

**Aktualna informacja dla marynarzy. Nadal obowiązuje zwolnienie z kwarantanny po powrocie ze statku ze strefy Schengen, poza Schengen – obowiązkowy test – stan na dzień 21-02-2022 r**

---

Informujemy, że z obowiązku kwarantanny w ramach wykonywania czynności zawodowych są zwolnieni marynarze powracający ze strefy Schengen. Dz.U.2021.861

Uwaga: osoby wymienione w katalogu wyłączeń z obowiązku odbywania 14.dniowej kwarantanny po wjeździe do RP z poza strefy Schengen (vide odpowiednio katalog wskazany w par. 3.2 i 3.3 rozporządzenia), aby móc skorzystać z wcześniej już przysługujących im zwolnień, w aktualnym stanie prawnym i faktycznym dodatkowo **winni także posiadać i okazać funkcjonariuszowi SG ww. negatywny test diagnostyczny w kierunku SARS-CoV-2, który może być wykonany w trzech wariantach:**

- **przed przekroczeniem granicy, w okresie 24 godzin, licząc od momentu uzyskania wyniku tego testu.**
- **przed odprawą graniczną - po przylocie na terytorium RP na terenie lotniska,**
- **na terenie lotniska w ciągu 3 godzin od momentu przekroczenia granicy.**

**Ważne - w wariantcie nr 3. zwolnienie z kwarantanny obejmie także tych podróżnych, którzy nie mieli możliwości wykonania testu ani przed przylotem do Polski ani na lotnisku przed odprawą graniczną, gdzie nie stworzono takiej infrastruktury. W tym przypadku procedura zwalniania podróżnego od obowiązku kwarantanny będzie spoczywała już tylko i wyłącznie po stronie inspekcji sanitarnej, zatem podróżny korzystając z tej opcji - nie musi powracać do strefy odpraw granicznych prowadzonych przez funkcjonariuszy SG.**

Szczegóły znajdują się na stronie Straży Granicznej RP, w dziale informacje dla podróżnych

<https://strazgraniczna.pl/pl/aktualnosci/informacje-dla-podrozny/9081,Kwarantanna-po-przekroczeniu-granicy.html>

**Na powyższej stronie, prosimy o zwrócenie uwagi na anglojęzyczną treść informacji w sprawie PCR...**

Poniżej link do informacji, która została umieszczona na stronie internetowej lotniska w Gdańsku

<https://www.airport.gdansk.pl/lotnisko/aktualnosci/od-15-grudnia-obowiazkowe-testy-dla-podrozujacych-spoza-schengen-i-ue-n2119.html>

Źródło: [www.omk.org.pl](http://www.omk.org.pl)

**Ograniczenia i procedury w podmianach załóg w portach na świecie.**

---

W portach na całym świecie, obowiązują ograniczenia, środki bezpieczeństwa i procedury które cały czas się zmieniają w związku z dynamiką rozwoju pandemii.

Poniżej przekazujemy link do aktualizowanej mapy z zaznaczeniem części świata, Państwami i ograniczeniami związanymi z podmianami załóg.

Udostępniona jest na stronie UKP&I Club [www.ukpandi.com](http://www.ukpandi.com).

<http://geollectorcoronavirusdashboard.com.s3-website-us-east-2.amazonaws.com/>

Źródło: [www.omk.org.pl](http://www.omk.org.pl)

## **Statek zasilany przez ... RLNG.**

---

Harvey Gulf International Marine, amerykański operator jednostek offshore, poinformował o wprowadzeniu nowego rodzaju zasilania na swoje statki – paliwem jest RLNG, które korzysta z produktów ubocznych przemysłowej hodowli trzody i bydła.

Harvey Gulf International Marine ogłosił, że dysponuje pierwszym na świecie neutralnym pod względem emisji dwutlenku węgla statkiem PSV (Platform Supply Vessel). To kolejny krok, jaki HGIM wykonuje w walce z emisjami. Przed siedmioma laty firma była pierwszym w Ameryce Północnej operatorem statków offshore zasilanych LNG. Dzisiaj HGIM poszło o krok dalej – statki zostały wyposażone w możliwość spalania RLNG, czyli odnawialnego skroplonego gazu ziemnego.

– Posiadamy pięć jednostek PSV, które mogą operować neutralnie pod względem emisji dwutlenku węgla, wykorzystując odnawialny skroplony gaz ziemny. Dla tych firm naftowych, które naprawdę chcą zrobić wszystko co w ich mocy, by zmniejszyć emisję podczas wierceń, mamy dostępne do czarteru statki, spalające paliwo neutralne pod względem emisji – powiedział Shane Guidry, CEO spółki.

W 2015 roku Harvey Gulf wprowadził pierwszy z pięciu dwupaliwowych statków PSV – były zasilane LNG oraz niskosiarkowym olejem napędowym. Statki mają po 94 metry długości i 5300 DWT. Następnie HGMI dodało na na jednym ze statków na próbę zasilanie akumulatorowe – firma twierdzi, że statki mają funkcjonować wyłącznie na LNG i zasilaniu elektrycznym. Po udanych testach spółka zdecydowała o przebudowaniu w ten sposób całej swojej floty do początku 2022 roku. Kolejnym krokiem było dodanie na jednym statku możliwości spalania RLNG, czyli odnawialnego gazu ziemnego. Zapasowym napędem jest silnik na olej napędowy.

RLNG jest mieszkanką niskoemisyjnego biometanu pozyskiwanego z przemysłu hodowli trzody chlewnej i bydła. Naturalny metan wytwarzany jest jako produkt uboczny sektora wieprzowego i mleczarskiego. Odzyskiwany jest w komorach fermentacyjnych.

