według Ministerstwa Finansów umożliwia ona uzyskanie informacji o dochodach polskich rezydentów w relacjach z Cyprzem, w tym również o środkach zgromadzonych na rachunkach bankowych.

(PAP)

Umowa między Polską a Grenadą o wymianie informacji podatkowych

Ministerstwo Finansów informuje, że 19 lipca 2012 r. w Nowym Jorku podpisano Umowę między Rzeczpospolitą Polską a Grenadą o wymianie informacji w sprawach podatkowych. Umowa została sporządzona w oparciu o Modelową Umowę OECD* w sprawie wymiany informacji w sprawach podatkowych. Spełnia ona aktualne standardy OECD* w zakresie wymiany informacji podatkowych i stanowi m.in. podstawę do obustronnej wymiany informacji znajdującej się w posiadaniu banków. Umowa przewiduje m.in. procedurę wymiany informacji na żądanie, zgodnie z którą właściwy organ strony proszonej o pomoc na wniosek drugiej strony udziela informacji dla celów określonych w umowie.

<http://www.mf.gov.pl>

WYJAŚNIENIE:

*OECD-Organizacja Współpracy Gospodarczej i Rozwoju. Celem OECD jest wspieranie państw członkowskich w osiągnięciu jak najwyższego poziomu wzrostu gospodarczego i stopy życiowej obywateli. Do dorobku prawnego OECD należą umowy i kodeksy postępowania np. Liberalizacji Przepływów Kapitałowych i Bieżących Operacji Niewidocznych oraz zalecenia, rezolucje i deklaracje – instrumenty nieformalnego nacisku. zasady (wytyczne) i normy działania (standardy) w poszczególnych dziedzinach gospodarki. OECD zajmuje się też pomocą dla najbardziej potrzebujących państw.

Opr. B.S.



Jak wnieść odwołanie od decyzji podatkowej.

Podatnik, jego następca prawny, a także osoby trzecie odpowiedzialne za zaległości podatkowe, wobec których przed organem pierwszej instancji toczyło się postępowanie podatkowe zakończone wydaniem decyzji przez ten organ, mogą złożyć odwołanie do organu wyższego stopnia.

ELEMENTY ODWOŁANIA:

Odwołanie powinno zawierać:

- Wskazanie osoby, od której pochodzi oraz wskazanie jej adresu.
- Być podpisane przez wnoszącego
- Zawierać zarzuty przeciw decyzji organu podatkowego, określać istotę i zakres żądania będącego przedmiotem odwołania oraz wskazywać dowody uzasadniające to żądanie.

TERMIN ZŁOŻENIA ODWOŁANIA

Odwołanie wnosi się w terminie 14 dni od dnia doręczenia stronie decyzji organu pierwszej instancji.

W razie uchybienia terminowi do wniesienia odwołania strona może wystąpić z wnioskiem o przywrócenie terminu w ciągu 7 dni od dnia ustania przyczyny uchybienia terminowi (dołączając do wniosku odwołanie). Przywrócenie terminu nastąpi, jeśli strona uprawdopodobni, że uchybienie nastąpiło bez jej winy.

TRYB SKŁADNIA ODWOŁANIA

Odwołanie od decyzji naczelnika urzędu skarbowego/ dyrektora urzędu kontroli skarbowej/ dyrektora izby skarbowej wnosi się do właściwego dyrektora izby skarbowej za pośrednictwem organu pierwszej instancji.

Odwołanie można złożyć bezpośrednio w siedzibie organu pierwszej instancji lub nadać listem na pocztę.

Data stempla pocztowego placówki nadawczej oznacza dzień wniesienia odwołania. Naczelnik urzędu skarbowego/ dyrektor urzędu kontroli skarbowej do którego wpłynęło odwołanie, przekaże je wraz z aktami sprawy organowi odwoławczemu bez zbędnej zwłoki, ale nie później niż w terminie 14 dni od dnia otrzymania odwołania. Organ podatkowy, przekazując sprawę, jest obowiązany ustosunkować się do przedstawionych zarzutów i poinformować stronę o sposobie ustosunkowania się do nich.

Co istotnie, sama decyzja powinna zawierać pouczenie o możliwości odwołania.

OPŁATY

Generalnie odwołania wnoszone w postępowaniu podatkowym są wolne od opłat. W razie jednak złożenia dokumentu stwierdzającego udzielenie pełnomocnictwa, jego odpisu, wypisu lub kopii opłata skarbową wynosi 17,00.

Do w/w dokumentu należy załączyć dowód uiszczenia opłaty. Jeżeli bowiem strona działa przez pełnomocnika, należy dołączyć stosowne pełnomocnictwo. O dopełnienie

wszelkich formalności powinien zadbać pełnomocnik, jeżeli jest profesjonalistą, np. doradcą podatkowym.

TERMIN ZAŁATWIENIA SPRAWY

Załatwienie sprawy w postępowaniu odwoławczym powinno nastąpić nie później niż w ciągu 2 miesięcy od dnia otrzymania odwołania przez organ odwoławczy.

SPOSÓB ZAŁATWIENIA SPRAWY

W każdym stadium postępowania organ podatkowy obowiązany jest umożliwić stronie przeglądanie akt sprawy oraz sporządzanie z nich notatek, kopii i odpisów. Przed wydaniem decyzji organ odwoławczy wyznacza stronie siedmiodniowy termin do wypowiedzenia się w sprawie zebranego materiału dowodowego.

Dyrektor izby skarbowej wydaje decyzję w której utrzymuje w mocy decyzję organu pierwszej instancji albo uchyla decyzję organu pierwszej instancji:

- W całości lub w części – i w tym zakresie orzeka co do istoty sprawy lub uchylając tę decyzję-umarza postępowanie w sprawie
- W całości i sprawę przekazuje do rozpatrzenia właściwemu organowi pierwszej instancji
- Jeśli decyzja ta została wydana z naruszeniem przepisów o właściwości, albo umarza postępowanie.

Dyrektor izby skarbowej może uchylić w całości decyzję organu pierwszej instancji i przekazać sprawę do ponownego rozpatrzenia przez ten organ, jeśli rozstrzygnięcie sprawy wymaga uprzedniego przeprowadzenia postępowania dowodowego w całości lub w znacznej jego części. Przekazując sprawę, organ wykonawczy wskazuje okoliczności faktyczne, które należy zbadać przy ponownym rozpatrzeniu sprawy

ŚRODKI ZASKARŻENIA

Na wydaną decyzję stronie przysługuje prawo wniesienia skargi za pośrednictwem dyrektora izby skarbowej do właściwego wojewódzkiego sądu administracyjnego w terminie do 30 dni od daty doręczenia decyzji.

Na podstawie: "Doradca podatkowy" 08/2012 (b.s)



Praca dla marynarzy



Bezpłatny, internetowy serwis pracy dla marynarzy Sea4you.pl istnieje już ponad dwa lata. Początki były trudne, lecz wraz z upływem czasu zdobywał on coraz większą popularność wśród marynarzy. Do tej pory zarejestrowało się w nim ponad 5000 użytkowników oraz ponad 100 pracodawców i firm pośredniczących w zatrudnieniu marynarzy. Blisko 20% z zarejestrowanych firm działa za granicą.

Osoby zarejestrowane według stanowisk:

40 %	- marynarze z działu pokładowego
25%	- oficerowie z działu pokładowego
20 %	- oficerowie mechanicy
10%	- marynarze z działu mechanicznego
5 %	- oficerowie elektrycy

Trochę innych statystyk:

- czas trwania odwiedzin 3 do 5 min
- odwiedziny: 300 do 700 dziennie
- odsłony: 400 do 1200 dziennie
- 60 % użytkowników powracających
- 40 % nowych użytkowników
- Pochodzenie odwiedzających:
 - 82 % Polska
 - 3% UK, 3% USA
 - Szczecin 13%
 - Warszawa 11%
 - Gdańsk 11%
 - Gdynia 11%
 - Poznań 6%
 - Świnoujście 4%

Każdy marynarz, który rejestruje się w serwisie pracy, poda podstawowe dane kontaktowe oraz informacje dotyczące kwalifikacji i oczekiwań, będzie regularnie otrzymywał wiadomości związane z nowymi ofertami pracy dla swojego stanowiska poprzez automatyczną generację e-maili tuż po wprowadzeniu nowego ogłoszenia.

Serwis został założony z inicjatywy Marynarzy zrzeszonych w Organizacji Marynarzy Kontraktowych i jest utrzymywany ze składek członkowskich. Z tego też powodu jest „czystą” platformą łączącą pracodawców i pracowników bez dodatkowych, ukrytych narzędzi czy też „handlowania” danymi osobowymi mającymi generować zysk.

Zapraszamy wszystkich Marynarzy do rejestracji. Pamiętajmy, iż rosnąca ilość użytkowników zwiększa ilość zamieszczanych ogłoszeń pracy.

Tymoteusz Listewnik



Internetowy serwis Sea4You oferuje:

- tylko aktualne oferty pracy bez potrzeby logowania
- możliwość otrzymywania ofert pracy na e-mail
- wygodną segregację ofert pracy według podanych preferencji

PRZEGLĄDAJ OGŁOSZENIA I BĄDŹ NA BIEŻĄCO

www.Sea4You.pl

Internetowy Portal Pracy dla Marynarzy



BEZPŁATNY DLA WSZYSTKICH

- Polsko-angielski portal zawiera ogłoszenia pracy na morzu kierowane przez pracodawców i firmy pośredniczące w pracy z Polski oraz zagranicą.
- Umożliwia szybkie przeglądanie ogłoszeń bez potrzeby logowania.
- Posiada możliwość wysłania automatycznej aplikacji do pracodawcy (jednym kliknięciem) oraz otrzymywania ofert pracy na wskazany e-mail.
- Posiada wygodny panel obsługi zarówno dla marynarzy jak i pracodawców.
- Umożliwia segregację ogłoszeń według stanowiska i rodzaju statku już na stronie głównej.
- Posiada możliwość ustawienia własnych preferencji dotyczących ofert pracy dla zarejestrowanych marynarzy.

Przeglądaj ogłoszenia o pracę i bądź na bieżąco
www.Sea4You.pl



15-LETNI, NAJMŁODSZY W HISTORII ZDOBYWCA BIEGUNA PÓŁNOCNEGO

PIĘKNO ŻYCIA

ROZMOWA Z **JAŚKIEM MELĄ**,
POLARNIKIEM, NAJMŁODSZYM
ZDOBYWCĄ BIEGUNÓW



2004 ROK, W GRUPIE MARKA KAMIŃSKIEGO NA BIEGUNIE PÓŁNOCNYM



2009 ROK, NA ELBRUSIE, NAJWYŻSZYM SZCZYCIE KAUKAZU



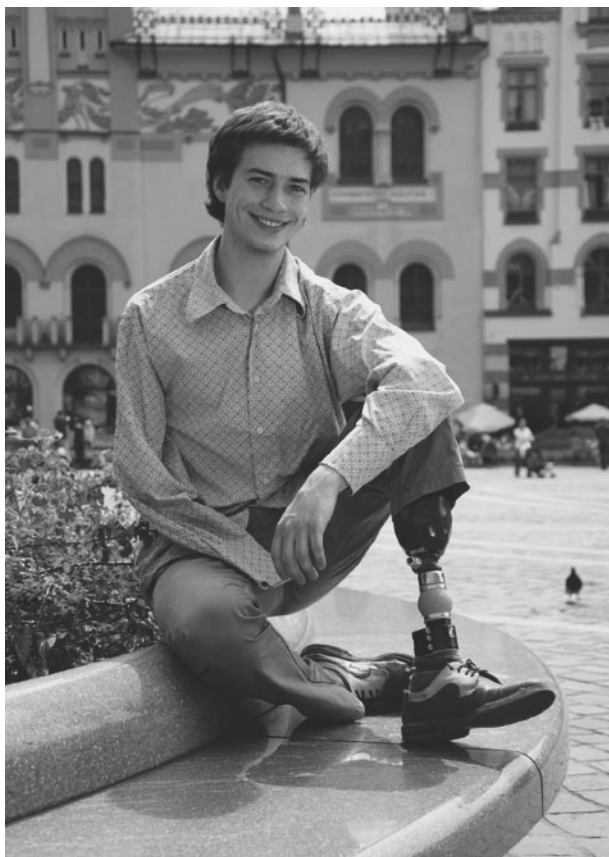
2010 ROK, WYPRAWA NA EL CAPITAN, SZCZYT W KALIFORNI, USA

Niedawno prowadziłeś koncert charytatywny dla dzieci niepełnosprawnych w Zawierciu. Często jesteś zapraszany na takie imprezy?

Co jakiś czas. Cieszę się, że jestem kojarzony z potrzebami niepełnosprawnych. Nie jestem na szczęście rozpoznawany na ulicy, wiodę spokojne życie gdzieś na uboczu, ale jeśli już ktoś mnie poznaje, to chciałbym, żeby widział we mnie nie tylko osobę niepełnosprawną, biednego chłopca bez ręki i nogi, ale kogoś, kto radzi sobie w życiu w normalnych sprawach, ma swoje pasje i marzenia, które próbuje realizować. Dlatego z przyjemnością biorę udział w wydarzeniach charytatywnych. Kiedy dzieje się coś, pod czym warto się podpisać, o czym warto głośno mówić, to trzeba to robić. Jest wiele osób, które widzą potrzeby innych, nie tylko czubek własnego nosa.

