

Podstępne praktyki biznesowe w stosunku do marynarzy.

Pobieranie od marynarzy opłat za zakwaterowanie podważa prawo międzynarodowe. Podstępne praktyki biznesowe skierowane do marynarzy przyczynią się do rozwoju taniego modelu zatrudnienia w Wielkiej Brytanii.

Firmy pobierające od marynarzy opłaty za zakwaterowanie na statkach, na których pracują, podważają prawo międzynarodowe i mogą wywołać wyścig w dół w zakresie wynagrodzeń pracowników, powiedział rządowi Wielkiej Brytanii sekretarz generalny Międzynarodowej Federacji Pracowników Transportu (ITF) Stephen Cotton. Jednostka stowarzyszona z ITF, Krajowy Związek Pracowników Kolei, Maritime i Transportu (RMT), informuje, że Brytyjska Izba Żeglugi i operatorzy w europejskim łańcuchu dostaw morskiej energii wiatrowej bronią praktyki, z której marynarze powinni być zwolnieni.

„Nie wolno zmuszać marynarzy pracujących na statkach do płacenia za własne zakwaterowanie – zmuszać ich do płacenia za pobyt na tych samych statkach, na których pracują” – stwierdził Cotton. „To nie przypomina innych sytuacji, w których pracodawcy mogą zapewnić zakwaterowanie i pobrać za nie opłatę, ale jest to złe, proste i oczywiste”.

Cotton powiedział: „Jest to sprzeczne z duchem prawa międzynarodowego, jest sprzeczne z nową Kartą marynarza rządu brytyjskiego i doprowadzi do wyczerpania pracowników migrujących na stanowiskach pracy odebranych obywatelom brytyjskim – w czasie, gdy powinniśmy tworzyć nowe, godziwe miejsc pracy w rosnącej części przemysłu morskiego, takiej jak morska energetyka wiatrowa”.

W swoich listach do ministra żeglugi lorda Gowera i podsekretarza stanu w Departamencie Biznesu i Handlu, posła Kevina Hollinrake'a, Cotton stwierdza, że od czasu skandalu z P&O Ferries związki zawodowe wywierają presję na rząd Wielkiej Brytanii, aby zapewnił, że jego reakcja legislacyjna poprawia standardy w brytyjskim przemyśle żeglugowym.

<https://www.itfseafarers.org/en/news/charging-seafarers-accommodation-undermines-international-law>

Źródło:www.omk.org.pl

Wzrasta zagrożenie ze strony somalijskich piratów.

Obok agresywnej działalności bojowników Huti z Jemenu na Morzu Czerwonym i Zatoce Adeńskiej zagrożenie dla żeglugi stwarzają somalijscy piraci, którzy w ostatnim czasie uaktywnili się na wielką skalę. Stanowią niebezpieczeństwo dla statków chcących pokonać trasę morską prowadzącą przez "Róg Afryki", bądź też zmierzając na trasie żeglugowej na Oceanie Indyjskim. Nie brakuje przy tym zarzutów o nieskuteczność międzynarodowych sił morskich mających chronić żeglugę w rejonie.

Po niedawnym zajęciu przez piratów masowca M/V Abdullah, a także odbiciu M/V Ruen (przetrzymany od grudnia) przez indyjskie siły morskie, miał miejsce kolejny incydent na newralgicznym akwenie. Dotyczyło to tankowca Yamilah III (IMO 9487263), pływającego pod liberyjską banderą i mającego nośność 74,886 DWT, długość 228 metrów i szerokość 32 metra. Jak przekazały służby prasowe operacji Unii Europejskiej EUNAVFOR Atalanta, do incydentu doszło 100 mil morskich na południowy wschód od miasta Nishtun we wschodnim Jemenu (kontrolowanym przez uznawane międzynarodowo władze), leżącego nad Zatoką Adeńską. W jego trakcie statek został zaatakowany przez piratów, którzy używając szybkiej łodzi próbowali podczepić się pod jednostkę i dostać na pokład. Oprócz załogi na pokładzie znajdowała się również uzbrojona ochrona, która wdała się z napastnikami w wymianę ognia. W efekcie napastnicy, widząc że na statku jest broń, zdecydowali się wycofać, aby nie ryzykować strat po swojej stronie.

Gdy uznano, że sytuacja jest stabilna, kapitan statku zdecydował się kontynuować kurs z portu Fudżajra, znajdującego się w Zjednoczonych Emiratach Arabskich do Yanbu w Arabii Saudyjskiej. Służby EUNAVFOR Atalanta wskazały, że był to 24. tego typu incydent od listopada 2023 roku, czyli od momentu gdy swoją działalność rozpoczęli jemeńscy bojownicy Huti. Nim rozpoczęły się misja pk. "Prosperity Guardian" pod egidą USA w grudniu ub. r. i prowadzona przez Unię Europejską EUNAVFOR Aspides od lutego tego roku, piraci mogli

poczuć, że mimo spadku ruchu morskiego prowadzonego przez Kanał Sueski będą mogli poczuć się bardziej bezkarni, wykorzystując zaangażowanie międzynarodowych sił morskich.