Harvey Gulf od 2015 roku dysponuje także pierwszym morskim zakładem paliwowym LNG w Ameryce Północnej, który znajduje się w Port Fourchon w Luizjanie. Firma może tam przechowywać do 270 000 galonów LNG i dysponuje mocami przesyłowymi na poziomie 550 galonów LNG na minutę. Terminal jest wykorzystywany obecnie nie tylko do tankowania, ale także mieszania RLNG. Paliwo mogą wykorzystywać także klienci czarterujący od HGMI statki, w ten sposób uzyskując certyfikat neutralności pod względem emisji dla operacji morskich.

Jednocześnie CEO HGMI, Shane Guidry twierdzi, że koszty budowy statków były na tyle wysokie, że firma może pozostać jedyną na kontynencie, jaka dysponuje takimi jednostkami. Budowa pojedynczego PSV kosztowała 113 milionów dolarów. Guidry dodał, że wątpi, by konkurenci zainwestowali takie fundusze w obecnych warunkach rynkowych.

Źródło: [gospodarkamorska.pl](http://gospodarkamorska.pl)

## **Pożar Felicity Ace.**

---

Ekipa spółki SMIT specjalizującej się w odzyskiwaniu wraków została oddelegowana by ściągnąć płonący nieopodal Azorów samochodowiec Felicity Ace.

Po tym, jak pływający pod portugalską flagą samochodowiec Felicity Ace stanął w płomieniach i został opuszczony przez załogę, branża samochodowa zawrzała. Na pokładzie jednostki było około 4 tysięcy aut, pośród nich ultradrogie elektryczne modele Porsche, Audi i Bentley. Część mediów podała, że opuszczony statek i jego ładunek zgodnie z prawem morskim będą teraz należeć do tego, kto będzie w stanie je podjąć, ale sprawa nie jest wcale taka prosta, bo zaangażowane w nią są największe międzynarodowe koncerny motoryzacyjne i ich rozżaleni bogaci klienci w Ameryce Północnej. Potencjalny „znalazca” musiałby stawić czoła w sądach rzeszy prawników.

Tymczasem na miejsce oddelegowana została 16-osobowa ekipa spółki SMIT Salvage należącej do holenderskiego giganta Boskalis, która ma pomóc w opanowaniu pożaru. SMIT specjalizuje się także w

sprowadzaniu wraków i statków, które uległy awarii. Inna ekipa tej samej firmy poleciała w okolice Grecji, by wspomagać akcję gaszenia pożaru promu Euroferry Olimpia.

Holowniki wysłane z Gibraltaru i Holandii mają dotrzeć na miejsce wypadku do środy. Wypełnione luksusowymi samochodami Felicity Ace po ugaszeniu pożaru zostanie odholowany do jednego z portów europejskich lub na Bahamy. Choć najbliższym portem są Azory, statek jest zbyt duży żeby tam cumować – zablokowałby wejście do portu dla wszystkich innych jednostek.

Tymczasem branża motoryzacyjna, która również zmaga się ze swoimi problemami, załamuje ręce nad stratą sporej ilości luksusowych, nowoczesnych maszyn. Media wskazują, że najpewniej przyczyną pożaru były problemy z litowo-jonowymi bateriami w jednym z aut (nie jest to jednak potwierdzone). Jak wskazał kapitan Jao Mendes Cabecas z portu Hortas na Azorach, który jest zaangażowany w akcję, taka ewentualność sprawia, że do gaszenia płomieni niezbędny był specjalistyczny sprzęt.

– Statek jest w ogniu od jednego końca do drugiego... Wszystko jest w płomieniach od około pięciu metrów nad poziomem wody – powiedział Cabecas cytowany przez Reuters.

Źródło:gospodarkamorska.pl

### ***Chipolbrok odebrał wielozadaniowy statek . Nadzór budowlany sprawował PRS.***

---

W stoczni Chengxi Shipyard Co. Ltd. w piątek 18 lutego odbyło się nadanie imienia oraz przekazanie armatorowi, Chińsko-Polskiemu Towarzystwu Okrętowemu S.A. Chipolbrok, statku o numerze budowy CX0697. Jednostka otrzymała imię m/v Herbert, a jego matką chrzestną została Monika Walkusz-Wiechna.

W ceremonii udział wzięli przedstawiciele stoczni, armatora, towarzystw klasyfikacyjnych nadzorujących budowę w systemie dual class - Polskiego Rejestru Statków S.A. i DnV - oraz reprezentant polskich władz, Konsul RP w Szanghaju, Marek Ciesielczuk z małżonką.

M/v Herbert to jedna z czterech jednostek heavy-lift multi-purpose przeznaczonych do przewozu różnego rodzaju ładunków, w tym o nietypowych gabarytach, budowanych w chińskiej stoczni dla Chipolbroku. To również jedna z dwóch jednostek nadzorowanych przez Polski Rejestr Statków wspólnie z DnV. PRS wystawił jednostce tymczasowe świadectwo klasy i świadectwo maszynowe.

Dodajmy, że cześć statek nazwano na cześć wybitnego polskiego poety Zbigniewa Herberta. Podczas dziewiczego rejsu statkiem będzie dowodził kapitan Krzysztof Trocha.

PRS to okrętownictwo i żegluga, ale nie tylko

Warto podkreślić, że Polski Rejestr Statków S.A. (PRS) prowadzi niezależną działalność rzeczoznawczą na rynku międzynarodowym.

Instytucja ta dba o formułowanie wymagań, nadzór i wydawanie odpowiednich dokumentów, pomagając w ten sposób urzędnikom, ubezpieczycielom i swoim klientom. A wszystko po to by zapewnić bezpieczeństwo ludzi, obiektów pływających, lądowych, ładunków i środowiska naturalnego.