Spotykasz się z ludźmi podobnie jak ty pokrzywdzonymi przez los?

Tak, stale. Od czasu, kiedy uległem wypadkowi, a było to 10 lat temu. Spędziłem wtedy trzy miesiące w szpitalu w Gdańsku, gdzie lekarze walczyli o moje życie. Po wyjściu zdarzało się, że dzwonili do mnie ci znajomi lekarze z prośbami typu: „Słuchaj, Jasiek, jest u nas w szpitalu chłopak podobny do ciebie, też po wypadku, też po amputacji, załamany całkiem, może byś przyjechał do niego, porozmawiał, jakoś spróbował go wesprzeć, pokazać swoim gadaniem i przykładem, że można inaczej, można żyć aktywnie, ciekawie”. Potem zacząłem dostawać zaproszenia z innych szpitali, z hospicjów i szkół. Jeżdżę więc po szkołach, po domach dziecka, po różnych miejscach z mowami motywacyjnymi. Pokazuję ludziom, że można sobie dawać radę w życiu, będąc osobą niepełnosprawną. A zdrowych staram się zawstydzać. Mówię na przykład: „Słuchajcie, macie dwie ręce i dwie nogi, a siedzicie w miejscu, bo wydaje wam się, że już niczego w życiu nie osiągniecie. Zobaczcie, ja jestem bez ręki i bez nogi, daję radę, więc bierzcie się w garść i do dzieła, życie normalnie”.



FOT. ROMAN ANUSIEWICZ

JAN MELA W KRAKOWIE, GDZIE TERAZ STUDIUJE PSYCHOLOGIĘ

Jak doszło do twojego wypadku?

Miałem wtedy 13 lat. W czasie wakacji razem z kolegami bawiliśmy się na placu zabaw niedaleko mojego domu. Graliśmy w ping-ponga. Na skwerku obok stał niewielki budynek. Transformator, który zawsze był zamknięty na kłódkę. Ale tego dnia (jak się później okazało, od kilkunastu dni) budynek był otwarty i niebezpieczny. Kiedy zaczął padać deszcz, schowałem się z kolegami pod daszek tego budynku, żeby poczekać, aż przestanie padać. Czekaliśmy 10-15 minut. Kiedy deszcz nie przestawał lać, razem z kolegą weszliśmy do środka. Niczego nie dotykaliśmy, ale mieliśmy mokre ubrania i wtedy poraził mnie prąd. Przez moje ciało przepłynęło 15 tys. woltów. Straciłem przytomność. Kiedy się ocknąłem, kolegi nie było. Przestraszył się i uciekł. Ja sam wstałem, doszedłem do domu (około 150 metrów), tata zawiózł mnie na pogotowie. Od razu zostałem wysłany do szpitala w Gdańsku, gdzie lekarze, ratując mi życie, musieli amputować prawą rękę i lewą nogę.

Dwa lata później, w 2004 roku, zdobyłeś z Markiem Kamińskim dwa bieguny, północny i południowy. Dostałeś od losu jakby „drugie życie”. Kiedy postanowiłeś żyć intensywniej, żeby pokazać, że bez ręki i bez nogi nadal można się realizować?

To nie wyszło ode mnie. Życie czasami układa się w niesamowity sposób. To dowód na to, że z każdego dołka można wyjść. Czasem najtrudniejsze doświadczenie, największa porażka życiowa, potrafią przeobrazić się w coś niesamowitego. Teraz już wiem, że każde doświadczenie jest w życiu potrzebne, każde jest po coś. Gdyby nie mój wypadek, nie poznałbym Marka Kamińskiego i nie byłoby tych biegunów, nie byłoby innych wypraw,

nie byłoby spotkań z wieloma osobami niepełnosprawnymi, które mnie inspirują. Nie byłoby też fundacji Poza Horyzonty, która jest teraz celem głównym mojego działania, moją codziennością. Zupełnie nie wiem, jak wyglądałoby moje życie, gdyby do wypadku nie doszło. Innymi słowy, potrafię teraz docenić nawet coś tak trudnego, jak niepełnosprawność.

Jak Marek Kamiński traktował cię w czasie wyprawy?

Od początku założyliśmy, że każdy z nas musi sobie dawać radę samodzielnie – na tyle, na ile jest to możliwe. Oczywiście ja miałem sporo lżej, niż inni. Byliśmy w czwórkę: Marek Kamiński, Wojtek Ostrowski, Wojtek Moskal i ja. Tak naprawdę spośród naszej czwórki tylko oni byli doświadczonymi polarnikami, a ja totalnym amatorem. Bardzo mi jednak zależało, żeby im dorównać kroku, więc robiłem wszystko, co w mojej mocy, by iść z nimi.

Miałeś chwile zwątpienia, czy nie jesteś ciężarem dla ekipy? Nie żałowałeś swojej decyzji?

Momentów zwątpienia było wiele, ale naprawdę było ich więcej w czasie przygotowań do wyprawy. Z prostej przyczyny: przygotowania do wyprawy trwały półtora roku, a wyprawa 10 dni. Wiec przez półtora roku wątpilem, czy do tej wyprawy w ogóle dojdzie. Musiałem przygotować się kondycyjnie, trzeba było znaleźć sponsorów, bo to był trudny projekt. Kiedy już udało nam się ruszyć, rozpoczął się najtrudniejszy egzamin: czy dobrze się przygotowaliśmy, czy mój organizm da sobie radę. Wiedziałem, że nie mogę się poddać.

Kiedy dotarło do ciebie, że jesteś tam, doszedłeś, zdobyłeś?

Pierwszy moment po osiągnięciu takiego niezwykłego celu, to uczucie niesamowitego zmęczenia. Przez całą wyprawę odkładamy gdzieś na bok emocje, zmęczenie, mówimy sobie, że jest OK. Wiem, że jestem zmęczony, że mam obtarte nogi, że jest mi ciężko i zimno. Może wygodniej byłoby siedzieć w domu przed telewizorem, ale po coś się zdecydowałem, po coś wyruszyłem, więc dopóki nie dojdę do celu, dopóty się nie poddam. I kiedy uda się osiągnąć cel, to jest to chwila bez fanfar, podskoków, piosenek. Tylko takie: OK, doszliśmy, teraz możemy odpocząć. Ponieważ jesteśmy tak niewiarygodnie zmęczeni, człowiek marzy o tylko o tym, żeby się położyć i przespać. Dopiero kiedy się wróci z wyprawy do domu, zaczyna się prawdziwa radość.

Na biegun południowy podobno bardzo się śpieszyłeś, chciałeś koniecznie zdążyć w tym samym roku?

Wyruszając na biegun północny, absolutnie nie mieliśmy zamiaru rozpoczynać w tym samym roku kolejnej wyprawy. Nie wiedzieliśmy, że za pół roku nasze nogi staną na biegunie południowym. Ale kiedy zobaczyliśmy, jak wielkim sukcesem stała się ta wyprawa, jak ważnym symbolem dla wielu niepełnosprawnych, dla osób, które potrzebowały nadziei i wiary, że można robić z niepełnosprawnymi nawet rzeczy tak „odjechane”, stwierdziliśmy, że warto pójść krok dalej i wykorzystać ten czas dla zrobienia czegoś jeszcze bardziej niezwykłego.

Kiedy się spotkaliśmy, zobaczyłem idącego pewnym krokiem przystojnego faceta. Nie poznałem cię od razu. Na początku chyba nie było tak łatwo? Wejść po schodach, ukroić kromkę chleba...

Na początku każda najprostsza czynność była dla mnie czymś ogromnie trudnym. Kiedy Marek Kamiński powiedział mi o pomysle wspólnej wyprawy na biegun, to ja wtedy ledwo dawałem sobie radę z chodzeniem. Uczyłem się poruszać o protezie i robić wszystko jedną ręką. Zrobienie kanapki było dla mnie wyzwaniem, a co dopiero mówić o wyprawie na koniec świata. Ale kiedy po długich treningach wyprawa doszła do skutku i skończyła się wielkim sukcesem, stwierdziłem, że to dopiero początek mojej drogi. Później były kolejne wyprawy, biegun południowy, Kilimandżaro, Elbrus, El Capitan, maraton w Nowym Jorku... Tak naprawdę nie wolno się zatrzymywać, trzeba lecieć cały czas do przodu, robić rzeczy niesamowite, żyć na maksa. Dlatego staram się nie bać, cały czas coś robić i przekonywać innych, że warto walczyć o swoje życie.

Od Marka Kamińskiego dostałem motywację do działania, zacząłem pozytywnie patrzeć na swoje drugie życie. Założyłem też fundację Poza Horyzonty. Powiedz coś o niej.

Spotykając się z innymi niepełnosprawnymi, mam w rękę narzędzie, jakim jest moje doświadczenie życiowe. Przekonując kogoś do działania, nie usłyszę: „Eee, chłopie, co ty o tym wiesz”. Bo ja naprawdę sporo wiem o cierpieniu, przegrywaniu i trudnych momentach w życiu. Ponieważ spotkałem tak

wielu ludzi, którzy mi pomogli, postanowiłem dać coś od siebie. Założyłem fundację Poza Horyzonty, żeby dawać innym niepełnosprawnym szansę aktywnego życia. Dlatego, że dane mi było przeżyć te niesamowite przygody, że mogę normalnie się poruszać, wspinać, biegać, uprawiać różne sporty. I że mam do dyspozycji niezwykłą protezę nogi, która jest warta prawie 40.000 zł. Protezę, którą dostałem za darmo od firmy protetycznej. Ale nie każdy ma tyle szczęścia co ja. Mało kto ma takie szczęście, dlatego staram się pomagać, sprawiać, żeby świat był nieco sprawiedliwszy. Pomagam zbierając pieniądze na protezy dla osób po amputacjach, a także wciągając je w aktywne życie. Wypadek nie musi oznaczać końca życia, dla niektórych może być właśnie początkiem działania.

Zdobyłeś bieguny i wiele szczytów, a jakie są twoje małe szczęścia, codzienne?

Rzeczy małych, codziennych, stanowiących esencję życia jest wiele. Cieszę się z różnych drobiazgów, z wyjazdów z moją dziewczyną, ze spotkań z ludźmi. Jestem kolekcjonerem starych kamer filmowych i projektorów. Marzy mi się, żeby kiedyś założyć kino z filmami ze starych taśm. Marzy mi się skok ze spadochronem. Marzeń i planów mam wiele. Życia mi nie starczy, żeby je wszystkie zrealizować. Ale na tym polega piękno życia.

Powodzenia! Dziękuję za rozmowę.

ROZMAWIAŁ ROMAN ANUSIEWICZ

Źródło: Lady's Club 19/12

Akcja charytatywna

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 przekazywa-

nie 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 Szkół Specjalnych numer 10 w Szczecinie oraz Stowarzyszeniu PROMYK w Szczytnie, które opiekuje się dziećmi z niepełnosprawnością ruchową i intelektualną, 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 cztery paczki do Stowarzyszenia „PROMYK” w Szczytnie oraz dziewięć paczek do Zespołu Szkół Specjalnych nr 10 w Szczecinie.

(b.s.)



Z życia Marynarskiego...

W poprzednim Biuletynie Morskim na zakończenie spisanej opowieści członka Organizacji Marynarzu Kontraktowych, który przeżył spotkanie z somalijskimi piratami życzyłam Państwu i sobie, aby opowieści z burty zawsze były reasumowane szczęśliwym zakończeniem

Niestety, tym razem zakończenie historii opowiedzianej nie będzie pozytywne...

Przyszedł do nas Maciek Pokusa, z długoletnim stażem związkowym w Organizacji Marynarzu Kontraktowych. Czekaliśmy na niego z niecierpliwością. Pożegnaliśmy się z nim pod koniec maja, życząc „stopy wody” i szczęśliwego powrotu z czteromiesięcznego kontraktu.

19 lipca dostaliśmy od niego sms'a „**Z szalupy podjęli nas Rosjanie, nic mi się nie stało, trzymam się jakoś**”

Maciej znajdował się na pokładzie MSC „FLAMINIA” (6750 TEU, bandera niemiecka, armator NSB Reederei). Statek stanął w ogniu.

Poniżej wywiad z Maćkiem, który stracił w tych tragicznych okolicznościach kolegę z burty, *Starszego Oficera Cezarego Siutę*.



Panie Macieju, chciałabym, aby powiedział Pan kilka słów czytelnikom Biuletynu Morskiego o swoim pobycie na feralnym statku „Flaminia”, o całym zdarzeniu i Pana spostrzeżeniach dotyczących zachowań ludzkich w obliczu ratowania życia swojego i innych.

Całe zdarzenie nastąpiło czternastego lipca w sobotę o 6,00 rano czasu statkowego. Byliśmy w połowie drogi

między Stanami a Belgią, około 1000 mil morskich od wybrzeży Anglii.

Rano obudził mnie alarm przeciwpożarowy, byłem przekonany, że to awaria systemu. Jednak mój kolega, Starszy Oficer Cezary Siuta ogłosił przez radiostację, że to nie jest alarm ćwiczebny, że jest pożar w ładowni numer cztery. Szybko ubrałem się w to, co miałem pod ręką i pobiegłem do Master Station, ocenić sytuację, następnie pobiegłem do CMK, gdzie zauważalnie zwalniać zaczął silnik, ponieważ rozpoczęły się przygotowania do manewrów pożarowych.

Szybko wróciłem do maszyny, aby razem z Chiefem Mechanikiem uruchomić system CO₂ do gaszenia ładowni.

