



Biuletyn Morski



Kwartalnik Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ Solidarność

NR 3 (89) III KWARTAŁ 2018

ISSN 1426-1006

SĄ NAS

MILIOOOOOOOOOOOOOOOOOOOOOOOOOOOOONY PRACOWNIKÓW.

MOŻEMY ZDZIAŁAĆ WSZYSTKO.



44 Kongres

Międzynarodowej Federacji Transportowców (ITF)

odbył się w dniach 14-20 października 2018 roku

w Singapurze.





Od Redakcji

W tej wyjątkowej jesiennej aurze, przekazujemy do Państwa rąk kolejne wydanie Biuletynu Morskiego.

W tym jesiennym klimacie który skłania do refleksji, zrelacjonujemy Państwu fakt uczestniczenia Redakcji Biuletynu w konferencji prasowej, dotyczącej zapomnianego jachtu Polonez, która została zorganizowana przez pasjonatów żeglarstwa i przy udziale Kapitana Krzysztofa Baranowskiego, Kapitana Bruno Salcewicza i Kapitana Filipa Gruszczyńskiego oraz twórców dokumentalnego filmu o tej utytułowanej, polskiej jednostce.

Ponadto polecamy uwadze i zapraszamy do przeczytania w naszym kwartalniku:

- O zakresie działalności Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ Solidarność, afiliowanej w ITF i ETF.
- O działalności ITF i braku tolerancji na zaniżanie płac marynarzy.
- O Kongresie ITF, który odbył się w dniach 14 – 20 października 2018 r. w Singapurze
- O zmianie na stanowisku Szefa Seafarers Trust ITF.
- O najnowszych działaniach Europejskiej Federacji Transportowców.
- W stałym cyklu porad dla marynarzy rozpoczynamy temat malarii, próbujemy odpowiedzieć na pytanie, czy istnieje nadzór nad lekami ordynowanymi marynarzom na malarię.
- Informujemy o procedurze składania skarg przez marynarzy w oparciu o zasady przewidziane w Konwencji MLC.
- O historii powstania Międzynarodowej Federacji Transportowców.
- Umieściliśmy jak zawsze zaktualizowaną listę wszystkich Inspektorów ITF na świecie, do których w każdej chwili można się zwrócić o pomoc w razie kłopotów na burcie, warto powołać się na fakt przynależności do związku afiliowanego w ITF. Zabierz ją koniecznie ze sobą na statek.

SPIS TREŚCI

Z działalności Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ Solidarność ...3

Z działalności ITF - Międzynarodowej Federacji Transportowców8

Z działalności ETF – Europejskiej Federacji Transportowców10

Porady i informacje dla marynarzy14

Z działalności Organizacji Międzyzakładowej NSZZ „Solidarność” Marynarzy i Rybaków w Gdyni 20

Z działalności Organizacji Marynarzy Kontraktowych 21

Historia 23

Krzyżówka 26

Wydawca

Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”

Adres redakcji

71-604 Szczecin, ul. Szarotki 8,
tel. (91) 422-33-11 fax (91) 422-29-00,
e-mail: biuro@nms.org.pl,
www.solidarnosc.nms.org.pl

Rękopisów nie zamówionych redakcja nie zwraca, za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada.

Druk

Drukarnia MISIURO Gdańsk-Brzeźno,
ul. Gdańska 29 tel./fax 58 342 89 37
58 342 26 18
e-mail: biuro@misiuro.pl www.misiuro.pl

Oddano do druku: 31 października 2018 r.

Zdjęcie na okładce:

Grafika z 44. Kongresu ITF

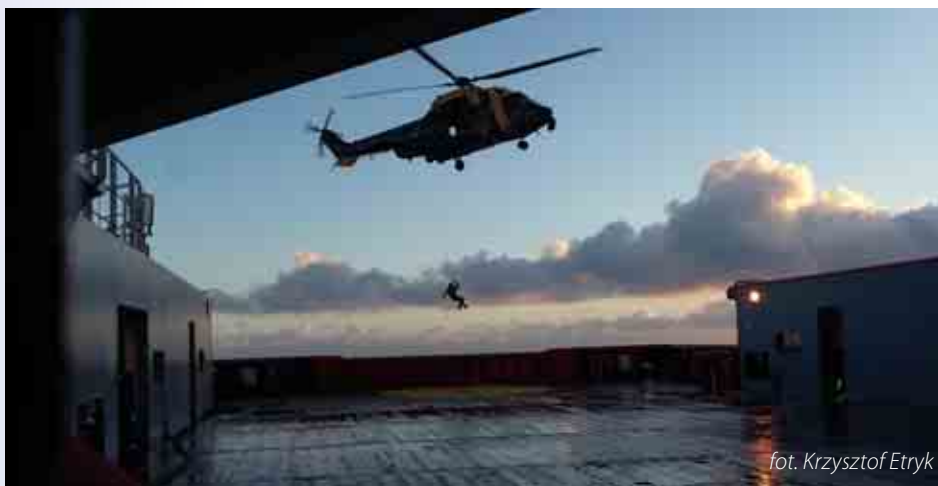
Autor: Adrian Koszlak Bosman

Zachęcamy do skorzystania z możliwości sięgnięcia po wcześniejsze wydania Biuletynu Morskiego i korzystania z cyfrowego dostępu do zbioru Biuletynu, wystarczy zeskanować kod QR z okładki.

Na długie jesienne wieczory po wachcie proponujemy rozwiązanie hasła krzyżówki, które stanowi motto pewnego libańskiego pisarza.

Rozwiązanie prosimy nadsyłać do końca grudnia 2018 r. wraz z podaniem adresu korespondencyjnego, na który wyślemy nagrody po prawidłowym odgadnięciu hasła krzyżówki.

Redakcja Biuletynu Morskiego



fol. Krzysztof Etryk

WAŻNE

Informujemy o możliwości otrzymywania Biuletynu Morskiego Krajowej Sekcji Morskiej w formie elektronicznej (PDF od 2 do 5MB) zamiast wysyłki pocztą tradycyjną. Przypominamy, że Biuletyn Morski wydawany jest kwartalnie i zawsze można skorzystać z archiwalnych wydań zamieszczanych na stronie internetowej Krajowej Sekcji Morskiej www.solidarnosc.nms.org.pl Prośbę o wysyłkę Biuletynu Morskiego drogą mailową prosimy wysłać na adres: biuro@nms.org.pl

■ Z działalności Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ Solidarność

Kilka słów o Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ Solidarność

Morscy profesjonalści pracujący na międzynarodowym rynku żeglugowym w warunkach silnej konkurencji, potrzebują ochrony i wsparcia.

Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność” zabezpiecza to wszystko i o wiele więcej!

Jeżeli masz złe skojarzenia ze związkami zawodowymi w Polsce - zapomnij o tym! Tutaj jest zupełnie inaczej.

Przekonasz się o tym bardzo szybko.

Przynależność do organizacji kosztuje Cię mniej, niż wydajesz codziennie na gazetę a w zamian otrzymujesz dostęp do szerokiego zakresu korzyści i usług związkowych skrojonych specjalnie na Twoje potrzeby.

Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność” negocjuje z armatorami krajowymi i zagranicznymi płace i warunki pracy, które odpowiadają wykształceniu i kwalifikacjom oficerów i marynarzy, których reprezentujemy.

W tym zakresie ściśle współpracujemy z sekretariatem ITF w Londynie, jak i związkami zawodowymi marynarzy z krajów rzeczywistej własności floty.

Bierzemy udział w pracach Międzynarodowej Organizacji Pracy (ILO), a nasz przedstawiciel był mianowanym przez ITF członkiem Grupy Roboczej Wysokiego Szczebla, która pracowała nad MLC 2006.

Wdrażanie krajowych i międzynarodowych standardów bezpieczeństwa pracy na morzu ma istotne znaczenie w działalności Krajowej Sekcji Morskiej NSZZ „Solidarność”. Mamy wpływ na kształtowanie polskiego prawa, a poprzez uczestnictwo w działalności ITF wpływamy na decyzje IMO (Międzynarodowej Organizacji Morskiej) oraz ILO. Przy negocjowaniu układów zbiorowych i kontroli ich zapisów kładziemy nacisk na aspekty bezpiecznej pracy, w tym na wypełnianie zapisów wynikających z Kodeksu Bezpiecznego Zarządzania.

Pełne członkostwo w organizacji pozwala uzyskać dostęp do funduszy celowych wspierających marynarzy w trudnej sytuacji finansowej lub podnoszącym swoje kwalifikacje.

Jest dla nas bardzo istotne, aby członek związku wiedział więcej. Pełne członkostwo daje dostęp do informacji o armatorach i statkach. Będziesz wiedział, czego można się spodziewać po zatrudnieniu na zaproponowanym statku. Otrzymasz informacje o pośrednikach, którzy są uczciwi, a których lepiej unikać. Te informacje są niedostępne dla marynarzy spoza organizacji.

Jako członek związku, gdziekolwiek jesteś w świecie, na burcie jakiegokolwiek statku, nigdy nie jesteś daleko od Związku. Na stronach Biuletynu Morskiego znajdziesz adresy i telefony kontaktowe do naszych Organizacji. Znajdziesz również ważne dla Ciebie informacje oraz wydarzenia.

Jako jedna z większych na świecie organizacji zrzeszających marynarzy, włączając w to kadetów i praktykantów, mamy znaczący i szanowany głos w kraju i za granicą w ramach różnych gremiów decyzyjnych.

Jako dynamiczna i demokratyczna organizacja, Krajowa Sekcja Morska NSZZ „Solidarność” gwarantuje swoim członkom współuczestniczenie w procesach decyzyjnych związku, na różnych poziomach podejmowania tych decyzji.

Chcemy, aby decyzje dotyczące Ciebie i Twoich interesów zapadały przy Twoim pełnym uczestnictwie i aprobach. Chcemy, abyś poczuł, że związek zawodowy to właśnie Ty i Twój koleś.



Krajowa Sekcja Morska NSZZ „Solidarność” reprezentuje i daje ochronę związkową marynarzom wszystkich specjalności. Każdy, od kapitana po stewarda, ma swój głos i udział w tworzeniu naszej strategii i polityki.

Jesteśmy otwarci na wszystkich i każdy, niezależnie od stanowiska na statku, może być członkiem marynarskiej „Solidarność”.

Za naszym pośrednictwem wstępujesz do rodziny ITF - Międzynarodowej Federacji Transportowców, która od ponad stu lat walczy z nieuczciwymi praktykami oraz skutecznie sprzeciwia się deptaniu godności marynarza.

Jeżeli podjąłeś już decyzję o zapisaniu się do jednej z Organizacji znajdującej się w strukturze KSMMiR, w tym wydaniu Biuletynu znajdziesz deklarację członkowską, wypełnij

W skład Sekcji wchodzi organizacje zrzeszające marynarzy i rybaków morskich pracujących u armatorów polskich i zagranicznych:

- Organizacja Międzyzakładowa NSZZ „Solidarność” Marynarzy i Rybaków
- Organizacja Marynarzy Kontraktowych Solidarność.
- Organizacja Międzyzakładowa NSZZ „Solidarność” przy Polskiej Żegludzie Morskiej
- Organizacja Międzyzakładowa NSZZ „Solidarność” przy Polskiej Żegludzie Bałtyckiej S.A.
- Organizacja Międzyzakładowa NSZZ „Solidarność” Morskich Służb i Przedsiębiorstw Ratowniczych.
- Organizacja Zakładowa NSZZ „Solidarność” Przedsiębiorstwa Robót Czerpalnych i Podwodnych Sp. z o.o.
- Organizacja Zakładowa NSZZ „Solidarność” „Dalmor
- Organizacja Międzyzakładowa NSZZ „Solidarność” Pilotów Morskich.

XXIX Krajowy Zjazd Delegatów NSZZ „Solidarność”

Podczas XXIX Krajowego Zjazdu Delegatów NSZZ „Solidarność”, który odbył się w Częstochowie w dniach 25-

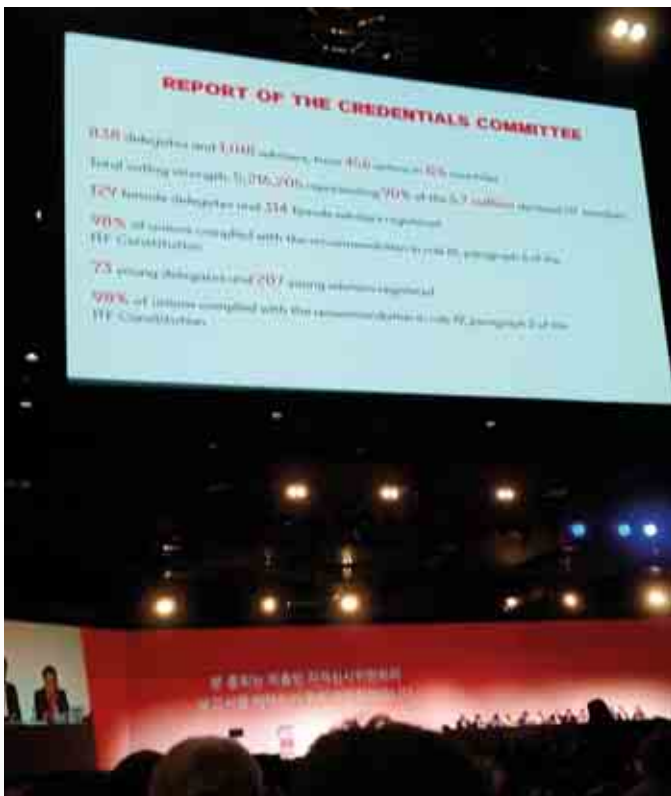


Na zdjęciu – Andrzej Kościak, Przewodniczący Rady KSMMiR NSZZ „Solidarność”

26 października 2018 roku, Andrzej Kościak – Przewodniczący Rady KSMMiR NSZZ „Solidarność” został wybrany do Komisji Krajowej NSZZ „Solidarność”.

Ponadto w składzie Komisji Krajowej NSZZ „Solidarność” jest Krzysztof Dośła – członek Rady KSMMiR NSZZ „Solidarność” i Przewodniczący Zarządu Regionu Gdańskiego NSZZ „Solidarność”.