– Działalność którą prowadzi PRS, można podzielić na zasadnicze grupy. To nadzory na zgodność z wymaganiami własnych przepisów klasyfikacji i budowy, konwencji międzynarodowych oraz przepisów państwowych w odniesieniu do statków morskich, statków śródlądowych, łodzi i jachtów, okrętów wojennych i innych obiektów o przeznaczeniu specjalnym dla obronności i bezpieczeństwa państwa – tłumaczy Marcin Wojciechowski, kierownik biura marketingu w PRS.

– Na tym jednak nie koniec. Wymienić tu należy również konstrukcje stalowe, rurociągi i instalacje przemysłowe oraz obiekty lądowe, kontenery, materiały i wyroby firm serwisowych i wytwórni – dodaje.

PRS zajmuje się m.in. certyfikacją wyrobów i osób na zgodność z dyrektywami Unii Europejskiej, certyfikacją systemów zarządzania, rzeczoznawstwem (ekspertyzy i doradztwo techniczne, analizy techniczno-finansowe), szkoleniami (seminaria, konferencje), a także działalnością naukowo-badawczą.

Źródło: gospodarkamorska.pl

## *Amoniak paliwem przyszłości.*

---

Amoniak jest jednym z najbardziej obiecujących paliw przyszłości w świecie morskim, ale wprowadzenie go do miks paliwowego nie jest proste – twierdzą eksperci DNV.

Bureau Veritas opublikowało niedawno kryteria określające wykorzystanie amoniaku jako paliwa okrętowego i poinformowało, że pracownicy tego towarzystwa klasyfikacyjnego opracowali zestaw regulacji użycia amoniaku w układach napędowych statków.

Grecki Avin International przeciera szlak

Grecki armator Avin International odebrał w styczniu br. Kriti Future, pierwszą na świecie jednostkę z silownią, której silnik główny będzie mógł być zasilany amoniakiem. Statek został zbudowany pod nadzorem greckiego oddziału towarzystwa klasyfikacyjnego ABS.

Napędzany paliwem konwencjonalnym statek spełnia wymagania klasyfikacyjne 1 ABS Ammonia Ready, co oznacza, że jest przeznaczony do konwersji na amoniak w przyszłości. Zbiornikowiec o pojemności 170 811 m<sup>3</sup> spełnia również wymagania klasyfikacyjne 1 ABS LNG Fuel Ready.

Ceremonia przekazania zbiornikowca o długości 274 metrów odbyła się w stoczni New Times Shipbuilding 10 stycznia 2022 roku. Będzie to jednostka Suezmax o nośności 156 700 ton. Ekologiczny statek został zamówiony jesienią 2020 roku – informowało VesselsValue.

Kamień milowy z amoniakiem

- Ten statek stanowi kamień milowy w rozwoju przemysłu morskiego i krok naprzód w gotowości do wykorzystania alternatywnych paliw żeglugowych – podkreślił Filippos Nikolatsopoulos, dyrektor Greece Business Development ABS w Grecji.

Według standardów określonych przez ABS, poziom 1 ABS (Ammonia Fuel Ready Level 1) gotowości statku na amoniak wskazuje, że statek jest zgodny z wymaganiami określonymi w klasyfikacji ABS dotyczącymi wykorzystania wysokociśnieniowych zbiorników gazowych.

Będzie miał też silniki gotowe do pracy w oparciu o paliwo o niskim punkcie zapłonu (ABS Guide for Gas and Other Low-Flashpoint Fuel Ready Vessels). Jest to część grupy przepisów dotyczących paliw alternatywnych opracowanych przez ABS, w tym wsparcia rozwoju amoniaku jako paliwa żeglugowego.

Koncern węglowy inwestuje w amoniak

Rio Tinto i AngloEastern poszły podobną drogą jak armator grecki, ale na większą skalę. Ogłosiły niedawno, że opracują masowce klasy Newcastlemax napędzane amoniakiem. Statki do przewozu ładunków suchych będą miały maksymalny rozmiar, jaki może zaciąć w porcie Newcastle w Australii. Tak więc przyjazne dla środowiska statki będą cumowały w porcie w celu załadunku węgla lub rudy żelaza.

Rio Tinto to notowane na giełdzie brytyjsko-australijskie przedsiębiorstwo. Jest to trzeci pod względem wielkości koncern wydobywczy na świecie i największy pod względem wydobycia węgla. Anglo-Eastern jest jedną z czołowych firm zarządzających statkami. Główną siedzibą jest Hongkong i posiada ponad 25 przedstawicielstw w Azji i regionie Pacyfiku, w Europie i obu Amerykach.

Środki na to przedsięwzięcie przeznaczyły: gigant górniczy Rio Tinto oraz operatorzy K-Line, NS United, Nihon Shipyard i Itochu. Nowa seria masowców będzie miała silniki główne zasilane dwoma rodzajami paliw.

Będzie seria masowców

Projektowany masowiec będzie budowany pod nadzorem ABS. Będzie to jednostka o pojemności 210 tys. m<sup>3</sup>. Projekt zakłada, że dwa zbiorniki na paliwo klasy C IMO zostaną zamontowane na pokładzie. AngloEastern i Rio Tinto są członkami konsorcjum, którego koordynatorem jest Itochu, nadzorujące badania nad wykorzystaniem amoniaku jako paliwa silników statków.

Na początku czerwca ub.r. Itochu wraz z grupą 23 sygnatariuszy utworzyło konsorcjum, którego zadaniem jest badanie możliwości wykorzystania amoniaku jako paliwa morskiego. Aktualnie grupa liczy 34 członków.

Grupa obejmuje interesariuszy z takich sektorów jak: energetyka, górnictwo, produkcja stali, energetyka, produkcja i dystrybucja chemikaliów, przemysł stoczniowy, terminale morskie, morskie towarzystwa klasyfikacyjne i oczywiście produkcja, dostawa i dystrybucja paliwa morskiego. Główni producenci amoniaku CF Industries, Yara i Nutrien również wnieśli swój wkład zanim zostali sygnatariuszami – informowało biuro prasowe Itochu.

