Fundacja PSC
Pomeranian **S**tudents' **C**oalition

GDYŃSKA DEBATA MŁODYCH

ISSN 2083-9626

„Zawód marynarz. Oblicza pracy na morzu."

www.gdm.fundacjapsc.pl

BIULETYN VIII

GDYŃSKA DEBATA MŁODYCH

ORGANIZATOR:

fundacja PSC Pomeranian Students' Coalition

WSPÓŁORGANIZACJA I DOFINANSOWANIE:

GDYNIA moje miasto

PARTNERZY DEBATY:

Legal Marine Mateusz Romowicz

AMW

ŻONA MARYNARZA BLOG

PATRONAT:

Prezydent Miasta Gdyni
dr WOJCIECH SZCZUREK

SPIS RZECZY

4 OD REDAKCJI

ROZMOWA

5 „MARZYŁEM BY BYĆ DOWÓDCĄ OKRĘTU”
– Rozmowa z dr. inż Czesławem Dyrczem, kontradmirałem w stanie spoczynku, Rektorem Akademii Marynarki Wojennej w latach 2007-2015

9 MARYNARZE NIE ZNAJĄ SWOICH UPRAWNIEŃ
– Rozmowa z Mateuszem Romowiczem, Kancelaria Radcy Prawnego Legal Consulting - Mateusz Romowicz

11 OSTATNIA „MĘSKA TWIERDZA” JEST ZAGROŻONA
– Rozmowa z Piotrem Bachurem, Kapitanem Żeglugi Wielkiej

14 ŻONA MARYNARZA DZISIAJ NIE SIEDZI W DOMU
– Rozmowa z Katarzyną Wajs, autorką bloga „Żona Marynarza”

17 WIĘKSZOŚĆ STATKÓW JEST WIELOKULTUROWA
– Rozmowa z mgr Iwoną Królikowską, socjologiem, wykładowcą w Akademii Marynarki Wojennej

OPINIA

21 ZAWÓD MARYNARZ. OBLICZA PRACY NA MORZU -ASPEKT PRAWNY
– Mateusz Romowicz

GDYNSKA DEBATA MŁODYCH
www.gdm.fundacjapsc.pl
ISSN 2083-9626

WYDAWCA:
Fundacja *Pomeranian Students'Coalition*
ul. Modra 3/I/6
81 -132 Gdynia
NIP: 958162451 0
Regon: 220899728
KRS: 0000341169
www.fundacjapsc.pl

Dziennikarskie Koło Naukowe
DKN
Akademia Marynarki Wojennej

ZESPÓŁ REDAKCYJNY:
Redaktor naczelny – Paweł Ciosk
Skład (DTP) – Dominika Tracz, Patrycja Rajek, Mateusz Patelczyk
Projekt okładki – Agnieszka Borodo

ZDJĘCIA: Krzysztof Miłosz

KONTAKT:
Tel.: (+48) 512-122-800
Email: pciosk@fundacjapsc.pl

Biuletyn „Gdyńska Debata Młodych” to wydawnictwo bezpłatne.
Redakcja zastrzega sobie prawo skracania i redagowania tekstów.
Copyright © Fundacja *Pomeranian Students'Coalition*.
All rights reserved.
Wszystkie prawa zastrzeżone.

OD REDAKCJI

Drodzy Czytelnicy!

Mamy zaszczyt przedstawić już po raz ósmy biuletyn Gdyńskich Debat Młodych! Tym razem tematem Debaty był zawód marynarza i oblicza pracy na morzu. Z racji morskiego charakteru naszego miasta nie mogliśmy narzekać na brak ciekawych prelegentów związanych z morzem bezpośrednio i pośrednio.

Z pewnością każdy z nas nie raz zastanawiał się jak życie morskie wygląda, gdy trzeba znosić fizyczne trudy pracy na okrętach oraz rozłąkę z najbliższymi. Niejednokrotnie marzyliśmy także o podróży dookoła świata i towarzyszących jej przygodach i niespodziankach. Nurtującą kwestią na pewno pozostaje psychika ludzi morza, nieustannie pracujących nad samym sobą, silną wolą i odpornością psychiczną.

Warto także postawić sobie pytanie czy nasz stereotypowy obraz „wilka morskiego" jest aby na pewno wciąż aktualny i czy odzwierciedla rzeczywistość? Jak wyglądają i zachowują się ludzie przebywający przez spory okres swojego życia na morzu? Marynarze nie mogliby istnieć bez odpowiedniego zaplecza szkoleniowego i prawnego na lądzie, dlatego zaprosiliśmy także i takie osoby w charakterze prelegentów.

Jeśli chcą Państwo poznać odpowiedzi na nurtujące, morskie pytania serdecznie zapraszamy do lektury Biuletynu, poświęconego zawodowi marynarza i obliczom pracy na morzu!

Miłej lektury!

Mateusz Patelczyk

ROZMOWA Z DR INŻ. CZESŁAWEM DYRCZEM

KONTRADMIRAŁEM W STANIE SPOCZYNKU

REKTOREM AKADEMII MARYNARKI WOJENNEJ W LATACH 2007 - 2015

ROZMAWIA MATEUSZ PATELCZYK

MARZYŁEM BY BYĆ DOWÓDCĄ OKRĘTU

Kilkakrotnie opłynął Pan świat. Co w organizacji takiego rejsu na ORP Iskra było dla Pana Admirała najtrudniejszym wyzwaniem?

Tak rzeczywiście, dwukrotnie udało mi się opłynąć świat, ale to biorąc pod uwagę rejsy bezpośrednie, jakby jednak zliczyć wszystkie mile morskie, to starczyłoby ich na dziesięciokrotnie opłynięcie globu. Pierwszy rejs, w którym uczestniczyłem miał miejsce w roku 1987 na Darze Młodzieży. Trwał niemalże dziesięć miesięcy. Z Polski wypłynęliśmy we wrześniu, powróciliśmy w czerwcu. Jako student Wyższej Szkoły Morskiej zostałem skierowany przez dowódcę Marynarki Wojennej, Pana Admirała Piotra Kołodziejczyka oraz szefa Sztabu, Pana Admirała Andrzeja Romualda Wagę właśnie na Dar Młodzieży, gdzie pełniłem funkcję drugiego oficera. Kapitanem- Komendantem Daru Młodzieży był wówczas Leszek Wiktorowicz. Na mnie spadł w zasadzie taki nieduży obowiązek przygotowania rejsu, gdyż wszedłem na pokład Daru Młodzieży, który był już przygotowany. Niewiele mnie wówczas zdziwiło, czy też zaskoczyło. Największą niespodzianką ten rejs był dla mojej małżonki, która z dnia na dzień dowiedziała się, że opłynę świat. Nieco trudniej było z ORP Iskra. Był to młody okręt, był to dziewiczy rejs, pierwszy rejs Marynarki Wojennej dookoła świata. Dla mnie nie była to nowość, trasa ORP Iskry była niemalże zbliżona do tej Daru Młodzieży. Największym wyzwaniem było techniczne przygotowanie okrętu. Do samego wyjścia w morze ORP Iskra udoskonalany był w Stoczni Marynarki Wojennej i doposażany. Ponad pięćdziesiąt osób załogi, doskonali oficerowie, którzy perfekcyjnie zajmowali się swoimi działami. Moim zastępcą był wówczas kapitan marynarz Mariusz Mięsikowski. Obsadę oficerską ORP Iskra stanowili por. mar. Robert Sitek (dowódca działu nawigacyjnego), por.

mar. Artur Pierzyński (dowódca działu łączności) i por. mar. Janusz Szeliga (dowódca działu elektromechanicznego). Wszyscy spisali się idealnie w organizacji rejsu, która zajęła kilka dobrych miesięcy. Już w 1989 roku mieliśmy wypłynąć na rejs dookoła świata, dlatego też zostałem skierowany na Dar Młodzieży, w celu odbycia rejsu poznawczego. Mieliśmy wypłynąć w rocznicę wybuchu wojny, zaś wrócić w dzień wyzwolenia następnego roku. Te oczekiwania na rejs dookoła świata trwały dość długo. Pod względem morskim i nawigacyjnym byłem przygotowany, także rejs z roku 1995 roku nie stanowił dla mnie dużego wyzwania.