44 Kongres Międzynarodowej Federacji Transportowców (ITF) odbył się w dniach 14 – 20 października 2018 roku w Singapurze.



Na zdjęciu: Zrzut ekranu z treścią dot. Sprawozdania Komisji Mandatowej. Poniżej tłumaczenie: 838 delegatów i 1018 osób z głosem doradczym z 456 związków zawodowych z 126 krajów

Całkowita siła głosu: 5,216,205, która reprezentuje 90% z 5,7 mln zadeklarowanej liczby członków Zarejestrowano 129 delegatek i 314 kobiet z głosem doradczym, 98% związków działało zgodnie z regułą IV, paragraf 5, Konstytucji ITF .Zarejestrowano 73 młodych delegatów i 207 młodych z głosem doradczym 98% związków działało zgodnie z regułą IV, paragraf 5, Konstytucji ITF

W Kongresie ITF uczestniczyło ponad 2000 przedstawicieli z około 140 krajów, reprezentujących ponad 600 związków zawodowych transportowców zrzeszających ponad 19 milionów członków. Był to pierwszy Kongres w historii ITF, który odbył się w Azji Południowo-Wschodniej.

Z ramienia KSMMiR NSZZ „Solidarność” w Kongresie uczestniczył Andrzej Kościak – Przewodniczący Rady. Ponadto w Kongresie wzięli udział przedstawiciele polskich morskich związków zawodowych afiliowanych w ITF (A.Tylski – reprezentował Krajową Sekcję Portów Morskich NSZZ „Solidarność” oraz H.Piątkowski i K.Butler – OZZOiM). Adam Mazurkiewicz uczestniczył w spotkaniu wszystkich Koordynatorów ITF z całego świata.

Kongres miał na celu przekazanie pracownikom transportu wspólnego głosu i ustalenie programu dla branży transportowej na następne pięć lat.

Kongres dał nam okazję do omówienia kluczowych priorytetów dla związków transportowców na płaszczyźnie globalnej oraz ustalenia kierunku jakim będzie podążała ITF w kolejnym okresie między-kongresowym. Decyzje w trakcie Kongresu omawiane były i głosowane na dwa sposoby – poprzez Kongresowy Dokument Tematyczny oraz poprzez wnioski przedłożone przez afiliowane związki.



Na zdjęciu od lewej: Adam Tylski – Z-ca Przewodniczącego Rady KSPM NSZZ „Solidarność”, Andrzej Kościak – Przewodniczący Rady KSMMiR NSZZ „Solidarność”, Adam Mazurkiewicz – Koordynator ITF w Polsce

Kongresowy Dokument Tematyczny

Kongresowy Dokument Tematyczny

Kongresowy Dokument Tematyczny zarysowuje zagadnienia wobec jakich staje ITF i jej afilianci, oraz stanowi ramy dla programu pracy ITF i dla priorytetów. Sekretarz Generalny ITF Stephen Cotton podziękował wszystkim afiliantom, którzy wnieśli wkład w stworzenie Kongresowego Dokumentu Tematycznego. Fragmenty Dokumentu Tematycznego oraz Uchwały Kongresu ITF będziemy przedstawiali sukcesywnie w kolejnych wydaniach Biuletynu Morskiego i na stronie internetowej KSMMiR NSZZ „Solidarność”.

TRANSPORTOWCY BUDUJĄ SIŁĘ – Kongresowy Dokument Tematyczny (wybrane fragmenty)

Dokument Tematyczny składa się z kilku zasadniczych rozdziałów m.in.:

1. wizji ITF, która definiuje obecny globalny kryzys;
2. kluczowe wyzwania:
 - wyzwania i możliwości stwarzane przez automatyzację i cyfryzację,
 - technologia i jej wpływ na miejsca pracy,
 - zastosowanie nowych technologii w transporcie,
 - technologia produkcji a organizacja pracy,
 - kształtowanie zmiany technologicznej,
 - konkluzje: związki zawodowe w gospodarce cyfrowej;

3. nasza strategia:
 - nasze kierunki strategiczne,
 - wzrost i aktywacja członków,
 - innowacyjne prowadzenie kampanii,
 - wpływanie na globalną i regionalną politykę,
 - desygnowane obszary wzrostu,
 - kluczowe strategie.

WPROWADZENIE

W roku 2014 w Sofii, związki zawodowe ITF przyjęły jako hasło kongresowe: **Od globalnego kryzysu do globalnej sprawiedliwości: Transportowcy kontratakują. Rodzina ITF zapowiedział kontrakt za pomocą strategii 4 dźwigni i udało nam się uzyskać ogromne osiągnięcia, z których możemy być dumni.**

1. Transport stanowi fundament globalnego handlu i wzrostu gospodarczego. Oczekuje się, że globalna branża transportowa wygeneruje 4.8 bilionów USD dochodu rocznie w roku 2018, co stanowić będzie 6% globalnego produktu krajowego brutto (PKB). Na całym świecie są dziesiątki milionów pracowników transportu, którzy utrzymują gospodarkę globalną w ruchu. W epoce narastającej nierówności, transport jest jednym z najważniejszych czynników wyrównujących w społeczeństwie. ITF odgrywa unikalną rolę w gwarantowaniu



transportu bezpiecznego, sprawiedliwego i zrównoważonego dla wszystkich.

2. Skonsolidowaliśmy siłę związkową w hubach i korytarzach. Pracownicy kluczowych lotnisk, portów i międzynarodowych korytarzy drogowych zorganizowani zostali w wielkich liczbach i dzielą się pomysłami budowania siły związkowej w ich sektorach.
3. Nasze kampanie na rzecz praw pracowniczych w DHL, Ikea oraz ICTSI pokazują jak ITF zajmuje się większymi i trudniejszymi wiodącymi graczami w przemyśle. Nadal będziemy zabiegali w uzyskiwanie obejmujących całą branżę standardów dla międzynarodowych marynarzy, za pomocą Międzynarodowego Forum Negocjacyjnego (IBF).
4. Związki z ITF uczynili priorytetem masowe członkostwo. Związki kolejarzy w Indiach przystąpiły do programów szkoleniowych dla setek tysięcy młodych członków w zakresie reagowania na prywatyzację oraz programu doradczego dla kobiet dotyczącego zwalczania przemocy i molestowania.
5. Afilianci wytyczyli drogę w budowaniu masowej przynależności pracowników nieformalnych w transporcie. Zoorganizowano ponad 100.000 nieformalnych pracowników; powstały trzy nowe związki dla ich reprezentowania, podpisano w sześciu krajach nowe układy zbiorowe obejmujące pracowników nieformalnych, odnotowując w nich 300% wzrost przynależności nieformalnych pracowników transportu.
6. Zareagowaliśmy na przesunięcia geograficzne. Prowadzenie kampanii na rzecz praw pracowniczych w Qatar Airways oraz powołanie związku IFOMS dla marynarzy w Myanmarze zademonstrowało, że związki ITF budują siłę w regionach wysokiego wzrostu.
7. Dokonaliśmy postępu w zakresie przywództwa wśród kobiet transportowców i ich aktywnego zaangażowania we wszelkie działania ITF. Dokonaliśmy postępu w zakresie promowania opinii młodych pracowników i zwiększenia ich udziału w naszych kampaniach i strukturach. Jednak strategia jest długofalowa i wymaga kontynuacji, gdyż związki zawodowe transportowców stoją przed nowymi wyzwaniami włącznie z walką o chronioną i godziwą pracę.
8. Automatyzacja i zmiany technologiczne są jednym z tych wezwań, ale stanowią one także okazję dla pra-

- owników. Zajęcia podlegać będą intensyfikacji albo przenoszone będą do innych części gospodarki.
9. Istnieje wiele możliwości dla rodziny ITF jeśli chodzi o powstrzymanie szkodliwych skutków technologii. Pracownicy mogą wykorzystywać nowe technologie dla organizowania się. Możemy wygrać nowe regulacje pozwalające pracownikom poprzez przejęcie władzy nad zbiorami danych. Układy zbiorowe pracy mogą zagwarantować polepszenie warunków pracy dzięki technologii. Pracując razem, rodzina ITF może zapewnić, że nowe technologie polepszą życie pracownicze.
 10. Plan ITF w zakresie budowania siły zajmuje się wyzwaniami wobec jakich stają pracownicy transportu, zarówno starzy jak i nowi. Spółki wielonarodowe nadal pogarszają warunki pracy. Przesunięcia geograficzne w gospodarce globalnej powodują nacisk na pracowników we wszystkich regionach. Model deregulacji, który podważył normy w sektorze morskim pojawia się obecnie w lotnictwie cywilnym. Prywatyzacja nadal osłabia warunki pracy.
 11. Jako nasza reakcja, nadal będziemy kontynuowali wzrost i aktywizację naszych członków w hubach i korytarzach, oraz w regionach wysokiego wzrostu. Chcemy aby więcej transportowców przystąpiło do związków zawodowych oraz aby więcej pracowników podejmowało działania na rzecz przysługujących im praw.
 12. Przystąpimy do innowacyjnych kampanii przeciwko najważniejszym spółkom wielonarodowym i w sprawach o wysokim wpływie, takich jak zmiana technologiczna.



Na zdjęciu: w środkowym rzędzie Andrzej Kościk – Przewodniczący Rady KSMMIR NSZZ „Solidarność”, Adam Tyłski – Z-ca Przewodniczącego Rady KSPM NSZZ „Solidarność”, Henryk Piątkowski – Przewodniczący OZZOIM, z przodu delegacja z niemieckich związków zawodowych, z tyłu delegacja ze szwedzkich związków zawodowych

NASZA WIZJA

Kongres jest miejscem gdzie tysiące poszczególnych członków łączą siły dla stworzenia jednego wspólnego głosu. Na obecnym etapie cele są zdefiniowane a strategie stworzone aby przekształcić je w realne działania ze znaczącymi wynikami.

1. Walczyć będziemy o regulacje, zarówno globalnie jak i krajowe, dające pracownikom transportu prawo do godziwej pracy w szybko zmieniającym się świecie.
2. Kongres jest miejscem gdzie tysiące poszczególnych członków łączą swe siły dla wypowiedzenia się jednym głosem. Słowa przechodzą w działania. Wnosi się do każdego członka o zgłaszanie zobowiązań, manifestów, w duchu pozwalającym przekształcać idee w coś co sprawia różnicę. Bez waszych głosów Kongres będzie pusty i pozbawiony znaczenia. Nasze zobowiązania działania i obietnice pomagają stworzyć własną wizję organizacji.
3. Nadszedł czas na wzmocnienie tych głosów i budowanie na dotąd zrealizowanej dobrej robocie w ramach naszych konferencji sektorowych, regionalnych, dotyczących młodych pracowników oraz kobiet transportowców, w trakcie przygotowań do Kongresu 2018. Nasze wizje i cele zostały sformułowane w ramach procesu Ścieżka do Kongresu, zapewniając, że afiliani są właścicielami i decydentami w zakresie realizacji naszej pracy.
4. Nasza wizja sprowadza się do tego, że postrzegamy pracowników transportu jako budujących siłę, zwiększających naszą zdolność kształtowania przyszłości i osiągania trwałych wyników wnoszących różnicę dla pracowników transportu.
5. Niedociągnięcia systemów rządzenia występują na całym świecie. W ciągu dekady po globalnym kryzysie finansowym w roku 2008 zauważyliśmy rozwój globalizacji korporacyjnej i wzrost nierówności; organizacja Oxfam powiedziała nam, że 8 osób dysponuje takim samym majątkiem jak połowa ludności świata. Zauważamy narastający brak poszanowania praw pracowniczych. Te czynniki spowodowały falę niezadowolenia, które wykorzystywane jest na całym świecie przez populistycznych polityków.
6. W Sofii, uznaliśmy, że wyzwania te oznaczają dla ITF potrzebę zmiany. W Singapurze uzgodniliśmy jak budować na dotychczas dokonanym postępie.
7. W ciągu minionych 4 lat, my, jako część globalnego ruchu pracowniczego, przewodziliśmy kontraktowi. Nasza zdolność do wywierania wpływu, nasze możliwości reagowania, zadeklarowana przez nas liczba członków.
8. Nasze projekty priorytetowe zostały zrealizowane. DHL rozmawia ze związkami, a ITF zastosowała mechanizm zażaleniowy Organizacji Współpracy Gospodarczej i Rozwoju (OECD). Pracownicy wzajemnie się porozumieli i uzyskują lepsze wynagrodzenia i warunki na kluczowych lotniskach. W transporcie publicznym nasze polityki są wysłuchiwane, wzmacniamy przywództwo i reprezentację kobiet a także organizujemy za pomocą projektów pilotażowych, włącznie z sektorem nieformalnym, wszystkie te elementy każdego roku wykazywały wzrost. We wrogim świecie, nam towarzyszył wzrost.

„Bez waszych głosów Kongres będzie pusty i pozbawiony znaczenia. Nasze zobowiązania działania i obietnice pomagają stworzyć własną wizję organizacji.”

9. Nasz program organizowania Hubów Przemysłowych sprawdził się w kontekście wzrostu członkostwa i właściwej metodologii. Nasza kampania Qatar Airways doprowadziła rząd katarski do potwierdzenia dyskryminacji i poczynienia zmian w kontraktach, a także do omówienia reprezentacji pracowniczej oraz procedury zażalenkowej. W spółkach LATAMY i Avianca nadal budujemy nasze sieci, nasze objęcie i uzyskujemy porozumienie. Prowadzona przez nas kampania w Maersk doprowadził do porozumienia, że każdy statek czarterowany przez tę spółkę musi być objęty przez układ ITF albo podobny, obejmujący ochronę załogi na statkach pod tanimi banderami (FoC). Nasz globalny sojusz związków zawodowych w DP World prowadzi do podnoszenia standardów, a na International Container Terminal Services Inc. (ICTSI) wywierane są coraz większe naciski aby spółka zmieniła swe anty-pracownicze praktyki. Nasze związki kolejowe walczą z prywatyzacją, ze szczególnym powodzeniem w Indiach, oraz pomogły rozbudować liczbę i siłę w sektorach globalnie strategicznego regionu Wspólnoty Państw Niepodległych (WPN). Pracownicy magazynowi, na terminalach, stacjach kontenerów frachtowych i w podobnych ośrodkach logistycznych mają najwyższe znaczenie dla naszego podejścia strategicznego do łańcuchów zaopatrzeniowych i kompleksowych operacji logistycznych, nasz projekt pilotażowy dotyczący zorganizowania tych pracowników i zapewnienia im przestrzeni oraz możliwości wypowiedzania się w ramach ITF uzyskał globalny zasięg zaś my zagwarantujemy, że ta grupa pracowników będzie mocną częścią rodziny ITF i zwiększy siłę pracowników.