Japońskie stocznie konsolidują siły

W grudniu 2020 r. powołano Planning and Design Center for Greener Ships (GSC). Centrum utworzyły największe japońskie stocznie z Mitsubishi Shipbuilding, stocznia należąca do Mitsubishi Heavy Industries (MHI) Group.

Do grupy założycieli dołączyły stowarzyszenia klasyfikacyjne. Pierwszy w historii projekt GSC z silnikiem napędzonym amoniakiem – masowiec klasy Panamax – otrzymał zgodę ClassNK na realizację.

W czasie realizacji projektu statku przez GSC, ClassNK będzie nadzorował środki uzdatniania amoniaku, układy rurociągów zasilania paliwem, identyfikację zagrożeń. ClassNK wydał AiP. Zakłada się, że japońskie stocznie działające w ramach GSC wykorzystają zatwierdzone podstawowe informacje projektowe do nadchodzącego rozwoju produktu masowców napędzanych amoniakiem.

Chiny będą pierwsze

W Chinach również trwają prace nad statkiem zasilanym amoniakiem. W projekt zaangażowane są Jiangnan Shipbuilding i China Shipbuilding, spółki zależne Trading Corporation.

Grupa działająca w ramach China State Shipbuilding Corporation (CSSC) opracuje dwa zbiornikowce 93 tys. m<sup>3</sup> do przewozu amoniaku z siłownią napędzaną amoniakiem. Statki mają być budowane pod nadzorem Bureau Veritas, które przyzna AiP na projekt statku.

DSIC poinformował w styczniu br., że podpisano dwa kontrakty na budowę statków, obejmujące odpowiednio sześć dwupaliwowych kontenerowców o pojemności 16 tys. TEU i cztery masowce o nośności 37 tys. ton dla Polskiej Żeglugi Morskiej.

Kontenerowce na amoniak

Kontenerowce będą miały silniki główne dwupaliwowe, gotowe do użycia amoniaku. Statki zostaną wykonane w siedzibie DSIC i w bazie Tianjin. Kontenerowiec typu dual-fuel będzie miał długość 366 metrów, szerokość 51 metrów.

Napędzany będzie przez dwupaliwowy silnik główny WinGD. Zostanie wyposażony w system iCER-Diesel, który znacznie zmniejsza emisję gazów cieplarnianych i tlenu azotu.

Polska Żegluga Morska (PŻM) zamówiła cztery jeziorowce – informuje kierownictwo DSIC. Masowce (tzw. jeziorowce oceaniczne - Great Lakes "salties") zostaną zbudowane w stoczni w Szanghaju. Będą to statki o długości 199,99 m i typowej dla tych statków szerokości 23,7 m. Stocznia nie informuje, czy będą mogły wykorzystywać amoniak.

Na konferencji FIT for 55 w Uniwersytecie Morskim w Gdyni zorganizowanej wraz z PRS wiele mówiono o nowych technologiach. Również dużo uwagi poświęcono dyskusji nad ekologicznymi napędami. Ostatni panel Mateusz Kowalewski podsumował żartobliwie, że być może „grozi nam powrót do wiosel i żagli”. Z obserwacji rynku widać jednak, że pierwsze jaskółki zapowiadają wprowadzenie na statki amoniaku. Z pierwszych zapowiedzi wynika, że na polskie statki trafi on przez stocznie w Chinach.

Źródło: [gospodarkamorska.pl](http://gospodarkamorska.pl)

## ***Rosja zamyka znaczną część przestrzeni powietrznej nad Morzem Azowskim.***

---

Rosja zamknie znaczną części przestrzeni powietrznej nad Morzem Azowskim od 21 lutego do 26 lutego - podał w niedzielę dziennik "Moskowskij Komsomolec", powołując się na ministerstwo obrony Rosji.

Dziennik podaje, że obszar zamknięty dla lotów rozciąga się od zbudowanego przez Rosję mostu na anektowany Krym do dwóch ukraińskich miast: Berdiańska i Mariupola.

Rosja w ostatnich dniach ogłaszała, że w dniach 13-19 lutego znaczna część Morza Azowskiego i Czarnego nie będzie bezpieczna dla żeglugi w związku z ćwiczeniami obejmującymi ogień artyleryjski i raketowy.

Zaostrzenie sytuacji bezpieczeństwa w regionie Morza Azowskiego i Czarnego wraz z blokadą Cieśniny Kerczeńskiej i szlaków morskich to jeden ze scenariuszy rosyjskiej eskalacji rozpatrywanych przez ukraińskich ekspertów.



Źródło: gospodarkamorska.pl

## ***Hiszpania: 3.dniowa żałoba w Galicji po zatonięciu statku z 24. osobami na pokładzie.***

---

Rząd hiszpańskiej wspólnoty autonomicznej Galicja ogłosił w środę trzydniową żałobę z powodu katastrofy pochodzącego z tego regionu statku rybackiego Vila de Titanxo. Jednostka z 24 osobami na pokładzie z nieznanymi dotąd przyczynami zatoniła we wtorek u brzegów kanadyjskiej wyspy Nowa Fundlandia.

Do śródownego popołudnia potwierdzono, że śmierć poniosło 10 osób, a 11 jest poszukiwanych. Eksperti ds. ratownictwa morskiego twierdzą, że szanse na wyłowienie żywych osób z zimnych wód otaczających Nową Fundlandię są znikome.

Rząd Hiszpanii poinformował, że wśród trzech uratowanych członków załogi są dwaj Hiszpanie, w tym właściciel jednostki, oraz obywatel Ghany.

W najnowszych komunikatach sprecyzowano, że na statku w chwili katastrofy znajdowały się 24 osoby, a nie 22, jak pierwotnie przypuszczano. Szesnastu członków załogi stanowili Hiszpanie, pięciu Peruwiańczycy, trzech – obywatele Ghany.