To nie była jedyna w ostatnim czasie taka akcja. Inny statek, masowiec M/V New Leonidas (IMO: 9260641), mający 289 metra długości, 45 metra szerokości i nośność 170 500 DWT, również stał się celem piratów. Był w trakcie rejsu z Port Saidu w Egipcie do Dhamra w Indiach. W jego trakcie najpierw był śledzony przez małą łódź, która w pewnym momencie podpłynęła do statku, a znajdujący się na jej pokładzie uzbrojeni mężczyźni próbowali wrzucić drabinę na rampę i dostać się na pokład. Oddane w ich kierunku strzały ostrzegawcze sprawiły, że napastnicy momentalnie się wycofali, nawet nie odpowiadając ogniem. incydent miał miejsce 160 mil morskich na południowy wschód od portu Salalah w Omanie.

W ubiegłym tygodniu Indyjska marynarka wojenna przeprowadziła kolejną, udaną akcję uwolnienia statku przetrzymywanego przez somalijskich piratów. Działanie było o tyle sukcesem, że był to masowiec M/V Ruen, przetrzymywany od grudnia ub. r. Komandosi, którzy weszli na pokład jednostki, uwolnili 16-osobową załogę i zatrzymali w sumie 35 piratów. Wciąż w rękach porwaczy znajduje się należący do Bangladeszu masowiec M/V Abdullah, skierowany na somalijskie wody i znajdujący się w niewoli od 13 marca. Co warto podkreślić, z racji na znaczenie transportu morskiego dla Indii i fakt, że wielu członków załóg ma indyjskie obywatelstwo, kraj wzmocnił swoje siły morskie w regionie i choć nie zaangażował się w żadną z misji, współpracuje z instytucjami międzynarodowymi oraz marynarkami wojennymi innych państw w zakresie strategii działań i wymiany informacji. Uwolnienie M/V Ruen to kolejna, udana akcja sił morskich Indii, które mają w swoim dorobku w tym roku kilka innych, niemniej spektakularnych, w których istotne były działania wywiadowcze, szybkie działanie okrętów oraz wysyłanie komandosów czy to z użyciem szybkich łodzi spuszczonej na wodę z większej jednostki czy też śmigłowca pokładowego.

Obok potencjalnie większych ataków, napastnicy biorą sobie na cel statki nie celem wzięcia za nie okupu, lub przejęcia ładunku, ale uczynienia z nich "pływających baz", co pozwoli im na większą mobilność, składowanie zapasów i tym samym autonomiczność, tj. brak potrzeby wracania na ląd. Prawdopodobnie to w tym celu porwano statki M/V Ruen i M/V Abdullah, a także próbowano tak uczynić z innymi jednostkami. To może mieć związek ze zwiększeniem zasięgu działalności i zwielokrotnieniem ataków, których zasięg ma objąć nawet zasięg Oceanu Indyjskiego.

Choć operacja EUNAVFOR Atalanta trwa od 2008 roku i stale bierze w niej udział kilkanaście okrętów międzynarodowego zespołu morskiego, a także obserwatorzy i specjaliści zajmujący się szkoleniem i współpracą z państwami w regionie, wciąż dochodzi do ataków pirackich, których intensywność jest zmienna okresowo. Do jej zadań należy również stała ochrona statków w obszarze działań, zwalczanie piractwa i przemytu w regionie, a także likwidacja finansowania sieci przestępczych i terrorystycznych, współpraca z misjami i przedstawicielstwami UE w "Rgu Afryki" jak EUCAP Somalia, EUTM Somalia i, EU DEL Somalia, rozwiązywanie konfliktów, współpraca i wsparcie dla organizacji międzynarodowych i międzynarodowych sił morskich (CMF i EMASOH), a także żegluga komercyjnej. Ma na celu również wypracowywanie rozwiązań w zakresie przekazywania celem osądzenia i skazania piratów. Ostatnimi czasem doszło do kuriozalnej sytuacji, gdy nigeryjski pirat uczestniczący w próbie porwania statku... wyszedł na wolność i otrzymał pozwolenie na stały pobyt w Danii.