Na zdjęciu od lewej: Adam Tyłski – Z-ca Przewodniczącego Rady KSPM NSZZ „Solidarność”, Andrzej Kościak – Przewodniczący Rady KSMMiR NSZZ „Solidarność”, Önder Avci – Przewodniczący Liman-is Sendihasi (Turcja) i Enis Kaya – Ekspert Relacji Przemysłowych Liman-is Sendihasi (Turcja)

10. Jeśli chodzi o przemoc, nasz globalny program poradnictwa dotarł do tysięcy kobiet w kluczowych krajach a my gwarantujemy, że głosy pracowników transportu, zarówno kobiet jak i mężczyzn, znajdują się w centrum nacisków na Międzynarodową Organizację Pracy (MOP) na rzecz przyjęcia konwencji dotyczącej przemyca i molestowania w miejscu pracy.

W kolejnych numerach Biuletynu Morskiego przedstawimy rezolucje Kongresu ITF dotyczące bezpośrednio marynarzy.

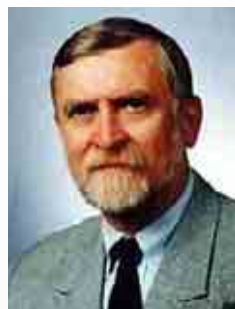


Przedstawiciele „Solidarności” wybrani podczas Kongresu ITF

Miło nam poinformować, że nasz kolega Jacek Cegielski – Z-ca Przewodniczącego Rady KSMMiR NSZZ „Solidarność” ds. międzynarodowych został ponownie wybrany do Komitetu Sekcji Marynarzy oraz do Komitetu Uczciwych Praktyk. Natomiast Adam Tyłski – Z-ca Przewodniczącego Rady Krajowej Sekcji Portów Morskich NSZZ „Solidarność” został wybrany do Komitetu Uczciwych Praktyk i będzie reprezentował polskich dokerów.

Henryk Piątkowski – Przewodniczący Ogólnopolskiego Związku Zawodowego Oficerów i Marynarzy został wybrany do Komitetu Wykonawczego ETF.

Na zdjęciu:
Jacek Cegielski – Z-ca Przewodniczącego Rady KSMMiR NSZZ „Solidarność” ds. międzynarodowych



Na zdjęciu:
Adam Tyłski – Z-ca Przewodniczącego Rady Krajowej Sekcji Portów Morskich NSZZ „Solidarność”

■ Z działalności ITF - Międzynarodowej Federacji Transportowców

Kolejny statek objęty zakazem wpływania na wody australijskie z powodu zaniżonych płac marynarzy

7 lipca br. australijski Urząd Bezpieczeństwa Morskiego (Australian Maritime Safety Authorities - AMSA) wydał decyzję zakazującą wpływania na wody australijskie (przez okres 1 roku) masowcowi bandery Hongkongu m/v Shandong Hai Wang.

W piątek 6 lipca 2018r. Międzynarodowa Federacja Transportowców (ITF) poinformowała AMSA o możliwych niezgodnościach w płacach załogi. Gdy 7 lipca statek wpłynął do Gladstone inspektorzy AMSA weszli na pokład w celu sprawdzenia tych informacji. Podczas inspekcji inspektorzy znaleźli dowody na to, że załoga ma celowo zaniżane pensje o około 56 000 dolarów australijskich w stosunku do tego, co ma zapisane w kontraktach. Inspektorzy zdecydowali się zatrzymać statek.



Zdjęcie: www.unionepiloti.net

Dyrektor Generalny ds. Operacyjnych AMSA, Allan Schwartz, powiedział, że AMSA nie będzie tolerować na wodach australijskich statków, które zaniżają płace marynarzy: „To już czwarty przypadek od ubiegłego roku kiedy statek dostaje zakaz wpływania do australijskich portów z powodu zaniżonych płac. AMSA w żadnym przypadku nie będzie tolerować złego traktowania załóg i wszystkie statki, które do nas wpływają muszą się liczyć w takich przypadkach z poważnymi konsekwencjami. Statki na naszych wodach są ostrzegane. Kolejny statek, na którym stwierdzimy umyślne i powtarzające się zaniżanie płac może spodziewać się znacznie surowszej kary niż ta, którą otrzymał m/v Shandong Hai Wang”.

Operatorem statku m/v Shandong Hai Wand jest firma Quilu Ship Management Co. Ltd. 12 lipca br. poinformowano AMSA, że wszystkie zaległe płace zostały wypłacone załodze. Tego samego dnia zwolniono statek i wręczono zakaz wpływania do portów australijskich przez okres 1 roku.

W ciągu ostatnich 5 lat AMSA wydała kilka zakazów wpływania na wody australijskie z powodu łamania zapisów Konwencji MLC na okresy od 3 miesięcy do pół roku. Według

inspektorów AMSA działania te spowodowały poprawę w przestrzeganiu Konwencji MLC.

Po decyzji AMSA przewodniczący Sekcji Marynarzy ITF i współprzewodniczący Komitetu Uczciwych Praktyk ITF, Dave Heindel, powiedział: „Z niekłamną radością przyjmujemy akcję, którą podjęła AMSA. To jest właściwy sposób domagania się przestrzegania prawa, na który zasługują marynarze na całym świecie i takiej pomocy powinni spodziewać się od wszystkich władz portowych. Tylko wówczas, gdy pozbawieni skrupułów armatorzy będą wiedzieli, że nie ma miejsca, w którym mogliby się ukryć, będziemy mogli mówić, że jest to początek końca skandalicznego traktowania marynarzy”. Przewodniczący Sekcji Dokerów ITF i współprzewodniczący Komitetu Uczciwych Praktyk ITF, Paddy Crumlin, powiedział: „Dobra robota inspektorów ITF, którzy odegrali kluczową rolę w powiadomieniu AMSA o tym szokującym przypadku. I bravo dla AMSA za podjęcie szybkich i zdecydowanych działań! Apelujemy do innych władz portowych aby poszły za tym przykładem i egzekwowały w ten sam sposób przypadki łamania Konwencji MLC. ITF będzie chwalić te władze portowe, które robią dobrą robotę i chronią prawa marynarzy a wytykać i zawstydzają te, które nie robią nic w tej sprawie”. (tłumaczenie ze strony ITF oraz AMSA)

Oświadczenie ITF : ITF dołącza do Global Deal*

Międzynarodowa Federacja Transportowców (ITF) oficjalnie dołączyła do Globalnego Partnerstwa. Globalne Partnerstwo (Global Deal) zachęca rządy, przedsiębiorstwa, związki zawodowe i inne organizacje do podejmowania zobowiązań w celu wzmocnienia dialogu społecznego.

Ideę partnerstwa na rynku pracy zapoczątkował w 2016 roku premier Szwecji Stefan Lofven wraz z Międzynarodową Organizacją Pracy i Organizacją Współpracy Gospodarczej i Rozwoju (OECD). Do Global Deal należy kilka państw, organizacji związkowych i organizacji pracodawców i teraz, oficjalnie, ze swoim zaangażowaniem na rzecz wielostronności, współpracy i transgranicznego dialogu społecznego na rzecz układów zbiorowych, dołączył do nich ITF.



Sofia Ostmark, ambasador i koordynator Global Deal, powiedziała: „Jesteśmy bardzo zadowoleni z faktu, że ITF dołączył do współpracy z Global Deal. Praca ITF na rzecz konstruktywnego dialogu społecznego i poprawy warunków pracy dla milionów pracowników transportu na świecie jest dokładnie tym o co chodzi w partnerstwie Global Deal. Wiedza i doświadczenie ITF wzbogacą nasze partnerstwo i nasze wspólne wysiłki stworzenia godnych warunków pracy oraz włączeniu społeczeństwa w te działania”.

Sekretarz Generalny ITF, Steven Cotton, dodał: „Partnerstwo Global Deal oznacza przyjmowanie zasad godnej pracy i wprowadzanie ich do działania. ITF i nasi afiliani zbliżają się do krytycznego momentu, w którym wyzwania stawiane przez automatyzację i nowe technologie w transporcie znacznie zmieniają rynek pracy i dlatego znajdują się w centrum naszej uwagi na najbliższym Kongresie ITF w Singapurze.

„Jesteśmy zaangażowani w promowanie dialogu społecznego jako modelu obrony praw i norm w kształtowaniu przyszłości naszych sektorów i powinniśmy wywierać, poprzez nasze akcje i kampanie, nacisk na pracodawców aby przestrzegali jakości pracy w przyszłości” – powiedział Steven Cotton.

**Global Deal – opiera się na idei dialogu społecznego. Celem koncepcji Global Deal jest promowanie tego dialogu jako sposobu na osiągnięcie godnej pracy i jakości pracy.*

W przypadku państw globalny układ oznacza ratyfikację i respektowanie podstawowych Konwencji MOP oraz wdrażanie polityk promujących godną pracę. Państwa powinny uznawać dialog społeczny jako część demokratycznej formy rządów i zachęcać do zawierania umów w drodze zbiorowych negocjacji.

W przypadku pracodawców Global Deal oznacza poszanowanie praw pracowniczych w praktyce i gotowość do negocjowania umów na szczeblu lokalnym, regionalnym lub międzynarodowym.

W przypadku związków zawodowych Global Deal oznacza, że mają one nie tylko negocjować i walczyć o godność pracy ale i pamiętać, że przyczyniają się one do ogólnego rozwoju firm.

(tłumaczenie ze strony ITF)

Nowa Przewodnicząca ITF Seafarers Trust

ITF poinformował na swojej stronie internetowej, że Katie Higginbottom została nowym szefem Marynarskiego Funduszu Powierniczego ITF.

Katie od dawna pełni rolę lidera projektów i kampanii w dziale morskim ITF, dzieląc się swoją wiedzą na temat branży i wyzwań stojących przed pracą marynarza.

Jako szef, Katie będzie kontynuowała swoją pracę wspierając marynarzy i innych pracowników branży morskiej

„Bardzo się cieszę, że dołączam do zespołu Seafarers Trust” - skomentowała Katie. „Pracując przez kilka lat badając przemysł morski, w szczególności przypadki porzucenia marynarzy, będąc Przewodniczącą Marynarskiego Funduszu Powierniczego, będę miała okazję do podjęcia działań i większego wpływu na poprawienie sytuacji marynarzy.”

Dave Heindel, z Marynarskiego Funduszu Powierniczego ITF, powiedział: „Spotkanie Katie jest zapowiedzią nowego ekscytującego rozdziału dla Funduszu. Mamy teraz doświadczoną, utalentowaną i zdeterminowaną kobietę prowadzącą naszą pracę, wysyłając tym samym wiadomość do marynarzy na całym świecie, że nie będziemy stać w miejscu w dążeniu do pozytywnych zmian dla nich i ich rodzin.”

Sekretarz generalny ITF, Stephen Cotton, dodał: „Szef Funduszu jest bardzo ważną osobą w naszej morskiej rodzinie i nie ma lepszego kandydata niż Katie. Przez cały swój czas wykazywała wyjątkowe cechy w ITF - szczególnie wybitne osiągnięcia w kwestii pomocy porzuconym marynarzom - i wszyscy są dumni z Jej awansu.”

Marynarski Fundusz Powierniczy udziela dotacji organizacjom i projektom, które świadczą usługi marynarzom i pracownikom morskim, inwestują w długoterminowe programy poprawiające zdrowie i bezpieczeństwo marynarzy i ich rodzin oraz zachęcają do pozytywnych zmian w społeczności morskiej.

BS na podstawie informacji ze strony internetowej Seafarers Trust ITF



Na zdjęciu:
Katie Higginbottom
www.itf.global.org



■ Z działalności ETF – Europejskiej Federacji Transportowców

Seminarium w Sankt Petersburgu zajmuje się automatyzacją europejskich śródlądowych dróg wodnych

Ponad 45 uczestników z Belgii, Holandii, Niemiec, Szwajcarii, Francji, Chorwacji, Czech, Finlandii, Szwecji, Rosji i Bułgarii spotkało się 4 i 5 września w Saint Petersburg w Rosji, aby przedyskutować „automatyzację w europejskich wodnych drogach śródlądowych” i jego wpływ na zatrudnienie i kwalifikacje zawodowe. Eksperti z Uniwersytetu w Antwerpii, Rosyjskiego Uniwersytetu Transportu, Ministerstwa Infrastruktury i Gospodarki Wodnej, Dyrekcji ds. Gospodarki Morskiej z Holandii i Centralnej Komisji ds. Żeglugi z Niemiec przekazali ekspertyzy zewnętrzne i perspektywę potrzebną filiom ETF do zdefiniowania ich przyszłych planów.



Zdjęcie: www.etf-europe.org

Przewodniczący ETF ds. Żeglugi śródlądowej Joris Kerkhofs powiedział: „Automatyzacja jest nie do powstrzymania, ale trzeba na nią spojrzeć z perspektywy pracowników i otworzyć dialog społeczny i stworzyć spójną przyszłość!”

Nick Bramley, przewodniczący Sekcji Żeglugi Śródlądowej ITF dodał: „Cyfryzacja i automatyzacja stanowią wyzwanie dla pracowników we wszystkich rodzajach transportu i ogólnie dla społeczeństwa. Wczesne rozpoznanie i określenie wyzwań związanych z transportem śródlądowymi drogami wodnymi ma kluczowe znaczenie dla opracowania naszego wspólnego działania.”