Media podają, że do tragedii doszło podczas bardzo trudnych warunków atmosferycznych. Według jednej z hipotez do zatonięcia jednostki, wyprodukowanej w 2004 r., mogła przyczynić się bardzo wysoka fala oceaniczna.

Źródło: PAP

## ***Naukowcy zgodni co do klifu w Orłowie.***

---

Dyrektorzy trzech trójmiejskich instytucji naukowych, zajmujących się badaniami morza zajęli głos na temat przyszłości klifu w Gdyni-Orłowie. W podsumowaniu wskazują, że klif powinien pozostać wolny od ingerencji człowieka.

Występujące ostatnio sztormy i gwałtowne załamania pogody nie są obojętne dla orłowskiego klifu, jak plaży, która stopniowo zanika.

W ramach trwającej debaty na temat przyszłości tej części gdyńskiego Orłowa, głos zabrali dyrektor Mariusz Sapota z Instytutu Oceanografii Uniwersytetu Gdańskiego w Gdyni, dyrektor Piotr Margoński z Morskiego Instytutu Rybackiego i Państwowego Instytutu Badawczego w Gdyni oraz dyrektor Jan Marcin Węśławski z Instytutu Oceanologii Polskiej Akademii Nauk w Sopocie. Wnioski zaprezentowano na stronie Morskiego Instytutu Rybackiego.

W swoim uzasadnieniu w sprawie klifu w Gdyni-Orłowie i okolicznej plaży piszą:

"Orłowski klif jest jedną z krajobrazowych ikon polskiego wybrzeża i pewnie najczęściej fotografowanych morskim krajobrazem Trójmiasta. Od lat 1930-tych jest chroniony jako Rezerwat Przyrody a od czasu wstąpienia Polski do UE jest częścią obszaru Natura 2000 (siedliskowego i ptasiego). U jego podnóża znajduje się inny chroniony prawem UE obiekt – kamienne rafy porośnięte bogatym zbiorowiskiem roślin i zwierząt morskich. Osuwający się gliniasty klif od zawsze budził kontrowersyjne opinie. Zdaniem wielu inżynierów, brzeg morski trzeba chronić betonową opaską – taką jaką jest Bulwar w Gdyni. Inni uważają, że potrzebna jest seria podwodnych falochronów, które osłabiają napływ fal na brzeg i stabilizują erozję. Rekomendacja z 1993 r. wydana przez najważniejszą międzynarodową organizację zajmującą się środowiskiem Bałtyku (Helcom) mówi o ochronie naturalnych procesów brzegowych wszędzie tam, gdzie nie ma konieczności ochrony ważnych dóbr kultury lub infrastruktury".

Naukowe badania prowadzone przez wiele instytucji w tym obszarze mówią że:

> erozja klifu następuje od strony lądu a nie morza, na skutek deszczu, mrozu i wiatru, morze tylko zabiera osuwający się z lądu materiał,

> klif jest tak widowiskowy tylko dlatego, że morze wciąż usuwa usypujący się materiał, jeżeli zastopuje się ten proces, klif przeobraz się w lekko pochylone zbocze,  
> proces cofania się brzegu morskiego nie jest nieskończony – klif w końcu sam sobie usypie falochron naturalny z grubszego materiału (głazy), którego nie zabiorą fale  
> każda ingerencja inżynierska w brzeg powoduje lawinę konsekwencji dla naturalnych procesów przepływu wody, falowania i transportu rumowiska. Progi podwodne chronią obszar tylko bezpośrednio za nimi, za ostatnim progiem pojawia się znów zwiększona erozja. Żeby utrzymać plażę na miejscu trzeba by serię progów budować aż do portu w Gdańsku.  
Naukowcy przypominają także, że 20 lat temu po serii jesiennych sztormów i wypłukaniu plaży za orłowskim molo, w odpowiedzi na zaniepokojenie mieszkańców przeprowadzono ankietę (grafika poniżej), wśród osób spacerujących po plażach Trójmiasta. I jak dodają, pewnie warto ją powtórzyć.

Źródło: gospodarka morska.pl

## **Tajemnicze włókna wystają z centrum drogi Mlecznej. Astronomowie właśnie wykryli tysiąc nowych.**

---

Pierwszy panoramiczny obraz naszej Galaktyki z radioteleskopów ukazał tysiąc dziwnych włókien, które z niej wystają. Astronomowie nie wiedzą, jak powstały.

Z naszej Galaktyki, niczym druty z zepsutego urządzenia, zwisają **tajemnicze włókna. Rozciągają się nawet na 150 lat świetlnych.** Czasem położone są blisko siebie w regularnych odstępach, co przypomina struny harfy.

Pierwsze takie struktury **odkryto w obserwacjach radioteleskopów we wczesnych latach osiemdziesiątych ubiegłego wieku.** Od tego czasu bada je prof. Farhad Yusef-Zadeh z amerykańskiego Northwestern University. Jego zespółowi udało się ustalić, że **włókna powstają, gdy wirujące w polach magnetycznych elektrony ulegają przyspieszeniu do prędkości bliskiej prędkości światła.** Ale dlaczego tak się dzieje? Wciąż nie wiadomo.

Tysiąc tajemniczych „strun harfy” w Drodze Mlecznej

Teraz prof. Yusef-Zadeh i jego zespół publikują dwie prace, w których **donoszą o odkryciu tysiąca nowych, dotąd nie obserwowanych tajemniczych włókien.** To dziesięć razy więcej, niż odkryto ich dotychczas. Być może zagadkę włókien uda się w końcu wyjaśnić.

Badacze publikują dwie prace w serwisie ArXiv. Obie zostały przyjęte do publikacji w nadchodzącym wydaniu czasopisma naukowego „Astrophysical Journal Letters”.