„TUTAJ W AKADEMII ŻYCIE WYGLĄDA INACZEJ. TO POŁĄCZENIE UCZELNI Z JEDNOSTKĄ WOJSKOWĄ"

W trakcie swojej służby przepłynął Pan ponad 750 tysięcy mil morskich, był Pan szefem Biura Hydrograficznego Marynarki Wojennej oraz dowódcą 9. Flotylli Obrony Wybrzeża. Co w tak bogatej służbie stanowiło największe wyzwanie?

Po 42 latach służby mogę powiedzieć, że najbardziej trudną jednostką, którą dowodziłem nie było Biuro Hydrograficzne, czy 9. Flotylla Obrony Wybrzeża, a Akademia Marynarki Wojennej. Biuro to tylko biuro, nieliczne. Spoglądając na stan obsady, to w porównaniu z Akademią, to bardzo mała jednostka organizacyjna. 9. Flotylla, to z kolei jednostka wojskowa. Prawie dwa tysiące osób, jedenaście jednostek wojskowych podlegających, ale w jednostce wojskowej służba przebiega inaczej. Jest bardziej uporządkowana. Tutaj w Akademii życie wygląda inaczej. To połączenie uczelni z jednostką wojskową, a także połączenie życia żołnierza z cywilem oddaje swoją specyfikę. Nie mówię tutaj o problemach studenckich, bo to problemy to taka okrasa całej działalności, natomiast problemy ludzkie, finansowe, to było największym moim wyzwaniem. To Akademia stanowiła dla mnie największe wyzwanie. Sprawy finansowe uczelni, sprawy ludzkie, czas, w którym przyszło mi kierować Akademią, gdy należało przystosować Akademię do budżetu, który przygotował dla uczelni MON. Szczególnie odbiły się na mnie liczne zwolnienia, które nie zawsze były dla mnie łatwe, gdyż rzadko kiedy była to wina uczelni, czy też złego gospodarowania finansami uczelni. To efekt redukcji finansowych. Oprócz ciężkich stron bycia Rektorem- Komendantem Akademii Marynarki Wojennej, to można powiedzieć, że jest to stanowisko najwyżej predysponowane z tych, które zajmowałem. Kontakt ze studentami, z podchorążymi, spotkania. Z jednej strony było to trudne, z drugiej zaś pouczające i doceniane doświadczenie szczególnie przez studentów.

Jak bardzo zmieniła się służba na okrętach od początku Pana kariery. Jakie zmiany Pan Admirał zauważa?

To są czterdzieści dwa lata, kiedy po raz pierwszy stanąłem na pokładzie okrętu. Służba diametralnie się zmieniła. Gdy zaczynałem swoją służbę jako podchorąży, jako praktykant na okrętach Marynarki Wojennej. To był inny

„POJAWIENIE SIĘ KOBIET NA OKRĘCIE, TO ZMIANA ZACHOWANIA, JĘZYKA, ZWRACANIA SIĘ NA OKRĘCIE. TO CHYBA NAJWIĘKSZA ZMIANA JAKĄ MOŻNA ZAUWAŻYĆ."

„W MOIM PRZYPADKU TO MAŁŻONKA DAŁA TĄ SIŁĘ NASZEJ RODZINIE. SIŁĘ, KTÓRĄ MAMY DO TEJ PORY”

czas. To była inna Marynarka Wojenna. Okręty były obsadzone przez służbę zasadniczą. Marynarze służby zasadniczej stanowili trzon załogi. Teraz ten człon stanowią zawodowi żołnierze. Okręty zmieniły się również pod względem ukompletowania. Na okręty weszły kobiety, podoficerowie, oficerowie. Nasi absolwenci Akademii, którzy przez okres studiów są przygotowywani do służby na okręcie.

Okręt pod względem zestawu osobowego wygląda dzisiaj znacznie inaczej, gdy ja zaczynałem swoją służbę. Mój pierwszy okręt to ORP Sokół, na którym jako nawigator na okręcie podwodnym projektu 613 przyszło mi służyć. Załogę stanowili jedynie mężczyźni, choć pojawiły się wyjścia, gdy były obecne na pokładzie kobiety. Pojawienie się kobiet na okręcie, to zmiana zachowania, języka, zwracania się na okręcie. To chyba największa zmiana, jaką można zauważyć. Najbardziej istotna jest jednak przynależność Polski do NATO. Pracujemy zgodnie można powiedzieć ze standardami, choć niechętnie się używa tego sformułowania. W końcu każda marynarka wojenna opracowuje swoje regulaminy, pracuje na swoich dokumentach, ale pracujemy wspólnie. Służymy w jednym układzie. Jako przykład mogę podać chociażby ćwiczenia okrętów podwodnych, które przygotowywałem, a później prowadziłem jako zastępca dowódcy 3. Flotylli Okrętów Podwodnych tutaj w Gdyni. To takie zasadnicze różnice. NATO oraz zmiany ludzkie.

Skoro rozmawiamy o relacjach ludzkich. Jak Pan radził sobie z rozłąką, jak pańska rodzina radziła sobie z brakiem obecności ojca, męża w domu?

W moim przypadku to akurat jestem przykładem tej właściwie pojętej rodziny. Tego właściwego pojęcia przez małżonkę. To ona jest tym filarem małżeństwa. W moim przypadku to małżonka dała tą siłę naszej rodzinie. Siłę, którą mamy do tej pory. Jestem spełnionym ojcem, dziadkiem. To wszystko zawdzięczam swojej żonie, która gdy ja byłem na morzu, ona była w domu. Gdy psuł się kran, gdy psuło się gniazdko elektryczne, to te męskie problemy spadały na małżonkę. Tak podzieliliśmy nasze życie. Ja w jakiś sposób mogłem realizować się dzięki temu na okrętach, na których spędziłem aż dwadzieścia lat. Żona do tej pory mówi mi, że te dwadzieścia lat to najpiękniejsze lata spędzone i w pełni oddane rodzinie, ale przez żonę w wychowaniu dzieci. Ja przez realizację pasji mogłem zapewnić życie rodzinie. Mogłem sprawić, by to życie w domu mogło być bezpieczne, by niczego nigdy nie brakowało. Utrzymywaliśmy się z jednej pensji. Teraz pracujemy już razem, bo i ja pomimo zdjęcia munduru podjąłem pracę. Gdy małżonka ze względu na przesunięcie wieku emerytalnego wstaje do pracy, ja również wstaję z nią. A czas, z pewnością jeszcze nadrobimy. Pytał pan o tęsknotę, o rozłąkę. Każdemu marynarzowi to uczucie nie jest obce. Ono nabierało zawsze siły przy wypłynięciu. Pierwsze dni były trudne, tęskniło się za najbliższymi. Na okręcie podwodnym nie było nawet możliwości zamienienia słowa z rodziną. Na ORP Iskra ta możliwość już była.