Delegacje złożone z członków reprezentujących marynarzy oraz przedstawiciele związków zawodowych wyrażali obawy o przyszłość swojego zawodu i niebezpieczeństwa ignorowania wartości czynnika ludzkiego, a także potrzebę ustanowienia międzynarodowych standardów dotyczących automatyzacji żeglugi śródlądowej. Wyniki seminarium zostaną ocenione w sekcji i przyczynią się do przyjęcia przyszłej polityki w zakresie automatyzacji w tym sektorze.

ETF sprzeciwia się wykluczeniu marynarzy i rybaków z unijnego ustawodawstwa dotyczącego pracy i spraw socjalnych

Marynarzom i rybakom odmawia się często podstawowych praw socjalnych przyznawanych pracownikom lądowym. W ramach europejskiego filaru praw socjalnych Komisja Europejska opracowała wniosek dotyczący dyrektywy w sprawie przejrzystych i przewidywalnych warunków pracy. Jest to szeroki pakiet zasad, których celem jest zapewnienie wszystkim pracownikom w Europie równych szans i dostępu do rynku pracy, uczciwych warunków pracy oraz ochrony socjalnej i integracji społecznej.

Nadzieją jest zwłaszcza wspieranie osób pracujących w niepewnych warunkach. Szkoda, że przyjmując swoje ogólne podejście, państwa członkowskie postanowiły wyłączyć marynarzy z szeregu przepisów bez wyraźnego uzasadnienia. Wyłączenie marynarzy z praw takich jak informacje w przypadku nieprzewidywalnych schematów pracy lub informacji na temat instytucji ubezpieczenia społecznego otrzymujących składki na ubezpieczenie społeczne związane ze stosunkiem pracy, polegające na odmowie przyznania im podstawowych praw socjalnych, które są przyznawane do pracowników lądowych.

"Haniebnym jest, że po raz kolejny podejmowane są próby wykluczenia marynarzy z przepisów socjalnych w Europie. Jest to sprzeczne z realizowanym celem pierwotnego wniosku Komisji, który ma zastosowanie do wszystkich sektorów i wszystkich kategorii pracowników. ETF żąda, aby Rada wyjaśniła rażącą sprzeczność między tą decyzją a ustawodawstwem, które wyklucza morskich pracowników" - powiedział Philippe Alfonso, Sekretarz Polityczny ETF ds. Transportu morskiego.

"Osiągnięcie kompromisu z armatorami wymagało lat, aby zawrzeć w dyrektywie 2015/1794 zawód marynarza w wielu kluczowych dyrektywach społecznych. Dlatego wzywamy decydentów UE, a w szczególności sprawozdawcę Parlamentu Europejskiego, Enrique Calvet Chambon, aby zapobiec podkopaniu tych wszystkich wysiłków i uniknąć ponownego wykluczenia marynarzy" - powiedział Mark Dickinson, rzecznik ETF w Sektorowym Komitecie ds. Dialogu Społecznego ds. Transportu Morskiego.

Nowy dokument przedstawiający stanowisko ETF dostarcza posłom do Parlamentu Europejskiego obszernie argumenty wyjaśniające, dlaczego marynarze i rybacy muszą być traktowani na równi z pracownikami na lądzie. Broszura na temat pozycji znajduje się na stronie internetowej: www.etf-europe.org

BS. Na podstawie informacji ze strony internetowej ETF



PRZYŁĄCZ SIĘ DO NAS

- ❖ Czy warto mieć przedstawicieli przy ILO, IMO, EU i innych ciałach międzynarodowych, gdzie rozstrzyga się o warunkach pracy i życia Marynarzy?
- ❖ Czy warto mieć świadomość, że ITF to ponad 700 związków zawodowych w różnych sektorach transportu na całym świecie, zdolnych udzielić pomocy Marynarzom w potrzebie?
- ❖ Czy jesteś gotów przyjąć na siebie część ciężaru funkcjonowania i przyszłego rozwoju ITF?

Jeżeli TAK

Również Ty możesz być częścią 4.5 milionowej, ogólnoswiatowej rodziny ITF.
Wystarczy wypełnić poniższą deklarację i odesłać ją na jeden z adresów Organizacji wchodzących w skład Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków.
(adresy Organizacji znajdują się na przedostatniej stronie Biuletynu Morskiego)

ARMATOR.....
STATEK.....
BANDERA.....
STANOWISKO.....
AGENT POŚREDNICZĄCY.....
DATA URODZENIA.....
NAJBLIŻSZY KREWNY.....
KONTAKT DO KREWNYCH.....

SKŁADKI BĘDĘ OPLACAŁ rocznie/półrocznie

JAKICH DZIAŁAŃ OCZEKUJESZ OD ZWIĄZKU.....

Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ "Solidarność"
jest organizacją NIEZALEŻNĄ od armatorów
i nigdy nie ujawnia faktu wstąpienia do Związku.

ul. Szarotki 8
71-604 Szczecin
tel. 91 422-33-11
szczecin@nms.org.pl

ul. Waszyngtona 34/36
11-342 Gdynia
tel. 58 621 85 43
gdynia@nms.org.pl

www.solidarnosc.nms.org.pl

JOIN THE ITF FAMILY

PRZYŁĄCZ SIĘ
DO MARYNARSKIEJ
RODZINY ITF



National Maritime Section
NSZZ "Solidarność"

Wypełnij formularz na odwrocie wraz z deklaracją i odeślij do
Krajowej Sekcji Morskiej
Marynarzy i Rybaków
NSZZ "Solidarność"



Każdego roku związki afiliowane przy ITF odzyskują od armatorów miliony dolarów zaległych i zaniżonych płac marynarzy (często wcale nie wypłaconych).

Czasami powodem tego stanu rzeczy jest brak Układów Zbiorowych.

Bywa też, że akceptowany Układ Zbiorowy ITF został przez armatora podpisany, ale armator systematycznie oszukuje załogi i ich rodziny przez prowadzenie systemu podwójnych list płacowych.

**Tanie bandery nie są dla twojej wygody.
ITF istnieje po to, by pomagać załogom tych statków**

**Suma odzyskanych zaległych wynagrodzeń przez ITF
(w 2017 r.)**



DEKLARACJA CZŁONKOWSKA

Ja niżej podpisany/a deklaruje wstąpienie do Niezależnego Samorządnego Związku Zawodowego „Solidarność”.

Będę stosował/a się do postanowień Statutu Związku.

Zobowiązuję się do regularnego opłacania składek związkowych i wyrażam zgodę na ich pobieranie przez pracodawcę z mojego wynagrodzenia.



Nazwisko _____

Imię _____ PESEL _____

Adres zamieszkania - miejscowość _____ Kod pocztowy _____

Ulica _____ Nr domu _____ Nr lokalu _____

Telefon _____ Telefon komórkowy _____

Adres e-mail _____

Zakład pracy _____

Adres - miejscowość _____ Kod pocztowy _____

Ulica _____ Numer _____

Opisano z załącznikiem w formie danych kontaktowych i skrzynki pocztowej. NSZZ „Solidarność” jest zarejestrowanym stowarzyszeniem w Sądzie Rejonowym dla M. St. w Warszawie, KRS 0000000000, NIP 525-242-52-52, REGON 141927100, adres siedziby: ul. Chałubińskiego 10, 00-611 Warszawa, tel. 22 638 10 10, 22 638 10 11, 22 638 10 12, 22 638 10 13, 22 638 10 14, 22 638 10 15, 22 638 10 16, 22 638 10 17, 22 638 10 18, 22 638 10 19, 22 638 10 20, 22 638 10 21, 22 638 10 22, 22 638 10 23, 22 638 10 24, 22 638 10 25, 22 638 10 26, 22 638 10 27, 22 638 10 28, 22 638 10 29, 22 638 10 30, 22 638 10 31, 22 638 10 32, 22 638 10 33, 22 638 10 34, 22 638 10 35, 22 638 10 36, 22 638 10 37, 22 638 10 38, 22 638 10 39, 22 638 10 40, 22 638 10 41, 22 638 10 42, 22 638 10 43, 22 638 10 44, 22 638 10 45, 22 638 10 46, 22 638 10 47, 22 638 10 48, 22 638 10 49, 22 638 10 50, 22 638 10 51, 22 638 10 52, 22 638 10 53, 22 638 10 54, 22 638 10 55, 22 638 10 56, 22 638 10 57, 22 638 10 58, 22 638 10 59, 22 638 10 60, 22 638 10 61, 22 638 10 62, 22 638 10 63, 22 638 10 64, 22 638 10 65, 22 638 10 66, 22 638 10 67, 22 638 10 68, 22 638 10 69, 22 638 10 70, 22 638 10 71, 22 638 10 72, 22 638 10 73, 22 638 10 74, 22 638 10 75, 22 638 10 76, 22 638 10 77, 22 638 10 78, 22 638 10 79, 22 638 10 80, 22 638 10 81, 22 638 10 82, 22 638 10 83, 22 638 10 84, 22 638 10 85, 22 638 10 86, 22 638 10 87, 22 638 10 88, 22 638 10 89, 22 638 10 90, 22 638 10 91, 22 638 10 92, 22 638 10 93, 22 638 10 94, 22 638 10 95, 22 638 10 96, 22 638 10 97, 22 638 10 98, 22 638 10 99, 22 638 10 00.

Data _____ Podpis _____

Porady i informacje dla marynarzy

Czy istnieje jakikolwiek nadzór nad lekami na malarię ordynowanymi dla polskich marynarzy?

Do napisania poniższego artykułu zainspirował NAS marynarz, który zgłosił się do Organizacji Marynarzy Kontraktowych NSZZ „Solidarność” z pytaniem, czy lek, który jest mu cyklicznie ordynowany na burcie statku, nie uszkadza przypadkiem Jego wątroby, ponieważ gdzieś tam słyszał / czytał, że ten właśnie lek został wycofany z obrotu z uwagi na swoje działania uboczne.

Wydawałoby się prostym zadaniem ustalenie, czy dany lek jest dopuszczony do obrotu i czy potencjalny biorca tegoż leku nie naraża się na ryzyko wcześniejszego odejścia na rentę chorobową i zakończenie tym samym swojej kariery zawodowej na morzu.

Nic bardziej mylnego.

Skontaktowaliśmy się z Ministerstwem Zdrowia, z Departamentem Polityki Lekowej i Farmacji. Poprosiliśmy o listę leków na malarię wycofanych z listy Światowej Organizacji Zdrowia, motywując, że wiedza ta jest niezbędna dla polskich marynarzy, którzy przebywają na pokładach statków w rejonach zagrożonych malarią i według uzyskanych od nich informacji, armatorzy podają im leki, które wg ich subiektywnej oceny są ze względu na swoją szkodliwość prawdopodobnie wycofane z obiegu, oraz że chcielibyśmy sprawdzić ten fakt i prewencyjnie podać informacje o nazwach leków wycofanych z obiegu i tych dopuszczonych.

Do chwili obecnej nie otrzymaliśmy odpowiedzi, ale monitorujemy sytuację i będziemy informować o ustaleniach w następnych wydaniach Biuletynu.

Aby skorzystać z kilku źródeł informacji, zwróciliśmy się również do Państwowego Granicznego Inspektora Sanitarnego dr. Jacka Szmidy. Na nasze pytanie: **Jakie leki na malarię znajdują się na liście leków dopuszczonych / rekomendowanych i tych wycofanych z obrotu / nie zalecanych i że sprawa dotyczy wyposażenia apteczek medycznych na statkach, uzyskaliśmy odpowiedź j/n:**

Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Zdrowia z dnia 10 grudnia 2015 r. dotyczącym m.in. wyposażenia apteczek medycznych w odpowiednie rodzaje i ilości produktów leczniczych, znajdują się w nich grupy dopuszczonych leków, bez ich nazwy handlowej, w tym są leki przeciw pasożytnicze, m.in. przeciwmalaryczne. Pełny nadzór na statku nad wyposażeniem apteczki pełni lekarz lub jeśli jego obecność nie jest wymagana na statku, inna osoba do tego wyznaczona zgodnie z art. 71 ust. 3 ustawy z dnia 5 sierpnia 2015 r. o pracy na morzu.

Na listach World Health Organization WHO (Światowej Organizacji Zdrowia) znajdują się podobnie grupy dopuszczo-

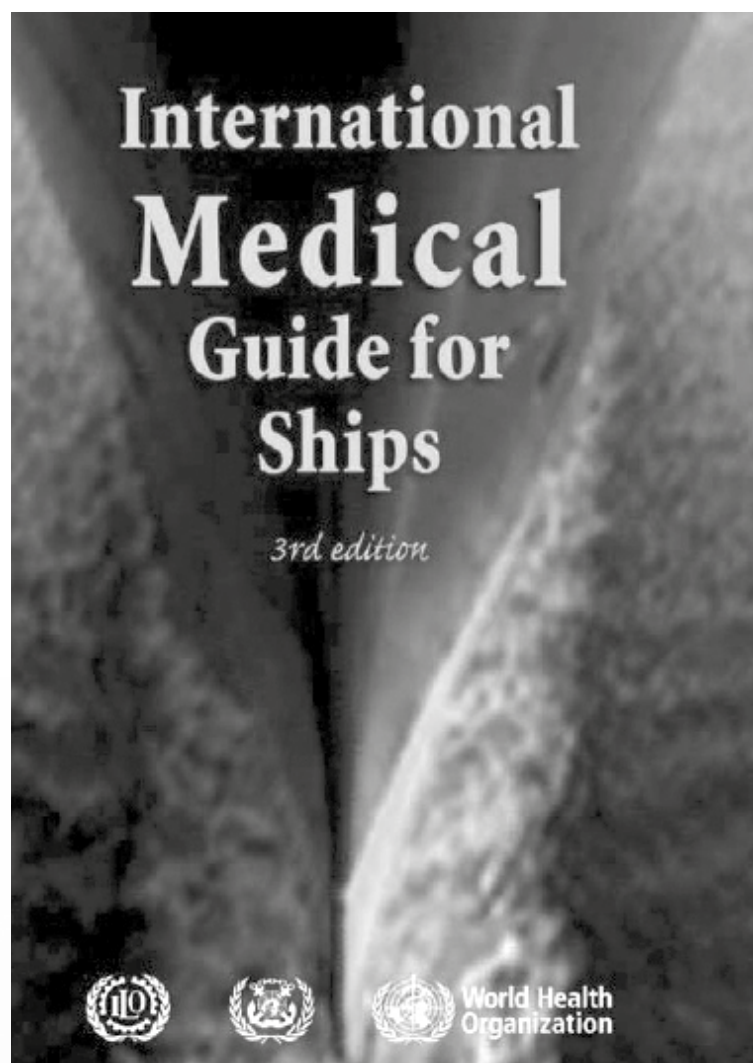


nych leków, bez ich nazwy handlowej, w tym są leki przeciwpa-
sożytnicze.

