Synergia 99 na sprzedaż.

W połowie lutego informowaliśmy, iż Stocznia Remontowa Nauta zdecydowała się zlikwidować Zakład Nowych Budów w Gdańsku. Do końca czerwca tego roku mają zostać ukończone cztery ostatnie statki, a 10-hektarowy teren wraz z infrastrukturą będzie wydzierżawiony lub sprzedany. Na początku kwietnia pojawiło się również ogłoszenie o sprzedaży udziałów w spółce Synergia 99. Tym samym, Nauta wycofuje się z Gdańska i będzie działała tylko w oparciu o infrastrukturę po Stoczni Gdynia.
Jak powiedział w rozmowie z naszym portalem były prezes Stoczni Remontowej Nauta Marcin Dąbrowski: "Szczególnej uwagi wymaga nasza działalność w segmencie nowych budów. Jesteśmy tu w sytuacji, w której operujemy na terenach po dawnej Stoczni Gdańskiej, które są bardzo zamortyzowane i do których bardzo szybko zbliża się tkanka miejska. Zdajemy sobie sprawę z tego, że prowadzenie tam działalności stoczniowej w dłuższej perspektywie czasu jest niemożliwe"

Dodał, że na dobre wyniki stoczni ma wpływ nie tylko ilość zbudowanych statków, ale również rentowność.

– Z tym w dzisiejszych czasach i z tak kosztowną infrastrukturą jest spory problem. Dlatego naturalną tendencją będzie ograniczanie produkcji w Gdańsku. Trzeba również zauważyć, że zachodzą istotne zmiany na rynku. Z jednej strony obecnie bardzo trudno zdobyć kontrakt na budowę w pełni czy częściowo wyposażonego statku, na którym da się zarobić, z drugiej strony pojawiają się nowe podmioty, takie jak PGZ Stocznia Wojenna, które dysponują zdecydowanie lepszą infrastrukturą produkcyjną. Pojawia się też nowa sytuacja ze Stocznią Gdańsk, którą ARP odkupiło w ostatnim okresie, gdzie również planowane są inwestycję mające umożliwić produkcję statków. Nie bez znaczenia jest również fakt, że jeden z naszych głównych klientów, Karstensens, wydzierżawił w ostatnim czasie infrastrukturę od Vistalu, gdzie również planuje samodzielnie rozpocząć budowę kadłubów. To wszytko powoduje, że dla Nauty w segmencie nowych budów trochę zaczyna brakować miejsca. Zamierzamy więc stopniowo wygaszać produkcję w Gdańsku, realizując oczywiście wszystkie dotychczas zakontraktowane budowy – zapowiadał były prezes Stoczni Remontowej Nauta.
Jak czytamy w ogłoszeniu o przetargu, cena wywoławcza udziałów w spółce Synergia 99 wynosiła 80 milionów złotych. Oferty były przyjmowane do 12 kwietnia włącznie. Jak udało nam się dowiedzieć, nabywca nie został jednak jeszcze wyłoniony. Spółka Synergia 99 jest użytkownikiem wieczystym nieruchomości, stanowiącej działki geodezyjne o łącznej powierzchni 10,4847 ha, położone w Gdańsku przy ul Doki 1. W ogłoszeniu dodano, iż "nieruchomość jest bardzo atrakcyjnie usytuowana na terenach portowych w bezpośredniej bliskości centrum miasta".
Przypomnijmy, że udziały w spółce Synergia 99 zostały kilka lat temu wniesione do Stoczni Remontowej Nauta a całość należy do państwowego funduszu Mars FIZ. Oprócz działek z infrastrukturą, w skład majątku wchodzą także pochylnie i słynne w Gdańsku dźwigi Kone.

Źródło:gospodarkamorska.pl

Damen Shipyards pierwszy raz od 15 lat odnotowało straty.

Holenderski koncern stoczniowy Damen Shipyards Group zanotował stratę 17 mln euro w 2018 roku, przerywając tym samym serię 15 lat z rzędu zysków.
Jak wyjaśniono, na wynik całoroczny wpływ miał trwały okres trudności w wielu sektorach morskich i inwestycje dokonane przez Damen. Pomimo trudnych warunków rynkowych, grupie udało się zdobyć wiele kontraktów - wartych w regionie 1,9 mld euro w 2018 roku.
- Ogólny obrót firmy można uznać za solidny. Trudność polega na tym, że pomimo wysokiego poziomu aktywności trudno o zysk ze względu na wiele czynników, w tym nadpodaż statków na niektórych rynkach, ostrą konkurencję i rosnące koszty pracy w niektórych regionach - skomentował Réne Berkvens, dyrektor generalny

koncernu.
Pomimo rosnących cen ropy naftowej, sektory wydobycia węglowodorów nadal znajduje się w trudnej sytuacji rynkowej. Sektor holowania portowego, kluczowy rynek dla firmy Damen, również osiąga słabe wyniki, ponieważ konkurencja na rynku wywiera presję na obniżanie cen, a operatorzy holowników dążą do konsolidacji swojej działalności.
Dodatkowo, podczas gdy aktywność wzrosła w związku z działem napraw i konwersji grupy, generowany zysk pozostaje niski, ponieważ grupa absorbuje straty operacyjne w swoich przejętych spółkach Verolme, Curaçao i Mangalia Romania. Kolejnym negatywnym czynnikiem jestniższy niż zwykle poziom aktywności w Damen Schelde Naval Shipbuilding.
Damen Shipyards Group ma w swoim portfelu obecnie 36 stoczni i stoczni remontowych na całym świecie.

Źródło:gospodarkamorska.pl

Tobiszowski: Ok. 140 mld. zł. inwestycji w energetykę wiatrową na morzu w ciągu 20 lat.