Nikt się nie spodziewał, że nastąpi wybuch, sytuacja wygadała mało groźnie. Wszyscy byliśmy przekonani, że za chwilę system CO₂ ugasi pożar.

Chief Oficer, Cezary poszedł wraz z sześcioma ludźmi – drugim oficerem, bosmanem, dwoma starszymi marynarzami i dwoma motorzystami chłodzić ładownie. W tym czasie, kiedy tam byli, nastąpił wybuch. Znajdowałem się w chwili wybuchu w tunelu pomiędzy stacją CO₂ a maszyną. W chwili wybuchu zatrzęsło statkiem, nastąpiło bardzo silne uderzenie. Na końcu korytarza, w którym się znajdowałem zobaczyłem biały dym, który z dużą prędkością zmierzał w moim kierunku, zacząłem uciekać przed tym dymem, skręcając w korytarz i zamykając za sobą drzwi wodoszczelne.

Miał Pan ogromne szczęście, zachowując przytomność umysłu, ponieważ ten dym zawierał najprawdopodobniej substancje chemiczne...

Dokładnie. Ten dym przypominał parę i zawierał najprawdopodobniej opary chemiczne.

Później dowiedziałem się, że nasz Bosman stracił ucho, ponieważ czołgał się po podłodze, dym był ponad nim, on na chwilę uniósł bokiem głowę, a opar poparzył mu ucho.

Spotkałem elektryka i trzeciego mechanika, którzy opuszczali CMK i zawołali mnie, abym razem z nimi poszedł na górę, na pokład.

Przekazali mi informację, że Kapitan ogłosił natychmiastowe opuszczenie statku.

Wychodząc na pokład, zobaczyłem członków załogi, kłębiących się przy lewej burcie. Miałem na sobie ekwipunek ratowniczy i pas, ale ściągnąłem na chwilę ten ubiór, aby pójść do kabiny, zabrać ważne dla mnie rzeczy.

Po chwili wróciłem na pokład, ze zdziwieniem stwierdziłem brak kamizelki ratunkowej...

Czyli w chwili zagrożenia zadziałał tzw. czynnik mało ludzki...

Niestety, tak.

Weszliśmy do szalupy z lewej burty, ale nie mogliśmy niestety jej opuścić, ponieważ w wodzie przy buciu pływało

dużo kontenerów z naszego statku, wyrzuconych siłą wybuchu.

Wyszliśmy z szalupy i udaliśmy się do szalupy na prawej burcie, mieliśmy jednak kłopot z opuszczeniem łodzi, ponieważ zablokował się mechanizm zwalniający.

Udało się nam spuścić szalupę ręcznie na wodę. Ze statku nadal wylatywały kontenery, manewrowaliśmy pomiędzy nimi.

Za pomocą krótkofalówki porozumieliśmy się z członkami załogi, którzy jeszcze znajdowali się na burcie. Ranni i ocaleni uciekli na dziób statku, aby schronić się przed oparami i dymem, który zmierzał w stronę rufy, więc załoga na dziobie statku była bezpieczna. Mieli do dyspozycji tylko jedną tratwę pneumatyczną.

Stwierdziliśmy, że zaginął Starszy marynarz, a Cezary Siuta- nasz Chief był w bardzo złym stanie, był cały poparzony, opuściliśmy go na tratwie pneumatycznej do wody, a następnie holowaliśmy tą tratwę szalupą.

Zabierając pojedynczo członków załogi, cały czas manewrowaliśmy pomiędzy kontenerami pływającymi i spadającymi ze statku. Odpływając od burty, czekaliśmy aż następny marynarz znajdzie się na sztorm trapie, aby szybko go podjąć, odpłynąć kawałek i podpłynąć po następnego.

Mieliśmy szczęście, że żaden kontener w trakcie tej operacji ratowniczej na nas nie spadł.

Dzięki akcji ratowniczej, w której Pan uczestniczył, uratowaliście całą załogę?

Nie, niestety, nie całą. Starszy Marynarz zaginął, nikt nie był w stanie go odnaleźć na statku.

Oiler zszedł o własnych siłach do szalupy, później okazało się że ma 71% poparzenia ciała. Chief Officer był strasznie poparzony i bardzo cierpiał.

Uratował nas o godzinie 14.00 tankowiec DS „Crown”

Tankowiec był pod balastem, i jednym z największych jednostek. Było bardzo trudno wejść na burtę, ale transportowano rannych z szalupy na statek specjalnym koszem.



Pojawił się później kontenerowiec MSC „Stella”. Podjął rannych, ale niestety, Czarek Siuta nie doczekał pomocy, zmarł na pokładzie tankowca. Oiler dotarł do szpitala

w Lizbonie, 20go lipca, jeszcze żył - był w stanie krytycznym.

Byliśmy przy Cezarym do końca, bardzo cierpiał, podawana była morfina. Śmierć mojego kolegi była dla mnie ogromnym przeżyciem, tym bardziej, że umierał w szpitaliku na statku, gdzie członkowie załogi tego statku przechodzili do tego pomieszczenia popatrzeć na niego jak na jakieś zjawisko, a przecież umierał człowiek.

Niektórzy opowiadali dowcipy...



W tak strasznych momentach można poznać zachowania ludzkie, niestety, nie zawsze godne chwili...

Miała z Panem płynąć żona z córką, miały zamustrować na statek w najbliższym porcie?

Tak... miały wejść na statek za kilka dni w Antwerpii. Statek miał płynąć do Meksyku, USA, na Bahamy.

Statek miał bardzo atrakcyjną linię, więc miały możliwość zwiedzić kawałek świata, tym bardziej że były wakacje...

Cieszymy się Panie Macieju, że jest Pan wśród nas, bardzo się o Pana martwiliśmy, dobrze że przysłał Pan sms'a z informacją, że nic Panu nie jest.

Nigdy nie przypuszczałem, że będę musiał opuszczać statek w takich okolicznościach, nawet jak wybuchł pożar nie myślałem, że to się skończy tak tragicznie.

Bardzo Panu dziękuję za tą relację.

W nawiązaniu do powyższego, kolejny raz zdałam sobie sprawę z nieprzewidywalności Losu? Przeznaczenia? Przypadku?

Może powinniśmy z najbliższymi za każdym razem się żegnać, jakbyśmy mieli już ich nigdy nie zobaczyć, a witać jak odnalezionego zaginionego, dziękując, że kolejny raz los dał szansę na przeżycie kolejnego dnia z naszym bliskim.



Załoga w szalupie ratunkowej

Słuchała: Bożena Szmajdzińska

Zdjęcia: Maciej Pokusa



Serdeczne wyrazy współczucia rodzinie
i przyjaciołom

Ś.P.

Starszego Oficera

CEZAREGO SIUTY

Składają Marynarze z Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy
i Rybaków NSZZ „S”

Marynarze płacą cenę za piractwo

Piractwo nie jest czymś nowym, a marynarze byli narażani na tego rodzaju napady w ciągu całej historii żeglugi.

Jednak w ciągu ostatnich kilku lat nastąpił rozwój zagrożeń, zwłaszcza na wodach Zatoki Adeńskiej, w rogu Afryki i nawet na Oceanie indyjskim.

Destabilizacji w Somalii i odejściu od przestrzegania prawa, towarzyszy rozwój piractwa, jako istotnej branży w półautonomicznym regionie Puntland.

Społeczności żyjące w skrajnym ubóstwie, tracąc możliwości oparcia się o rybołówstwo ze względu na przełowienie, nie kierujące się jakimkolwiek systemem prawa lub sprawiedliwości, mające dostęp do uzbrojenia, skorzystały z lukratywnego interesu, jakim jest piractwo.

Problem piractwa uległ eskalacji w roku 2008, kiedy to somalijscy piraci uprowadzili niemal 100 statków i 500 załadowników.

Mimo międzynarodowego zainteresowania, oraz obecności wielonarodowych sił marynarki wojennej przeznaczonych do patrolowania zatoki Adeńskiej, ilość ataków w regionie nadal rosła od roku 2009. Piraci rozszerzają swoje działania na Morze Czerwone i w kierunku Szeszeli i w dół do wschodniego wybrzeża Afryki.



Somalijscy piraci pojmاني przez francuskie siły zbrojne w Zatoce Adeńskiej

OCHRONA MARYNARZY

Zainteresowanie mediów koncentruje się na piratach. Mniejszą uwagę poświęca się losowi Marynarzy cierpiących najbardziej jako ofiary ataków pirackich.

Kiedy to tylko jest możliwe, ITF współpracuje z profesjonalnymi negocjatorami, którzy kontaktują się z piratami, aby ratować Marynarzy..

Doprowadzenie do uwolnienia może jednak być dopiero początkiem trwałych problemów dla Marynarzy będących ofiarami piractwa. Efekt stresu post-traumatycznego (PTSD) może stać się problemem trwałym, mającym wpływ na zdrowie, zatrudnienie i relacje z najbliższymi.

Piractwo jest ogromnym problemem, dlatego konkretna sytuacja w Somalii powinna być powiązana poprzez długofalowe działania międzynarodowe na rzecz doprowadzenia do stabilności w tym kraju.



Zabezpieczenie statku przed piratami..

Zdjęcia: Krzysztof Tarka

Jeżeli chodzi o zapobieganie atakom pirackim, istnieje potrzeba korzystania przez Marynarzy z porad Międzynarodowej Organizacji Morskiej i Międzynarodowego Biura Morskiego. Armatorzy powinni inwestować we właściwe środki zapobiegawcze, takie jak zapory elektryczne.

Pierwsze 35 do 40 minut po ataku pirackim jest krytyczne, ponieważ jest to czas na zaalarmowanie świata zewnętrznego, staranie się o ochronę i wezwanie sił marynarki wojennej.

ROZWIĄZANIE PROBLEMU

W zakresie krótkofalowym, marynarze muszą być bardzo czujni w okresie przechodzenia przez niebezpieczne wody u Wybrzeży Somalii. Istnieją zwolennicy wzywający do zamieszczania na statkach przechodzących przez obszar zagrożony uzbrojonego personelu. ITF odrzuca takie rozwiązanie.

Uzbrojony personel na statkach prowadziłby do eskalacji niebezpiecznych sytuacji i stwarzałby jeszcze większe zagrożenie dla Marynarzy.

ITF świadome jest, że najbardziej narażone na ataki pirackie są statki z niską wolną burtą i niewielką obsadą załogową, znajdujące się pod „tanią” banderą.

Z tego powodu między innymi ITF zabiega o podpisywanie układów zbiorowych ITF.

(na podst. Seafarer's Bulletin B.S.)

PORADY DLA MARYNARZY

Sprawdzanie statków i warunków zatrudnienia

W okresie od lipca do września zgłosiło się do nas dwudziestu Marynarzy z Organizacji Marynarzy Kontraktowych z prośbą o sprawdzenie statków, na które członkowie OMK otrzymali propozycję pracy.

Po sprawdzeniu danych statków, udzieliliśmy opinii dotyczących

- stanu technicznego jednostek,
- rezultatu kontroli na statkach przeprowadzanych przez Port State Control,
- ilości zatrzymań i aresztowań statku w portach.
- danych zarządzającego jednostką, stanu jego floty oraz informacji, czy prowadzimy lub prowadziliśmy sprawy roszczeniowe przeciw armatorowi tejże jednostki, przy wsparciu Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków

Udzieliliśmy też informacji o obowiązujących warunkach zatrudnienia na danej jednostce.

Co to znaczy:

Wbrew obiegu opinii, **nie każdy statek, pływający pod „tanią” banderą, na który jest kierowany Marynarz posiada układ zbiorowy ITF czyli warunki zatrudnienia gwarantowane przez ITF.**

Bardzo często obowiązują tzw. **warunki armatorskie**, o których często piszemy w „Biuletynie Morskim”.

Określając jednym zdaniem; podpisując kontrakty, które powołują się na wspomniane warunki jest równoznaczne z godzeniem się na wszystko, co armator umieści w umowie, czyli to, co podpiszemy, obowiązuje.

Jeżeli jest napisane, że będziemy pracować 14 godzin na dobę przez 7 dni w tygodniu, będziemy pracować właśnie w takim wymiarze czasu pracy i nie pomoże wtedy żaden Inspektor ITF.

Jeżeli podpiszemy długość kontraktu pięć miesięcy z opcją (+) 3 miesiące, będziemy trzymani na statku osiem miesięcy.

Musimy posiadać wiedzę, że z prawnego punktu widzenia podpisanie wspomnianej umowy, nawet tej najbardziej absurdałnej obowiązuje.

Chyba, że umowę podpisaliśmy jako osoby ubezpieczeniowe.

Dość głośne są obecnie kwestie podpisywania nieuczciwie skonstruowanych umów, dotyczących kredytów. Jest to analogiczna sytuacja. Wszystko zapisane nawet najdrobniejszą czcionką, obowiązuje i należy bardzo szczegółowo czytać umowy, składające się niejednokrotnie z kilkunastu stron.

Jeżeli nie chcemy robić tych czynności w trosce o siebie, róbmy to chociaż dla naszych rodzin.

Jeżeli cokolwiek wydarzy się na burcie, rodzina może pozostać sama z problemem, bez wsparcia armatora i bez wsparcia finansowego.

W związku z faktem, że część sprawdzanych statków znajdowała się pod wspomnianą „tanią” banderą **bez układu zbiorowego ITF**, udzieliliśmy porad, aby KONIECZNIE zapoznać się z warunkami zatrudnienia przed podpisaniem lub przesłać e-mailem skan kontraktu, kopię listem lub przynieść osobiście do Organizacji Marynarzy Kontraktowych do zaopiniowania.