W Polsce dopuszczone do obrotu są następujące leki p/ malaryczne w ramach profilaktyki: MALARONE, ARECHIN, DOXYCYCLINA.

Obecnie Redakcja Biuletynu Morskiego nadal szuka informacji, gdzie można odnaleźć międzynarodowy wykaz leków na malarię, które są rekomendowane przez Światową Organizację Zdrowia zawierający ich nazwą handlową, które są ordynowane / zalecane przez zagranicznych armatorów marynarzom, pracującym na statkach w rejonach zagrożonych tą chorobą.

Międzynarodowy Przewodnik Medyczny na statki zawiera jedynie ogólne informacje o profilaktyce przeciwmalarycznej, bez informacji o nazwach bezpiecznych leków, pomimo cyklicznej aktualizacji tej publikacji.



Zdjęcie: Okładka 3. wydania Międzynarodowego Przewodnika Medycznego na statki

Konwencja MLI (Multilateral Instrument to Modify Bilateral Tax Treaties).

Jakich zmian należy oczekiwać od stycznia 2019 r.

7 czerwca 2017 roku 68 państw podpisało się pod nieznanym dotąd prawu międzynarodowemu aktem – Konwencją wielostronną wprowadzającą w życie środki prawa traktatowego mające na celu zapobieganie erozji podstaw opodatkowania i przenoszenia zysku (Multilateral Instrument to Modify Bilateral Tax Treaties – MLI).



Eksperti podatkowi wskazują, że Konwencja MLI zawiera rozwiązania skierowane na stworzenie mechanizmów reagowania przez państwa na działania, które prowadzą do zmniejszenia podstawy opodatkowania oraz transferu dochodów do jurysdykcji o niskim poziomie opodatkowania lub nienakładających podatków. Konwencja MLI pozwala na automatyczną zmianę umów o unikaniu podwójnego opodatkowania, zawartych przez dane państwo eliminując tym samym konieczność prowadzenia długotrwałych bilateralnych negocjacji.

Postanowienia Konwencji MLI z dniem 1 lipca 2018 roku zaczęły obowiązywać w Polsce i będzie obowiązywać na razie z krajami, które ją ratyfikowały, czyli Austrią, Wyspą Man, Izraelem, Wyspą Jersey, Litwą, Nową Zelandią, Serbią, Słowenią, Szwecją i Wielką Brytanią. Zaznaczyć jednak należy, że to nie jest lista zamknięta.

Przyjęto się w Polsce, dzięki orzecznictwu Trybunału Konstytucyjnego, że w listopadzie Sejm powinien uchwalić zmiany w prawie podatkowym, które mają zacząć obowiązywać od stycznia następnego roku, a w szczególności zmiany dla podatników niekorzystne. Można zatem oczekiwać, że 30 listopada 2018 to ostateczny termin, kiedy poznamy ostateczne zestawienie państw, z którym możliwa jest zmiana zapisów umowy międzynarodowej w sprawie unikania podwójnego opodatkowania i uchylania się od opodatkowania, które zaczną obowiązywać od stycznia 2019 roku.

Polska do objęcia Konwencją MLI zgłosiła 78 umów, również z krajami które nie przystąpiły do konwencji MLI, raczej należy napisać – jeszcze nie przystąpiły. Jednak objęcie wybranej umowy Konwencją MLI wymaga dokonania notyfikacji przez oba państwa będące stroną danej umowy. Umowy nienotyfikowane lub notyfikowane jedynie przez jedno państwo nie będą objęte Konwencją, a ich treść nie ulegnie zmianie.

Dla przykładu: Polska nie zgłosiła 11 zawartych umów, w tym z Niemcami i USA. Jednocześnie np. Holandia podpisując Konwencję nie zgłosiła umowy podatkowej z Polską.

Ustalenie zakresu zmiany konkretnej umowy o unikaniu podwójnego opodatkowania zawartej przez Polskę będzie wymagać analizy stanowiska zaprezentowanego przez Polskę w zakresie zastrzeżeń i notyfikacji, a następnie analizy stanowiska wyrażonego przez drugie państwo – sygnatariusza umowy podatkowej.

W ramach Konwencji MLI państwa sygnatariusze mogą zmienić także stosowaną dotychczas metodę unikania podwójnego opodatkowania.

Polskie Ministerstwo Finansów w piśmie z dnia 20 września 2017 roku skierowanym do Marszałka Sejmu (odpowiedź na interpelację poselską) potwierdziło, że Polska złożyła stosowne oświadczenie w przedmiocie dokonania wyboru stosowania opcji pozwalającej na całościowe podejście i wprowadzenie metody zaliczenia proporcjonalnego w stosunku do każdego rodzaju dochodu, w każdej umowie, do której ma zastosowanie MLI i w której dotychczas stosowano metodę wyłączenia z progresją.

W tym samym piśmie polski fiskus podkreśla, że celem Konwencji MLI jest ograniczenie możliwości optymalizacji prowadzących do uchylania się od opodatkowania dochodu przez wielkie korporacje, które wykorzystują luki w umowa podatkowych, natomiast w stosunku do dochodów osób fizycznych uzyskanych zagranicą będą miały zastosowanie przepisy krajowe uchylające opodatkowanie dochodów osób zarabiających poza terytorium kraju.

Zatem mając na uwadze projekty formularzy złożone przez inne państwa, które podpisały Konwencję oraz stanowisko Polski zmiana metody unikania podwójnego opodatkowania będzie miała zastosowanie do umów zawartych przez Polskę z następującymi państwami:

Austria, Belgia, Chiny, Finlandia, Grecja, Hiszpania, Irlandia, Izrael, Japonia, Litwa, Meksyk, Norwegia, Nowa Zelandia, Portugalia, Rumunia, Słowacja, Słowenia, Wielka Brytania, Włochy.

Odnosząc nasze rozważania na grunt dochodów otrzymywanych z kontraktów marynarskich, to nie z każdym krajem wymienionym powyżej będzie wiązać się zmiana w zakresie obowiązku ujawniania dochodu polskiemu fiskusowi, ponieważ część umów o unikaniu podwójnego opodatkowania zawiera zapisy, które wskazują wyłącznie jako miejsce opodatkowania dochodów z pracy najemnej na statku morskim kraj siedziby faktycznego zarządu statkiem, np. Belgia.

Jednak w odniesieniu do części marynarzy dotąd nieujawniających swoich dochodów w Polsce Konwencja MLI przyniesie taką zmianę od stycznia 2019 roku. W szczególności należałoby sprawdzić kontrakty osób pracujących na statkach będących w zarządzie przedsiębiorstw na terenie jednego z 19 wymienionych państw.

Z uwagi na fakt, że dużo krajów zgłosiło swoje propozycje tzw. prowizoryczne, na chwilę obecną nie można definitywnie odnieść się do całościowych zmian jakie niesie ze sobą wejście w życie w Polsce Konwencji MLI.

↳ Niezmiennie zatem zachęcamy do kontaktu z Kancelarią w celu omówienia i rozpoznania sytuacji podatkowej w odniesieniu do konkretnej umowy.

Artykuł przygotowany przez
EASY OCEAN Kancelarię finansowo-prawną dla marynarzy
w Gdyni



Ponownie przypominamy, jak bezpiecznie podjąć pracę na statku



Szukanie pracy

1. Poprzez polskie pośrednictwa pracy.

Na początku sprawdzamy czy dane biuro posiada uprawnienia do prowadzenia działalności związanej z pośrednictwem pracy. W tym celu należy się udać na stronę Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej <https://www.gov.pl/gospodarkamorska/praca-na-statkach-morskich> - (skrótowy link: <https://tiny.pl/gb63r>) gdzie znajduje się lista agencji zatrudnienia posiadających dokument uprawniający do kierowania marynarzy do pracy na statkach wydany przez:

- Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni
- Dyrektora Urzędu Morskiego w Słupsku

- Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie lub skontaktować się ze swoją Organizacją związkową, która udzieli takiej informacji
- Jeżeli wszystko jest w porządku możemy składać tzw. aplikację. Dokument najczęściej jest do pobrania w biurze, poprzez e-mail lub stronę internetową pośrednictwa pracy. Aplikacja składa się z kilku stron na których będziemy musieli podać swoje dane, wykształcenie, dane dotyczące posiadanych dokumentów, historię pływania, wskazać najbliższą rodzinę, datę gotowości do wyjazdu itp. Trzeba będzie dołączyć zdjęcie jak i w większości przypadków kopie wymaganych dokumentów.
- Jeżeli aplikacja jest złożona trzeba czekać. Zalecamy regularny kontakt w celu „przypomnienia się” rozeznania sytuacji.
- Biura pośrednictwa w pracy nie mogą pobierać opłat od pracowników za pośredniczenie w zatrudnieniu.
- Z pośrednictwem pracy zawsze zawiera się odrębna umowę (poza umową o pracę) o pośredniczenie w zatrudnieniu.

2. Poprzez zagraniczne pośrednictwa pracy / pracodawców

- W tym przypadku nie mamy zbyt dużych możliwości sprawdzenia czy dana firma istnieje w rzeczywistości. Znane są przypadki firm, które np. wprowadzały wirtualne oferty pracy, następnie marynarz podpisywał umowę (odpowiednia skonstruowaną z kruczkami prawnymi) a następnie zaczynało się wyludzenie pieniędzy np. na uwierzytelnienie dokumentów, tłumaczenia, itd. W rzeczywistości żadnej oferty pracy nie było.
- W przypadku zagranicznych biur pośrednictwa pracy najbardziej sprawdzonymi metodami jest:
 - a) zaczerpnięcie informacji u marynarzy będących już na rynku pracy od kilku lat,
 - b) wysłanie zapytania do pośrednika o nazwę statku lub armatora. Następnie można skontaktować się z armatorem i sprawdzić czy potwierdza on współpracę z danym pośrednikiem.

3. Bezpośrednio u armatora

Dość rzadkim przypadkiem jest, iż armator zatrudnia załogi bezpośrednio. Najczęściej korzystają z innych firm, które zostały utworzone specjalnie w tym celu lub są firmami niezależnymi trudniącymi się obsadzeniem statków (Crew Management). Powodem takich działań najczęściej są korzyści wynikające z obciążeń podatkowo - ubezpieczeniowych lub po prostu wygoda korzystania z firmy zewnętrznej na którą spychane są obowiązki i odpowiedzialność wynikające z umowy o pracę. Niemniej jednak znając armatora możemy łatwo sprawdzić jakie statki ma w swojej flocie której stan za zwyczaj odzwierciedla status firmy.

Decyzja

W momencie gdy zostanie nam przedstawiona oferta pracy, każdy powinien sprawdzić i przeanalizować kilka spraw:

1. Statek i jego bandera

- Rodzaj statku, jego wiek, stan techniczny, nazwa klasyfikatora wyposażenie, załoga. Takich informacji możemy zażądać od pośrednika lub pracodawcy. Decyzja należy do nas. Oczywiście jest, iż wiek statku w największej ilości przypadków jest ściśle powiązany z jego stanem technicznym i wyposażeniem.
- Podstawowe informacje o statku możemy znaleźć na stronach www.itfseafarers.org oraz www.equasis.org
- Bandera statku jest ważnym elementem ze względu na częste powiązanie z warunkami pracy i ubezpieczeniem społecznym. Możemy rozróżnić:
 - a) Bandery UE/EOG – dla polskich marynarzy oznaczają one obowiązek objęcia pracownika ubezpieczeniem społecznym kraju bandery. Do systemu ubezpieczeń społecznych składki zazwyczaj odprowadzane są przez pracodawcę jak i pracownika.
 - b) Pierwsze rejestry – w pierwszych rejestrach najczęściej każdy marynarz bez względu na narodowość musi być zatrudniony na przynajmniej takich samych warunkach płacowo – ubezpieczeniowych jak obywatel kraju bandery. Na przykład polski marynarz pracujący w pierwszym rejestrze norweskim NOR powinien mieć identyczne warunki pracy jak marynarz z Norwegii. Niestety ten system nie działa we wszystkich wypadkach czego przykładem są np. bandery UK, Holandii, Cypru, Malty.
 - c) Inne przypadki. W roku 2010 została ratyfikowana pierwsza umowa o unikaniu podwójnego opodatkowania która wskazuje, iż bandera statku określa obowiązek podatkowy. Mowa tutaj o drugim rejestrze norweskim N.I.S.

2. Armator / pracodawca.

- Siedziba pracodawcy lub siedziba firmy sprawującej zarząd nad statkiem w żegludze międzynarodowej w większości przypadków określają przepisy podatkowe obowiązujące marynarza.
- Należy zwrócić uwagę aby siedziba armatora / pracodawcy była wymieniona w całości. Jest to istotnie dla celów podatkowych jak i w przypadku gdy będziemy zmuszeni kontaktować się z armatorem w przyszłości zarówno w sprawach rutynowych jak i przy ewentualnych roszczeniach z tytułu wykonywania pracy.
- Im większy armator tym mniejsze ryzyko związane z ewentualnym brakiem wynagrodzenia lub problemami roszczeniowymi.
- Większy armator to większe szanse awansu lub w przypadku różnicowania floty zmiany długości podróży lub rodzaju statku.

