

THE MARITIME WORKER

czasopismo marynarzy, stoczniowców i portowców



JAK ZOSTAĆ MARYNARZEM... CZ. 2

**POŚREDNICTWO PRACY
DLA MARYNARZY**

**STATKI POZIOMEGO
ŁADOWANIA**

DIETY MARYNARSKIE

**CZY WARTO PRACOWAĆ
OFFSHORE?**

INMARSAT





Dohle
Manning Agency (Poland)

**POŚREDNICTWO PRACY
DLA OFICERÓW I MARYNARZY
AGENT MORSKI, OŚRODEK SZKOLENIOWY**

www.dohle-poland.com

Dohle Manning Agency (Poland) znana wcześniej jako „GEO-MARINE” to jedna z największych w Polsce Agencja Pośrednictwa Pracy marynarzy (Nr Rejestru: 909/1a, 909/1b, 909/2), działająca od 1991 roku znana ze swojego profesjonalizmu i wysokiego standardu świadczonych usług zarówno dla Armatorów jak i zatrudnianych za jej pośrednictwem Oficerów i Marynarzy. Nasze usługi są skierowane do tych którzy cenią sobie wysoką jakość.

Świadczymy usługi dla znanych zagranicznych armatorów, zarówno jako agencja załogowa jak i agent portowy.

Wśród naszych klientów są: Döhle IOM / Wyspa Man, Peter Döhle/ Niemcy, Delmas /Francja, Enzian/Szwajcaria, Rickmers/Niemcy, Rigel/Niemcy, Schepers/Niemcy, Oltman/Niemcy, Orion /Niemcy, CSAV/Chile.

Szukającym zatrudnienia na morzu umożliwiamy:

1. Możliwość składania aplikacji przez Internet bądź osobiście
2. Profesjonalną ocenę kwalifikacji zawodowych
3. Prace na nowych bądź dobrze utrzymanych statkach u wiarygodnych armatorów
4. Wysokie wynagrodzenia
5. Pracę na statku zgodną z wymogami BHP
6. Możliwość awansu od kadeta aż do najwyższych stopni zawodowych
7. Możliwość podnoszenia kwalifikacji zawodowych na kursach i szkoleniach

Nasza firma spełnia wszystkie wymagania zgodne ze standardem jakości ISO 9001-2000 .



Kpt. ż. w. mgr inż. Waldemar Perchel
Dyrektor
DOHLE Manning Agency (Poland)

DOHLE MANING AGENCY (POLAND) Sp. z o. o.
ul. 10 Lutego 10, 81-301 Gdynia,
tel.: +48 58 6606099 , fax: +48 58 6616725
e-mail: office@dohle-poland.com

Biuro pomocnicze
ul. Tkacka 64/1
70-556 Szczecin
tel.: 091 8122863, fax: 091 8122864

Nr 4/2007 (5) Rok II

ISSN 1896-9690

Nr indeksu: 1191

Wydawca: Marinet

Nakład: 2000 egzemplarzy

Redaktor prowadzący

Jakub Bogucki

bogucki@themaritimeworker.com

Reklamy

Dariusz Stenka

stenka@themaritimeworker.com

Adres redakcji

ul. Władysława IV 59/19, 81-384 Gdynia

Telefon: (0 58) 62 11111

Faks: (0 58) 66 77 058

Opracowanie graficzne i DTP

Wojtek Rojek - www.rojo.pl

Autorzy

Jakub Bogucki, Przemysław Miller,
Przemysław Mrowiec, Anna
Niwczyk, Jerzy Puchalski, Mateusz
Romowicz, Bogusław Sokołowski,
Konrad Zieliński

Redakcja nie ponosi odpowiedzialności
za treść ogłoszeń i reklam. Materiałów
nie zamówionych nie zwracamy.

www.TheMaritimeWorker.com



Oddajemy do Państwa rąk kolejny już, piąty numer dwumiesięcznika The Maritime Worker. Z każdym wydaniem staramy się rozszerzać zakres poruszanych przez nas tematów związanych przede wszystkim z pracą na morzu. W tym numerze znajdziecie Państwo ciekawy tekst dotyczący pracy Offshore, który otwiera serię artykułów odnoszących się do tej jeszcze niezbyt znanej wśród marynarzy specjalności. Staraliśmy się także wiernie zrelacjonować spotkanie marynarze - agencje, które odbyło się w maju br. pod

naszym patronatem. Kolejną nowością jest pojawienie się na łamach The Maritime Worker spraw technicznych, jako pierwszy omawiamy system radiokomunikacji morskiej Inmarsat. Oczywiście, w bieżącym numerze stali czytelnicy znajdą porady prawne Mateusza Romowicza, porcję kolejnych informacji o tym „Jak zostać marynarzem” oraz spojrzenie specjalisty na kadry morskie Chorwacji autorstwa Jerzego Puchalskiego. ■

Redakcja

W NUMERZE M.IN.:

- 4** Wiadomości marynarskie
- 6** Inmarsat - International Maritime Satellite Organization
- 9** Jak zostać marynarzem... cz. 2
- 11** Chorwaci na morzu
- 12** Diety marynarskie
- 14** Pośrednictwo pracy dla marynarzy
- 17** Czy warto zainwestować w siebie i pracować offshore?
- 20** Branża offshore
spojrzenie na rynek okiem specjalisty
- 21** Piractwo morskie w Rogu Afryki
- 23** Statki poziomego ładowania - historia
- 27** Marynarze wobec agencji załogowych
- 29** Apmar - w jedności siła

Kolejne i archiwalne numery The Maritime Worker można zamawiać na stronie:

www.themaritimeworker.pl

PÓLNOOCNOEUROPEJSKI TYDZIEŃ AKCJI ITF

W dniach od 4 do 8 czerwca br. odbył się Północnoeuropejski Tydzień Akcji IFT (Międzynarodowej Federacji Transportowców), który swoim zasięgiem objął porty Belgii, Danii, Estonii, Finlandii, Francji, Holandii, Irlandii, Litwy, Łotwy, Niemiec, Norwegii, Polski, Rosji, Szwecji i Wielkiej Brytanii.

Inspektorzy ITF wspierani przez przedstawicieli związków zawodowych afiliowanych przez ITF (Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”, Ogólnopolskiego Związku Zawodowego Oficerów i Marynarzy, Federacji Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków oraz Krajowej Sekcji Portów Morskich NSZZ „Solidarność”), podczas kontroli statków sprawdzali przestrzeganie układów zbiorowych, warunków pracy i płacy, czasu pracy i wypoczynku marynarzy.

Łącznie w Polsce skontrolowanych zostało 21 statków bander wygodnych i narodowych. W rezultacie podjętych działań podpisane zostały trzy układy zbiorowe akceptowane przez ITF. ■

Źródło: ITF

SCANDLINES SPRZEDANE

Jeden z największych armatorów promowych w Europie, niemieckodniński Scandlines, został sprzedany. Nabywcą zostało konsorcjum firm: Grupy 3i (40%), Allianz Capital Partners GmbH (40%) oraz Deutsche Seereederei GmbH (20%).

Jak podały gazety branżowe wartość transakcji osiągnęła pułap 1,5 mld Euro, a końcowa umowa zawiera gwarancję pracy dla 2700 pracowników.

Dotychczas Scandlines miało dwóch współwłaścicieli: Ministerstwo Transportu Danii oraz Koleje Niemieckie (Deutsche Bahn). Historia sprzedaży firmy rozpoczęła się w momencie powstania nieporozumień pomiędzy dotychczasowymi współwłaścicielami. Właściwie to do ostatniej chwili nie było wiadomo czy firma zostanie sprzedana, bo współwłaściciele nie raz wycofywali się z podjętych wcześniej ustaleń. Oficjalnie poszukiwania nowego inwestora rozpoczęto na początku ubiegłego roku, a wtedy cena wywoławcza wynosiła ok. 900 mln Euro. Pretendentów do zakupu Scandlines było kilku, jednym z najważniejszych w pierwszym etapie sprzedaży była szwedzka Stena Line, która ostatecznie wycofała się z chęci zakupu. ■

PECHOWY BOURBON

Zaledwie trzy miesiące po słynnej tragedii AHTS-a Bourbon Dolphin u wybrzeży Szetlandów, kolejna jednostka należąca do Bourbon Offshore uległa wypadkowi.

Nad ranem 26 czerwca br. załoga statku MPSV Athena (Multi Purpose Supply Vessel) pracującego na kontrakcie dla firmy TOTAL E&P Kongo, zgłosiła „wypadek techniczny”, w wyniku którego nastąpiło rozszczelnienie kadłuba (woda zaczęła zalewać maszynownię).

Gdy doszło do wypadku jednostka znajdowała się w odległości 15 mil morskich od wybrzeży Kongo.

Z uszkodzonej Atheny ewakuowano 63 osoby (26-osobową załogę oraz 37 techników) na inną jednostkę należąca do TOTAL E&P, która znajdowała się w pobliżu.

Następnie MPSV Athena została

przeholowana przez AHTS Achilles, holownik należący do Bourbon również pracujący na kontrakcie dla TOTAL w tym rejonie, w bezpieczne miejsce w okolicach portu Pointe Noire.

Na uszkodzonym statku podjęto wszelkie działania prewencyjne, dzięki czemu nie doszło do skażenia środowiska.

Z powodu złej pogody w pierwszych godzinach akcji ratowniczej zaprzestano wypompowywania wody, a jednostka osiadła na głębokości 10 m na piaszczystej mieliźnie przechylając się o 50 stopni na prawą burtę.

Operację ratowania MPSV Athena prowadzi znana z tego typu przedsięwzięć firma Smit Salvage. Po odpompowaniu wody z kadłuba zostanie on przetransportowany do najbliższej stoczni celem dokonania niezbędnej naprawy. ■

WOLIN - KOLEJNY PROM DLA UNITY LINE

W maju br. Polska Żegluga Morska zakupiła kolejną już jednostkę dla swojego operatora promowego - Unity Line. Sky Wind to przebudowany w 2002 roku przez Gdańską Stocznia Remontowa S.A. prom kolejowo - samochodowo - pasażerski pływający obecnie w barwach Sea Wind Line na linii Turku - Långnäs - Sztokholm.

Nowy nabytek szczecińskiego armatora będzie nosił nazwę największej polskiej wyspy (Wolin) i zostanie skierowany do wzmocnienia połączenia Świnoujście - Trelleborg, które obecnie obsługiwane jest przez dwa promy: Gryf i Galileusz. Do kraju Wolin przyplynie najprawdopodobniej pod koniec wakacji, a następnie zostanie poddany modernizacji.

Po przebudowie, jakiej dokonano w 2002 roku, Wolin spełnia wszystkie wymagania bezpieczeństwa konwencji SOLAS i porozumienia sztokholmskiego.

Rynek przewozów promowych z Polski do Skandynawii rozwija się w bardzo szybkim tempie, czego dowodem jest wprowadzenie w bieżącym roku przez każdego z obecnych na rynku armatorów dodatkowego promu. W styczniu Polska Żegluga Bałtycka wprowadziła na linię Gdańsk - Nynashamn prom Baltivia. Natomiast w maju szwedzka Stena

Line wycarterowała do obsługi połączenia Gdynia - Karlskrona prom Finnarrow. Warto także przypomnieć, że w kwietniu Polska Żegluga Morska podpisała ze Stocznia Szczecińska Nowa kontrakt na budowę dwóch promów (ro-pax) o pojemności 200 zestawów drogowych, każdy za łączną kwotę 200 mln USD. Zgodnie z zapisami kontraktu Piast oraz Patria zostaną przekazane armatorowi kolejno jesienią 2010 r. oraz na wiosnę 2011 r.

Dane techniczne (po przebudowie):

Długość: 188,88 m

Szerokość: 23,10 m

Tonaż brutto: 22 874

Nośność: 5 143 tony

Łączna długość pasów ładunkowych: 1 800 metrów, w tym 650 metrów torów kolejowych

Prędkość: 18 w. ■

Fot: Dirk Jankowsky



POLONUS GDY-36 KŁUSOWAŁ?

Polski trawler-przetwórnia Polonus Gdy-36 został zatrzymany w rejonie archipelagu Svalbard przez norweską Straż Graniczną pod zarzutem kłusownictwa, a następnie w asyście doprowadzony do portu w Tromsø.

Jak poinformowała nas Północnoatlantycka Organizacja Producentów, występująca w imieniu armatora Arctic Navigations Sp. z o.o., „statek Polonus prowadził połowy zgodnie z prawem, w sposób uregulowany, na akwenie dostępnym dla polskiego rybołówstwa oraz na podstawie licencji połowowej i w granicach dostępnej kwoty. W części łowiska, w której odbyła się kontrola, statek przebywał od niedawna. Połowy nie były ukierunkowane na ryby małe, które stanowiły jedynie niepożądaną część połowu. Zarzut norweskiej Straży Granicznej polega na tym, że według wstępnych obliczeń kontroli dokonanych na pokładzie statku, w jednym z zaciągów dopuszczalna ilość ryb małych została przekroczona o 5%.”

Kilka dni po incydencie strona norweska poinformowała prasę, że w wyniku przeprowadzonej kontroli na pokładzie Polonusa stwierdzono 18% i 20% zawartość niewymiarywych dorszy w skontrolowanych zaciągach.

Policja w Tromsø ukarała kapitana jednostki grzywną 30000 NOK (ok. 3.700 euro), a armatora statku - karą w wysokości 150 000 NOK (ok. 19 tys euro).

W przysłanym do redakcji oświadczeniu armator odrzucił zarzuty inspektorów norweskich i poinformował o skierowaniu sprawy do sądu w Norwegii. ■



NORFOLKLINE PODPISUJE UKŁAD ZBIOROWY

W wyniku przeprowadzonego w Europie Północnoeuropejskiego Tygodnia Akcji ITF, należący do Maersk Marine operator promowy Norfolkline podpisał układ zbiorowy ze związkowcami reprezentowanymi przez brytyjski związek zawodowy RMT (National Union of Rail, Maritime and Transport Workers), dotyczący wysokości zarobków na swoich trzech promach. Układ dotyczy jedynie promów obsługujących połączenie z Dover do Dunkierki: Maersk Dover, Maersk Delft oraz Maersk Dunkerque.

Sekretarz związku RMT Bob Crow określił podpisanie układu zbiorowego, jako znaczącą poprawę stosunków pomiędzy związkowcami i Norfolkline.

Związkowcy mają nadzieję, że w bieżącym roku uda się objąć podpisanym właśnie układem zbiorowym pozostałe jednostki tego armatora, a szczególnie te pływające na Morzu Irlandzkim. Promy te od dłuższego już czasu są pod stałą kontrolą w związku z wcześniejszymi przypadkami zaniżania wynagrodzeń poniżej minimum ITF. ■

OSM employs more than 5000 people around the world, delivering the best service money can buy in the following fields: Ship Management, Offshore Rig Management, Crew Management and Engineering.

It's all about people!

We are looking for experienced and competent officers

We have positions for all officer categories to man our growing fleet of LNG, LPG, Oil and Chemical Tankers, as well as our Offshore Vessels (PSV, AHTS, Cable, FPSO, FSO, etc)

We are looking for people who enjoy the challenges of operating sophisticated tonnage in a multicultural environment.

For more information please contact our personnel department.



The New Generation
in Ship Management



INMARSAT INTERNATIONAL MARITIME SATELLITE ORGANIZATION



INMARSAT jest Międzynarodową Morską Organizacją Satelitarną, która została powołana do życia dnia 3 września 1976 roku w Londynie. Konwencję, na mocy której powstała ww. organizacja, opracowano w duchu Układu o Zasadach Działalności Państw w Badaniu i Wykorzystaniu Przestrzeni Kosmicznej, Księżyca i innych ciał niebieskich (Treaty on Principles Governing the Activities of States in the Exploration and Use of Other Celestial Bodies) z 1967 roku. Niemniej konwencja na „calego” weszła w życie dopiero 16.07.1979 roku.

Inmarsat, czyli mówiąc prościej system radiokomunikacji morskiej, jest globalnym, ogólnie dostępnym systemem łączności działającym pomiędzy naziemną stacją lądową, a dowolną jednostką pływającą. Stanowi swoiste „przedłużenie” naziemnej, międzynarodowej sieci telekomunikacyjnej, która umożliwia realizację połączeń pomiędzy naszą jednostką nawodną, a dowolnym abonentem telefonicznym znajdującym się w dowolnym miejscu na Ziemi.

System Inmarsat wykorzystuje satelity umieszczone na orbicie geostacjonarnej, usytuowanej w płaszczyźnie równika, która odległa jest od Ziemi o ok. 36000 km, przy czym każdy z satelitów „zawieszony” jest nad jednym z trzech oceanów. Z właściwości orbity geostacjonarnej wynika, że umieszczone na niej satelity ma dokładnie taką

samą prędkość kątową co Ziemia, dzięki czemu punkt rzutu satelity na równik jest zawsze stały. W takim przypadku można więc mówić o jego długości geograficznej. Jednostki poruszające się w strefie obszaru „widzianego” przez jednego z satelitów mogą nadawać i odbierać sygnały z satelity pełniącego rolę swoistej stacji przekaźnikowej pomiędzy nimi oraz położonymi na lądzie stacjami naziemnymi. W związku z tym, że satelity systemu Inmarsat są nieruchome w stosunku do obserwatora na Ziemi, można na stacji naziemnej ustawić również stacjonarną, kierunkową antenę paraboliczną, która będzie zawsze nakierowana na niego. Niemniej na jednostkach pływających muszą być stosowane wyłącznie anteny z układem stabilizacji ich położenia, śledzącymi położenie danego satelity.