Ok. 140 mld zł mogą kosztować w najbliższych niespełna 20 latach polskie inwestycje w energetykę wiatrową na morzu - ocenia wiceminister energii Grzegorz Tobiszowski. Zapowiedział, że założenia ustawy umożliwiającej rozwój tego typu energetyki będą gotowe w drugiej połowie roku.
Podczas czwartkowego spotkania prasowego w Katowicach wiceminister zadeklarował, że pierwsze morskie farmy wiatrowe powinny pojawić się w Polsce około 2026-2027 roku. Wskazywany wcześniej termin 2025 roku ocenił jako "ambitny i będący w zasięgu", ale trudny do osiągnięcia.
"Naszą ambicją jest, żeby do 2040 roku poczynić między 9 a 10 GW inwestycji w energetykę wiatrową na morzu" - mówił Tobiszowski.
Wiceminister poinformował, że toczące się w resorcie energii prace nad założeniami ustawy o rozwoju energetyki wiatrowej na morzu (tzw. offshore) koncentrują się na wypracowaniu systemowych rozwiązań dla realizacji i funkcjonowania inwestycji w odnawialne źródła energii na Bałtyku.
Ustawa ma dać gwarancje rozwoju sektora morskiej energetyki wiatrowej, określanego jako tzw. drugi filar OZE. Chodzi także o zapewnienie innowacji oraz udziału lokalnego przemysłu w rozwoju tego segmentu energetyki. Według wiceministra, ambitnym celem jest przyjęcie ustawy jeszcze w obecnej kadencji parlamentu.
"Rozpoczęliśmy rozmowy z wszystkimi graczami na rynku - zarówno prywatnymi jak i tymi związanymi ze Skarbem Państwa - na temat tego, jakie rozwiązania powinny znaleźć się w tzw. ustawie offshorowej" - powiedział Tobiszowski, tłumacząc że do rozstrzygnięcia są m.in. kwestie środowiskowe, definicyjne oraz reguły przyłączenia "wyspy" wiatrakowej do systemu energetycznego.
Wiceminister ocenił, że regulacje dotyczące offshore będą wymagały zmian w wielu różnych ustawach. Konieczne będzie także zbudowanie - poprzez odpowiednie przepisy - systemu serwisowego oraz systemu kontroli i nadzoru technicznego morskiej energetyki wiatrowej.
Wiceszef resortu energii przypomniał także, że w ministerstwie trwają prace nad dwiema nowelizacjami ustawy o odnawialnych źródłach energii - obydwie mają być przyjęte jeszcze w tym roku. Pierwsza, która ma być uchwalona do końca czerwca, ma służyć przede wszystkim osiągnięciu celu 15-procentowego udziału OZE w krajowym zużyciu energii w 2020 roku oraz umożliwieniu przeprowadzenia aukcji OZE jeszcze w 2019 r.
Według Tobiszowskiego, po rozstrzygnięciu planowanych na ten rok aukcji dotyczących wsparcia energetyki wiatrowej, zakontraktowana powinna być całość wymaganego do roku 2020 r. 15-procentowego udziału energii ze źródeł odnawialnych w jej krajowym zużyciu, choć prawdopodobnie nie wszystkie instalacje bądą do tego czasu uruchomione.
"W tym roku - realnie w drugiej połowie, po ogłoszeniu aukcji - będziemy mieli podpisane 15 proc. umów, czyli naszego zobowiązania wobec Komisji Europejskiej w zakresie udziału OZE w systemie energetycznym. Powiem uczciwie, że będziemy mieć napięty terminarz, aby zdążyć do 2020 roku te 15 proc. zrealizować. To jednak

pokazuje, że te zobowiązania na pewno będą zrealizowane, bo umowy będą wymagały przedstawienia harmonogramu realizacji. Polska będzie mogła tylko przyspieszać kwestie realizacyjne, ale nie będzie już wątpliwości, czy będziemy mieć wypełniony limit" - tłumaczył wiceminister.
Pierwsza nowelizacja ma także przedłużyć termin obowiązywania umów przyłączeniowych dla istniejących projektów OZE oraz wprowadzić przepisy wzmacniające mechanizm tzw. gwarancji pochodzenia.
Druga, szersza nowelizacja ustawy o OZE, zaplanowana na drugie półrocze 2019 r., ma sprzyjać ewolucji rynku energetycznego zgodnie z założeniami Polityki Energetycznej Polski do 2040 roku oraz z unijnymi dyrektywami. Chodzi m.in. o uporządkowanie systemu świadectw pochodzenia, umożliwienie rozwoju wysokosprawnej kogeneracji OZE, wprowadzenie do sieci biometanu z OZE, a także zmiany umożliwiające tzw. repowering i modernizację instalacji OZE.
"Ta ustawa powinna zbudować pewien system we wszystkich obszarach energetyki odnawialnej i spowodować przyspieszenie inwestycji w OZE" - podkreślił Tobiszowski. Jak mówił, projekt był szeroko konsultowany z zainteresowanymi środowiskami, a wiele zgłoszonych uwag będzie ujętych w projekcie.
Trwają także prace nad projektem nowelizacji ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych, które - według wiceministra - powinny zakończyć się do połowy tego roku. Wśród kluczowych celów nowelizacji jest m.in. określenie poziomów tzw. NCW (narodowy cel wskaźnikowy) do roku 2024, a także korekta NCW na rok 2020. Resort zakłada, że efektywne NCW w tym zakresie osiągnie poziom ok. 5,6 proc. Planowany jest wzrost obligatoryjnego tzw. blendingu dla oleju napędowego oraz rozliczanie tego obowiązku w cyklu rocznym. Powstaną też przepisy wykonawcze służące rozpoczęciu produkcji zaawansowanych biopaliw (coHVO) w krajowych rafineriach.

Źródło: pap.pl

Raport: 27 mld euro inwestycji w energetykę wiatrową w UE w 2018 r.

Inwestycje w nowe farmy wiatrowe w Unii Europejskiej w 2018 r. sięgnęły 27 mld euro - wynika z opublikowanego w czwartek dorocznego raportu organizacji WindEurope o finansowaniu i trendach inwestycyjnych. Akwizycje w branży wiatrowej przekroczyły 24 mld euro.
Jak podkreśla WindEurope, wysokość inwestycji jest na poziomie z poprzednich lat, ale dzięki spadkowi kosztów, zwłaszcza w morskiej energetyce wiatrowej (offshore), przełożą się one na budowę rekordowej mocy - 16,7 GW. Z tego na energetykę lądową przypada 12,5 GW, a na offshore - 4,2 GW. Średnie wydatki potrzebne na zbudowanie 1 MW mocy wiatrowej na lądzie wynosiły 1,4 mln euro, podczas gdy w 2015 r. były to 2 mln euro. W przypadku offshore, między 2015 a 2018 r. koszty inwestycyjne na 1 MW spadły z 4,5 do 2,5 mln euro.
W 2018 r. ostateczne decyzje inwestycyjne podjęto wobec 190 farm wiatrowych w 22 krajach. Najwięcej inwestycji przypadło na Wielką Brytanię, druga była Szwecja. Inwestycje w południowej oraz środkowo-wschodniej Europie stanowiły jedynie 4 proc. wszystkich europejskich wydatków.
Oprócz inwestycji w nowe farmy, doszło do licznych przejęć, zarówno aktywów produkcyjnych, jak i projektów oraz firm z branży. Kwota akwizycji przekroczyła 24 mld euro. Jak podkreśla się w raporcie, to znacznie więcej niż w poprzednich latach. W ocenie WindEurope, energetyka wiatrowa stała się już na tyle dojrzałą branżą, że przyciągnęła wielu inwestorów instytucjonalnych. W miarę spadku ryzyk, związanych z energią wiatrową, inwestorzy finansowi są gotowi wchodzić w projekty na coraz wcześniejszych fazach. W raporcie zaznacza się, że deweloperzy coraz chętniej finansują budowę farm wiatrowych długiem.
60 proc. inwestycji w nowe moce wytwórcze energii elektrycznej w UE w zeszłym roku były inwestycjami w branży wiatrowej - podkreślił prezes WindEurope Giles Dickson. "Spadek kosztów oznacza, że inwestorzy mogą zbudować więcej mocy za pożyczoną kwotę. A koszty finansowania spadają, bo pożyczkodawcy widzą spadające ryzyka" - dodał.
Dickson zaznaczył, że Europa potrzebuje dalszych inwestycji, jeżeli chce osiągnąć cel 32 proc. energii z OZE w 2030 r. Zwrócił jednak uwagę, że procesy inwestycyjne są coraz dłuższe i bardziej skomplikowane. W ocenie prezesa WindEurope państwa członkowskie powinny też wyraźniej sygnalizować swoje podejście do OZE w planach na rzecz energii i klimatu, tak by przekładało się to na wyraźne sygnały inwestycyjne.