Dzięki prowadzonemu serwisowi sprawdzania statków przez Organizację Marynarzy Kontraktowych, Marynarze skupieni w OMK uzyskują niezbędne informacje, pomagające niejednokrotnie uniknąć ogromnych kłopotów na burcie.

WAŻNE

Przypominamy-podpisujący kontrakt powołuje się na warunki zatrudnienia i te warunki zatrudnienia powinny być integralną częścią kontraktu, jeżeli nie mamy załącznika w postaci wspomnianych warunków zatrudnienia, godzimy się na wszystkie zapisy, zawarte w umowie.

(b.s)

Wcześniejsze emerytury dla Marynarzy

Zgodnie z ustawą emerytalną z 17 grudnia 1998 roku o emeryturach i rentach z Funduszu Ubezpieczeń Społecznych (Dz. u. Nr 162, poz. 1118 – z późniejszymi zmianami) ze względu na pracę w szczególnych warunkach osoby pracujące na statkach żegluga morskiej i rybacy morscy mają możliwość wcześniejszego przejścia na emeryturę (w wieku 60 lat) Jednym z warunków jest okazanie zaświadczenia o 15 latach pracy na morzu w szczególnych warunkach wystawionych według określonego wzoru opracowanego przez ZUS lub okazanie świadectwa pracy.

Wspomniana Ustawa stwierdza, że pracę za granicą w warunkach szczególnych zalicza się do okresu zatrudnienia uprawniającego pracownika do uzyskania wcześniejszej emerytury, **lecz warunkiem jest opłacanie w Polsce składek na ubezpieczenia społeczne. Okresy zatrudnienia, za które nie były opłacane składki nie będą zaliczane.**

W związku z takim rozwiązaniem, marynarze dobrovolnie odprowadzali składki na ubezpieczenie społeczne.

Jak zwykle bywa w realiach polskiego ustawodawstwa, sytuacja okazała się bardziej skomplikowana.

➤ Zgodnie z Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 7 lutego 1983 w sprawie wieku emerytalnego pracowników zatrudnionych w szczególnych warunkach lub w szczególnym charakterze (Dz. U. Nr 8, poz. 43 – z późniejszymi zmianami), okresami pracy uzasadniającymi prawo do wcześniejszej emerytury są okresy, w których praca w szczególnych warunkach lub w szczególnym charakterze jest wykonywana stale i w pełnym wymiarze czasu pracy obowiązującym na danym stanowisku pracy. **Okresy te może stwierdzić jedynie zakład pracy, na podstawie posiadanej dokumentacji, w świadectwie wykonywania prac w szczególnych warunkach, wystawionym według określonego wzoru ZUS, lub w świadectwie pracy.**

Jeżeli takie zaświadczenie nie zostanie dostarczone do ZUS, to organ rentowy nie uwzględni okresów zatrudnienia. Problemem jest to, że większość Marynarzy pracuje lub pracowała u pracodawców zagranicznych, którzy takich zaświadczeń nie są w stanie wystawić, lub armatorów zatrudniających w zaszłym okresie już po prostu nie ma.

W tym momencie marynarze pracujący u zagranicznych pracodawców muszą wystąpić do sądu o dochodzenie swoich praw, przedkładając kontrakty i wpisy do Książeczek Żeglarskich oraz potwierdzenie opłacania składek na ubezpieczenie społeczne w spornym okresie zatrudnienia.

Ze związkowego doświadczenia jakie posiadamy, sądy najczęściej przychylają się do wniosku skarżącego. Wystąpienie na drogę sądową i uzyskanie wyroku sądu o zaliczeniu okresów zatrudnienia, jest w tej chwili jedynym skutecznym środkiem, pozwalającym na uznanie okresów zatrudnienia przepracowanych u zagranicznego armatora.

ZUS oczywiście prawie zawsze nie zgadza się z wyrokiem sądu i najczęściej składa skargę kasacyjną, jednakże sądy często stoją na stanowisku, że skarga kasacyjna nie ma usprawiedliwionych podstaw prawnych.

Poniżej część uzasadnienia w jednej ze spraw Sądu Najwyższego (II UK 328/09 z dnia 28-04-2010 r.):

„Z braku proceduralnych zarzutów kasacyjnych wykluczone było weryfikowanie twierdzenia skarżącego, że w spornych okresach ubezpieczony nie pozostawał w stosunku pracy (art. 39813 § 2 k.p.c.). Zarzut naruszenia art. 32 ustawy o emeryturach i rentach przez przyjęcie, że okres wykonywania pracy na kontrakcie zagranicznym nie jest okresem pracy w szczególnych warunkach jest oczywiście chybiony w stosunku pracy marynarza zatrudnionego w międzynarodowej żegludze morskiej. Taki charakter prac marynarza w szczególnych warunkach, których wykonywanie uprawnia do niższego wieku emerytalnego, potwierdza pozycja 4 wymieniona w wykazie A Działu VIII rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 7 lutego 1983 r., który obejmuje pracowników wpisanych na listę członków załogi statków wykonujących prace na statkach morskich w żegludze międzynarodowej. Przepisy tego rozporządzenia nie wymagają, aby taka praca była świadczona na polskich statkach morskich w żegludze międzynarodowej choćby dlatego, że taki wymóg wymieniona pozycja odnosi

do Marynarzy zatrudnionych w polskim ratownictwie okrętowym.”

(całość uzasadnienia dostępna na www.lego.pl)

Swoją drogą...kuriozalną sprawą jest fakt, że polscy marynarze w związku z brakiem wyboru (brak polskiej bandery), pracują na statkach zarejestrowanych w obcych krajach.

Wykonują tak samo ciężką i niebezpieczną pracę jak hutnicy, górnicy, czy ratownicy medyczni, w ten sam sposób przyczyniają się do rozwoju kraju, ale nie mają szansy skorzystać z wcześniejszego prawa do emerytury.



B.S

Jakie towary Marynarz przywiezie bez cła

Ministerstwo Finansów podało normy ilościowe i wartościowe towarów przywożonych w bagażu osobistym podróżnych, przyjeżdżających z państw trzecich (t.j. spoza Unii Europejskiej), które są zwolnione z należności celnych przywozowych.

Zwolnione z należności celnych przywozowych są towary znajdujące się w bagażu osobistym podróżnych przyjeżdżających z państw trzecich w ramach następujących norm:

- W transporcie lądowym – do równowartości 300 euro
- W transporcie lotniczym i morskim – do równowartości 430 euro

Do tych wartości nie wlicza się wartości produktów leczniczych niezbędnych dla potrzeb podróżnego, wartości bagażu osobistego, importowanego czasowo lub importowanego po jego czasowym wywozie, a także wartości tytoniu i wyrobów tytoniowych oraz napojów alkoholowych przywożonych wg poniższych norm:

1. Wyroby tytoniowe, jeżeli są przywożone w transporcie lotniczym lub w transporcie morskim przez podróżnego, który ukończył 17 lat:

- Papierosy – 200 sztuk lub
- Cygaretki (cygara o masie do 3 g) – 100 sztuk lub
- Cygara – 50 sztuk lub
- Tytoń do palenia – 250 gram

1. Wyroby tytoniowe, jeżeli są przywożone w transporcie innym niż lotniczy lub morski przez podróżnego który ukończył 17 lat:

- Papierosy – 40 sztuk lub
- Cygaretki (cygara do 3g) – 20 sztuk lub
- Cygara – 10 sztuk lub
- Tytoń do palenia – 250 gram

Zwolnienie w ramach tych norm można stosować do dowolnego połączenia wyrobów tytoniowych, pod warunkiem, że suma wartości procentowych wykorzystywanych z poszczególnych zwolnień nie przekracza 100%

3. Napoje alkoholowe, jeżeli są przywożone przez podróżnego, który ukończył 17 lat:

- Napoje powstałe w wyniku destylacji i wyroby spirytusowe o mocy objętościowej alkoholu powyżej 22%, alkohol etylowy nieskażony o mocy objętościowej alkoholu wynoszącej 80 % i więcej (np. wódka) - 1 litr lub
- Alkohol i napoje alkoholowe o mocy objętościowej alkoholu nieprzekraczającej 22% (np. likiery) – 2 litry i
- Wina niemusujące – 4 litry i
- Piwo 16 litrów

4. Napoje alkoholowe, jeżeli są przywożone przez podróżnego, który ukończył 17 lat, który ma miejsce zamieszkania w strefie nadgranicznej lub jest pracownikiem zatrudnionym w strefie nadgranicznej, lub jest członkiem załogi środków transportu wykorzystywanych do podróży z terytorium państwa trzeciego na terytorium kraju:

- Napoje powstałe w wyniku destylacji i wyroby spirytusowe o mocy objętościowej alkoholu powyżej 22%, alkohol etylowy nieskażony o mocy objętościowej alkoholu wynoszącej 80 % i więcej (np. wódka) – 0,5 litra lub
- Alkohol i napoje alkoholowe o mocy objętościowej alkoholu nieprzekraczającej 22% (np. likiery) – 0,5 litra i
- Wina niemusujące – 0,5 litra i
- Piwo 2 litry

WARTOŚCI DEWIZOWE

Osoby przekraczające granicę państwową mają obowiązek zgłaszać w formie pisemnej organom celnym lub organom Straży Granicznej przywóz do kraju oraz wywóz za granicę złota dewizowego lub platyny dewizowej bez względu na ilość, a także krajowych lub zagranicznych środków płatniczych, jeżeli ich wartość nie przekracza



łącznie 10,000 euro. Zezwala się rezydentom i nierezydentom przekraczającym granicę państwową z innymi państwami obszaru Schengen na odstępowanie od obowiązku zgłaszania organom celnym lub organom Straży Granicznej przywozu do kraju oraz wywozu za granicę złota dewizowego lub platyny dewizowej bez względu na ilość oraz krajowych lub zagranicznych środków płatniczych o wartości przekraczającej łącznie równowartość 10,000 euro

OGRANICZENIA

Przywóz wielu towarów z krajów trzecich na obszar Wspólnoty Europejskiej, uzależniony jest od spełnienia dodatkowych – poza formalnościami celnymi – wymagań nie mających charakteru fiskalnego. Takim wymogiem jest np. obowiązek przeprowadzenia kontroli granicznej przez wyspecjalizowane służby (chodzi o kontrolę sanitarną, weterynaryjną lub fitosanitarną itp.) oraz konieczność posiadania określonych prawem dokumentów (licencji, zezwoleń, certyfikatów)

Opracowała na podst: www.mf.gov.pl

B.S.

Propozycja zmian w Rozporządzeniu w sprawie szczegółowych warunków i sposobu wykonywania zadań poszukiwania i ratowania życia na morzu przez Morską Służbę Poszukiwania i Ratownictwa

Krajowa Sekcja Morska otrzymała z Ministerstwa Transportu i Gospodarki Morskiej w ramach konsultacji społecznych, projekt nowego Rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków i sposobu wykonywania zadań poszukiwania i ratowania życia na morzu.

Przekazany Projekt Rozporządzenia zaopiniowała Organizacja NSZZ „S” Morskich Służb i Przedsiębiorstw Ratowniczych, która należy do struktur Krajowej Sekcji Morskiej. Opracowane uwagi do propozycji rządowej zamieszczamy poniżej.

§ 1. 3) dopuszczalny, najdłuższy czas od momentu otrzymania informacji o potrzebie udziału w akcji ratowniczej do chwili opuszczenia bazy przez jednostkę ratowniczą.

Powyższy zapis nie precyzuje pojęcia „bazy”. Propozycja zmiany na:

3) dopuszczalny, najdłuższy czas od momentu otrzymania informacji o potrzebie udziału w akcji ratowniczej do chwili odcumowania od kei jednostki pływającej (statek lub łódź ratownicza) lub opuszczenia bazy przez jednostkę ratowniczą (samochód) Brzegowej Stacji Ratowniczej.

Nasz komentarz:

Niejednokrotnie w orzeczeniach Izby Morskiej pojawiają się zapisy mówiące, iż statek wszedł do akcji ratowniczej w momencie przekroczenia główek wyjściowych portu. Dla każdego z portów, w których bazują statki ratownicze odległość pomiędzy keją bazowania a główkami portu jest różna, a czas pogotowia ratowniczego ten sam. Dla przykładu w Porcie Gdynia czas potrzebny dla łodzi ratowniczej na przebycie dystansu od kei do główek to około trzy minuty, a dla statku to około 15 minut (przy założeniu zerowego ruchu innych jednostek w porcie) a w Porcie Hel odpowiednio jedna minuta i pięć minut.

§ 13. 4. Warunki bezpłatnego korzystania ze służbowej odzieży ochronnej oraz sposób jej użytkowania określi dyrektor Służby SAR.

Propozycja zmiany na:

Warunki bezpłatnego korzystania ze służbowej odzieży ROBOCZEJ i ochronnej oraz sposób jej użytkowania określi dyrektor Służby SAR.

Nasz komentarz:

Służba SAR w swoich regulaminach rozróżnia te dwa rodzaje odzieży.

§ 3. Dyrektor Służby SAR może wprowadzać doraźne zmiany w systemie pogotowia ratowniczego wynikające z przyczyn technicznych bądź innych uzasadnionych względów.

Zmiany te powinny być należycie udokumentowane.