Fakt, że przez kryzys na Morzu Czerwonym i Zatoce Adeńskiej doszło do uaktywnienia piratów, nie brakuje krytyki przede wszystkim wobec państw Europy z racji na ich obecność i udział. Z drugiej strony podkreśla się wciąż niestabilną sytuację w Somalii, których władze nie kontrolują sporej części terytorium państw. Ponadto problemem pozostaje kwestia Somalilandu, zbuntowanej w 1991 roku prowincji i de facto separatystycznej republiki, która na początku roku podpisała umowę z Etiopią w zakresie współpracy morskiej i dzierżawy wybrzeża w związku z planowaną budową portu oraz odbudową sił morskich tego kraju, który utracił dostęp do morza po secesji ze strony Erytrei. Pewnym paradoksem jest, że choć Somaliland jest uznawany jako państwo tylko przez Etiopię, siły operacji Atalanta współpracowały z tamtejszą strażą wybrzeża w zakresie szkoleń kadr morskich i dostarczania sprzętu, aby były zdolne chronić swoje wybrzeże. Mimo że jest to "zbuntowana prowincja", to obecnie jest stabilniejszym regionem niż sama Somalia. Z racji na to, że rząd w Mogadiszu wciąż nie panuje nad wieloma obszarami kraju, działalność piracka w Somalii będzie się utrzymywać, potencjalnie wspierana przez grupy terrorystyczne i przestępcze prowadzące działalność międzynarodową.

Obserwując sytuację w regionie można się spodziewać, że ataki pirackie będą się nasilać i kolejne statki mogą paść ofiarą coraz bardziej zuchwałych ataków, w dodatku na coraz większym obszarze. To jest wyzwaniem dla

sił morskich państw afrykańskich i azjatyckich, a także międzynarodowych firm i podmiotów morskich. Warto przy tym wziąć pod uwagę, że wspomniane ostatnio incydenty zakończyły się wycofaniem napastników dzięki uzbrojonej ochronie na pokładzie statków. O tym, z czym taka praca się wiąże i jak wyglądają w niej stawki przedstawialiśmy w tekście pt. Ochroniarze na statkach. Kosztowne rozwiązanie? Zbędne czy konieczne? Choć jest to drogie i niekoniecznie zawsze skuteczne rozwiązanie, może się okazać, że coraz więcej armatorów zacznie wynajmować uzbrojonych kontraktorów, którzy na newralgicznych odcinkach będą dbali o bezpieczeństwo statków i ich załóg. Potencjalnie wpłynie to na spadek ataków, z drugiej pociągnie to za sobą zagrożenie, że piraci zaczną wysyłać większe, lepiej wyposażone zespoły. Niemniej sukcesy ochroniarzy na polu odganiania piratów wydają się budujące.

Źródło: gospodarka morska.pl

Co zrobić gdy statek udaje się do strefy zagrożonej atakami pirackimi. Przypominamy.

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.

Źródło:www.omk.org.pl

Strefy działań pirackich. Krótki poradnik.

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 sklasyfikowane 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 zgłosić do OMK podając nazwę statku i jego banderę.

Źródło: www.omk.org.pl

Na Morzu Karaibskim przechwycono 1,3 tony kokainy.

Władze Hondurasu przechwyciły w niedzielę na Morzu Karaibskim ponad 1,3 tony kokainy – poinformowała honduraska prokuratura. Zatrzymano co najmniej 10 podejrzanych o przemyt narkotyku, który pochodził prawdopodobnie z Kolumbii.

Funkcjonariusze zatrzymali trzy łodzie w chwili, gdy podejrzani rozpoczynali przeładunek towaru z jednej z nich na dwie mniejsze – napisano w komunikacie prokuratury.

Od lat 70. XX wieku Honduras uchodzi za węzeł przerzutu kokainy z produkujących ten narkotyk krajów Ameryki Południowej na rynek Stanów Zjednoczonych. Od 2017 roku władze odkrywają również małe plantacje koki na górskich obszarach Hondurasu – podała panamska telewizja tvn.

Były prezydent Hondurasu Juan Orlando Hernandez został na początku marca uznany przez sąd w Nowym Jorku za winnego udziału w przemyśle narkotyków do USA, który wspierał dzięki kontroli nad wojskiem i policją. Według prokuratury Hernandez "stworzył kokainową superautostradę do USA".

55-letni Hernandez był prezydentem przez dwie kadencje i został aresztowany w trzy miesiące po odejściu z urzędu w 2022 roku, a następnie przekazany amerykańskiemu wymiarowi sprawiedliwości, który domagał się jego ekstradycji.

Źródło: PAP

Pożar komina na wycieczkowcu.

Wczoraj na luksusowym wycieczkowcu Carnival Freedom linii Carnival Cruise Line doszło do pożaru komina. Linie oświadczyły jedynie, że nikomu nic się nie stało, a statek funkcjonuje bez zakłóceń. Dokładna przyczyna nie jest znana, ale podejrzewa się uderzenie pioruna.

Carnival Freedom jest w trakcie rejsu z Port Canaveral na Florydzie na Bahamy. Po drodze, 23 marca o godzinie 15:15 czasu lokalnego, jednostka zgłosiła pożar komina. W tym czasie statek znajdował się około 20 mil od Eleuthery. Niektórzy pasażerowie twierdzą, że pożar wybuchł po uderzeniu pioruna. Same Linie stwierdziły w oświadczeniu, że są świadome tych doniesień i że dokładna przyczyna będzie dopiero ustalana.

Tak czy inaczej, ogień pojawił się w lewym skrzydle komina statku, zwanym „ogonem wieloryba” ze względu na swój kształt. W trakcie akcji gaśniczej pasażerowie zostali poproszeni o trzymanie się z dala od zewnętrznych pokładów i balkonów. Dodatkowo, kapitan polecił zawrócić statek i skierował go w stronę pobliskich deszczy, by wspomóc wysiłki gaśnicze. Walka z ogniem trwała około dwóch godzin, część skrzydła komina spadła na otwarty pokład, ale nikomu nic się nie stało.

Statek pożeglował dalej do następnego portu, którym było Freeport na Bahamach. W poniedziałek ma wyruszyć w drogę powrotną do Port Canaveral. Linie podały, że pożar komina nie powinien mieć wpływu na przebieg rejsu. Co ciekawe, Carnival Freedom ma już w swojej historii jeden pożar komina. Doszło do niego 26 maja 2022. Wtedy ogień pojawił się w prawej części konstrukcji. Statek znajdował się wtedy w Grand Turk w brytyjskim terytorium zależnym Turks i Caicos. Po ugaszeniu pożaru pasażerowie zostali przeniesieni na inny wycieczkowiec, a sam Carnival Freedom został na chwilę wycofany z eksploatacji, po czym wrócił kilka tygodni później, ale już bez charakterystycznego komina w kształcie ogona wieloryba. Ten przywrócono mu później podczas suchego dokowania.

Źródło: gospodarka.morska.pl

Kolejna pomyłka Huti. Ostrzelali chiński tankowiec.

Jakiś czas po tym, jak Huti po raz kolejny zapewniali, że nie będą brali na cel statków rosyjskich i chińskich, trafili rakieta tankowiec należący do firmy z Chin.

Według amerykańskiego wojska, w sobotę Huti trafili rakieta tankowiec Huang Pu. Statek pływa pod banderą Panamy, ale nawet w sygnale AIS ma do dziś oznaczenie „CHINESE OWNER CREW” – statki płynące w okolicy Morza Czerwonego i Zatoki Adeńskiej publikują w systemie AIS tego typu komunikaty, żeby zapewnić sobie bezpieczeństwo do Huti (oraz odstraszyć somalijskich piratów podając, że na statku jest uzbrojona ochrona). 249-metrowy tankowiec oberwał piątą rakieta wystrzeloną w serii przez Huti – cztery poprzednie chybiły. Uderzenie wywołało pożar na statku, który załoga zdołała ugasić w ciągu 30 minut. Nikomu nic się nie stało, załoga zgłosiła zdarzenie, ale nie wezwała pomocy. Finalnie sama jednostka odnotowała jedynie niewielkie uszkodzenia i popłynęła dalej.

Huang Pu, według informacji przekazanych przez amerykański CENTCOM, jest własnością spółki z Chin, jest także zarządzany przez chińską firmę.

Ostrzelanie Huang Pu następuje zaledwie 3 dni po tym, jak Huti po raz kolejny zapewnili, że rosyjskie i chińskie statki mogą bezpiecznie żeglować po Morzu Czerwonym i Zatoce Adeńskiej. W zamian oba kraje miały zaferować polityczne wsparcie dla Huti między innymi na forum ONZ.

Źródło: PAP

Elektryczne wodoloty ze Sztokholmu wypłyną na wody Abu Zabi.

Al Seer Marine, arabski operator morski z siedzibą w Abu Zabi, zrewolucjonizuje transport morski w swoim mieście, stolicy Zjednoczonych Emiratów Arabskich. Wykorzysta do tego sprawdzone rozwiązanie szwedzkiego producenta, wodolot Candela P-12.

– Jesteśmy podekscytowani współpracą z Al Seer Marine w celu wprowadzenia naszych rewolucyjnych elektrycznych wodolotów do Abu Zabi – powiedział Erik Eklund, dyrektor ds. statków komercyjnych w Candela. – Zaangażowanie Al Seer Marine w innowacje i zrównoważony rozwój transportu wodnego doskonale wpisuje się w naszą wizję bardziej ekologicznej przyszłości.

– W Al Seer Marine stale poszukujemy sposobów na udoskonalenie zrównoważonych rozwiązań w sektorze morskim – powiedział Holger Schulte-Hillen, dyrektor operacyjny ds. innowacji, bezpieczeństwa i technologii w Al Seer Marine. – Współpraca z Candelą to znaczący krok naprzód i jesteśmy podekscytowani możliwością wprowadzenia tej rewolucyjnej technologii do Abu Zabi.

Arabski morski innowator

Al Seer Marine to wiodący operator morski w krajach arabskich, oferujący zróżnicowane usługi od budowania i wynajmowania luksusowych jachtów, do zarządzania statkami, głównie zbiornikowcami ropy i LNG oraz masowcami. Firma działa także skutecznie w sektorze usług remontowych.

Al Seer Marine utworzyła jedno z wiodących na świecie centrów usług serwisów dla branży transportu morskiego. Ma też centrum badawczo-rozwojowe, w którym prowadzone są prace nad rozwojem morskich systemów bezzałogowych.

– Nasze innowacyjne, modułowe systemy USV nie są powiązane z żadną istniejącą platformą. Daje to zatem elastyczność dostosowania się do dowolnych łatwo dostępnych platform lub stania się częścią istniejących systemów operacyjnych – podkreśla kierownictwo Al Seer Marine. Firma angażuje się we wspieranie morskiej gotowości obronnej i dąży do tego, by „stać się regionalnym centrum wiedzy w zakresie produkcji platform morskich, rozwoju systemów i usług wsparcia dla systemów bezzałogowych w GCC”.

Al Seer Marine do elektryfikacji transportu wodnego w Abu Zabi wybrało elektryczny wodolot Candela P-12. Jednostka może przewozić do 30 pasażerów. Rozwiązanie firmy Candela spełnia wszystkie oczekiwania stawiane przed szybkimi, ekologicznymi jednostkami do przewozu pasażerów na wodach zamkniętych.

Elektryk na skrzydłach

Przy odpowiednio dużej prędkości podwodne „skrzydła” unoszą statek nad wodę, zmniejszając zużycie energii o 80%. W rezultacie Candela P-12 jest pierwszym promem z zasilaniem akumulatorowym, który osiąga znaczny

zasięg pływania przy dużych prędkościach. Łączy w sobie luksus i cichą pracę napędu, a także, co istotne, minimalne oddziaływanie na środowisko.

Istotną zaletą jest to, że statek w czasie szybkiego pływania nie generuje kilwatern. Dla operatorów transportu publicznego wydajność wodolotów ze zgromadzonej energii zapewnia znaczne oszczędności. O technologii Candela-12 pisaliśmy tutaj.

Al Seer Marine, jako firma produkująca w zakresie innowacji i zrównoważonego rozwoju w transporcie morskim, dostrzegła potencjał innowacyjny w rozwiązaniu oferowanym przez technologię firmy Candela.

Wykorzystując tę technologię obie firmy zamierzają przekształcić wodny transport publiczny w Abu Zabi, wprowadzając na szeroką skalę elektryczne wodoloty Candela do użytku w transporcie publicznym. Al Seer Marine podkreśla, że „zapewni to wyjątkową i zrównoważoną opcję transportu”.

Arabski operator podchodzi do zagadnienia kompleksowo i stawia na „utworzenie solidnej sieci sprzedaży i serwisu w Abu Zabi, aby zapewnić płynne działanie i obsługę klienta. Sieć ta zapewni również kompleksową obsługę, konserwację i wsparcie posprzedażowe dla statków transportu publicznego Candela w Emiracie”.

Z wodolotem ze Sztokholmu do Abu Zabi

Kierownictwo Al Seer Marine stwierdziło, że „to partnerstwo toruje drogę do bardziej ekologicznej przyszłości w Abu Zabi. Poprzez wprowadzenie technologii wodolotów elektrycznych, Candela i Al Seer Marine wspierają przejście na czystszy i bardziej zrównoważony transport publiczny w Emiracie”.

Na razie Candela sprawdza się w Sztokholmie. Pierwszy rejs demonstratora P-12 o nazwie Zero zakończył się sukcesem. Wodolot osiągał prędkość startową 16 węzłów i szybko osiągał zaprojektowaną prędkość maksymalną 30 węzłów w ciągu 16 sekund.

„Ten triumfalny lot prowadzony przez samego Gustava Hasselskoga [CEO Candela – MG] wyznacza początek nowej, zrównoważonej ery w transporcie wodnym” – informowała firma Candela po pierwszym rejsie po wodach w okolicach Sztokholmu.

Candela podkreśla, że konstrukcję wyróżnia to, że jest to „innowacja tworzona od podstaw” Jednostka ma trzy skrzydła z włókna węglowego. Są one usytuowane pod kadłubem i zmniejszają pobór energii o 80% w porównaniu do szybkich łodzi wykorzystujących technologię ślizgu.

Po wzniesieniu się w na skrzydła, cyfrowy system kontroli przelotu P-12 dostosowuje kąty natarcia skrzydeł w oparciu o czujniki. „To zapewnia płynniejszą podróż bez dyskomfortów związanych z ruchami wywołującymi chorobę morską, powszechnymi na zwykłych statkach” – podkreśla konstruktor.

Firma rozpoczęła już przed dwoma laty seryjną produkcję P-12 w fabryce w Sztokholmie. Drugi wodolot P-12 zostanie wprowadzony na wody transportu publicznego w Sztokholmie w 2024 r. Będzie przewozić pasażerów między przedmieściami wyspy Ekerö a centrum miasta.

Będzie to elektryczny statek dla 30 pasażerów, charakteryzujący się minimalnym kilwaternem i wytwarzaniem fali bocznej. Wodolot skróci czas dojazdu do centrum z 55 do zaledwie 25 minut. Będzie szybszy od linii metra i autobusów. Wyeliminuje część przejazdów samochodem w godzinach szczytu.

To rozwiązanie spodobało się w Abu Zabi i po wodach stolicy Zjednoczonych Emiratów Arabskich w 2025 r. będzie można już podróżować wodolotem.

Źródło: gospodarka.morska.pl

Wypadek na statku. Procedury – kolejne przypomnienie.

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 przeoczymy jakiś termin lub warunek to może to w znacznym stopniu utrudnić dalsze postępowanie.

Źródło: www.omk.org.pl

Stadion Legii zamknięty przez UEFA.

Stadion Legii Warszawa został zamknięty na mecz europejskich pucharów. UEFA dopatrzyła się nieprawidłowości w organizacji meczu z Molde FK i wskutek tego klub poniesie stratę finansową i obiekt przy Łazienkowskiej zostanie zamknięty dla kibiców.

Komisja Kontroli, Etyki i Dyscypliny UEFA (CEDB) nałożyła sankcje na Legię Warszawa za wykroczenia, które miały miejsce podczas rewanżowego meczu 1/16 finału Ligi Konferencji Europy z Molde FK. Norweski klub wygrał i wyeliminował Legię z rozgrywek Ligi Konferencji Europy.

Kara dotyczy blokowania ciągów komunikacyjnych, niewystarczającego ograniczenia ruchu kibiców oraz prezentowania baneru z prowokacyjnym i obraźliwym przekazem.

Legia będzie musiała zapłacić karę 21 tysięcy euro oraz komisja zdecydowała o zamknięciu wszystkich trybun na kolejny mecz w ramach europejskich pucharów.

Źródło: PiłkaNozna.pl

Jesteś marynarzem pracującym na kontraktach u zagranicznych armatorów?

Zapraszamy do OMK / ITF.

Przynależność do Związku zawodowego wielu z nas uważa za zbędną 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 jak 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 należącego 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 25 marca - kalendarium.

25 marca jest 85 dniem w kalendarzu gregoriańskim. Do końca roku pozostaje 281 dni.

Dzisiaj imieniny świętują:

Anuncjata, Baroncjusz, Dezyderiusz, Dezydery, Dula, Dyzma, Ireneusz, Jozafata, Kwiryn, Lucja, Lutogniew, Luto myśl, Łucja, Małgorzata, Maria, Mariola, Nikodema, Pelagiusz, Prokop, Sławobora i Wolimir.

OMK życzy solenizantom wszystkiego najlepszego ☺

Dzisiaj obchodzimy Międzynarodowy Dzień Pamięci Zniesienia Transatlantyckiego Handlu Niewolnikami

Wydarzyło się sporo rzeczy na przełomie lat, między innymi:

- 1153 – Jan Gryfita wystawił dokument fundacyjny opactwa cysterskiego, w którym pierwszy raz została użyta nazwa Jędrzejów.
- 1557 – Na mocy przywileju nadanego przez króla Zygmunta II Augusta w Toruniu odbyło się pierwsze publiczne nabożeństwo ewangelickie.
- 1602 – Wojna polsko-szwedzka o Inflanty: wojska polskie rozpoczęły oblężenie Fellina.
- 1629 – Ks. kan. Bartłomiej Robakowski dokonał wprowadzenia bernardynów do ich nowo wybudowanych kościoła i klasztoru w Rzeszowie.
- 1692 – U ujścia Zbrucza do Dniestru rozpoczęto budowę twierdzy Okopy Świętej Trójcy.
- 1809 – Stanisław Kostka Potocki został prezesem Rady Ministrów Księstwa Warszawskiego.
- 1888 – Chemik Zygmunt Wróblewski został ciężko poparzony w pożarze swego laboratorium w Krakowie. Zmarł w szpitalu 16 kwietnia.
- 1925 – Stanisław Grabski został ministrem wyznań religijnych i oświecenia publicznego w drugim rządzie Władysława Grabskiego.
- 1926 – Założono Instytut Badań Artylerii.
- 1933 – Sejm RP przyjął ustawę o Orderze Virtuti Militari.
- 1936 – W Krakowie odbył się demonstracyjny pogrzeb 10 robotników zastrzelonych przez policję w czasie rozpędzania demonstracji 23 marca. W mieście ogłoszono strajk powszechny.
- 1937 – W wyniku katastrofy kolejowej na stacji Rudniki pod Częstochową zginęło 6 osób, a ponad 20 zostało rannych.
- 1945:
- Drużyny Polonii i Okęcia Warszawa rozegrały pierwszy mecz piłkarski w wyzwolonej stolicy.
 - W Kryłowie koło Hrubieszowa oddział UPA dokonał masakry 17 funkcjonariuszy MO i 28 cywilów.
- 1957 – Zawarto porozumienie o kolejnej fali wysiedleńczej Polaków z Kresów Wschodnich.
- 1960 – W Teatrze Dramatycznym w Warszawie odbyła się prapremiera Kartoteki Tadeusza Różewicza.
- 1968 – Za obronę studentów biorących udział w wydarzeniach marcowych zwolniono z uczelni: Bronisława Baczkę, Zygmunta Baumaną, Włodzimierza Brusa, Marię Hirszowicz, Leszka Kołakowskiego i Stefana Morawskiego.
- 1973 – Premiera 1. odcinka serialu telewizyjnego Wielka miłość Balzaka w reżyserii Jacqueline Audry i Wojciecha Solarza.
- 1976 – Henryk Jabłoński został wybrany przez Sejm przewodniczącym Rady Państwa na drugą kadencję.
- 1977 – Założono Ruch Obrony Praw Człowieka i Obywatela (ROPCiO).
- 1985 – Premiera filmu Baryton w reżyserii Janusza Zaorskiego.
- 1992 – Papież Jan Paweł II zreorganizował podział administracyjny Kościoła katolickiego w Polsce. Powstało 13 metropolii z 38 diecezjami.
- 1994 – Sejm RP przyjął ustawę o ustroju miasta stołecznego Warszawy.
- 1995 – Rozpoczęto radiowe transmisje Apelu Jasnogórskiego.
- 1996 – Rozpoczęła się oficjalna wizyta brytyjskiej pary królewskiej – Elżbiety II i księcia Filipa.
- 2022 – Rozpoczęła się dwudniowa wizyta prezydenta USA Joe Bidena.