Źródło:pap.pl

Chiny zaprezentują nowe okręty podczas wtorkowej parady marynarki wojennej.

Chińska marynarka wojenna chce „spokoju i porządku" na morzu - powiedział jej szef w poniedziałek, przed paradą, w którym marynarka ma zaprezentować nowe jednostki w tym atomowe okręty podwodne i niszczyciele.
Prezydent Xi Jinping wprowadził rozległy plan odnowienia Armii Ludowo-Wyzwoleńczej (PLA), rozwijając wszystko, od samolotów odrzutowych do lotniskowców. W tym samym czasie Chiny zwiększają swoją obecność na Morzu Południowochińskim i wokół samorządnego Tajwanu, co spowodowało napiętą sytuację w tym regionie.
Marynarka wojenna była głównym beneficjentem planu modernizacji, a Chiny chciałyby umocnić swoją władzę dalejod swoich brzegów i chronić należące do nich szlaki handlowe oraz obywateli za granicą. W zeszłym miesiącu Pekin ujawnił wprowadzenie 7,5-procentowego wzrostu wydatków na obronność w tym roku.
Wtorkowa parada na wodach wschodniego miasta Qingdao obejmie 32 okr ęty i 39 samolotów, z których część nie została wcześniej odsłonięta, a także okręty wojenne z 13 innych krajów, w tym z Indii, Australii i Wietnamu.
Chiny nie ujawniły, jaki nowy sprzęt zostanie zaprezentowany, ale w ostatnich dniach media państwowe opublikowały kilka raportów na temat drugiego, jak dotąd, nienazwanego lotniskowca, zbudowanego w kraju i przechodzącego próby morskie.
Liaoning, pierwszy chiński lotniskowiec, został kupiony z Ukrainy w 1998 roku i odnowiony w Chinach. Podczas gdy chińskie okręty marynarki wojennej brały udział w międzynarodowych patrolach antypirackich u wybrzeży Somalii od końca 2008 roku, ostatnie bitwy morskie ich jednostek były prowadzone z Wietnamczykami na Morzu Południowochińskim w 1974 i 1988 roku. Były to jednak stosunkowo niewielkie potyczki.
.

Źródło:gospodarkamorska.pl

Luksusowe auta na dnie. Zatonął statek z nowymi porsche na pokładzie.

37 porsche (w tym cztery 911 GT2 RS warte ponad 1,1 mln zł za sztukę) i ponad 2000 aut z fabryk audi zatonęło na Zatoce Biskajskiej. 11 marca, na pokładzie włoskiego kontenerowca Grande America wybuchł pożar a załoga nie była w stanie go opanować. Statek, wraz z cennym ładunkiem osiadł na dnie Oceanu Atlantyckiego. O wypadku poinformował Daily Mail.
Grande America był w drodze z Niemiec do Maroka, około 150 mil morskich na południowy zachód od portu Brest we Francji. Na jego pokładzie wybuchł pożar a 27-osobowa załoga została uratowana przez HMS Argyll, okręt brytyjskiej marynarki wojennej. Jednostki marynarki francuskiej z kolei zajęły się usuwaniem plam ropy z oceanu.
Co ciekawe, cztery 911 GT2 RS warte ponad 1,1 mln zł za sztukę, które znajdowały się na pokładzie kontenerowca - nie są już produkowane (od lutego). Jak jednak napisała w oficjalnym komunikacie firma Porsche: "W normalnych okolicznościach nie byłoby szansy, aby dostarczyć Państwu te egzemplarze Porsche. Bierzemy jednak pod uwagę zarówno szczególną sytuację jak i to, że jesteście Państwo naszymi lojalnymi i cennymi klientami. Zdecydowaliśmy się wznowić produkcję GT2 RS w naszej niemieckiej fabryce. Państwa samochody zostaną wyprodukowane w kwietniu i zrobimy wszystko, żeby dostarczyć je w czerwcu".
Na pokładzie Grande America znajdowały się też m.in. audi A3, A5, RS4, RS5 i Q7. Kontenerowiec z samochodami osiadł na dnie Zatoki Biskajskiej, 4,5 km pod powierzchnią oceanu.

Źródło:gospodarkamorska.pl

DRK: Co najmniej 40 osób zginęło w wyniku zatonięcia łodzi pasażerskiej.

Do 40 wzrosła liczba ofiar śmiertelnych zatonięcia łodzi pasażerskiej na jeziorze Kiwu na wschodzie Demokratycznej Republiki Konga - podało w sobotę MSW tego kraju. Zaginionych jest około 100 osób. Wcześniej władze informowały o 13 ofiarach.
Łódź, na pokładzie której było około 200 osób, zatonęła na początku tygodnia, ale władze poinformowały o tym dopiero w czwartek.
Kilkadziesiąt osób udało się uratować. Poszukiwania zaginionych trwają.
Nadal nie wiadomo, jakie były przyczyny zatonięcia łodzi, ale najbardziej prawdopodobne to zły stan techniczny jednostki i jej przeciążenie.
"Zrobimy wszystko, aby tego rodzaju tragedia się nie powtórzyła. Ich sprawcami są podmioty gospodarcze, które w powodu chciwości używają zniszczonych łodzi do przewozu ludzi" - zapewnił w czwartek prezydent DRK Felix Tshisekedi.
Agencje podkreślają, że DRK to kraj na znacznych obszarach pokryty dżunglą i poprzecinany dużymi rzekami. W tym afrykańskim państwie jest niewiele dobrych dróg, dlatego wielu ludzi decyduje się podróżować łodzią, nawet jeśli nie potrafią pływać. Statki często są przepełnione, a ich stan techniczny pozostawia wiele do życzenia.

Źródło:pap.pl

Załoga Kastora uratowała Bielika.

Podczas prowadzenia prac związanych z badaniem dna toru wodnego Świnoujście-Szczecin, załoga jednostki Kastor, należącej do Urzędu Morskiego w Szczecinie, zobaczyła wpadającego do wody bielika. Ptaka udało się uratować.
Bielika załoga jednostki sondażowej wypatrzyła przy drugiej bramie torowej. Mokry i ciężki ptak prawdopodobnie nie byłby w stanie o własnych siłach wydostać się z wody, dlatego szybko podjęto akcję ratunkową. Ptak jeszcze przez jakiś czas towarzyszył załodze Kastora, osuszając się na rufie. Po wyschnięciu, cały i zdrowy bielik odleciał w kierunku Nowego Warpna.