3. Warunki umowy o pracę

- Umowa o pracę z pracodawcą powinna być podpisana przed wyjazdem z kraju.
- Umowa o pracę w większości przypadków zawiera odniesienie do warunków zatrudnienia. Należy zapoznać się z warunkami zatrudnienia i posiadać ich kopię przed podpisaniem umowy o pracę.

- Warunki pracy i umowa to często kilkadziesiąt stron tekstu. Polecamy skierowanie prośby do pracodawcy o przedstawienie warunków zatrudnienia na kilka dni przed ich podpisaniem. Będziemy wtedy dysponować czasem na ewentualne konsultacje np. ze związkami zawodowymi.
- Najważniejsze abyśmy zapoznaliśmy się z warunkami opieki medycznej, chorobowego, wypadków przy pracy, odszkodowań, rozwiązania umowy o pracę, systemu pracy, systemu wynagrodzeń. Brak np. uzgodnień dotyczących systemu pracy w połączeniu z pensją „all inclusive” jest równoznaczne ze zgodą na pracę w liczbie do 14 godzin na dobę bez dodatkowego wynagrodzenia.
- Pamiętajmy, iż czasami nie ma ustalonych warunków zatrudnienia, a w umowie wspomniane są jedynie ogólne przepisy kraju bandery. Należy wtedy zapoznać się z najważniejszymi zagadnieniami. Można spotkać specjalnie przygotowane wyciągi z ustawodawstwa krajowego przeznaczone dla marynarzy określające ich prawa i obowiązki. Przykładem jest bandera duńska. W przypadku odwołania się jedynie do ustawodawstwa kraju bandery możemy być pewni, iż nie spotkamy tam naszych warunków ubezpieczenia medycznego, wypadkowego czy związanych z odszkodowaniem.
- Nie zgadzajmy się na żadne dodatkowe ustalenia słowne. Jeżeli negocjujemy z pracodawcą np. uzgadniamy słownie iż długość pobytu na statku będzie wynosiła 2 miesiące, ale standardowy kontrakt zawiera 4 miesiące, należy nanieść odpowiednie zmiany na umowie o pracę.
- Jeżeli podpisujemy umowę o pracę na stanowisku kadeta, pamiętajmy aby w umowie były zawarte warunki pracy dla tego stanowiska. Zazwyczaj jest to 4 godziny pracy + 4 godziny poświęcone na naukę.

4. Rejon pracy statku

- Krótkie przeloty pomiędzy portami oznaczają zazwyczaj dużą ilość pracy w nadgodzinach. W takich przypadkach należy się upewnić czy system pracy jest dwu czy trzy-wachtowy. Przy dwu-wachtowym systemie pracy i krótkich przelotach możemy się spodziewać 12 do 14 godzin pracy na dobę.
- Strefy zagrożone atakami pirackimi – należy unikać tych obszarów. Ponieważ nie zawsze możemy być odpowiednio poinformowani o następnych rejonach przez które statek będzie przepływał należy zapoznać się z naszymi uprawnieniami w tej sprawie.
- Stała praca na wodach terytorialnych danego Państwa może być związana z dodatkowym obowiązkiem podatkowym.
- Należy zapoznać się z zaleceniami dotyczącymi szczepień ochronnych przewidzianych dla danego rejonu geograficznego oraz wystąpić o międzynarodową książeczkę szczepień.

Czynności związane z wyjazdem

1. Ubezpieczenie

- W warunkach umowy o pracę powinny być wskazane warunki związane z naszym ubezpieczeniem w czasie

podróży na statek i ze statku. Należy się z nimi zapoznać i w przypadku gdy nie spełnia ono naszych oczekiwań powinniśmy wykupić dodatkowe ubezpieczenie na podróż.

2. Podróż

- Powinniśmy mieć wszystkie dokumenty podróżne, które zawsze trzymamy przy sobie. Nie nadajemy żadnych dokumentów na bagaż.
- Zalecamy wpisanie do pamięci telefonu numerów do armatora, agenta itp.
- Sprawdźmy ograniczenia związane z bagażem. Zazwyczaj marynarze mają większy limit wagowy, jednak w przypadku pracy w offshore jest on limitowany do 10-15kg.
- Zalecamy aby w bagażu podręcznym posiadać jeden lub dwa komplety bielizny, które nas uratują w przypadku zaginionej walizki.
- Zalecamy posiadanie gotówki w popularnej walucie USD lub EUR na nieprzewidziane wydatki jak np. wiza, pozwolenie o pracę lub taxi.

3. Informacje dla rodziny

- Zaleca się poinformowanie rodziny o tym gdzie jedziemy oraz pozostawić w domu dane kontaktowe do osób związanych organizacją naszej podróży np. agenta
- Należy poinformować rodzinę o nazwie statku na którym będziemy pracować oraz pozostawić w domu kopię umowy o pracę oraz warunki zatrudnienia.

Mustrujemy na statku

1. System pracy

- Zgodny z warunkami pracy na które się zgodziliśmy. Wszystkiego dowiemy się od naszego przełożonego.
- Zawsze powinniśmy wypełniać karty pracy / karty czasu wolnego oraz zachować ich kopie przynajmniej na okres zatrudnienia.

2. Bezpieczeństwo wykonywania pracy

- Przed rozpoczęciem pracy zarówno na pokładzie jak i w maszynie powinniśmy zostać wyposażeni w sprzęt / odzież BHP. W języku angielskim nazywany PPE (Personal Protective Equipment).
- Pracę zawsze powinniśmy wykonywać bezpiecznie. Jeżeli nie jesteśmy pewni powierzonego zadania, powróćmy do przełożonego aby jeszcze raz je przedyskutować.

3. Przepisy statkowe

- Należy zaznajomić się z kodeksem ISM który zawiera różnego rodzaju procedury według których należy postępować. Jednym z punktów ISM jest ustanowienie Designated Person Ashore (DPA) czyli osoby w biurze armatora odpowiedzialnej za funkcjonowanie procedur zawartych w kodeksie.

4. Komunikacja

- Telefon satelitarny, e-mail to powszechnie wykorzystywane systemy łączności.
- Domy marynarza – najczęściej wykorzystywane miejsca w których marynarze korzystają z Internetu.

Najczęściej spotykane problemy

- Wcześniejszy powrót do domu
- Wypadek / choroba
- Problemy załogowe
- Brak wynagrodzenia
- Niezgodność umowy o pracę z rzeczywistą sytuacją

We wszystkich przypadkach należy się podpierać warunkami zatrudnienia. W przypadku niejasności należy się skontaktować z kimś kto może udzielić nam wsparcia lub wystąpić w naszym imieniu.

W przypadku braku wynagrodzenia zaleca się rozwiązywanie problemu przed zmustrowaniem ze statku. Po powrocie do domu szanse na odzyskanie pieniędzy drastycznie spadają. Wszelkiego rodzaju wnioski zaleca się składać na piśmie np. prośba o wcześniejsze zmustrowanie, a dokumenty tak jak np. zwolnienia lekarskie dostarczać pocztą lub za potwierdzeniem odbioru.

We wszystkich przypadkach zatrzymujemy kopie.

W przypadku gdy w trakcie trwania zatrudnienia będziemy zmuszeni do wizyty lekarskiej należy zbierać kopie wszystkich dokumentów.

T. L.

Zanim zaokrętujesz

Porady Międzynarodowej Federacji Transportowców (ITF) w sprawie marynarskiej umowy o pracę na morzu (seaman's employment contract)

Najlepszą gwarancją prawidłowych warunków zatrudnienia na morzu zapewnia tylko podpisanie umowy o pracę sporządzonej zgodnie z układem zbiorowym pracy zatwierdzonym przez ITF.

W przeciwnym razie, poniżej przedstawiamy listę kontrolną.

Nie rozpoczynaj pracy na statku bez posiadania pisemnej umowy.

Nigdy nie podpisuj umowy in blanco lub umowy, która wiąże się z dowolnymi warunkami, które nie zostały określone lub których nie znasz.

- Sprawdź, czy umowa, którą podpisujesz odnosi się do układu zbiorowego pracy (CBA). Jeśli tak, upewnij się, że jesteś w pełni świadomy warunków tego CBA i zachowaj kopię tego dokumentu wraz z umową.
- Upewnij się, że czas trwania umowy jest wyraźnie określony.
- Nie podpisuj umowy, która umożliwia dokonanie zmiany okresu obowiązywania umowy wyłącznie według własnego uznania armatora. Każda zmiana uzgodnionego okresu obowiązywania umowy powinna być za obopólną zgodą.
- Zawsze upewnij się, że umowa wyraźnie określa wysokość płacy podstawowej i upewnij się, że podstawowe godziny pracy są jasno określone (na przykład 40, 44 lub 48 tygodniowo). Międzynarodowa Organizacja Pracy

(ILO) stwierdza, że podstawowe godziny pracy powinny wynosić maksymalnie 48 tygodniowo (208 miesięcznie).

- Upewnij się, że umowa wyraźnie określa, jak nadgodziny zostaną wypłacone i w jakiej wysokości. Może być wypłacana jednakowa stawka godzinowa za wszystkie przepracowane godziny powyżej kwoty podstawowej. Lub może być miesięczna ustalona kwota za gwarantowaną liczbę nadgodzin, w takim przypadku należy wyraźnie podać stawkę za każdą przepracowaną godzinę, ponad gwarantowaną nadgodzinę. ILO stwierdza, że wszystkie godziny nadliczbowe należy płacić co najmniej w wysokości 1,25 x normalnej stawki godzinowej.
- Upewnij się, że umowa wyraźnie określa liczbę dni płatnego urlopu miesięcznie. ILO stwierdza, że urlop płatny nie powinien wynosić mniej niż 30 dni w roku (2,5 dnia w miesiącu kalendarzowym).
- Upewnij się, że wypłaty płacy zasadniczej, nadgodzin i urlopu są jasno i oddzielnie wyszczególnione w umowie.
- Nie podpisuj umowy, która pozwala armatorowi na wstrzymanie lub zatrzymanie jakiegokolwiek części wynagrodzenia w okresie obowiązywania umowy. Powinieneś mieć prawo do pełnej zapłaty zarobionego wynagrodzenia na koniec każdego miesiąca kalendarzowego.
- Nigdy nie podpisuj umowy, która zawiera jakąkolwiek klauzulę stwierdzającą, że jesteś odpowiedzialny za zapłatę jakiegokolwiek części kosztów związanych z przybyciem na statek lub repatriacją.
- Nie podpisuj umowy, która zawiera klauzulę, która ogranicza Twoje prawo do wstąpienia, kontaktu, konsultacji

lub bycia reprezentowanym przez związek zawodowy wybrany przez Ciebie.

- Należy pamiętać, że indywidualna umowa o pracę nie zawsze będzie zawierać szczegóły dodatkowych świadczeń. W związku z tym należy starać się, aby uzyskać potwierdzenie (najlepiej w formie pisemnego porozumienia lub zobowiązania w kontrakcie) jaka rekompensata zostanie wypłacona w przypadku:
 - Choroby lub urazu w okresie obowiązywania umowy
 - Śmierci (kwota należna upoważnionemu krewnemu)
 - Utraty statku
 - Utraty rzeczy osobistych w wyniku utraty statku
 - Przedterminowego wypowiedzenia umowy.
- Upewnij się, że otrzymałeś i zachowałeś kopię umowy, którą podpisałeś i przechowujesz.

PAMIĘTAJ ... niezależnie od warunków, każda umowa, którą zawarłeś dobrowolnie, w większości jurysdykcji, będzie uznana za prawnie wiążącą.

Tłumaczenie ze strony internetowej „ITF Seafarers”



fot. Leszek Lawrenc

Z działalności Organizacji Międzyzakładowej NSZZ „Solidarność” Marynarzy i Rybaków w Gdyni

Informacja dla członków Organizacji Międzyzakładowej NSZZ „Solidarność” Marynarzy i Rybaków w Gdyni

Informujemy marynarzy należących do Organizacji Międzyzakładowej NSZZ „Solidarność” Marynarzy i Rybaków w Gdyni, że podpisaliśmy umowę współpracy z EASY OCEAN Kancelarią finansowo-podatkową dla marynarzy w Gdyni. Członkowie naszej Organizacji mogą skorzystać z bezpłatnej porady podatkowej kancelarii. W tym celu prosimy o kontakt telefoniczny z naszą Organizacją, numery telefonów: 501097751 i/lub 58 6612035 i/lub 58 6218541.

Zachęcamy do:

- odwiedzenia naszej strony internetowej www.marynarz.org
- polubienia naszego profilu na Facebook



Szkolenie dla marynarzy należących do Organizacji Międzyzakładowej NSZZ „Solidarność” Marynarzy i Rybaków w sprawie Konwencji MLI (Multilateral Instrument to Modify Bilateral Tax Treaties).

Dnia 15 października 2018 roku, w siedzibie Organizacji Międzyzakładowej NSZZ „Solidarność” Marynarzy i Rybaków, odbyło się szkolenie dla marynarzy – członków należących do tej Organizacji. Głównym tematem szkolenia były prawa i obowiązki polskiego marynarza w związku z wejściem w życie nowej Konwencji podatkowej MLI.

Wielostronna konwencja podatkowa (Multilateral Instrument to Modify Bilateral Tax Treaties, tzw. konwencja MLI) to umowa podpisana 7 czerwca 2017 roku przez ponad 100 państw. Pozwala ona na zmianę obecnie obowiązujących, umów o unikaniu podwójnego opodatkowania, na podstawie zgłoszeń przez państwa, które te umowy dotyczą, bez konieczności przeprowadzania dodatkowych negocjacji. Przyczyną wprowadzenia zmian jest przeciwdziałanie zmniejszaniu podstawy opodatkowania oraz transferu dochodów przez przedsiębiorstwa wielonarodowe.

W przypadku Polski zakłada ona zmianę zawartych przez nasz kraj 78 umów o unikaniu podwójnego opodatkowania z obecnie obowiązującej metody wyłączenia (zwolnienia) z progresją na metodę zaliczenia (kredytu) proporcjonalnego. Konwencja MLI wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2019 roku.



Z działalności Organizacji Marynarzy Kontraktowych

Informacja dla marynarzy pracujących w sektorze Oil & Gas związane z duńskim armatorem A1 Offshore.