Kursy kupna i sprzedaży walut obcych – tabela C

bieżące kursy kupna i sprzedaży walut obcych za złote określonych w § 5 uchwały Nr 51/2002 Zarządu Narodowego Banku Polskiego z dnia 23 września 2002 r. w sprawie sposobu wyliczania i ogłaszania bieżących kursów walut obcych (Dz. Urz. MBP z 2023 r. poz. 3).

| Nazwa waluty | Kod waluty | Kurs kupna | Kurs sprzedaży |
|--------------------|------------|------------|----------------|
| dolar amerykański | 1 USD | 3,9465 | 4,0263 |
| dolar australijski | 1 AUD | 2,5744 | 2,6264 |
| dolar kanadyjski | 1 CAD | 2,9051 | 2,9637 |
| euro | 1 EUR | 4,2682 | 4,3544 |
| forint (Węgry) | 100 HUF | 1,0765 | 1,0983 |
| frank szwajcarski | 1 CHF | 4,3931 | 4,4819 |
| funt szterling | 1 GBP | 4,9754 | 5,0760 |
| jen (Japonia) | 100 JPY | 2,6102 | 2,6630 |
| korona czeska | 1 CZK | 0,1685 | 0,1719 |
| korona duńska | 1 DKK | 0,5722 | 0,5838 |
| korona norweska | 1 NOK | 0,3677 | 0,3751 |
| korona szwedzka | 1 SEK | 0,3746 | 0,3822 |
| SOR (MFW) | 1 XDR | 5,2061 | 5,3113 |