System Inmarsat umożliwia następujące rodzaje komunikacji - łączności:

- radiotelefonię,
- radiokomunikację,
- transmisję faksymilograficzną,
- transmisję danych.

System Inmarsat składa się z trzech segmentów:

- satelitów, które pełnią rolę stacji retransmisyjnych,
- brzegowych stacji naziemnych CES (Coast Earth Station),

- stacji na jednostkach pływających SES (Ship Earth Station).

Segment satelitarny reprezentowany jest przez cztery geostacjonarne satelity, które pokrywają swoim zasięgiem obszar Oceanów: Atlantyku, Pacyfiku i Indyjskiego. Każdy z satelitów obejmuje swoim zasięgiem jeden obszar Ziemi w pasie między 70° szerokości północnej, a 70° szerokości południowej, ale de facto rzeczywisty zasięg jest większy o 4° - 5° na północy i południu. Dwa satelity, specjalnie ze względu na wzmożony ruch telekomunikacyjny, zostały umieszczone nad Oceanem Atlantyckim. W związku z powyższym aktualnie istniejące rejony pokrycia i położenia satelitów Inmarsat są następujące:

- Atlantic Ocean Region- East - Wschodni Rejon Atlantyku AOR-E 015,5°W,
- Atlantic Ocean Region- West - Zachodni Rejon Atlantyku AOR-W 054,0°W,
- Pacific Ocean Region - Pacyfik POR 178,0°E,
- Indian Ocean Region - Ocean Indyjski IOR 064,5°E.

Oprócz tego w każdym rejonie znajduje się dodatkowo jedna brzegowa stacja naziemna odpowiedzialna za koordynację pracy całej sieci - NCS (Network Coordinating Station). W zależności od sposobu realizacji łączności, stworzono różne standardy terminali dla jednostek

plywających. W zamierzonej przeszłości terminale pracowały w standardzie A, który umożliwiał przekazywanie informacji telefonicznej, telexowej, faksymilograficznej oraz transmisji danych wraz z przekazem video. Standard A po kilkunastu latach został zastąpiony standardem B, który zapewniał wszystkie funkcje komunikacyjne standardu A oraz pewne funkcje dodatkowe, a przy tym odznaczał się dużo lepszym wykorzystaniem pasma częstotliwości i mocy satelity.

Niemniej znaczące zmiany nastąpiły dopiero na przełomie lat 80 i 90 ubiegłego stulecia po wprowadzeniu znacznie tańszego i bardziej wydajnego sprzętu SES, tj. standardu C, który został stworzony w celu maksymalnego uproszczenia i zmniejszenia gabarytów. Podstawowym założeniem ww. standardu jest bezkierunkowa antena stacji, która eliminuje potrzebę stosowania wyjątkowo drogich systemów stabilizacji i śledzenia.

Do komunikacji między SES a satelitami wykorzystywane są w systemie częstotliwości z pasma L w zakresie 1631,5 - 1638,0 MHz (statek - satelita) i 1530,0 - 1537,5 MHz (satelita - statek), natomiast do łączności pomiędzy CES a satelitami wykorzystuje się częstotliwości z pasma C: 6424 - 6443 MHz (CES - satelita) oraz 3600 - 3623 MHz (satelita - CES).

Inmarsat-A

Jest to system analogowo - cyfrowy, który powstał w 1982 roku. Naziemne stacje satelitarne standardu Inmarsat-A stanowią dla ruchomych terminali (instalowanych głównie na statkach morskich) interfejs z telefoniczną i telexową siecią publiczną.

Oferowane usługi:

- połączenia telefoniczne,
- transmisja faksu i danych z prędkością 2.4 kb/s,
- telex 50 bodów,
- łączność ratunkowa GMDSS,
- dostęp do publicznej sieci telefonicznej i telexowej.

Zastosowania:

System wykorzystywany jest przede wszystkim przez dużych armatorów do zapewnienia łączności ze statkami.

Informacja:

INMARSAT planuje wyłączenie z eksploatacji systemu Inmarsat -A z końcem grudnia 2007 roku.

Dotychczasowym użytkownikom ww. systemu oferowane są terminale Fleet F77, zapewniające również cyfrową transmisję głosu.

Inmarsat-B

Jest następcą standardu A działającym w oparciu o nowoczesną technikę cyfrową, umożliwiającą realizację wysokiej jakości połączeń telefonicznych, faksowych, telexowych oraz transmisję danych, niezależnie od pozycji geograficznej - przy zachowaniu wysokiej poufności transmisji właściwej dla systemów cyfrowych.

Oferowane usługi:

- połączenia telefoniczne,
- transmisja faksu i danych 2.4 kb/s,
- telex 50 bodów,
- dwukierunkowa transmisja danych DHSD 56 lub 64 kb/s,
- jednokierunkowa transmisja danych One Way HSD 64 kb/s,
- łączność ratunkowa GMDSS dla terminali morskich,
- dostęp do publicznej sieci telefonicznej, telexowej i ISDN.

Zastosowania:

- system łączności ze statkami przeznaczony dla armatorów,
- przenośny terminal (radiowy),
- realizacja przenośnego biura,
- niezastąpiony środek łączności w wypadku klęsk żywiołowych, działań wojennych,
- system komunikacji dla służb państwowych (wysoka niezawodność i poufność).

Ruchome terminale Inmarsat-B

Występują w wersji lądowej i morskiej. Wyposażone są w:

- porty dla faksu, komputera PC (wbudowany modem), telexu, drukarki, dodatkowych telefonów,
- antenę (płaska, 4 - częściowa, rozkładana, w wersji morskiej paraboliczna) z możliwością instalacji do kilkudziesięciu metrów od terminala,
- zasilacz AC/DC, możliwość zasilania z akumulatora samochodowego.

Inmarsat-C

System Inmarsat-C został specjalnie opracowany do celów dwukierunkowej transmisji wiadomości w trybie simpleksowym. Właściwością tego standardu jest praca w systemie "zapamiętaj i przekaż" (ang. store-and-forward) stosowanym także w popularnej poczcie elektronicznej, czy przy wysyłaniu wiadomości SMS. Praca systemu polega na tym, że informacja po jej nadaniu przekazywana jest do Stacji Naziemnej TP S.A. w Psarach, a następnie do odbiorcy. Czas przetwarzania, zależnie od stopnia obciążenia stacji naziemnej, waha się od kilkunastu sekund do kilku minut. Stacja może ponadto dokonać

translacji danych na pożądaną format faksu lub telexu.

Oferowane usługi:

- transfer plików o rozmiarze do 32 kB (pliki większe są automatycznie dzielone przez stację naziemną i wysyłane w 32 kB "paczkach"),
- transmisja w formacie 5, 7 i 8 bitowym,
- łączność ratunkowa GMDSS dla terminali morskich,
- dostęp do publicznej sieci transmisji danych X25, możliwość przesyłania informacji w formacie faksu i telexu,
- dostęp do internetowej poczty elektronicznej,
- tworzenie wydzielonych grup użytkowników: usługi FleetNET i SafetyNET dla terminali morskich (łączność ratownicza, informacje meteo),
- terminale zawierają standardowo wbudowany moduł GPS do przekazywania informacji o położeniu terminala.

Zastosowania systemu Inmarsat-C:

- przekazywanie informacji o transportowanym ładunku, parametrach pojazdu lub statku, aktualnym położeniu,
- monitorowanie przewozu ładunków niebezpiecznych i wartościowych,
- monitorowanie poziomu zanieczyszczenia środowiska, stanu mostów, tam, zapór wodnych, rurociągów,
- sygnalizacja zagrożenia powodziowego,
- baza sprzętowa do tworzenia rozległych systemów monitorowania i nadzoru (gospodarka morska, transport ropy i gazu),
- komunikacja załóg statków dalekomorskich z armatorem i rodzinami.

SafetyNET

Jest integralną częścią usług systemu Inmarsat-C, odpowiedzialną za rozpowszechnianie informacji na temat szeroko rozumianego bezpieczeństwa. Ostrzeżenia mogą być nadawane przez stacje lądowe o ustalonej z góry godzinie lub natychmiast po ich otrzymaniu. Natomiast na obszarach o podwójnym pokryciu przez oceaniczne regiony satelitarne nadawanie informacji o charakterze programowym, a więc prognoz pogody i ostrzeżeń nawigacyjnych odbywa się wyłącznie przez jeden z obszarów, który w nomenklaturze jest określany mianem nominalnego. Dlatego, aby móc odbierać MSI* (Maritime

Safety Information – Morskie Informacje Bezpieczeństwa) należy być uprzednio zalogowanym do właściwego obszaru. Należy zatem pamiętać, że tylko informacje nieprogramowe (pośrednie alarmy niebezpieczeństwa i ostrzeżenia nawigacyjne) są rozpowszechniane przez wszystkie oceaniczne obszary Inmarsata pokrywające dany obszar NAVAREA.

Inmarsat-M

To niezawodny satelitarny system łączności ruchomej. Realizuje wysokiej jakości cyfrowe połączenia telefoniczne, faksowe, transmisji danych oraz łączności ratunkowej (w wersji morskiej terminala) z dowolnego miejsca na świecie. Terminale tego standardu są w pełni przystosowane do współpracy z komputerem PC oraz faksem.

Oferowane usługi:

- połączenia telefoniczne,
- transmisja faksu 2.4 kb/s,
- transmisja danych 2.4 kb/s,
- łączność ratunkowa GMDSS dla terminali morskich,
- dostęp do publicznej sieci telefonicznej.

Zastosowania:

- system łączności ze statkami przeznaczony dla armatorów,
- niezastąpiony środek łączności w wypadku braku dostępu do odpowiedniej infrastruktury naziemnej.

Ruchome terminale Inmarsat-M występują w wersji lądowej i morskiej. Wyposażone są w:

- porty dla faksu, komputera PC (wbudowany modem), dodatkowych telefonów,
- antenę z możliwością instalacji do kilkudziesięciu metrów od terminala,
- zasilacz AC/DC (możliwość zasilania z akumulatora samochodowego).

Inmarsat Mini-M

Jest zminiaturyzowaną wersją terminala standardu M. System umożliwia realizację w technice cyfrowej połączeń telefonicznych, faksowych oraz transmisję danych. Inmarsat Mini-M znajduje szczególne zastosowanie na obszarach pozbawionych infrastruktury telekomunikacyjnej. Szeroka gama usług zapewniona jest przy zachowaniu

niewielkich rozmiarów terminala (który często upraszczając nazywa się telefonem satelitarnym). Terminale Inmarsat Mini-M są najmniejsze i najlżejsze z dostępnych na rynku urządzeń telefonii satelitarnej (wymiary mniejsze od komputera typu laptop, waga ok. 1,1 kg wraz z bateriami). Zastosowanie karty SIM umożliwia używanie jednego terminala przez kilka osób, które są rozliczane indywidualnie.



Oferowane usługi:

- połączenia telefoniczne wysokiej jakości,
- transmisja faksu 2.4 kb/s,
- transmisja danych 2.4 kb/s,
- dostęp do publicznej sieci telefonicznej.

Zastosowania:

- wykorzystywany przez podróżników, biznesmenów, reporterów odwiedzających rejony o niewystarczającej infrastrukturze telekomunikacyjnej.

Zalety standardu Inmarsat Mini-M:

- porty dla faksu, komputera PC (wbudowany modem), dodatkowych telefonów,
- praktycznie globalny zasięg,
- wysoka jakość oferowanych usług,
- prosta obsługa terminala,
- niewielkie rozmiary,
- realizacja przenośnego biura w jednym urządzeniu,
- usługa poczty głosowej.

Inmarsat-P

Jest systemem globalnej łączności, który wykorzystuje terminale o rozmiarach dzisiejszych telefonów komórkowych. Specjaliści ds. systemów łączności satelitarnej przewidują, że już w niedługim czasie urządzenia te oprócz łączności telefonicznej będą umożliwiały również realizację usług: transmisji danych, przywoływania (z ang. paging), nawigacji oraz łączności faksymilowej*. Zakłada się, że system będzie w pełni kompatybilny ze wszystkimi sieciami telekomunikacyjnymi na świecie (analogowymi i komórkowymi), co znacząco wpłynie na proces integracji tego typu usług. W celu realizacji ww. przedsięwzięcia zdecydowano się na stworzenie zupełnie nowego segmentu kosmicznego, który oparty jest na niegeostacjonarnych satelitach krążących po kołowych orbitach pośrednich (ICO - Intermediate Circular Orbit), rozmieszczonych na dwóch orbitach o inklinacji 45°. Segment kosmiczny będzie wykorzystywał docelowo 10 - 12 satelitów krążących w odległości 10355 km od powierzchni Ziemi. ■

Przemysław Miller
Foto: Simrad

**Morskie Informacje Bezpieczeństwa stanowią odrębną grupę ważnych informacji służących kwestii podniesienia poziomu bezpieczeństwa żeglugi. Ich celem jest zapobieganie niebezpiecznym sytuacjom i wypadkom na morzach i oceanach oraz w razie zaistniałej tragedii zwiększenie efektywności oraz przyspieszenie działań operacji SAR. Informacje MSI przekazywane są zawsze z łądu do stacji statkowych i zawierają następujące komunikaty: ostrzeżenia meteorologiczne, ostrzeżenia nawigacyjne, prognozy pogody i pośrednie komunikaty alarmowe.*

Uzupełnieniem teleksowych informacji MSI jest również łączność faksymilowa, która służy do przekazywania map lądowych i pogodowych za pomocą skrótu WEFAX, WX i WTX lub innych informacji przydatnych w żegludze morskiej. W tym celu wykorzystywane są zakresy MF/HF, w których sygnał zmodulowany jest przez emisję F1C o szerokości pasma 1,98 kHz.

ZOSTAĆ MARYNARZEM CZ. 2



Perspektywy zatrudniania kadetów, marynarzy wachtowych i starszych marynarzy.

Po uzyskaniu wszystkich wymaganych dokumentów, które pozwalają na zajęcie stanowiska kadeta, marynarza wachtowego (O/S) czy starszego marynarza (A/B) (numer 4 „The Maritime Worker” - przyp. aut.) należy złożyć swoją aplikację w agencjach załogowych lub na stronie Portalu Morskiego. Tam także znajdziemy szczegółowy spis agencji oraz oferty pracy, jakimi dysponują. Z zasady, jeżeli mustrujemy z jednej firmy, często zdarza się, że powracamy na kolejny statek z tej samej agencji. W chwili obecnej jakiegokolwiek wybór wysokości pensji i możliwości ich negocjacji posiadają jedynie załogi oficerskie, bowiem pamiętać należy, że większość załóg szeregowych zastępowana jest przez marynarzy innych nacji, których zarobki są o wiele niższe aniżeli naszych rodzimych marynarzy. Dodatkowo dochodzi problem słabego kursu dolara względem złotówki i brak podwyżek przy stałym wzroście cen w Polsce.

Decydując się na wyjazd w charak-

terze kadeta (należy pamiętać o bardzo dużym problemie zamustrowania na statek pierwszy raz bez żadnego doświadczenia) możemy liczyć na pensję do 800 \$. Więcej na temat pracy kadetów na statkach morskich można przeczytać w 2 numerze „The Maritime Worker”.

O wiele lepiej przedstawia się możliwość zatrudnienia w przypadku posiadania Świadectwa Marynarza Wachtowego. Dodatkowym atutem jest doświadczenie w pracy na statku morskim zdobyte wcześniej jako kadet. Liczebność załogi na statku regulują odrębne przepisy, na które składają się takie elementy jak wielkość statku, typ i wymagania wynikające z przepisów bandery państwa, pod którą statek pływa. Na dużych statkach jest przeważnie 2 marynarzy wachtowych, 3 starszych marynarzy i bosman. Natomiast na statkach mniejszych typu coaster: 1-2 marynarzy wachtowych i starszy marynarz, który pełni funkcję bosmana. Bardzo często zdarza się, że osoby posiadające kwalifikacje starszego marynarza są mustrowane na statek jako marynarze wachtowi. Wiąże się to z obniżeniem kosztów plac przez armatora i jest zgod-

ne z przepisami, które pozwalają na zatrudnianie w formie wymiennej O/S - A/B. Pensja marynarza wachtowego opiewa w granicach 1100 \$ (najniższa stawka wynikająca z siatki plac ITF) do 1500 - 1600 \$ w zależności od posiadanych kwalifikacji, specyfiki statku i posiadanych uprawnień. Im więcej uprawnień (obsługa sztaplarki, koparki, operator dźwigów statkowych, spawacz) tym pensja jest wyższa. Generalnie zarobki marynarza wachtowego oscylują obecnie w granicach 1300 \$ i jest to niejako średnia zarobków dla O/S'a. Oferty pracy dla marynarzy wachtowych dostępne są w Portalu Morskim w dziale „Crewing - Praca na morzu”. Można tam zapoznać się z typem statku, rejonem pływania oraz oferowanym wynagrodzeniem.