Jedyną osobą upoważnioną, na mocy § 3 projektu rozporządzenia, do wprowadzenia doraźnych zmian w systemie pogotowia ratowniczego wynikających z przyczyn technicznych bądź innych uzasadnionych względów jest Dyrektor Służby SAR, na którym ciąży obowiązek należytej dokumentacji ww. działań. Powyższe zmiany realizowane są przez dyżurnych inspektorów Morskiego Ratowniczego Centrum Koordynacyjnego.

Nasz komentarz:

Jest to uściślenie mówiące o faktycznym stanie rzeczy

Krzysztof Kowalczyk

Przewodniczący Organizacji NSZZ „S” Morskich Służb
i Przedsiębiorstw Ratowniczych

ODPOWIEDŹ Z MINISTERSTWA TRANSPORTU I GOSPODARKI MORSKIEJ

Witam!

Dziękuję za przesłanie uwag.

W tym miejscu przekazuję, że uwaga Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność” dot. zmiany brzmienia § 1 ust. 1 pkt 3 została kierunkowo uwzględniona- zmieniono brzmienie ww. części projektu rozporządzenia zgodnie z terminologią używaną w projekcie rozporządzenia. Dwie kolejne uwagi nie zostały uwzględnione w projekcie rozporządzenia bowiem ich wprowadzenie doprowadziłoby do przekroczenia delegacji ustawowej oraz utworzenia katalogu podmiotów, które są uprawnione do wprowadzenia zmian w systemie pogotowia (w zamierzeniu ustawodawcy jest nim wyłącznie Dyrektor Służby SAR).

Pozdrawiam

Emil Sienko

Specjalista

Wydział Bezpieczeństwa Żeglugi i Ochrony Portów

Departament Transportu Morskiego i Bezpieczeństwa Żeglugi

Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki
Morskiej

Domy Marynarza praktyczny Przewodnik dla Marynarzy

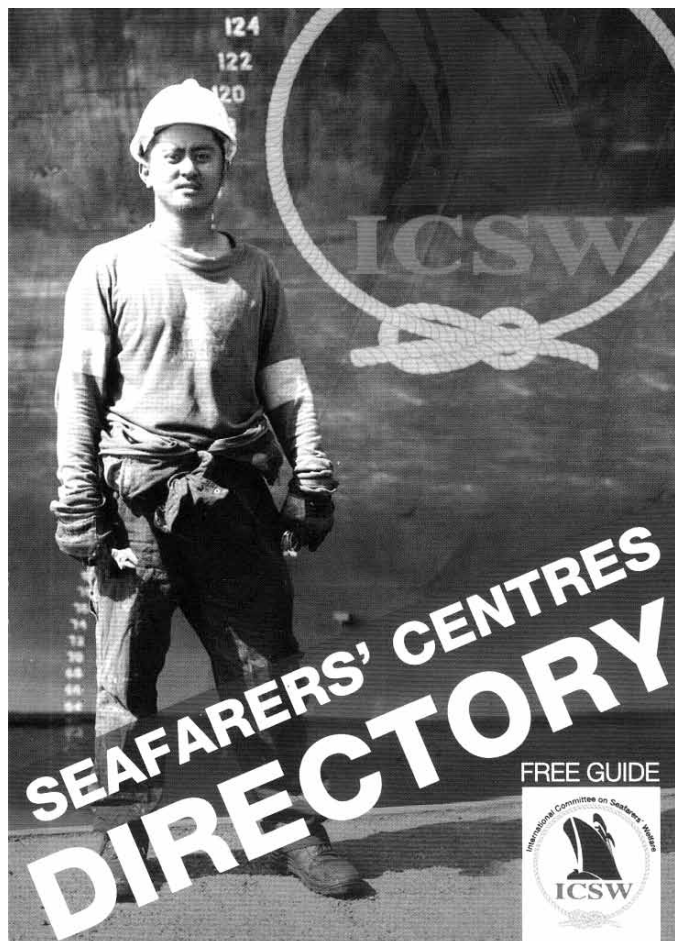
Informujemy, że jest dostępny w formie książkowej praktyczny Przewodnik dla Marynarzy, zawierający dane adresowe i kontaktowe wszystkich Domów Marynarza na całym świecie.

Publikacja jest udostępniona w siedzibie Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków w Szczecinie.

Wspomniany Przewodnik jest również możliwy do pobrania w formie elektronicznej ze strony internetowej Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „S” www.solidarnosc.nms.org.pl oraz Organizacji Marynarzy Kontraktowych www.omk.org.pl w dziale: publikacje do pobrania.

Jednocześnie informujemy Marynarzy nie mających dostępu do Internetu, którzy otrzymują Biuletyn Morski drogą pocztową, że istnieje możliwość otrzymania Informatora drogą listowną. W tym celu, prosimy o kontakt telefoniczny 91/4223311. Osoba do kontaktu: Bożena Szmajdzińska

(b.s)



Ośrodki Marynarskie korzystajmy z nich, albo je stracimy



Domom Marynarza może zagrozić zamknięcie, jeżeli nie będzie odwiedzała ich dostateczna ilość Marynarzy.

W roku 2009 Marynarze przeżywali trudny okres. Liczne statki zostały wyłączone z eksploatacji a czas między kolejnymi kontraktami uległ wydłużeniu. Kiedy na statku jest mniej ładunku, potrzeba mniej czasu na załadunek, a załoga ma mniej czasu na zejście na ląd.

Oznacza to, że ośrodki marynarskie walczą o przetrwanie. Albo odwiedza je mniej osób, albo odwiedzający je goście wydają mniej pieniędzy. Tradycyjne dochody pochodzące ze sprzedaży piwa i napojów uległy zmniejszeniu wraz z surowszymi przepisami, dotyczącymi konsumpcji alkoholu. Sprzedaż kart telefonicznych i dochody z rozmów spadły w związku ze spadkiem cen rozmów telefonicznych.

Przedstawiciele kilku ośrodków marynarskich zebraли się w Hong Kongu, celem sprawdzenia, w jaki sposób utrzymać ich działalność i nadal skutecznie wspierać Marynarzy.

Konkluzją tego spotkania było stwierdzenie, że potrzeby Marynarzy uległy zmianie, wobec czego istnieje ograniczone zapotrzebowanie na ośrodki z możliwością zakwaterowania. Ośrodki powinny być mniejsze i położone bliżej portów.

Przed wszystkim muszą z nich korzystać Marynarze.

W portach na całym świecie istnieje około 650 ośrodków marynarskich. Wiele z nich obsługiwanych jest przez Międzynarodowe Chrześcijańskie Stowarzyszenie Morskie (IMCA).

Opracowała: Bożena Szmajdzińska
na podstawie: Seafarer's Bulletin

32. rocznica NSZZ „Solidarność” oraz podpisania Porozumień Sierpniowych.

W dniu 30 sierpnia 2012 r. w związku z obchodami rocznicy podpisania Porozumień Sierpniowych Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność” oraz członkowie Organizacji Marynarzy Kontraktowych NSZZ „Solidarność” złożyli kwiaty pod Pomnikiem Ofiar Grudnia, znajdującym się na terenie nieistniejącej już Stoczni Szczecińskiej Nowa.

Pamiętamy, o co walczyliśmy, pamiętamy o tych, którzy oddali życie za idee...



Marynarze z Organizacji Marynarzy Kontraktowych NSZZ „S”
Zdjęcie: Małgorzata Grucela-Jaśkiewicz



Przewodniczący KSMMiR NSZZ „S” Janusz Maciejewicz oraz
Inspektor ITF Adam Mazurkiewicz wraz z delegacją
KSMMiR NSZZ „S”

Zdjęcie: Bożena Szmajdzińska



Przewodniczący ZR NSZZ „S” Mieczysław Jurek wręcz chustę
Komisarz ds. konkurencji z logo NSZZ „Solidarność” Zdjęcie: wp.pl

4. Rocznic manifestacji w Brukseli w obronie istnienia nieistniejącej już Stoczni

Trochę historii...

We wrześniu 2012 r. mija czwarta rocznica nieskutecznej manifestacji NSZZ „Solidarność” w Brukseli w obronie istnienia Stoczni oraz obietnic unijnej Komisarz ds. konkurencji Neelie Kroes.

„Unijna komisarz ds. konkurencji Neelie Kroes wyszła do stoczniovców na Rondzie Schumana i obiecała im, że przyjedzie do Polski, nie precyzując, czy zrobi to przed, czy po wydaniu decyzji KE w sprawie polskich stoczni.

„Wiem, że niektórzy z was przyjechali tu już po raz trzeci. Obiecuję, że następnym razem sama do was przyjadę” - powiedziała Kroes. „Przyjadę do Polski, przyjadę do stoczni!” - dodała, co demonstrowający powitali brawami i okrzykami „Solidarność! Solidarność!”.

„Myślę, że ta obietnica jest najlepszym dowodem na to, że pani komisarz bardzo poważnie traktuje dialog” - ocenił Przewodniczący Zarządu Regionu NSZZ „Solidarność” Pomorza Zachodniego Mieczysław Jurek. Komisarz cieszyła się ze spotkania i dziękowała stoczniovców za przyjazd do Brukseli. Wracając do KE, założyła na ramiona flagę z napisem „Solidarność”.

(Źródło: PAP16/08/2008 r.)

To się nazywa psychologia tłumu...

(b.s)

Porozumienie pomiędzy Norwegią a Polską w sprawie ubezpieczenia społecznego Marynarzy



Porozumienie pomiędzy Norwegią a Polską na podstawie art. 17 Rozporządzenia (EWG) 1408/71 w sprawie stosowania systemów zabezpieczenia społecznego dla Marynarzy zostało zawarte 04 kwietnia 2011 r. na czas określony od 01 stycznia 2011 r. do 31 grudnia 2013 r.

W związku z faktem, że jest to Porozumienie zawarte na czas określony i należało podjąć niezbędne działania, aby doprowadzić do przedłużenia wspomnianej Umowy, Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ „S” skierowała opinię do Ministerstwa Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie ponownego zawarcia Porozumienia na czas nieokreślony w trybie art. 16 ust. 1 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) Nr 883/2004 z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie systemów zabezpieczenia społecznego, tym samym przychylając się do wniosku zgłoszonego przez Norweskie Stowarzyszenie Armatorów do Zakładu Ubezpieczeń Społecznych

Mamy nadzieję, że Ministerstwo wyrazi akces przedłużenia wspomnianego Porozumienia, które pozwoli Marynarzom pracującym pod banderą NIS na ubezpieczenie się w Polsce, bez prawnej konieczności ubezpieczania się w norweskich instytucjach ubezpieczeniowych.

Umowa umożliwia zabezpieczenie socjalne w ramach polskiego systemu ubezpieczeń społecznych dla polskich Marynarzy zatrudnionych na statkach zarejestrowanych w Norweskim Międzynarodowym Rejestrze Statków na mocy dobrowolnego systemu, który daje uprawnienia do emerytury oraz świadczeń z tytułu bezrobocia/ niezdolności do pracy.

Obok tekst obowiązującego Porozumienia.

(b.s)

Porozumienie

pomiędzy właściwą instytucją Norwegii i właściwą instytucją Polski na podstawie art. 17 Rozporządzenia (EWG) 1408/71 w sprawie stosowania systemów zabezpieczenia społecznego do pracowników najemnych, osób prowadzących działalność na własny rachunek i do członków ich rodzin przemieszczających się we Wspólnocie.

powołując się na Porozumienie o Europejskim Obszarze Gospodarczym, art. 29, Załącznik VI, numer 1 i 2;

powołując się na Tytuł II Rozporządzenia (EWG) Nr 1408/71, a w szczególności na art. 17;

powołując się na Tytuł III Rozporządzenia (EWG) Nr 574/72, a w szczególności na art. 11,

oraz

biorąc pod uwagę wyraźną wolę Związku Armatorów Norweskich i Polskich Związków Zawodowych reprezentujących branżę marynarzy objętych ustawodawstwem w zakresie ubezpieczeń społecznych w Polsce w stosunku do marynarzy, zatrudnionych na statkach pływających pod banderą norweską (zarejestrowanych w NIS),

właściwa instytucja Norwegii i właściwa instytucja Polski uzgodniły:

I

Zgodnie z art. 17 Rozporządzenia (EWG) Nr 1408/71 w sprawie stosowania systemów zabezpieczenia społecznego do pracowników, osób pracujących na własny rachunek i członków ich rodzin przemieszczających się we Wspólnocie oraz Rozporządzeniem (EWG) Nr 574/72 w sprawie stosowania Rozporządzenia (EWG) Nr 1408/71, osoby objęte zakresem podmiotowym Rozporządzenia, mieszkające w Polsce, a zatrudnione na statkach pływających pod banderą zarejestrowaną w NIS (the Norwegian International Ship's Register), niezależnie od przepisu art. 13(2) litera c Rozporządzenia 1408/71 podlegają wyłącznie ustawodawstwu polskiemu.

Właściwa instytucja polska (Zakład Ubezpieczeń Społecznych (ZUS)) na podstawie dokumentu wydanego przez armatora bądź agencje pośrednictwa pracy, potwierdzającego tożsamość, miejsce zamieszkania pracownika i okres zatrudnienia oraz na podstawie dokumentów wymaganych przez polskie przepisy w zakresie ubezpieczeń społecznych, przedłożonych przez pracownika, powinna wydać bez zbędnej zwłoki dokument potwierdzający podleganie ustawodawstwu polskiemu w zakresie ubezpieczeń społecznych oraz okres przez jaki ustawodawstwo polskie ma zastosowanie. Jedna kopia dokumentu powinna być przekazana pracownikowi, a jedna kopia przesłana do właściwej instytucji norweskiej (Narodowe Biuro ds. Ubezpieczenia Społecznego za Granicą – the National Office for Social Insurance Abroad).

