

Dodatek specjalny Namiarów na Morze i Handel

MORSKI rynek pracy



Foto: P. Frankowski

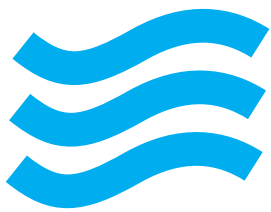
Działasz w branży?

PODZIEL SIĘ SWOIMI SUKCESAMI Z CZYTELNIKAMI 'NAMIARÓW'!
informacji w sprawie promocji na łamach udziela Małgorzata Panek, marketing@promare.pl, tel.: 58 664 93 92

NAMIARY
na morze i handel

Dodatek specjalny Namiarów na Morze i Handel
KONTENERY
transport kontenerowy i multimodalny

publikacja już 24.02!



Program Opieki Medycznej dla Marynarzy i ich Rodzin



Medica Polska Sp. z o.o. jest dynamicznie rozwijającą się organizacją świadczącą usługi medyczne dla klientów indywidualnych i korporacyjnych w ramach partnerstwa z prywatnymi i publicznymi zakładami opieki zdrowotnej oraz towarzystwami ubezpieczeniowymi. Spółka istnieje na rynku od 2005 roku i posiada doświadczenie w realizacji świadczeń zdrowotnych w ramach formuły medycznego assistance dla około 100 000 pacjentów na terenie całego kraju w oparciu o:

24h Centrum Operacyjne
801 600 999
oraz (+4858 662 08 00)

Całodobowa infolinia medyczna w Polsce, która obsługuje pacjentów w ramach leczenia w otwartej sieci medycznej. Pacjent uzyskuje dostęp do całodobowej infolinii



Medica
POLSKA

Medica Polska Sp. z o.o.
81-319 Gdynia, ul Śląska 21

24h Infolinia Medyczna
801 600 999 lub 58 662 08 00
e-mail: office@medicapolska.pl
www.medicapolska.pl

medycznej umożliwiającej nie tylko szybki i łatwy dostęp do informacji medycznej, ale także kompleksową koordynację leczenia ambulatoryjnego i szpitalnego z uwzględnieniem koordynacji wykonania badań diagnostycznych na terenie całego kraju. Poprzez infolinię medyczną pacjent m.in. rezerwuje termin konsultacji lekarskiej, badania diagnostycznego, wzywa lekarską wizytę wyjazdową. W sytuacji, gdy stan zdrowia pacjenta wymaga leczenia szpitalnego, Medica Polska zapewnia pomoc w ustaleniu właściwego miejsca hospitalizacji i uzyskaniu ponadstandardowych warunków leczenia na terenie całego kraju. Podczas pobytu w szpitalu pacjent jest w kontakcie z Indywidualnym Opiekunem Medycznym, który służy pomocą w organizacji leczenia szpitalnego i powrotu do domu.

Ogólnopolska Sieć Medyczna

Aktualnie największa sieć medyczna na terenie kraju, składająca się na dzień dzisiejszy z **1 700 Partnerów Medycznych**, obejmuje ogólnopolskich i lokalnych świadczeniodawców z uwzględnieniem placówek szpitalnych. Sieć Medyczna jest stale aktualizowana o nowo powstające na rynku podmioty lecznicze. Medica Polska jest członkiem Pracodawców RP poprzez udział w korporacji branżowych związków pracodawców, w tym w Ogólnopolskim Stowarzyszeniu Szpitali Prywatnych oraz Ogólnopolskim Związku Pracodawców Prywatnej Służby Zdrowia.

Centrum Medycyny Morskiej

Medica Polska gwarantuje opiekę medyczną dla kilkudziesięciu tysięcy polskich marynarzy zatrudnionych na kontraktach u zagranicznych armatorów i posiada pierwszą i jedyną na rynku prywatną, branżową przychodnię wielospecjalistyczną, stworzoną z myślą o zagwarantowaniu kompleksowej diagnostyki medycznej dla marynarzy. W ramach współpracy z branżą morską Centrum Medycyny Morskiej organizuje badania i konsultacje specjalistyczne dla marynarzy pod kątem uzyskania przez nich międzynarodowych świadectw zdrowia, a także koordynuje kontynuację leczenia marynarzy po powrocie do kraju - kompleksowo organizuje cały proces leczenia pacjenta na terenie kraju w zarządzanej przez siebie sieci medycznej - począwszy od organizacji porad ambulatoryjnych, badań diagnostycznych,

transportu medycznego, kończąc na leczeniu szpitalnym. Program opieki medycznej dla marynarzy i ich rodzin został wzbogacony o ofertę opieki dentystycznej. Oferta gwarantuje pacjentowi stałą cenę za każdą usługę na terenie całego kraju w dedykowanej sieci Placówek Dentystycznych oraz w zależności od wybranego wariantu usługi gratis: pierwsza wizyta w celu postawienia diagnozy, przedstawienia planu leczenia i kosztorysu, higiena zapobiegawcza (profilaktyka zdrowych dziąseł) Skaling, zdjęcia punktowe: pantomograficzne i cefalometryczne.

24h Pogotowie Medyczne

Usługi medyczne świadczone przez 24h Pogotowie Medyczne umożliwiają pacjentowi znaczne skrócenie czasu dostępu do pomocy medycznej oraz stanowią uzupełnienie zakresu działań publicznego pogotowia ratunkowego, którego podstawowym profilem działalności jest ratownictwo medyczne w sytuacji zagrożenia życia pacjenta. Zespół Pomocy Doraźnej realizuje całodobowe lekarские wizyty wyjazdowe, zabezpieczenia medyczne imprez masowych oraz transporty medyczne na terenie kraju i Europy. Pacjenci mają do dyspozycji komfortowo wyposażone, klimatyzowane ambulanse sanitarne. Wyposażenie karetki obejmuje m.in. hydro-pneumatyczną podstawę pod nosze główne, posiadającą niezależne zawieszenie stabilizujące poziomą pozycję pacjenta podczas transportu.

Pierwsze w Polsce Towarzystwo Ubezpieczeń Zdrowotnych

Od czerwca 2010 Medica Polska Sp. z o.o. jest wyłącznym Operatorem Medycznym pierwszego w Polsce Towarzystwa Ubezpieczeń Zdrowotnych - Medica Polska Ubezpieczenia Zdrowotne TU S.A. W ramach strategicznej współpracy Medica Polska Sp. z o.o. ma możliwość oferowania usług medycznych w formie polisy indywidualnego lub grupowego ubezpieczenia zdrowotnego. Program Opieki Medycznej dla klientów korporacyjnych obejmuje różne konfiguracje usług medycznych uszeregowane w standardowe lub niestandardowe warianty opieki medycznej, z uwzględnieniem zakresu leczenia szpitalnego.

Unia grozi Filipinom

Unia Europejska zagroziła Filipinom wprowadzeniem zakazu zatrudniania ich marynarzy na statkach unijnych. Powodem ma być „niedostateczna jakość” ich szkolenia. Związane jest to z zakwestionowaniem przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Morskiego (EMSA) filipińskich świadectw kwalifikacji. Problem został potraktowany przez rząd w Manili na tyle poważnie, że opracowano dla Brukseli pełny raport, określający, w jaki sposób niedociągnięcia będą usuwane. Jeżeli Filipiny nie spełnią warunków, armatorom mającym statki pod flagą krajów UE pozostaną dwie opcje: wymienić załogi filipińskie na takie, których certyfikaty są uznawane przez państwa unijne lub przeflagować statki pod bandery uznające certyfikaty filipińskie. Opcja druga wydaje się najrozsądniejsza z punktu widzenia armatorów, ale muszą się wtedy liczyć ze wzmożonymi kontrolami Port State Control, w czasie ich wizyt w portach UE.

O tym, że UE nie tylko straszy, przekonała się w 2010 r. Gruzja. Wtedy to przestano uznawać wystawiane przez Tbilisi świadectwa STCW, choć nadal są akceptowane w takich krajach jak Hongkong czy Filipiny. (PIF)

Morscy górnicy

Akademia Morska w Szczecinie otworzyła nowy kierunek - górnictwo morskie. Na razie pilotażowo, aby zbadać zainteresowanie studentów. W tym zakresie szczecińska uczelnia będzie współpracowała z Akademią Górniczo-Hutniczą z Krakowa. To nie pierwsza inicjatywa mająca na celu kształcenie kadr dla branży offshore. Już w 2007 r. AGH (Wydział Wiertnictwa, Nafty i Gazu) podpisała umowę o współpracy ze spółką Lotos Petrobaltic. (PIF)

Gdynia na rzecz morza

Gdynia przystąpiła do projektu „Dynamika morskiego rynku pracy i atrakcyjne otoczenie miast portowych Południowego Bałtyku (SB Professionals)”, realizowanego w ramach Programu Współpracy Transgranicznej Południowy Bałtyk. Projekt potrwa 36 miesięcy.

Jego celem jest m.in. wymiana informacji i wspólne przedsięwzięcia na rzecz rynku pracy w sektorze morskim, stworzenia atrakcyjnych warunków biznesowych i podniesienia konkurencyjności miast portowych Południowego Bałtyku oraz rozwoju edukacji i szkolenia pracowników. Budżet projektu to ponad 1,33 mln euro, z czego dla Gdyni przypada ok. 107 tys. euro. Wkład własny wynosi zaś ok. 16 tys. euro. (PIF)



Z bronią na piratów

Statki pływające pod banderą brytyjską będą mogły załadować uzbrojonych ochroniarzy dla obrony przed atakiem somalijskich piratów. Londyn szacuje, że spośród 200 brytyjskich jednostek pływających w okolicach Rogu Afryki o pozwolenie na angaż najemników wystąpi połowa. Decyzja rządu brytyjskiego może doprowadzić do konfliktu dyplomatycznego z Egiptem. Kair zapowiedział, że nie pozwoli uzbrojonym obcym jednostkom korzystać z Kanału Sueskiego. To najkrótsza droga morska łącząca Europę z Azją Południową. Do tej pory wyposażenie załóg w broń ostrą możliwe jest na statkach pływających pod tzw. wygodnymi banderami jak: Wyspy Bahama, Liberia czy Panama. (PIF)

Stowarzyszenie crewingowe z Gdyni

Eurocrew to międzynarodowe stowarzyszenie agencji crewingowych, które powstało jesienią ub.r. w Gdyni. Jego powołanie jest wynikiem współpracy różnych instytucji i osób zaangażowanych w działalność sektora morskiego i rynku pracy marynarzy z Chorwacji, Łotwy, Polski, Rumunii i Słowacji. Celem jest promowanie żeglugi jako atrakcyjnej opcji kariery zawodowej dla wszystkich młodych ludzi w Europie oraz dbanie o interesy osób na morzu już pracujących. (PIF)



www.marlow.pl



Wspierajmy morski potencjał

Z **Janem Kozłowski**, posłem Parlamentu Europejskiego, rozmawia **Piotr Frankowski**

- Jesienią ub.r., z pana inicjatywy, odbyło się w Parlamencie Europejskim seminarium na temat przyszłości zawodów morskich w Europie. Skąd pomysł zorganizowania takiego spotkania?

- Jako Pomorzanie jestem szczególnie zainteresowany kwestiami polityki morskiej i jej znaczeniem dla rozwoju gospodarki regionalnej. Jeszcze jako marszałek województwa pomorskiego i przewodniczący Euroregionu Bałtyk miałem okazję uczestniczyć w wielu międzynarodowych przedsięwzięciach związanych z tą tematyką, m.in. w pracach nad Strategią dla Morza Bałtyckiego, seminariach związanych z transportem morskim czy programem Marco Polo. Także, jako marszałek podjąłem starania o organizację Europejskiego Dnia Morza 2011 w Gdańsku, które, również dzięki zaangażowaniu mojego następcy marszałka **Mieczysława Struka** oraz Ministerstwa Infrastruktury, zostały uwieńczone sukcesem. Dodatkowym impulsem były propozycje podjęcia rozmów z Komisją Europejską na temat społecznych aspektów zawodów morskich, przesłane mi przez Urząd Morski w Gdyni.

Moim zdaniem, gospodarka morska dysponuje niewykorzystanymi jeszcze zasobami, a chcąc w pełni spożytkować jej potencjał, potrzebne są dobrze przygotowane kadry. Ponadto pracownicy związani z zawodami morskimi stanowią ważną, wysoko wykwalifikowaną grupę zawodową, toteż w interesie gospodarki unijnej jest stworzenie warunków sprzyjających pełnemu wykorzystaniu ich potencjału. Tymczasem w ostatnich latach obserwujemy w Unii Europejskiej spadek zainteresowania pracą na morzu i edukacją w zawodach morskich. Dlatego też uznałem, że warto na forum europejskim podjąć tę kwestię. Zastanowić się jak odwrócić ten trend i zlikwidować bariery dla rozwoju zawodów morskich.

- Jakie znaczenie dla Unii mają zawody morskie?

- W Unii sektory związane z gospodarką morską generują dochody w wysokości ok. 950 mld euro rocznie, co stanowi 30% udziałów w rynku światowym, i zapewnia ponad 2 mln miejsc pracy. Już te liczby wskazują na znaczenie ekonomiczne sektora morskiego.

Nic zatem dziwnego, że Komisja, zaniepokojona spadkiem atrakcyjności zawodów morskich, podjęła działania mające na celu zmianę tej sytuacji. W 2010 r. powołana została międzynarodowa grupa niezależnych ekspertów, która miała zdiagnozować przyczyny i zaproponować rozwiązania umożliwiające wzrost znaczenia sektorów związanych z gospodarką morską. W czerwcu ub.r., opublikowała ona wyniki swoich analiz, określając kierunki dalszych prac.

- I jakie wnioski wyciągnięto z tych analiz? W jakim kierunku mają iść działania unijne w tym zakresie?