Największe możliwości zatrudnienia posiadają starsi marynarze. W Portalu Morskim można znaleźć wiele ofert pracy dla A/B na różne typy statków i za bardzo zmienną pensją, bo kształtującą się na poziomie 1500-2100\$. Jak w przypadku marynarzy wachtowych, wysokość zarobków starszych marynarzy jest także uwarunkowana posiadanymi kwalifikacjami i przede wszystkim do-

świadczeniem. Istnieje szereg statków specjalistycznych, na których przepisy wymagają, aby obsada załogi szeregowej składała się wyłącznie ze starszych marynarzy. Daje to szersze otwarcie rynku pracy i większy wybór statku. Kolejnym atutem jest możliwość zrobienia specjalizacji (np: pumpman - na zbiornikowcach czy chłodnik - na chłodniowcach), a także awans na bosmana - funkcji już zanikającej, ale wciąż istniejącej, a co się z tym wiąże uzyskania wyższego wynagrodzenia.

Przeszkolenie załóg szeregowych na statki specjalistyczne

Aby móc pływać na tankowcach, chemikaliowcach, gazowcach - czyli statkach przewożących ładunki niebezpieczne, oraz statkach ro-ro i statkach pasażerskich, załogi oficerskie jak i szeregowe obowiązują specjalistyczne szkolenia. Mówi nam o tym Dział IV Rozdział II § 67-68*. W skład szkoleń wchodzi następujące kursy w stopniu podstawowym:

- Przeszkolenie na zbiornikowce do przewozu ropy naftowej i produktów jej przetwarzania,

- Przeszkolenie na zbiornikowce do przewozu chemikaliów,
- Przeszkolenie na zbiornikowce do przewozu gazów skroplonych.

Obecnie te trzy kursy są zawarte w jednym certyfikacie „Eksplatacja tankowców, chemikaliowców i gazowców” - koszt szkolenia ok. 400 PLN.

Na statki typu ro-ro i pasażerskie obowiązują następujące kursy, które wchodzi w skład certyfikatu „Zintegrowane szkolenie na statki ro-ro”:

- Kierowanie tłumem,
- Opieka nad pasażerami w pomieszczeniach hotelowych,
- Dowodzenie w sytuacjach kryzysowych i o zachowaniach ludzkich

Koszt szkolenia wynosi ok. 250 PLN.

Wszystkie szkolenia odbywają się w odpowiednich ośrodkach szkoleniowych uznanych przez dyrektorów urzędów morskich, których adresy znajdziemy na stronie Urzędu Morskiego w Szczecinie (www.ums.gov.pl) i Urzędu Morskiego w Gdyni (www.umgdy.gov.pl), a także na stronach Portalu Morskiego.

Uzyskanie certyfikatów nie zawsze umożliwi nam wyjazd na zbiornikowce.

Bardzo często armatorzy poszukują ludzi z doświadczeniem. Znacznie lepiej wygląda perspektywa wyjazdu na statki ro-ro. Dlatego istotnym jest zastanowienie się czy warto wyrabiać owe certyfikaty, bowiem ponosimy pewne koszty, a tak naprawdę zarobki na zbiornikowcach nie są aż tak duże dla załóg szeregowych w stosunku do tego jakie krążą o nich mity. Znacznie lepszym rozwiązaniem jest odbycie kursów na sprzęt przeladunkowy (sztaplarka, koparka), co zapewne zaowocuje większym wynagrodzeniem choćby za przeladunek. Decyzja jednak należy do Was.

W następnym numerze „The Maritime Worker” kolejna, trzecia część niniejszego cyklu pt.: „Uzyskiwanie kwalifikacji w dziale maszynowym”.

**Tekst i foto:
Przemysław Mrowiec**

* - ROZPORZĄDZENIE MINISTRA INFRASTRUKTURY z dnia 4 lutego 2005 r. w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji zawodowych marynarzy (Dz. U. nr. 47 poz. 445 z dnia 24 marca 2005 r.)





CHORWACI NA MORZU

Gdyby szukać w Europie potęgi przez porównanie liczby ludności i aktywnych marynarzy z pewnością Chorwacja znalazłaby się na jednym z pierwszych miejsc. Już sama sylwetka tego kraju, rozciągniętego z północy na południe wzdłuż adriatyckich wybrzeży Balkanów sugeruje, iż jest to kraj silnie związany z morzem. Ten liczący około 4,5 mln obywateli naród jeszcze w 1992 roku miał 35 000 marynarzy, a więc tyle ile licząca 36 mln Polska w roku 2002 (czyli w okresie największej popularności tego zawodu u nas).

I nic dziwnego: z 6000 km niezwykle skomplikowanej linii brzegowej, 1200 wyspami i strategicznym położeniem Chorwaci zamieszkujący ten kraj przez wieki mieli idealne warunki i wielką potrzebę kultywowania zawodu marynarza jako jednego z najbardziej szanowanych i powszechnie uprawianych.

Faktem jest, że region ten dla starożytnych Rzymian kojarzył się raczej z piractwem, dość rozpowszechnioną wówczas formą „zarobkowania” przez tutejszych żeglarzy, jednak pokojowa żegluga i handel morski stały się z czasem narodową profesją Chorwatów szcycących się wspólną tradycją morską. Dość powiedzieć, iż według wielu źródeł kilku Chorwatów wchodziło w skład ekspedycji Krzysztofa Kolumba, która doprowadziła do odkrycia Nowego Świata w 1492 roku.

W roku 1458 Beno Kotruljevic z Dubrownika napisał książkę „On Trade and on Being Perfect Tradesman”. Została ona wydrukowana w Wenecji w 1573 roku i była zapewne pierwszą książką o handlu morskim. Pierwszą książką o nawigacji napisaną przez Chorwata było dzieło Nikoli Sorgojevica obywatela Republiki Dubrownik, opublikowane w 1574 roku.

Chorwackie szkolnictwo morskie się-

ga swą tradycją XVI - wiecznej Republiki Dubrownik, ale istniało także w innych wolnych miastach zlokalizowanych na wybrzeżach Adriatyku (Hvar, Korčula, Dobrota, Rab, etc.). W tym okresie szkolenie obejmowało podstawową wiedzę żeglarską i było oparte na wzorcach włoskich, zaczerpniętych z takich wielkich ośrodków ówczesnej żeglugi jak Wenecja, Bari, Ankona.

Drugi okres rozwoju szkolnictwa morskiego w tym kraju przypada na wiek XIX, kiedy to Chorwacja znajdująca się pod panowaniem Austro - Węgier doświadczyła rozwoju budownictwa okrętowego, żeglugi i portów morskich. W drugiej połowie tego wieku administracja morska cesarstwa znajdowała się w Trieście i obejmowała całe wybrzeże chorwackie z wyjątkiem wolnego miasta Rijeki (posiadającego ten status od 1616 roku). W tym czasie rozwinęły się porty w Puli, Rijeci, Senji, Splicie, Šibeniku, Zadarze, Dubrowniku, Kotorze.

Dynamiczny rozwój floty zmusił ówczesne władze do ustanowienia szkolnictwa morskiego. W roku 1849 powołano szkoły morskie w Bakar i w Dubrowniku. Kwalifikacje i dyplomy zdobywane w tych szkołach były porównywalne z innymi szkołami ówczesnej Europy, co zapewniało konkurencyjność marynarzy chorwackich. W efekcie już wtedy powszechnie byli oni zatrudniani przez armatorów zagranicznych.

Okres międzywojenny był okresem pewnej stagnacji, ale po II wojnie światowej gwałtowny rozwój żeglugi, techniki morskiej i wymiany handlowej dał Chorwacji impuls do rozwoju szkolnictwa morskiego. Z licznych założonych wówczas szkół morskich do dziś istnieje sześć, a także trzy szkoły wyższe oferujące studia magisterskie i doktoranckie.

Szkolnictwo tego kraju to obecnie siedem szkół morskich na poziomie naszego technikum (m.in. Split, Šibenik, Zadar, Korčula, Dubrownik) oraz trzy uniwersytety morskie (Rijeka, Split, Dubrownik).

Technika morskie w latach 1990 - 2005 „wyprodukowały” ok. 3900 oficerów pokładowych i 3300 mechaników, uniwersytety opuściło w tym czasie ponad 4600 oficerów pokładowych, maszynowych i elektryków. Od roku 2000 zauważa się jednak tendencję malejącą, jeśli chodzi o szkolenie w technikach oraz w miarę ustabilizowaną na uniwersytetach morskich. Mury tych uczelni opuszcza około 250 oficerów rocznie (czyli znacznie mniej niż w Polsce). Niepokojącym zjawiskiem jest gwałtowne zmniejszenie się liczby dyplomów st. mechaników wydawanych w tym kraju po 2001 roku. O ile w roku 2000 wydano takich dyplomów ok. 370, to w 2002 - 100, a w 2005 - zaledwie ok. 80. Oznacza to, że młodzi absolwenci szkół i uniwersytetów morskich nie pozostają na morzu dostatecznie długo, aby takie dyplomy wypływać.

Szkolnictwo morskie Chorwacji w pełni realizuje wzorce szkolenia marynarzy wypracowane w ramach współpracy unijnej. I tu jednak rodzi to problem wynikający z braku zbilansowania popytu i podaży kadr, w szczególności oficerskich. Liczne tamtejsze agencje crewingowe reprezentujące słabszych armatorów i mniej zaawansowane technologicznie statki, stają wobec trudnego problemu znalezienia kadr. W ich przypadku chodzi o oficerów o nieco niższych (ale wciąż odpowiadających wymaganiom konwencji STCW 78/95) kwalifikacjach, gotowych zaakceptować trochę niższe uposażenie. Uczelnie uniwersyteckie dają zbyt wysokie kwalifikacje; ich posiadacze poszukują statków zaawansowanych technologicznie i dobrych zarobków, pozostawiając oferty wspomnianych firm bez odpowiedzi.

Chorwaci, dzięki nietypowej dla krajów komunistycznych polityce otwarcia, jaką prowadził przez wiele lat powojennych ówczesny przywódca kraju Józef Broz-Tito, stali się pierwszymi marynarzami z Europy Wschodniej, którzy w dużej liczbie zatrudniani byli na statkach armatorów zachodnich. Dzisiejsze kadry morskie Chorwacji to 26 000 marynarzy (w tym 10 400 oficerów i 15 600 marynarzy szeregowych) oraz 150 firm załogowych - jest więc nadal europejską potęgą. Główni pracodawcy to CMA-Columbia, Carnival, Hanseatic, Golar, Mitsui, NYK, OSG, Shell, Teekay, V-Ship i Zodiac. ■

Jerzy Puchalski

DIETY MARYNARSKIE

D diety marynarskie to powszechnie używane określenie na kwoty diet dziennych, które można odjąć w latach podatkowych 2001-2007 od opodatowanego w Polsce dochodu uzyskanego w związku z wykonywaniem pracy na statkach u zagranicznych armatorów/pracodawców.

Przed 1 stycznia 2007 r., ale po 1 stycznia 2004 r., dochód ten podlegał pomniejszeniu o kwotę stanowiącą równowartość diet z tytułu podróży służbowych poza granicami kraju (w oparciu o art. 21 ust. 1 pkt 20 ustawy z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych - Dz. U. z 2000 r., nr 14, poz. 176 z późn. zm.) - maks. 30 diet w roku podatkowym. Wysokość wyżej wspomnianych diet określa Rozporządzenie Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 19 grudnia 2002 r. w sprawie wysokości oraz warunków ustalania należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej poza granicami kraju (Dz. U. z 2002 r., Nr 236, poz. 1991 z późn. zm.).

Należy podkreślić, iż przed 1 stycznia 2004 r. marynarze mogli odliczyć tyle diet dziennych ile dni przebywali poza granicami kraju, co kształtowało bardzo korzystną sytuację podatkową dla tej grupy zawodowej. Z kolei, od 1 stycznia 2004 do 1 stycznia 2007 r.,

jak wyżej wspomniano, można było odliczać tylko do 30 diet w skali roku - zgodnie z art. 21 ust. 1 pkt 20 ustawy z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych, co w wielu przypadkach powodowało wzrost obciążeń podatkowych o kilkanaście tysięcy złotych przy porównywalnych zarobkach.

“Diety marynarskie” stają się przydatne marynarzom w sytuacji, gdy pojawi się obowiązek podatkowy w Polsce w związku z dochodem uzyskiwanym z zagranicy np. dochody z Wyspy Man, Holandii.

Wysokość diet dziennych dla poszczególnych państw

Wysokość diety za dobę podróży:

Lp.	Państwo	Waluta	Kwota diety
1	Afganistan	USD	41
2	Albania	EUR	36
3	Algieria	EUR	42
4	Andora	jak w Hiszpanii	
5	Angola	USD	51
6	Arabia Saudyjska	USD	46
7	Argentyna	USD	47
8	Armenia	USD	41
9	Australia	AUD	87

10	Austria	EUR	45
11	Azerbejdżan	USD	45
12	Bangladesz	USD	40
13	Belgia	EUR	45
14	Białoruś	USD	45
15	Bośnia i Hercegowina	EUR	39
16	Brazylia	USD	50
17	Bułgaria	EUR	36
18	Chile	USD	42
19	Chiny	USD	46
20	Chorwacja	EUR	36
21	Cypr	EUR	33
22	Czechy	EUR	33
23	Dania	DKK	324
24	Egipt	USD	49
25	Ekwador	USD	44
26	Estonia	EUR	39
27	Etiopia	USD	49
28	Finlandia	EUR	42
29	Francja	EUR	45
30	Grecja	EUR	45
31	Gruzja	USD	44
32	Hiszpania	EUR	48
33	Indie	USD	42
34	Indonezja	USD	42

35	Irak	USD	60
36	Iran	EUR	39
37	Irlandia	EUR	45
38	Islandia	EUR	36
39	Izrael	USD	49
40	Japonia	JPY	6 900
41	Jemen	USD	41
42	Jordania	USD	38
43	Kambodża	USD	42
44	Kanada	CAD	67
45	Kazachstan	EUR	39
46	Kenia	USD	41
47	Kirgistan	USD	41
48	Kolumbia	USD	41
49	Kongo	USD	51
50	Korea Południowa	EUR	36
51	Koreańska Republika Ludowo-Demokratyczna	EUR	36
52	Kostaryka	USD	38
53	Kuba	EUR	36
54	Kuwejt	EUR	39
55	Laos	USD	47
56	Liban	USD	49
57	Libia	EUR	39
58	Liechtenstein	jak w Szwajcarii	
59	Litwa	EUR	33
60	Luksemburg	jak w Belgii	
61	Łotwa	EUR	48
62	Macedonia	EUR	33
63	Malezja	USD	42
64	Malta	EUR	42
65	Maroko	EUR	36
66	Meksyk	USD	40
67	Mołdawia	USD	45
68	Monako	jak we Francji	
69	Mongolia	USD	47
70	Niderlandy	EUR	42
71	Niemcy	EUR	42
72	Nigeria	USD	43
73	Norwegia	NOK	401
74	Nowa Zelandia	USD	43
75	Pakistan	USD	40
76	Panama	USD	42
77	Peru	USD	43

78	Portugalia	EUR	48
79	Republika Południowej Afryki	USD	45
80	Rosja	USD	50
81	Rumunia	EUR	36
82	San Marino	jak we Włoszech	
83	Senegal	EUR	33
84	Serbia i Czarnogóra	EUR	36
85	Singapur	USD	45
86	Słowacja	EUR	33
87	Słowenia	EUR	36
88	Stany Zjednoczone Ameryki (USA)	USD	46
- w tym Nowy Jork i Waszyngton			
89	Syria	USD	42
90	Szwajcaria	CHF	78
91	Szwecja	SEK	351
92	Tadżykistan	USD	47
93	Tajlandia	USD	42
94	Tanzania	USD	48
95	Tunezja	USD	45
96	Turcja	EUR	33
97	Turkmenistan	USD	42
98	Ukraina	USD	48
99	Urugwaj	USD	48
100	Uzbekistan	USD	47
101	Wenezuela	USD	39
102	Węgry	EUR	33
103	Wielka Brytania	GBP	32
104	Wietnam	USD	42
105	Włochy	EUR	42
106	Wybrzeże Kości Słoniowej	EUR	33
107	Zimbabwe	USD	42
108	Zjednoczone Emiraty Arabskie	USD	38
109	Państwa inne niż wymienione	USD	42

Wyciąg z załącznika do Rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 19 grudnia 2002 r. w sprawie wysokości oraz warunków ustalania należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej poza granicami kraju (Dz. U. z 2002 r., Nr 236, poz. 1991 z późn. zm.).

Zmiany wprowadzone w zakresie diet od 1 stycznia 2007 r.

W nowym brzmieniu art. 21 ust. 1 pkt 20 ustawy z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych - Dz. U. z 2000 r., nr 14, poz. 176 z późn. zm. - zmiana obowiązująca od 1 stycznia 2007 r. - stanowi, iż część przychodów osób, o których mowa w art. 3 ust. 1, przebywających czasowo za granicą i uzyskujących dochody ze stosunku pracy, (obniża się) za każdy dzień pobytu za granicą, w którym podatnik pozostawał w stosunku pracy, w kwocie odpowiadającej 30% diety, określonej w przepisach w sprawie wysokości oraz warunków ustalania należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej poza granicami kraju (...). Wskazać należy, iż omawiany przepis staje się korzystniejszy w stosunku do wcześniejszej regulacji, w sytuacji, gdy polski marynarz przebywa poza granicami Polski ponad 100 dni w roku podatkowym.