Wiadomości przekazane poniżej w sprawie armatora są po części potwierdzone, ponieważ Związek (Solidarność, ITF) prowadził sprawę w duńskim sądzie w imieniu kilkunastu polskich marynarzy o zaległe wynagrodzenia Według zaszysszanych informacji z ostatnich tygodni, armator nadal funkcjonuje na rynek i nadal są problemy z wypłatą wynagrodzeń Zdarzają się naciski na zmianę płacowych warunków kontraktu tuż po zamustrowaniu.

W związku z powtarzającymi się informacjami postanowiliśmy wyczulić na oferty pracy w tej firmie.

Nowa umowa w sprawie doradztwa podatkowego dla marynarzy z OMK

Informujemy, iż Organizacja Marynarzy Kontraktowych wynegocjowała nowe zniżki za doradztwo podatkowe dla marynarzy z OMK.

Dotyczy to głównie osób których dotyczą zmiany w systemie podatkowym i które mają obowiązek składania zeznań podatkowych w Polsce.

Nowa umowa obejmuje następujące usługi:

- przygotowanie pisma o zwolnienie z zaliczek wraz analizą,
- przygotowanie pisma o zwolnienie z zaliczek wraz analizą oraz złożenie przez Kancelarię,
- przygotowanie PIT,
- przygotowanie PIT i złożenie przez Kancelarię.

Polecamy pełny pakiet za cały rok podatkowy:

- Pismo w s. zwolnienia z zaliczek + PIT - marynarza sam składa wnioski
- Pismo w s. zwolnienia z zaliczek + PIT - Kancelaria składa pismo i PIT.

Szczegóły i ceny podane są w Strefie Członków Związku na naszej stronie internetowej www.omk.org.pl

System ubezpieczeń NNW działa 24 h na dobę dla marynarzy z Organizacji Marynarzy Kontraktowych

Przekazujemy kilka istotnych informacji o polisie ubezpieczeniowej dla marynarzy należących do OMK:

- ubezpieczenie bez względu na datę przystąpienia do OMK obejmuje wypłatę odszkodowania w razie śmierci w wyniku NNW wskazanym najbliższym w wysokości 10 000
- Marynarze należący do OMK powyżej 5 lat posiadają oprócz polisy obejmującej ubezpieczenie w razie śmierci w wyniku NNW na kwotę 10 000 również dodatkową polisę w razie następstwa NW i % uszczerbku na zdrowiu od kwoty 5 000
- Marynarze należący do OMK powyżej 10 lat posiadają oprócz polisy obejmującej ubezpieczenia w razie śmierci w wyniku NNW na kwotę 10 000, również dodatkową polisę w razie następstwa NW % uszczerbku na zdrowiu od kwoty 10 000

W razie wystąpienia zdarzenia, prosimy o kontakt z biurem, podamy indywidualny numer Polisy – biuro@nms.org.pl Ubezpieczeniem objęci są marynarze, którzy mają opłacone składki członkowskie. Bądź fair wobec swojej Organizacji i terminowo realizuj podjęte przez Ciebie zobowiązania wynikające z przynależności do OMK/ITF.

Nasz serwis pomocowy jest finansowany tylko ze składek członkowskich. Nie wiesz kiedy będziesz musiał z niego skorzystać.



Zaktualizuj swoje dane osobowe

OMK zwraca się z prośbą do marynarzy należących do naszej Organizacji o zaktualizowanie swoich danych na dostępnym formularzu na naszej stronie internetowej i przesłanie pocztą lub na adres email: biuro@nms.org.pl

Aktualizacja danych polega między innymi na wskazaniu i podaniu danych osoby upoważnionej do kontaktu z OMK w imieniu marynarza.

Ta informacja jest niezwykle istotna z uwagi na zakres ubezpieczenia NNW którym są objęci marynarze należący do naszej Organizacji.

Formularz aktualizacji danych jest dostępny na naszej stronie internetowej. Możemy również przesłać formularz na adres e-mail wskazany w deklaracji. W tej sprawie proszę się kontaktować : biuro@nms.org.pl

„OMK NEWS – Twoje źródło informacji na morzu”

Już ponad dwa lata przesyłamy do marynarzy należących do OMK w formie elektronicznej gazetkę na statki z aktualnymi informacjami z dziedziny gospodarki morskiej do poczytania.

Dziękujemy za zainteresowanie i powiększające się grono odbiorców gazetki.

Jeżeli chciałbyś także otrzymywać OMK news na swój statek, napisz taką informację na adres: biuro@nms.org.pl

omk

Zabierz ze sobą koszulkę OMK na statek.

Informujemy, że dla wszystkich marynarzy należących do OMK mamy do przekazania koszulkę OMK, takie jak na poniższym zdjęciu.

Jeżeli jesteś zainteresowany otrzymaniem koszulki, prosimy o e-mail na adres: biuro@nms.org.pl z podaniem rozmiaru i adresu do wysyłki. Posiadamy rozmiary koszule L, XL, Koszulkę wyślemy pocztą

Dla wszystkich marynarzy, którzy należą do naszej Organizacji ponad 5 lat koszulki są oczywiście gratis.



Przypomnienie o świadczonym przez OMK serwisie marynarskim

W ramach przynależności do OMK zostaniesz natychmiast objęty ubezpieczeniem od następstw nieszczęśliwych wypadków w PZU 24 h podczas pracy na



statku i wypoczynku w domu, również w strefie działań pirackich. Koszt ubezpieczenia ponosi OMK.

Ponadto:

- Oferujemy po 6-miesięcznej przynależności pomoc w podniesieniu Twoich kwalifikacji, refundujemy koszty kursów i szkoleń wynikających z Konwencji STCW ukończonych w ośrodkach szkoleniowych w Polsce i za granicą.
- Możesz w razie poważnej sytuacji kryzysowej na statku, w każdej chwili skontaktować się z nami pod awaryjnym numerem telefonu, czynnym 24 h / 24 h.
- Odwiedź na naszej stronie internetowej strefę Marynarze mają taniej – są miejsca gdzie dostaniesz zniżki na podstawie naszej legitymacji OMK/ITF – przejazdy na lotniska, kursy, szkolenia itp.
- Zawsze gdy masz wątpliwości dotyczące zatrudnienia możesz zwrócić się do nas z zapytaniem o sprawdzenie kontraktu, warunków zatrudnienia, prośbą o poradę.
- Możesz skorzystać z bezpłatnej porady podatkowej udzielanej przez prawnika z wyspecjalizowanej Kancelarii Podatkowej z którą współpracujemy (bezpłatna porada / opinia / sporządzenie rozliczenia rocznego).
- Możesz skorzystać z bezpłatnej porady współpracującej z nami Kancelarii Prawnej w zakresie prawa cywilnego, rodzinnego, karnego.
- Możesz liczyć na poprowadzenie roszczenia, w razie kłopotów z armatorem (opóźnienie lub brak wypłaty wynagrodzenia, wypadek na statku, inne)

Przyłącz się: www.omk.org.pl

Historia

Historia powstania Międzynarodowej Federacji Transportowców. Lata 1896-1916



CZĘŚĆ I

ITF miał swoje korzenie w wielkich niepokojach robotniczych w portach północnej Europy pod koniec XIX wieku.

Dokerzy stali się świadomi jak nigdy wcześniej, że są poniżani i wyzyskiwani poprzez brak godnych warunków pracy.

Na tym ruchu dokerskim powstały silne i skuteczne związki zawodowe, które miały ogromny wpływ na realizację robotniczego żądania szybkiego i znacznego poprawienia warunków pracy i płacy.

Nowo powstały ruch związkowy był najsilniejszy w Wielkiej Brytanii, równie silny w Belgii, Niemczech, we Włoszech oraz w Holandii.

Założenie w Londynie Międzynarodowej Federacji Marynarzy i Dokerów w czerwcu 1896 r. było bezpośrednią konsekwencją działania brytyjskiego przywódcy marynarzy, **Joseph'a Havelock'a Wilsona**, który wspierał strajkujących dokerów w Rotterdamie.

Jego związkowy sukces zainspirował **Toma Manna i Bena Tilletta** do utworzenia w 1889 r. Związku Dokerów. Pierwsza ulotka wydana przez związkowców we wrześniu 1896 mówiła o postulatach w sprawie stałego i godnego wynagrodzenia dla marynarzy i dokerów, wspólnym działaniu powstałych związków na rzecz skutecznego radzenia sobie z zorganizowanymi pracodawcami oraz że pracownicy mają wszelkie prawo do udziału w zwiększonym dobrobycie świata.

Strajk dokerów, który rozpoczął się w Hamburgu w listopadzie 1896 r. Uzyskał wsparcie finansowe od Brytyjczyków. Działania Międzynarodowej Federacji Marynarzy i Dokerów mające na celu między innymi powstrzymanie procedury wysyłania do pracy na czarno, co było powszechną praktyką stosowaną przez pracodawców portowych w tym czasie,

**Streik im Hamburger Hafen.
Ein Arbeiter, der auf seine
Ehre hält, rührt während des
Streiks im Hafen kein Stück
Arbeit an!**

znacznie przyczyniły się do międzynarodowej popularności związku wśród klas robotniczych i ich solidarności.

Strajk dokerów zachęcił do założenia w grudniu 1896 r. w Hamburgu związku kolejarzy.

Wkrótce potem **Charles Lindley**, który był marynarzem pracującym przez piętnaście lat na brytyjskich statkach i aktywnie uczestniczył w brytyjskim ruchu robotniczym, w 1897 r. założył szwedzki Związek Transportowców a następnie stał się jednym z pomysłodawców zmiany nazwy z Międzynarodowej Federacji Marynarzy i Dokerów na konferencji w 1898 roku, na nazwę Międzynarodowa Federacja Transportowców ITF.

Ten ruch radykalnie rozszerzył zakres działalności Federacji poprzez skupienie związków zawodowych reprezentujących pracowników transportu i zwiększył tym samym siłę swojego działania

W ciągu czterech lat ITF rozszerzył swoje działania na rzecz kolejarzy i tramwajarzy oprócz działań na rzecz dokerów i marynarzy i tym samym ITF przestała być tylko przedstawicielem morskich i portowych pracowników.

Szeroki zakres działań ITF i skupianie się na walce bez zadbania o zbieraniu na ten cel funduszy spowodowało, że w 1903 zabrakło pieniędzy na jeszcze skuteczniejsze działania.

Tom Chambers, brytyjski oficer marynarki, który zastąpił **Toma Manna** jako prezes ITF pracował w domu, prowadząc wszystkie sprawy z organizowaniem robotników.

W październiku 1904 r. Sekretariat ITF został przeniesiony do Niemiec, najpierw do Hamburga, a następnie do Berlina, co spowodowało skuteczniejsze zdobywanie funduszy..

Liczebność członków ITF gwałtownie wzrastała.

W 1905 r. należało do ITF 150 000 członków, w 1907 r. już około 500 000.

Przystąpiły do ITF związki z Włoch i Stanów Zjednoczonych i Ameryki Łacińskiej.

Ogólny spadek koniunktury gospodarczej w 1908 r. połączone z powszechnym bezrobociem w regionie w przemyśle transportowym, dały początek żądaniom niektórych afiliowanych w ITF związków branży morskiej, aby ITF prowadził bardziej agresywną taktykę strajkową, ale możliwości sukcesu takich działań z uwagi na pogłębiający się kryzys były znikome.

Na kongresie ITF w 1913 r. odzwierciedleniem rosnących napięć międzynarodowych w przededniu pierwszej wojny światowej były ataki francuskich delegatów na ostrożne,

kompromitujące i zdecydowanie nierewolucyjne kierownictwo germańskie ITF.

Na Kongresie ujawniły się głębokie różnice i podziały pomiędzy oczekiwaniami afiliantów.

ITF przestało funkcjonować ze względów praktycznych do końca 1916 r.

B.S. na podstawie pracy doktorskiej Harolda Lewisa Historia Międzynarodowej Federacji Transportowców, dostępnej na stronie internetowej: www.itfglobal.org i www.transport.se, www.portcities.org.uk

Ocalić od zapomnienia. S/Y Polonez – powrót legendy.

Historia jachtu – 1971-1973.

Burzliwa historia tej wyjątkowej jednostki jachtu sięga lat 70 ubiegłego wieku i jest ściśle związana ze Szczecinem.

Jacht został zbudowany w szczecińskiej Morskiej Stoczni Jachowej im. Leonida Teligi według unikatowego projektu Edwarda Hoffmanna, Czesława Gogołkiewicza i Kazimierza Jaworskiego przy współudziale i nadzorze Kapitana Krzysztofa Baranowskiego.

W 1971 r. jednostka została zwodowana. Nazwa „Polonez” została wybrana i nadana zgodnie z wyrażoną wolą Polaków uczestniczących w ogólnopolskim plebiscycie.

„Polonez” był jachtem szybkim, zbudowanym z mahoni, o zgrabnej i unikatowej linii, bez nadbudówki z dwoma masztami, który od początku powstania w koncepcji Kapitana Baranowskiego miał zmierzyć się z rejsem dookoła świata.

6 sierpnia 1972 r. „Polonez” wraz z Kapitanem Krzysztofem Baranowskim na pokładzie rozpoczął żeglugę dookoła kuli ziemskiej z zachodu na wschód wokół pięciu kontynentów.

23 lutego 1973 r. Kapitan Baranowski na pokładzie „Poloneza” opłynął przylądek Horn, stając się pierwszym Polakiem, który dokonał tego wyczynu.

24 czerwca 1973 r. „Polonez” został zacumowany w Szczecinie, Szczecinianie witając na Wałach Chrobrego dzielny team byli dumni z faktu opłynięcia kuli ziemskiej przez polskiego Kapitana na jachcie podnoszącym polską banderę.

Ten niezwykle wyczyn zapisał się w historii polskiego żeglarstwa.

Po powrocie z okołoziemskiej podróży Kapitan Baranowski wykonał piękny gest - przekazał jacht Wyższej Szkole Morskiej w Szczecinie, aby mógł służyć kształceniu przyszłej kadry morskiej jako jednostka szkoleniowa.