„KAŻDE WEJŚCIE DO PORTU, TO SZUKANIE BUDKI TELEFONICZNEJ, TO SZUKANIE POCZTY, BY MÓC SKONTAKTOWAĆ SIĘ ZE SWOJĄ RODZINĄ.”

Za pomocą radiostacji okrętowej, przez węzeł radiostacji Marynarki Wojennej rozmawialiśmy raz na tydzień, raz na dwa tygodnie ze swoją rodziną. Po zamontowaniu systemu łączności satelitarnej, było to jeszcze łatwiejsze, choć było to z kolei bardzo kosztowne. Każde wejście do portu, to szukanie budki telefonicznej, to szukanie poczty, by móc skontaktować się ze swoją rodziną. Ja może jestem wyjątkowym przypadkiem, ale rozłąka dawała się mocno we znaki. Były mocne rozczarowania. Były wielkie niezrozumienia. Nie chciałbym o tym opowiadać, ale nie wszystkim się tak udało jak mi. Muszę tutaj podkreślić wielką rolę swojej małżonki, każdej żony, bo to one trzymają całą tą rodzinną więź, każdej tej rodzinnej komórki, nie tylko marynarki.

„PO CZTERDZIESTU DWÓCH LATACH JESTEM SPEŁNIONYM CZŁOWIEKIEM. OSIĄGNĄŁEM WSZYSTKO CO SOBIE ZAŁOŻYŁEM, A NAEWT PONAD TO”

Jak podsumowałby Pan swoją służbę. Z czego jest Pan najbardziej dumny?

Po czterdziestu dwóch latach jestem spełnionym człowiekiem. Osiągnąłem wszystko co sobie założyłem, a nawet ponad to. Marzyłem by być dowódcą okrętu i tym dowódcą byłem przez trzynaście lat, to też nie każdemu jest dane. Muszę podkreślić spełnienie zawodowe. Miałem możliwość wykonywania tego, do czego byłem przygotowywany, do czego się kształciłem. Wyższe stanowiska wraz ze stopniem wojskowym, aż do stopnia kontradmirała, to wszystko osiągnąłem. To co daje jednak największe zadowolenie, to relacje ludzkie. Ja bardzo się cieszę z każdych spotkań ze studentami, ze wszystkich zajęć, które prowadzę. To możliwość realizacji przekazania wiedzy, doświadczenia, które miałem okazję zdobyć w Marynarce Wojennej młodemu pokoleniu. Są budowle, jest piękna biblioteka. Okręt podwodny stoi przy Akademii. Budujemy kompleks sportowy, przeobraziliśmy Akademicki Ośrodek Szkoleniowy w Czernicy o sto osiemdziesiąt stopni. Wiele miejsc, na które spojrzymy na Akademii dane było mi w pewien sposób zmieniać. Z czego cieszę się, że taką możliwość miałem. Pewnie można było zrobić więcej, można było to zrobić inaczej. W takiej społeczności jak Akademia, gdzie mamy duży ładunek ambicji ludzkiej, która występuje u każdego, można czasami powiedzieć, że więcej było możliwości. Ale w tych układach i możliwościach finansowych wydaje mi się, że to co wymieniłem, to taka moja spuścizna w Akademii. Mimo trudnego okresu, udało nam się wiele zmienić.

ROZMOWA Z MATEUSZEM ROMOWICZEM

KANCELARIA RADCY PRAWNEGO LEGAL CONSULTING - MATEUSZ ROMOWICZ

ROZMAWIA KAMIL KUSIER

MARYNARZE NIE ZNAJĄ SWOICH UPRAWNIEŃ

Z jakimi problemami prawnymi najczęściej spotykają się polscy marynarze?

Polscy marynarze mają najczęściej problemy z określeniem swojej sytuacji prawnej jeśli chodzi o kwestie ubezpieczeniowe i podatkowe, co wynika z błędnych przekonań, które w dalszym ciągu funkcjonują w środowisku marynarskim. Nie brakuje również problemów związanych z prawem pracy, gdyż w wielu przypadkach marynarze nie orientują się jakie przysługują im uprawnienia i gdzie mogą dochodzić ewentualnych roszczeń pracowniczych względem pracodawcy. Powyższe problemy są z reguły spowodowane tym, że marynarze nie posiadają kompletnej dokumentacji dotyczącej swojego zatrudnienia lub nie weryfikują ustnych informacji uzyskanych np. od agencji pośredniczących, z dokumentami pracowniczymi.

Czy polskie prawo jest dostosowane do współczesnego rynku morskiego?

W mojej ocenie niestety nie. Szczególnie brakuje w Polsce przepisów, które stanowiłyby pewne „zachęty" prawne dla zagranicznych przedsiębiorców chcących rozpocząć działalność w sektorze gospodarki morskiej i sytuować właśnie w Polsce siedziby swoich przedsiębiorstw. Co więcej należałoby ujednolicić interpretację przepisów prawa przez organy podatkowe w zakresie VAT, PIT i CIT, tak aby nie doprowadzać do pewnych partykularyzmów interpretacyjnych, które mogą stwarzać wrażenie niepewności i pewnej samowoli w stosowaniu prawa podatkowego w Polsce, co z kolei ma bardzo negatywny wpływ przy ocenie atrakcyjności Polski jako państwa, w którym mają być dokonywane inwestycje w sektorze morskim. Również obciążenia w zakresie

„POLSKIE PRAWO PODATKOWE WYMAGA UPROSZCZENIA I UJEDNOLICENIA"

zabezpieczenia społecznego w Polsce z reguły oceniane za zbyt wysokie przez zagranicznych inwestorów.

Jakich zmian, według Pana, wymaga polskie prawo podatkowe, aby ułatwić marynarzom krajowe kwestie płacenia podatków?

Z pewnością polskie prawo podatkowe wymaga uproszczenia i ujednolicenia zarówno jeśli chodzi o same przepisy jak również jeśli chodzi o wcześniej wspomniane interpretacje przepisów prawa i jego stosowanie. Poza tym należałoby wprowadzić faktyczną odpowiedzialność materialną urzędnika, która byłaby dużo szybciej i efektywniej, niż obecnie, egzekwowana w przypadku błędów urzędniczych skutkujących szkodą po stronie podatnika.

Czy mógłby Pan porównać polski system ubezpieczeń z zbliżonymi systemami na świecie?

Niestety to pytanie jest zbyt ogólne, gdyż porównanie w tym zakresie systemów ubezpieczenia byłoby możliwe, gdybym otrzymał dokładną sytuację do analizy i porównania względem określonego systemu zabezpieczenia społecznego w danym państwie. Każde państwo ma inne regulacje w tym zakresie i trudno udzielić rzetelnej odpowiedzi na tak dużym poziomie ogólności. Niemniej jednak warto zwrócić uwagę, iż w przypadku polskich marynarzy pracujących na statkach pod którąś z bander EOG lub UE może powstać obowiązek opłacania składek na ubezpieczenie społeczne w państwie bandery statku. Należy również pamiętać, iż polscy marynarze pracujący na rzecz zagranicznych pracodawców nie mają obowiązku opłacania ZUS w Polsce.

Dlaczego polski marynarz podatki płaci głównie poza granicami Polski?

Niestety, tak jak w przypadku odpowiedzi na pytanie dotyczące ubezpieczeń społecznych trudno dać jednoznaczną odpowiedź bez analizy określonego przypadku. Po pierwsze, należy rozróżnić przeniesienie obowiązku podatkowego polskiego marynarza zagranicę od zobowiązania podatkowego (zapłaty podatku). Po drugie, z reguły obowiązek podatkowy polskich marynarzy pracujących u zagranicznych armatorów sytuuje się w państwie, gdzie znajduje się rzeczywisty zarząd armatora statku, na którym wykonuje on pracę, ale tu pojawiają się ostatnio wyjątki np. przepisy dotyczące pracy u singapurskich armatorów od 01.01.2015 r lub przepisy dotyczące Kanady od 01.01.2014 r. Powyższe wynika z przepisów międzynarodowych umów podatkowych, których stroną jest Polska.