Wnioski

Warto zauważyć, iż w wielu przypadkach, szczególnie przed 1 stycznia 2004 r. możliwość odliczenia "diet marynarskich" skutkuje znacznym obniżeniem zobowiązania podatkowego w sytuacji, gdy okazuje się, iż marynarz musi "rozliczyć się" z zaległych podatków. Dlatego mając świadomość powstałej zaległości podatkowej należy w pierwszej kolejności ustalić jej wysokość, gdyż okazuje się, że w wielu przypadkach jej wysokość jest znacznie niższa niż początkowo spodziewał się podatnik.

Z kolei nowa regulacja wprowadzona 1 stycznia 2007 r. do ustawy o podatku dochodowym od osób fizycznych staje się korzystniejsza dla pewnej grupy marynarzy, których dochody będą opodatkowane w Polsce, niż rozwiązanie przyjęte przed tą datą, a po 1 stycznia 2004 r. Grupa ta będzie obejmowała marynarzy, którzy wypływają na dłuższe kontrakty, ww. omawiana regulacja będzie natomiast niekorzystna dla tych, którzy przebywają krócej poza granicami kraju i uzyskują tam dochody opodatkowane w Polsce. ■

Mateusz Romowicz
mateusz.romowicz@op.pl
www.lc-mateuszromowicz.eu



POŚREDNICTWO PRACY DLA MARYNARZY



Agencje zajmujące się pośrednictwem pracy dla marynarzy to tzw. firmy „*crewingowe*” i „*manningowe*”, które świadczą w różnym zakresie pośrednictwa w zawieraniu z marynarzami umów o pracę, wyszukiwania i pozyskiwania marynarzy do pracy na statkach morskich. Na rynku pojawiają się również agencje, które całościowo zarządzają na rzecz armatora kwestiami związanymi z załogą, tzw. „*crew - management*” i to właśnie te podmioty w wielu przypadkach stają się faktycznie zatrudniającymi, delegując swych pracowników do wykonywania pracy na statkach armatora, dającego zlecenie w oparciu o umowę agencyjną takiego przedsiębiorcy. Ponadto wiele firm świadczy w pełnym zakresie usługi agencyjne tzn. w różnym zakresie i kwestiach reprezentuje armatora w kraju swej siedziby oraz dodatkowo prowadzi pośrednictwo pracy tzw. „*shipping agency*”.

Czym jest agencja?

Chcąc odpowiedzieć na pytanie: „czy jest agencja?”, a konkretnie stosunek agencyjny, należy odnieść się do regulacji zawartej w polskim kodeksie cywilnym. Zgodnie z art. 758 k.c. przez umowę

agencyjną przyjmujący zlecenie (agent) zobowiązuje się, w zakresie działalności swego przedsiębiorstwa, do stałego pośredniczenia (za wynagrodzeniem) przy zawieraniu z klientami umów na rzecz dającego zlecenie przedsiębiorcy albo do zawierania ich w jego imieniu. Do zawierania umów w imieniu dającego zlecenie oraz do odbierania dla niego oświadczeń agent jest uprawniony tylko wtedy, gdy ma do tego umocowanie.

Z kolei w oparciu o art. 758¹ k.c. jeżeli sposób wynagrodzenia nie został w umowie określony, agentowi należy się prowizja. Prowizją jest wynagrodzenie, którego wysokość zależy od liczby lub wartości zawartych umów. Jeżeli wysokość prowizji nie została w umowie określona, należy się ona w wysokości zwyczajowo przyjętej w stosunkach danego rodzaju, w miejscu działalności prowadzonej przez agenta, a w razie niemożności ustalenia prowizji w ten sposób, agentowi należy się prowizja w odpowiedniej wysokości, uwzględniającej wszystkie okoliczności bezpośrednio związane z wykonaniem zleconych mu czynności.

Umowa agencyjna opiera się na szczególnym zaufaniu do osoby agen-

ta. Agentem może być zarówno osoba fizyczna, jak i prawna, ale stronami tej umowy mogą być tylko profesjonaliści. Agent funkcjonuje w oparciu o stały stosunek prawny i występuje albo jako agent pośrednik albo jako agent przedstawiciel. W pierwszym przypadku agent pośredniczy przy zawieraniu umów przez dającego zlecenie. W drugim przypadku agent sam zawiera umowy w imieniu dającego zlecenie.

Pośrednictwo pracy dla marynarzy - aspekt prawny

Kwestie związane z pośrednictwem pracy dla marynarzy reguluje Międzynarodowa Konwencja nr 9 MOP w sprawie pośrednictwa pracy dla marynarzy, z dnia 10 lipca 1920 roku (Dz. U. z dnia 28 maja 1925 r.) ratyfikowana w Polsce zgodnie z ustawą z dnia 19 grudnia 1923 r. - Dz. U. R. P. z 1924 r. Nr 7, poz. 55) oraz przepisy krajowe.

Pośrednictwo pracy funkcjonujące w danym państwie powinno być zgodne z ww. Konwencją, w praktyce wielokrotnie państwa, które ratyfikowały Konwencję MOP, nie egzekwują jej zapisów. Art. 2 Konwencji MOP stwierdza

dza, iż: „Pośrednictwo pracy dla marynarzy nie może być przedmiotem przedsiębiorstwa, które prowadzi jakakolwiek osoba, товариство lub zakład w celach zysku. Za czynności związane z pośrednictwem pracy nie wolno osobom, товариством lub zakładom pobierać od marynarzy opłat pośrednio lub bezpośrednio. Za wszelkie przekroczenia postanowień niniejszego artykułu ustanowi prawo każdego kraju sankcje karne”.

Skutki wynikające z tego zapisu należy uzupełnić o zakaz pobierania jakichkolwiek kaucji od marynarzy. Taki stan rzeczy wymusza na firmach pośredniczących działanie na zasadzie przenoszenia kosztów i opłat związanych z zatrudnieniem na zagranicznych pracodawców, co jest jak najbardziej właściwym rozwiązaniem przez pryzmat interesów marynarzy. W praktyce za każde obsadzone stanowisko firma pośrednicząca dostaje określone wynagrodzenie od zagranicznego pracodawcy, w zależności od charakteru stanowiska, czasu jego obsadzenia itd. (ta kwestia jest uregulowana pomiędzy firmą pośredniczącą, a pracodawcą zagranicznym, najczęściej w wyżej opisanej umowie agencyjnej).

Kolejnym ogranicznikiem dla pośredników pracy (agentów) funkcjonujących w Polsce i zarazem podstawą ich działalności jest ustawa z dnia 20 kwietnia 2004 r. o promocji zatrudnienia i instytucjach rynku pracy (Dz. U. z dnia

1 maja 2004 r., Dz.U.04.99.1001), która w art. 84 jasno stwierdza, iż obywatele polscy mogą podejmować pracę za granicą u pracodawców zagranicznych w trybie i na zasadach obowiązujących w państwie zatrudnienia oraz określonych w umowach międzynarodowych.

Z kolei art. 85 ustawy stwierdza, iż podejmowanie pracy za granicą następuje w drodze bezpośrednich uzgodnień dokonywanych przez obywateli polskich z pracodawcami zagranicznymi lub za pośrednictwem publicznych służb zatrudnienia, a także agencji pośrednictwa pracy świadczących usługi. Kierowanie do pracy za granicą u pracodawców zagranicznych za pośrednictwem agencji pośrednictwa pracy odbywa się na podstawie umowy zawieranej przez te agencje z obywatelami polskimi - umowa ta ma charakter cywilnoprawny i podkreślenia wymaga fakt, iż nie jest to umowa o pracę.

Agencja pośrednictwa pracy **ma obowiązek** zawierania z pracodawcą zagranicznym, do którego zamierza kierować obywateli polskich do pracy za granicą, umowy określającej w szczególności:

- 1) liczbę miejsc pracy,
- 2) okres zatrudnienia lub innej pracy zarobkowej,
- 3) rodzaj oraz warunki pracy, zasady wynagradzania, a także przysługu-

jące osobom podejmującym pracę świadczenia socjalne,

4) zakres odpowiedzialności cywilnej stron w przypadku niewykonania lub nienależytego wykonania umowy zawartej między pracownikiem a pracodawcą, w tym stronę pokrywającą koszty dojazdu i powrotu osoby skierowanej do pracy w przypadku niewywiązania się pracodawcy zagranicznego z warunków umowy oraz tryb dochodzenia związanych z tym roszczeń.

Agencja pośrednictwa pracy **ma ponadto obowiązek** poinformować osobę kierowaną do pracy za granicą o przysługujących jej uprawnieniach dotyczących systemu ubezpieczeń.

Agencja pośrednictwa pracy **jest zobowiązana** do przestrzegania międzynarodowych umów, porozumień i programów dotyczących zatrudnienia wiążących Rzeczpospolitą Polską oraz obowiązujących w państwie zatrudnienia przepisów o zatrudnieniu.

Marynarz - Agent - Armator (pracodawca)

W wielu przypadkach liczba agentów pośredniczących w zawieraniu umowy z jednym marynarzem przekracza liczbę dziesięciu, co rodzi liczne komplikacje w finalnym ustaleniu pracodawcy, a to



z kolei może rodzić negatywne skutki podatkowe oraz utrudnienia w dochodzeniu swych roszczeń. Marynarz powinien dopilnować tego, aby być w stanie określić powiązania pomiędzy spółkami zarządzającymi statkiem eksploatowanym w transporcie międzynarodowym, na którym świadczy pracę najemną.

Podkreślenia wymaga fakt, iż w wielu sytuacjach marynarze mylnie odnoszą się do umowy zawartej z agentem, tak jakby była to umowa o pracę, a jest to de facto zwykła umowa cywilnoprawna, która nie zabezpiecza interesów marynarza w zbyt szerokim zakresie. Umowa o pracę jest z reguły zawierana z armatorem (pracodawcą), chyba że agent zawiera od razu jedną umowę, która ma charakter umowy o pracę i występuje w niej jako przedstawiciel armatora tzn. zawiera tę umowę na jego rzecz i w jego imieniu. Osoba agenta w relacjach umownych de facto nie ma dla marynarza większego znaczenia, jeśli chodzi o ustalenie swej sytuacji prawnej, gdyż agent działa tylko na zlecenie armatora. Oczywiście jest on przedstawicielem armatora w danym państwie i u niego z reguły można uzyskać niezbędne informacje w przedmiocie wykonywania pracy oraz potencjalnego zatrudnienia u wybranego armatora, ale w razie problemów stroną w sporze będzie armator (pracodawca). Dlatego marynarze powinni położyć szczególny nacisk na zbadanie zapisów umowy o pracę, która jest dla nich najważniejszym dokumentem poświadczającym fakt zatrudnienia na statku na określonych warunkach.

Ponadto, marynarze muszą być szczególnie czujni, jeśli chodzi o pseudo-agentów, którzy próbują wyludzić od nich tylko pieniądze. Sugeruje się korzystanie ze sprawdzonych agentów, którzy funkcjonują dłużej na rynku lub są już sprawdzeni przez znajomych lub osobiście. W przypadku, gdy mamy do czynienia z obcym dla nas po-

średnikiem, który jest nieznanym na rynku, należy zachować szczególną ostrożność, gdyż może okazać się, że klarująca się wizja intratnego kontraktu jest tylko sposobem na wprowadzenie w błąd i wyłudzenie np. 1000 Euro. W takich sytuacjach należy zawsze żądać, aby pośrednik podał swoje dane rejestrowe, adres swej

Sugeruje się unikać podpisywania umów z pośrednikami w nietypowych miejscach np. w samochodzie lub w kawiarni. Tego typu czynność powinna być wykonana w siedzibie lub oddziale agenta.

Ponadto należy zachować szczególną ostrożność przy zatrudnianiu się u danego armatora przez Internet, gdyż nie widząc siedziby firmy pośredniczącej i jej pracowników nie mamy żadnego punktu odniesienia i możemy zostać bardzo łatwo oszukani.

Czytając ogłoszenia dotyczące pośrednictwa pracy trzeba zwracać baczną uwagę, czy firma podaje tylko adres mailowy, internetowy lub skrzynkę pocztową, czy też miejsce, w którym ma swoją siedzibę i gdzie prowadzi działalność. W przypadku, gdy w ogłoszeniu nie ma podanej siedziby firmy, a znajduje się tylko numer telefonu komórkowego należy uważać takie ogłoszenie za ofertę o podwyższonym ryzyku.

Pobieranie opłat na poczet kursów mających się odbyć na statku lub na poczet ubezpieczenia jest w większości przypadków niezgodne z prawem i powinno budzić poważne wątpliwości marynarza. Obowiązek przeszkolenia i ubezpieczenia marynarza najczęściej spoczywa na armatorze (pracodawcy).

W niektórych sytuacjach osoby, które niby występują w imieniu rzetelnego agenta, który funkcjonuje już długo na rynku i jest podmiotem godnym zaufania, są zwykłymi oszustami podszywającymi się pod daną firmę. Dlatego też sugeruje się zawsze wykonać telefon do takiego agenta i ustalić czy osoba, z którą mamy kontakt rzeczywiście tam pracuje. ■

Kilka rad dla zawierających umowy z pośrednikami (źródło: "Poradnik prawny dla marynarzy" Mateusz Romowicz, Gdańsk 2006)

Gdy rozmawiasz o pracy zapytaj:

- 1. Czy pośrednik, z którym rozmawiasz, jest uprawniony do zawierania kontraktów na rzecz zatrudniającego?**
- 2. Czy można zobaczyć dokumenty poświadczające zakres uprawnień pośrednika?**
- 3. Czy można wziąć do domu kopię umowy wraz z załącznikami?**
- 4. Czy ubezpieczenie będzie obejmowało m.in. takie zdarzenia jak: wypadek w drodze do pracy, wypadek przy pracy, chorobę, chorobę tropikalną etc.?**
- 5. Czy pracodawca podpisał z ITF układ zbiorowy pracy (CBA)?**
- 6. Czy CBA obejmuje również stanowisko, na którym marynarz ma być zatrudniony?**
- 7. Czy można zobaczyć treść CBA?**
- 8. Jak wyglądają kwestie związane z rozliczeniami podatkowymi w kraju siedziby pracodawcy?**
- 9. Czy pracodawca będzie płatnikiem podatku?**
- 10. Czy można u pośrednika uzyskać zaświadczenie o zatrudnieniu u pracodawcy na potrzeby rozliczeń podatkowych?**
- 11. Jaki system prawny będzie właściwy do rozpatrywania sporów wynikających z kontraktu?**
- 12. Czy można uzyskać dodatkowe informacje na temat tego systemu prawnego, czy jest korzystny?**
- 13. Czy wszystkie kwalifikacje i kursy, które marynarz posiada są wystarczające do tego, aby pracodawca go zatrudnił?**
- 14. Czy można listę tych wymogów otrzymać na piśmie z podpisem i pieczęcią firmową?**
- 15. Nigdy nie śpiesz się! Pośpiech i zniecierpliwienie podczas rozmów z pośrednikiem mogą być źródłem wielu późniejszych kłopotów.**

siedziby i tylko tam należy podpisywać umowę. Należy dowiedzieć się od kedy pośrednik wynajmuje lokal oraz ustalić, czy jest on gdziekolwiek zarejestrowany (ewidencja działalności gospodarczej, Krajowy Rejestr Sądowy).

Mateusz Romowicz
Legal Consulting - Mateusz Romowicz
www.lc-mateuszromowicz.eu





CZY WARTO ZAINWESTOWAĆ W SIEBIE I PRACOWAĆ OFFSHORE?

Odczego zacząć?

Decydując się na poszukiwanie pracy na statkach offshore musimy sobie zdać sprawę, że ze względu na specyfikę tej branży, załogom morskim stawiane są dodatkowe wymagania co do posiadanych przez nie kursów i kompetencji.

Składając aplikację w agencji crewingowej pierwszy raz, musimy się liczyć z tym, że świadectwa z kursów potrzebne na statku handlowym - w offshore już nie wystarczą. Coraz częściej każdy członek załogi przechodzi test komputerowy z języka angielskiego oraz test kompetencji adekwatny do pozycji na statku, o którą się ubiega. Procentowe wyniki z zestawów pytań decydują o przyjęciu lub odrzuceniu aplikacji.

Zalóżmy więc, że się udało i myślimy o zamustrowaniu na statek.

Tam gdzie podmiany załóg organizowane są drogą powietrzną przez helikoptery, statki wyposażone są w lądowiska dla helikopterów.

Nowi pracownicy muszą posiadać Przeszkolenie Wyjścia z Helikoptera pod wodą (Helicopter Underwater Escape

Training). Kursy i przeszkolenia wykonywane są za granicą, przeważnie na koszt armatora z pomocą agencji crewingowej, kierującej do pracy. Dzieje się to przed terminem zamustrowania.

Chciałbym podzielić się z Państwem własnymi doświadczeniami z pracy na statkach żeglugi przybrzeżnej (offshore). Myślę, że stała rubryka poświęcona wymaganiom stawianym marynarzom, specyfice pracy oraz trendom, jakim poddaje się ta branża działalności człowieka na morzu, powinna zagościć na łamach dwumiesięcznika „The Maritime Worker”. Nie chciałbym występować w roli mentora, który daje wyznaczniki podejścia do tematu i sposobów poszukiwania pracy. Będę starał się w cyklu artykułów naświetlić Państwu różne aspekty problemów związanych z pracą offshore oraz wyłuskać niespodzianki, które będą na Was czekały, gdy podejmiecie pochopne decyzje, podpisując kontrakt at hock z nieznaną kompanią.

Obiecuję przedstawić obszary poszukiwań pracy i podać ciekawostki, które będą przydatne już w morzu.