– Do tej pory badaliśmy poszczególne włókna niczym krótkowidze. Teraz widzimy większy obraz – panoramiczny i z dużą liczbą włókien. Badanie kilku z nich sprawia, że **trudno jest wyciągać wnioski, czym są i skąd się wzięły. To przełomowy moment w zrozumieniu tych struktur** – mówi badacz.

Co wiemy o tajemniczych włóknach galaktycznych?

By ten panoramiczny obraz powstał, badacze spędzili trzy lata analizując dane z South African Radio Astronomy Observatory (SARAO). A konkretnie 200 godzin obserwacji jednego z radioteleskopów – MeerKAT. Na tej podstawie udało się im złożyć **dwadzieścia obrazów okolicy centrum Drogi Mlecznej, około 25 tysięcy lat świetlnych od Ziemi.** Cały panoramiczny obraz opisują w kolejnej pracy, która ma się ukazać.

– Przypomina to sztukę nowoczesną. Obrazy są tak piękne i bogate, a tajemnica dodaje im jeszcze dodatkowo uroku – mówi prof. Yusef-Zadeh.

Co wiadomo o tych tajemniczych włóknach, układających się czasem w struny harfy? Badacze sądzą, że nie są to pozostałości po wybuchach supernowych. Uważają, że są to raczej **ślady dawnej aktywności supermasywnej czarnej dziury, którą skrywa serce naszej Galaktyki, nazywanej Sagittarius A\*.** Być może mają związek z olbrzymimi bańkami wylaniającymi się z biegunów Drogi Mlecznej.

Czego o tajemniczych strunach nie wiemy?

Przede wszystkim nie wiadomo, jak powstają. **Włókna tworzące „struny harfy” są od siebie oddalone bardzo równomiernie.** Jedno od drugiego dzieli zwykle około jednej jednostki astronomicznej - to średnia odległość,

jaka dzieli Ziemię od Słońca. **Nie wiadomo też, czy włókna są stałe, czy też może poruszają się albo zmieniają kształt.**

– Nadal nie wiemy, dlaczego występują w skupiskach, dlaczego są od siebie oddzielone i nie wiemy, dlaczego odstępy są tak regularne. Za każdym razem, gdy znajdujemy odpowiedź na jedno pytanie, przybywa wiele kolejnych – mówi astronom.

Przede wszystkim **nie wiadomo, dlaczego elektrony w nich mkną z prędkością światła.** Czy na końcach włókien jest jakieś źródło energii, które je rozpędza? Tego również nie wiemy. Zespół prof. Yusefa-Zadeha zamierza w kolejnej pracy przeanalizować każde z takich włókien osobno. Być może to przyczyni się do wyjaśnienia zagadki.

Źródło:Focus.pl

## **Organizacja Marynarzy Kontraktowych - szybkie porady dla marynarzy .**

---

Poniżej zamieszczamy skrót informacji dotyczących istotnych zagadnień mogących się przydać podczas zatrudnienia. W razie potrzeby rozwinięcia tematu, porady zapraszamy marynarzy z OMK do kontaktu z biurem: [biuro@nms.org.pl](mailto:biuro@nms.org.pl)

### **MLC – Międzynarodowa Konwencja o Pracy na morzu**

Konwencja scalająca wszystkie dotychczasowe rezolucje Międzynarodowej Organizacji Pracy wraz z przeglądem i uaktualnieniem do obecnych standardów. Konwencja jest często nazywana „Seafarers Bill o Rights” co w wolnym tłumaczeniu na polski brzmi „Karta praw marynarzy”.

Zapisy Konwencji MLC muszą być wdrożona do prawa krajowego we wszystkich Państwach, które ratyfikowały konwencje.

### **Ubezpieczenie w klubach P&I**

Konwencja MLC wymusiła na armatorach obowiązek ubezpieczenia marynarzy zgodnie z zapisami MLC dotyczącymi odpowiedzialności armatora za wynagrodzenia i inne zobowiązania finansowe armatora wobec marynarza. Co należy wiedzieć?

1) Polisa powinna być wywieszona na statku w łatwo dostępnym miejscu. Zalecamy zanotowanie szczegółów tej polisy z czego najważniejsza jest nazwa Kluby P&I.

2) Nasze wynagrodzenie i zobowiązania finansowe są ubezpieczone ale według jasno określonych. Jedną z nich jest, iż roszczenie powinno być zgłoszone pomiędzy 2 i 6 miesiącem zaległości.

Wszystkie polisy P&I poprzedzające wejście w życie konwencji MLC pozostają w mocy.

Marynarze należący do OMK mogą skorzystać z naszej pomocy w tym zakresie. Możemy zarówno doradzić jak takiego zgłoszenia dokonać lub reprezentować marynarza w klubie P&I. W „Strefie Marynarza” na stronie OMK znajdują się numery kontaktowe dla spraw MLC (wynagrodzenia, świadczenia finansowe) w głównych klubach P&I.

### **Procedura składania skarg MLC – przywileje ale także obowiązki**

Warunki zgłaszania i rozpatrywania skarg powinny być dołączone do każdej umowy o pracę. Dodatkowo powinny być one łatwo dostępne na statku jak i są częścią statkowego ISM.

Analizując procedurę składania skarg zwracamy uwagę, iż zawiera ona zarówno nasze prawa ale także obowiązki. Jeżeli spodziewamy się problemów lub nasze prośby są ignorowane to musimy postępować zgodnie z ustaloną procedurą. W innym przypadku narażamy swoją sprawę na niepowodzenie.

### **Tryby składania skarg**

Wynikające z umowy o pracę – tutaj ostateczną instytucją jak tą właściwą do interweniowania w skargi marynarzy jest administracja kraju bandery. Zazwyczaj problemy poruszane w tym trybie są ściśle powiązane z pracą na



statku i warunkami pracy. Zanim skarga trafi do kraju bandery należy najczęściej przejść poziom szefa działu, kapitana i DPA.