- Przede wszystkim podkreśla się znaczenie wprowadzenia europejskich standardów w zakresie edukacji morskiej, rozwijania certyfikacji w zawodach morskich, ale także wprowadzenia efektywnego systemu uzupełniania, uznawania i rozwijania kwalifikacji. Ma to sprzyjać bezpieczeństwu na morzu, a także umożliwić marynarzom dostosowanie się do potrzeb rynku pracy, co ma ogromne znaczenie dla ciągłości ich karier zawodowych. Często podkreślana jest też potrzeba budowania

i promowania pozytywnego wizerunku europejskich ludzi morza, osób o wysokich kwalifikacjach, wykonujących ważne i odpowiedzialne zadania, osiągających sukcesy zawodowe. Ma to znaczenie zarówno dla podnoszenia społecznej rangi zawodów morskich, jak i zwiększania ich atrakcyjności wśród młodych ludzi, podejmujących decyzję o wyborze zawodu. Dlatego starałem się zawrzeć te kierunki rozwoju w tytule seminarium „Błękitny wzrost – edukacja, mobilność, adaptacyjność”.

Koncepcja tzw. błękitnego wzrostu gospodarczego (*blue growth*) zakłada, że dzięki rozwojowi takich sektorów jak transport multimodalny, logistyka, energetyka, rybołówstwo, turystyka, a także przyjęciu zintegrowanego podejścia do polityki morskiej, można rozwinąć gospodarkę subregionów europejskich skupionych wokół mórz, przy poszanowaniu dla środowiska, oraz poprawić konkurencyjności Unii jako całości, a także stworzyć nowe, trwałe miejsca pracy.

Odrębną kwestią, bardzo ważną dla Unii, jest poprawa poziomu bezpieczeństwa morskiego i ograniczenia negatywnego wpływu żeglugi na środowisko. Komisja wprowadziła wiele uregulowań w tej sprawie, w szczególności pakiety *Erika*, a w 2002 r. utworzona została także Europejska Agencja ds. Bezpieczeństwa na Morzu.

Jednakże, aby osiągnąć te cele, należy zwiększyć atrakcyjność zawodów morskich dla młodych ludzi, jak i atrakcyjność kadr europejskich dla armatorów (mimo relatywnie wysokich kosztów pracy). Istotne wydaje się stworzenie elastycznego systemu kształcenia i doskonalenia zawodowego, a także możliwości rozwijania kariery na morzu, jak i w szeroko rozumianych klastrach morskich.

- Co UE chce lub może zaproponować ludziom pracującym na morzu?

- Aktualnym priorytetem dla Komisji jest pomyślnie wdrożenie przez państwa członkowskie ośmiu aktów ustawodawczych, przyjętych w kwietniu 2009 r. przez Parlament i Radę, należących do trzeciego pakietu bezpieczeństwa morskiego. Równolegle Komisja pracuje nad kolejnymi regulacjami dotyczącymi bezpieczeństwa morskiego, a w szczególności warunków pracy na pokładzie statków oraz szkolenia i podnoszenie kwalifikacji przez pracujących na morzu.

Komisja koncentruje się na edukacji i doskonaleniu zawodowym marynarzy, w tym na wprowadzaniu standardów szkoleniowych i uznawaniu rangi kształcenia praktycznego. Zachęca także armatorów do tego, aby zarobki oficerów pracujących na statkach lepiej odzwierciedlały obciążenie pracą i odpowiedzialnością, uznając, że przyczyni się to do większej atrakcyjności takiej kariery dla ludzi młodych.

- W jaki sposób te działania mogą przyczynić się do poprawy sytuacji marynarzy i zatrudnionych w innych zawodach morskich?

- Przede wszystkim poprzez poprawę warunków pracy na morzu, a także poprzez

dążenie do zapewnienia ciągłości kariery. Kiedy rozmawiamy o zawodach morskich, nie możemy brać pod uwagę tylko pracy na morzu, ale także związane z morzem prace wykonywane na lądzie. Wysokie kompetencje marynarzy i doświadczenie zdobyte na morzu to ogromny potencjał, który może być dobrze wykorzystany w pracy na lądzie. Potrzebne są jednak odpowiednie instytucje doradcze, system szkoleń, promowanie najlepszych rozwiązań czy wymiana doświadczeń między poszczególnymi krajami.

- W interesie marynarzy KE postanowiła także opracować Morską Agendę Socjalną. Jakie są jej założenia?

- Celem tej inicjatywy jest zapewnienie odpowiednich kadr morskiej żegludze europejskiej i klastrom morskim, wspieranie zatrudnienia marynarzy europejskich przez armatorów międzynarodowych, ochrona europejskiego obszaru morskiego oraz promowanie bezpieczeństwa morskiego i ochrony środowiska.

Agenda będzie zawierać propozycje legislacyjne dotyczące egzekwowania przepisów Międzynarodowej Organizacji Pracy, w odniesieniu do Maritime Labour Convention (Morskiej Organizacji Pracy – MLC), jak również dążyć do nadzoru nad portami i integracji unijnych przepisów zmienionej Konwencji MLC, która mówi o wymaganiach w zakresie szkolenia marynarzy, wydawania świadectw oraz pełnienia wacht. Dokument zostanie opublikowany na początku 2012 r.

- Jakie rodzaje zawodów morskich są preferowane i mogą liczyć np. na unijne wsparcie.

- Nie sądzę, aby Unia szczególnie wyróżniała jakiś konkretny typ aktywności związanej z morzem. Mówimy tu o bardzo wielu rodzajach przemysłu: o portach, centrach logistycznych, platformach wiertniczych, stoczniach, marinach, akwakulturze, rybołówstwie, energii wiatrowej, badaniach naukowych i innych. Wszystkie one są niezmierznie ważne z punktu widzenia różnych polityk europejskich dotyczących transportu, energii czy ochrony środowiska, ale nade wszystko kreujących miejsca pracy.

Zawody morskie, jak i cały rynek pracy, ulegają przekształceniom. Pojawiają się nowe technologie, większe zainteresowanie budzą kwestie środowiskowe, rośnie zapotrzebowanie na energię. Dlatego tak duże znaczenie mają mobilność i doskonalenie zawodowe. Dobrym przykładem z innych krajów mogą być małe rodzinne przedsiębiorstwa rybne, których głównym źródłem dochodów są dziś usługi turystyczne a nie, jak kiedyś, sprzedaż ryb.

Ewentualne przebranzowienie, doskonalenie zawodowe, poradnictwo mają być wspierane przez istniejące już instrumenty europejskie, jak np. Europejski Fundusz Społeczny, program Leonardo da Vinci czy Erasmus.

- Wiele mówi się o zachęcaniu do pracy na morzu ludzi młodych. W jaki sposób UE chce to zrobić?

- Aby uatrakcyjnić zarówno pracę, jak i życie na pokładzie statku, KE proponuje wykorzystanie najnowszych technologii, np. zagwarantowanie dostępu do internetu, który zapewni pracownikom utrzymywanie stałego kontaktu z rodziną i przyjaciółmi. Wiele zmienić może np. wyposażenie kajut w indywidualne komputery.

Kolejnym pomysłem jest wyposażenie statków w specjalne pokoje, w których marynarze mogliby spokojnie poczytać, posłuchać muzyki, a także obejrzeć film. Ale najważniejszym krokiem w uatrakcyjnieniu życia marynarzy jest organizacja czasu marynarzy i wprowadzeniu rotacji pracy na morzu, tym samym zapewnieniu innych aktywności marynarzom, kiedy będą przebywać na lądzie.

- Co UE ma do zaoferowania Polsce? Jakie jest miejsce polskich „ludzi morza” w unijnych założeniach?

- Unia podkreśla znaczenie współpracy między krajami skupionymi wokół basenów morskich. Temu celowi służyć ma także Strategia dla Morza Bałtyckiego, w której Polska, jako największy beneficjent środków europejskich, ma do odegrania szczególną rolę. Dodatkowo, rozwój naszej gospodarki, w tym zwłaszcza transportu, tworzy nowe możliwości dla sektorów związanych z morzem. Opublikowany niedawno przez Komisję przegląd Transeuropejskich Sieci Transportowych wskazuje, że niebawem przez Polskę przechodzić będą ważne korytarze transportowe, m.in. łączące Bałtyk i Adriatyk. Polska dysponuje też potencjałem bardzo dobrych, renomowanych uczelni morskich, a nasi oficerowie są wysoko cenieni przez armatorów.

- Podsumowując więc: jakie wnioski wynikły z dyskusji w trakcie seminarium?

- Potrzebne jest szersze spojrzenie na zawody morskie, tak jak na całą gospodarkę morską. Sektor ten nabiera coraz większego znaczenia w realizacji priorytetów Unii, a poza tym, kiedy Europa zmaga się obecnie ze skutkami kryzysu i wysokim bezrobociem, kwestią pierwszorzędnej wagi jest tworzenie i utrzymanie miejsc pracy, w szczególności w sektorach, które mają szansę dynamicznie się rozwijać.

Istotne jest też stworzenie mechanizmów, które będą wspierać ciągłość kariery ludzi morza tzn. będą pomocne w płynnym przejściu z pracy na morzu do pracy na lądzie. Wiąże się to z zapewnieniem pracownikom szkoleń doskonalących i skutecznego doradztwa zawodowego, a także rozwijaniem instytucji szkoleniowych, w tym uczelni morskich. Pozytywne doświadczenia poszczególnych krajów w tej dziedzinie powinny być upowszechniane i promowane na forum europejskim.

Jestem przekonany, że przyszłość wielu regionów europejskich takich jak Pomorze, ale także stan całej unijnej gospodarki w znacznym stopniu zależy od wspierania rozwoju zawodów morskich.

- Dziękuję za rozmowę.

Rozmawiał: **Piotr Frankowski**

Bez certyfikatu nie ma klienta

PIOTR FRANKOWSKI

Polskie agencje crewingowe obawiają się, że mogą stracić kontrahentów. Problem pojawił się w momencie prac nad ratyfikacją przez Polskę „Konwencji o Pracy na Morzu” (MLC - Maritime Labour Convention), opracowanej przez Międzynarodową Organizację Pracy (ILO). Wprowadza ona regulacje dotyczące pośrednictwa pracy dla marynarzy. Jeden z jej zapisów mówi, że w państwach, które konwencję przyjęły, w momencie wejścia jej w życie (prawdopodobnie za rok) agencje pośrednictwa powinny mieć odpowiednie certyfikaty, wystawione przez administrację rządową. Dotychczasowe dokumenty, wydawane przez samorządy wojewódzkie, nie będą honorowane.

- *Armatorzy współpracujący z agencjami zrzeszonymi w APMAR, czytając Konwencję MLC, stwierdzają, że skoro nakłada ona na agencje crewingowe wymóg posiadania takiego certyfikatu, to agencje takie dokumenty muszą mieć. Coraz częściej armatorzy zadają więc pytanie: macie certyfikat czy nie macie? Na razie jednak polskie agencje dokumentów takich nie posiadają* - mówi **Piotr Masny**, przewodniczący APMAR (Związek Agentów i Przedstawicieli Żeglugowych).

Armatorzy stawiają jasne warunki: jeśli w momencie wejścia w życie Konwencji MLC agencje nie będą miały certyfikatów, będą musieli zrezygnować z ich usług. I nie są to jedynie pogroźki. Jak podkreśla P. Masny, armatorzy coraz częściej konkurują ze sobą już nie tylko ofertą, ale także np. poziomem wdrożenia poszczególnych konwencji międzynarodowych. Tak będzie też w przypadku MLC. Dlatego APMAR rozpoczął akcję, mającą na celu uświadomienie administracji państwowej skali problemu. Brak takich certyfikatów będzie bowiem oznaczał, że polskie agencje crewingowe stracą kontrakty z armatorami, a tym samym polscy marynarze pozostaną bez pracy.

Przedsiębiorstwa żeglugowe spodziewały się też, że nowe przepisy wejdą w życie bardzo szybko. Według ustaleń, Konwencja zacznie obowiązywać rok po jej ratyfikacji przez minimum 30 państw oraz objęciu nią 50% światowego tonażu. Początkowo zakładano, że dokument wspólnie przyjmie cała Unia Europejska, czyli 27 krajów i będą musiały podpisać ją jedynie 3 dodatkowe. Tak się jednak nie stało i do końca 2011 r. nowe przepisy wdrożyło, lub jest w trakcie,

21 krajów. Natomiast warunek tonażowy został już spełniony.

- *Nie panikujemy. Nauczeni doświadczeniem, sygnalizujemy sprawę odpowiednio wcześniej, aby nie psuć na rynku opinii Polski, polskich marynarzy i naszych agencji crewingowych* - zaznacza P. Masny.

Okazało się bowiem, że nie wiadomo, kto miałby w Polsce takie certyfikaty wystawiać. Tekst Konwencji jest bowiem bardzo ogólny i konieczne jest jego uzupełnienie przez krajowe przepisy wykonawcze, które, według zapewnień rządu, mają pojawić się możliwie jak najszybciej. Ale agenci, nauczani doświadczeniem m.in. trwających od kilkunastu lat dyskusji nad ustawą o pracy na morskich statkach handlowych, nie mają pewności czy tak się stanie.

Ich zdaniem, audytem agencji i wystawianiem certyfikatów powinna zająć się administracja morska, analogicznie do postanowień konwencji MLC w zakresie bezpieczeństwa statków. Pozostaje to w gestii Port State Control, czyli urzędów morskich. Jeżeli więc ten zakres działalności jest domeną administracji, a pośrednictwo pracy na morzu jest częścią konwencji, to, logicznie rzecz biorąc, także certyfikacja powinna wchodzić w zakres obowiązków urzędów.

Dlatego też APMAR zaprosił na spotkanie w tej sprawie **Andrzeja Królikowskiego**, dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni, który przyznał, że problem rzeczywiście istnieje i obiecał pomóc.