Chciałbym, by osoby obecnie pracujące w offshore mogły znaleźć tu tematy z zakresu ich zainteresowań, a Państwa listy i komentarze kierowane do redakcji powinny z biegiem czasu nadać tej rubryce ostateczny kształt.

Bogusław Sokołowski

Norwescy armatorzy wymagają także od nowych członków załóg - norweskich świadectw zdrowia, które to możemy wyrobić już w kraju, a koszty z nimi związane powinien pokryć armator. Niektórzy pracodawcy potrzebują też dość pokaźnego zestawu szczepień ochronnych jako warunku dopuszczającego wejście na statek.

Norwescy armatorzy wymagają także od nowych członków załóg - norweskich świadectw zdrowia, które to możemy wyrobić już w kraju, a koszty z nimi związane powinien pokryć armator. Niektórzy pracodawcy potrzebują też dość pokaźnego zestawu szczepień ochronnych jako warunku dopuszczającego wejście na statek.

Oficerowie pokładowi kierowani są na dodatkowe kursy: Oficera Przyjmującego Helikoptery (HLO - Helicopter Landing Officer), Awaryjnej Grupy P. Pożarowej Lądowiska Helikoptera (Offshore Emergency Helideck Team Member), oraz starszego ratownika, sternika szybkiej łodzi motorowej (Certificate of Proficiency in Fast Rescue Boats).

Nie zawsze statki znajdują się w zasięgu lotu helikoptera, pamiętajmy, że przelot jest w dwie strony z nową i starą załogą. Ograniczeniem jest brak możliwości zatankowania helikoptera w trakcie podwójnego lotu.

Jedynym wyjściem z sytuacji jest wysłanie załogi supplier'em lub crew boat'em w miejsce lokalizacji statku i zorganizowanie podmiany wykorzystując szybkie łodzie motorowe lub bezpośrednio podejście supplier'a do burty statku macierzystego.

Statki offshore to „suche” statki, na których nie znajduje się grama alkoholu. Przed zamustrowaniem armator często życzy sobie przeprowadzenia testów alkoholowo - narkotykowych i podpisania deklaracji lojalności o nie używaniu wymienionych specyfików w pracy pod sankcją odpowiedzialności cywilnej.

Zdarzają się sporadyczne kontrole załóg i testy na używanie alkoholu czy narkotyków, gdy statek jest w morzu oraz podczas podmian w porcie.

We wszystkich kompaniach rozwinięty jest program Bezpieczeństwa i Higieny Pracy, na statku zwany HSE (Health Safety and Environment), wraz z troską o środowisko, czyli akwen morski, w którym dany statek pracuje.

Z racji sąsiedztwa platform wiertniczych, wszelakie prace spawalnicze na statku są monitorowane i udziela się na nie specjalnych pozwoleń.

Jeśli zestaw wymaganych kursów mamy już w kieszeni, pomyślmy o kolejnym kroku: wizycie w ambasadzie danego państwa i otrzymaniu wizy wjazdowej, czasami wraz z wizą pracowniczą. Tym tematem zajmie się agencja crewingowa.

Gdy pod ręką jest komputer i internet, warto poszukać informacji o statku, pracodawcy i nowej pracy. Nie zawsze agencja crewingowa jest w stanie przekazać nam te wszystkie informacje, zwłaszcza gdy obsadza dany statek załogą po raz pierwszy.

Jak dalece różni się ta praca od zamustrowania na statku handlowym?

To, co nas popycha do pracy w offshore to wysokość wynagrodzenia, która jest wyższa w stosunku do tych samych stanowisk na statkach handlowych (mam na myśli wszystkie stanowiska, włączając dział hotelowy oraz fitter'ów i monterów).

W tym miejscu przepraszam tych, którzy pływają z „miłości do morza”, bo nie zrozumieją rozpoczęcia nowego tematu od szacowania wysokości zarobków.

Do wyższych zarobków dochodzi regularność podmian, które w rejo-

nach Morza Północnego odbywają się przeważnie co cztery tygodnie. W rejonach cieplejszych od 5 do 6-ciu tygodni w pracy, potem zasłużony odpoczynek w domu.

Jeśli wspomniemy o Morzu Północnym, pamiętajmy o pogodzie i rozmiarach tych statków. Osoby wrażliwe na kołysania czekają uciążliwe warunki pracy.

Warto wspomnieć, że istnieją też afrykańscy armatorzy, gdzie terminy wyżej wspomniane nieco się wydłużają, podmiany i sam statek pozostawiają wiele do życzenia.

Statki offshore są czarterowane przez kompanie olejowe lub przez innych kontrahentów płacących za konkretnie wykonaną pracę w pasie przybrzeżnym, bądź w okolicach pól naftowych, czy przy samej wieży wiertniczej. Holują, dozorują, prze-

suwają platformy wiertnicze, prowadzą poszukiwania i prace podwodne, układają rurociągi i kable podmorskie.

Oprócz załóg morskich spotkamy na nich ludzi różnych specjalności. W zależności od typu statku będą tam: nurkowie do podmorskich prac spawalniczych i konstrukcyjnych, geofizycy poszukujący złóż gazu i ropy, nawigatorzy, elektrycy, operatorzy podwodnych robotów, mechanicy i wielu innych, którzy stanowią tą „niemorską”, a jakże ważną część pracowników.

Załogi są wielonarodowościowe, pracujące w systemie zmianowym przez 24 godziny na dobę.

Pracownicy działu hotelowego napotkają uciążliwości związane z wydawaniem posiłków dla dwóch zmian, wystawiania porcji nocnych i gorących przekąsek.



Bywają statki układające rurociągi na dnie morskim, gdzie liczba członków załogi osiąga 400 osób, a lądowania helikoptera w celu podmiany pracowników odbywają się kilka razy dziennie.

Tu czas znaczy pieniądź i przestoje są ograniczane do minimum - jedynie by wykonać prace związane z konserwacją sprzętu.

Dział maszynowy nie znajdzie wielu różnic w systemach maszynowni statku handlowego i offshore. Silniki główne i pomocnicze bywają dużej mocy na statkach o małych gabarytach, gdy jest on dostosowany np. do holowania platform lub przemieszczania kotwic utrzymujących platformy wiertnicze na pozycji.

Elektryk z działu maszynowego napotka większą ilość specjalistycznego sprzętu komputerowego przeznaczonego do pomiarów i prac podwodnych, który trzeba czasem uruchomić i podłączyć do sieci nie tylko z napięciem, ale do sieci komputerowej serwera głównego.

Oficerowie pokładowi doświadczą różnic w manewrowaniu takimi statkami przypominając sobie to, co cytował o dużych masowcach Kapitan Aleksander Nowicki w „Wiedzy o manewrowaniu statkami morskimi”: „...Zdarza się, iż kierowany przez nich obiekt o wyporności 80 000 ton posiada napęd o mocy 8 000 KM, co porównać można do wielkiego samochodu ciężarowego napędzanego silnikiem od... kosiarki do trawy...”.

W offshore jest odwrotnie, moce maszyn są duże, a wyporność statku jest niewielka, czyli wstawiamy do „malucha” silnik od samochodu ciężarowego.

Takimi statkami za bardzo się nie „rozpedzamy”, a wręcz musimy „hamować” by nie urwać holowanego za rufą sprzętu wartego czasem dziesiątki milionów USD.

Wysokie umiejętności prezentują operatorzy statków z dynamicznym systemem pozycjonowania. Pomimo tego, że pracują śrubami, pędnikami i sterami strumieniowymi - stoją w miejscu, a ich prędkość nad dnem równa się zero.

Jak dostać się na statki offshore?

Od paru lat obserwujemy falę „przebranzawiających” się młodszych i starszych oficerów pokładowych ze statków handlowych na statki offshore. Udaje się to częściowo po-

przez ich prywatne zainwestowanie w zagraniczne kursy pozycjonowania dynamicznego statku DP (Dynamic Positioning).

Przy pracach podwodnych np. z użyciem nurków, statki offshore nie mogą rzucić swych kotwic. Rzucone na dno uszkodziłyby podwodne rurociągi i konstrukcje, dlatego wymyślono system utrzymywania się statku na jednakowej pozycji za pomocą sterów strumieniowych, pędników azymutalnych i śrub nastawnych.

Oficerowie po pierwszym wprowadzającym kursie DP napotyka trudności w znalezieniu armatora i wypływaniu niezbędnej praktyki morskiej na statkach z systemami DP w celu kontynuacji szkoleń i otrzymania ostatecznego Świadectwa Operatora DP.

Wiele kompanii sejsmicznych zajmujących się poszukiwaniem złóż ropy i gazu pod dnem morskim, takich jak norweski PGS lub francuski CGG, zaczyna poszerzać zakres przyjmowanych oficerów kontraktowych. Jeszcze parę lat temu wyższe stanowiska zajmowali tylko Norwegowie.

Potężną grupę pracowników kontraktowych z Polski na statkach naukowo - badawczych (i nie tylko), stanowią kucharze, stewardzi i stewardesy, oraz wspomniani wcześniej spawacze i monterzy wykonujący remonty w morzu, gdyż zdarza się, że niektóre jednostki nie zawijają do portu tak długo, jak długo pozwala im utrzymanie klasy bez wejścia na suchy dok; zaopatrzenie i paliwo dowożone jest przez supplier’y.

W przypadku marynarzy sprawa rozbija się częściowo o płace. Azjaci wciąż są konkurencyjni i tańsi. Przyznam, że w sposób kontrolowany opanowali ten rynek pracy i dla armatorów są bardzo wygodą opcją.

Szansą dla marynarzy i bosmanów z Polski jest zrobienie kursu sternika szybkiej łodzi motorowej i znalezienie pracy na statku sejsmicznym, gdzie oferty pracy się zdarzają i będą się zdarzały, gdyż wiele kompanii rozpoczęło szybką budowę dużej ilości nowych statków sejsmicznych w stoczniach europejskich.

Osoba poszukująca pracy offshore znajdzie wsparcie w agencjach crewingowych w Polsce i za granicą.

W dobie Internetu nie jest trudno dotrzeć do kompanii offshore i złożyć aplikację o pracę “on line” nie odry-

wając się nawet od klawiatury. Pragnę jednak zauważyć, że pomimo istnienia takiej możliwości, armatorzy chętniej wspierają się agencjami crewingowymi i tam szukają “kopalni” z pracownikami, zawierając umowę jednorazową w postaci kontraktu i odnawiają go po okresie próbnym.

Pisząc o załodze miałem na uwadze statkową załogę stricte morską.

Spotykam coraz częściej młodych specjalistów z Polski, elektroników, programistów, mechaników urządzeń pneumatycznych i kompresorów, nawet biologów - obserwatorów morskich waleni i wielorybów (Marine Mammals Observer). Pracują jakby “z drugiej strony” działu morskiego i coraz lepiej sobie radzą, ugruntowując swoją pozycję w różnych kompaniach offshore.

Jest także grupa ludzi wyjeżdżająca regularnie na platformy wiertnicze w różne rejony świata.

Wiele ofert pracy dla specjalistów z branży naftowej i morskiej offshore znaleźć można na amerykańskiej stronie www.rigzone.com. Jest to przykład poprawnie prowadzonej strony z dostępem do bazy danych.

Złożenie na niej własnego CV, podanie adresu skrzynki e-mail i określenie zakresu ofert pracy, o których chcemy wiedzieć, pozwala na otrzymywanie regularnych biuletynów z nowymi ofertami od pracodawców. Kolejną stroną jest www.worldwideworker.com, gdzie konwencja aplikacji i wypełnienia CV oparta jest na tych samych zasadach.

Pracodawcy “widzą” też potencjalnych pracowników mając bezpośredni wgląd w bazę danych.

Pamiętać należy, że przy załatwianiu formalności wyjazdowych marynarz skazany jest jedynie na siebie i warto dobrze wczytać się w podpisany kontrakt i drobny druczek, aby uniknąć późniejszych rozczarowań.

Wielu ludzi nie wytrzymuje tempa pracy, częstych podróży i życia “na walizkach”. Po pewnym czasie wracają na statki konwencjonalne. Preferują inny styl marynarskiego życia: przeloty oceaniczne, rozładunki i postój w porcie, kiedy w offshore, wizyta w porcie zdarza się niezwykle rzadko. Statki te zarabiają na sobie, gdy pracują w morzu. Takie są realia i specyfika tej wąskiej branży morskiej. ■

Tekst: Bogusław Sokołowski
Foto: zbiory autora

BRANŻA OFFSHORE

SPOJRZENIE NA RYNEK OKIEM SPECJALISTY



Największe kompanie zajmujące się wydobyciem ropy na morzach i ocenach (Songa, Transocean, BP, Parker Drilling, Premium Drilling, Pride International) wciąż inwestują, w rytm rosnącego światowego zapotrzebowania na produkty ropy naftowej.

O pracy na platformach wiertniczych pisaliśmy już w 1 numerze „The Maritime Worker”. Poniżej zamieszczamy spojrzenie na rynek okiem specjalisty: Pana Konrada Zielińskiego, konsultanta firmy KTMS Inc. z Houston w USA, poszukującej kadr do pracy na platformach wiertniczych.

Analizy rynku wykazują, że do 2011 roku będzie następował ciągle wzrost produkcji oleju i gazu, a wydobycie ma osiągnąć 40 milionów baryłek dziennie. Jeśli chodzi o gaz to przewiduje się, że dopiero po roku 2030 może nastąpić zmniejszenie wydobycia. Nowe projekty, tzw. „deepwater project”, dotyczą głównie badań i wydobycia w Zachodniej Afryce, Zatoce Meksykańskiej i Morzu Południowochińskim. Ostatnio bardzo popularny stał się Sachalin, a także Zatokę Perską.

Dalszy rozwój i ekspansja przemysłu, pomimo limitów w pozyskiwaniu obszarów zajętych już przez prywatne kompanie olejowe, przeniesione zostaną do tzw. rejonów „ultra-deep”, czyli np. w rejony Antarktyki.

„D-W/Energyfiles”^{**} wykazują, że CAPEX (Capital Expenditure) od 2002

roku wzrósł niemal dwukrotnie, z nasileniem się w ostatnich latach wydatków na wiercenia i platformy. I chociaż globalne badania pokazują, że wzrosną wydatki na zaawansowane technologie i projekty (szczególnie „deepwater”), nie przewiduje się, aby w kolejnych pięciu latach wzrost ten był ponownie aż tak duży.

Trzykrotne zwiększenie wydobycia ropy od 1991 i podwojenie wydobycia gazu (867 bilionów metrów sześciennych dziennie) prowadzi do naturalnej potrzeby pozyskiwania specjalistów oraz kształcenia młodej kadry w tym właśnie kierunku.

Ostatnie badania pokazują, że średnia wieku pracownika offshore oscyluje nieco ponad 40 lat.

Nic więc dziwnego, że koncerny olejowe i firmy offshore coraz bardziej starają się przyciągnąć do siebie młode talenty w wieku 24-30 lat. Ostatnio często mówi się o tzw. kryzysie demograficznym branży offshore i prognozuje, że firmy w niedługim czasie będą miały duży problem z zastąpieniem wykwalifikowanych pracowników świeżym narybkiem.

Raporty demograficzne oparte o szczegółowe analizy z 2006 roku na Morzu Północnym wykazały, że 50 000 ludzi wyjechało do pracy offshore, z czego 20 000 spędziło więcej niż 100 dni offshore, a pozostałe 30 000 minimum 25 dni offshore. Co ciekawe, istnieje coraz większe zainteresowanie tą branżą wśród kobiet. Badania pokazują, iż licz-

ba zatrudnionych kobiet na przełomie ostatnich lat wciąż się zwiększa, głównie w działach hotelowych, czyli tzw. cateringu (w 2006 było to około 1800 kobiet).

Specjaliści branży olejowej alarmują, że w niedługim czasie będzie bardzo trudno znaleźć wykwalifikowany personel. Braki kadrowe wśród wysokiej klasy specjalistów powodują coraz częstsze zatrudnianie specjalistów z pokrewnej branży shippingowej - szczególnie z działów mechanicznych. Aby zapobiec przyszłemu problemom związanym z brakiem rąk do pracy, operatorzy - firmy olejowe, prowadzą programy szkoleniowe dla osób chcących się przekwalifikować lub zdobyć nowy zawód. Chcą również zachęcić młodzież do zgłębiania nauk ścisłych, jak matematyka czy fizyka, by pozyskać w ten sposób przyszłe kadry. Natomiast The Earth Science Education Unit's (ESEU) od 2002 roku prowadzi specjalne programy i warsztaty edukacyjne dofinansowywane przez United Kingdom Offshore Operators Association (UKOOA).

Firmy przemysłu olejowego starają się także przyciągnąć swych przyszłych pracowników konkurencyjnymi pensjami. I tak np. EXXONMOBIL proponuje młodemu inżynierowi na początek średnie wynagrodzenie roczne w granicach 80 000-100 000 USD plus bonusy (5000-30 000 USD). ■

Konrad Zieliński

^{*}Douglas-Westwood oraz Energyfiles Ltd. to wydawcy raportu branżowego „Oil & Gas 2006: Global Ten-Year Projection”

PIRACTWO MORSKIE W ROGU AFRYKI



Od połowy lat 90. XX wieku wody opływające Róg Afryki stały się jednym z najniebezpieczniejszych obszarów morskich na świecie. Przez wiele lat społeczność międzynarodowa marginalizowała problem piractwa oraz jego wpływu na handel morski, a także zdrowie i życie marynarzy.