Źródło:gospodarkamorska.pl

Port Gdynia rozpoczął sezon żaglowców.

Port Gdynia rozpoczął sezon żaglowców. Jako pierwszy w sobotę zawinął tam holenderski szkuner Gulden Leeuw. Na jego pokładzie przypłynęła młodzież, która w ramach kanadyjskiego programu edukacyjnego Class Afloat spędza semestr szkolny na morzu. Jednostka przy Nabrzeżu Pomorskim pozostanie do środy.
„Gulden Leeuw właśnie zacumował w porcie żaglowców. Dziś w Basenie Prezydenta możemy podziwiać trzy statki – Gulden Leeuw, Dar Pomorza i Zawiszę Czarnego" – poinformował Port Gdynia na facebookowym profilu.
Holenderski szkuner ma 53,24 m długości, 8,54 m szerokości, 711 t nośności i 487 GT. Jednostka została zbudowana w 1937 r. Gulden Leeuw początkowo nie był żaglowcem, a pływał jako 45-metrowy statek motorowy Dana, z którego pokładu prowadzono przede wszystkim badania oceanograficzne. Po remoncie statek przedłużono o 8 m, a podczas wojny zdemontowano silnik, aby do armii nie wcielili go Niemcy. Później był jednostką dowożącą załogi i zaopatrzenie na platformy wiertnicze, a w 2001 roku statek przejęła szkoła morska w Nyborg. Rolę szkoleniową Gulden Leeuw pełnił do 2007 roku. Wtedy odkupili go dwaj Holendrzy, którzy w trzy lata przekształcili jednostkę w trzymasztowy żaglowiec.
Obecnie Gulden Leeuw to dzielny żaglowiec nawiązujący swoim wyglądem do lat 30. ubiegłego wieku, którego pokład przypomina klasyczne jachty.
Holenderski szkuner to dopiero początek

Kolejny żaglowiec przypłynie do Portu Gdynia 1 czerwca – będzie to niemiecka jednostka Alexander von Humboldt, którą wyróżnia zielony kolor kadłuba i żagli. W latach 1986-1988, na podstawie planów opracowanych przez inż. Zygmunta Chorenia (projektanta największych na świecie żaglowców, jak m.in. Royal Clipper, Fryderyk Chopin i Dar Młodzieży), statek przebudowano na trzymasztowy bark i 30 maja 1988 roku przemianowano na cześć niemieckiego przyrodnika Aleksandra von Humboldta. Niemiecka jednostka często bierze udział w zlotach żaglowców i w regatach oraz Operacjach Żagiel. W 1992 roku Alexander von Humboldt po raz pierwszy przepłynął Atlantyk, a w roku 1998 odbył rejs do Ameryki Południowej dla uczczenia swojego patrona.
Wyjątkowy sezon
W tym roku minie 45 lat od pierwszej gdyńskiej Operacji Żagiel, a 47 lat temu Dar Pomorza wygrał prestiżowe regaty wielkich żaglowców Operacja Żagiel '72. Biała fregata była pierwszym żaglowcem zza żelaznej kurtyny, który pokonał konkurentów z całego świata. Dzięki temu zwycięstwu dwa lata później mogliśmy w Porcie Gdynia oglądać jachty i żaglowce pływające pod wieloma banderami. Tłumy, nie tylko gdynian, wędrowały wzdłuż Nabrzeża Pomorskiego i basenu jachtowego, aby poczuć wielki świat, dotknąć pokładu jednostek z Francji, Niemiec, Rosji czy Stanów Zjednoczonych.
Kontynuacja tradycji wizyt wielkich żaglowców nastąpiła w roku 2003, kiedy Port Gdynia gościł jednostki uczestniczące w zlocie The Tall Ships Races. Potem był zlot w roku 2009. I po dwuletniej przerwie Port Gdynia znów gościł wielkie żaglowce w ramach zlotu The Culture 2011 Tall Ships Regatta. W czterdziestą rocznicę pierwszej gdyńskiej Operacji Żagiel'74 w 2014 roku odbył się natomiast w Porcie Gdynia w Basenie Prezydenta żeglarski alert, na który przybyły wszystkie jednostki uczestniczące prawie pół wieku temu w tym wielkim żeglarskim święcie.
Przypomnieć trzeba jeszcze wydarzenie z sierpnia 2018 roku, gdy przy Nabrzeżu Pomorskim zacumował największy – zaraz po Darze Młodzieży – pod względem wyporności i długości całkowitej polski żaglowiec STS Fryderyk Chopin, który jako jedyny w Polsce posiada maszty sześciorejowe. Również w Porcie Gdynia w roku 2017 zacumował luksusowy żaglowiec pasażerski msy Wind Surf, którego pamiątkową tablicę można obecnie oglądać w Alei Statków Pasażerskich na Nabrzeżu Pomorskim.
Port Gdynia to port macierzysty największych polskich żaglowców: Daru Młodzieży, Daru Pomorza, Zawiszy Czarnego, Pogorii oraz jej bliźniaczej jednostki ORP Iskry II. Żaglowce w Porcie Gdynia tradycyjnie już cumują w Basenie Prezydenta przy Nabrzeżu Pomorskim, którego kapitalny remont za 23 miliony złotych Zarząd Morskiego Portu Gdynia zakończył w roku 2010.

Źródło:pap.pl

Pierwszy na świecie niewidomy żeglarz przepłynął Pacyfik.

Japończyk Mitsuhiro Iwamoto został w sobotę pierwszym niewidomym, który przepłynął Ocean Spokojny na pokładzie łodzi żaglowej bez zawijania do portów - poinformowała japońska prasa.
W wielkanocną sobotę rano 52-letni Iwamoto zawinął do portu Fukushima na swojej 12-metrowej łodzi, około dwa miesiące po opuszczeniu Kalifornii.
Z San Diego, gdzie na co dzień mieszka, wypłynął 24 lutego razem z amerykańskim nawigatorem Doughiem Smithem, który w trakcie rejsu pomagał mu przekazując ustnie informacje takie jak np. kierunek wiatru.
Była to druga próba transoceanicznego rejsu Iwamoto. Pierwsza, przed sześciu laty, skończyła się po zatonięciu łodzi w następstwie zderzenia z wielorybem.
"Jestem w domu. Dziękuję" - powiedział nieustraszony Japończyk podczas uroczystości w Fukushimie na zakończenie podróży długości ok. 14 tysięcy kilometrów.
"Nie poddałem się i zrealizowałem swoje marzenie" - dodał, cytowany przez agencję prasową Kyodo News.
Iwamoto, który stracił wzrok mając 16 lat, wyruszył w tę podróż, by zebrać fundusze na cele charytatywne, w tym wspieranie wysiłków lekarzy walczących z chorobami powodującymi ślepotę - poinformowano na jego stronie internetowej.

Źródło:pap.pl

Życie wieczne możliwe jeszcze w XXI wieku? Naukowcy: wystarczy skopiować świadomość do innego ciała.

Śmierć nie musi być końcem życia – może być nowym początkiem. Trwają prace nad tzw. digitalizacją ludzkiego mózgu.

Wizję przenoszenia się do nowych ciał przedstawiały niezliczone książki i filmy science fiction, jak chociażby „Avatar" czy „Modyfikowany węgiel". Dziś dysponujemy zaawansowanymi metodami skanowania mózgu, coraz szybszymi komputerami i algorytmami sztucznej inteligencji, które próbują odczytać nasze myśli. Ale zadanie nie jest łatwe. Trzeba bowiem odtworzyć działanie 86 mld neuronów, z których każdy tworzy 10 tys. połączeń z innymi. „W dłuższej perspektywie czasu cyfrowa nieśmiertelność może się okazać najlepszym sposobem na badanie odległych gwiazd. Jeśli się przekonamy, że nasze delikatne biologiczne ciała nie zdołają znieść trudów międzygalaktycznych podróży, będziemy mogli rozważyć możliwość wysłania tam jedynie świadomości" – pisze fizyk prof. Michio Kaku w swej najnowszej książce „Przyszłość ludzkości".

PIERWSZE KROKI TELEPATÓW

Jak zabrać się do przenoszenia mózgu do komputera? Mamy już za sobą początek: udane próby rozszyfrowania tego, co się dzieje w naszych neuronach. Eric Leuthardt, neurochirurg z Uniwersytetu Waszyngtońskiego, pracuje nad hełmem wykrywającym nasz wewnętrzny głos – słowa, które wypowiadamy tylko w myślach. W tym celu wykorzystuje elektrody wszczepione pod czaszkę, które stosuje się u chorych na epilepsję. 12 takich pacjentów zostało poddanych treningowi: mieli wypowiadać proste słowa na głos, a potem tylko sobie je wyobrażać. Dane z elektrod monitorujących ich mózgi trafiły do programu komputerowego napisanego przez Gerwina Schalka z Wadsworth Center. A ten w 45 proc. przypadków poprawnie odczytywał słowa, o których badani tylko myśleli.

Dynamicznie postępują również prace nad odczytywaniem obrazów z mózgu. Uczeni z Uniwersytetu Purdue używają w tym celu funkcjonalnego rezonansu magnetycznego (fMRI). Algorytm odczytujący dane na temat aktywności neuronów jest już w stanie rozpoznać, czy obiekt, na który patrzymy, należy do jednej z kilkunastu podstawowych kategorii takich jak „twarz", „samolot" czy „ptak".

Z kolei zespół z Uniwersytetu Kalifornijskiego w Berkeley potrafi w podobny sposób odtworzyć w ogólnych zarysach sekwencje wideo, które ktoś ogląda. Tego typu eksperymenty wyszły już z fazy laboratoryjnej. Nad „czytaniem myśli" pracują dziś firmy takie jak Facebook czy Neuralink, założona przez ekscentrycznego przedsiębiorcę Elona Muska. Na rozwój tzw. neurotechnologii stawia również DARPA – amerykańska agencja zajmująca się projektami dotyczącymi obronności.

Niedawno uruchomiła program Next-Generation Nonsurgical Neurotechnology, który ma na celu opracowanie nieinwazyjnych metod komunikacji pomiędzy człowiekiem a komputerem. – Poprosiliśmy interdyscyplinarne zespoły badawcze, aby wynalazły sposób prowadzenia precyzyjnej interakcji z bardzo małymi obszarami mózgu, bez poświęcania rozdzielczości sygnału lub wprowadzenia niedopuszczalnego opóźnienia w systemie – mówi dr Al Emondi, kierownik projektu będącego częścią inicjatywy Al Next, której łączny budżet to aż 2 mld dolarów. Nie jest to jednak aż tak wiele, jeśli weźmiemy pod uwagę, że firma konsultingowa Neurotech Reports szacuje wartość globalnego rynku neurotechnologii na 8,4 mld dolarów, a w 2022 r. ma to być już 13,3 mld dolarów.

ZAMROŻONE SYNAPSY

Jednak prawdziwą nieśmiertelność mogłoby zapewnić dopiero skopiowanie wszystkich informacji z mózgu. Jak mogłoby to wyglądać w praktyce? „Digitalizację ludzkiego mózgu próbuje się przeprowadzić na dwa różne sposoby" – pisze prof. Kaku. Pierwszy to podejście elektroniczne – badacze chcą stworzyć cyfrową symulację działania mózgu za pomocą komputerów o dużej mocy obliczeniowej. Na tym polega m.in. prowadzony w Szwajcarii Human Brain Project. Z kolei amerykańska BRAIN Initiative podchodzi do tego inaczej. Jej celem jest opisanie, komórka po komórce, całej struktury neuronów tworzących mózg i sporządzenie mapy wszystkich połączeń między nimi. Taka mapa miałaby posłużyć potem do zbudowania sztucznego mózgu.

Wstępem do takich badań jest pomysł start-upu Nectome, który chce konserwować mózgi klientów, używając specjalnych konserwantów oraz szybkiego zamrażania (tak zwanej krioprezerwacji). Skorzystanie z usług tej