- *Do czasu wejścia w życie Konwencji MLC chcemy wystawiać polskim agencjom, które zgłoszą taką potrzebę, urzędowe listy zgodności z jej przepisami* - wyjaśnia dyrektor Królikowski.

Będzie to jednak rozwiązanie tymczasowe, wprowadzone rozporządzeniem dyrektora UM. Ma zacząć obowiązywać już w najbliższym czasie. Natomiast po wejściu w życie Konwencji, a także ustawy o pracy na morskich statkach handlowych, listy zgodności, poprzez audyt, zostaną przekształcone w certyfikaty państwowe.

Agencje także, we własnym zakresie, zaczęły szukać instytucji, które byłyby w stanie wystawiać certyfikaty zgodne z Konwencją MLC. Okazało się, że mogą to robić towarzystwa klasyfikacyjne. Wiele bander korzysta z takiego rozwiązania, upoważniając klasyfikatora do występowania w ich imieniu. Tym samym

staje się on organem kontrolnym w imieniu flagi. Wtedy wszystkie audyty przeprowadza towarzystwo klasyfikacyjne, a administracja morska danego kraju zatwierdza to.

Jednak będą to certyfikaty wydane przez klasyfikatorów, a nie przez władze państwowe. I może pojawić się problem z ich uznawaniem przez administracje morskie innych krajów. Doprowadzić to może do absurdu, gdyż agencja będzie musiała przejść audyt kilku klasyfikatorów, aby mieć pewność uznawania przez wszystkich armatorów i wszystkie flagi. Dochodzą do tego również bardzo wysokie koszty. Natomiast kiedy będzie to oficjalny dokument rządowy, z godłem i odniesieniem do Konwencji MLC, to nikt nie będzie mógł go podważyć.

- *Certyfikatem zajęliśmy się także dlatego, że jednym z działów ustawy o pracy na morskich statkach handlowych było pośrednictwo pracy dla marynarzy. Ustawa obejmuje warunki pracy na polskich statkach, czyli pod polską banderą, ale już pośrednictwo - dla marynarzy wszystkich narodowości. Ponadto przeniesiono tam przepisy dotyczące pośrednictwa z ustawy o promocji zatrudnienia i instytucjach rynku pracy, co może rodzić wątpliwości, kto będzie odpowiedzialny za kontrolę ich przestrzegania w przypadku agencji crewingowych* - wyjaśnia szef APMAR.

Agencje obawiają się, że w przypadku istnienia 2 aktów prawnych, opisujących ten sam rodzaj działalności, pojawi się sytuacja, że ktoś może uznać, iż certyfikaty od marszałka województwa, wystawiane obecnie, są prawidłowe i mogą dalej obowiązywać. Tylko, że nie ma o nich ani słowa w MLC.

Ponadto, według obowiązujących w Polsce przepisów, pośrednictwo pracy dla marynarzy może otworzyć każdy. Dlatego też uregulowanie tego typu działalności znalazło się w Konwencji MLC. Ma zagwarantować marynarzom odpowiedni poziom świadczonych usług przez agenta np. znajomość określonych konwencji międzynarodowych, regulujących rynek pracy marynarzy.

- *Dlatego pojawiają się czasem absurdalne sytuacje. Istnieje np. przepis, że pośrednik ma obowiązek przedstawić osobie, wobec której wykonuje pośrednictwo, warunków dostępu cudzoziemców do pracy w danym kraju, gdzie zostanie skierowany. I tu pojawiają się pytania: gdzie armator ma biuro - na Cyprze, a jakiej bandery jest statek -*

Nowe wymagania dla marynarzy

Od 1 stycznia br. obowiązują zmiany w Konwencji STCW (o wymaganiach w zakresie wykształcenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht - International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping). Nowe przepisy zostały przyjęte na konferencji w Manili, w czerwcu 2010 r., przy udziale przedstawicieli państw członkowskich Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO). Akt końcowy podpisało 85 państw, w tym Polska.

Konwencja STCW została opracowana w celu wprowadzenia jednolitych standardów wykształcenia marynarzy na poziomie globalnym. Ma to zagwarantować możliwie wysoki poziom bezpieczeństwa żegluga na wodach świata. Została uchwalona w 1978 r. w Londynie. Bardzo obszerne zmiany do Konwencji STCW były wprowadzone w 1995 r. i odąd konwencję tę oznacza się jako STCW 78/95. Weszła w życie 1 lutego 1997 r., a w zakresie szkoleń załóg statków morskich - 1 sierpnia 1998 r. Kolejne nowelizacje wprowadzono w ub.r. Konwencja wymusiła zmiany w podejściu do sposobu wydawania dokumentów i kształcenia kadr morskich, które polegały na zastosowaniu systemu jakości przy wszystkich czynnościach związanych z egzaminowaniem oraz wydawaniem dokumentów kwalifikacyjnych marynarzom. Rozdzieliła wiedzę teoretyczną i umiejętności praktyczne, kładąc nacisk na ten drugi element. Określiła również zakres wiedzy i umiejętności, jakie powinien nabyć marynarz, aby zostać oficerem wachtowym lub oficerem mechanikiem, jak również sposoby sprawdzania nabytych kompetencji. Tym samym postawiła wymagania ośrodkom szkoleniowym, dotyczące odpowiednio przygotowanej kadry i bazy szkoleniowej wyposażonej w laboratoria oraz symulatory.

W 2005 r., wobec szybkiego postępu techniki i zmian zachodzących w konstrukcji i wyposażeniu statków morskich, IMO podjęła decyzję o nowelizacji Konwencji, aby dostosować szkolenia i poziom wiedzy marynarzy do wy-

mogów stawianych przez światowych armatorów, a związanych z zastosowaniem coraz bardziej zaawansowanych technologii na statkach. Konferencja w Manili utrzymała jednak oryginalny tekst dokumentu bez zmian. Nowelizacja objęła załącznik Konwencji oraz Kodeks STCW, wprowadzając zmiany do tekstu praw i tabel, zawierających wymagania stawiane marynarzom. Zdaniem twórców „Poprawek z Manili” nowe uregulowania mają lepiej zapobiegać oszustwom w zakresie świadectw kwalifikacji, udoskonalic metody procesu oceny w odniesieniu do wydawania świadectw oraz ustanowić jednolite standardy zdrowotne dla marynarzy. Ponadto zmieniają wymogi dotyczące czasu pracy i odpoczynku marynarzy (harmonizacja z Konwencją Międzynarodowej Organizacji Pracy ILO o pracy na morzu). Zmiany objęły także m.in.:

- utworzenie nowych stanowisk: oficera elektryka i elektro-montera,
- określenie standardów kompetencyjnych dla starszego marynarza i starszego motorzysty (stanowiska te umocowane były jedynie w przepisach ILO),
- dopuszczenie nowych form nauki: e-learningu i web-learningu,
- dostosowanie programów szkoleń marynarzy do współczesnego wyposażenia statków, takich jak elektroniczne mapy i systemy informacji (ECDIS),
- wymagania dotyczące szkolenia dowódców i pracy zespołowej,
- szkolenia personelu służącego na pokładzie statków, działających na wodach polarnych,
- dostosowanie programów szkoleń specjalistycznych do obecnych typów statków (zbiornikowce do przewozu ropy i gazów skroplonych, chemikaliowce),
- wprowadzenie szkolenia z zakresu ochrony żegluga i obrony przed atakami piratów.

„Poprawki z Manili”, niezwiązane bezpośrednio z wydawaniem dokumentów maryna-

rzom (rozdziały I - VIII), powinny być wdrożone do 1 stycznia przyszłego roku. Wyjątkiem są przeszkolenia w sprawach ochrony (wymóg obowiązuje od 1 stycznia 2014 r. dla marynarzy, którzy rozpoczęli uznaną praktykę pływania przed 1 stycznia 2012).

Jednakże w odniesieniu do poszczególnych wymogów zastosowano odpowiednie okresy przejściowe, aby umożliwić państwom - stronom Konwencji ich wprowadzenie. I tak:

- do 1 stycznia 2017 r. certyfikaty dla marynarzy mogą być wydawane na dotychczasowych wzorach,
- do 1 stycznia 2017 r. mogą być odnawiane certyfikaty wystawione zgodnie z wymaganiami STCW, obowiązującymi przed 1 stycznia 2012 r. (dla marynarzy, którzy nie spełnili wymagań „poprawek z Manili”),
- poza 1 stycznia 2017 r. nie powinna wykraczać ważność certyfikatów wydawanych marynarzom, którzy rozpoczęli praktykę pływania, program kształcenia lub szkoleń przed 1 lipca 2013 r. (chyba że marynarze ci spełnili wymagania „poprawek z Manili”),
- do 1 stycznia 2017 r. świadectwa zdrowia dla marynarzy mogą być wydawane na dotychczasowych warunkach, zawartych w poprawkach do STCW z 1995 r., a po tym czasie wydawane muszą być nowe świadectwa zdrowia, zgodnie z wymaganiami „poprawek z Manili”.

Trwa właśnie proces wdrażania nowych przepisów, co umożliwi wprowadzenie zmian do polskiego systemu szkolenia i certyfikowania marynarzy oraz dostosowanie polskich aktów prawnych, dotyczących opracowania wzorów dokumentów kwalifikacyjnych. Są one wprowadzane razem z unijnymi dyrektywami związanymi z poprawą bezpieczeństwa transportu morskiego.

(pete)

❖ liberyjskiej, no to jakie są warunki pracy w Liberii - tłumaczy P. Masny.

Wiadomo przecież, że nikt nie wysłał ludzi z Polski do pracy w Liberii, ale na statki pływające pod banderą liberyjską (która *nota bene* jako pierwsza ratyfikowała Konwencję MLC). Jeśli jednak dokumentów takich agent nie przedstawi, grozi mu utrata pozwolenia na prowadzenie pośrednictwa. Po raz kolejny widać więc nieprzystawalność przepisów o zatrudnieniu na lądzie do warunków pracy na morzu i działalności agencji crewingowych.

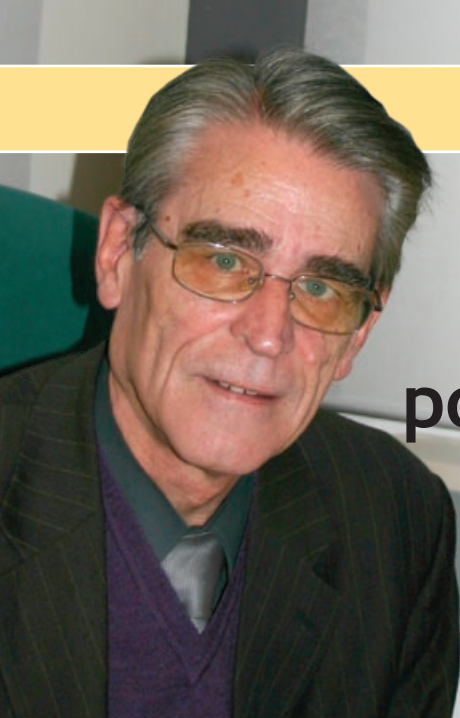
Innym problemem, wynikającym z Konwencji MLC, na który zwraca uwagę APMAR, jest odpowiedzialność finansowa agenta.

Podobnie jak w przypadku certyfikatów, Konwencja podchodzi do tego bardzo ogólnie, pozostawiając kwestie szczegółowych uregulowań prawodawstwu krajowemu. Problem ubezpieczenia jest dosyć poważnym. Na bazie ogólnych sformułowań ktoś mógłby uznać, że jeśli armator porzuci załogę, to odpowiednią osobą, która zajmie się nią i wypłaci jej zaległe wynagrodzenie, jest agent crewingowy.

Dlatego, według P. Masnego, przy okazji certyfikacji państwo powinno wprowadzić, tak jak np. w Chorwacji, jasno ustaloną kwotę, do której agent odpowiada. I mając taki zapis pośrednik może ubezpieczyć się od ryzyka na określoną sumę.

- Nie można rozpatrywać kwestii związanych z pracą na morzu oddzielnie, gdyż okazuje się, że wszystkie aspekty są ze sobą powiązane. Trzeba to załatwić kompleksowo. Ustawodawca musi mieć świadomość, że brak uregulowania w jednej kwestii powoduje problemy na innych płaszczyznach. Zarówno uregulowania dotyczące pracy marynarzy jak i kwestie związane z ustawą o podatku tonażowym są ze sobą styczne, a nawet pokrywają się. I tak długo, jak spojrzenie na przepisy związane z pracą na morzu nie będzie całościowe, tak długo co jakiś czas będą pojawiały się problemy i niejasności - podsumowuje przewodniczący APMAR.

Piotr Frankowski



Podatki polskich marynarzy

Z mecenasem
Michałem Rzeszewiczem,
z gdyńskiej Kancelarii „MAR-LAW”,
rozmawia **Maciej Borkowski**.

- **Prawie 40 tys. polskich marynarzy pływa pod obcymi banderami. Jak to się ma do liczby zatrudnionych w całej flocie światowej?**

- Polscy marynarze stanowią 2,9%, a oficerowie 3,8% zatrudnionych w światowej flocie handlowej. Według danych BIMCO¹ oraz EMSA², łącznie jest ich w świecie 1,2 mln, w tym ok. 650 tys. to oficerowie. Ok. 20 tys. Polaków pływa u armatorów z 30 państw EOG - Europejskiego Obszaru Gospodarczego.

- **Czyli w stosunku do całkowitej liczby Polaków pracujących za granicą jest to raczej niewielka grupa. Jak się przedstawia jej udział, jeśli chodzi o transfery pieniędzy do kraju?**

- Ta grupa, jak wyliczył APMAR³, przesyła rocznie do kraju ok. 1 mld euro. Cała polska emigracja „poakcesyjna” - a jest to ok. 2 mln osób, z których już 1,1 mln mieszka tam na stałe, z czego 900 tys. pracuje dorywczo - przesyła w 2011 r. do kraju tylko ok. 2,5 mld euro⁴ - i przekazy te z roku na rok spadają. Zatem przekazy tej niewielkiej grupy marynarzy nieproporcjonalnie znacznie przyczyniają się do zasilenia krajowego budżetu i PKB, stanowiąc aż 29% zarobkowych transferów pieniężnych z zagranicy.