Czy udzielał Pan kiedyś pomocy prawnej na morzu? Wezwano Pana kiedyś do jakiejś interwencji prawnej w przypadku kłopotów prawnych jakiejś jednostki morskiej bądź marynarza?

Wielokrotnie, z reguły moje interwencje miały charakter telefoniczny lub e-mailowy. W większości przypadków sprawy dotyczyły wypadków na statkach, problemów ze zmiennikiem lub problemów z armatorem, którego statek został aresztowany.

„POLSCY MARYNARZE PRACUJĄCY NA RZECZ ZAGRANICZNYCH PRACODAWCÓW NIE MAJĄ OBOWIĄZKU OPŁACANIA ZUS W POLSCE."

ROZMOWA Z PIOTREM BACHUREM KAPITANEM ŻEGLUGI WIELKIEJ

ROZMAWIA KAMIL KUSIER I SARA JODŁOWSKA

OSTATNIA „MĘSKA TWIERDZA" JEST ZAGROŻONA

W trakcie VIII Gdyńskiej Debaty Młodych rozmawialiśmy o trudach i obliczu pracy na morzu. Z perspektywy wielu lat spędzonych na różnych jednostkach pływających, co dla pana kapitana okazało się najtrudniejszym zadaniem?

Obecnie praca na morzu jest zasadniczo inna od tej sprzed 40 lat. Zmniejszyła się liczba ludzi w załodze, a co za tym idzie zwiększyły sie obowiązki i zakres pracy. Największym problemem, przewracającym do góry nogami istotę pracy na morzu, jest nieprawdopodobna biurokracja, doprowadzona wręcz do absurdu.

Dzisiaj praca marynarza różni się od tej, jaką wykonywano jeszcze kilka lat temu. Skrócony system pracy pana zdaniem sprzyja podjęciu decyzji o pracy na morzu?

Wszystko zależy od indywidualnego podejścia. Jedni, lubiący uporządkowane życie, preferują dłuższe kontrakty, szczególnie ludzie starszej generacji. Młodzież woli krótki kontrakt przy maksymalnie wysokich zarobkach.

Jaki kontrakt byłby idealnym dla marynarza? Jeden do jednego miesiąca, czy może ma pan kapitan inne zdanie na ten temat?

Mam na mostku młodego trzeciego oficera ze Szczecina i dla niego optymalny kontrakt to 3 miesiące w morzu i 2 – w domu. Najlepiej płatne non stop. Mój obecny kontrakt wymaga 3 miesięcy na statku i 3 miesięcy w domu. Jest to też dobre rozwiązanie.

Ile trwał najdłuższy okres spędzony przez pana na statku w trakcie jednego kontraktu?

Spędziłem bez przerwy 19 miesięcy na tankowcu VLCC. Zmusiła mnie do takiej decyzji chęć uzyskania praktyki niezbędnej do dyplomu kapitana. Warunki na statku były super, a w środkowym momencie kontraktu przez 6 miesięcy żeglowała ze mną moja żona. Obecnie tak długi pobyt na statku jest praktycznie niemożliwy.

Praca na morzu skierowana jest głównie dla mężczyzn. Czy na swoim statku spotkał pan kapitan kobietę wśród załogantów? Czy spotkał się pan z kobietą oficerem w marynarce handlowej na morzu?

Obecnie zawód ten jest w coraz większym stopniu opanowywany przez kobiety. Ostatnia „męska twierdza" jest zagrożona. Nie miałem okazji pływać z paniami - członkiniami załogi, ale z opowieści kolegów po fachu wiem, ze może to być źródłem dużych kłopotów. Jestem konserwatystą w tej materii i uważam, ze praca na morzu jest dla kobiet jednak zbyt ciężka.

„NIE MIAŁEM OKAZJI PŁYWAĆ Z PANIAMI - CZŁONKINIAMI ZAŁOGI, ALE Z OPOWIEŚCI KOLEGÓW PO FACHU WIEM, ŻE MOŻE TO BYĆ ŹRÓDŁEM DUŻYCH KŁOPOTÓW."

Pan kapitan, gdyby mógł zmienić swoją decyzję, czy wybrałby inną ścieżkę kariery zawodowej, aniżeli tą marynarską?

Praca na morzu, jak każdy inny zawód , posiada swoje zalety i wady. Mam okazję znać tą pracę od podstaw. Posiadając taką wiedzę w czasach kiedy ja podejmowałem decyzję o mojej przyszłości zawodowej, chyba bym nie zdecydował się na pracę na morzu. Myślę, że istnieje masa innych dyscyplin dających obecnie większą satysfakcję i to nie tylko materialną.

„SPĘDZIŁEM BEZ PRZERWY 19 MIESIĘCY NA TANKOWCU VLCC"

W przypadku statków handlowych, tankowców, czy też kontenerowców często słyszy się o uchodźcach morskich. Spotkał się pan z takim przypadkiem na swoim statku?

Na morzu nie istnieje pojęcie „uchodźca morski". Każda osoba podjęta z wody jest traktowana jak potencjalny rozbitek i o ile mi wiadomo, procedury przekazania takich ludzi na ląd nie są zbyt skomplikowane. Sam nie spotkałem sie z takim przypadkiem.

Porty pomagają w pozbyciu się nielegalnych członków załogi? Nielegalni członkowie załogi, tzw. gapowicze to ogromny problem dla kapitana i załogi.

Znam zagadnienie z własnego doświadczenia, niby istnieją procedury przejęcia takich ludzi przez władze lądowe, w praktyce jednak, nikt ich nie chce. Mnie udało sie dowieść moich gapowiczów do portu, w którym wsiedli nielegalnie na statek i nie całkiem legalnie pozostawić ich na lądzie.

Co w dowodzeniu statkiem jest najtrudniejszego?

Właściwe i szybkie podejmowanie decyzji, margines błędu jest bardzo mały.

Oprócz pracy stricte marynarskiej, był pan również wykładowcą na Akademii Morskiej. Umiejętności dydaktyczne oraz niewątpliwe doświadczenie w pracy ze studentami przydało się panu na statku?

Dobra załoga powinna stanowić świetnie współpracujacy ze sobą zespół, pewne elementy przygotowania pedagogicznego są przydatne do tworzenia takiego zespołu.

„GENERALNIE JESTEM BARDZO ZADOWOLONY Z PRACY Z POLSKIMI OFICERAMI"

Polskie uczelnie dobrze przygotowują przyszłych pracowników marynarki handlowej?

Generalnie jestem bardzo zadowolony z pracy z polskimi oficerami, są dobrze przygotowani i teoretycznie i praktycznie do zawodu. Oczywiście, jak wszędzie trafiają się „czarne owce".

Nie brakuje panu pracy z młodzieżą? Jakie są plany na przyszłość pana kapitana?

Trochę brakuje i myślę ciągle o powrocie na uczelnię, tym bardziej, że obecnie oprócz teorii dysponuję dużą praktyką. To się bardzo liczy.

Wracając jednak do aktualnej pracy pana kapitana. Czy na statku, na którym pływał pan, bądź pływa doszło kiedyś do wypadku? Pytam o takie zajście, ponieważ ostatnio często słyszymy o różnych zdarzeniach na morzu. Z czego to pana zdaniem wynika?