Piracy Reporting Center (PRC), czyli wiodąca instytucja zajmująca się monitorowaniem ilości aktów piractwa na wodach wszechoceanu, w swoich komunikatach PRC informuje, aby statki utrzymywały odległość co najmniej 200 mil morskich od wybrzeży Somalii. Warto zaznaczyć, iż w 2006 roku piraci zaatakowali aż 239 razy, z czego 10 przypadków miało miejsce na wodach opływających Róg Afryki. W 2005 roku liczba ta była ponad trzykrotnie wyższa. Natomiast przez pierwsze trzy miesiące 2007 roku, na wodach opływających somalijskie wybrzeża, zanotowano 2 przypadki napaści, w tym uprowadzenie drobnicowca, o którym będzie mowa w dalszej części artykułu. W zeszłym roku, od stycznia do końca marca piraci atakowali aż 5 razy. Nie oznacza to jednak, iż przemoc morska w Somalii zanika i marynarze przebywający w tym regionie świata powinni czuć się bezpiecznie.

Niestety nie wiadomo jaka jest dokładna liczba wszystkich aktów piractwa. Wiele udaremnionych napaści lub drobnych kradzieży nie jest zgłaszanych do instytucji odpowiedzialnych za bezpieczeństwo ze względu na dodat-

kowe obciążenie finansowe dla armatora związane z niezaplanowanym pobytom jednostki w porcie, potrzebnym na przeprowadzenie śledztwa. Zdarza się, iż koszt takiego postoju przekracza wartość utraconego towaru.

Współczesne akty przemocy morskiej są wysoce dochodowym interesem, dzięki czemu pirackie gangi mogą finansować swoją działalność i co gorsza dalej się rozwijać. Ich lupem padają nie tylko kutry rybackie czy małe holowniki, ale także duże i nowoczesne jednostki floty handlowej wraz z ładunkiem. Działalność przestępcza na obszarach morskich charakteryzuje się coraz częściej dużą zuchwałością oraz brutalnością, a także dokładnym zaplanowaniem ataku. Przekonała się o tym załoga drobnicowca M/V Rozen.

Statek ten został wycarterowany przez Organizację Narodów Zjednoczonych (ONZ) w celu transportu żywności za pośrednictwem World Food Program (WFP). W drugiej połowie lutego 2007 roku M/V Rozen zawinął do somalijskich portów Berbera i Bossaso, gdzie odbył się wyladunek transportowanej żywności, następnie jednostka obrała kurs na port w Kenii. Do ataku doszło w dniu 25 lutego 2007 roku, kiedy M/V Rozen kotwiczył około 1,2 mili morskiej od wybrzeża regionu Puntland, znajdującego się w północno-wschodniej części Somalii. Statek wraz z 12-osobową załogą, w skład której wchodziło sześciu Kenijczyków oraz sześciu obywateli Sri Lanki włącznie

z kapitanem, został uprowadzony przez dobrze uzbrojony i zorganizowany gang piracki. Lokalne władze nie podjęły próby odbicia jednostki, mimo iż miały ku temu możliwość.

Kilka dni po porwaniu jednostki, władze Puntland aresztowały w Bargal cztery osoby odpowiedzialne za atak na M/V Rozen. W Eyl, na północy kraju, rozpoczęły się negocjacje z pozostałymi członkami pirackiego gangu, mające na celu uwolnienie załogi oraz statku. Dopiero w dniu 5 kwietnia 2007 roku nastąpił przełom w sprawie. M/V Rozen został zlokalizowany około trzech kilometrów od miejscowości Ehinowea Dhigdhiley, położonej w Puntland. Lokalne władze natychmiast wysłały we wskazany rejon uzbrojony patrol. Dwunastu marynarzy zostało uwolnionych. Ich stan zdrowia określany był jako bardzo dobry, biorąc pod uwagę warunki w jakich przebywali.

Podkreślić trzeba, iż M/V Rozen nie był pierwszym statkiem, wycarterowanym przez ONZ przeznaczonym do transportu żywności w ramach WFP, który został zaatakowany i porwany przez somalijskich piratów. Wcześniej losy te podzieliła jednostka siostrzana M/V Rozen - M/V Semlow (porwany 16 czerwca 2005 roku, załoga i statek zostali uwolnieni dopiero 29 listopada 2005 roku po zapłaceniu okupu), a także M/V Miltzow (porwany 12 października 2005 roku, statek wraz z załogą uwolniono 16 października 2005 roku) oraz M/V Torgelow (porwany 3 października 2005 roku, w wyniku zapłaconego okupu pi-

raci uwolnili w dniu 29 listopada 2005 roku jednostkę wraz z załogą). Warto zaznaczyć, iż wszystkie opisane wyżej statki znajdują się w posiadaniu tego samego armatora - Motaku Shipping Agency z siedzibą w Mombasie w Kenii.

Współczesna przemoc na akwenach wodnych stanowi bardzo poważny problem, z którym musi się zmierzyć wiele państw na świecie. Pirackie gangi składają się z lokalnych mieszkańców, którzy mają bardzo dobrą znajomość miejscowych wód oraz często posiadają świetnie zorganizowaną siatkę informatorów pracujących w lokalnych instytucjach zajmujących się handlem morskim, a także obsługą portów morskich. Dzięki temu z dużą precyzją mogą zaplanować atak na jednostkę przewożącą towary takie jak paliwa czy inne ładunki będące w cenie na czarnym rynku.

Niewątpliwie sytuacja gospodarczo-polityczna Somalii nie sprzyja walce z piractwem i napadami rabunkowymi na obszarach morskich. Kraj ten, jako jeden z najbiedniejszych regionów świata, nie jest w stanie sam poradzić sobie z lokalnymi gangami przestępczymi. Dlatego niezmiernie ważną kwestią jest współpraca społeczności międzynarodowej, ukierunkowana nie tylko na pomoc ekonomiczną dla tego kraju, ale także działania mające na celu upowszechnienie obecności okrętów państw Zachodu w tym regionie Świata.

Wybrane akty piractwa wobec jednostek przebywających u wybrzeży Somalii

8 lutego 2007

Zbiornikowiec M/T Sea Energy został zaatakowany około 1,5 mil morskich od Mogadiszu. Piraci, uzbrojeni w karabiny maszynowe, próbowali dostać się na pokład jednostki, ale zaalarmowana załoga skierowała w stronę pirackiej łodzi strumienie wody pod dużym ciśnieniem, tłoczone przez węże przeciwpożarnicze. Atak został udaremniony, a incydent zgłoszony odpowiednim władzom. Piraci ostrzelali jednostkę i odpłynęli.

1 listopada 2006

Drobnicowiec M/V Veesham I został zaatakowany i porwany niedaleko Elmann. Grupa dziesięciu piratów dostała się na pokład jednostki i uprowadziła ją wraz z 14-osobową załogą. Piraci domagali się okupu.

22 maja 2006

Drobnicowiec M/V Torgelow został ostrzelany około 10,5 mil morskich na południowy-wschód od Mogadiszu. Jeden z oficerów zauważył na radarze

obiekt, który zbliżał się z dużą prędkością do drobnicowca. Następnie zaalarmował dwóch uzbrojonych strażników znajdujących się na pokładzie M/V Torgelow. Piraci podeszli do statku od strony dziobu. Rozpoczęła się wymiana ognia. Napastnicy zrezygnowali z dalszej walki i odpłynęli.

29 marca 2006

Zbiornikowiec M/T Lin 1 został zaatakowany i porwany przez 12-osobową grupę napastników operujących z dwóch szybkich łodzi motorowych. Jednostka ta, wraz z 19-osobową załogą, została porwana i przetrzymywana około 2 mil morskich od wybrzeża Harardhere. Po zaplaceniu okupu załoga wraz ze zbiornikowcem została uwolniona. Wysokość okupu nie jest znana.

16 marca 2006

Drobnicowiec M/V Rozen zaatakowała grupa piratów. Ostrzelali oni statek m.in. z RPG wyrządzając szkody w strukturze nadbudówki. Pościg za drobnicowcem trwał prawie godzinę. Piratom udało się podejść do burty statku, lecz gdy przygo-

towywali się do wejścia na pokład, kapitan M/V Rozen wykonał manewr uniemożliwiający pirackiej łodzi pozostanie przy burcie. To skutecznie odstraszyło napastników, którzy nie kontynuowali pościgu za jednostką.

27 stycznia 2006

Masowiec M/V Osman Mete został ostrzelany przez pięciu piratów operujących z szybkiej jednostki motorowej. Kapitan zaatakowanego statku wysłał sygnał alarmowy. W międzyczasie członkowie załogi skierowali strumień wody pod ciśnieniem w stronę pirackiej jednostki. W godzinę, od czasu nadania alarmu, pojawił się śmigłowiec, a następnie okręt koalicji. ■

Anna Niwczyk
www.AnnaNiwczyk.com

Anna Niwczyk jest absolwentką Akademii Marynarki Wojennej w Gdyni. Specjalizuje się w bezpieczeństwie morskim, zwłaszcza w zagadnieniach związanych z piractwem, napadami rabunkowymi i terroryzmem morskim. W kręgu jej zainteresowań naukowych znajdują się również terroryzm oraz konflikty w Azji ze szczególnym uwzględnieniem regionu Azji Południowo-Wschodniej.



STATKI POZIOMEGO ŁADOWANIA

- HISTORIA CZĘŚĆ 1



Od zarania dziejów żegluga niemal wyłącznie technologią przeladunku statków było przemieszczanie ładunków w pionie, przy użyciu bomów, dźwigów, suwnic itd. Jednak już kilka tysięcy lat temu stosowano z powodzeniem przeladunek statków w poziomie: istnieją ryciny pokazujące, iż w ten właśnie sposób odbywał się załadunek ogromnych bloków kamiennych na barki żeglujące po Nilu, inne pokazują konie krzyżowców wprowadzane na statki po specjalnych kładkach („rampach”). Pomysł załadunku poziomego nie jest zatem nowy.

Sama nazwa typu statku wywodzi się z angielskiego „roll on - roll off”, czyli „wtaczać - wytaczać”. W Polsce przez pewien czas używano w odniesieniu do tego typu zupełnie nieodpowiedniego określenia „pojazdowce”. W istocie bowiem nieliczne statki poziomego ładowania są wyłącznie pojazdowcami*. Niekiedy używane jest również zawężające określenie „promowce”, które powinno odnosić się wyłącznie do promów kolejowych lub pasażersko - towarowych (np. pasażersko-samochodowych). Oficjalne określenie „statki wtoczne” używane powszechnie przez konstruktorów i teoretyków jest nowotworem językowym dość nieszczęśliwym. Ostatecznie wydaje się, iż określenie „statki poziomego ładowania” lub „rorowce” (która to nazwa przyjęła się we wszystkich językach) dostatecznie określa grupę składającą się z wielu odmian.

Pierwszymi współczesnymi statkami odpowiadającymi w pełni definicji pozio-

me go ładowania były promy kolejowe. W Europie pierwszy z nich obsługiwał linię do Firth of Forth w Wielkiej Brytanii od 1860 roku. Pierwsze połączenie międzynarodowe pomiędzy Danią i Szwecją otwarto w 1872 roku. W początkach XX wieku kilka promów kolejowych było eksploatowanych przez Danię. Zanim bowiem wyspy duńskie zostały w większości połączone mostami, promy kolejowe były tam jedynym łącznikiem szlaków kolejowych. Już zresztą wtedy promy te woziły również samochody, jednak umieszczane one były na platformach kolejowych. Najdłuższe linie promowe łączyły wówczas porty po obu stronach kanału La Manche jak również np. Trelleborg z Sassnitz na Bałtyku.

Najprawdopodobniej pierwszym współczesnym statkiem przystosowanym do poziomej technologii ładowania samochodów (i pierwszym „samochodowcem”) był kanadyjski „Motor Princess”, wprowadzony do eksploatacji na wodach Kanady Zachodniej (British Columbia) już w 1923 roku. W roku 1918, kiedy samochody były na wspomnianej linii ładowane przy pomocy dźwigów armator był w stanie przewieźć ich zaledwie 3 892 szt. w ciągu roku. W 1925 roku, po wprowadzeniu „Motor Princess” przewozy te wzrosły do 20 742 sztuk.

W latach trzydziestych XX wieku również na wodach duńskich pojawił się pierwszy „czysty” prom samochodowy - „Heimdal”. Wprowadzenie kilku kolejnych takich statków pozwoliło na otwarcie stałych linii m.in. z Halskov do Knudshov po obu stronach Wielkiego

Beltu. Mniej więcej w tym samym czasie wprowadzono promy samochodowe na linię z Larvik w Norwegii do Frederikshavn w Danii. Pierwszym obsługującym ją statkiem był „Peter Wessel” uważany za pierwszy nowoczesny prom samochodowy. Wymienione powyżej statki ładowały samochody, podobnie jak wiele dzisiejszych, przez furtę dziobową.

Jednak rzeczywiste początki dynamicznego rozwoju omawianych statków wiążą się z ich zastosowaniem militarnym w charakterze barek desantowych przez armię USA w II Wojnie Światowej.

Technologia pozioma przeladunku była szeroko wykorzystana przez armię USA m.in. w postaci statków LST (The Landing Ship Tank), na których za- i wyladunek czołgów i pojazdów załadowanych zaopatrzeniem odbywał się poprzez furtę dziobową. Po zakończeniu wojny znaczna nadwyżka statków tego typu trafiła na rynek żeglugowy**. Wkrótce też Canadian Pacific Railway Company rozpoczęła eksploatację LST na linii pomiędzy Vancouver i Nanaimo w Kolumbii Brytyjskiej; mogły jednorazowo zabrać 30 do 40 samochodów ciężarowych i przyczep lub 15 do 20 wagonów kolejowych. Przy pomocy 6 - 8 traktorów statek był rozładowywany w ciągu 30 min. i ponownie ładowany w ciągu godziny. Dawało to ratę załadunkową 600 do 700 ton na godzinę, zaś wyladunkową - dwukrotnie wyższą.

W roku 1946 Atlantic Steam Navigation Co. Ltd. przebudował statki LST i wprowadził je do eksploatacji na linię pomiędzy Tilbury i Hamburgiem, gdzie

wozily sprzęt i zaopatrzenie dla armii brytyjskiej stacjonującej w Niemczech. Rok później na linii w poprzek kanału La Manche pojawił się pierwszy na tej linii (przebudowany) statek ro-ro "Dinard".

W maju 1948 roku została otwarta pierwsza cywilna linia ro-ro pomiędzy Anglią a Irlandią. W 1956 roku została ona przedłużona do Antwerpii, w 1962 do Tilbury, 1966 do Felixstowe i w 1967 do Rotterdamu. Od 1956 roku na linii tej eksploatowano pierwszy specjalnie zbudowany statek towarowy ro-ro "Bardic Ferry", zachowujący koncepcję LST, ale ze znacznymi udoskonaleniami. Niemniej można przyjąć, iż pierwsza generacja** pełnomorskich towarowych statków poziomego ładowania wywodziła się z okrętów desantowych.

Na zachodniej półkuli początki koncepcji statków ro-ro sięgają mniej więcej tego samego okresu. W 1946 roku powstała firma The Pacific Coast Steamship Company, która wystąpiła do rządu USA o subsydia na budowę dwóch dużych statków do przewozu samochodów i przyczep ciężarowych na linię pomiędzy San Francisco i Long Beach. Każdy ze statków, mając 172 m długości mógł zabierać 150 pojazdów 40-stopowych na dwóch pokładach. Przeladunek miał trwać cztery godziny. Projekt i wniosek o subsydia został odrzucony, co praktycznie zahamowało rozwój tej floty w Stanach Zjednoczonych do lat 60-tych, oddając na tym polu palmę pierwszeństwa Europie.

Prawdopodobnie pierwszym celowo zbudowanym statkiem oceanicznym poziomego ładowania był zwodowany w 1958 roku przez stocznnię Sun Shipbuilding Company w Wielkiej Brytanii "Comet".

W 1960 roku w USA zamówiono dla armatora Erie & St. Lawrence Corporation dwa statki ro-ro ładowane przez rufę. S.S. "New Yorker" i S.S. "Floridian" zostały wprowadzone do eksploatacji kilka lat później. Miały około 120 m długości i 16.5 m szerokości. Zabierały około 2000 ton ładunku w 170 lekkich kontenerach, (8' x 8' x 17') oraz 50 samochodów osobowych. Kontenery były ładowane na statek przy użyciu dużych wózków widłowych i dźwigów, a cały załadunek trwał 4,5 godziny. Statki były eksploatowane na linii pomiędzy Florydą a Puerto Rico. W latach 1972 - 1973 dla armatora States Steamship Company zostały zbudowane trzy statki ro-ro o DWT 20 000 ton i długości 208 m. Posiadały one rampę ukośną oraz furtę burtową. Załadunek przednich ładowni odbywał się przy użyciu dźwigu statkowego.

W efekcie przebudowy dużych jednostek zaopatrzeniowych marynarki wojennej USA klasy SL-7s i SLr7 (tzw. Navy Fast Logistic Ship Program - TAKR) powstały w tym okresie statki con-ro (przystosowane do przewozu kontenerów w części dziobowej i ładunków tocznych - w części rufowej. W rezultacie przebudowy statki zyskały sześć pokładów (o łącznej powierzchni 17 187 m²) dla ładunków tocznych, do których dostęp zapewniał system ramp oraz dwie furty burtowe. Jak się okazało ćwierć wieku później, ten typ statku (con-ro) odniósł ostatecznie największy sukces na trasach transoceanicznych.