- **Sytuacja prawno-podatkowa naszych rodaków pracujących za granicą jest jednak bardzo zróżnicowana. Z czego to wynika?**

- Przede wszystkim wynika to z 84 umów, dotyczących unikania podwójnego opodatkowania (UPO), zawartych przez Polskę. Są to umowy niezwykle ważne, nie tylko dla marynarzy, ale wszystkich osób pracujących za granicą, gdyż to one - wraz z odpowiednimi przepisami polskiej ustawy o podatku dochodowym od osób fizycznych (PIT) - wskazują gdzie i w jakiej wysokości należy opłacać podatek.

- **Jakie problemy mają najczęściej z tym opłacaniem pracujący za granicą marynarze?**

- Przede wszystkim są to problemy z określeniem, gdzie powstaje obowiązek podatkowy dla marynarzy. Polski marynarz ma nieograniczony obowiązek podatkowy w Polsce, gdyż ma miejsce zamieszkania na terenie RP (wynika on z art.3. ust.1 ustawy o PIT). Za osobę mającą miejsce zamieszkania na terytorium Polski uważa się taką, która ma tutaj „centrum interesów osobistych, życiowych i gospodarczych”. Niewątpliwie dotyczy to polskich marynarzy. Ale przepis ten stosuje się zawsze z uwzględnieniem umów o unikaniu podwójnego opodatkowania (UPO), które Polska zawarła. Są państwa, z którymi takich umów w ogóle nie zawarto, czy też terytoria zależne oraz zamorskie, np. Wielkiej Brytanii i Chin (samodzielny region administracyjny Hongkong), wobec których nie obowiązują, w stosunku do marynarzy zatrudnionych przez pracodawców z tych terytoriów i regionów, umowy o UPO zawarte przez Polskę z ich metropoliami, które przewidują korzystną metodę wyłączenia podatkowego z progresją. W obu tych przypadkach znajdzie, niestety, zastosowanie metoda odliczenia podatkowego, na podstawie art. 27 ust. 9 albo ust. 9a ustawy o PIT.

- **Czy ta ostatnia metoda jest rzeczywiście tak niekorzystna dla marynarzy?**

- Zastosowanie jej w praktyce oznacza: konieczność złożenia zeznania podatkowego w Polsce; obowiązek zapłaty tu podatku wg stawek 18 i 32% od łącznej sumy dochodów w Polsce i z zagranicy, bądź wyłącznie z zagranicy i możliwości odliczenia od podatku obliczonego od łącznej sumy dochodów kwoty równej podatkowi zapłaconemu za granicą.

W przypadku braku zapłaty podatku za granicą, nie będzie zatem niczego do odliczenia, a regułą jest przecież całkowite zwolnienie od podatków marynarzy-obcokrajowców, zatrudnionych w państwach EOG, których armatorzy (rejestrując statki w międzynarodowych rejestrach) korzystają z dozwolonej pomocy państwa w ramach wytycznych UE o pomocy państwa dla żegluga z 2004 r. Niewielu marynarzy jednak wie, że nawet w przypadku zastosowania wobec nich tej metody, jeżeli zatrudnieni są oni

przez pracodawcę w kraju, który nie figuruje na liście państw/terytoriów stosujących tzw. szkodliwą konkurencję podatkową, mogą skorzystać z „abolicii podatkowej” (art.27g ust. o PIT). Polega ona na zrównaniu tej metody z korzystną metodą odliczenia podatkowego z progresją w postaci ulgi stosowanej na koniec roku w zeznaniu podatkowym, której kwotę wykazuje się w PIT/0 i przenosi do zaznania PIT-36. Każdorazowo trzeba jednak sprawdzać listę „rajów podatkowych”. Notabene, z listy tej usunięto ostatnio Wyspę Man, a niedługo zostanie usunięte Jersey.

- **Są sygnały, że nowelizowane umowy o UPO pogarszają sytuację podatników, w tym naszych marynarzy.**

- Polityka, prezentowana ostatnio przez Ministerstwo Finansów, zmierza do likwidacji możliwości „podwójnego nieopodatkowania”. Ewidentnym jej przykładem są zmiany (niedotyczące jednak wynagrodzeń marynarzy) polegające na usunięciu w nowelizacjach umów o UPO z Maltą i Cyprzem klauzul *tax sparing*, co w poważnym stopniu osłabi atrakcyjność podatkową tych państw dla utrzymywania tam armatorskich spółek, także przez polskie firmy żeglugowe.

Wracając do marynarzy: swego czasu preferowano metodę wyłączenia podatkowego z progresją. Ostatnio odstępuje się od niej na rzecz metody odliczenia podatkowego, czy też wręcz metody wyłączenia opodatkowania w Polsce wynagrodzeń marynarzy.

- **Jak można określić generalne nastawienie fiskusa wobec marynarzy pracujących za granicą?**

- To generalne nastawienie niewątpliwie podyktowane jest aktualną sytuacją budżetową - chodzi o ściągnięcie jak największej podatków. Choć można tu zadać pytanie: jaka będzie cena odstąpienia przez fiskusa od, ogłaszanej swego czasu i przyjmowanej w umowach, polityki preferowania najpraktyczniejszej „metody wyłączenia podatkowego z progresją”?

- **Jakie będą tego skutki - tak dla bezpośrednio zainteresowanych, jak i budżetu państwa?**

- Skutkiem będzie nieustanna migracja - nie tylko marynarzy - do pracodawców w tych krajach, z którymi Polska ma korzystne dla nich umowy o unikaniu podwójnego opodatkowania, ale i również spółek armatorskich, które przenosić się będą do krajów pozwalających ograniczyć koszty eksploatacji i tym samym sprostać konkurencji - i przetrwać kryzys. Na czym więc fiskusowi powinno zależeć? Czy na niewielkich, *summa summarum*, podatkach, czy na kilkadziesiąt razy większych transferach pieniężnych marynarskich wynagrodzeń do kraju?

Obym był złym prorokiem, ale uważam, że w ciągu najbliższych lat marynarze zaczną zmieniać rezydencję podatkową. Oceniam, że w najbliższych 10 latach co najmniej 1-2 tysiące marynarzy przeniesie się na stałe za granicę. Oficerowie są niezwykle cenieni - przez Norwegów, jak i wszystkich innych swoich

¹ BIMCO - The Baltic and International Maritime Council

² EMSA - Europejska Agencja Bezpieczeństwa Morskiego

³ APMAR - Związek Agentów i Przedstawicieli Żeglugowych

⁴ Szacunkowe dane NBP

zagranicznych pracodawców. Na przestrzeni ostatnich lat na statkach zarejestrowanych w NOR, czyli zwykłym norweskim rejestrze, pracowało ich ok. 300. Pod koniec 2011 r. ponad stu z nich zmieniło już swoją rezydencję podatkową, przenosząc się na stałe do Norwegii, wraz z rodzinami. Po 12 latach pracy dostaną tam wysoką emeryturę. Podatki będą płacić w Norwegii, ale - mając niepracującą żonę i dzieci - mogą liczyć na ich zwrot. To jest niezwykle groźne, gdyż w ciągu nadchodzących lat każdy młody oficer, opuszczający polskie uczelnie morskie, będzie się od razu usadawiał za granicą, gdyż nie będzie mu zależało na polskiej rezydencji podatkowej.

- Jest to pesymistyczna perspektywa, zwłaszcza że mamy tu do czynienia niejaką z wypychaniem przez polskiego fiskusa wysoko wykwalifikowanych ludzi do zagranicznych systemów podatkowych.

- Tak, bo nie są one tak skomplikowane - i są konkurencyjne, jeśli chodzi o wysokość podatku, w stosunku do systemu polskiego. Przecież marynarze zawsze wpadają w najwyższą stawkę podatkową. Nawet jeśli podatek w Norwegii wynosi więcej, to możliwości odliczeń, nie tylko z tytułów rodzinnych, jest wiele.

- Czy to „majstrowanie” przez Ministerstwo Finansów przy nowo zawieranych umowach o UPO nie prowadzi wprost do ograniczania rynku pracy polskim marynarzom?

- Tak, są podejmowane próby opodatkowania polskich marynarzy wyłącznie w Polsce, jak w przypadku umowy z Luksemburgiem, albo co nastąpiło już, w konwencji z Norwegią, od 1 stycznia 2011 r. Umowa z Holandią sprawiła, że kraj ten stał się całkowicie dla polskich marynarzy nieopłacalny.

Jeśli chodzi o Norwegię, w negocjacjach jest protokół do tej konwencji, zmieniający sytuację marynarzy na statkach zarejestrowanych w NIS. Projekt protokołu powstał w wyniku zaangażowania samych premierów obu państw. Upřednio, w ogóle nie konsultowana ze społecznością morską obu państw konwencja doprowadziła do katastrofalnych skutków. Ze 120, spośród ponad 500 zarejestrowanych w NIS statków, 40 uciekło już na Maltę. Tylko część marynarzy znalazła zatrudnienie na statkach, które zmieniły banderę na maltańską. Byli to oficerowie, gdyż pozostali przeważnie pracę stracili. W 2009 r. na statkach zarejestrowanych w NIS pracowało ok. 4 tys. polskich marynarzy; w 2011 liczba ta spadła do około tysiąca. Stracili na tym polscy marynarze - i norwescy armatorzy. Gdyby nie osobiste zaangażowanie minister **Anny Wypych-Namietko** oraz prezesa ZUS, **Zbigniewa Derdziuka**, w zawarciu porozumienia ZUS/NAV - nie byłoby ich tam w ogóle.

- Takie działania polskiego fiskusa są raczej czymś wyjątkowym w Unii Europejskiej i mogą świadczyć o urzędniczej ignorancji, jeśli chodzi o możliwości sto-

Metoda wyłączenia podatkowego z progresją
Austria, Belgia, Dania, Cypr, Finlandia, Grecja, Hiszpania, Luksemburg, Malta, Niemcy, Norwegia (NOR), Szwajcaria, Szwecja, W. Brytania i Włochy.

Metoda odliczenia proporcjonalnego

Wszystkie państwa i terytoria zależne, z którymi Polska nie zawarła umów o UPO.

Wyłączne opodatkowanie w Polsce

Niderlandy, Norwegia (od 1 stycznia 2011 r. tylko wobec marynarzy na statkach NIS) oraz Luksemburg (projekt zmian umowy ze strony polskiej).

sowania różnych dopuszczalnych form pomocy dla żeglugi.

- Przede wszystkim to „majstrowanie” w UPO doprowadza do odmiennego traktowania jednych marynarzy wobec tych zatrudnionych u innych pracodawców z państw EOG, którzy korzystają ze środków pomocowych, zgodnie z wytycznymi UE.

Próby wprowadzenia wobec marynarzy wyłącznego opodatkowania w Polsce spowodują natychmiastową ich ucieczkę od pracodawców z Luksemburga, podobnie jak to miało miejsce w przypadku Niderlandów, a ostatnio Norwegii. Poza tym, jak wspominałem, prowadzić to będzie do odmiennego traktowania jednych marynarzy wobec drugih, a to może być potraktowane jako naruszenie zasady równego traktowania osób znajdujących się w porównywalnych sytuacjach. Jest to kardynalna zasada konstytucyjna, wyrażona także w traktatach Unii Europejskiej.

- Dziękuję za rozmowę.

Rozmawiał: **Maciej Borkowski**

POLSKA • CHINY • SINGAPUR • WIELKA BRYTANIA • NIEMCY • HISZPANIA • NIGERIA



FOCUSED ON SOLUTIONS

22 LATA NA RYNKU
USŁUG ŻEGLUGOWYCH

- kadry dla żeglugi i przemysłu offshore - wszystkie typy jednostek (w tym pasażerskie oraz platformy wiertnicze)
- usługi menedżerskie dla armatorów
- testy Marlins wg standardów MCA
- usługi stoczniowe 24/7 na morzu i na lądzie - nowe budowy, konwersje, remonty
- usługi żeglugowe, agencja portowa, czartering, logistyka

Inter Marine Sp. z o.o. • ul. Wolności 18 • 81-327 Gdynia • crewing@intermarinegroup.com • tel. 58 660 84 38...46 • fax. 58 661 14 05

www.intermarinegroup.com

Przewodnik po agencjach załogowych

Nazwa firmy nazwisko szefa, rok założenia	Dane teleadresowe	Statki	Rodzaje statków	Licencja	Liczba osób na burcie	Przynal. do stowarz.	Liczba statków „ITF”	Certyfikaty
A&A Shipping Company Ltd. (1999) Andrzej Stachyra	tel. 91 814 62 31 do 35 • fax: 91 812 12 02 e-mail: crewing@andyshipping.com • www.andysipping.com ul. Wielka Odrzańska 18A/1, 70-535 Szczecin	30	cont, ro-ro, cem, coasters	tak	300	nie	wszystkie	b.d.
Academy Maritime Services Ltd. (1991) Bogumił Łączyński	tel. 58 620 31 08 • fax: 58 620 97 15 e-mail: acamars@gd.pl • Al. Jana Pawła II 3, 81-345 Gdynia	40	tnk, spec, tug, OSV	tak	300	APMAR, KIGM	b.d.	ISO 9001:2008
Agencja Usługowo-Handlowa (1992) Janina Gromowska-Czaplis	tel. 58 302 94 22 • ul. Rejenta 4, 80-119 Gdańsk	55	Offshore: wiertnicze, konstrukcyjne, FPSO, DSV	tak	ok. 145	nie	nie	nie
„Agmor” - Agencja Promocji Kadr Morskich Sp. z o.o. (1995) Marek Szymankiewicz, Andrzej Pawlik	tel.: 58 661 31 55, 661 33 81 • fax: 58 620 07 64 • e-mail: info@agmor.com www.agmor.pl • pl. Kaszubski 8, 81-350 Gdynia	87	ro-ro, PCC, blk, tnk, fishery	tak	260	APMAR	n.d.	ISO 9001:2008
As-Tech Solutions s.c. (Teekay Marine Services Ltd. Sp. z o.o.) (1989) Artur Sadowski	tel. 58 660 97 31 • e-mail: crewing@as-tech.pl www.as-tech.pl • ul. Źródło Marii 6C/2, 81-573 Gdynia	30	tnk, LNG, FPSO, FSO	tak	300	APMAR	wszystkie	nie
Balteam Crewing Agency Co. Ltd. (1995) Sławomir Pietrusiewicz	Biuro Obsługi Klienta: tel. 91 812 97 40 • fax: 91 812 97 32 e-mail: helpdesk@balteam.pl • ul. Sienna 10/1, 70-542 Szczecin Delegatura w Gdyni: tel. 58 620 05 44 • ul. Waszyngtona 34/36, 81-342 Gdynia tel. 58 661 16 61 • fax: 58 661 47 43 e-mail: pl-sdc-info@bs-shipmanagement.com ul. Jana z Kolna 21, 81-354 Gdynia O/Szczecin: tel. 91 48 90 140 • fax: 91 48 90 141 e-mail: jadviga.hemperek@bs-shipmanagement.com ul. Podgorna 63, 70-205 Szczecin	Ok. 60	blk, cont, ro-ro, PCC, con-ro, mmp	tak	120	APMAR	n.d.	ISO 9001:2008
Bernhard Schulte Shipmanagement (Poland) (d. Baltic Marine Gdynia Sp. z o.o.) (1987) Paweł Bodak	tel. 91 485 32 07 • fax: 91 485 32 06 e-mail: koltan@ckmarine.com.pl • ul. Tkacka 65/2, 70-556 Szczecin	55	blk, cont, ro-ro, chem, seismić, etc.	tak	250	APMAR	45	nie
Classic Crewing Sp. z o.o. (2000) Teodor Wojciech Kossak	tel. 58 621 70 88 • fax: 58 669 92 21 e-mail: office@classiccrewng.pl • kier. biura: Agnieszka Wróblewska e-mail: awroblewska@classiccrewng.pl • ul. Żeromskiego 32, 81-369 Gdynia	100	offshore	tak	180	nie	nie	nie
C&T Marine Consultants Co., Ltd. (1989) Bogdan Cyron, Aleksandra Trzeciak	tel. 58 624 03 90 • fax: 58 624 16 06 • e-mail: office@ctmarine.com.pl ul. Graniczna 25, 81-626 Gdynia	375	cont, tnk, chem, mpp, gen. cargo, semi-cont, blk, PSV, LPG	KRAZ nr 430	ok. 400	BIMCO, APMAR	b.d.	Marlins Approved Test Center
Crew Leader Marine (2005) Aneta Borowiecka	tel. 58 660 63 26 • fax: 58 661 60 66 e-mail: office@crew-leader.pl • ul. Władysława IV 59/23, 81-384 Gdynia	78	chem, tank, cont, blk, pt	tak	ok. 200	APMAR	wszystkie	nie
Dalpol (1993) Marek Stebnicki	tel. 91 487 48 58 • tel./fax: 91 487 52 70 e-mail: dalpol@pro.onet.pl • www.dalpolcrewng.com ul. Koźmierowskiego 1A, 71-106 Szczecin	3	tnk, chem	tak	b.d.	nie	9	nie
Dohle Manning Agency (Poland) Sp. z o.o. (d. Geo-Marine Sp. z o.o.) (1991) Waldemar Perchel	tel. 58 660 60 99 • fax: 58 660 57 70 www.doehle-poland.com.pl • e-mail: office@doehle-poland.com ul. 10 Lutego 10, 81-301 Gdynia	350	blk, cont, ro-ro, tank, offshore	tak	600	APMAR	ok. 120	ISO 9001:2008
I.E.S. Marine Co. Ltd (1989) Wiktor Głodkowski	tel. 22 825 35 99 • fax: 22 875 94 73 • ul. Polna 3/210, 00-622 Warszawa	75	wszystkie	tak	200	APMAR	wszystkie	ISO 9001:2008
ECS Essberger Crewing Services Sp. z o.o. (2005)	tel. 58 785 11 47 • fax: 58 785 11 49 www.essberger.pl • e-mail: office@essberger.pl ul. Władysława IV 43, 81-395 Gdynia	24	chem	tak	ok. 60	APMAR	b.d.	b.d.
Inter Marine Sp. z o.o. (1990) Sławomir Kaliński	tel. 58 660 84 38/44 • fax: 58 661 14 05 e-mail: crewing@intermarinegroup.com • www.intermarinegroup.com ul. Wolności 18, 81-327 Gdynia	110	pax, ro-ro, cont, cem, blk z suwnicami, blk su, pax, pcc cargo, tnk, OBO, chem, gas, offshore	tak	750	PZMO, BCC, KIGM, APMAR, GZP	70	MATC, ISO 9001:2008 LRQA
Krzysztof Grono Agency s.c. (1992) Krzysztof Grono	tel. 58 620 10 30 • fax: 58 620 26 11 • e-mail: grono@grono.pl www.grono.pl • ul. Świętojańska 36/1, 81-372 Gdynia	80	cargo, blk, cont, ro-ro	tak	400	APMAR	80	b.d.

Magellan Marine Gdynia (1998) <i>Mirosław Antkiewicz</i>	e-mail: crew@magellanmarine.pl • www.magellanmarine.pl ul. Olsztynska 30 A/1, 81-312 Gdynia tel. 58 661 90 16 • fax: 58 661 90 18 e-mail: mms@mms.com.pl • www.mms.com.pl ul. Waszyngtona 34/36, 81-342 Gdynia tel. 58 669 48 80 • fax: 58 624 15 55 • e-mail: office@marlow.pl www.marlow.pl • ul. Graniczna 25, 81-626 Gdynia tel. 58 767 56 17 • e-mail: info@matrixpl.com ul. Śląska 17/313, 81-319 Gdynia tel. 58 785 38 40 do 47 • fax: 58 785 38 54 e-mail: crewing@mag.pl • www.mag.pl ul. T. Wendy 15, 81-341 Gdynia tel. 58 620 30 20 • fax: 58 620 42 11 e-mail: nicoship@wp.pl • al. Jana Pawła II 3, 81-345 Gdynia tel. 58 782 10 10 • fax: 58 782 10 50 • e-mail: olimpic@olimpic.com.pl ul. Potasowa 6, 81-154 Gdynia tel. 58 661 59 61 • fax: 58 661 89 08 pl. Kaszubski 8, 81-350 Gdynia tel. 91 431 07 70 • fax: 91 434 15 42 • e-mail: office@maritime.pl pl. Holdu Pruskiego 9, 70-550 Szczecin O/Gdynia: tel./fax: 58 621 06 52 • e-mail: polarisgdynia@maritime.pl ul. Waszyngtona 34-36, 81-342 Gdynia tel. 58 690 06 00 • fax: 58 690 06 06 • e-mail: crewing@polcrewing.com.pl www.polcrewing.com.pl • ul. Starowiejska 3/4, 81-356 Gdynia tel. 91 359 44 44 • pl. Rodła 8, 70-419 Szczecin Oddział Sopot: tel. 58 555 53 33 • ul. Halfnera 6, 81-717 Sopot tel.: 58 661 25 00, 661 25 03, 621 99 45 • fax: 58 621 95 15 e-mail: pms@polmarine.com.pl • ul. Waszyngtona 38/5, 81-342 Gdynia tel. 58 620 93 06 • fax: 58 620 17 49 e-mail: pumar@pumar.com.pl • al. Jana Pawła II 1, 81-345 Gdynia tel. 58 699 27 30 • fax: 58 699 27 33 • e-mail: sealane@sealane.pl ul. Batorego 28/32, pok. 402, 81-366 Gdynia tel. 58 520 72 72 • fax: 58 520 72 73 • e-mail: crewing@smtgdynia.pl www.smtgdynia.pl • ul. Parkowa 46, 81-727 Sopot tel. 58 324 76 65 • fax: 58 324 76 54 • e-mail: stanship@stanship.com.pl www.stanship.com.pl • ul. Dąmroki 18/10, 80-177 Gdańsk tel. 58 764 76 20 • fax: 58 764 76 21 ul. Pułaskiego 6, p. V, 81-368 Gdynia tel: 58 661 41 11, 58 731 20 50 • fax: 58 731 20 52 www.hartmann-crew.pl • info@hartmann-crew.pl ul. Sportowa 8 blok B III p., 81-300 Gdynia Oddział Szczecin: tel: 91 485 43 60 • pl. Batorego 4, p. 317 e-mail: poland.crew@vships.com • al. Jana Pawła II 9, 81-345 Gdynia tel. 58 661 76 82 • ul. Starowiejska 17/4, 81-356 Gdynia	46	cont, semi-cont, offshore	tak	100	APMAR	30	ISO 9001:2008
Marine Manning Service (d. Maritime Manpower Supply Ltd.) (1992) <i>Piotr Kościelak, Marek Rogalski</i>	tel. 58 627 63 08 • fax: 58 627 63 07 e-mail: mms@mms.com.pl • www.mms.com.pl ul. Waszyngtona 34/36, 81-342 Gdynia	100	blk, cont, chem, tnk, pw	tak	ok. 500-600	APMAR	5	ISO 9001:2008
Marlow Navigation Gdynia Ltd, Sp. z o.o. (2002) <i>Michał Wiśniewski</i>	tel. 58 669 48 80 • fax: 58 624 15 55 • e-mail: office@marlow.pl www.marlow.pl • ul. Graniczna 25, 81-626 Gdynia	zmienna	cont, gen. cargo, ro-ro, reefers, tank	tak	250	APMAR	60%	ISO 9001:2008
Matrix Ship Management Poland (d. DFM) (1993) <i>Anna Borowska-Giera</i>	tel. 58 767 56 17 • e-mail: info@matrixpl.com ul. Śląska 17/313, 81-319 Gdynia	4	ro-pax	tak	160	ITF, APMAR	wszystkie	nie
Morska Agencja Gdynia Ltd. (1951) <i>Zygmunt Śmigiełski</i> Dyr. Pionu Usług Morskich: <i>Mariusz Lenckowski</i>	tel. 58 785 38 40 do 47 • fax: 58 785 38 54 e-mail: crewing@mag.pl • www.mag.pl ul. T. Wendy 15, 81-341 Gdynia	ok. 130	blk, cargo, cont, ro-ro, tnk, chem, ferry, PCC, PC/TC	tak	600	APMAR	50	ISO 9001:2008
Nicolakis Shipping Agency Sp. z o.o. (1990) <i>Mariusz Kotlarz</i>	tel. 58 620 30 20 • fax: 58 620 42 11 e-mail: nicoship@wp.pl • al. Jana Pawła II 3, 81-345 Gdynia	3	blk, cargo	tak	b.d.	APMAR	b.d.	b.d.
P.U.H. „Olimpic” Sp. z o.o. (1989) <i>Georgios Orfanos</i>	tel. 58 782 10 10 • fax: 58 782 10 50 • e-mail: olimpic@olimpic.com.pl ul. Potasowa 6, 81-154 Gdynia	80	blk	tak	b.d.	b.d.	wszystkie	ISO 9002 BVQI
OSM Sp. z o.o. (1999) <i>Mirosław Baska</i>	tel. 58 661 59 61 • fax: 58 661 89 08 pl. Kaszubski 8, 81-350 Gdynia	b.d.	offshore					
Polaris Maritime Services Ltd. (1991) <i>Michał Czerepaniak</i>	tel. 91 431 07 70 • fax: 91 434 15 42 • e-mail: office@maritime.pl pl. Holdu Pruskiego 9, 70-550 Szczecin O/Gdynia: tel./fax: 58 621 06 52 • e-mail: polarisgdynia@maritime.pl ul. Waszyngtona 34-36, 81-342 Gdynia	98	różne - tonaż suchy	tak	1120	PZMO APMAR	wszystkie	ISO 9001:2008
POL-Crewing Sp. z o.o. (1994) <i>Janusz Sondej</i>	tel. 58 690 06 00 • fax: 58 690 06 06 • e-mail: crewing@polcrewing.com.pl www.polcrewing.com.pl • ul. Starowiejska 3/4, 81-356 Gdynia	12	gen. cargo, ro-ro, cont, blk, tnk	tak	250	KIGM	wszystkie	ISO 9001:2008
Wilhelmsen Marine Personnel Sp. z o.o. <i>Bogusław Sokółowski</i>	tel. 91 359 44 44 • pl. Rodła 8, 70-419 Szczecin Oddział Sopot: tel. 58 555 53 33 • ul. Halfnera 6, 81-717 Sopot	150	tnk, chem, ro-ro, spec, res, offshore, COB, cargo	tak	800	APMAR	154	nie
Polmarine Services Ltd (1995) <i>Ioannis Pazoukidis</i>	tel.: 58 661 25 00, 661 25 03, 621 99 45 • fax: 58 621 95 15 e-mail: pms@polmarine.com.pl • ul. Waszyngtona 38/5, 81-342 Gdynia	52	blk, tnk, reefer, cont	tak	400	APMAR	52	nie
Pumar Consulting Agency Ltd. (1990) <i>Michał Patzer, Jan Urbanowski</i>	tel. 58 620 93 06 • fax: 58 620 17 49 e-mail: pumar@pumar.com.pl • al. Jana Pawła II 1, 81-345 Gdynia	20	tnk, chem, blk	tak	ok. 100	APMAR	b.d.	ISO 9001:2000
Sea Lane Ltd (1996) <i>Marcin Leszczyński</i>	tel. 58 699 27 30 • fax: 58 699 27 33 • e-mail: sealane@sealane.pl ul. Batorego 28/32, pok. 402, 81-366 Gdynia	30	offshore, oil/chem, tnk, LNG/LPG, cargo, ro-ro, blk, cont, ferry, pax	tak	150	nie	większość	nie
SMT Sp. z o.o. (1997) <i>Ryszard Dalek</i>	tel. 58 520 72 72 • fax: 58 520 72 73 • e-mail: crewing@smtgdynia.pl www.smtgdynia.pl • ul. Parkowa 46, 81-727 Sopot	26	masowce	tak	29	nie	nie	nie
Stan Shipping Agency Ltd. Sp. z o.o. (1991) <i>Marcin Skocki</i>	tel. 58 324 76 65 • fax: 58 324 76 54 • e-mail: stanship@stanship.com.pl www.stanship.com.pl • ul. Dąmroki 18/10, 80-177 Gdańsk	30	blk, cargo, tnk, oil/chem, offshore	tak	120	APMAR	wszystkie	ISO 9001:2008 LRQA
Star Reefers Poland Sp. z o.o. (2006) <i>Cezary Blok</i>	tel. 58 764 76 20 • fax: 58 764 76 21 ul. Pułaskiego 6, p. V, 81-368 Gdynia	24	reefer	tak	500	APMAR	b.d.	ISO 9001:2008
Hartmann Crew Consultants (1999) (ex: Teamwork Gdynia + Hartmann Offshore) <i>Krzysztof Stolarczyk</i>	tel: 58 661 41 11, 58 731 20 50 • fax: 58 731 20 52 www.hartmann-crew.pl • info@hartmann-crew.pl ul. Sportowa 8 blok B III p., 81-300 Gdynia	205	LPG, tnk, blk, cargo, offshore, cont, mpp	tak	700	APMAR	197	nie
V. Ships Pl Sp. z o.o. (1990) <i>Bogdan Sokółowski</i>	tel. 58 620 95 50 • fax: 58 620 31 96 e-mail: poland.crew@vships.com • al. Jana Pawła II 9, 81-345 Gdynia	45	pax, blk, ro-ro, tnk, offshore	tak	200	APMAR, IMEC	46	ISO 9001:2008 Lloyd
Weco Marine Services	tel. 58 661 76 82 • ul. Starowiejska 17/4, 81-356 Gdynia	30	Chem, tnk, cont, pax, ro-ro, HL	tak	ok. 150	APMAR	b.d	ISO 9001:2000