Praca na morzu to praca w szczególnych warunkach, stąd też i dość częste wypadki. W zdecydowanej większości przyczyną jest czynnik ludzki np. na jednym ze statków marynarz przez własną nieuwagę stracił palec – obcięła mu go lina holownicza.

ROZMOWA Z KATARZYNĄ WAJS AUTORKĄ BLOGA „ŻONA MARYNARZA”

ROZMAWIA KAMIL KUSIER

ŻONA MARYNARZA DZISIAJ NIE SIEDZI W DOMU

Morza, a z pewnością i oceany, to główne miejsca, z których zapewne kontaktuje się z panią mąż. Ciężko jest być dzisiaj żoną marynarza?

Trudno odpowiedzieć na to pytanie. Bo to oczywiście zależy od wielu rzeczy. Ale patrząc przez pryzmat organizacji, możliwości kontaktu i innych aspektów to raczej nie. Wchodząc jednak w strefę emocjonalną – to tak, to może być trudne. Częste albo długie rozłąki albo samotność w codzienności chyba na nikogo nie wpływają dobrze. Jednak warto skupiać się na plusach – to wiele ułatwia.

Plusach? Są jakieś?

Pewnie. Nie ma czasu na nudę, o monotonię w związku też trudno. Docenia się mocno wspólny czas. Wszystko zawsze zależy od tego czy skupimy się na plusach czy na minusach.

Posiadanie potomstwa pomaga w rozłące? Jak dziecko znosi brak ojca? Kilka miesięcy, to niekiedy pierwsze kroki, pierwsze słowa, które traci się bezpowrotnie.

Tak to trudne zwłaszcza dla dzieci. One nieco inaczej, szczególnie te mniejsze, postrzegają czas. Na pewno jest trochę trudniej „czekać” z dziećmi. Ale za to jak marynarz wraca do domu, to czas w pełni poświęca rodzinie i mocno angażuje się w życie dzieci.

Skąd wziął się pomysł na bloga? Żona Marynarza obecnie ma chyba większe znaczenie aniżeli tylko stricte informacyjne.

Początkowo to miało być miejsce właściwie dla mnie, abym mogła poznać osoby o podobnym doświadczeniu. Fora w tej materii w ogóle się nie sprawdziły. Z czasem coraz więcej ludzi zaczęło zaglądać na Facebooka, więc postanowiłam założyć bloga. Dawał mi on więcej możliwości jeżeli chodzi o komunikację z dziewczynami. Tak naprawdę nie wiem do końca jakie on ma znaczenie dla innych. Cały czas się uczę jak go prowadzić. Mam jednak nadzieję, że niektórym pomaga. Staram się stworzyć miejsce, którego sama potrzebuję.

Pomoc innym, poprzez pomoc samej sobie. Da się to osiągnąć? Często taki schemat bywa mocno złudny.

Myślę, że tak. Mi bardzo dużo daje prowadzenie bloga i społeczności. Oprócz tego, że tworzę to miejsce, to również jestem jego częścią. Tak samo przeżywam, dyskutuję z dziewczynami , wspieram je. Jest mi z tymi wszystkim ludźmi zwyczajnie raźniej. I o to chodzi. Przeglądając pani teksty na blogu, łatwo trafić jest na pewien schemat.

„STARAM SIĘ STWORZYĆ MIEJSCE, KTÓREGO SAMA POTRZEBUJĘ."

Chęć ciągłej pomocy, wymiany informacjami. Jak bardzo społeczność partnerek marynarzy jest ze sobą zintegrowana?

Internet dziś wiele ułatwia. Na sieci ten kontakt jest właściwie non stop. Dziewczyny również wzajemnie poznają się i pomagają w różnych sprawach. W rzeczywistości pozostają nam spotkania indywidulane i te które organizuję. Na ostatnim było ok. 70 osób. Ale oczywiście wszystko w miarę możliwości czasowych dziewczyn.

Jak liczna jest wspólnota żon marynarzy?

Na to pytanie trudno jest odpowiedzieć. Jeżeli chodzi o funpage to jest to ponad 2500 osób, ale w tej społeczności są też panowie. Jeżeli chodzi o bloga – to ma on jakieś 115 tysięcy wejść w ciągu ostatniego 1,5 roku, więc to też w jakiś sposób rzutuje na statystykę. W świecie rzeczywistym jednak ta społeczność stale rośnie. Z dnia na dzień zgłaszają się nowe dziewczyny. To społeczność rozwijająca się. Dlaczego? Może dlatego, że nikt nigdy nie patrzył na życie marynarza przez pryzmat jego żony?

Mocno zróżnicowana jest grupa kobiet uczestniczących w spotkaniach żon, czy też partnerek marynarzy?

Tak. Tu nie ma reguły. Dziewczyny od 18 roku życia do aż 60 roku życia spokojnie można spotkać. To samo da się zauważyć na spotkaniach. Przychodzą wszystkie panie. I co najlepsze, świetnie się dogadują , wspierają. To jest naprawdę niesamowite – jak by się znały od lat. Łączy nas wszystkie ten sam styl życia, który nie zawsze jest rozumiany przez innych.

Pomysł na spotkania, zjazdy, szkolenia. Środowisko wydawać by się mogło hermetyczne, nastawione jest jednak na pomoc i otwartość. Brakowało pani wcześniej spotkań z kobietami, które znają, bądź poznają dopiero aspekty życia partnera na morzu?

Tak. Dlatego właśnie stworzyłam Żonę Marynarza. Miałam nadzieję, że znajdę kilka dziewczyn, które żyją podobnie.

„ŁĄCZY NAS WSZYSTKIE TEN SAM STYL ŻYCIA, KTÓRY NIE ZAWSZE JEST ROZUMIANY PRZEZ INNYCH."

A jak z pracodawcą pani męża. Czy armator wspiera w jakiś sposób rodziny marynarzy?

Dzisiaj jest tyle różnych firm, tylu armatorów, że to oczywiście zależy gdzie się trafi. Są firmy, które mają lepsze warunki i są też takie, które mają gorsze. Tak jak w każdej branży.

A jak w pani konkretnym przypadku? Armator stara się wesprzeć panią? A może spotkała się pani z relacją jednej z żon marynarzy, że pracodawca męża w ogóle nie interesuje się losem rodziny na lądzie?

Raczej się nie interesują. Kontrakt jest między marynarzem a firmą, a nie jego rodziną. Zdarza się, że niektórzy zapewniają ubezpieczanie np. zdrowotne dla rodziny marynarza. Wszystko zależy od tego gdzie się pracuje. Ja np. kiedyś dostałam komplet ubranek z okazji urodzenia dziecka – taki miły gest od armatora. Ale to raczej rzadkość.

Dosyć mocnym echem na pani blogu odbiła się katastrofa cementowca u wybrzeży Szkocji, kiedy to pod cypryjską banderą zginęło siedmiu Polaków. Czy społeczność żon marynarzy, której jakby nie było jest pani współtwórcą wspiera się w takich momentach?

Pewnie. To są bardzo smutne chwile dla tych rodzin. Nie znam ich osobiście. Tak jak mówiłam wiele dzieje się w sieci i w sieci zostaje. Jednak w takich chwilach na pewno się łączymy. Najgorsze w tym wszystkim jest to, że te kobiety pewnie nigdy nie będą mogły pochować sowich mężów, synów. Zabrało ich morze. To trudne.

Pani będzie pewnie trudno odpowiedzieć na pytanie, ale jak wówczas poradzić sobie z taką stratą. Czy społeczność, czy jedna z pań należących do stworzonej przez panią społeczności przeżyła podobne zdarzenie?