W następstwie ekonomicznego rozwoju Europy Zachodniej zaszła w latach 60 - 70 konieczność uzupełnienia sieci istniejących autostrad siecią linii żeglugowych stanowiących niejako ich przedłużenie, a więc przystosowanych do transportu pojazdów. Zaważyły na tym głównie takie elementy, jak ogromny rozwój motoryzacji, turystyki oraz wymiany towarowej w tym rejonie. Powodzenie żeglugi promowej pozwoliło nieco później wykorzystać jej doświadczenia na statkach o poziomej technologii ładowania przystosowanych wyłącznie lub niemal wyłącznie do przewozu towarów.

Z czasem obok samochodów osobowych coraz częściej pojawiającymi się na pokładach promów pojazdami były samochody ciężarowe. Ilość ładunków tego typu wzrastała w miarę rozwoju transportu drogowego, który zwłaszcza w Europie zachodniej rozwijał się w latach powojennych bardzo dynamicznie, również w relacjach międzynarodowych. Armatorzy szybko zorientowali się, iż możliwości transportowe tego typu ładunków promami pasażersko - samochodowymi są ograniczone i niewystarczające. Zwłaszcza, gdy w transporcie morskim pojawiły się kontenery wożone w relacjach "Home-home" stało się konieczne natychmiastowe wprowadzenie statków poziomego ładowania przeznaczonych wyłącznie lub prawie wyłącznie do przewozu ładunków.

Taka była geneza powstania drugiej generacji towarowych statków ro-ro. Były one wprowadzane w miarę, jak wcześniejsze osiągały pełne powodzenie eksploatacyjne i różniły się od nich głównie wielkością i rozwiązaniem konstrukcyjnym. Przede wszystkim wzrosła ilość pokładów dostępnych dla technologii ro-ro, dzięki wyposażeniu w rampy wewnętrzne oraz podnośniki i windy ładunkowe. Graniczne bezpieczne dla ruchu ciągników i podnośników widłowych

nachylenie ramp wymagało jednocześnie określonej długości, a zatem i wielkości statku. Pierwszym statkiem tej klasy ro-ro był "Paralla" należący do armatora PAD (Pacific Australia Direct), mający 22 000 DWT i eksploatowany na linii pomiędzy Australią i Wschodnimi wybrzeżami USA.

Był to jednocześnie pierwszy duży statek, wyposażony w rufową rampę skośną. Zbudowany w 1971 roku jako pierwszy z serii trzech statków w założeniu (dzięki wspomnianej rampie) miał być całkowicie niezależny od brzegowych urządzeń przeladunkowych. Ważąca 150 ton rampa o wymiarach 36 m x 7 m. po otworzeniu tworzyła z płaszczyzną symetrii statku kąt 40°. System lin stalowych i wind pozwalał na otwarcie trzyczęściowej rampy w ciągu 17 minut, a także podtrzymywał ją na tyle, aby przy obciążeniu ciężarem 65 ton nacisk na nabrzeże nie przekraczał 2 t/m².

Otwór rufowy statku był również zamykany dwuczęściowymi drzwiami wodoszczelnymi: lewe zakrywały otwór o wymiarach 7 x 5,6 m i prawe - o szerokości 10.5 m. "Paralla" miał ciągi komunikacyjne wewnątrz kadłuba rozwiązane przy pomocy ramp stałych. Na lewej burcie rampa prowadziła do góry na pokład A, stąd zaś - na pokład otwarty. Wjazd na pokład otwarty był zamykany drzwiami wodoszczelnymi otwieranymi do góry. Po prawej burcie z pokładu "B" - na pokład "C" i dalej na pokład dna wewnętrznego prowadziły również rampy stałe, zamykane pokrywami. Do przedniej części kadłuba (która mogła być także obsługiwana własnym pokładowym dźwigiem statkowym poprzez pokrywę typu pontonowego), prowadziły cztery grodziowe drzwi wodoszczelne. Drugą jednostką podobnego typu była "Barranduna", należąca do konsorcjum Scanaustral.

Oceaniczne statki ro-ro trzeciej generacji pojawiły się na szlakach morskich w drugiej połowie dekady lat siedemdziesiątych. Cechy charakterystyczne statków tej generacji, jakkolwiek występujące w różnym nasileniu na różnych jednostkach to:

- rampy stałe umożliwiające dostęp w technologii ro-ro do wszystkich pokładów. W ten sposób zapewniono możliwość całkowitego załadunku statku w technologii poziomej, a tym samym uniezależniono go od portowych urządzeń przeladunkowych.

- wjazd na statek przez rampę rufową skośną (tzw. quarter ramp) opartą na nawisie rufowym, posiadającą znaczny ciężar i wymiary (szerokość ponad 12 m), ale umożliwiającą dwukierunkowy



ruch pojazdów (obciążenie przekraczające 400 t). W ten sposób (w odróżnieniu od poprzednich generacji, posiadających głównie rampy proste, umieszczone w linii symetrii statku lub rampy skośne o mniejszej szerokości) wyeliminowano konieczność cumowania do specjalnych stanowisk.

- szerokość rampy rufowej, która pozwalała na ruch dwukierunkowy, co ogromnie zwiększało szybkość operacji przeladunkowych.

- ze względu na wymiary umieszczonego centralnie (w linii symetrii kadłuba) silnika wolnoobrotowego, rampa zapewniająca dostęp na pokład górny była umieszczana również w linii symetrii statku, nad silnikiem***. Wyjazd na pokład otwarty, zamykany był wodoszczelną tzw. furką dziobową.

- wszystkie pokłady statków ro-ro III generacji były przystosowane do załadunku zarówno ładunków tocznych jak i kontenerów.

- wyznacznikiem szerokości statku była maksymalna dopuszczalna szerokość dla przechodzenia kanału panamskiego (Panamax) zaś długości statku - maksymalne dopuszczalne nachylenie ramp stałych w kadłubie.

Wejście do eksploatacji statków III generacji zbiegło się w czasie z okresem stosunkowo dynamicznego rozwoju floty ro-ro na świecie. Liczba statków poziomego ładowania w latach 1979-83 uległa podwojeniu (osiągając 1012 jednostek

i 6860 tys. BRT). Rósł też, średnio o 0,2% rocznie, ich udział we flocie światowej. Gwałtowny wzrost cen paliwa ograniczył szybkość statków, stąd zwiększenie zdolności przewozowej statków można było uzyskać przez skrócenie czasu ich postoju w porcie, a do tego konieczne było wprowadzenie nowych, bardziej efektywnych technologii przeladunkowych. Nie bez znaczenia było również ograniczenie rosnących w szybkim tempie kosztów portowych. Statki ro-ro spełniały oba te warunki.

W większości przypadków statki ro-ro potrzebuje jedynie odpowiedniej długości nabrzeża, by położyć rampę. Ważną ich zaletą jest różnorodność ładunków, jakie mogą one przyjąć. Praktycznie niewiele jest ładunków, których nie można załadować na statek ro-ro; nawet najcięższe konstrukcje ważące po kilkaset ton mogą być wtoczone na pokłady ro-ro, o ile są wyposażone w odpowiednie podwozie. Zalety statków ro-ro zostały przez wielu armatorów dostrzeżone dość wcześnie. PLO, wprowadzając do eksploatacji w 1983 r. statek „Wrocław”, ostatni z serii czterech jednostek typu ro-ro zbudowanych w Hiszpanii, a następnie serię statków ro-ro na linię śródziemnomorską („Tychy”), znalazły się dopiero w drugiej pięćdziesiątce na liście armatorów mających tonaż o pojemności ponad 10 tys. TEU.

Przez wiele wieków poziom techniki nie pozwalał na budowę statku, który posiadałby odpowiednią szczelność kadłu-

ba, a jednocześnie umożliwiał załadunek poziomy (nie było zresztą to konieczne do czasu rozwoju motoryzacji). Kiedy jednak stało się to możliwe - jedyną przeszkodą pozostały względy ekonomiczne. Czy tańszy jest przewóz drogą morską całego, załadowanego pociągu lub samochodu ciężarowego z przyczepą, czy też rozładunek ich pod statkiem, załadowanie ładunku na statek i ponowne wykonanie tych czynności w porcie wyładunkowym? Rozważyć tu każdorazowo należy szereg dodatkowych elementów, takich jak czasochłonność obu technik i koszty robocizny, ilość zatrudnionych osób i koszty sprzętu przeladunkowego, wydajność obu technologii i koszty budowy odmiennych statków, stopień wykorzystania przestrzeni na statkach klasycznych (większy) i ro-ro (mniejszy), koszt postoju w porcie, związana z tym możliwość wykonania większej ilości podróży statku w określonym czasie, przewiezienia większej ilości ładunków itd.

Koncepcja statków ro-ro szczególnie sprawdziła się w portach o małej długości dostępnych nabrzeży (statki z rampą prostą potrzebują zaledwie kilkanaście metrów nabrzeża) oraz o niedostatecznym uzbrojeniu w sprzęt przeladunkowy (tzw. czyste statki ro-ro są zwykle w tym zakresie samowystarczalne). Ponadto mogą one obok pojazdów wszelkiego typu przewozić ładunki z różnych względów niepodatne dla konteneryzacji (np. duże elementy konstrukcyjne na podwoziach

kolowych). Tym niemniej ilość typowych dla technologii ro-ro ładunków, zwłaszcza na liniach dalekiego zasięgu stanowi niewielką część ładunków skonteryzowanych. Na niektórych liniach średnich i krótkich stosunek ten bywa odwrotny.

Druga połowa lat osiemdziesiątych stała się w tej sytuacji okresem zahamowania wzrostu floty światowej oceanicznych statków ro-ro III-generacji. Stało się tak głównie za sprawą dominującej pozycji kontenerów na rynku ładunków zjednostkowanych. Zasadniczo od tego czasu zdecydowaną przewagę wśród statków dużych zaczęły zdobywać jednostki typu con-ro, posiadające szczytkową, zazwyczaj rufową część wykorzystywaną w technologii ro-ro.

Wspomniane wyżej pierwowzory amerykańskie zostały powielone przez jednego z najważniejszych armatorów eksploatującym od lat tonaż ro-ro na szlaku północnoatlantyckim: konsorcjum międzynarodowe ACL (Atlantic Container Lines).

Pierwsza generacja czterech statków con-ro wprowadzona została przez to konsorcjum na linię Płn. Atlantyku w 1966 roku i obsługiwała linię pomiędzy Europą Zachodnią i wschodnimi wybrzeżami Ameryki Północnej. Statki te woziły kontenery na pokładzie otwartym oraz w pięciu ładowniach w części dziobowej, zaś w części rufowej - ładunki toczne. Samochody osobowe były ładowane na pokładach samochodowych znajdujących się w nadbudówce, natomiast pozostałe ładunki, znajdujące się na naczepach - pod pokładem.

Druga generacja statków ACL, licząca sześć jednostek weszła do eksploatacji na początku lat siedemdziesiątych i różniła się od poprzedniej szczegółami konstrukcyjnymi oraz zastosowaniem turbin parowych jako napędu głównego. ACL na początku lat 80-tych rozpoczął badania nad wprowadzeniem na tę linię najbardziej odpowiedniego do sytuacji rynkowej i warunków eksploatacyjnych statku. Przeanalizowano 20 różnych projektów.

Trzecią generację początkowo zamierzano budować w taki sposób, aby ładunek w systemie lo-lo dotyczył wyłącznie kontenerów na pokładzie otwartym, podczas gdy cała przestrzeń pod pokładem miała być dostępna dla ładunków ro-ro. Jednak znaczna podaż kontenerów w tym czasie spowodowała konieczność budowy statków w taki sposób, aby również na pokładach ro-ro istniała możliwość przewozu kontenerów. Stąd pokłady te miały wysokość do 6.5 m. Dwa pokłady posiadały wysokość 4.5 m w tym jeden

z opuszczanym dodatkowym pokładem samochodowym. Ponadto zwiększono możliwość załadunku samochodów przez stworzenie wielopiętrowego garażu w nadbudówce. Pomieszczenia załogowe i mostek nawigacyjny znalazły się nad pokładami samochodowymi.

Omawiane statki trzeciej generacji (G3) były dwa razy większe niż dotychczas eksploatowane przez ACL, ale posiadały mniejszą prędkość eksploatacyjną. Wprowadzono również wiele innych zmian konstrukcyjnych, z których najważniejszą było zamontowanie na pokładzie otwartym prowadnic do załadunku kontenerów.

Tradycyjnie już kontenery na pokładzie otwartym były najtrudniejsze do zamocowania; wymagały ręcznej, czasochłonnej pracy, niekiedy niebezpiecznej dla stevedorów. Wprowadzenie na początku lat 80-tych systemu prowadnic było więc swego rodzaju rewolucją. Musiały one wytrzymać bez ograniczeń ciężarowych załadunek kontenerów w czterech warstwach. Pierwszy tego rodzaju system został zamontowany na "Atlantic Span".

Lata dziewięćdziesiąte i pierwsze lata XXI wieku to okres dynamicznego rozwoju wszelkich odmian statków ro-ro średniej wielkości, obsługujących linie krótkiego i średniego zasięgu oraz wielkich oceanicznych samochodowców. Wąsko wyspecjalizowane statki ro-ro różnych typów w dużej mierze zdominowały rynek przewozów krótkiego i średniego zasięgu szeregu ładunków, tak stało się np. z promami pasażersko-samochodowymi czy kolejowymi. Specjalne ro-rowce do przewozu tzw. po-

ciągów drogowych, ciężarówek, naczep, kaset itd. wygrały konkurencję na wielu liniach, podobnie jak jednostki przystosowane do przewozu tarcicy, celulozy i papieru (forest products) ze Skandynawii do państw Europy Zachodniej. W roku 2005 flota światowa liczyła ok. 8500 statków poziomego ładowania. Nie ma wątpliwości, iż licząca ponad sto lat historia tych statków będzie miała swój ciąg dalszy. ■

Jerzy Puchalski

*Można do nich zaliczyć w pierwszej kolejności statki podgrupy PCC (Personal Car Carriers, niekiedy określane jako ca-ca, czyli car-carriers); samochodowce. Jednak dla przykładu statki przystosowane do przewozu naczep kolowych (trucks, road-trailers etc) wożą nie tylko naczepy, ale i inne ładunki, np. kontenery, bolstery, kasety itd. nie są więc sensu stricto "czystymi" pojazdowncami.

** Jest godne zaznaczenia, iż były one używane w różnych krajach, z wyjątkiem... USA, gdzie ówczesny Coast Guard wydawał zgodę na eksploatację statku pod warunkiem, iż furta dziobowa zostanie zaspawana (!!).

***Samo pojęcie "generacji" w odniesieniu do statków poziomego ładowania nie jest w żegludze precyzyjnie zdefiniowane i używa się go zarówno w skali poszczególnych przedsiębiorstw armatorskich (patrz opisany dalej rozwój statków poziomego ładowania armatora ACL), jak i w skali poszczególnych typów tych statków (np. generacje promów pasażersko - samochodowych). Niektóre źródła za podstawę podziału przyjmują wymiary i obciążenie dopuszczalne rampy rufowej. Ostatecznie utrudnia to nieco ujednoczenie klasyfikacji i w efekcie spotykamy się z różnymi propozycjami podziału.





MARYNARZE WOBEC AGENCJI ZAŁOGOWYCH

W dniu 31 maja w Auli Akademii Morskiej w Gdyni odbyło się spotkanie przedstawicieli agencji crewingowych zrzeszonych w Związku Agentów i Przedstawicieli Żeglugowych w Gdyni (Association of Polish Marine Agents and Shipowners Representatives - APMAR) oraz przybyłych na to spotkanie marynarzy. Byliśmy i my - redakcja „The Maritime Worker”, aby zrelacjonować przebieg tego spotkania.

Jako współpromotorom zależało nam, aby spotkanie zakończyło się sukcesem zarówno pod względem liczebności przedstawicieli obu stron, jak i ilości pytań oraz tematów poruszonych przez uczestników tego spotkania.

Niestety, ze strony marynarzy frekwencji nie było, przybyła zaledwie garstka osób, dla których chęć wymiany poglądów była większa niż trudy związane z wielokilometrową podróżą do Trójmiasta. Po stronie marynarzy zasiadło 8 osób reprezentujących zarówno młodsze, jak i starsze pokolenie środowiska marynarzy.

Poniżej podajemy w skrócie najważniejsze pytania, odpowiedzi i komentarze uczestników spotkania.

Jednym z tematów podjętych na początku był odwieczny mit: „agencja okrada marynarzy”.

Z wypowiedzi, jak i powszechnie znanych zasad funkcjonowania agencji

crewingowych na świecie, jasno wynika, że agencje nie mają wpływu na wysokość zarobków marynarzy po podpisaniu kontaktu. Każda agencja na podstawie umowy z armatorem/klientem otrzymuje opłatę agencyjną (tzw. „agency fee”) za rekrutację marynarza/oficera na odpowiednie stanowisko na statku. Wysokość takiej zapłaty w żadnym stopniu nie jest związana z wysokością zarobków marynarza, błędna jest informacja, że agencja pobiera sobie prowizję od wypłaty dla marynarza.

Podpisując kontrakt każdy marynarz wie, jaką będzie otrzymywał pensję. Kontrakt wystawiany jest w kilku kopiach, które otrzymują odpowiednio: kapitan statku, marynarz, armator oraz agencja crewingowa. Nie ma takiej możliwości, aby agent lub armator mógł dokonać zmian w tej umowie między pracownikiem i pracodawcą.