Wzór zaświadczenia potwierdzającego podleganie polskiemu ustawodawstwu stanowi załącznik nr 1 do niniejszego Porozumienia.

[Signature] 1

Właściwe przepisy Rozporządzenia i Rozporządzenia Wykonawczego o pomocy wzajemnej, zwolnieniu od opłat, składaniu roszczeń, odwołań albo innych dokumentach, walutach i zwrotach, nie mają zastosowania.

II

Porozumienie wchodzi w życie od daty złożenia na nim ostatniego podpisu i obowiązuje od 1 stycznia 2011 r. do 31 grudnia 2013 r.

Każda ze Stron może w każdym czasie dokonać rozwiązania niniejszego Porozumienia za 30 dniowym okresem wypowiedzenia.

Porozumienie sporządzono w czterech egzemplarzach, 2 egzemplarzach w języku polskim i w 2 egzemplarzach w języku angielskim, przy czym oba teksty są jednakowo autentyczne. Każda ze Stron otrzymuje po jednym egzemplarzu Porozumienia w języku polskim i angielskim.

Za stronę polską

PRZESZUS
[Signature]
Zbigniew Deruziak

data

04 KWI 2011

Za stronę norweską

[Signature]

data

04 KWI 2011

ZAKŁAD UBEZPIECZEŃ SPOŁECZNYCH
ul. Szamocka 3/5
01-748 Warszawa

WIADOMOŚCI – WIADOMOŚCI – WIADOMOŚCI

Z sieci



Ekipa amerykańskich badaczy natrafiła na szczątki „Terra Novy” - jednostki, którą słynny polarnik, Robert Falcon Scott, wyruszył na podbój bieguna południowego.

Wrak został odnaleziony u wybrzeży Grenlandii przez naukowców ze Schmidt Ocean Institute. Natrafiono na niego przypadkowo, podczas testów aparatury do badania dna morskiego. W czasie badania możliwości echosondy, na dnie udało się zlokalizować tajemniczy obiekt, którego wymiary przypominały te należące do legendarnej „Terra Novy”. Szczegółowe testy potwierdziły wcześniejsze przypuszczenia - na dnie znajdowały się szczątki statku, dzięki któremu Wielka Brytania miała przejść do historii.

„Terra Nova” była jednostką, na której słynny badacz, polarnik i podróżnik, Robert Scott, wyruszył w 1910 r. na podbój Antarktydy. Ze względu na fatalne przygotowanie całej wyprawy, załoga Terra Novy przybiła do wybrzeży Antarktydy z opóźnieniem, pod koniec 1911 r. Już sam początek ekspedycji naznaczony był problemami. Statek utknął bowiem w lodzie na 20 dni. Cała ekspedycja była też źle przygotowana pod względem logistycznym. Zdecydowano się postawić m.in. na eksperymentalne rozwiązania. Scott postanowił korzystać w czasie podróży przez Antarktydę z białych kuców islandzkich. Miały one zastąpić sprawdzone psy zaprzęgi, ale wszystkie padły w czasie wędrówki. Posłuszeństwa odmówiły też nowoczesne - jak na tamte czasy - sanie motorowe, których silniki w czasie wyprawy przestały działać z powodu ekstremalnych warunków. Skończyło się na tym, że skąpo odziani członkowie ekipy musieli ciągnąć swoje sanie sami.

Kilkusobowa ekipa, z Robertem Scottem na czele, dotarła na biegun południowy 17 stycznia 1912 r. Niestety, brytyjski eksplorator nieco się spóźnił. Okazało się bowiem, że na miejscu dumnie powiewała już flaga Norwegii. Przed nim do celu dotarł bowiem Roald Amundsen. Scott wiedział wcześniej, że o miejsce w historii rywalizuje z norweskim badaczem. Był załamany, kiedy okazało się, że przegrał wyścig. Potem było już tylko gorzej. W drodze powrotnej z bieguna warunki pogodowe były koszmarnie. Wszyscy członkowie ekspedycji zginęli. Wykończył ich głód oraz zimno. Śmierć zastała ich na kilkanaście kilometrów przed bazą, w której znajdowały się zapasy jedzenia. Ich ciała zostały odnalezione po ośmiu miesiącach - przypomniał serwis BBC.

„Ten statek przeszedł wiele w swojej długiej historii i był jednym ze szczytowych osiągnięć szkockiego przemysłu okrętowego, wykorzystującego drewno” - powiedział Brian

Kelly z muzeum w Dundee, gdzie zbudowano statek. „To wprost niesamowite, że jeden z najsłynniejszych statków w historii został odnaleziony 100 lat po swoim rejsie na biegun oraz w roku, które upamiętnia tamto wydarzenie”.



www.wp.pl/Zdjęcie:Eastnews/AFP

Na środku Atlantyku 15 lipca w płomieniach stanął kontenerowiec MSC Flaminia, z częściowo polską załogą. Załogę podjął zbiornikowiec DS Crown.

Jak podała Maritime and Coastguard Agency UK, stacja ochrony wybrzeża w Falmouth odebrała w sobotę (14 lipca) o godzinie 10.07 czasu lokalnego sygnał *mayday* nadany przez załogę, zmierzającego z Ameryki do Europy kontenerowca *MSC Flaminia*, zmuszoną opuścić statek po pożarze i eksplozji w ładowni jednostki.

Stacja Coastguard z Falmouth nadała alarm do wszystkich statków w rejonie wypadku - ok. 1000 mil (1800 km) od brzegów zarówno Wielkiej Brytanii, jak i Kanady, czyli poza zasięgiem helikopterów. Najbliżej miejsca zdarzenia był zbiornikowiec VLCC *DS Crown*, który natychmiast zmienił kurs, by dotrzeć do *MSC Flaminia*.



[Zdjęcie: www.reederei.nsb.de](http://www.reederei.nsb.de)

MSC Flaminia, w chwili wybuchu pożaru, miała na pokładzie 25 osób: 23 członków załogi - pięciu Niemców, trzech Polaków i 15 Filipińczyków oraz dwóch pasażerów

Jak poinformował w oficjalnym komunikacie armator zarządzający statkiem, do eksplozji w ładowni nr 4. doszło

w czasie, gdy załoga próbowała ugasić wykryty wcześniej w tym rejonie statku pożar.

W chwili wypadku statek był w drodze z Charleston (USA) do Antwerpii (Belgia), gdzie miał dotrzeć 17 lipca.



Przeczytane

Przeczytane

Piraci przejęli 28/08/2012 r. kontrolę nad greckim tankowcem u wybrzeży Togo, uprowadzając 24 członków załogi - podało Międzynarodowe Biuro Morskie (IMB). Doszło do wymiany ognia między napastnikami a patrolem togijskiej marynarki wojennej.

Pływający pod banderą wyspy Man tankowiec został zaatakowany w Zatoce Gwinejskiej, około 17 mil morskich od Lome, stolicy Togo - powiedział agencji Associated Press Noel Choong z IMB, instytucji zajmującej się przeciwdziałaniem przestępczości morskiej. Patrol marynarki wojennej zjawił się na miejscu po odebraniu sygnału SOS wysłanego przez tankowiec. Doszło do wymiany ognia, jednak piratom udało się przedostać na pokład i zmusić załogę do podniesienia kotwicy. - Na ogół w tym rejonie, (piraci) przetrzymują statek przez cztery czy pięć dni, rabują go i zabierają część ładunku, zwykle ropę naftową - powiedział Choong agencji AFP. To już drugi incydent tego typu w rejonie Zatoki Gwinejskiej w ciągu ostatnich dwóch tygodni. 19 sierpnia piraci zaatakowali brytyjski tankowiec z 18 członkami załogi. Nikt nie został ranny a statek uwolniono w ubiegły czwartek u wybrzeży Nigerii. Wybrzeża zachodniej Afryki, a szczególnie Zatoka Gwinejska, stały się jednym z miejsc aktywnej działalności piratów. Według raportu IMB, opublikowanego w lipcu, u wybrzeży Togo, Beninu i Nigerii między styczniem a czerwcem zanotowano 32 ataki piratów. W analogicznym okresie 2011 roku ataków takich było 25. Raport wspomina również o „wysokim poziomie przemocy” obecnym w większości incydentów. Przemoc ta objawia się m.in. dziesiątkami uprowadzonych zakładników.

W ubiegłym roku Nigeria i Benin zainicjowały wspólne patrole morskie, które mają przeciwdziałać aktom piractwa.

Źródło: Wprost 35/2012 29/08/2012



Usłyszane

Pogłębienie toru wodnego Szczecin-Świnoujście to ratunek dla szczecińskiego portu, by zamiast do niemieckich portów, mogły tam wpływać statki o dużych nośnościach - przekonuje „Gazeta Polska Codziennie”.

Tor wodny Szczecin-Świnoujście to sztuczna droga wodna łącząca oba porty. Jeśliby doszło do pogłębienia jej dna do 12,5 m to uzyskaloby możliwość wpłynięcia do szczecińskiego portu dużych statków o nośności do 40 tys. ton oraz kontenerowców o nośności do 35 tys. ton.

Obecnie jednostki tego typu zawijają głównie do portu w niemieckim Rostocku.

Przedstawiciele rządu na razie nie palą się jednak do realizacji inwestycji. Anna Wypych-Namietko, wiceminister transportu, deklarowała w lutym, że inwestycja ma szansę na realizację dopiero po 2014 r.

Pogłębienie toru wodnego zapewni także 4 tys. nowych miejsc pracy oraz zwiększenie obrotów portu o 400 mln zł rocznie. Koszt robót wyniosłby miliard złotych - wynika z analiz ekspertów przeprowadzonych na zlecenie Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście.



Zdjęcie: Dawid Stettiner/Wikipedia (Polskie Radio)

W mieście dobiega końca przebudowa falochronu wschodniego, który m.in. osłoni powstający tu gazoport. Większość środków na inwestycję pochodzi z Unii Europejskiej.

Przebudowany falochron ma też przyczynić się do poprawy bezpieczeństwa żeglugi na podejściu do portów Szczecin-Świnoujście. Jej koszt to 54 mln zł.

Efektom prac rozpoczętych w 2009 r. jest wzmocnienie 1462 m konstrukcji powstałej blisko 200 lat temu. Budowla została także przystosowana do toru wodnego, który prowadzi do portu w Szczecinie i Świnoujściu o głębokości 14,5 m. Janas dodał, że pozostało jeszcze do zrobienia ok. 2 proc. planowanego zakresu prac. Inwestycja prowadzona przez Urząd Morski w Szczecinie ma być zakończona pod koniec lipca br. Wykonawcą przebudowy falochronu jest konsorcjum firm Hydrobudowa Gdańsk oraz Energo-pol Szczecin. Budowa wymagała m.in. sprowadzenia ok. 100 tys. ton kamienia z głębi kraju, a także z Norwegii. W związku z tą inwestycją dna morskiego wydobyto 55 tys. m sześć. piachu. Pod wodą ułożono ok. 5 tys. tzw. materacy gabionowych wypełnionych kamieniami. Przy inwestycji pracowały wyspecjalizowane ekipy nurków i archeologów podwodnych. Wydobyto artefakty, w tym części okrętów oraz ich uzbrojenia. Przeprowadzono też pomiary - z dokładnością do kilku centymetrów - hydrograficzne i geodezyjne przy pomocy specjalistycznych urządzeń GPS. Inwestycję nadzorują eksperci ochrony środowiska. Całkowity koszt inwestycji ma się zamknąć kwotą 54 mln zł, z czego 46 mln zł to fundusze europejskie. Ma ona przyczynić się do poprawy bezpieczeństwa żeglugi na podejściu do portów Szczecin- Świnoujście.

(Polskie Radio Szczecin)

Okiem żony marynarza z burty statku

Byłam tą szczęściarą, która w roku 1988 mogła pobyc na statku razem ze swym mężem marynarzem całe dziewięć miesięcy, zwiedzić świat i poznać tajemnicze życie ludzi morza.

Drzewiej bywało, że rejsy naszych mężów trwały nie 4 tygodnie, 6 czy 8, ale liczone były w miesiącach, grubo powyżej sześciu.

W związku z faktem, że do Polski wkroczył dumnie Internet dopiero w 1991 r., a cud techniki w postaci telefonów komórkowych wielkości kaloryfera w roku 1992, skazana byłam na kontakt z mężem przez historyczne Radio Szczecin, czekając po zamówieniu rozmowy przez wspomniane Radio trzy dni i nocę przy aparacie telefonicznym.

Uprzednio musiałam oczywiście zrobić zapasy jedzenia i picia, unikać przyjmowania płynów w nadmiarze z wiadomych względów, żeby nie dać Boże nigdzie się nie oddalić, bo telefon mógł zadzwonić o każdej porze.

Gdy już uzyskałam połączenie, obowiązywała rozmowa żywcem wyjęta z „Czterech pancernych i psa” – Ja Łąka, ja Łąka do Brzozy- jak mnie słyszysz?

Pozostawała mi również do wyboru nasza Poczta Polska, z której usług skwapliwie korzystałam, wysyłając codziennie listy do męża na adres armatora, który wspomniane listy przekazywał Agentom a Agent dostarczał na statek w wybranym porcie.