Nie chcę sobie nawet tego wyobrażać. Znam przypadek pani, która straciła męża na morzu. Znam też marynarzy, którzy stracili swoich kolegów. To jest straszne bo nie dość, że tracisz najbliższą osobę w tak tragiczny sposób, to jeszcze nie możesz jej pochować, zobaczyć. Mało się mówi o siedmiu polskich marynarzach, którzy zaginęli w ostatniej katastrofie Cemfjorda. Ich ciał nie odnaleziono. To są dramaty ludzkie. A na nich ciągle ktoś czeka.

> „TO WŁAŚNIE TE DZIEWCZYNY, ŻONY MARYNARZY, TWORZĄ NAPRAWDĘ NIESAMOWITĄ SPOŁECZNOŚĆ I IM BARDZO MOCNO ZA TO DZIĘKUJĘ."

Skąd w pani tyle zapału oraz chęci do pomocy?

Staram się robić swoje. Tak już po prostu mam. Cieszę się, że dzięki blogowi wspólnie z dziewczynami z całej Polski – bo to przede wszystkim ich zasługa, mogłyśmy pomóc chociażby pewnej mamie w ramach akcji Szlachetna Paczka, czy też zebrać środki na Hospicjum w ramach naszych spotkań. To właśnie te dziewczyny, żony marynarzy, tworzą naprawdę niesamowitą społeczność i im bardzo mocno za to dziękuję.

Społeczność stworzona niejako przez panią, to zaprzeczenie wszelkim stereotypom. Rok 2015 niesie za sobą jakieś konkretne zmiany dla Żon Marynarzy?

Mam taką nadzieję, że to właśnie zaprzeczenie tym stereotypom. Ale to przede wszystkim miejsce dla dziewczyn, żon marynarzy. Tu mogą zobaczyć, że nie jest tak źle, że inni dają radę i że może być całkiem fajnie i normalnie. To nie jest blog, który ma całemu światu udowodnić, że jesteśmy normalne – bo to nierealne. To miejsce dla rodzin marynarskich. a jak ktoś ma ochotę nas odwiedzić i zobaczyć jak to jest , to oczywiście zapraszamy. Plany? Oczywiście, że są: kolejne spotkania, nowa strona i dużo pozytywnej energii – to co robię sprawia mi ogromną radość i mam nadzieję, że będę mogła tworzyć je jak najdłużej.

ROZMOWA Z MGR IWONĄ KRÓLIKOWSKĄ WYKŁADOWCĄ W AKADEMII MARYNARKI WOJENNEJ

ROZMAWIA EMILIA BŁAŻEJCZYK

WIĘKSZOŚĆ STATKÓW JEST WIELOKULTUROWA

Na początek, proszę powiedzieć czym zajmuje się Pani w swojej pracy.

Jestem socjologiem, wykładowcą w Akademii Marynarki Wojennej na Wydziale Nauk Humanistycznych i Społecznych. Prowadzę zajęcia z socjologii, patologii społecznych czy negocjacji. Pracuję też z marynarzami w ośrodkach szkolenia. Prowadzę zajęcia na różnych kursach specjalistycznych wymaganych podczas pracy na morzu.

Z punktu widzenia socjologa może Pani ocenić czy praca marynarza jest dla każdego? Czy może tylko dla osób posiadających jakieś szczególne cechy? Na co i jak pod względem psychologicznym muszą nastawić się przyszli oficerowie i marynarze?

Zapewne nie jest dla każdego, bo wiąże się z pracą w specyficznych warunkach. Nie każdy odnajduje się w zawodzie, który wymaga długotrwałego bycia z dala od lądu, na falującym morzu. Trudno jednak powiedzieć, że ktoś się nie nadaje dopóki sam się nie przekona. Znaczenie mają oczywiście zmienne podmiotowe emocjonalne, temperamentalne, poczucie kontroli czy reakcje w sytuacji zagrożenia. Na co należy się przygotować? Na pracę i życie z dala od lądu, z ograniczonym kontaktem z lądem, rodziną, przyjaciółmi, znajomymi, na ograniczonej przestrzeni, bez możliwości swobodnego poruszania się. Na pracę „na maszynie" w bardzo nieprzyjaznym człowiekowi środowisku, gdzie jednostka narażona jest na wpływ wielu negatywnych czynników takich jak drżenia, hałas, specyficzne zapachy smarów, klimatyzacja, wentylacja, sztuczne oświetlenie, ale też na wpływ negatywnych czynników przyrodniczych związanych z falowaniem, zmianami pogody, pracą w różnych strefach klimatycznych i czasowych. Wymagana jest także umiejętność dostosowania się do sztywnej struktury podległości i zdyscyplinowania oraz umiejętność pracy z często małą ilością osób, wśród których możemy się czuć osamotnieni, a czasami wręcz izolowanie ze względu na przykład, na różnice kulturowe. To konieczność przebywania wśród tych samych ludzi, gdzie następuje często stopniowy spadek atrakcyj-

ności grupy w miarę upływu czasu rejsu. To także schematyzm, zrutynizowanie działań, obowiązków, stałość rozkładów dnia, tygodnia, czasami nawet miesięcy, czyli niezmienność schematów działalności zawodowej, ale i pozazawodowej tj. monotonia środowiska. Na statku, zatem nie można zaspokoić wszystkich potrzeb fizycznych, emocjonalnych, społecznych. Ponadto pracuje się często w trudnych warunkach, gdzie występuje spore zagrożenie życia i silne bodźce stresogenne.

„NIE KAŻDY ODNAJDUJE SIĘ W ZAWODZIE, KTÓRY WYMAGA DŁUGOTRWAŁEGO BYCIA Z DALA OD LĄDU, NA FALUJĄCYM MORZU "

Marynarze spędzają dużą część swojego życia z dala od lądu, czy zgodzi się Pani z teorią, że długie rejsy i te bardzo szczególne warunki o których Pani powiedziała mają istotny wpływ na trwałe zmiany w psychice człowieka?

Mają wpływ na wiele elementów. Marynarze nie tylko tęsknią za rodziną i przyjaciółmi, ale też spada ich efektywność w pracy czy popełniają coraz więcej błędów mogących być przyczyną powstawania zagrożenia życia czy zdrowia dla całej załogi statku. Pojawiają się też problemy wynikające z ponownego przystosowania się do życia rodzinnego po wielu miesiącach rozłąki, podczas których rodzina ułożyła sobie życie bez marynarza. Musi się on ponownie w nie wdrożyć. Na szczęście coraz częściej obserwujemy zmiany organizacyjne, które dotyczą skracania długości kontraktów. Kilkunastomiesięczne kontrakty, na które zazwyczaj parę lat temu wypływali polscy marynarze, zaczynają być rzadkością. Niestety nie zawsze tak jest i nadal wielu marynarzy narzeka najbardziej właśnie na tę cechę charakterystyczną ich pracy.

Z pewnością spotyka się też Pani często ze stwierdzeniem, że marynarz to powinna być osoba samotna. Czy uważa Pani, że rzeczywiście posiadanie na lądzie swojej drugiej połowy przeszkadza marynarzowi, czy może jest wręcz przeciwnie?

Mit „samotnego wilka"? Czasy się zmieniły, tak jak warunki pracy na morzu. To odbija się także na życiu rodzinnym marynarzy. Zatem, odpowiadając na pytanie, raczej „wręcz przeciwnie". Rodzina czekająca w domu to dla marynarza bardzo istotna sprawa. Ma dla kogo pracować, ma za kim tęsknić i do kogo wracać. Dziś na wielu statkach jest dostępny Internet, co umożliwia łatwiejszy kontakt z rodziną niż dawniej. Po pracy, wielu marynarzy spędza czas w swoich kabinach łącząc się z najbliższymi. W ten sposób uczestniczą w życiu rodziny. Oczywiście pojawiają się czasami problemy z budowaniem życia rodzinnego, często wśród młodych marynarzy, którzy spędzają czas z dala od lądu i nie mają go na szukanie parterki czy partnera (proszę pamiętać, że na morze coraz częściej wyruszają też kobiety) lub mają problem z utrzymanie związku na odległość, jeśli jest on w początkowej fazie. Ale to nie jest żadne reguła. Zdarza się.

K**iedy już mówimy o stereotypach i różnych utartych opiniach dotyczących marynarzy muszę zapytać też o kobiety w tym zawodzie. Marynarz to w powszechnej opinii głównie mężczyzna, tymczasem można zauważyć coraz więcej kobiet-marynarzy. Jak one radzą sobie w tym niełatwym zawodzie? Czy jest im trudniej czy może jednak są bardziej odporne psychicznie niż mężczyźni?**

Odporność psychiczna jest indywidualną cechą niezależną od płci. Tu faktycznie poja-

wia się raczej kwestia stereotypów. Dawniej kobiety na morze wręcz nie były wpuszczane. Statki miały być o nie zazdrosne, co mogło doprowadzić do różnych wypadków na morzu. Tak wierzono. Proszę pamiętać, że wtedy na morzu było wiele dziwnych wierzeń wynikających ze słabej edukacji marynarzy, ale także z czynników społecznych tj. niskiej pozycji zawodowej kobiet. Praca na statkach wymagała też więcej siły fizycznej. Dziś ciężkie prace wykonywane są przez maszyny. Obserwujemy mechanizację i automatyzację pracy, zatem siła fizyczna nie jest już wymagana na wielu stanowiskach. Żyjemy także w czasach równouprawnienia, gdzie powoli zanika podział ma „męskie" i „kobiece" zawody. To otworzyło drogę na morze dla kobiet. Ilość kobiet-marynarzy jest bardzo zróżnicowana w różnych kulturach. Skandynawowie mają sporo pań w załogach, zaś wśród Azjatów są one nadal rzadkością. Tam, gdzie kobiety od lat pracują na morzu, nie ma praktycznie już rozróżnienia nato, czy zawód jest wykonywany przez kobietę czy mężczyznę. Jest tylko marynarz. Czasami są odgórnie narzucane przez armatora wytyczne mówiące o tym, że należy równo traktować wszystkich i zwracać się do współpracowników tak, by nie dyskryminować i nie poniżać nikogo. Bez względu na płeć, ale też wiek czy pochodzenie. Jednak, ponieważ większość załóg jest wielokulturowa, pracujące na statku panie muszą liczyć się z różnymi reakcjami pracujących z nimi mężczyzn. Niektórzy nadal sądzą, że, tu zacytuję statkowe powiedzenie: „baba na statku to nieszczęście" lub, że „są z nią tylko same problemy". Inni uważają, że kobiety są bardziej zorganizowane i powodują, że na statku jest sympatyczniej, grzeczniej, mniej przekleństw. Są, zatem bardzo różne doświadczenia. Panie wyruszające na morze powinny jednak pamiętać, że nie jest to sfeminizowane środowisko i podkreślanie na morzu, że „jest się kobietą" raczej nie przysporzy im zwolenników.

„RODZINA CZEKAJĄCA W DOMU TO DLA MARYNARZA BARDZO ISTOTNA SPRAWA. MA DLA KOGO PRACOWAĆ, MA ZA KIM TĘSKNIĆ I DO KOGO WRACAĆ."

Jest to dość specyficzna i niebezpieczna praca, dlatego tym bardziej dziwi fakt, że także kobiety i to coraz częściej decydują się na taki zawód.

Niebezpieczeństwa czyhają wszędzie zaś równouprawnienie, dobre zarobki powodują, że panie chętniej wypływają na morze.

Czy poza życiem na morzu, kobieta, która jest marynarzem ma szanse na normalne życie, założenie rodziny?

Późniejszy wiek zawierania małżeństw, późniejsze decydowanie się na dziecko czy życie w związku bez dzieci to kolejne powody coraz częstszej pracy kobiet w tym zawodzie. Wiele z nich rezygnuje z pracy na morzu około 30 roku życia, gdy decydują się na założenie rodziny. Panie pracujące na statkach, mające rodzinę i dzieci, wybierają częściej pracę na promach pływających na lokalnych trasach, gdzie są krótkie kontrakty, system zmianowy, co powoduje, że mogą częściej przebywać w domach.

Na statkach spotykają się często marynarze różnych narodowości. Co sądzi Pani o kontaktach pomiędzy różnymi grupami etnicznymi? Czy załogi złożone z przedstawicieli różnych krajów mają większe problemy w organizacji sprawnego zespołu?

To temat rzeka i myślę, że na oddzielne spotkanie można się umówić, by o tym porozmawiać. Wielokulturowość na statkach jest tą tematyką, którą badam w ostatnich latach. Ma ona bardzo duże znaczenie w wielu różnych sytuacjach związanych z organizacją pracy, bezpieczeństwem pracy, ale też z relacjami prywatnymi w załodze. Najczęściej jest ona jednak sprowadzana tylko do problemów z dumpingiem cenowym, czyli odbieraniem pracy przez „tańszych" marynarzy. Większość statków jest na chwilę obecną wielokulturowa, zatem decydując się na pracę na morzu warto nie tylko podszkolić kompetencje językowe (język angielski jest podstawowym na większości statków i we wszystkich portach), ale też poszukać informacji o różnych kulturach, z którymi będziemy

„WIELU MARYNARZY WSKAZUJE JEDNAK, ŻE WOLI PRACOWAĆ W WIELOKULTUROWYCH ZESPOŁACH NIŻ TYLKO ZE SWOJĄ NARODOWOŚCIĄ"

pracowali. Najczęściej możemy spotkać Filipińczyków, ale też Brytyjczyków, Rosjan, Ukraińców, Niemców czy Norwegów. Czasami trafiamy na załogantów z Kiribati, Beninu, Gujany czy Tuvalu. Bardzo trudno powiedzieć, że wielokulturowość powoduje problemy z organizacją sprawnego zespołu. Występują trudności komunikacyjne, organizacyjne, można zaobserwować różnice w wykształceniu, w zwyczajach czy wymaganych posiłkach. Zdarzają się postawy etnocentryczne i dyskryminowanie niektórych narodowości. Wielu marynarzy wskazuje jednak, że woli pracować w wielokulturowych zespołach niż tylko ze swoją narodowością. Nie tylko jest ciekawiej czy można poszerzyć wiedzę o innych kulturach, nauczyć się języka obcego, tolerancji czy cierpliwości, ale też wielu marynarzy wskazuje, że jest lepsza jakość pracy, a nawet mniej konfliktów. Podsumowując, niewątpliwie dziś dobre zarządzanie na statkach wymaga rozwoju kompetencji międzykulturowych.

źródło: www.wnhis.amw.pl

MATEUSZ ROMOWICZ

ZAWÓD MARYNARZ. OBLICZA PRACY NA MORZU - ASPEKT PRAWNY

W połowie grudnia 2014 roku miałem przyjemność wziąć udział, jako ekspert, w VIII Gdyńskiej Debacie Młodych, której przedmiotem było omówienie różnych aspektów zawodu marynarza. Z uwagi na moją specjalizację skupię się wyłącznie na aspekcie prawnym zawodu marynarza przyjmując, że poniższy tekst z założenia kierowany jest do osób rozpoczynających swoją karierę na morzu. Moją intencją jest zasygnalizowanie kluczowych kwestii prawnych, z którymi wcześniej czy później przyjdzie borykać się świeżo upieczonym pracownikom sektora morskiego.