Wynikające z umowy o pośrednictwo pracy – składa się zgodnie z procedurą określoną przez agencję pośredniczącą w pracy, Crewing – w tym przypadku instytucją właściwą będzie administracja kraju siedziby firmy. Taka instrukcja powinna być łatwo dostępna, często można ją znaleźć na stronach internetowych firm pośredniczących w pracy.

### **Strefy działań piracki i wojennych**

Punktem wyjściowym jest umowa o pracę, kontrakt. To co jest ustalone w umowie o pracę obowiązuje strony. Zdarza się, że albo nie możemy się doszukać takich zapisów albo nie ma załącznika. W takiej sytuacji gdy jesteśmy tym zainteresowani to należy dopytać pracodawcę o szczegóły.

Najczęstsze pytania to: czy muszę tam płynąć?, czy powinienem otrzymać dodatkowe wynagrodzenie?.

Odpowiedzi na takie pytania znajdują się w umowie o pracę. Jeżeli nie są określone to może być, iż takie strefy przez pracodawcę klasyfikowane są jak wszystkie inne rejony geograficzne.

Zaletą jest, iż ITF ustala zasady pracy, ubezpieczenia i wynagrodzenia w przypadku wejścia statku w takie strefy. Ponad połowa statków operujących na świecie posiada układy zbiorowe pracy ITF. Oznacza to, że jeżeli na statku jest układ zbiorowy ITF to niezależnie od tego co jest w kontrakcie to obowiązują zasady ITF i jest tam zapisane kiedy można odmówić pracy, kto płaci za podmiannę, kiedy powinno się dostać dodatkowe wynagrodzenie, jak wygląda ubezpieczenie w razie wypadku. Wszystkie strefy są graficznie przedstawione tak więc łatwo to odnaleźć.

Jeżeli chcesz sprawdzić czy Twój statek jest objęty układem zbiorowym ITF możesz się do nas zgłosić podając nazwę statku i jego banderę.

### **Zabezpieczenie społeczne – bandery UE i EOG**

Ogólne zasady są następujące:

- 1) Marynarz pochodzący z UE wykonujący pracę na statku podnoszący banderę innego kraju UE/EOG powinien być objęty ubezpieczeniem społecznym kraju bandery.
- 2) Marynarz pochodzący z UE wykonujący pracę na statku podnoszącym banderę spoza UE powinien być objęty ubezpieczeniem społecznym w kraju pochodzenia marynarza – najnowszy wyrok TSUE (Trybunału Sprawiedliwości UE).

Od powyższego istnieją odstępstwa na mocy porozumień pomiędzy krajami, np. pomiędzy Polską i Norwegią w sprawie zatrudnienia polskich marynarzy na statkach NIS.

Sytuacją nagminną jest, iż wielu pracodawców nie przestrzega powyższych zasad, marynarze nie składają oficjalnych skarg w tym zakresie, a administracje krajów chcąc podtrzymywać atrakcyjność swoich rejestrów też specjalnych działań nie podejmują.

W naszej ocenie najbardziej niebezpiecznym zjawiskiem jest to, iż pod banderą UE często nie występuję obowiązek ubezpieczenia marynarzy spoza UE – tym zjawiskiem eliminuje się marynarzy UE z pracy na statkach UE. Jako OMK sprzeciwiamy się takim procederom i aktywnie działamy w kierunku utrzymania miejsc pracy dla marynarzy z UE.

### **Co zrobić gdy dojdzie do wypadku na statku**

Każdy wypadek musi być zgłoszony po czym powinna powstać odpowiednia dokumentacja. Na wniosek marynarz powinien dostać kopię formularza wypadkowego. Nie czekaj ze zgłoszeniem. Jeżeli wypadek jest niezarejestrowany to zgłoś to do przełożonego. Jeżeli potrzebujesz pomocy to możesz się zgłosić do OMK. Jeżeli sprawa nie zostanie odpowiednio zgłoszona to dochodzenie ewentualnych roszczeń może być niemożliwe. Pozostaw kontrakt i kontakt w domu z najbliższą osobą.

Dla pełniejszego obrazu przedstawiamy jak powinno wyglądać typowe postępowanie w trakcie leczenia i choroby zgodnie ze standardami ITF:

- choroba niezwiązana z pracą na statku – chorobowe do 130 dni
- choroba lub wypadek związane z pracą na statku – chorobowe do czasu wyleczenia lub osiągnięcia stałej niezdolności do pracy

Odszkodowanie: przysługuje w przypadku stałego uszczerbku na zdrowiu. Droga może być długa i prowadzić nawet przez 3 komisje lekarskie. Pamiętajmy, iż nie musimy się zgodzić z postanowieniem lekarza wyznaczonego przez pracodawcę, zawsze możemy powołać swojego lekarza. Oczywiście wszystko w zakresie ustalonych zasad zgodnie z umową o pracę lub obowiązującym prawem.

Nawet jeżeli marynarz nie potrzebuje pomocy Związku w prowadzeniu sprawy lub roszczenia zalecamy wszystkim marynarzom z OMK aby skontaktowali się z nami w celu porady. Szybki e-mail lub rozmowa telefoniczna. Jeżeli przeoczmy jakiś termin lub warunek to może to w znacznym stopniu utrudnić dalsze postępowanie.

## Rodzaje umów o pracę dla marynarzy

Jeżeli korzystamy z pośrednika pracy lub z crewingu to powinna być osobna umowa.

Umowy o pracę:

- na czas określony – tzw. kontrakt np. na 2 lub 3 lub 4 miesiące. Często pojawia się tzw. Opcja armatorska +/- miesiąc. Dość często pojawia się pytanie o zasady przedłużania kontraktu o opcję armatorską. Jest to jedynie w uzasadnionych przypadkach i spowodowane z żegluga. Odpowiedź typu nie mogę znaleźć nikogo na Pana/Pani miejsce nie jest opcją armatorską.