Warto wspomnieć, że działające agencje crewingowe są podmiotami polskim i w związku z tym zobowiązane są do przestrzegania polskiego prawa. Ponadto, jak każda polska firma poddawane są regularnej kontroli odpowiednich organów administracji państwowej.

Każdy pokrzywdzony marynarz ma pełne prawo walczyć o swoje racje z agencją przed sądem.

Czasami bywa tak, że armator decyduje się zatrudnić marynarza bezpo-

średnio i wtedy otrzymuje on wyższą pensję niż w przypadku zatrudnienia za pośrednictwem agencji. Wynika to z faktu, że nie płaci agentowi opłat rekrutacyjnych, pozostawiając sobie większą pulę pieniędzy na wynagrodzenia.

Jednak większość armatorów, szczególnie tych największych, korzysta z usług agentów crewingowych, ponieważ ich działanie nie ogranicza się jedynie do znalezienia odpowiedniego pracownika, ale także do między innymi: organizacji wyjazdu, wiz, wszelkich zaświadczeń do urzędów czy w wielu przypadkach opieki nad rodzinami.

Często dzieje się tak, że różne agencje dają to same ogłoszenie o możliwości zatrudnienia u tego samego armatora, ale za mniejsze wynagrodzenie. Jak to możliwe?

Taka sytuacja nie jest dobra nawet dla agencji, jednak jest to wolny rynek i nikt nikogo nie zmusza do pracy.

Kiedy armator jest „przyciśnięty” i szuka najtańszego rozwiązania swoich problemów załogowych wysyła zapotrzebowanie do kilku agencji crewingowych w kraju na to samo stanowisko, robi to w skali światowej i wysyła tą samą ofertę także np.: do Rosji, Bułgarii, Chorwacji, Rumunii, czy na Filipiny - zbierając zgłoszenia, kto znajdzie najtańszego załoganta.



A opłaty rekrutacyjne pobierane od marynarzy?

Co do takich opłat, to chyba żadna agencja już tego nie robi, a jeśli takie są jeszcze na rynku, to na pewno jest to już koniec takich praktyk. Pobieranie opłat na poczet poniesionych w poszukiwaniu pracownika kosztów po jego zatrudnieniu jest dozwolone przez prawo polskie, niemniej, jeżeli rynek tego jeszcze nie wymusił to wymusi to lada dzień, aby nikt z takiego prawa nie korzystał.

Co z tzw. „czarną listą”, czy taka istnieje?

Nie, stanowczo zaprzeczono na spotkaniu, że czarna lista istnieje, bo nie ma takiej potrzeby. Wymagana przez armatorów jakość usług agencyjnych, czyli zgodność żądanych kryteriów doboru marynarza do coraz bardziej wymagających stanowisk na statkach, rośnie z roku na rok. W związku z tym kontrola nowo rekrutowanych osób przez agencje crewingowe jest bardzo dokładna, między innymi sprawdza się przebieg ostatnich 2-3 kontraktów marynarza pod względem zarówno problemów alkoholowych, jak i dyscyplinarnych. W takim przypadku agencje dzwonią do siebie lub bezpośrednio do armatorów celem uzyskania referencji, co w procesie rekrutacji jest naturalne. Jednakże ci, którzy pracują sumiennie i przestrzegają ogólnie przyjęte reguły, nie powinny mieć obaw, co do następnego zatrudnienia.

Jak to jest z informacjami o zarobkach... często w pozycji wynagrodzenie pojawia się „informacja w biurze” itp. - jak wygląda ta sprawa?

Sprawa zarobków jest bardzo czułym problemem. Często proszeni jesteśmy (agencje) przez armatorów, aby w ogłoszeniach nie podawać konkretnych kwot, ale z drugiej strony bardzo często bywa też tak, że te zarobki uzależnione są od doświadczenia. Jeżeli armator życzy sobie, aby znaleźć mu bardzo dobrego C/O z dużym doświadczeniem, a zgłasza się C/O po jednym kontrakcie, to staramy się negocjować z marynarzem i armatorem, proponując adekwatne do mniejszego doświadczenia, niższe wynagrodzenie i często tak bywa, że udaje nam się dojść do sytuacji gdzie „wilk jest syty i owca cała”.

Z punktu widzenia agencji lepsze zarobki dla marynarzy ułatwiają pracę, bo dużo łatwiej jest znaleźć chętnych do pływania. Często też zdarza się, że największe i najmocniejsze agencje odrzucają oferty armatorskie, ponieważ proponowane zarobki są poniżej średniej rynkowej.

(Natomiast jak pokazuje doświadczenie, statystycznie w ogłoszeniach coraz częściej podawana jest wysokość zarobków, bo jest to główny czynnik wyboru oferty przez marynarza - przyp. red.).

Na forum PM wśród wypowiedzi marynarzy jest wiele goryczy, co do

wysokości płac, ale często jest tak, że są to jednostkowe przypadki, są to ci, którym udało się zdobyć, z takich lub innych względów, super wynagrodzenie. Oferowane przez agencje, na podobnych typach statków, pieniądze są często na podobnym poziomie. Jeżeli weźmiemy dwóch, rywalizujących ze sobą na rynku przewozów armatorów (podobna flota, kierunek działalności), to nie znajdziecie Państwo dużych różnic w wynagrodzeniach. APMAR ze swojej strony postara się zebrać informacje o wysokości zarobków na poszczególnych typach statków i opublikować takie dane, żeby pokazać jak naprawdę kształtują się zarobki u armatorów przez nas obsługiwanych.

Nie mamy nic przeciwko szukaniu pracy na własną rękę - to jest wolny rynek. Każdy, kto czuje się na tyle dobry w tym co robi i znakomicie zna język angielski, może podjąć wyzwanie i samemu szukać pracy w zagranicznych agencjach lub bezpośrednio u armatora. Niejednokrotnie proponowane tam zarobki są bardzo atrakcyjne, ale jednak coraz częściej zdarza się tak, że nie są to już „kokosy”, a często „biurokracja” związana z zatrudnieniem za granicą przekonuje niektórych do ponownego korzystania z usług rodzimych pośredników.

Na spotkaniu oberwało się także, zarówno z ust agencji jak i marynarzy, forumowiczom. Niestety, często zdarza się, że forumowicze publikują całkowicie nieprzydatne posty, które naszpikowane są jedynie wulgaryzmem - a młody marynarz szuka na forum konkretnych informacji. Często sygnalizowane na forum problemy są w jakimś stopniu odzwierciedleniem realnych zdarzeń np. konfliktów na statku, jednak szef agencji crewingowej, mimo najszczerzej chęci wyjaśnienia takiej sytuacji, nie może tego zrobić, jeżeli osoba pokrzywdzona lub niezadowolona nie przyjdzie do niego i swoim imieniem i nazwiskiem nie podpisze odpowiedniego oświadczenia.

Powyżej przedstawiliśmy krótką relację ze spotkania agencje - marynarze. Niestety jest to relacja widziana naszymi oczyma, dlatego w przyszłości, jeżeli dojdzie do ponownego spotkania, a taką mamy nadzieję, liczymy na to, że większa ilość marynarzy pofatyguje się, aby osobiście zadać konkretne pytanie i otrzymać na nie odpowiedź. ■

tekst: Jakub Bogucki
foto: Wojtek Rojek

APMAR - W JEDNOŚCI SIŁA

ROZMOWA Z PIOTREM MASNYM, DYREKTOREM BIURA ARMATORSKIEGO SEATRANS W POLSCE ORAZ PREZESEM ZWIĄZKU AGENTÓW I PRZEDSTAWICIELI ŻEGLUGOWYCH W GDYNI (ASSOCIATION OF POLISH MARINE AGENTS AND SHIPOWNERS - APMAR)



Jakie są cele działania APMAR'u?

Naszym najbardziej palącym problemem jest wyraźnie odczuwalny brak odpowiednio wykwalifikowanej kadry oficerskiej.

Rozmawiamy ze wszystkimi szkołami morskimi na temat tego, jak my - pośrednicy i przedstawiciele armatorów - możemy pomóc w naborze nowych studentów. Problem malejącej liczby chętnych do pracy na morzu wynika z faktu, że w Polsce znajomość spraw związanych z gospodarką morską jest niewielka. Społeczeństwu brak wiedzy na temat zawodu marynarza, systemu jego pracy, zarobków oraz możliwości kariery po ukończeniu szkoły morskiej. Morskie wykształcenie daje ten komfort, że zarabia się za granicą, a żyje się w Polsce - ludzie z głębi kraju często tego nie wiedzą. W chwili obecnej jest to nasz główny cel - budowanie przyszłego marynarskiego rynku pracy poprzez promocję zawodu marynarza, bo jest to sprawa racji naszego bytu.

APMAR złożył szkołom propozycję współtowarzyszenia im w targach edukacyjnych, aby promować zawód marynarza poprzez przedstawienie go od strony praktycznej.

Z inicjatywy APMAR'u zorganizowaliśmy już m.in. jedno spotkanie ze studentami AM w Gdyni, gdzie przed-

stawiliśmy przyszłym marynarzom jak wygląda praca na morzu oraz czego mogą się spodziewać podczas swoich pierwszych kontaktów z agencjami.

Więcej o naszej działalności można dowiedzieć się ze strony www.apmar.org.pl

Wśród marynarzy panuje przekonanie, że agencje w najmniejszym stopniu myślą o marynarzach, a na pierwszym miejscu są tylko pieniądze...

Jak może agencjom nie zależeć, skoro żyją z pośrednictwa pracy dla tej konkretnej grupy zawodowej - nikt rozsądny nie będzie niszczył np. samochodu, który jest jego źródłem dochodu! Jedni mają więcej czasu, a inni mniej na obsługę marynarzy w agencji, ale wszyscy już powinni zauważyć, że obsługa marynarza przez agencję musi prezentować odpowiedni poziom - rynek do tego dorósł i tego wymaga. Są takie agencje, które już to widzą i wprowadziły odpowiednie standardy, są też takie, które swoimi wyobrażeniami znajdują się na początku lat 90.

Obecnie trudno sobie wyobrazić prowadzenie działalności agencyjnej w mieszkaniu prywatnym, tak jak to kiedyś bywało. Trzeba mieć biuro, do którego marynarz może się swobodnie dodzwonić, gdzie może być odpowiednio przyjęty i obsłużony, bo

nasi klienci (zarówno marynarze jak i armatorzy) oczekują od nas wysokiej jakości usług. Na rynku panuje selekcja naturalna i pośrednicy przedstawiający oferty poniżej oczekiwań marynarzy (zarówno pod względem finansowym jak i obsługi) będą z niego wypadać.

Konkurencja z Zachodu wkrótce może silnie wejść na rynek, czy jest to dla Was duże zagrożenie?

Każda konkurencja jest problemem, jednak jednym z celów zrzeszenia się w APMAR była wzajemna współpraca. Znamy się i jednocześnie konkurujemy ze sobą po przyjacielsku. Zachodnie agencje jeszcze nie weszły na rynek, więc ciężko już dziś mówić o konkuroowaniu z nimi, aczkolwiek gdy ktoś decyduje się na poważne wejście na rynek będzie zmuszony otworzyć swoje przedstawicielstwo w Polsce, choćby ze względu na „papierkową robotę”. Dlatego też taka agencja prędzej czy później stanie przed tymi samymi problemami, przed jakimi my stoimy i dlatego każdą agencję zapraszamy do wspólnej działalności w ramach APMAR'u.

Często marynarze narzekają na proponowane im zarobki. Jak ta sprawa wygląda z Pańskiego punktu widzenia?

Wszyscy patrzymy na oferty pracy przez pryzmat swoich doświadczeń, czyli

np. swoich obecnych zarobków. Należy wykazać się odrobiną zrozumienia dla faktu, że to co dla nas jest kiepską, niegodną uwagi ofertą, dla kogoś innego może być ofertą życia, jakiej nigdy jeszcze nie otrzymał. Tak długo jak można znaleźć pracowników akceptujących proponowane zarobki, tak długo takie oferty będą na rynku. Przyjdzie czas, gdy agencja wystawi ofertę, na którą zgłosi się nawet człowiek nieznający języka angielskiego i to będzie oznaczało koniec takich ofert, a rynek naturalnie wymusi wzrost wynagrodzeń.

Choć rodzime agencje działają na rynku lokalnym, to proponują w dużej mierze pensje na poziomie globalnym. W przypadku załóg oficerskich zarobki w poszczególnych krajach są bardzo zbliżone do siebie. Jeżeli marynarz spełnia oczekiwania armatora to nieważne już jest, z jakiego pochodzi kraju.

Czy pobieranie opłat manipulacyjnych to normalna praktyka wśród agencji?

Oplaty manipulacyjne za znalezienie pracy mogą być pobierane, jednak marynarz w momencie podpisywania kontraktu powinien znać ich wysokość, a ta powinna być realnie związana z podjętymi przez agenta działaniami i poniesionymi kosztami, które można udokumentować. Jednak większość agencji po te pieniądze już od dawna nie sięga. Jednocześnie trudno

w dzisiejszych czasach znaleźć agencję, która nie zwraca marynarzom np. kosztów związanych z wyjazdami do ambasad celem załatwienia niezbędnych do wyjazdu formalności. Ogólny brak wykwalifikowanych kadr wymusza konkurencję nie tylko w sferze płac, ale również w zakresie korzyści pozapłacowych. Stąd w wielu firmach marynarze mogą już liczyć na zwrot kosztów kursów, za które do niedawna musieli płacić z własnej kieszeni. Na przykład w naszej firmie dobry drugi oficer ma szansę zwrotu kosztów nie tylko kursu C/O, ale także wszelkich wydatków związanych z zakwaterowaniem i dojazdem na taki kurs i nie jest to już niczym niezwykłym w branży.

Dodatkowo coraz częściej oferowane są plany emerytalne, ubezpieczenia na życie, ubezpieczenia zdrowotne czy wreszcie stałe zatrudnienie na warunkach narodowych kraju armatora.

Oczywiście nie wszyscy tak robią, ale średni standard wymuszany przez rynek wciąż rośnie.

Na koniec pytanie z innej dziedziny. Jak Pan, jako przedstawiciel zagranicznego armatora i szerszego grona ludzi związanych z shippingiem zapatruje się na powrót floty pod biało - czerwoną banderę?

pozytywne jest to, że zajęto się tym problemem. Obecny rząd jest chyba pierwszym od lat, który podjął się ja-

kichkolwiek działań w tym kierunku. Odnoszę jednak wrażenie, że siła przebicia ministerstwa jest znikoma. Jest wiele dobrych pomysłów, lecz z powodu braku środków, ich zrealizowanie stoi pod znakiem zapytania. Istnieje jednak szansa, że sprawa biało - czerwonej będzie w końcu finalnie rozwiązana. Mamy zapisy Zielonej Księgi wskazujące krajom członkowskim UE kierunki kształtowania ustawodawstwa krajowego w zgodzie z polityką morską UE.

Dają one możliwość skonstruowania przepisów w taki sposób, że z jednej strony będą one zgodne z wymaganiami Unii, a z drugiej zapewnią konkurencyjność branży na rynku światowym.

Najbardziej potrzebne jest stworzenie w Polsce spójnego systemu prawnego regulującego sprawy związane z działalnością armatora w pełnym tego słowa znaczeniu.

Chodzi tu zarówno o regulacje związane z rejestracją statków, jak również z zatrudnieniem na nich marynarzy. Jeżeli oczekujemy powrotu naszych armatorów pod biało-czerwoną i chcemy zachęcić armatorów zagranicznych do skorzystania z jej dobrodziejstw, to musimy zaoferować im proste i jasne przepisy zapewniające konkurencyjność na rynku.

Dziękuję za rozmowę. ■

Rozmawiał Jakub Bogucki

ARCHIWALNE NUMERY DO NABYCIA NA STRONIE WWW.THEMARITIMEWORKER.PL



Praca na morzu

Ponad 500 ofert pracy miesięcznie



MASTER, C/O, 2/OFF, 3/OFF, C/E, 2/ENG, 3/ENG, 4/ENG, ELECTRICIAN, EL.CADET, BOSUN A/B, AB/BOSUN, O/S, O/S CADET, MOTORMAN, WIPER, PUMPMAN, OILER, COOK, STEWARD



PortalMorski.pl

www.PortalMorski.pl

SPAWACZ ELEKTRYCZNY, SPAWACZ GAZOWY, MONTER RUROCIĄGÓW, MONTER KADŁUBÓW OKRĘTOWYCH, MONTER WYPOSAŻENIA ŚLUSARSKIEGO, MONTER MASZYN I URZĄDZEŃ, MONTER WENTYLACJI, ELEKTROMONTER OKRĘTOWY, MONTER RUSZTOWAŃ, ŚLUSARZ REMONTOWY, MALARZ KONSERWATOR, OPERATOR CNC, OPERATOR WÓZKA WIDŁOWEGO, PODDŹWIGNICOWY



Praca na lądzie

Nowy dział w serwisie PortalMorski.pl



MODERN SHIPS

PROFESSIONAL CREWS

RELIABLE SERVICES



Baltic Marine Gdynia

ul. Jana z Kolna 27
81-354 Gdynia

tel.: (+48 58) 66 11 661
fax: (+48 58) 66 14 743

mbox@bm.gdynia.pl
www.baltic.pl