Ponieważ listy pisywałam codziennie, ilość przesyłek dostarczanych do mojego męża średnio raz na półtora miesiąca liczyła ok. 45 sztuk, grecki armator w trosce o moje zdrowie psychiczne, zaproponował mi pobyt na statku wraz z mężem. I dobrze.

Udałam się więc w świat, lecąc z licznymi przesiadkami do Alicante, dzięki uprzejmości PLL LOT. Modliłam się w międzyczasie, aby ilość startów równała się ilości lądowań.

Tym sposobem znalazłam się wśród członków załogi M/V „Adonis”

Byłam świadkiem zdarzeń za sprawą opisywanego w tych wspomnieniach Władysława, o jakich nawet w „Monthy Python’ie” nie snili.

Zwiedziłam mnóstwo zakątków świata. Wspomnienia tkwią w mojej głowie po dziś dzień niezatarte jako jedne z najpiękniejszych w moim życiu.

Poniżej kilka z nich zapamiętanych i zaobserwowanych okiem żony marynarza;

Mieliśmy na burcie kucharza Greka, który zamustrował na statek w tym samym terminie, co ja - cywil.

Przedstawił w sposób baaardzo malowniczy swoje referencje, twierdząc że był szefem kuchni w paryskim Hiltonie, co wprowadziło załogę w pełen uwielbienia stan euforii połączonej ze ślinotokiem, zważywszy na umiejętności poprzedniego kucharza.

Zaserwował nam swoje popisowe danie w postaci pstrąga. Pstrąg patrzył na mnie i na innych z talerza oczami pełnymi wyrzutu zasnutymi mgłą, był pięknie przyrumieniony i strasznie opuchnięty, ponieważ posiadał w sobie to wszystko, co średnio ogarnięty kucharz wyrzuca z ryby przed smażeniem.

Tę rybę podawał nam na zmianę z zupą pomidorową z paczki z makaronem w gwiazdki. Przez sześć miesięcy.

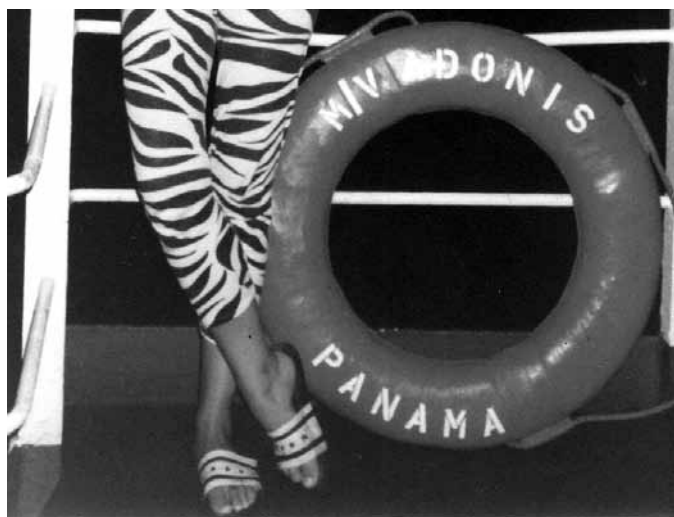
Unikał kontaktu z załogą. Załoga postulowała o przywrócenie do pracy poprzedniego kucharza.

Byłam również świadkiem degradacji Drugiego Oficera Władysława na stanowisko Deck Hand’a

Rzeczony Władysław wkroczył na burtę statku w Rio De Janeiro po południu w bardzo malowniczy sposób. Otóż wszedł trawem na pokład w spodenkach kąpielowych, skarpetkach i sandałach, kierując się w stronę mojej skromnej osoby i grupy załogi, skupionej na dziobie statku, uroczyście niosąc przed sobą podarte w miejscu bardzo intymnym spodnie rozmiaru XXL i na powitanie rozdzierającym głosem rzekł:

„Siedzę sobie w parku, podchodzi do mnie tubylec i pyta czy może się przysiąść..to się zgodziłem, później mnie objął, no to ja zacząłem się wyrывać i on złapał mnie za spodnie, normalnie ledwo uciekłem...”

Nie muszę dodawać, że osoba Władysława nie robiła pozytywnego wrażenia na załodze, od Filipińczyków, Malediwczyków poprzez Marynarza z Ghany i Greków, skończywszy na Polakach. Jednym słowem, Władysław miał przechlapane. Starając się zniwelować złe wrażenie, usilnie starał się poprawić swój wizerunek poprzez wiele czynności werbalno-manualnych. Chcąc sobie zjednać Bosmana z Ghany, który miał na imię Osmano, pewnego przedpołudnia podszedł do niego, zaczynając konwersację „You Osmano, I’m Władysław... You know-the same as...JAGIELLO...” wychodząc z założenia, że w szkole



Zdjęcie: B.S.

w Ghanie historia Polski jest przedmiotem obowiązkowym.

Osmano „łypnął” na Władysława swoimi ogromnymi oczami ze śnieżnobiałymi białkami i oddalił się pełnym godności krokiem na bezpieczną odległość, po czym zakreślił palcem wskazującym w pobliżu swojego czarnego czoła pewien kształt geometryczny.

Ponadto pełniąc w nocy wachtę na mostku, cudem udało się Władysławowi kolejny raz nie doprowadzić do kolizji z drugim statkiem, beczelnie pływającym po tym samym morzu co nasz. W ostatniej chwili wpadł na mostek Kapitan. W Kapitanie to zdarzenie i szereg innych przepełniło szalę goryczy i oddelegował Władysława do czynności bardzo odpowiedzialnej i teoretycznie nie zagrażającej załodze, mianowicie skierował go do malowania skrzynek przeciwpożarowych.

Wykonywanie tej czynności przez Władysława z pozoru nieszkodliwej, spowodowało wśród załogi początki załamania nerwowego. Każdy posiłek w messie zdominowany był opowieściami o opukiwaniu skrzynki ze starej czerwonej farby, nanoszeniem minii i kolejnych warstw farby. Ludzie w pośpiechu łapali talerze i przenosili się do innego stołu, pozostawiając Władysława prawie samotnym... tylko mój mąż (który z natury jest niezwykle cierpliwy) z zacięciem psychoanalitycznym graniczącym z masochizmem, słuchał tych opowieści, aby później zastanawiać się, cóż takiego przeżył ten człowiek, że na jego psychice pozostało takie piętno. Ja jako ta Kaja tkwiłam przy tym stole, prawie płacząc.

Kończąc przedwcześnie swój kontrakt, Władysław w sekrecie powierzył tajemnice swojego życia mojemu mężowi. Otóż był notorycznie porywany i inwigilowany przez służby specjalne KGB, później FBI. No bo jak wyjaśnić fakt następujący: siedzi sobie z żoną Władysław w domu i mówi: „musimy pomyśleć o nowym parkiecie na podłogę”, a tu zjawia się na drugi dzień stolarz z zapytaniem, czy Władysław nie chce kupić klepek podłogowych, „normalnie miałem podsłuch, a stolarz był agentem” stwierdza na koniec opowieści głosem pełnym grozy, dodając zwycięsko „Jak zerwałem parkiet po tej rozmowie ze stolarzem-agentem, pod podłogą znalazłem mnóstwo przewodów udających przewody elektryczne i telefoniczne”

Opowiedział nam jeszcze jak go uprowadzono ze statku stojącym w afrykańskim porcie, uprzednio podawszy środek nasenny w drinku. Biedny Władysław ocknął się dopiero w Norwegii...

W tym momencie dopiero zrozumiałam, dlaczego nie chciał przyjmować doustnie koktajli alkoholowych, które czasami przygotowywałam poza zasięgiem Jego wzroku. Patrzył wtedy na mnie z mieszaniną obawy i odrazy.

Dodam, że Władysław wyzwał w ludziach najgorsze instynkty. Sama widziałam, stojąc na wyższym pokładzie Chiefa Mechanika (blisko sześćdziesięcioletniego, dystygowanego Pana), jak z językiem na brodzie, w pełnym skupieniu wpychał wykałaczkę do zamka kabiny Władysława. Mój stan totalnego zaskoczenia pozostał mi

na twarzy na długo przyjmując wyraz debilnego zawieszenia.

Opowieści o Władysławie byłoby jeszcze więcej, stanowił i nadal stanowi fantastyczny temat do snucia anegdot, ale opowiem o nich może następnym razem.

Mam też wspomnienie związane z blisko miesięcznym postojem statku z widokiem na Key West, obrazem skaczących delfinów nieopodal burty statku, pięknym zachodzącym słońca, ogromnych barracud, które łowili Maledivczycy.



Pamiętam też Biskaje...choć „pamiętam” to trochę na wyrost napisane...Podziwiałam widoki z bulaja z pozycji horyzontalnej, widząc albo niebo albo otchłan morza z falami sięgającymi 10 metrów, a jedyna moja wycieczka na pokład zakończyła się na zawietrznej, bo nie dobiegłam do kabiny na czas:/

Ale mój mąż cały czas powtarzał, że byłam dzielna.

Do chwili obecnej czuje ten zapach morza, widzę Kilwater i bardzo chciałabym, aby dane mi były jeszcze kiedyś poczuć tę wolność.

Dlatego rozumiem pasję mojego Marynarza wykonującego pracę z powołania.

Wspominała: Bożena Szmajdzińska



Zdjęcie: www.usa.se.pl

Listy do Bosia

Nasi Czytelnicy wiedzą, że Janusz O. – zwany „Bosiem” – to postać autentyczna. Niestety należy do ginącego gatunku ludzi pogodnych, uczciwych i serdecznych, tych z tak zwanym „sercem na dłoni”...

Kwadratura koła

Witaj drogi Przyjacielu.

Jak widzisz chciałem zacząć grzecznie i kulturalnie. Ale tymi swoimi pytaniami i tą Twoją dociekliwością tak mnie wkur...zyłeś, że szlag trafił całą kulturę. Postaram się jednak opanować, ale nie wiem czy usatysfakcjonują Cię moje odpowiedzi. Zwłaszcza, że kompletnie nie rozumiem tego co się dzieje.

Ale od początku. Jak sam wiesz przez ponad dwadzieścia lat Krajowa Sekcja Morska funkcjonowała sprawnie. Jej regulamin – prawie żywcem spisany ze Statutu NSZZ „Solidarność” – zatwierdzony był przez Komisję Krajową. I nagle okazuje się, że zarówno Marian Krzaklewski, jak i Janusz Śniadek, nie wspominając już o reszcie „krajówki”, byli tak „nieprzypadni”, że nie zauważyli, że Sekcja działa...niezgodnie z prawem związkowym (!?) No i zaczęła się kołomyja. Skoro padło takie stwierdzenie to nic dziwnego, że przede wszystkim chcieliśmy się dowiedzieć co robimy niewłaściwie i w którym punkcie łamiemy Statut. Okazało się to niezbyt proste. Pierwsze odpowiedzi na to pytanie brzmiały: „już wy wiecie najlepiej i najlepiej potraficie to naprawić” Ale żeby coś naprawiać to k... muszę wiedzieć co. Przepraszam, znowu mnie poniosło.

Po kolejnych dyskusjach, tym razem już na temat: co to jest opłata układowa, czy możemy ją pobierać i czy jest to składka związkowa czy nie (czego znowu kompletnie nie rozumiem, bo w Statucie zapisano jak byk, że każdy członek związku jest zobowiązany sam płacić składkę), przedstawiliśmy opinie prawne – jedną opracowaną przez szczecińskiego prawnika, drugą przez profesora Uniwersytetu Gdańskiego – z których jasno wynika, że Sekcja może pobierać opłaty układowe oraz, że nie jest to składka. Niby fajnie tylko, że gdy przedstawiano te opinie, to jeden z członków Prezydium KK powiedział, że on się z nimi nie zgadza! Cholera, a ja myślałem, że to górnik a nie ekspert od prawa...

I znowu wszystko się zaczęło od początku. Po terminie, jaki nam wyznaczono na dostosowanie naszych działań (dalej nie było odpowiedzi jakich) do prawa wewnętrzzwiązkowego, Komisja Krajowa podjęła uchwałę nr 18/12 w sprawie wprowadzenia Zarządu Komisarycznego w Sekcji. Uchwała ta ma stracić moc, jeżeli do 1 listopada br. Sekcja spełni pewne warunki. I niby znowu wszystko O.K. Tyle tylko, że prawnicy twierdzą, że **legalność** podjętej przez „krajówkę” uchwały **budzi poważne wątpliwości**. Przede wszystkim dlatego, że oczekiwania KK nie są w zasadzie kierowane do władzy wykonawczej Sekcji lecz do Walnego Zebrania Delegatów. A co będzie



jeżeli WZD podejmie inne uchwały niż te, których sobie życzy krajówka?

I kolejna sprawa. Uchwała nakłada na nas obowiązek zawarcia porozumień ze wszystkimi komisjami wchodzącymi w skład Sekcji. A jak mamy zmusić wszystkie komisje, żeby podpisały takie porozumienie i co będzie jeżeli jakaś się nie zgodzi? Znowu my będziemy winni? Według upowszechnionych w teorii prawa poglądów warunk niemożliwy do wypełnienia przez stronę lub zależny wyłącznie od woli osoby trzeciej uważa się za nieważny lub bezskuteczny. Ale co to kogo obchodzi. Poza tym zastanawiam się, co będzie jeżeli zastosujemy się do wymagań krajówki a za 2 lata zmieni się władza i powie nam, że działamy niezgodnie z prawem...?