LRQA - Lloyd's Register Quality Assurance; DnV CMC - Crew Manning Certificate na zgodność z wytycznymi Det Norske Veritas dla agencji załogowych. Liczba statków „ITF” - liczba statków objętych układem zbiorowym ITF; b.d. - brak danych; n.d. - nie dotyczy; Statki - liczba obsługiwanych statków; BBC - Business Centre Club, GZP - Gdański Związek Maklerów Pracodawców; PZMO - Polski Związek Maklerów Okrętowych; KIGM - Krajowa Izba Gospodarki Morskiej; IMEC - Międzynarodowy Komitet Pracodawców Morskich, MATC - Marlin's Approved Test Center. Certyfikat Uznania ośrodka szkół. barge c - barkowce; blk - masowce; cargo/pax - pasażersko-samochodowe; cem - cementowce, chem - chemiczne; COB - rudomasowce przystosowane do przewożenia kontenerów (container, oil, bulk); con-ro - pojemnikowce; cont - kontenerowce; crgo - drobnikowce i statki wielozadaniowe (multipurpose cargo vessels cargo semikontenerowce); ds tug (deep sea tugs) - holowniki oceaniczne; ferry - promy; fishery - rybactwo; FPSO (Floating Production Storage and Offloading offshore units) - jednostki wydobywczo-magazynowo-terminalowe offshore; FSO - jednostki magazynowo-terminalowe offshore; gen. cargo - drobnikowce konwencjonalne; HL (heavy-lift) - ciężarowce; LPG - gazowce LPG; mpp (multipurpose) - statki wielozadaniowe / semikontenerowce; OBO - ropo-rudo-masowce; ore c - rudowce; OSV (Offshore Supply / Support Vessels) - zaopatrzeniowce / serwisowce górnictwa morskiego; pax - statki pasażerskie; PC/TC, PCC - samochodowce, reefer - chłodniowce; res - naukowo-badawcze; ro-pax - towarowo-pasazerskie; ro-ro - statki poziołome ladowania; seismic - statki sejsmiczne; semi-cont - semikontenerowce; special, spec. - statki specjalistyczne; shuttle - shuttle tankers - zbiornikowce dowozowe; SU (self-unloading) - samorozladowcze; tnk (tanker) - zbiornikowce naftowe i produktowce; tug - drowniowce lub masowce-pakietowce; tug - holowniki; pt - produktowce; VLCC - duze zbiornikowce; pw - platformy wiertnicze



Akademia Marynarki Wojennej
ul. inż. Śmidowicza 69, 81-103 Gdynia
tel.: 58 626 27 35

Kursy kwalifikacyjne działu pokładowego

Szkolenie na poziomie zarządzania w dziale pokładowym w żegludze międzynarodowej
Szkolenie na poziomie operacyjnym w dziale pokładowym w żegludze międzynarodowej
Szkolenie na poziomie zarządzania w dziale pokładowym w żegludze przybrzeżnej
Szkolenie na poziomie operacyjnym w dziale pokładowym w żegludze przybrzeżnej
Szkolenie na dyplom szypca I klasy
Szkolenie na dyplom szypca II klasy

Kursy kwalifikacyjne działu maszynowego

Kurs kwalifikacyjny działu maszynowego - poziom operacyjny
Kurs kwalifikacyjny działu maszynowego - oficer elektroautomatyk

Kursy specjalistyczne

Szkolenie w zakresie elementarnych zasad udzielania pierwszej pomocy medycznej
Szkolenie w zakresie elementarnych zasad udzielania pierwszej pomocy medycznej - kurs uaktualniający
Szkolenie w zakresie udzielania pierwszej pomocy medycznej
Szkolenie w zakresie sprawowania opieki medycznej nad chorym
Szkolenie w zakresie sprawowania opieki medycznej nad chorym - kurs uaktualniający
Szkolenie w zakresie udzielania pierwszej pomocy medycznej
Szkolenie w zakresie sprawowania opieki medycznej nad chorym
Szkolenie w zakresie sprawowania opieki medycznej nad chorym - kurs uaktualniający
Szkolenie w zakresie indywidualnych technik ratunkowych
Szkolenie w zakresie indywidualnych technik ratunkowych - kurs uaktualniający
Szkolenie w zakresie ochrony przeciwpożarowej - stopień podstawowy
Szkolenie w zakresie ochrony przeciwpożarowej - stopień podstawowy - kurs uaktualniający
Szkolenie w zakresie ochrony przeciwpożarowej - stopień wyższy
Szkolenie w zakresie bezpieczeństwa własnego i odpowiedzialności wspólnej
Szkolenie w zakresie bezpieczeństwa własnego i odpowiedzialności wspólnej - kurs uaktualniający
Szkolenie w zakresie bezpieczeństwa
Szkolenie w zakresie bezpieczeństwa - szkolenie uaktualniające
Szkolenie w zakresie wykorzystania radaru i ARPA - poziom operacyjny
Szkolenie w zakresie wykorzystania radaru i ARPA - poziom zarządzania
Szkolenie oficera ochrony statku - SSO
Szkolenie oficera ochrony armatora - CSO
Szkolenie oficera ochrony obiektów portowych - PFSO
Szkolenie dydaktyczne dla instruktorów
Szkolenie w zakresie nautycznego dowodzenia statkiem z elementami manewrowania
Szkolenie w zakresie obsługi i wykorzystywania ECDIS
Szkolenie w zakresie współpracy ze służbami SAR
Szkolenie na świadectwo ogólne operatora GMDSS - GOC
Szkolenie na świadectwo ograniczone operatora GMDSS - ROC
Szkolenie w zakresie manewrowania statkami na symulatorze manewrowym dla kandydatów na pilotów morskich

Szkolenie podstawowe operatora VTS dla osób posiadających odpowiednie kwalifikacje morskie

Szkolenie podstawowe operatora VTS dla osób nieposiadających odpowiednich kwalifikacji morskich

Akademia Morska - Morski Ośrodek Szkoleniowy w Świnoujściu
ul. Komandorska 5, 72-600 Świnoujście
tel./fax: 91 321 72 61 lub 62

Kursy specjalistyczne

Przeszkolenie w zakresie indywidualnych technik ratunkowych (AM 1.19) - kurs podstawowy
Przeszkolenie w zakresie indywidualnych technik ratunkowych (AM 1.19) - kurs uaktualniający
Przeszkolenie w zakresie ochrony ppoż. - stopień podstawowy (AM 1.20)
Przeszkolenie w zakresie ochrony ppoż. - stopień podstawowy (AM 1.20) - kurs uaktualniający
Przeszkolenie w zakresie ochrony ppoż. - stopień wyższy (AM 2.02)
Przeszkolenie w zakresie elementarnych zasad udzielania pierwszej pomocy medycznej (AM 1.13) - kurs podstawowy
Przeszkolenie w zakresie elementarnych zasad udzielania pierwszej pomocy medycznej (AM 1.13) - kurs uaktualniający
Przeszkolenie w zakresie udzielania pierwszej pomocy medycznej (AM 1.14)
Przeszkolenie w zakresie sprawowania opieki medycznej nad chorym (AM 1.15)
Przeszkolenie w zakresie sprawowania opieki medycznej nad chorym (AM 1.15) - kurs uaktualniający
Przeszkolenie w zakresie bezpieczeństwa własnego i odpowiedzialności wspólnej (AM 1.21) - kurs podstawowy
Ratownik morski
Przeszkolenie w zakresie bezpieczeństwa własnego i odpowiedzialności wspólnej (AM 1.21) - kurs uaktualniający
Eksploatacja zbiornikowców do przewozu produktów naftowych - stopnia podstawowego i wyższego
Eksploatacja zbiornikowców do przewozu chemikaliów - stopnia podstawowego i wyższego
Eksploatacja zbiornikowców do przewozu gazów skroplonych - stopnia podstawowego i wyższego
Szkolenie na statki pasażerskie i ro-ro
Transport materiałów niebezpiecznych - HAZMAT
Język angielski dla marynarzy

Kursy kwalifikacyjne działu pokładowego

Kurs kwalifikacyjny działu pokładowego - marynarz wachtowy i starszy marynarz
Kurs kwalifikacyjny działu pokładowego - poziom operacyjny (żegluga międzyn. i przybrzeżna)
Kurs kwalifikacyjny działu pokładowego - poziom zarządzania (żegluga międzyn. i przybrzeżna)
Kurs kwalifikacyjny szypca I i II klasy
Monter kadłubów okrętowych - książeczka spawacza elektrycznego, świadectwo „cięcie gazowe metali”

Kursy kwalifikacyjne działu maszynowego

Kurs kwalifikacyjny działu maszynowego - poziom pomocniczy (motorzysta wachtowy)
Kurs kwalifikacyjny działu maszynowego - poziom operacyjny
Kurs kwalifikacyjny działu maszynowego - poziom zarządzania
Przeszkolenie w zakresie obsługi silników spalinowych o mocy do 200 kW

Kursy inne

BHP i ppoż.
Przeszkolenie w zakresie udzielania pomocy przedlekarskiej
Kasjer walutowy
Cumownik portowy
Kierownik wycieczek szkolnych
Wychowawca placówek wypoczynku dla dzieci i młodzieży

Akademia Morska - Ośrodek Szkoleniowy Ratownictwa Morskiego
ul. Ludowa 7/8, 71-700 Szczecin
tel.: 91 428 17 65

Indywidualne techniki ratunkowe
ITR - odnowienie
Podstawowy ochrony ppoż.
Podstawowy ochrony ppoż. - odnowienie
Wyższy ochrony ppoż.
Medyczny podstawowy IMO 1.13
Medyczny podstawowy IMO 1.13 - odnowienie
Medyczny wyższy IMO 1.14
Opieki Medycznej IMO 1.15
Opieki Medycznej IMO 1.15 - odnowienie
Bezpieczeństwo własne i odpowiedzialność wspólna
Bezpieczeństwo własne i odpowiedzialność wspólna - odnowienie
Eksploatacja tankowców, chemikaliowców i gazowców - podstawowy
Eksploatacja tankowców - wyższy
Eksploatacja chemikaliowców - wyższy
Ratownik morski
Starszy ratownik morski
Zintegrowane szkolenie na statki ro-ro
Zintegrowane szkolenie na statki inne niż ro-ro
Oficer ochrony statku
Grupy ochrony statku
Oficer ochrony obiektów portowych
Oficer ochrony armatora
Statkowy Oficer BHP (*Shipboard Safety Officer*)
Risk Assessment
Ekspert ADN
Sternik łodzi zrzutowej
Cumownik
Szkolenie z udzielania pierwszej pomocy medycznej
Szkolenie BHP okresowe
Sternik motorowodny
Starszy sternik motorowodny
Inert Gas
Crude Oil Washing

Akademia Morska - Studium Doskonalenia Kadr Oficerskich
ul. Waty Chrobrego 1-2, 70-500 Szczecin
Dział maszynowy tel.: 91 48 09 715,
Dział pokładowy tel.: 91 48 09 716,
Kursy specjalistyczne tel.: 91 48 09 717,
Szkolenia LNG tel.: 91 48 09 477,
fax: 91 480 94 89,
e-mail: sdko@am.szczecin.pl