- Umowa na czas nieokreślony – w oparciu o stałe wynagrodzenie z ustalonym okresem wypowiedzenia.

!!! Do każdej umowy o pracę muszą być załączone warunki zatrudnienia lub układ zbiorowy pracy. Marynarze z OMK mają możliwość podostawienia swojego kontraktu do biura OMK w celu weryfikacji i wydania opinii dotyczącej oferowanych warunków zatrudnienia.

## Kontakt z ITF

Inspektor ITF to nikt inny jak wyznaczony pracownik ze Związku Zawodowego. Tak samo jak ITF to Federacja Związków Zawodowych z całego Świata.

Zalecamy aby przed kontaktem z inspektorem najpierw skonsultować sprawę w swoim Związku Zawodowym. Jeżeli nie ma takiej możliwości to przygotujmy legitymację Związkową ITF – to dużo pomaga.

W Polsce: <https://solidarnosc.nms.org.pl/article/2>

Na Świecie: <https://www.itfseafarers.org/en/about-us/itf-inspectors>

[www.omk.org.pl](http://www.omk.org.pl)

***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 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)

Wypełnij deklarację na naszej stronie internetowej: [https://www.omk.org.pl/przylacz\\_sie](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/>

www.omk.org.pl

### **Wydarzyło się 21 lutego - kalendarium.**

---

**21 lutego** jest 52. dniem w kalendarzu gregoriańskim. Do końca roku pozostało 313 dni. Dzisiaj obchodzimy Międzynarodowy Dzień Języka Ojczystego.

Dzisiaj imieniny świętują:

Eleonora, Eustacjusz, Feliks, Fortunat, Gumbert, Henryka, Kiejstut, Natalis, Pepin, Piotr, Robert, Sewerian, Wyszetrop, Wyszetrop.

#### **Wydarzyło się sporo rzeczy na przełomie lat, między innymi:**

**1440 r.** – W Kwidzynie utworzono antykrzyżacki Związek Pruski.

**1454 r.** – Król Kazimierz IV Jagiellończyk kupił od księcia Jana IV Księstwo oświęcimskie.

**1574 r.** – W katedrze wawelskiej Henryk III Walezy został koronowany na pierwszego elekcyjnego króla Polski.

**1794 r.** – Rada Nieustająca na polecenie rosyjskiego posła Osipa Igelströma uchwaliła redukcję wojska Rzeczypospolitej o połowę oraz przymusowy werbunek zredukowanych do armii rosyjskiej i pruskiej, co stało się bezpośrednią przyczyną wybuchu 12 marca insurekcji kościuszkowskiej.

**1921 r.** – Wprowadzono poprawki do francusko-polskiego paktu sojuszniczego, uściślającej jego skierowanie przeciw wszelkiemu niebezpieczeństwu ze strony ZSRR lub Niemiec.

**1944 r.** – Rzeź wołyńska: ukraińscy bojówkarze dostali się podstępem do klasztoru karmelitów bosych w Wiśniowcu i dokonali masakry zakonników i około 180 ukrywających się tam Polaków.

**1945 r.** – Komisja Główna Rady Jedności Narodowej na posiedzeniu w Podkowie Leśnej stwierdziła, że powzięte podczas konferencji jałtańskiej postanowienia, bez udziału i zgody przedstawicieli Państwa Polskiego, narzucają Polsce ciężkie i krzywdzące warunki. Protestując przeciwko jednostronności tych postanowień RJN zmuszona jest zastosować się do nich. Gen. Leopold Okulicki poinformował Radę że masowe aresztowania NKWD na wschód od Wisły objęły ponad 30 tys. członków AK (z tego 15 tys. na Lubelszczyźnie i 12 tys. Białostocczyźnie).

**1947 r.** – Dowódca oddziału antykomunistycznej partyzantki Józef Kuraś ps. „Ogień”, po otoczeniu przez grupę operacyjną KBW w Ostrowsku koło Nowego Targu i nieudanych próbach wydostania się z okrążenia, usiłował popełnić samobójstwo na strychu jednej z wiejskich chałup. Zmarł tuż po północy 22 lutego w szpitalu w Nowym Targu.

**1998 r.** – W Poznaniu odbyło się spotkanie przywódców państw Trójkąta Weimarskiego.

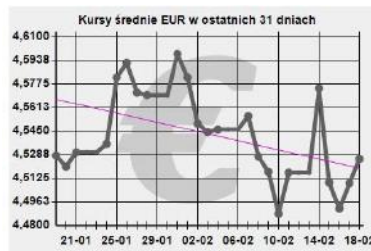
**2005 r.** – W swym mieszkaniu w Warszawie został zamordowany malarz Zdzisław Beksiński.

## Kursy walut (kursy średnie NBP)

### Kursy średnie walut NBP

Tabela z dnia 2022-02-18

1 EUR	<b>4,5256</b>
1 USD	<b>3,9798</b>
1 CHF	<b>4,3233</b>
1 GBP	<b>5,4222</b>



<https://www.nbp.pl/>

BTC BitBay PLN + Dodaj do obserwowanych







## Rozrywka

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

Spróbuj czegoś nowego - sudoku ukłonego. Wypełnij siatkę cyframi tak, aby każdy rząd, kolumna, podświetlony obszar 3x3 oraz **obie przekątne** zawierały wszystkie cyfry od 1 do 9.

[Zagraj online w sudoku ukłone](#):

rozwiąż | rozpocznij nowe | Twój czas: 0:1

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

<http://pl.sudokuonline.eu/>

## H U M O R

- Po jaką cholere siedzisz na beczce z benzyna?!
- To mnie motywuje.
- Ze co?!
- Musze wytrzymac bez papierosa.

Źródło: dowcipy.pl