ZAWARCIE UMOWY O PRACĘ

Marynarz rozpoczynający pracę na morzu musi pamiętać o tym, że w większości przypadków będzie miał styczność z pośrednikiem (agentem) działającym w imieniu i na rzecz armatora. W tych relacjach marynarz powinien ustalić czy agent jest należycie umocowany do podejmowania określonych czynności na rzecz armatora m.in. do zawierania umów o pracę z marynarzem w imieniu armatora oraz czy pośrednik legitymuje się stosownymi uprawnieniami. Co więcej należy zawsze dopilnować, aby umowa o pośrednictwo w zatrudnieniu, którą marynarz zawiera z agentem, była zawarta w formie pisemnej, gdyż umowa ta reguluje również zakres obowiązków pośrednika względem marynarza. Uwagi wymaga fakt, że marynarska umowa o pracę może być zawarta na: jeden rejs, na czas określony lub na czas nieokreślony. W każdym z powyższych przypadków mamy do czynienia z marynarską umową o pracę, a nie „kontraktem" jak błędnie określają umowę o pracę niektórzy marynarze. Zawierając marynarską umowę o pracę należy pamiętać o zapoznaniu się ze wszystkimi załącznikami do umowy, które z reguły mają kluczowe znaczenie dla ustalenia sytuacji prawnej marynarza w relacji z armato-

rem (załączniki te regulują m.in.: nadgodziny, odprawy, warunki rozwiązania umowy o pracę, zakres ubezpieczenia armatorskiego itd.). Każdy marynarz powinien posiadać komplet dokumentów dotyczących jego zatrudnienia. Podkreślenia wymaga również fakt, iż załączniki do umowy o pracę stanowią jej integralną część i należy się z nimi wnikliwie zapoznać przed zawarciem umowy.

UBEZPIECZENIE, A PRACA NA STATKU

Marynarze pracujący u zagranicznych armatorów pod obcą banderą są, co do zasady, objęci ubezpieczeniem prywatnej instytucji ubezpieczeniowej (Klub P&I), z którą współpracuje armator/pracodawca. Ubezpieczenie to z założenia ma na celu ograniczenie lub całkowite wyłączenie odpowiedzialność armatora w związku z określonymi zdarzeniami na statku np. wypadkami na statku. Uwagi wymaga fakt, że armatorzy mają dość dużą dowolność w wyborze formy i zakresu ubezpieczenia, dlatego też trzeba zawsze bardzo wnikliwe sprawdzać jaki jest faktyczny zakres ubezpieczenia armatorskiego, którym objęty jest marynarz. Jak wskazano powyżej marynarz, który zaczyna pracę na morzu powinien przede wszystkim ustalić jak wygląda jego sytuacja ubezpieczeniowa w relacji z armatorem tzn. jakim faktycznie ubezpieczeniem armatorskim marynarz jest objęty na statku lub na lądzie. W przypadku ubezpieczeń armatorskich, w niektórych przypadkach, problemem dla marynarza staje się brak dokumentów potwierdzających zakres i wysokość ubezpieczenia, co powinno być jak najszybciej zweryfikowane i skonfrontowane z dokumentami posiadanymi przez marynarza. W sprawie ubezpieczenie społecznego, marynarz powinien pamiętać o tym, że z reguły nie jest objęty obowiązkowym ubezpieczeniem w ZUS gdy pracuje dla zagranicznego pracodawcy, ale taki obowiązek może pojawić się w obcym systemie zabezpieczenia społecznego z uwagi na pracę marynarza pod banderą któregoś z państw EOG lub UE. Każdy marynarz powinien sam ustalić, czy ww. obowiązek na nim spoczywa czy też nie. Kolejną bardzo ważną kwestią, którą musi przeanalizować pracownik sektora morskiego jest jego sytuacja ubezpieczeniowa na lądzie, gdyż ubezpieczenia armatorskie, z reguły, nie obejmują okresu, gdy marynarz pcwa w Polsce.

ODSZKODOWANIA MARYNARSKIE

Uprawnienia marynarza lub jego rodziny w zakresie odszkodowań marynarskich z tytułu śmierci marynarza lub jego trwałego uszczerbku na zdrowiu powstałego w wyniku wypadku na statku wynikają z różnych dokumentów stanowiący z reguły załącznik do umowy o pracę np. Warunki Zatrudnienia (Conditions of Employment, Conditions of Service), czy Układ Zbiorowy Pracy (Collective Berganing Agreement). W większości przypadków dokumenty te są jedyną podstawą dla marynarza lub jego rodzin do kierowania roszczeń odszkodowawczych względem armatorów lub Klubów P&I. Marynarze mają również możliwość dochodzenia roszczeń w obcych systemach prawnych przed zagranicznymi sądami, co z reguły jest dość kosztowne, a w wielu przypadkach wręcz niemożliwe przez wzgląd na odległość i upływ czasu od zdarzenia (wypadku). Roszczenia z tytułu wypadku na statku przedawniają się, co do zasady, z upływem 3 lat. Marynarz musi również zwrócić szczególną uwagę kogo wpisuje jako beneficjenta do swojego ubezpieczenia (beneficjent to osoba, która otrzyma ewentualne świadczenie ubezpieczeniowe po śmierci marynarza bez względu na postanowienia testamentowe lub przepisy spadkowe).

źródło: Kamil Kusier / Opiniotworczy.net

PODATKI MARYNARSKIE

Sprawy podatkowe dotyczące podatków marynarskich są wysoce zindywidualizowane, dlatego też każdy marynarz powinien traktować swoją sytuację jako odrębny przypadek i nie opierać się tylko na opiniach znajomych marynarzy, którzy mają podobną sytuację, ale z reguły nie tożsamą z marynarzem. Co więcej należy pamiętać, iż sytuacja podatkowa marynarza jest ustalana w o oparciu o dokumenty jego zatrudnienia, które każdy marynarz powinien zbierać i przechowywać co najmniej 6 lat, gdyż właśnie z upływem okresu prawie 6 lat przedawniają się zobowiązania podatkowe w Polsce. Kwestie mające kluczowe znaczenie dla opodatkowania lub zwolnienia polskich marynarzy w Polsce uregulowane są w umowach o unikaniu podwójnego opodatkowania, które Polska zawarła z danym państwem, w którym usytuowana jest główna siedziba (efektywny zarząd) przedsiębiorcy eksploatującego statek, na rzecz którego będzie pracował marynarz. Każdy marynarz będący polskim rezydentem podatkowym, który będzie pracował dla zagranicznych armatorów i chce ustalić jak będzie wyglądała jego sytuacja podatkowa powinien m.in. ustalić: Na jakiej jednostce będzie wykonywał pracę? W jaki sposób jednostka ta będzie eksploatowana (komunikacja międzynarodowa, strefa przybrzeżna)? Gdzie będzie usytuowany faktyczny (rzeczywisty) zarząd lub siedziba prawna armatora, który będzie eksploatował ww. statek?

Co do zasady, podatkowo, nie mają znaczenia dla marynarzy takie kwestie jak to: z jakiego państwa są przelewane wynagrodzenia marynarzy, jak długo marynarzy przybywa zagranicą (na statku) w roku podatkowym oraz jaką banderę podnosi statek, na którym marynarz pracuje (z wyjątkiem norweskich armatorów od 2011 roku).

MATEUSZ ROMOWICZ
Google

GDM
Gdyńska Debata Młodych