Kursy specjalistyczne

Obserwator radar/ARPA - poziom operacyjny
Obserwator radar/ARPA - poziom zarządzania
ISM / ISPS Code

GMDSS - ROC
GMDSS - short range
EDCIS - kurs modelowy i przeszkolenie
Operator UKF
Transport materiałów niebezpiecznych - HAZMAT
Przeszkolenie w zakresie nautycznego dowodzenia statkiem - BTM / BRM
Manewrowanie na symulatorze manewrowym
Obserwator radarowy żegluga śródlądowej
Kursy eksploatacji obiektów do produkcji, transportu i magazynowania skroplonych paliw gazowych
Kursy przygotowawcze do inspekcji statku z użyciem symulatora inspekcji DNV
Kurs dokształcający dla żeglarzy z wykorzystaniem nowoczesnych symulatorów
Obsługa przenośników taśmowych
Obsługa drzwigów statkowych - podstawowy
Sterowanie dla starszych marynarzy
DP operator <i>Basic i Advanced</i>
Kurs dla żeglarzy z użyciem symulatorów nawigacyjnych i manewrowych
Kursy kwalifikacyjne
Kapitana ż.w.
Poziom zarządzania (dział pokładowy)
Poziom zarządzania dla absolwentów AM (dział pokładowy)
Poziom operacyjny (dział pokładowy)
Starszy oficer mechanik
Poziom zarządzania (dział maszynowy)
Poziom zarządzania dla absolwentów AM (dział maszynowy)
Poziom operacyjny (dział maszynowy)
Oficera elektroautomatyka okrętowego
Szyper klasy I i II
Kapitan żegluga śródlądowej
Dydaktyczny dla instruktorów na certyfikaty IMO

Bernhard Schulte Shipmanagement (Poland)

ul. Jana z Kolna 27, 81-354 Gdynia
tel.: 58 661 16 61

Symulator ładunkowy gazowca LPG i LNG
Eksploatacja gazowców - st. wyższego
Podręczny sprzęt do detekcji gazu - kurs obsługi i remontów
Analiza przyczyn źródłowych
Oficer ochrony statku (<i>Ship Security Officer</i>)
Morskie Zarządzanie Zasobami (<i>Maritime Resource Management</i>)

Fundacja Bezpieczeństwa Żegluga i Ochrony Środowiska

ul. Chrzanowskiego 36, 80-278 Gdańsk
tel.: 58 341 59 19
Centrum Szkoleniowe w Kamionce k./Itawy
tel.: 89 648 74 90

Kurs manewrowania dużymi statkami i statkami o nietypowych cechach manewrowych - poziom podstawowy
Kurs manewrowania dużymi statkami i statkami o nietypowych cechach manewrowych - poziom zaawansowany
Kurs manewrowania statkami typu LCC i VLCC
Kurs manewrowania kontenerowcami i jednostkami typu ro-ro
Kurs manewrowania statkami dwuśrubowymi

Kurs manewrowania statkami LNG
Specjalistyczny kurs <i>off-shore manoeuvring</i>
Kurs manewrowania statkiem wyposażonym w azypody
Kurs współpracy statku z holownikiem
Kurs manewrowania dużymi masowcami
Kurs manewrowania w sytuacjach awaryjnych (<i>Emergency Ship Handling</i>)

Bałtycka Akademia Umiejętności s.c.

ul. Marynarski Polskiej 15
80-557 Gdańsk
tel.: 58 343 77 22

Ekspedytorów, gospodarzy statków i dysponentów przeładunkowo-składowych
Kandydatów na brygadzystów przeładunkowych „Mistrz DOKER”
Cumowników i starszych cumowników, Lukowych, hakowych, chwytakowych
Operatorów wózków jezdniowych
Operatorów żurawi pływających
Operatorów żurawi statkowych
Operatorów i konserwatorów wozów podsiębiernych, czołowo widłowych
Operatorów suwnic kontenerowych
Operatorów pomostu uchylnego i ruchomego z zespołami napędowymi w przystaniach promowych
Ocena stanu technicznego kontenerów
Sztutowanie i mocowanie ładunków w kontenerach
Przeładunek materiałów niebezpiecznych
Operatorów radiooperatorów VHF i SRC
Marynarzy i starszych marynarzy, szyprów
Bezpieczeństwa własnego i odpowiedzialności wspólnej
Elementarny i wyższy w zakresie udzielania pierwszej pomocy medycznej
Czytanie rysunku izometrycznego i technicznego

Ośrodek Szkolenia Zawodowego Gospodarki Morskiej w Szczecinie

pl. Batorego 4, 70-207 Szczecin
tel.: 91 431 81 81
Kołobrzeg - tel.: 94 351 77 70
Ustka - tel.: 59 814 97 13
www.kursymorskie.pl

Indywidualne techniki ratunkowe - ITR (Szczecin, Kołobrzeg, Ustka)
Bezpieczeństwo własne i odpowiedzialność wspólna (Szczecin, Kołobrzeg, Ustka)
Ochrona ppoż. stopnia podstawowego (Szczecin, Kołobrzeg, Ustka)
Ochrona ppoż. stopnia wyższego (Szczecin, Kołobrzeg, Ustka)
Podstawowy eksploatacji zbiornikowców (Szczecin, Ustka)
Elementarna pomoc medyczna (Szczecin, Kołobrzeg, Ustka)
Pierwsza pomoc medyczna - wyższy (Szczecin, Kołobrzeg, Ustka)
Opieka medyczna nad chorym - <i>Medical Care</i> (Szczecin, Kołobrzeg)
Przeszkolenie w zakresie bezpieczeństwa (Szczecin, Kołobrzeg, Ustka)
Przeszkolenie w zakresie przewozu ładunków niebezpiecznych (Szczecin, Kołobrzeg)
Ratownik morski (Szczecin, Kołobrzeg, Ustka)
Starszy marynarz / marynarz wachtowy (Szczecin, Kołobrzeg)
Motorzysta wachtowy (Szczecin)

Szkolenie dydaktyczne dla instruktorów 6.09 (Kołobrzeg, Ustka)
ECDIS - obsługa i wykorzystanie /mapy elektroniczne - symulator/ (Szczecin)
Wykorzystanie Radaru i ARPA /symulator/ (Szczecin)
GMDSS - GOC, ROC /symulator/ (Szczecin)
Operator łączności bliskiego zasięgu - SRC (Szczecin, Kołobrzeg, Ustka)
Operator radiotelefonista VHF (Szczecin, Kołobrzeg, Ustka)
Szyper klasy I i II Rybołówstwa Morskiego (Kołobrzeg)
Kursy bezpieczeństwa na statki ro-ro (Kołobrzeg, Ustka)
Kurs oficera ochrony statku - SSO
Kurs dla statkowych grup ochrony

Ośrodek Szkolenia Ratowniczego Fundacji Rozwoju Akademii Morskiej

al. Jana Pawła II 5, 81-345 Gdynia
tel.: 58 620 38 59
e-mail: osr@frwsm.com.pl

Kurs Zintegrowany (medyczny, ITR, bezpieczeństwo własne i odpowiedzialność wspólna, ppoż.)
Kurs Zintegrowany (medyczny, ITR, bezpieczeństwo własne i odpowiedzialność wspólna, ppoż.) - odnowienie
Indywidualne techniki ratunkowe
Indywidualne techniki ratunkowe - odnowienie
Bezpieczeństwo i odpowiedzialność wspólna - odnowienie
Medyczne: elementarny, podstawowy
Udzielanie pomocy medycznej
Ratownik morski

Ośrodek Szkolenia Zawodowego Gospodarki Morskiej w Gdyni

ul. Węglowa 11, 81-341 Gdynia
tel.: 58 620 41 65

Dział maszynowy

Starszego oficera mechanika okrętowego
Oficera mechanika okrętowego II klasy
Oficera mechanika wachtowego
Motorzysty

Dział pokładowy

Starszego oficera pokładowego
Oficera wachtowego - pokład
Oficera wachtowego żegluga przybrzeżnej
Starszych marynarzy, marynarzy wachtowych
Szypra I i II klasy rybołówstwa morskiego i żegluga krajowej
Kapitana żegluga bałtyckiej
Kapitana żegluga wielkiej

Inne kursy specjalistyczne

Obsługa urządzeń radarowych i ARPA
ISM Code
HAZMAT
Oficera bezpieczeństwa statku SSO
GMDSS - obsługa radiotelefonu VHS
SROC - operator łączności bliskiego zasięgu
Nurków zawodowych i kierowników robót podwodnych
Ochrony ppoż. st. podstaw. / wyższego
Medyczny stopnia podstawowego
Medyczny stopnia wyższego

Opieki medycznej (*Medical Care*)

Bezpieczeństwa własnego i odpowiedzialności wspólnej

Kurs w zakresie bezpieczeństwa, kierowania tłumem, bezpieczeństwa pasażerów dla personelu zajmującego się bezpośrednią obsługą pasażerów w pomieszczeniach pasażerskich na statku pasażerskim ro-ro i innych niż ro-ro

Kurs dowodzenia w sytuacjach kryzysowych, o zachowaniach ludzkich, bezpieczeństwie pasażerów i ładunku oraz szczelności kadłuba na statku pasażerskim ro-ro i innych niż ro-ro

Kurs indywidualnych technik ratunkowych

Kurs na zbiornikowiec do przewozu produktów naftowych, chemikaliów i gazów skroplonych stopień podstawowy

Polcarga International Sp. z o.o.

Biurowo w Kołobrzegu
Ośrodek Szkolenia Morskiego
ul. Morska 2, 78-100 Kołobrzeg
tel./fax: 94 352 31 89

Indywidualne techniki ratunkowe uaktualnienie

Bezpieczeństwa osobistego i odpowiedzialności społecznej uaktualnienie

Ppoż. - st. podst.

Ppoż. - uaktualnienie

Ppoż. - wyższy

Medyczny - st. podstawowy, uaktualnienie

Pierwsza pomoc medyczna - st. wyższy

Ratownik morski - przygotowanie do egzaminu

HAZMAT

Medical care

Bezpieczeństwa, kierowania tłumem i bezpieczeństwa pasażerów na statku ro-ro

Bezpieczeństwa, kierowania tłumem i bezpieczeństwa pasażerów na statku innym niż ro-ro

BHP dla kadry kierowniczej - pracowników morskich

BHP dla kadry kierowniczej i personelu - pracownicy lądowi

Studium Doskonalenia Kadr

Akademii Morskiej w Gdyni
ul. Morska 83, 81-222 Gdynia
tel.: 58 620 52 78, fax: 58 621 02 11

Kursy kwalifikacyjne

Oficera wachtowego

Starszego oficera

Starszego oficera - dla absolwentów wydz. naw.

Kapitana żegluga wielkiej

Oficera mechanika wachtowego

Drugiego oficera mechanika - dla absolwentów wydz. mech.

Starszego oficera mechanika

Oficera elektroautomatyka okrętowego

Kursy specjalistyczne

Wykorzystania radaru i ARPA

- poziom operacyjny

Wykorzystania radaru i ARPA

- poziom zarządzania

Bezpieczeństwa własnego i odpowiedzialności wspólnej

ECDIS

Planowania podróży

Nautycznego dowodzenia statkiem oraz *Bridge Team Management*

Kodeks bezpiecznego zarządzania statkiem

i zapobiegania zanieczyszczeniom (ISM Code)

Operatora systemu VTS

Przewozu ładunków niebezpiecznych (HAZMAT)

Manewrowania dużymi statkami i statkami o nietypowych charakterystykach manewrowych

Kurs wg Międzynarodowego Kodeksu Ochrony

Statków i Obiektów Portowych - ISPS

- oficera ochrony statku (SSO)

- oficera ochrony obiektu portowego (PSSO)

- oficera ochrony armatora (CSO)

Podstaw. kurs dynamicznego pozycjonowania

statku

Zaawansowany kurs dynamicznego

pozycjonowania statku

Przeciwpowarowe

Przeszkolenia w zakresie ochrony ppoż.

- st. podstawowy

w zakresie ochrony ppoż. - st. wyższy

Medyczne

Elementarnych zasad udzielania pierwszej pomocy medycznej

Sprawowania opieki medycznej nad chorym

Udzielania pierwszej pomocy medycznej

Statki ro-ro

Bezpieczeństwa pasażerów i ładunku oraz szczelności kadłuba na statku pasażerskim ro-ro

Dowodzenia w sytuacjach kryzysowych i o zachowaniach ludzkich na statku pasaż. ro-ro

Kierowania tłumem na statku pasaż. ro-ro

Opieki nad pasażerami w pomieszczeniach

hotelowych na statku pasażerskim ro-ro

Przeszkolenie podstawowe na statku

pasażerskim ro-ro

Statki inne niż ro-ro

Bezpieczeństwa pasażerów na statku

pasażerskim innym niż ro-ro

Dowodzenia w sytuacjach kryzysowych i o zachowaniach ludzkich na statkach

pasażerskich innych niż ro-ro

Kierowania tłumem na statku pasażerskim innym

niż statek pasażerski ro-ro

Opieki nad pasażerami w pomieszczeniach

hotelowych na statku pasaż. innym niż ro-ro

Przeszkolenia zapoznawczego na statku

pasażerskim innym niż statek pasażerski ro-ro

Zbiornikowce: kursy podstawowe

Przeszkolenia specjalistycznego na

chemikaliowiec

Przeszkolenia specjalistycznego na

zbiornikowiec do przewozu gazów skropl.

Przeszkolenia specjalistycznego na

zbiornikowiec do przewozu prod. naftowych

Zbiornikowce: kursy wyższe

Przeszkolenia specjalistycznego

na chemikaliowiec - st. wyższy

Przeszkolenia specjalistycznego

na produktowiec - st. wyższy

Przeszkolenia specjalistycznego na

zbiornikowiec do przewozu gazów skropl.