Kryminał w tle.

W roku 1987 r. Wyższa Szkoła Morska pomimo braku zgody darczyńcy, podjęła kontrowersyjną decyzję o sprzedaży „Poloneza” Lechowi Grobelnemu, twórcy „przekrętu” wszechczasów - tzw. Bezpiecznej Kasy Oszczędności, który trafił na 12 lat do więzienia a następnie został zamordowany w zaułkach warszawskiego Targówka.

Zdążył wcześniej niestety rozpocząć dewastację jachtu, próbując przerobić go na jacht rekreacyjny. (informacje te zostały przekazane podczas Konferencji prasowej, która odbyła się 13 września br. oraz są dostępne na stronie: www.krzysztof-baranowski.pl)

Ta wyjątkowa jednostka została uziemiona w hangarze jednej ze szczecińskich stoczni niszcząc i podlegając dalszej dewastacji i kradzieży cennego osprzętu.

Na początku roku 2000 utytułowanym jachtem zainteresowali się inwestorzy z Niemiec.

Aby zapobiec wymknięciu się z polskich rąk jednostki, do działania wkroczył znany żeglarz Kapitan Bruno Salcewicz, który zakupił „Poloneza”, ponieważ żadna instytucja publiczna nie była zainteresowana ratowaniem jachtu.

Z powodu potrzeby zgromadzenia i przeznaczenia ogromnych nakładów finansowych na remont jachtu, nowi właściciele „Poloneza” rozpoczęli poszukiwanie inwestora.

Z pomocą przyszedł warszawski deweloper: Włodarzewska S.A. która zapłaciła za remont jachtu i zakupiła osprzęt. Niestety, niedługo później zbankrutowała.

Nowa historia z pasją – ocalić od zapomnienia.

Obecnym właścicielem „Poloneza” jest prywatny armator, który chce pozostać anonimowy.

13 września odbyła się konferencja prasowa w hali remontowej Przystani Jachtowej Marina Club, która została zorganizowana przez pasjonatów związanych z Jachtem „Polonez” i przy udziale **Kapitana Krzysztofa Baranowskiego, Kapitana Bruno Salcewicza, Kapitana Filipa Gruszczyńskiego** - koordynatora prac remontowych.



Na zdjęciu od lewej: Krzysztof Kubik, twórca filmu o Polonezie, Kapitan Krzysztof Baranowski, Kapitan Krzysztof Salcewicz.

Kapitan Krzysztof Baranowski, odpowiadając na pytania dziennikarzy, również Redakcji Biuletynu Morskiego nie krył wrzusenias z uwagi na swoje zaangażowanie we wsparcie projektu, nie krył również rozgoryczenia związanego z faktem że jacht nie służy nadal młodzieży jako jacht szkoleniowy, tym bardziej, że właśnie jacht „Polonez” był inspiracją do powołania przez Niego przyszłej szkoły pod żaglami.

Powiedział również, że: {...} „Polonez” *przechodził bardzo burzliwe dzieje. Moje zadanie było takie, żeby obłaskawić „Poloneza”*

żeby takie trudne dzieje już więcej się nie zdarzały, co zresztą zrobiłem. Zobaczymy, jak to dalej się potoczy.

Kapitan Filip Gruszczyński, koordynator projektu zapytany o szczegóły oraz o zakres prac remontowych przewidzianych na jednostce powiedział: {...}: „Polonez” przez lata przechodził z ręk do ręk i niszczał, teraz jednostka znowu może pływać mając nowego armatora. Trwają prace związane głównie z kadłubem jachtu. Kolejnymi pracami będą te związane z instalacją elektryczną, nową elektroniką, instalacją sanitarną i wymianą zbiorników. Jacht ma być gotowy do kolejnych rejsów na przyszłe Dni Morza, czyli w czerwcu 2019 r.



Na zdjęciu na pokładzie remontowanego jachtu „Polonez” od lewej: Kapitan Filip Gruszczyński - koordynator prac remontowych, Kapitan Krzysztof Baranowski.

W Konferencji uczestniczyli również twórcy pełnometrażowego filmu dokumentalnego „Polonez – powrót legendy” nad którym rozpoczęli pracę w czerwcu br. - **Krzysztof Kubik, Karolina Kubik – Mazur** oraz **Monika Szmida**.

Krzysztof Kubik – współtwórca filmu powiedział na Konferencji o planowanym dokumencie filmowym który przybliży historię jachtu „Polonez”, zapraszał i zachęcał do wsparcia projektu oraz do odwiedzenia strony internetowej filmu. Na stronie internetowej www.goldenoriolefilm.com filmu, możemy przeczytać:

Kiedy młody i odważny Kapitan Krzysztof Baranowski opłynął Polonezem świat w 1973 roku nikt nie przypuszczał, że przez następnych kilkadziesiąt lat jacht popadnie w tarapaty, które z czasem przykryją jego splendor całunem zapomnienia dla kolejnych pokoleń.

Jak się jednak okazuje Legenda Poloneza jest wciąż żywa i pobudza wyobraźnię wielu, nie tylko żeglarzy ale i zwykłych ludzi, którzy pamiętają dawną chwałę jachtu. Dzisiaj pojawia się nowa nadzieja, że ta piękna część naszego dziedzictwa narodowego ponownie wypłynie w rejs sławiąc polskie żeglarstwo oraz rozpalać serca młodych ludzi. Film opowiada historię powrotu największego symbolu polskiego żeglarstwa.

W momencie kiedy zaczynamy naszą historię poznajemy trzech mężczyzn, reprezentujących trzy różne pokolenia ściśle powiązane z Polonezem. Najpierw cofamy się w przeszłość, w którą przenosi nas Pan Kapitan Krzysztof Baranowski, następnie obserwujemy teraźniejszość oczami Kapitana Filipa Gruszczyńskiego, który bacznie czuwa nad przywróceniem Jachtu Polonez do ponownego życia, oraz wybiegamy w przyszłość rozmawiając z przyszłym kapitanem i właścicielem Poloneza, Panem Maciejem.

Przyjrzenie się naszym trzem bohaterom z bliska, pozwala nam zrozumieć ich pasję do Poloneza, która nie tylko reprezentuje sam jacht, ale także znaczenie wolności. Wolności której tajemnicę można jedynie poznać z dala od jakiegokolwiek kontynentu, gdzieś tam, gdzie jedyną rzeczą, którą można ujrzeć na horyzoncie, jest głęboki błękit oceanu. Projekt jest realizowany od czerwca 2018 do jesieni 2020, gdzie będziemy gromadzić cały materiał filmowy oraz będziemy obserwować powrót Poloneza i relację osób ściśle powiązanych z jachtem.



Zdjęcie ze strony internetowej twórców filmu www.goldenoriolefilm.com

Tekst skłania do refleksji.

Komu zależy na dalszym podnoszeniu polskiej bandery na utytułowanym jachcie i ocaleniu „Poloneza” od zapomnienia?

Pasjonatom i prywatnym inwestorom w jednym. Tylko. Żadna instytucja państwowa i publiczna nie jest zainteresowana i jak dotąd nie włączyła się w projekt ocalenia „Poloneza” i historii o nim. Od lat. Od „nigdy”. Bo i po co? Przecież są osoby prywatne, które na swoich barkach, inwestując prywatne pieniądze, będą na Dniach Morza prezentować POLSKIE dziedzictwo narodowe - odremontowany, piękny, utytułowany jacht „Polonez”, który opłynął świat podnosząc narodową banderę. Ciekawe, ilu przedstawicieli władz miasta i uczelni będzie pozowało do zdjęcia na tle POLSKIEGO JACHTU POLONEZ, który pomimo wielu przeciwności nadal podnosi POLSKĄ BANDERĘ z napisem port macierzysty SZCZECIN. Fajnie mieć fotkę. Tylko może wypadaloby chociaż na nią zasłużyć?

B.S.

KOSMETYKI NAŁOŻONE NA TWARZ	IMIĘ AKTORKI FONDY GWAROWO: KOMPAN	11	NAPÓJ Z BROWARU KATION	BOKOBRODY DAWNY SAMOCHÓD DOSTAWCZY	GRAŁ WIĘ- CŁAWSKIEGO W SERIALU "RANCZO"	63	OBOK PIKA GRÓD PIERWSZYCH PIASTÓW	53	KARETKA RE- ANIMACYJNA MIASTO W HISZPANII	59			
			2	60	RŻY NA WIDOK KLACZY				39				
MIASTO W AZJATYCKIEJ CZĘŚCI ROSJI		14	57		29								
		41			37	ODDAWANA Z KARABINU MASZYNO- WEGO		48	44	26			
KAPELUSZ MĘSKI CZĘŚĆ SZKIELETU	ZEWNETRZNA CZĘŚĆ OWÓCU ROSLIN	6	PALENIE FAJKI LUB PAPIEROSA					KULSZOWA		ORZEŁ PRZEDNI			
									7				
LUD GERMAŃSKI	31	ANGIELSKI KUPIEC I EKONOMISTA Z XVII W.											
		19	55										
MIASTO KOŁO DOROHUSKA													
MIASTO NA PAŁUKACH	58	56	3		18	WYRAZ TWARZY		24	KŁODY Z OTWORAMI, W KTÓRE DAWNIEJ ZAKUWANO RĘCE I NOGI WIĘZŃA PRZYPRAWA KUCHENNA	SREBRZY- STOSZARY METAL	22	MIEJSCE BUDOWY STATKÓW	
	20	21	13	25	CUKIEREK ŚMIETANKO- WY		43	34	51	SREBRZY- STOBIĄŁY METAL		61	16
TROJA													
PERWERSYJ- NY MARKIZ	38	27	54	10	5	OZYRYS DLA STARO- ŻYTNYCH EGIPCJAN			62	40	36,52	1	15
	32		4	28	SCHRONIENIE DLA OBCOKRA- JOWCA		33	17,50	12	JAK USZCZYPNIE, BĘDZIE ZNAK		9	42



1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30			
31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63

Serdecznie gratulujemy zwycięzcom, którzy przesłali prawidłowe rozwiązanie krzyżówki z poprzedniego wydania Biuletynu Morskiego.

Zapraszamy do zmierzenia się z rozwiązaniem kolejnego hasła naszej krzyżówki, które stanowi myśl pewnego libańskiego poety

Rozwiązanie prosimy przesłać listem na adres redakcji lub e-mailem: biuro@nms.org.pl do dnia 31/12/2018 r.

Można wygrać koszulkę, długopis i wiele innych nagród.

Życzymy powodzenia

**Wspierając nasze działania, wspierasz Marynarzy oraz ITF i ETF.
Wstąp do jednej z niżej wymienionych Organizacji, wchodzących w skład
Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ "Solidarność" afiliowanej w ITF i ETF**



**Zapraszamy na nową stronę internetową KSMMiR NSZZ Solidarność:
www.solidarnosc.nms.org.pl**

NSZZ „S” Marynarzy i Rybaków
ul. J. Waszyngtona 34/36
81-342 Gdynia
Tel: + 48 58 621 85 41
Tel./fax: +48 58 661 20 35
e-mail: marynarz@nms.org.pl
www.marynarz.org.pl



NSZZ „S” Dalmor S.A.
ul. Hryniewickiego 10
81-340 Gdynia
Tel/fax: +48 58 620 18 45
Tel: 512 021 380
e-mail: solidarnosc.dalmor@gmail.com



**Organizacja
Marynarzy Kontraktowych NSZZ "S"**
ul. Szarotki 8
71-604 Szczecin
Tel: +48 91 422 02 02
e-mail: biuro@nms.org.pl
www.omk.org.pl



NSZZ „S” przy PRCIP Gdańsk Sp. z o.o.
ul. Przetoczna 66
80-702 Gdańsk
Tel: +48 600 344 230
e-mail: solidarnoscprcip@gmail.com



**NSZZ „S” przy Polskiej
Żegludzie Morskiej**
Plac Rodła 8
70-419 Szczecin
Tel: +48 91 359 40 84
e-mail: pzmsolidarnosc@wp.pl
e-mail: pzmsolidarnosc@neostrada.pl



**NSZZ „S” Morskich Służb
I Przedsiębiorstw Ratowniczych**
ul. Hryniewickiego 10
81-340 Gdynia
Tel: +48 58 660 76 53
e-mail: solidarnosc@sar.gov.pl



NSZZ „S” przy Polskiej Żegludze Bałtyckiej
ul. Portowa 41
78-100 Kołobrzeg
Tel/fax: +48 94 355 22 04
e-mail: kolobrzeg@nms.org.pl



NSZZ "S" Pilotów Morskich
ul. Przemysłowa 6
80-542 Gdańsk
Tel: +48 725 706 721
e-mail: nszz.pilot@portgdansk.pl



KOORDYNATOR ITF
Adam Mazurkiewicz
ul. Szarotki 8
71-604 Szczecin
e-mail: adam_mazurkiewicz@nms.org.pl
tel: +48 501 539 329

INSPEKTOR ITF
Grzegorz Daleki
ul. J. Waszyngtona 34/36
81-342 Gdynia
e-mail: daleki_grzegorz@itf.org.uk
tel: +48 514 430 374

Przewodnik ITF

Jak odnaleźć marynarski Związek Zawodowy lub Inspektora ITF



Jeżeli potrzebujesz pomocy, Twoim pierwszym punktem kontaktowym powinien być Twój Związek Zawodowy – jeżeli nie jesteś jeszcze członkiem marynarskiej „Solidarności”, znajdziesz w tym wydaniu Biuletynu Morskiego deklarację członkowską.

Jeżeli jesteś członkiem związku i potrzebujesz natychmiastowej pomocy na burcie, skontaktuj się z Inspektorem ITF.

Na stronie

www.itfseafarers.org/seafarer-apps.cfm

możesz znaleźć kontakt do afiliowanych w ITF marynarskich związków zawodowych oraz Inspektorów ITF. Jeżeli używasz smartfona, pobierz bezpłatny czytnik kodów QR i zeskanuj poniższe kody, które natychmiast przekierują Ciebie na strony internetowe ITF lub Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ Solidarność:

