Przypominamy o możliwości ubezpieczenia zdrowotnego.

W odpowiedzi na liczne zapytania marynarzy z OMK, czy do ubezpieczenia zdrowotnego w rozszerzonej przynależności do OMK/ITF Premium może przystąpić rodzina marynarza, informujemy, że po wielomiesięcznych negocjacjach możemy rozszerzyć ubezpieczenie zdrowotne o członków rodziny (małżonka / partnerów , dzieci)
Marynarze z naszej Organizacji mogą przystępować do ubezpieczenia zdrowotnego OMK / PZU nadal indywidualnie lub wspólnie z rodziną.

- Rodzinna składka ubezpieczeniowa, wraz ze składką członkowską OMK/ITF obejmująca marynarza wraz z małżonkiem lub partnerem wraz z dziećmi (do 25 roku życia) wynosi 250 pln za m-c.

Zainteresowanych przystąpieniem do opcji rozszerzonej przynależności wraz z ubezpieczeniem zdrowotnym, informujemy, że dla marynarza i każdego członka rodziny należy wypełnić osobny kwestionariusz.
Po wypełnieniu kwestionariusz / kwestionariusze proszę wysłać na adres: biuro@nms.org.pl
W Strefie Marynarza znajduje się link do oferty, lista placówek zdrowotnych w całej Polsce, kwestionariusz przystąpienia do ubezpieczenia oraz szczegóły.
https://www.omk.org.pl/article/1119

Źródło:www.omk.org.pl

Morskie siły USA Wielkiej Brytanii i Francji notują dziesiątki kolejnych zestrzeleń Huti.

Nawet 28 bezzałogowych statków powietrznych miały zestrzelić amerykańskie, brytyjskie i francuskie siły morskie działające na Morzu Czerwonym. W ostatnim czasie jemeńscy bojownicy, którzy od listopada ub. r. prowadzą działania przeciwko żegludze w rejonie, dokonują zwielokrotnionych ataków z użyciem rakiet i dronów. Choć zdecydowana większość z nich kończy się niepowodzeniem, w ostatnim czasie udało im się pierwszy raz skutecznie zniszczyć dwa statki.
Jak podaje dowództwo sił amerykańskich, US Navy oraz państwa partnerskie zestrzeliły co najmniej 28 bezzałogowych statków powietrznych (nieco wcześniej podawano liczbę 15) między godziną 4:00 a 8:20, 9 marca. Drony stanowiły "bezpośrednie zagrożenie dla statków handlowych oraz okrętów marynarki wojennej USA i sił koalicyjnych w regionie", a ich zestrzelenie nastąpiło w ramach "samoobrony". W ataku nie zostały uszkodzone żadne okręty ani jednostki cywilne. Huti dokonali także nieudanego ataku na masowiec M/V Propel Fortune pływający pod banderą Singapuru, a wystrzelone rakiety spadły do wody. Nie zgłoszono wtedy żadnych obrażeń ani uszkodzeń na statku.
W trakcie działań na Morzu Czerwonym skuteczne trafienia odnotowała Marynarka Wojenna Francji (Marine nationale). Działająca w ramach prowadzonej od początku marca misji EUNAVFOR Aspides, pod auspicjami Unii Europejskiej, fregata typu Aquitaine Languedoc (D653) miała zestrzelić cztery drony wystrzelone przez Huti. W ten sposób Francja daje swój "wkład w swobodę żeglugi statków cywilnych w ramach tranzytu na tym obszarze".
Obok tego od grudnia trwa misja pk. "Prosperity Guardian" pod auspicjami USA i o podobnym charakterze.
Swój sukces zaliczyła również fregata typu 23 HMS Richmond, działająca od wielu tygodni w rejonie Morza Czerwonego i Zatoki Adeńskiej. Co istotne, pierwszy raz w ramach działań obronnych skutecznie użyła ona morskiego systemu obrony powietrznej Sea Ceptor, wyposażonego w rakiety przeciwlotnicze CAMM. Przypomnijmy, że 14 stycznia Polska Grupa Zbrojeniowa S.A. podpisała umowę z koncernem MBDA umowę na dostawy tego uzbrojenia na budowane wielozadaniowe fregaty programu "Miecznik".
Poprzez działanie przeciwko Huti okazało się możliwe sprawdzenie tego systemu w praktyce, co stanowi istotne doświadczenie dla marynarzy oraz źródło wiedzy na przyszłość. Stąd niekiedy pojawia się kontrowersyjne twierdzenie, że z racji na znaczny stopień nieskuteczności działań jemeńskich bojowników zagrożony obszar stał się niejako "poligonem" dla międzynarodowych sił morskich, sprawdzających umiejętności i wyszkolenie marynarzy, a także skuteczność systemów i uzbrojenia, jaki mają w wyposażeniu ich okręty.

Ostatnie tygodnie wiążą się ze zwiększeniem działań Huti na newralgicznym obszarze, powodując od listopada ub. r. największy kryzys w światowej żegludze od dekad. Choć celem przeciwdziałania tej sytuacji rozpoczęły się jeszcze w grudniu misja pk. "Prosperity Guardian" pod auspicjami USA i podobna operacja "Aspides" pod egidą Unii Europejskiej, z racji na ich obronny charakter wciąż nie udało się wyjść z impasu. W efekcie tego wiele czołowych firm zrezygnowało z obsługi trasy prowadzącej przez Kanał Sueski, powodując straty dla gospodarki Egiptu. Decyzja o wyborze trasy opływającej Afrykę spowodowała wzrost kosztu transportu morskiego i zaburzenia łańcucha dostaw, co ma ogromny wpływ na wiele sektorów gospodarki, zaburzając też działalności terminali w portach morskich.
W ciągu ostatnich kilku tygodni bojownicy odnieśli swoje jak dotąd największe sukcesy. 18 lutego udało im się trafić masowiec Rubymar, który niedługo potem zatonął, a znajdujący się na nim ładunek nawozu stanowi ogromne zagrożenie dla środowiska morskiego w regionie. Był to pierwszy statek wyeliminowany przez Huti od początku ich działalności w listopadzie ub. r., nie licząc porwanego rorowca Galaxy Leader. Z kolei 6 marca pierwszy raz udało im się nie tylko zniszczyć cywilną jednostkę nawodną, ale też doprowadzić do ofiar wśród załogi. W wyniku uderzenia rakietowego na amerykański masowiec MV True Confidence zginęło dwóch marynarzy, a sześciu kolejnych zostało rannych. Niedługo potem jeden z poszkodowanych zmarł, zwiększając tym liczbę ofiar do trzech.
Huti deklarują, że nie zakończą ataków na statki, dopóki trwa konflikt między Hamasem i izraelską armią w Strefie Gazy. Choć walki rozpoczęli w październiku Palestyńczycy, bojownicy domagają się wstrzymania działań przez Siły Obronny Izraela. Nie wiadomo, czy rzeczywiście będą gotowi do zrealizowania swoich obietnic. Drugim problemem są dostawy broni rakietowej i dronów z Iranu, a skuteczne zahamowanie tego procederu mogłoby znacząco się odbić na zdolnościach Huti do działań przeciwko żegludze.

Źródło: gospodarka morska.pl

Strefy pirackie - poradnik.

Co zrobić gdy statek udaje się w strefy zagrożone atakami pirackimi (poradnik marynarza)
Największe ryzyko wtargnięcia piratów na statek istnieje przy jednym lub większej ilości poniższych czynników:
• Niska prędkość - prędkość 15 węzłów wydaje się być graniczną dla ataków pirackich;
• Niska wolna burta;
• Nieadekwatne planowanie i procedury;
• Widoczny niski stan zaalarmowania i/lub ewidentnych środków ochrony w własnej;
• Wyraźnie widoczna jest wolna reakcja ze strony statku;
• Sprzyjająca pogoda - prędkość wiatru powyżej 18 węzłów oraz wysokość fali powyżej 2m uznaje się za graniczne dla ataków pirackich.
Do ataku piraci najczęściej wykorzystują:
• małe, otwarte łodzie (skiffy) o dużej szybkości - najczęściej podchodzą baksztagiem (ukośnie) do burt i/lub od rufy;
• statek macierzysty (większa jednostka) - często są to odpowiednio przystosowane kutry rybackie, które umożliwiają błyskawiczne opuszczenie małych, szybkich łodzi do przeprowadzenia bezpośredniego ataku. Pamiętaj:
• Najwięcej ataków przeprowadzono podczas wschodu lub zachodu słońca,
• Większość prób uprowadzeń została odparta przez załogi statków, które wcześniej uczestniczyły w planowaniu i przeszkoleniu w zakresie zastosowania pasywnych środków zaradczych.
• Jeżeli statek może rozwinąć prędkość powyżej 18 węzłów nie zaleca się zwalniania w korytarzach tranzytowych. ZALECANE NAJLEPSZE PRAKTYKI ZARZADZANIA (BMP) (wyciąg)
Wyjaśnienia:
UKMTO Dubaj - jest pierwszym punktem kontaktowym dla statków w regionie. Codzienna wymiana informacji pomiędzy Kapitanami i siłami zbrojnymi realizowana jest przez UKMTO Dubaj, rozmawiający ze statkami i współpracujący bezpośrednio z MSCHOA i dowódcami marynarki na morzu. UKMTO wymaga regularnych

uaktualnień pozycji i zamierzonych ruchów statków, wykorzystując te informacje do pomagania jednostkom marynarki wojennej w utrzymywaniu dokładnego obrazu Żeglugi.
Centrum Bezpieczeństwa Morskiego - Róg Afryki (MSCHOA) - jest władzą planującą i koordynującą dla sił Unii Europejskiej (EU NAVFOR) w Zatoce Adeńskiej oraz w obszarze u wybrzeży Somalii.
Morski Oficer Łącznikowy (MARLO) - operuje jako kanał dla wymiany informacji w ramach regionu między Połączonymi Siłami Morskimi (CMF) i wspólnotą Żeglugi komercyjnej.
Zalecenia:
• Przed rozpoczęciem tranzytu przez obszar wysokiego ryzyka, armator i Kapitan powinni przeprowadzić własną ocenę tego ryzyka w celu oszacowania prawdopodobieństwa i konsekwencji ataków pirackich na statek, w oparciu o najnowsze dostępne informacje. Rezultatem tej oceny powinien być dobór środków prewencji, złagodzenia skutków ataku i przywrócenia stanu wyjściowego, które będą kombinacją ustawowych wymagań i środków uzupełniających do zwalczania piractwa.
• Procedury zarządzania kryzysowego armatora powinny uwzględniać należyte środki reagowania na zagrożenie piractwem poprzez przyjęcie zaleconych przez IMO oraz innych praktyk odpowiadających konkretnym okolicznościom i typowi statku.
• Władze marynarki wojennej wymagają zgłoszenia przejścia z wyprzedzeniem, aby były w stanie zidentyfikować stopień narażenia na atak i zaplanować właściwą ochronę.
• Chociaż należy podejmować działania uniemożliwiające wejście piratów na statek, najważniejsze jest bezpieczeństwo załogi i pasażerów.
• Zdecydowanie zaleca się, aby działy zarządzania lub eksploatacji armatora uzyskały dostęp do zastrzeżonych sekcji strony internetowej MSCHOA (http://www.mschoa.org), i mogły dokonać przeglądu zawartych tam informacji i podzielić się nimi ze swoją flotą.
• Od armatora zależy wykorzystywanie prywatnej ochrony, ale nie jest zalecane używanie uzbrojenia. • Należy rozpatrzyć dodatkowe środki dla zwiększenia ilości marynarzy wachtowych. • Należy rozpatrzyć wyposażenie statku w Środki Samoochrony (SPM) przed przejściem przez obszary wysokiego ryzyka.
• Przed przejściem przez rejon zagrożony należy przekazać załodze statku maksymalną ilość niezbędnych informacji.
• Przygotowania do przejścia przez zagrożoną strefę nie powinny generować nadgodzin, aby załoga w czasie tranzytu była dobrze wypoczęta.
• Oficerowie powinni przećwiczyć manewrowanie zygzakami i sprawdzić jaki wpływ mają takie manewry na prędkość statku.
• Dobrze zaplanować system wacht - dodatkowy obserwator na mostku, na statkach z siłowniami bezwachtowymi powinien być wachtowy.
• Statek powinien być wyposażony we wszelką literaturę związaną z ochroną przed atakami pirackimi, która powinna być udostępniona wszystkim członkom załogi.
• Jeżeli statek nie ma dostępu do Internetu powinno się zapewnić, aby odpowiednio wcześniej statek został zaopatrzony w najświeższe informacje dotyczące danej strefy, które nie są lub nie mogą być rozpowszechniane morskimi środkami komunikacji.
• Zabezpieczyć i kontrolować dostęp na mostek, do siłowni, pomieszczenia maszyny sterowej oraz pomieszczeń załogowych/przestrzeni wewnętrznych. Wszystkie potencjalne punkty dostępu (drzwi, włazy, wentylatory itd.) powinny zostać ocenione pod kątem ryzyka i odpowiednio zabezpieczone, zwłaszcza jeśli potencjalny punkt dostępu jest dostatecznie duży aby wszedł przezeń napastnik. Dostęp do i z pomieszczeń oraz wewnętrznych przestrzeni roboczych podczas przechodzenia w tranzycie przez obszar wysokiego ryzyka powinien zostać ograniczony do jednego punktu wejścia.
• Sprawdzić, czy wszystkie drabiny i wyposażenia zaburtowe są zwinięte lub wciągnięte na pokład.
•Sprawdzić czy środki samoochrony zainstalowane z wyprzedzeniem, są nadal dobrze zamontowane i funkcjonują jak zamierzono.
Statkowa polityka AIS SOLAS zezwala Kapitanowi na podejmowanie decyzji dotyczącej wyłączenia AIS (systemu automatycznej identyfikacji) jeśli przekonany jest on, że używanie systemu zwiększa ryzyko narażenia statku. Mimo to, aby siły marynarki wojennej mogły śledzić statek na obszarze GoA , zaleca się kontynuowanie transmisji AIS przy ograniczeniu jej do tożsamości statku, pozycji, kursu, szybkości oraz informacji dotyczących statusu nawigacyjnego i bezpieczeństwa.

Aktualnie siły marynarki wojennej zalecają całkowite wyłączenie. Przed podjęciem ostatecznej decyzji zaleca się kontakt z MSCHOA. PRZYGOTOWANIE DO PRZEJŚCIA PRZEZ STREFĘ ATAKÓW PIRACKICH
Poniżej przedstawiono kilka propozycji, które powinny zostać rozpatrzone przed przejściem przez zagrożoną strefę:
1. Jeśli statek ma stosunkowo niską wolną burtę, rozpatrzyć możliwość zwiększenia szerokości nadburcia dla uniemożliwienia zarzucenia haków. Sprawdzić stronę internetową MSCHOA dla uzyskania przykładów takich rozwiązań.
2. Zaleca się wyznaczenie punktu zbiorczego albo „cytadeli" na wypadek ataku pirackiego oraz sprawdzenie procedur zamykania celem opóźnienia dostępu do kontroli nad statkiem i uzyskania czasu. W sytuacji idealnej powinno to być z dala od grodzi i iluminatorów.
Ze względu na trwającą debatę na temat zastosowania cytadel oraz metod ich użycia, zaleca się kapitanom regularne sprawdzanie tej sprawy w MSCHOA.
3. Rozpatrzyć wykorzystanie manekinów przy relingach, aby udawały dodatkowych obserwatorów „na oku". Jeśli jednak konstrukcja statku powoduje istnienie martwych obszarów, wówczas może zachodzić konieczność obsadzenia ich ludźmi.
4. Sugeruje się utrzymywanie pomp pożarowych i/lub węży pod ciśnieniem i w gotowości do użycia w miejscach najwyższego zagrożenia.
5. Rozpatrzyć należy także stworzenie kurtyny wodnej wokół statku dla dodatkowego powstrzymania przed wejściem.
6. Rozpatrzyć zastosowanie drutu kolczastego/barier fizycznych wokół rufy/najniższych punktów dostępu, odpowiednio do bezpieczeństwa załogi i jej drogi ucieczki.
7. Rozpatrzyć prowadzenie obserwacji przy użyciu noktowizorów w porze ciemności.
8. Rozpatrzyć wykorzystywanie do obserwacji telewizji przemysłowej (jeśli jest zamontowana).

W TRANZYCIE - OPERACJE

1) Załoga statku nie powinna być narażona na nieuzasadnione ryzyko spowodowane wykorzystywaniem środków samoochrony (SPM).
2) Wszystkie statki wewnątrz GoA wzywane są zdecydowanie do korzystania z IRTC i kierowania się instrukcjami oraz harmonogramami MSCHOA dostępnymi na stronie internetowej MSCHOA .
3) W porze nocnej nie należy wyłączać świateł nawigacyjnych. Kieruj się wytycznymi władz Państwa Bandery.
4) Światła pokładowe włączać jedynie jeśli wymaga tego bezpieczeństwo. Chroń załogę przed narażaniem jej na zbędne ryzyko.
Na pokładzie, podczas przechodzenia przez obszar wysokiego ryzyka, należy wykonywać jedynie niezbędne prace. Kapitanowie powinni, tak dalece jak to jest możliwe, utrzymywać załogę poza otwartymi przestrzeniami w porze ciemności, mając jednak świadomość obowiązku prowadzenia przez cały czas pełnej i właściwej obserwacji. Nie inicjuj oporu , może to prowadzić do wzrostu przemocy i skrzywdzenia załogi.

10 PUNKTÓW O KTÓRYCH NALEŻY PAMIĘTAĆ

1. Piractwo jest interesem Miejcie świadomość, że piractwo w Somali różni się od piractwa w innych regionach w dwóch zasadniczych kwestiach.
• Piraci atakują statek głównie po to aby zająć go wraz z załogą dla okupu, ale także rabują mienie i wyposażenie znajdujące się na statku. Skuteczne akty piractwa wiążą się z przetrzymywaniem załogi dla okupu.
• Piraci somalijscy uznają akty piractwa za interes, uznając wszelkie zbędne szkody lub obrażenia cielesne załogi jako utrudnienie w negocjacjach w sprawie okupu. Do dzisiaj przemoc wobec załóg statków jest na stosunkowo niskim poziomie w porównaniu z innymi regionami wokół Afryki.
2. Pozostań spokojny W trakcie ataku może dojść do wymachiwania bronią lub do jej użycia. Dotąd wszystko wskazuje na to, że działania takie mają na celu zastraszenie kapitanów aby stali się ulegli. Jeśli twój statek opanują piraci, spokojna postawa pomoże zmniejszyć stopień przemocy. Pamiętaj, natychmiast po zakończonym powodzeniem ataku, piraci mogą obawiać się odbicia statku przez siły zbrojne. Będą zadowoleni z przejęcia władzy nad statkiem i załogą i starali się o wzmocnienie swej ilości w możliwie krótkim czasie. Ważne znaczenie ma na tym etapie unikanie powodowania wzrostu napięcia z piratami, poniewaŜ moŜe to spowodować obrażenia lub szkody dotyczące was samych.

3. Akceptacja - Jeśli twój statek opanowany został przez piratów, zaakceptuj to, że możesz być przez nich przetrzymywany przez dłuższy czas. Typowy okres przetrzymywania wynosi od 6 do 12 tygodni, ale może trwać znacznie dłużej w zależności od powodzenia negocjacji.

Powinieneś:

• Zapewnić piratów, że nie będziesz sprawiał im kłopotów.

• Starać się utrzymywać na statku możliwie najlepsze warunki bytowe - negocjuj to w razie potrzeby z piratami. Pamiętaj, że na statku, w czasie uprowadzenia, może żyć pięćdziesięciu lub więcej piratów. Przejmą oni kabiny, jednak jeśli będziecie rozsądni, możecie zachować dla siebie i pozostałych członków załogi dobre warunki.

• Wykonuj pozytywne, rutynowe ćwiczenia fizyczne i psychiczne. Pozwoli ci to dawać sobie radę z przetrzymywaniem i pomoże produktywnie spędzać czas. Staraj się utrzymywać regularny harmonogram snu.

4. Współpracuj kiedy jest to możliwe Współpracuj w zakresie żądań piratów. Pamiętaj, że podczas twego przetrzymywania prowadzone są negocjacje. W ramach tych negocjacji piraci mogą inscenizować przemoc lub akty zastraszania, aby wesprzeć swoje żądania. Mogą także domagać się od was pozowania do fotografii, albo zbierać was na pokładzie, gdzie będziecie wyraźnie widoczni. Działania te stanowią część procesu negocjacyjnego i nie należy się im sprzeciwiać. Staraj się utrzymać pozytywny nastrój psychiczny, a kiedy to tylko możliwe wykazuj dobry humor. Jeśli będziesz „lubiany" przez napastników, zachodzi mniejsze prawdopodobieństwo poddania cię molestowaniu lub przemocy.

5. Bądź przygotowany OstrzeŜ rodzinę i krewnych w domu o ewentualnych istniejących zagrożeniach. Może to wywołać pewne zmartwienia, ale omówienie tych spraw w sposób otwarty przed przechodzeniem tego obszaru, pomoże im dać sobie radę w sytuacji, gdy będziesz przetrzymywany, jeśli statek zostanie opanowany przez piratów. Możesz zostać zmuszony (lub poproszony) do skontaktowania się z rodziną w trakcie przetrzymywania. Możesz otrzymać nakaz poinformowania rodziny, że rzeczy mają się na statku znacznie gorzej niż w rzeczywistości. Uprzedzenie o możliwości zaistnienia takiej sytuacji spowoduje znaczne zmniejszenie negatywnego wpływu na twych najbliższych w domu, niż miałoby to miejsce, gdyby nie zostali oni przygotowani i nie rozumieli przebiegu wydarzeń.

6. Unikaj narkotyków „Khat" jest powszechnie używanym narkotykiem w regionie Somalii. Jeśli piraci na twoim statku używają tego lub innych narkotyków, powinieneś zachowywać ostrożność i unikać jakichkolwiek konfrontacji kiedy są oni pod wpływem działania takich substancji. W czasie przetrzymywania nie powinieneś dać się skusić do wzięcia narkotyków. Użycie narkotyków może przynieść chwilowa ulgę, jednak negatywne skutki głodu narkotykowego oraz zwiększone napięcie w wyniku łaknienia, mogą doprowadzić do zbędnej przemocy ze strony napastników.

7. Nie wdawaj się w spory Nie angażuj się w spory między porywaczami. Pamiętaj, że piraci mogą obawiać się innych grup piratów oprócz normalnych napięć regularnie występujących w tym regionie. Takie napięcia lub obawy mogą prowadzić do kłótni lub walk między piratami. Staraj się pozostawać z dala od takich sporów.

8. Bądź cierpliwy Miej świadomość, że proces wpłacania okupu jest bardzo stresujący dla piratów, dlatego mogą oni być bardziej wzburzeni niż normalnie. W tym czasie staraj się unikać kontaktów z piratami. Skoncentruj się na ustanowieniu rutyn i wzorców zachowania nie zwracając na siebie zbędnej uwagi. Może upłynąć kilka dni między zapłaceniem okupu a uwolnieniem zakładników. Nie spodziewaj się natychmiastowego uwolnienia.

9. Weź udział w spotkaniu informacyjnym po wydarzeniu Przyczyń się do odbycia spotkania informacyjnego tak wcześnie po zwolnieniu jak to tylko możliwe. Informacje jakie przekażesz mogą pomóc ci poradzić sobie z tym czego doświadczyłeś, oraz pomogą władzom w uzyskaniu dokładniejszego obrazu taktyk i metod stosowanych przez piratów. Informacje te mogą pomóc w zapobieganiu lub zajmowaniu się atakami w przyszłości. Staraj się zapamiętać możliwie najwięcej o piratach, ich działaniach, wyposażeniu, zwyczajach, komunikowaniu się na statku i poza statkiem, posiadanym uzbrojeniu, ilości osób na statku, rutynach, zmianach personelu itd. Przekaż te informacje podczas spotkania informacyjnego po wydarzeniu celem udzielenia pomocy władzom.

10. Staraj się o porady Po zwolnieniu staraj się o porady i wsparcie. Obserwuj swoje nastroje i zachowania po uwolnieniu. Nie reaguj negatywnie jeśli inni komentują zmiany twojej osobowości, czy twoje zachowania. Pamiętaj, że przeszedłeś przez trudne i stresujące doświadczenia. Musisz dawać sobie radę z emocjonalnymi, fizycznymi i psychicznymi skutkami swego przeżycia. Bądź otwarty w kwestiach swego doświadczenia, akceptuj wszelką dostępną pomoc.

Opracowanie - Tymoteusz Listewnik Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ Solidarność

Źródło: www.omk.org.pl

Marynarze porzuceni przez operatora. Armator i Administracja Morska to moralni bankruci?.

Marynarze na wielu statkach walczą o przetrwanie po tym, jak zostali porzuceni przez saudyjską firmę Hadi H Al Hamman Establishment. ITF otrzymała wiele niepokojących doniesień o wstrzymaniu wypłat dla marynarzy pracujących na ośmiu statkach należących do Hadi H Al Hamman Establishment. Firma jest zarejestrowana w Bahrajnie, który nie ratyfikował MLC – alarmuje International Transport Workers' Federation (ITF).
W niektórych przypadkach firma nie płaciła marynarzom dłużej niż pięć miesięcy. Jeden z marynarzy donosił o niebezpiecznie niskim poziomie żywności, wody i paliwa na porzuconym przez armatora holowniku.
– Do tej pory nie otrzymywałem żadnej pensji [przez 5 miesięcy] i chciałbym poinformować, że cały czas mamy braki żywności i opału, cały czas cierpimy... Proszę, potrzebuję twojego wsparcia – cytuje marynarza ITF.
ITF obawia się eskalacji problemu i zakładając, że sytuacja może powtórzyć się na 35 statkach armatora i dodała Hadi H Al Hamman Establishment do Indeksu Naruszeń Praw Marynarzy. To nowy rodzaj indeksu, który obejmuje tych operatorów, którzy odmawiają marynarzom praw pracowniczych, unikają regulowania zobowiązań, naruszają podstawowe prawa człowieka i praw związków zawodowych marynarzy do działania w ich interesie.

Marynarz w stresie

Proca marynarza wciąż nie należy do bezpiecznych, także z powodu niesolidności niektórych armatorów. Złe warunki socjalne, nieprzestrzeganie praw pracowniczych oraz ociąganie się z wypłacaniem wynagrodzeń to praktyki o których wciąż alarmuje ITF, które jest federacją 670 związków zawodowych marynarzy działających w 140 krajach.
ITF skontaktowała się z firmą Gard, która zapewnia bezpieczeństwo finansowe w tego typu sytuacjach. W przypadku porzucenia marynarzy przez operatora istnieje możliwość wykorzystania ubezpieczenia i wypłaty marynarzom utraconego wynagrodzenia (do czterech miesięcy). Ubezpieczenie też pozwala pokrywać koszty powrotu do domu. ITF zauważa, że „marynarze często pozostają bez wynagrodzenia, podczas gdy spór [o płace – MG] pozostaje nierozwiązany".
– Gard [w 2018 r. – MG] skorzystał z okazji, aby przeprowadzić wywiady z wieloma marynarzami na temat czynników stresogennych w ich życiu na pokładzie statku. Nic dziwnego, że obawa o niewypłacanie wynagrodzeń jest głównym czynnikiem stresogennym – informowała Alice Amundsen, dyrektor Gard's People Claims od marca 2016 r. z 25-letnim doświadczeniem w Gard.
– Marynarz może być głównym żywicielem rodziny, więc konsekwencje braku płatności lub opóźnień w płatnościach mogą być poważne – podkreśla skutki społeczne nieetycznego działania armatora Jacqueline Smith, Koordynator Morski ITF, która po pracy na morzu, przez osiem lat była szefową Norweskiego Związku Marynarzy.
Obie panie podkreślały w czasie rozmowy zamieszonej na stronie firmy Gard, że „Stres nie tylko wpływa na zdrowie marynarza, ale także zagraża bezpieczeństwu operacji wykonywanych przez statek. W celu zabezpieczenia bezpieczeństwa socjalnego utworzono Fundusz Marynarzy ITF. Smith Wyjaśnia, że „Koncentruje się na promowaniu i poprawie dobrostanu pracowników morskich na całym świecie. Jednym z kluczowych obszarów zainteresowania jest zdrowie i bezpieczeństwo na pokładach statków, w tym zarządzanie stresem i jego ograniczanie".

Załogi 35 statków zagrożone

ITF obawia się eskalacji problemu na 35 statkach firmy i dodała armatora Hadi H Al Hamman do Indeksu Naruszeń Praw Marynarzy – nowego indeksu, który zawiera listę podmiotów, które odmawiają marynarzom podstawowych praw człowieka i związkowych praw marynarzy i je nadużywają.
– Przy tak dużej liczbie statków tej samej firmy wydaje się prawdopodobne, że właściciele mają trudności finansowe – powiedział Steve Trowsdale, koordynator Inspektoratu ITF.
– Niedopuszczalne jest, aby menedżerowie [operatora statków - MG] wykorzystywali wynagrodzenie marynarzy do żonglowania arkuszami kalkulacyjnymi. Igrają życiem ludzi, nie tylko samych marynarzy, ale także ich rodzin, których zarobki zależą od ich wynagrodzeń – podkreśla ITF w komunikacie.

ITF potępia praktykę ograniczania wynagrodzeń jako sposobu zarządzania finansami żeglugi. Trowsdale zwraca uwagę, że zgodnie z prawem międzynarodowym – Konwencją o pracy na morzu z 2006 r., ze zmianami – marynarze powinni otrzymywać wynagrodzenie co najmniej raz w miesiącu. Za porzucone uznaje się załogi, jeśli armator zalega z wynagrodzeniem za co najmniej dwa miesiące. Taką kwalifikację przyjmuje się również, kiedy operator nie zapewnia załodze wystarczającej ilości żywności, wody i paliwa. Trowsdale zaznacza, że taka sytuacja powinna skutkować podjęciem działań przez ubezpieczycieli i państwo bandery statku (kraj, w którym statek jest zarejestrowany).

Bierność Bahrajnu

– Jeśli nie płacicie swoim załogom, już jesteście bankrutami, zarówno finansowym, jak i moralnym – powiedział Trowsdale.

Większość statków Hadi H Al Hamman establishment jest zarejestrowana w Bahrajnie – państwie, które nie ratyfikowało Konwencji o Pracy Na Morzu. Chociaż inspektorzy ITF informowali władze morskie Bahrajnu o każdym przypadku porzucenia załogi statku, nie podjęto żadnych praktycznych działań w celu pociągnięcia właścicieli do odpowiedzialności.

– Bahrajn jest odpowiedzialny za rejestrowane przez siebie statki, w tym za płace, ogólne warunki pracy i dobrostan załogi. Mając władzę może pociągnąć firmę do odpowiedzialności, a mimo to nie robili nic aby pomóc marynarzom – powiedział Mohamed Arrachedi, koordynator sieci ITF Flags of Convenience Network na świat arabski i Iran.

ITF stwierdza w komunikacie, że „To przejaw pogardy Bahrajnu dla praw pracowników, skoro jest jednym z krajów, który nie ratyfikował Konwencji MLC". Brak ratyfikacji MLC oznacza, że marynarze na pokładach statków zarejestrowanych w Bahrajnie zostaną pozbawieni podstawowej ochrony prawnej zawartej w konwencji znanej jako Karta Praw Marynarzy.

Arrachedi wyjaśnia, że jeśli Hadi H Al Hamman nie wywiąże się natychmiast ze swoich zobowiązań ujętych w kontraktach marynarskich, „ITF będzie starała się uruchomić zabezpieczenie finansowe obejmujące załogi, jeżeli takie zabezpieczenie istnieje".

Załoga pod dziurawym parasolem

Bezpieczeństwo finansowe dotyczy statków i armatorów, którzy działają zgodnie z konwencją MLC. Ale nawet statki zarejestrowane w Bahrajnie często posiadają ubezpieczenie, które może być wymagane podczas wizyt w portach krajów, które ratyfikowały konwencję.

ITF wysyła sygnał do innych marynarzy: „Chcielibyśmy usłyszeć od każdego marynarza, który nie miał jeszcze kontaktu z ITF na pokładzie statków HADI 22, 23, 24, 26, 27, 33, 35, 38, 44, 46, 47, 48, 49, 50, 51 lub 54, lub który ma problem z wynagrodzeniem na statkach Hadi Al Hamman lub spółkach zależnych".

Sytuacja jest co najmniej dziwna, bo armator ciągle inwestuje w nowe jednostki i postrzegany jest jako solidna firma. Operator informuje o sobie, że „Grupa Hadi H Al Hammam (HHG) jest wiodącym dostawcą usług handlowych, kontraktowych i morskich z siedzibą w Arabii Saudyjskiej, prowadzącym działalność na całym Bliskim Wschodzie" .

Firma zatrudnia łącznie ponad 2 tys. osób różnych narodowości. HHG działa na morskim rynku od 1978 r. A więc ma długie doświadczenie w zarządzania statkami i załogami. Siedziba znajduje się w Rahimie, a jej oddziały i przedstawicielstwa rozlokowane są zlokalizowane są w Abqaiq, Safaniya (Tanajb), Riyadzie, Rabigh, Jeddah, Yanbu i Doha w Katarze.

Firma obsługuje operatorów wykonujących usługi dla przemysłu naftowego, petrochemicznego, gazowego i energetycznego. HHG podkreśla, że „Z aktywami o wartości 300 mln dolarów może podjąć się większych prac w określonych dziedzinach".

HHG działa więc na rynku o dobrej kondycji finansowej. Oferta firmy jest zdywersyfikowana. W 2018 r. HHG wprowadził do eksploatacji kilka nowych nowoczesnych jednostek. Brak wypłat pensji i ograniczenie zaopatrzenia załogi oznacza, że ITF wykrył poważane zatarcie w pozornie dobrze działającym mechanizmie?

Źródło: gospodarka morska.pl

Jesteś marynarzem pracującym na kontraktach u zagranicznych armatorów?
Zapraszamy do OMK / ITF.

Przynależność do Związku zawodowego wielu z nas uważa za zbyteczną i niepotrzebną będąc w dużym błędzie. Przedstawiamy tutaj kilka powodów, wymiernych korzyści, dla których warto należeć do Organizacji Marynarzy Kontraktowych.
Przynależność do OMK można traktować jako Ubezpieczenie od nieszczęśliwych wypadków i zdarzeń podczas pracy na morzu. Istotna jest także ochrona praw marynarzy. Życie stwarza różne niespodzianki i nawet najlepszym z nas, pracującym dla najlepszych armatorów może się wiązać z przykrymi sytuacjami.
ETF wykorzystuje każdą szansę jak i kreuje nowe w celu zabezpieczenia miejsc i warunków pracy europejskich marynarzy, utrzymania poziomu szkoleń i morskiego know-how. Wypełniając deklarację do OMK wstępujesz także do ETF i tym samym wspierasz działania na rzecz lepszych miejsc pracy dla marynarzy z UE.

Nasze cele:

- Polscy marynarze powinni mieć równoważne warunki zatrudnienia jaki ich koledzy w innych krajach UE.
- Zakończenia dyskryminacji płacowej i socjalnej oraz segregacji marynarzy ze względu na kraj pochodzenia.
- Każdy marynarz zatrudniony na statku pod banderą UE powinien korzystać z ubezpieczenia społecznego przewidzianego w prawie wspólnotowym.
- Dbanie o wizerunek marynarza w Polsce jak i na świecie poprzez rzetelne informowanie o trudach jego pracy.
- Stworzenie, wdrożenie i egzekwowanie w Polsce przepisów umożliwiających i gwarantujących godziwe warunki pracy marynarzom na statkach polskiej bandery.
- Powszechne stosowania systemu zatrudnienia na czas nieokreślony (zatrudnienie na stałe).
- Zagwarantowanie miejsc pracy dla marynarzy wspólnotowych na statkach uprawiających żeglugę na wodach europejskich oraz międzynarodowych, z należących do armatorów z UE.
- Ustawiczne staranie o obejmowanie marynarzy takimi samymi warunkami i zasadami zabezpieczeń społecznych z jakich korzystają pracownicy lądowi.
- Aktywnego udziału w budowaniu i utrzymywaniu światowej sieci ośrodków dla marynarzy, na miarę potrzeb XXI wieku.

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:

- **Możesz rozszerzyć swoje członkostwo o ubezpieczenie medyczne obejmujące również Twoją rodzinę. Szczegóły:**
  https://www.omk.org.pl/article/1152
- Oferujemy po 12-miesięcznej przynależności pomoc w podniesieniu Twoich kwalifikacji, refundujemy kosztu kursów i szkoleń wynikających z Konwencji STCW ukończonych w ośrodkach szkoleniowych w Polsce
- 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)

- W razie bardzo trudnej sytuacji zdrowotnej i materialnej możesz skorzystać z cyklicznego wsparcia finansowego z Marynarskiego Funduszu Renty Chorobowej.

Wypełnij deklarację na naszej stronie internetowej: https://www.omk.org.pl/przylacz_sie
Może polubisz nas na FB ?
https://www.facebook.com/Organizacja-Marynarzy-Kontraktowych-NSZZ-Solidarno%C5%9B%C4%87-117864694936213/

Wydarzyło się 11 marca - kalendarium.

11 marca jest 71 dniem w kalendarzu gregoriańskim. Do końca roku pozostaje 295 dni.
Dzisiaj imieniny świętują:
Balbina, Benedykt, Dominik, Drogosława, Eulogiusz, Eutymiusz, Jan, Kandyd, Konstanty, Konstantyn, Nawoj, So froniusz, Sylwia, Świetlana, Tala, Talus, Teresa i Trofim.
OMK życzy solenizantom wszystkiego najlepszego ☺
Dzisiaj obchodzimy w Polsce Dzien Sołysa
Wydarzyło się sporo rzeczy na przełomie lat, między innymi:
1566 – Wszedł w życie drugi Statut Wielkiego Księstwa Litewskiego.
1609 – Wybuchła II wojna polsko-rosyjska.
1656 – Potop szwedzki: armia szwedzka zdobyła Jarosław.
1660 – Na zamku kasztelana wojnickiego Jana Wielopolskiego w Rożnowie rozpoczęła się publiczna dysputa teologiczna między przedstawicielami braci polskich a duchownymi katolickimi.
1814 – W Warszawie odbyła się prapremiera opery Łaska Imperatora z muzyką Karola Kurpińskiego i librettem Ludwika Adama Dmuszewskiego.
1822 – Od uderzenia pioruna spłonął kościół Marii Panny w Legnicy.
1912 – Uruchomiono elektrownię w Nowym Sączu.
1927 – Została zdelegalizowana Niezależna Partia Chłopska.
1928:
- Odbyły się wybory do Senatu RP.
- Otwarto Ogród Zoologiczny w Warszawie.

1930 – Otwarto regularną linię pasażerską z Gdyni do Nowego Jorku.
1932 – Została wprowadzona reforma szkolnictwa (tzw. reforma jędrzejewiczowska).
1938 – Na granicy polsko-litewskiej został zastrzelony żołnierz KOP, co dało pretekst stronie polskiej do wystosowania 17 marca ultimatum wobec Litwy z żądaniem uregulowania stosunków dyplomatycznych.
1941 – W odwecie za zlikwidowanie przez żołnierzy ZWZ kolaboranta aktora Igo Syma Niemcy rozstrzelali w Palmirach 21 więźniów Pawiaka.
1947 – Przed Najwyższym Trybunałem Narodowym w Warszawie rozpoczął się proces Rudolfa Hoessa, komendanta byłego niemieckiego obozu koncentracyjnego Auschwitz-Birkenau.
1951 – Powstało Stowarzyszenie Dziennikarzy Polskich.
1966 – Premiera filmu Faraon w reżyserii Jerzego Kawalerowicza.
1968:
- Posłowie z koła „Znak" złożyli interpelację do premiera Józefa Cyrankiewicza w sprawie wydarzeń na wyższych uczelniach.
- Stefan Kisielewski został pobity w bramie swego domu przez grupę ORMO-wców.

1971:
- Dowódca Marynarki Wojennej adm. Ludwik Janczyszyn wydał rozkaz o utworzeniu w Gdyni 3. Flotylli Okrętów.
- Transatlantyk „Batory" został sprzedany na złom do Hongkongu.

1973 – Na antenie TVP1 przeprowadzono pierwszą transmisję z losowania gier liczbowych Totalizatora Sportowego.

1991 – Wszedł do służby zbiornikowiec ORP „Bałtyk”.
1996 – Premiera baśni filmowej Dzieje mistrza Twardowskiego w reżyserii Krzysztofa Gradowskiego.
2000 – Teatr Miejski w Gdyni otrzymał imię Witolda Gombrowicza.

Nazwa waluty	Kod waluty	Kurs kupna	Kurs sprzedaży
dolar amerykański	1 USD	3,8842	3,9626
dolar australijski	1 AUD	2,5854	2,6336
dolar kanadyjski	1 CAD	2,8875	2,9459
euro	1 EUR	4,2566	4,3426
forint (węgry)	100 HUF	1,0867	1,1095
frank szwajcarski	1 CHF	4,4379	4,5275
funt szterling	1 GBP	5,0025	5,1035
jen japoński	100 JPY	2,6444	2,6978
korona czeska	1 CZK	0,1682	0,1716
korona duńska	1 DKK	0,5710	0,5826
korona norweska	1 NOK	0,3748	0,3824
korona szwedzka	1 SEK	0,3814	0,3892
SDR (MFW)	1 XDR	5,2019	5,3091

.

https://nbp.pl/statystyka-i-sprawozdawczosc/kursy/tabela-c/

https://stooq.pl/q/?s=cl.f

https://nasdaqbaltic.com

Notowania surowców

Data ostatniej aktualizacji: 2024-03-11 11:15

Walor	Jednostka	Kurs	Zmiana	Zmiana procentowa	Max 1R	Min 1R	Czas
ROPA	USD/baryłka	82,08	0,48	0,59%	94,6200	71,9500	11.03 11:14
ZŁOTO	USD/uncja	2 186,06	0,60	0,03%	2 189,8500	1 834,2500	11.03 11:15
MIEDŹ	USD/tona	8 607,60	36,50	0,43%	9 067,0000	7 887,0000	11.03 11:14
SREBRO	USD/uncja	24,66	0,02	0,08%	26,3400	20,1300	11.03 11:15
PALLAD	USD/uncja	1 042,63	13,00	1,26%	1 619,0000	861,2800	11.03 11:15
PLATYNA	USD/uncja	929,40	12,40	1,35%	1 141,9000	845,5000	11.03 11:15
NIKIEL	USD/tona	18 093,60	98,00	0,54%	25 564,5000	15 902,5000	11.03 11:12
ALUMINIUM	USD/tona	2 242,60	3,50	0,16%	2 450,0000	2 125,5000	11.03 11:14
		0,00	0,00	%			
CYNK	USD/tona	2 640,00	19,00	0,75%	2 976,0000	2 251,0000	11.03 11:14
ROPA WTI	USD/baryłka	78,28	0,43	0,55%	93,7200	66,3400	11.03 11:15
MIEDŹ COMEX	USD/funt	3,90	0,01	0,26%	4,1300	3,5500	11.03 11:15
BAWEŁNA	USc/funt	96,23	0,95	1,00%	101,0600	74,9300	11.03 11:14
BENZYNA	USD/gałon	2,64	0,02	0,79%	2,9500	1,9900	11.03 11:15
CANOLA	CAD/tona	609,80	4,20	0,69%	843,0000	567,0000	08.03 20:19
CUKIER	USc/funt	21,60	0,32	1,51%	27,9600	20,4000	11.03 11:14
DIESEL	USD/tona	806,25	-22,30	-2,66%	1 010,5000	637,2500	11.03 11:14
DREWNO	USD/1000 stóp deskowych	579,00	1,00	0,17%	581,0000	336,5000	08.03 22:02
GAZ ZIEMNY	USD/mln btu	1,81	0,00	0,00%	3,6100	1,5600	11.03 11:15
KAKAO	GBP/tona	5 229,00	-124,00	-2,32%	5 504,0000	2 043,0000	08.03 17:54
KAUCZUK	JPY/kilogram	320,50	19,70	6,55%	320,5000	194,7000	08.03 11:00
KAWA	USc/funt	184,50	-0,25	-0,14%	202,8000	145,2000	11.03 11:15
KUKURYDZA	USD/buszel	428,80	-2,85	-0,65%	676,5000	399,7500	11.03 11:14
MLEKO	USD/cetnar	16,12	0,13	0,81%	19,8600	13,7500	08.03 20:54
OLEJ OPAŁOWY	USD/gałon	2,64	0,01	0,38%	3,4700	2,2100	11.03 11:15
OLEJ PALMOWY	MYR/tona	4 089,00	18,00	0,44%	4 204,0000	3 205,0000	08.03 11:15
OLEJ SOJOWY	USc/funt	46,41	0,21	0,45%	65,6500	44,0200	11.03 11:14
PSZENICA	USc/korzec	635,25	0,13	0,02%	761,5000	529,0000	11.03 11:15
RYŻ	USc/cetnar	17,90	0,01	0,06%	19,6700	14,7600	11.03 02:52
RZEPAK	EUR/tona	420,25	-3,00	-0,70%	505,2500	386,0000	08.03 18:30
SOJA	USc/korzec	1 179,75	-5,00	-0,42%	1 520,5000	1 135,7500	11.03 11:15
SOK POMARAŃCZOWY	USc/funt	381,05	-10,38	-2,79%	425,8000	235,9300	08.03 19:49
ŚRUTA SOJOWA	USD/tona	338,85	-3,15	-0,92%	487,7000	326,0000	11.03 11:14
WIEPRZOWINA	USc/funt	84,75	0,22	0,26%	104,1800	65,0500	08.03 20:04
WOŁOWINA	USc/funt	187,60	-1,23	-0,65%	188,7300	161,5200	08.03 20:04

https://www.bankier.pl/surowce/notowania

Rozrywka

			6					
4		7	1		3		6	
8				7				9
					1	3		
1	6		8		2		9	4
		8	9					
2				4				3
	8		2		6	4		5
					5			

Wypełnij siatkę cyframi tak, aby każdy rząd, kolumna, podświetlony obszar 3x3 zawierały wszystkie cyfry od 1 do 9. Różowe kwadraty mogą zawierać tylko liczby nieparzyste (1,3,5,7,9).
Twój czas : 0:3

3	8			2		7		
	2	1				6		
			5					3
6		4			9			
7					3			
						2	5	
			3					4
	1							8

H U M O R

Dwóch gliniarzy łączy się przez radio z wydziałem zabójstw:
- Przyślijcie ekipę...
- Jaka sytuacja?
- Zabójstwo, ofiara to mężczyzna, lat 38, matka uderzyła go nożem kilkanaście razy za to, że wszedł na mokrą, dopiero co umytą podłogę.
- Aresztowaliście matkę?
- Nie, podłoga jeszcze mokra.