I nie zapominaj kochany, że większość tej zadymy spowodowana jest przez jedną komisję, która na dodatek łąze wszędzie w żywe oczy, że nie otrzymuje od Sekcji żadnych pieniędzy. Nic. Zero. Taka ubożuchna! Tylko, że to absolutnie nieprawda! Wyrażnie to widać w przesłanym przez armatora do ITF rozliczeniu. I to „nic” jest w takiej wysokości, że daj mi Boże takie nic chociaż raz na 5 lat. Teraz mogę tylko zapytać, dlaczego łaskawie nam panujący na Pomorzu Zachodnim Mieczysław Kolejarz Dobrotliwy, narzekając na brak funduszy w regionie, nie chce wziąć należnych mu 40%?

Ale to już motyw na zupełnie inne opowiadanie.

Zwróć kochany uwagę, że KK podjęła swoją uchwałę 28 sierpnia. Piękna data, taka rocznicowa. Termin dostosowania się do niej mamy do 1 listopada. Też piękna data. To już nie chichot historii. Ona po prostu ryczy ze śmiechu. Tyle, że mnie się śmiać wcale nie chce.

Pozostaję w głębokich pokłonach, Twój mocno rozczarowany

Matros

Humor na dobry dzień

DŁUGA LISTE PARADOKSÓW:

- * Bramki w sklepie - mimo że nic nie zwinąłeś i tak boisz się, że zapiszczą.
- * Babcie - pod blokiem mogą sterczeć dwie godziny, ale w tramwaju pięciu minut nie ustoją.
- * Sprawiedliwość - jazda na rowerze pod wpływem alkoholu: 5 lat, molestowanie seksualne: 3 lata w zawieszeniu.
- * Potrzeba jednej iskry, by spalić las, ale całej paczki zapalek, by rozpałcić grilla.
- * Kiedyś będę tak bogaty, że jednorazówką będę golił się tylko raz.
- * Polsat - oglądasz sobie z rodziną reklamy, a tu nagle film.
- * Polska - tutaj nawet kryzys się nie udał.
- * Bill Gates - okrada go 75% ludzkości, a i tak jest najbogatszy.
- * Pan Mietek spod trojki nie ma nawet matury, a za piwo zreperuje prom kosmiczny.
- * Leżakowanie w przedszkolu - kiedyś kara, a teraz każdy chciałby te 2 h snu w ciągu dnia...
- * Mleko na gazie - tylko czeka, aż się odwrócisz.
- * Łacina - jedyny język, w którym nawet «kupa» brzmi mądrze.
- * Nawet, jakby papier toaletowy miał 8 warstw, to i tak złożysz go na pół.
- * Najlepszym dowodem na to, że w kosmosie istnieje inteligencja, jest to, że się z nami nie kontaktują.
- * Tesco - nigdzie indziej nie znajdziesz wody LEKKO NIEGAZOWANEJ za pół ceny.
- * Jerzy Dudek – przypuszczalnie był najlepiej zarabiającym kibicem Realu Madryt.
- * Jeżeli trzeci dzień nie chce ci się pracować, to znaczy, że to już środa.
- * Kość piszczelowa - urządzenie do znajdowania mebli w ciemnym pokoju.
- * Chleb - zero marketingu, najwyższa sprzedaż.
- * Britney Spears: «Jestem za karą śmierci. Przestępca powinien mieć nauczki na przyszłość.»
- * Egzamin - na korytarzu każdy wmawia ci, że nic nie umie.
- * Szacunek do nauczyciela - istnieje wtedy, gdy uczniowie po usłyszeniu dzwonka na przerwę pozwalają mu dokończyć wypowiedź.
- * Paradoks seksualny - seks można uprawiać od 15 roku życia, a oglądać - od 18.
- * Paradoks Szymborskiej - dla testu napisała maturę, interpretując swoje wiersze - i dostała 60%.
- * Studenci pierwszego roku - spieszymy się ich poznawać, tak szybko odchodzą...
- * Piesek - u nas słodki, w Azji słodko-kwaśny.

- * Gdy umrę, rozsypcie moje prochy pod Tesco - wtedy będziecie mnie odwiedzać co niedzielę.
- * Pieniądze szczęścia nie dają. Ale pozwalają wygodnie być nieszczęśliwym.
- * Mały palec u nogi - powstał tylko po to, by boleśniej wałnąć się o szafkę.
- * Kanapka studencka - chleb posmarowany nożem.
- * Pieniądze z pierwszej komunii - do dzisiaj nie wiesz, gdzie się podziały.
- * Nimfomanka - kobieta, która pragnie seksu tak często jak przeciętny mężczyzna.
- * Polska waluta - tylko tutaj złoty jest srebrny.
- * Na uczelni poranna fizyka zagina czas. Po 30 minutach jest 08:05.
- * Feminizm kończy się, gdy trzeba wnieść szafę na 8. piętro.

Dużo tego? A małoż to mamy w Polsce paradoksów?



Kryzys szaleje. Sierpień, miasteczko na Łazurowym Wybrzeżu, sezon w pełni- ale leje, więc puchy. Wszyscy pozadłużani. Na szczęście do małego hoteliku przyjeżdża Marynarz. Prosi o pokój, rzuca na kontuar w recepcji 100 i idzie na oględziny. Hotelarz chwyta banknot i natychmiast leci uregulować należność dostawcy mięsa, któremu zalega. Ten łapie banknot i pędzi zapłacić nim hodowcy świń, któremu zalega za towar. Ten łapie 100 euro i leci zapłacić dostawcy paszy. Ten z ulgą bierze pieniądze i triumfalnie wrecza je prostytutce, która dała mu na kredyt (wszak kryzys). Ta pędzi spłacić dług w hotelu, z którego też korzystała na kredyt.

...i w tym momencie Marynarz schodzi z góry, oświadcza, że pokój mu się nie podoba- bierze swoje 100 euro i wyjeżdża. Zarobku nie ma. **ALE MIASTECZKO JEST ODDŁUŻONE I Z OPTYMIZMEM PATRZY W PRZYSZŁOŚĆ** I na tym to wszystko właśnie polega...



KRAJOWA SEKCJA MORSKA MARYNARZY I RYBAKÓW NSZZ „SOLIDARNOŚĆ”

stolica Koroii Południowej	auto z Hiszpanii	wykaz błędów drukarskich	góry graniczne Europy	31	firmary lub urzędowy do wypełnienia		obraz, obelga	jedn. natężenia dźwięku	trójkątny żagiel na forsztagu	brat matki i ...	wdzięk, powab	indiański namiot	sport kuleja	żona Zeusa	Krystyna, aktorka
produko-wał testa-rossę					firma-mment		śmietanka towarzyska		załoty	11			mobil lub castrol	roślina wodna	
									zuch		8	26	gro-sz Szweda		
			18				szkolne 45 minut siada go baba				siłacz z „Quo vadis”	potul-ność			
wyspa u brzegów Irlandii					imie Karewi-cza, aktora			dawny harcowa-nik	miasto w Kazach-stanie	44		stragan			41
puder kosme-tyczny					jedn. mocy elektrycznej	40		... Bem	przed-stawiciel firmy		zagar-nięcie obcego terytorium	ludzi na wiec	wcierany kosme-tyk	... Paul Belmon-do	
Carring-ton z „Dynas-tii”	miękki metal, I.at. 3	36	wyspa Odyssa broń Bartosza		... Cemb-ryńska			była stolica Nigerii			antono-wka lub łobo				
							fotel króla	m-to nad Zambezi łagodzi jazdę		rysa na honorze			np. czekan	zbiornik na paliwo	część pietru-szki
miejsce palenia czarow-nic		otologia							tużycka narząd słuchu		35	u Reja z panem i wójtom	kancias-ta linia silny zwierz		
					lokalny szef partii w USA		„młody” żołnierz monotonia, splin			na czele wsi	matecz-nik zwierząt				
28	cienka, sucha kielbasa				model fiata ... Puga-czowa	12			ukryta granica ogrodu (np. rów, kanał)	państwo w Pire-nejach	39		amandi	samo-chodowy kierunko-wskaz	najdluż-sza rzeka świata
jaźń, ja	dialekt				utlenio-na z apteki							16			załącznik
							jest nim pudło skrzy-piec						siły zbrojne szczyp-ce		
imię lwasz-kiewiczca	porcja rudy do martena					46		pasuje do gniazdka	oprzy-rządowanie	ogród owoco-wy	27	ischias	linia łamana	żyła skał magmo-nych	
								... Tse-lung	potocznie choinka					Allen, amer. poeta (1899-1979)	gimnas-tyka ze wscho-du
kłopoty, opaly		podawa-na przy powita-niu	minowe lub golfowe		amer. tygodnik słodki wypiek			... Kuro-sawa		23	ćwik, spry-ciarz	20	15	weddyjs-ki bóg ognia	
						42	zero, nic								
oddziela kondygnacje		stop alumi-nium i żelaza			zdobio-ne firana (on ujemny				croko-dyl lub żółw		propa-gowanie hasel				25
rybka akwa-riowa							część widowi teatralnej	daszek nad komin-kiem	modna” Krasic-kiego	prezen-tacja	czarny listek w kartach	przyrząd do nawija-nia nici	roślina z innego klimatu		
uzdol-nienie					panika na giełdzie					z rodziny kotów				werwa, ani-musz	wątek utworu
utwór Ravela	posła-nie, łozę		naftowa z ziemi		planeta lub metal			na rufie statku urząd rabina				aktywa finan-sowe			
					wojsk. materiał zapala-jący							5	wąsy i broda	kucharz okręto-wy	przecier owocowy lub konieczność „bron” roży
część dworca					7	dziw					dawny sznur pereł				6
lek przed wystę-pem	panień-ska roślinna		śmiesz-ka nad morzem		tłuczek do rozgniata-nia owoców nagły zapal		drzewo liściaste	żaglowiec z kana-łów holenderskich mocny argument w sporze			rzadkie imię żeńskie	był walutą Włoch	ewange-lista		
				10						uwielbia-ny przez tłum			bazia		
na sklepo-wej półce		elektryczny lub talii			stawia piec rumuń-ski gazik			ziemnia-czana kluska	japoń-skie zapasy	ścisk, ciżba	angielski pan			przed-porcje wśród antylop	belka pod żagle
wymiar urzą-dzenia				29		Impreza handlo-wa			1			nauczycielka zwierząt głęboka woda	38		auto z Niemiec
							na bigos klub z Kijowa				najswież-sza wiadomo-ść	tytuł Mussoliniego			mówie-nie o kimś złe, złośliwe
dawniej zagraniczna podróż			insekt zasób, rezerwa	30				nazwa książki repry-menda	sceniczny monolog					I.at. 53	
drabi-nasty					wodny milczek stos siana gatunek antylopy				drapież-na ryba słodko-wodna		PKO SA		czarna odmiana karakula	4	
					gramo-czące-czka	17		miasto nad Murą (Austria)	teraz keno-zoiczna	koń do zaprzęgu	babelek gazu			boleń lub odmiana rocka	remis szacho-wy
ziomek, krajan	wynik mierze-nia							występ solisty		43		3	ciężki ptak latający		
							kluski do rosotu				wsty-d, hańba				45
zielona papuga z Nowej Zelandii	banko-wa różnica	22						autko lub lalka			48		przełożony klasztoru męskiego		33

Litery z ponumerowanych kratek tworzą rozwiązanie - aforyzm Leopolda Rene Nowaka.

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	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----

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. Ślaska 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
MIĘDZYAKŁADOWA MARYNARZY
I RYBAKÓW
ul. Ślaska 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: kzprcpi@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. Ślaska 49A 81-310 GDYNIA
tel/fax: 58/6616053, 58/6616069
tel.kom. 602233619
e-mail: koscik_andrzej@nms.org.pl



ITF House
40 - 60 Borough Road
London SE1 1DR

Telephone +44 207 403 2733
Fax +44 207 357 7871

国际
运输
劳工
联盟

International Transport Workers' Federation
Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte
Fédération internationale des ouvriers du transport
Internationale Transportarbeiter-Föderationen
Internationale Transportarbeiter-Föderation
Международная федерация транспортников
التنظيم عالمياً، النضال من أجل حقوقنا

O wykonywaniu prac przeładunkowych

Coraz częściej marynarze są proszeni o rozmieszczanie lub zabezpieczanie ładunku, ale jest to niebezpieczna praca, która **powinna być wykonywana tylko przez wyszkolonych i doświadczonych pracowników portowych**. Co prawda oferuje się marynarzom dodatkową gotówkę – kuszące, bo podwyżka, niskie zarobki - i oferta ta stanowi większą zachętę dla oficerów, którzy kierują marynarzy do prac przy przeładunku. Często, co jest szczególnie niebezpieczne, marynarze są nawet proszeni o rozpoczęcie rozmocowywania kontenerów przed wejściem do portu, w celu przyspieszenia operacji portowych.



Czy wykonywanie prac przeładunkowych przez marynarzy jest prawdziwym problemem?

Istnieje wielkie ryzyko dla bezpieczeństwa na morzu i poszczególnych marynarzy, jeżeli nie przeszkoleni pracownicy wykonują prace przeładunkowe

- **To jest niebezpieczne, chyba że jesteś odpowiednio przeszkolony**
- **Oznacza to, dłuższe godziny pracy i zmęczenie**
- **To kolejny sposób operatora zarabiania pieniędzy Twoim kosztem**



**RAISING
STANDARDS**
FOR DOCK WORKERS

itfglobal.org/dockers