firmy oznacza, że zgadzamy się na eutanazję, ponieważ po śmierci zmiany zachodzące w tkance nerwowej mogłyby zniszczyć np. ważne dla naszej pamięci synapsy.
Zamrożony mózg miałby być w przyszłości dokładnie przeskanowany i odtworzony w komputerze. Technologia, nad którą pracuje Nectome, powstała we współpracy z prof. Edwardem Boydenem, specjalistą od neuronauki z prestiżowego MIT Media Lab. Podobno uczeni przeprowadzili już test na świni, nie uszkadzając przy tym ani jednej synapsy. Jednak zgodnie z obecnym stanem wiedzy naukowej zamrożenie i rozmrożenie mózgu prowadziłoby do jego nieodwracalnego zniszczenia. Nie ma też pewności, czy krioprezerwacja zachowałaby substancje chemiczne takie jak RNA obecne w neuronach, od których może częściowo zależeć nasza pamięć.
Niektórzy badacze optymistycznie zakładają, że pierwsze udane zabiegi odczytywania informacji z zamrożonych mózgów odbędą się w okolicach 2050 r., ale to jedynie spekulacje. Inni naukowcy podchodzą do tego bardzo sceptycznie. – Aby odtworzyć „w komputerze" działanie jakiegokolwiek systemu albo przynajmniej jakiejś jego funkcji, musimy tę funkcję dokładnie rozumieć. Mózg człowieka jest niewyobrażalnie złożonym układem, liczba różnych potencjalnych schematów połączeń neuronów i synaps jest większa niż jedynka z tysiącami zer. Co więcej, mapa połączeń synaptycznych między neuronami, czyli konektom, determinuje działanie mózgu tylko po części – wyjaśnia prof. Piotr Durka, prezes firmy BrainTech. I przypomina, że do dziś nie udało się stworzyć dobrego modelu działania układu nerwowego robaka Caenorhabditis elegans, który ma zaledwie 302 neurony.
Nawet jednak gdyby udało się przenieść całą zawartość mózgu do komputera, nie ma żadnej pewności, że zachowany w ten sposób umysł pracowałby prawidłowo. Każdy człowiek stanowi sumę współpracujących i współistniejących układów, które są nawzajem od siebie zależne. Mózg jest podatny na działanie hormonów, co przekłada się choćby na nasz nastrój (zadowolenie po dobrym posiłku) czy preferencje seksualne. Na nasze myślenie wpływają bodźce dostarczane przez narządy zmysłów, a nawet miliardy bakterii zamieszkujących nasze jelita. Gdybyśmy odcięli mózg od tych wszystkich informacji, skutki byłyby katastrofalne.
CIAŁO DO WYMIANY
Dlatego pojawiają się już pomysły zbudowania syntetycznych ciał. Josh Bocanegra, szef amerykańskiego start-upu Humai, twierdzi, że wejdą one do użytku w ciągu 30 lat. – Używamy sztucznej inteligencji i nanotechnologii do przechowywania danych dotyczących stylów konwersacji, wzorców zachowań, procesów myślowych i ogólnych informacji o tym, jak nasze ciała funkcjonują od środka. Dane te będą kodowane w wielu czujnikach, które zostaną wbudowane w sztuczne ciało z mózgiem zmarłego człowieka – zapowiada.
Równie szalony pomysł na nieśmiertelność ma rosyjski miliarder Dmitri Itskov, który powołał do życia inicjatywę o nazwie 2045. To na razie ruch społeczny, skupiający m.in. cybernetyków, biotechnologów i nanotechnologów. Dzięki ich pracy za nieco ponad 20 lat możliwe będzie skopiowanie świadomości i przeniesienie jej do syntetycznego organizmu, tak jak w filmie „Avatar". Docelowo jednak ma to być zbędne – osobowość będzie przenoszona do hologramów istniejących w cyberprzestrzeni, gdzie żadne ciało nie jest już potrzebne.
NA CZACIE Z EINSTEINEM
Warto jednak pamiętać, że na razie budowane przez inżynierów roboty są bardzo dalekie od choćby częściowego odtworzenia tego, jak działa i reaguje ludzki organizm. Dlatego najbliżej realizacji są projekty, które oferują namiastkę cyfrowej nieśmiertelności. Teoretycznie wystarczy zbierać wszystkie dostępne dane na temat żyjącego człowieka – nagrania jego głosu, pisane przez niego wiadomości, zdjęcia itd. – by potem w komputerze stworzyć program, który będzie go naśladował. „Kiedyś powstanie być może Biblioteka Dusz. Zamiast czytać książkę o Winstonie Churchillu, będziemy mogli po prostu z nim porozmawiać. Przeprowadzimy wywiad z hologramem, który będzie miał taką samą jak Churchill mimikę, mowę ciała i akcent. Ja osobiście ucieszyłbym się niezmiernie, gdybym mógł podyskutować z Albertem Einsteinem o teorii względności. A nasi prapra…prawnukowie będą mogli sobie z nami porozmawiać" – przewiduje prof. Kaku. Jego zdaniem na prawdziwą cyfrową nieśmiertelność przyjdzie nam poczekać co najmniej do końca XXI wieku.

Źródło:Focus.pl

Wielkie zmiany w europejskich pucharach.

Rewolucja w europejskiej piłce klubowej nie nadciąga, ona już puka do drzwi. W 2024 roku formuła rozgrywek międzynarodowych ulegnie zmianie. Nie ma sensu łudzić się, że do tego nie dojdzie, że to tylko teoretyzowanie. Piłka klubowa się zmieni. Wiadomo coraz więcej w jaki sposób. Pytanie, czy polskie kluby załapią się na ten pociąg, czy zostaną na peronie.
Kilka tygodni temu odbyło się spotkanie, w którym wzięli udział przedstawiciele ECA (Stowarzyszenie Klubów Europejskich) i UEFA. To te dwie organizacje odpowiadają za projekt zmian w europejskich pucharach. Słowo projekt ma tu znaczenie, ponieważ nad ostateczną wersją reformy trwają prace - wiele kwestii nie jest jeszcze doprecyzowanych, inne wymagają wyjaśnienia. Generalnie jednak ogólny zarys rewolucji 2024 został przedstawiony i można zakładać, że po naniesieniu korekt, będzie forsowany. Polskie kluby muszą się obudzić. Jeśli nadal będą odpadać w komplecie już w kwalifikacjach europejskich zmagań, nie będą zdobywały punktów do rankingu UEFA, do startu nowej formuły nie zbudują mocniejszej pozycji, nasza piłka klubowa może osiąść na mieliźnie.
Dariusz Mioduski, właściciel Legii Warszawa, pełniący również funkcję wiceprezesa ECA, w marcu na łamach „PN" mówił: - Prawdopodobnie obecne puchary międzynarodowe będą funkcjonowały jako ligi europejskie, ale nie będą konkurowały z ligami krajowymi. Zmienią się zasady wejścia do tych rozgrywek. Jeśli zmarnujemy najbliższe pięć lat, nasze kluby w skali Europy zostaną zmarginalizowane, pozostaną na poziomie lokalnym. Jako Ekstraklasa musimy doprowadzić do tego, by mieć tam reprezentację. (...) Po 2024 roku polaryzacja między uczestnikami nowej formuły rozgrywek a resztą klubów jeszcze się zwiększy. (...) Nie spadnie prawdopodobnie rola tych największych lig. Ale ciężar przesuwa się w kierunku europejskich rozgrywek. Jeśli jako Polska, będąc wielkim krajem w Europie, wypadniemy poza system, będzie to po pierwsze wstyd, a po drugie - będzie to skrajnie niekorzystne.

LIGA MISTRZÓW

Najwięcej emocji wywołują zmiany w Lidze Mistrzów, pod względem poziomu sportowego najlepszych klubowych rozgrywkach świata. Według informacji „PN" projekt UEFA i ECA zakłada, że w Champions League nadal występować będą 32 zespoły. Z tym że nie w 8 grupach po 4 zespoły w każdej, ale w 4 grupach po 8 zespołów. Uczestnicy premierowych rozgrywek zostaną wybrani według obecnego klucza, czyli decydujący będzie ranking UEFA dla lig. Docelowo jednak w LM ma obowiązywać system awansów i spadków. Zespoły z miejsc 1-4. z grup, każdy miałby rozegrać w tej fazie aż 14 spotkań, awansują do 1/8 finału - przy czym najprawdopodobniej zwycięzcy grup zaczną zmagania fazy pucharowej od meczów z drużyną, która zajęła lokatę nr 4 w grupie, a zespoły z miejsca drugiego, zmierzą się tymi z lokat nr 3. Zespoły, które awansują do 1/8 finału zachowają miejsce w Champions League na kolejny sezon. Podobnie będzie z drużynami z piątych miejsc. Natomiast lokaty sześć i siedem zagrają baraże o utrzymanie się w LM. Pokonany kolejny sezon zacznie w fazie grupowej obecnej Ligi Europy, zwycięzca pozostanie w LM. Z kolei zespoły z lokat nr 8 po fazie grupowej trafią w kolejnym sezonie do fazy play-off kwalifikacji LE.
- W 2024 roku piłka w Europie się zmieni. Mogę powiedzieć tylko tyle, że odbyło się spotkanie ECA i UEFA, na którym przedstawiono projekt zmian w europejskich pucharach - mówi prezes Polskiego Związku Piłki Nożnej, ale też członek Komitetu Wykonawczego UEFA Zbigniew Boniek

Źródło:PiłkaNozna.pl

Info OMK.

Otrzymaliśmy wyjaśnienie z Ryan Ship Management w sprawie dyskryminacji polskich marynarzy.

Firma Ryan Ship Management z Ukrainy umieściła w marcu ogłoszenie o treści "Chcemy uniknąć zatrudnienia polskich marynarzy, na ile to tylko możliwe" . Pisaliśmy o tym fakcie na FB i na naszej stronie internetowej 15/04

Bylismy w stałym kontakcie z kolegami ze zwiazku zawodowego RMT z UK, który obejmuje swoją działalnością związkową marynarzy z UK pracujących dla tego armatora, złożyliśmy pismo wyrażające sprzeciw wobec niedopuszczalnych praktyk naruszajacych dobre imię polskich marynarzy.

W dniu dziisjejszym otrzymaliśmy wyjaśnienie od Dyrektora oddziału Ryan Ship Management na Ukrainie Robina Tewari.

Poniżej treść:

OMK NSZZ Solidarnosc

Dear Mr. Listewnik,

Thank you for taking the time to write to us and affording me the opportunity to explain the full situation; how the situation arose, how it was immediately dealt with and what measures have been put in place to ensure such an occurrence can never happen again. | will then go on to address some of the specific requests contained within your letter.

What actually happened:

On 19** March 2019, one of our junior coordinators in Ryan Ship Management Ukraine posted the job offer in question on an online job portal. Unfortunately, before posting it he did not get it internally vetted, nor did he proof read it and do the usual checks we would expect, such as ensuring the advert content was correct in terms of information, grammar and spelling.

Had the usual vetting been done he would have undoubtedly come to notice the unacceptable inclusion regarding Polish Seafarers before posting the job offer and removed it.

How we dealt with it and actions taken:

Whilst the initial slip up was purely a result of human error and judgement, and as such my young colleague was unaware of the huge mistake that had been made at the time, early morning of the 20** March we woke to a complaint, which immediately flagged up the issue.

The first thing we did was to immediately amend the advert and remove the unacceptable, offensive inclusion within the job offer.

We also made a point of immediately offering our apologies for the slip and the obvious offence that had been unintentionally caused and assure that corrective measures had been taken to immediately address the issue.

I personally issued an apology to the complainants who had taken the time to email us, thankfully drawing our attention to the issue and allowing us to act immediately. I also personally issued an apology on 3 Linkedin posts which had also mentioned the slip up.

whilst the actual job offer and offensive wording originated from outside of our organisation, I felt it important to issue an immediate apology and acknowledge the slip up from our side which had led to such offence being caused and offer our wholehearted apology for our part in this. | also wanted to assure the individual complainants and the wider community that we fully accept that our > — Ryan Ship Management

Ryan Ship Management Company Number- 39402112

ISO 9001:2015 Malaya Arnautskaya 93, Odessa, Ukraine. Website: www.ryan-shipmanagement.com P.O. Box 65020. Telephone: +38(095) 294 88 99 Email: office Qryan-shipmanagement.com

mistake had led to such offence but to also assure that this was in no way representative of Ryan Ship Management Ukraine or what we stand for.

Simultaneously, we immediately investigated how the mistake had come to happen and immediately put an extra level of job offer filtering and checking to ensure that such occurrence can NEVER happen again! All job postings must now be verified, authorised and signed off by our office manager prior to posting anywhere, on any platform, by any member of staff.

We are a very honest and ethical organisation and cater for all nationalities and heritages. We did not try to brush this under the carpet, hide or run away from the situation, we fully accepted responsibility for our slip up. | can assure you that we are hugely embarrassed by this whole situation and are devastated with the impact the

mistake had, especially to the Polish community. We consider ourselves multi national and global citizens and we have placed many, many Polish Seafarers around the world, the last thing we would ever wish for would be to offend any of these good people or indeed the wider Seafaring community.

Alongside our own apologies as a company, I would also like to express the great individual regret and sorrow of my young colleague for the hurt and offence his initial action sadly caused and assure you that the he was truly mortified by his mistake. He has been left in no doubt as to the gravity of his mistake and the impact it has had. He is however a fine young man who in no way supports or aligns himself with the wording or insinuation of the offensive job offer, it was just a genuine lapse on his part. We as an organisation and as colleagues shall do all we can to support his development and guide him in all that he does.

Company policies:

In relation to your request in relation to Ryan Ship Management policies, please let me take an excerpt from our Quality System Manual (Quality Policy):

"The policy of Ryan Ship Management is to provide quality manning services to our clients in the most efficient and effective manner and to Seafarers the best possible/available jobs within the marine industry for which they are competent and suitable for".

"Whilst meeting the challenging requirements of the marine industry we ensure compliance with STCW 78 as amended in 2010 for all the Seafarers recruited and placed by us in compliance with MLC 2006 regulation 1.4". 2 Ryan Ship Management

Ryan Ship Management Company Number- 39402112

ISO 9001:2015 Malaya Arnautskaya 93, Odessa, Ukraine. Website: www.ryan-shipmanagement.com P.O. Box 65020. Telephone: +38(095) 294 88 99 Email: office Q©ryan-shipmanagement.com

In relation to MLC 2006 regulation 1.4, please see below excerpt from our Quality System Manual (relating to discriminatory practice):

"To ensure that, no means, mechanism or lists intended to prevent or deter seafarers from gaining employment would be used. The recruitment should be carried out without any discriminatory policy or bias based on race, color, sex, religion, political opinion, national extraction or social origin. However, any distinction or preference in respect of a particular job based on the inherent requirements thereof shall not be deemed to be discrimination.

With regards your request for cessation of such actions towards Polish Seafarers, please be assured that we never have and never will engage in discrimination against any nationality or heritage, Polish or otherwise. We believe our multinational, multicultural approach aligns us very well with the multinational nature of our industry and we confirm that the freedom of association of Seafarers is fully recognised and supported.