- st. wyższy

Pozostałe kursy specjalistyczne

Dowodzenia siłownią okrętową

Współdziałania kierownictwa statków

pasażerskich ze służbami SAR

Podstawowych technik spawania gazowego,

elektrycznego i cięcia elektrycznego

Wysokich napięć

Chłodnictwa dla mechaników

Bezpieczeństwa i testowania atmosfery w przestrzeniach zamkniętych

Eksploatacji systemu gazu obojętnego

Mycia ropą

Simulatora radarowego

Dydaktyczne dla instruktorów szkoleń na certyfikaty IMO

Dydaktyczne dla instruktorów szkoleń na certyfikaty IMO - kurs skrócony

Ośrodek Kształcenia Morskiego

przy OR TWP w Szczecinie

ul. Potulicka 16, 70-952 Szczecin

tel.: 91 448 00 21

tel./fax: 91 448 91 05

tel.: 601 74 28 33

okm@twp.szczecin.pl

www.okm.twp.szczecin.pl

Kurs bezpieczeństwa własnego i odpowiedzialności wspólnej

Kurs elementarnej pomocy medycznej

Kurs opieki medycznej na statku

Kurs pierwszej pomocy medycznej

Przewóz ładunków niebezpiecznych - HAZMAT

Kurs oficera ochrony statku - SSO

Kurs członków ochrony statku - SST

Kurs obsługi żuraw pokładowych bomowych i wysięgnikowych

Szkolenie w zakresie bezpiecznego usuwania wyrobów zawierających azbest na statku

Szkoła Morska w Gdyni Sp. z o.o.

ul. Hryniewieckiego 10, 81-340 Gdynia

tel.: 58 621 75 41

tel./fax: 58 661 26 55

Kursy kwalifikacyjne**Dział pokładowy w żegludze międzynarodowej**

Poziom pomocniczy (marynarz wachtowy)

Poziom pomocniczy (starszy marynarz)

Poziom operacyjny (oficer wachtowy)

Poziom zarządzania (starszy oficer)

dla szkółących się metodą kursową

Poziom zarządzania (starszy oficer) dla absolwentów szkół morskich kształcących się na poziomie zarządzania

Kapitan żegluga wielkiej na statkach

o pojemności brutto 3000 i powyżej

Dział pokładowy w żegludze krajowej

Szyper I klasy żegluga krajowej

Szyper II klasy żegluga krajowej

Dział pokładowy w żegludze przybrzeżnej

Poziom operacyjny

Poziom zarządzania

Kwalifikacje zawodowe w rybołówstwie morskim

Szyper I klasy rybołówstwa morskiego

Szyper II klasy rybołówstwa morskiego

Świadectwo dla starszego rybaka rybołówstwa

morskiego uprawniające do pełnienia wachty

morskiej

Dział maszynowy

Poziom pomocniczy (motorzysta wachtowy)

Obsługa silników spalinowych o mocy do 200 kW

Oficer mechanik na statkach o mocy maszyn do

1100 kW

Poziom operacyjny (oficer mechanik wachtowy)



Poziom zarządzania (II mechanik) dla szkolących się metodą kursową
Poziom zarządzania (II mechanik) dla absolwentów szkół morskich kształcących się na poziomie zarządzania
Starszy mechanik na statkach o mocy maszyn 3000 kW i powyżej
Kursy specjalistyczne
Test kompetencyjny CES 4.1
ITR
ITR - odnowienie
Ratownik
Starszy Ratownik (szybkie łodzie ratunkowe)
Bezpieczeństwo własne i odpowiedzialność wspólna
Bezpieczeństwo własne i odpowiedzialność wspólna - kurs uaktualniający
Elementarne zasady udzielania pomocy medycznej
Elementarne zasady udzielania pomocy medycznej - kurs uaktualniający
Udzielanie pierwszej pomocy medycznej
Sprawowanie opieki medycznej nad chorym
Sprawowanie opieki medycznej nad chorym - kurs uaktualniający
Ppoż. podstawowy
Ppoż. podstawowy - kurs uaktualniający
Ppoż. wyższy
Budowa i obsługa gaśnic
Ochrona przed wybuchami (<i>Explosion Protection</i>)
Eksploatacja zbiornikowców do przewozu produktów naftowych, chemikaliów i gazów skroplonych - stopień podstawowy
Eksploatacja zbiornikowców do przewozu produktów naftowych - stopień wyższy
Eksploatacja zbiornikowców do przewozu chemikaliów - stopień wyższy
Eksploatacja zbiornikowców do przewozu gazów skroplonych - stopień wyższy
Przewóz ładunków niebezpiecznych (HAZMAT)
Znajomość przepisów IATA dotyczących transportu ładunków niebezpiecznych
Znajomość przepisów IATA dotyczących transportu ładunków niebezpiecznych (<i>Pack/Accept</i>)
Mycie zbiorników ropą i system gazu obojętnego (kurs na symulatorze ładunkowym)
Operacje ładunkowe i balastowe na zbiornikowcu do przewozu ropy naftowej i jej produktów (kurs z użyciem symulatora ładunkowego) (IMO 2.06)
Operacje ładunkowe i balastowe na zbiornikowcu do przewozu chemikaliów (kurs z użyciem symulatora ładunkowego)
Operacje ładunkowe i balastowe na zbiornikowcu do przewozu gazów skroplonych (kurs z użyciem symulatora ładunkowego)
Gospodarka wodami balastowymi (<i>Ballast water management</i>) - kurs z użyciem symulatora ładunkowego
Zapobieganie rozlewom olejowym (<i>Oil pollution awareness</i>)
Praca w atmosferze H ₂ S
Kurs wejścia do przestrzeni zamkniętych
Kurs ratowania z przestrzeni zamkniętych
Kontrola emisji lotnych związków organicznych (<i>VOC emission control</i>)
Obsługa pomp FRAMO
Dowodzenie w sytuacjach kryzysowych, zachowania ludzkie, bezpieczeństwo pasażerów i ładunku na statku pasażerskim ro-ro

Dowodzenie w sytuacjach kryzysowych, zachowania ludzkie, bezpieczeństwo pasażerów i ładunku na statku pasażerskim innym niż ro-ro
Kierowanie tłumem i opieka nad pasażerami na statku pasażerskim ro-ro
Kierowanie tłumem i opieka nad pasażerami na statku pasażerskim innym niż ro-ro
Dowodzenie wachtą nawigacyjną (<i>Bridge Team / Resource Management</i>)
Podstawy dowodzenia wachtą nawigacyjną z elementami manewrowania (IMO 1.22)
Dowodzenie mostkiem / siłownią okrętową (<i>Bridge / Engine Room Team Management</i>)
Dowodzenie wachtą maszynową (<i>Engine Room Team / Resource Management</i>)
Simulator siłowni okrętowych (zgodne z kursem modelowym IMO 2.07)
Szkolenie w zakresie obsługi siłowni o napędzie innym niż tłokowy silnik spalinowy
Kurs wysokich napięć (do 24 kV) dla załogi maszynowej (<i>High Voltage (up to 24 kV) safety course to ship's engineers personel</i>)
Oszczędzanie energii (<i>Energy Conservation</i>)
Ochrona przed korozją
Planowanie remontów
Kurs manewrowania w cieśninach tureckich (<i>Bosfor & Dardanelles</i>)
Wykorzystanie radaru i ARPA na poziomie operacyjnym
Wykorzystanie radaru i ARPA na poziomie zarządzania
Kooperacja SAR
Mapa elektroniczna ECDIS
Zapoznanie z AIS (<i>Automatic Identification System</i>) - kurs z użyciem symulatora mostka nawigacyjnego
Manewrowanie dużymi statkami i statkami o nietypowych charakterystykach manewrowych (<i>Ship Handling</i>)
Żegluga w lodach (kurs z użyciem symulatora mostka nawigacyjnego)
Kurs manewrowania jako sternik manewrowy
Kurs cumowania statku do statku w ruchu
Oficer ochrony statku morskiego (<i>Ship Security Officer</i>)
Ochrona statku przed zagrożeniami (<i>Shore Based Ship Security Team</i>)
Oficer ochrony armatora (<i>Company Security Officer</i>)
Oficer ochrony obiektów portowych (<i>Port Facilities Security Officer</i>)
Znajomość kodu ISM
Znajomość OPA 90 (<i>Oil Pollution Act 90</i>)
Oficer bezpieczeństwa (<i>Shipboard Safety Officer</i>)
Dochodzenie powypadkowe i minimalizacja ryzyka niebezpieczeństwa (<i>Incident Investigation & Maritime Risk Management</i>)
Ocena i minimalizacja ryzyka (<i>Risk Assessment and Management</i>)
Kurs postępowania w sytuacjach standardowych i awaryjnych (<i>Operational and Emergency Procedures Training</i>)
Wewnętrzny audytor zarządzania systemem bezpieczeństwa i jakości (<i>Safety & Quality Management System Internal Auditor</i>)
Inspekcje (<i>Vetting inspections</i>)
Zarządzanie organizacją pracy
Komercyjne aspekty eksploatacji statku (CASO)
Zarządzanie ochroną środowiska (<i>Environmental Management Training</i>)

Bezpieczeństwo żywienia, poziom 2 (HACCP)
Znajomość przepisów MARPOL
System zarządzania bezpieczeństwem
Ewakuacja z zatopionego śmigłowca - HUET
Oficer kierujący lądowaniem helikoptera (<i>Helicopter Landing Officer</i>) (HLO)
Asystent oficera kierującego lądowaniem helikoptera (<i>Helideck Assistant</i>) (HDA)
Podstawowe szkolenie z zakresu bezpieczeństwa w morskim przemyśle wydobywczym (BOSIET)
Podstawowe szkolenie z zakresu bezpieczeństwa w morskim przemyśle wydobywczym (BOSIET) Region Brazylii
Kurs obsługi dźwigów na instalacjach morskiego przemysłu wydobywczego
Pierwsza pomoc na instalacjach morskiego przemysłu wydobywczego
Tankowanie helikoptera
Ochrona p-poż helikoptera
Samoratownie i Przetrwanie w wodzie
Świadectwo ogólne operatora GMDSS (GOC)
Świadectwo ograniczone operatora GMDSS (ROC)
Świadectwo operatora łączności dalekiego zasięgu (LRC)
Świadectwo operatora łączności bliskiego zasięgu (SRC)
Przygotowanie do egzaminu na odnowienie świadectwa GOC GMDSS
Świadectwo operatora radiotelefonisty VHF (UKF)
Szkolenie dydaktyczne dla instruktorów
Kursy żeglarskie
Megayacht Crew Course
Yacht Rating Certificate for Deckhands < 3000 gt
Master of Yachts 200 Tons Mate (COASTAL) (Sail)
Master of Yachts 200 Tons Mate (COASTAL) (Power)
Master of Yachts 200 Tons Limited (<i>Offshore</i>) THEORY
Master of Yachts 200 Tons Limited (<i>Offshore</i>) PRACTICAL (Sail)
Master of Yachts 200 Tons Limited (<i>Offshore</i>) PRACTICAL (Power)
Master of Yachts 200 Tons Unlimited (OCEAN)
Kursy nurkowania
Młodzieżowy pletwonurek - „pletwa 1“
Młodzieżowy pletwonurek - „pletwa 2“
Pletwonurek - „Basic diver“
Pletwonurek IDA/CMAS „Open water diver“ (OWD)
Pletwonurek IDA/CMAS „Master scuba diver“ (MSD)
Pletwonurek IDA / CMAS „Chief scuba diver“ (CSD)
Ratownictwo pletwonurkowe
Orientacja podwodna na kompas
Przewodnik grupy
Nurkowanie nocne
Nurkowanie na wrakach
Nurkowanie pod lodem
Nurkowanie w suchych skafandrach
Nurkowanie głębokie (40 m)
Nurkowanie w jeziorach górskich
Nurkowanie w warunkach silnego prądu
Nurkowanie w jaskiniach
Nurkowanie z mieszaniną nitrox (system otwarty)
Fotografia podwodna



HARTMANN CREW CONSULTANTS



Gdynia 81-300, ul. Sportowa 8
(Sanipor blok B III piętro)
tel.: +48 58 661 41 11
www.hartmann-crew.pl

OUR VACANCIES - YOUR POSSIBILITIES

Policealna,
2,5-letnia
Szkola Morska
kształcąca
w zawodach:

- oficer nawigator
statku morskiego,
- oficer mechanik
statku morskiego.



SZKOŁA MORSKA W GDYNI

Kursy kwalifikacyjne dla działu
pokładowego i maszynowego
na poziomy zarządzania i operacyjny

Kursy specjalistyczne wymagane konwencją
STCW 78/95 i przepisami krajowymi

Kursy i szkolenia na zlecenie,
według programów uzgodnionych ze zleceniodawcą

Szkolenie żeglarzy zawodowych

Nauka nurkowania (system IDA/CMAS)

Kursy offshore

www.morska.edu.pl ul. Hryniewickiego 10, 81-340 Gdynia
tel./fax: (58) 621 75 41, 661 26 55; szkola@morska.edu.pl



POLARIS MARITIME SERVICES Ltd.



PLAC HOŁDU PRUSKIEGO 9
70-550 SZCZECIN

tel. +48914310770, 4332901, fax: +48914341542
polaris@maritime.pl, office@maritime.pl

ul. Waszyngtona 34-36, 81-342 Gdynia
tel./fax: +48586210652
e-mail: polarisgdynia@maritime.pl

- posiadamy Licencję Agencji Pośrednictwa Pracy wydaną przez Zachodniopomorski Urząd Marszałkowski w Szczecinie
- kontrakty oraz umowy cywilnoprawne podpisywane są w naszym biurze
- stosujemy umowy na warunkach ITF lub równorzędne
- współpracujemy ze znanymi na rynku armatorami
- od 1996 r. posiadamy system zarządzania jakością ISO, obecnie ISO 9001:2008, MLC2006