We have had to endure a lot of criticism and in some instances abuse over the past 4 weeks or so as a result of this unfortunate event, although we have humbly accepted it and looked to conduct ourselves in an orderly and dignified manner as always. We sincerely hope that one careless slip up would not be seen to undo the continuous hard work and development we strive for every day to provide the very best service to Seafarers worldwide.

Once more, thank you for giving us this opportunity to fully explain the situation and I hope our actions, interventions and sincerest apologies are accepted.

Please find attached:

e Quality Policy e Recruitment and placement policy e Office Anti-harassment and discrimination policy

Thank you and very best regards. Robin Tewari. Managing Director.

Ryan Ship Management Ukraine.

Robin Tewari

Director

Ryan Ship Management

RSM UKRAINE POLICIES – dostępna na naszej stronie internetowej

Współpraca OMK z HMS Assistance. Pakiety medyczne na preferencyjnych warunkach dla marynarzy należących do OMK

Informujemy, że zakończyliśmy negocjacje z HMS Assistance, dotyczącą pakietów medycznych dedykowanych marynarzom należącym do OMK w rozszerzonym zakresie.
Nadmieniamy, że jest to pierwszy w Polsce program medyczny skierowany indywidualnie do marynarzy oparty na bardzo korzystnych cenowo warunkach .
Wynegocjowana oferta umożliwia wykupienie pakietu medycznego przez marynarza i rozszerzenie pakietu na rodzinę.
Oferta obejmuje między innymi:
Międzynarodowe świadectwa zdrowia dla marynarzy, nielimitowaną opiekę internisty, pediatry, lekarza rodzinnego, nielimitowana opiekę lekarzy specjalistów, 24 h lekarskie wizyty domowe – 3 razy w roku, 24 h pomoc ambulatoryjną, ambulatoryjną opiekę pielęgniarską, badania diagnostyczne, RTG, USG, tomografię komputerową, rezonans magnetyczny, 24 h transport medyczny.
Dodatkowo wynegocjowaliśmy dla marynarzy decydujących się na pakiet medyczny Comfort – 24 h opiekę prawną gratis
Oferta wraz ze szczegółami została rozesłana marynarzom z OMK drogą e-mailową
Oferta wraz z procedurą podpisywania umów bezpośrednio z HMS Assistance jest do pobrania w Strefie Członków Związku, w razie pytań lub wątpliwości zapraszamy do kontaktu z biurem OMK: biuro@nms.org.pl; tel; 91 422 02 02:

Jesteś marynarzem pracującym na kontraktach u zagranicznych armatorów ?

Zapraszamy do OMK / ITF

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 kosztu 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 (opóźnienienie lub brak wypłaty wynagrodzenia, wypadek na statku, inne)

Wypełnij deklarację na naszej stronie internetowej:

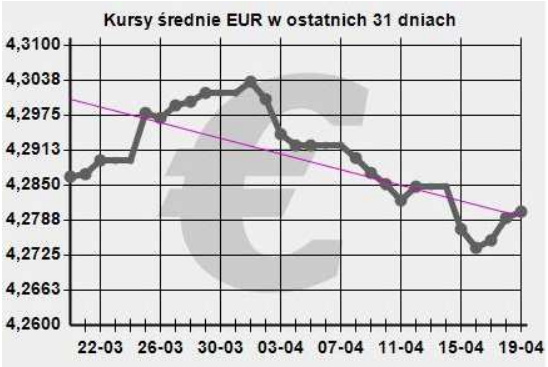
https://www.omk.org.pl/article/567

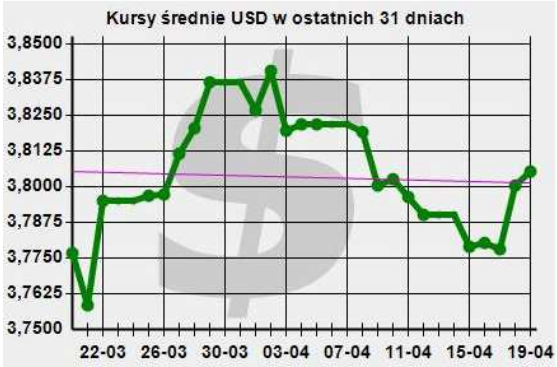
Może polubisz nas na FB

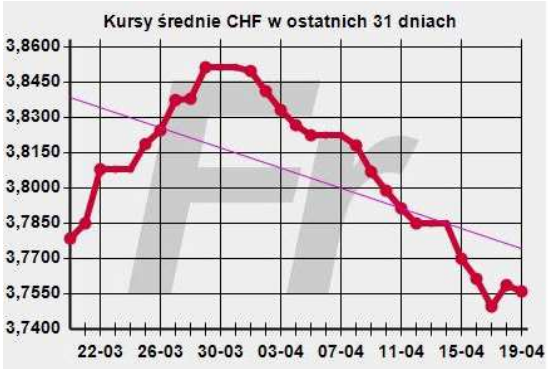
Wydarzyło się 23 kwietnia- kalendarium

23 kwietnia jest 113 dniem w kalendarzu gregoriańskim. Do końca roku pozostały 252 dni. 23 kwietnia jest Światowym Dniem Książki i Praw Autorskich.
Imieniny obchodzą:
Achilles, Adalbert, Egidia, Feliks, Fortunat, Gabriela, Gerard, Gerarda, Helena, Idzi, Jerzy, Lena, Maria, Marol, W ojciech i Wojciecha.
Wydarzyło się sporo rzeczy na przełomie lat, między innymi:
997r. – Męczeńska śmierć biskupa Wojciecha podczas misji ewangelizacyjnej do kraju Prusów.
1313r. – Pierwsza wzmianka o Warszawie..
1799r.– Pruski oficer Friedrich Georg Tilly został prezydentem Warszawy
1810r.. – W kościele pw. św. św. Rocha i Jana Chrzciciela w Brochowie został ochrzczony Fryderyk Chopin.
1937r. – Sejm RP ustanowił dzień 11 listopada Świętem Niepodległości.
2007r. – 2 górników zginęło, a 3 zostało rannych w wyniku zawału w KWK „Staszic" w Katowicach.

Kursy walut (kursy średnie NBP)







Rozrywka

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

(c) 2019 OnlineSudoku.pl

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

(c) 2019 OnlineSudoku.pl

Przed sądem facet zeznaje, dlaczego zabił przechodnia:
- Jadę sobie spokojnie ulicą, nagle jakiś facet zatrzymuje mnie i mówi: Dawaj pieniądze!
- Dlaczego - pytam.
- Prima aprilis - odpowiada.
- To ja mu naplułem w oko i mówię: Śmigus dyngus!
- Wtedy on gasi papierosa na moim czole i mówi: Popielec.
- No więc ja chwaciłem go za gardło i powiedziałem: Zaduszki!