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



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



<https://nasdaqbaltic.com>

Notowania surowców

Data ostatniej aktualizacji: 2024-03-20 08:39

| Wzrost | o | Jednostka | o | Kurs | o | Zmiana | o | Zmiana procentowa | o | Max 1R | o | Min 1R | o | Czas | o |
|------------------|---|---------------------------|---|-----------|---|--------|---|-------------------|---|-------------|---|-------------|---|-------------|---|
| ROPA | | USD/baryłka | | 86,19 | | -0,58 | | -0,68% | | 94,6200 | | 71,9900 | | 25.03.09.38 | |
| ZŁOTO | | USD/luncja | | 2 189,06 | | -0,55 | | -0,03% | | 2 189,5000 | | 1 834,2500 | | 25.03.09.38 | |
| MIEDZ | | USD/tona | | 3 887,00 | | 31,00 | | 0,35% | | 9 104,0000 | | 7 887,0000 | | 25.03.09.38 | |
| WREBRO | | USD/luncja | | 24,92 | | -0,02 | | -0,08% | | 26,3400 | | 21,1200 | | 25.03.09.38 | |
| PALLAD | | USD/luncja | | 1 001,78 | | 9,53 | | 0,96% | | 1 619,0000 | | 861,2800 | | 25.03.09.39 | |
| PLATYNA | | USD/luncja | | 910,20 | | 11,70 | | 1,30% | | 1 141,9000 | | 845,0000 | | 25.03.09.39 | |
| NIKIEL | | USD/tona | | 17 174,00 | | 8,50 | | 0,05% | | 25 564,5000 | | 15 902,0000 | | 25.03.09.37 | |
| ALUMINIUM | | USD/tona | | 2 151,60 | | -1,50 | | -0,06% | | 2 450,0000 | | 2 125,5000 | | 25.03.09.39 | |
| | | | | 0,00 | | 0,00 | | % | | | | | | | |
| CYNK | | USD/tona | | 2 424,00 | | -2,90 | | -0,09% | | 2 962,0000 | | 2 251,0000 | | 25.03.09.38 | |
| ROPA WTI | | USD/baryłka | | 80,89 | | 0,09 | | 0,11% | | 93,7200 | | 67,2800 | | 25.03.09.38 | |
| MIEDZ COMEX | | USD/futur | | 4,02 | | 0,02 | | 0,50% | | 4,1300 | | 3,5500 | | 25.03.09.38 | |
| BAWELNA | | USD/futur | | 91,66 | | 0,02 | | 0,02% | | 101,0600 | | 74,9200 | | 25.03.09.37 | |
| BENZYNA | | USD/galon | | 2,72 | | -0,01 | | -0,37% | | 2,9500 | | 1,9900 | | 25.03.09.38 | |
| CANOLA | | CAD/tona | | 854,69 | | -8,40 | | -1,31% | | 843,0000 | | 567,0000 | | 22.03.19.19 | |
| CUKIER | | USD/futur | | 21,77 | | -0,10 | | -0,46% | | 27,9600 | | 20,4000 | | 25.03.09.38 | |
| DIESEL | | USD/tona | | 322,15 | | -0,37 | | -0,04% | | 1 010,5000 | | 637,2500 | | 25.03.09.38 | |
| DREWNO | | USD/1000 stop. desekowych | | 809,00 | | 0,00 | | 0,00% | | 610,0000 | | 339,0000 | | 22.03.21.03 | |
| GAZ CIEMNY | | USD/min. btu | | 1,21 | | 0,16 | | 9,70% | | 3,6100 | | 1,5600 | | 25.03.09.38 | |
| KAKAO | | GBP/tona | | 7 463,00 | | 335,00 | | 4,71% | | 7 451,0000 | | 2 119,0000 | | 22.03.17.54 | |
| KAUCZUK | | JPY/kgiogram | | 321,69 | | -10,40 | | -3,04% | | 397,2000 | | 194,7000 | | 22.03.11.00 | |
| KAWA | | USD/futur | | 159,00 | | -1,20 | | -0,59% | | 202,8000 | | 145,2000 | | 22.03.18.20 | |
| KOKURKOZA | | USD/buszal | | 439,80 | | 0,30 | | 0,07% | | 676,5000 | | 399,7500 | | 25.03.09.34 | |
| MLEKO | | USD/baszal | | 16,65 | | -0,13 | | -0,82% | | 19,8600 | | 13,7500 | | 22.03.19.54 | |
| OLEJ OPALOWY | | USD/galon | | 2,84 | | -0,02 | | -0,75% | | 3,4700 | | 2,2100 | | 25.03.09.38 | |
| OLEJ PALMOWY | | MYR/tona | | 4 187,00 | | -62,00 | | -1,49% | | 4 293,0000 | | 3 205,0000 | | 22.03.11.15 | |
| OLEJ SOJOWY | | USD/futur | | 47,87 | | 0,15 | | 0,31% | | 65,6500 | | 44,0200 | | 25.03.09.39 | |
| PIZZENICA | | USD/korzec | | 665,10 | | 7,00 | | 1,06% | | 761,5000 | | 629,0000 | | 25.03.09.38 | |
| RYZ | | USD/baszal | | 17,40 | | 0,02 | | 0,12% | | 19,6700 | | 14,7000 | | 25.03.02.59 | |
| RZEPAK | | EUR/tona | | 447,76 | | -1,50 | | -0,33% | | 505,2500 | | 386,0000 | | 22.03.19.30 | |
| SOJA | | USD/korzec | | 1 184,26 | | 2,25 | | 0,19% | | 1 520,5000 | | 1 135,7500 | | 25.03.09.38 | |
| SOK POMARANCZOWY | | USD/futur | | 388,70 | | 6,70 | | 1,88% | | 425,8000 | | 244,3800 | | 22.03.19.00 | |
| BRUTA SOJOWA | | USD/tona | | 328,06 | | -0,80 | | -0,18% | | 474,6000 | | 326,0000 | | 25.03.09.37 | |
| WIĘPRZOWINA | | USD/futur | | 34,67 | | -0,36 | | -0,42% | | 104,1800 | | 65,0500 | | 22.03.19.94 | |
| WÓLOWINA | | USD/futur | | 187,89 | | -0,72 | | -0,38% | | 189,8800 | | 161,5200 | | 22.03.19.04 | |

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

Rozrywka

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

Wypełnij kratki cyframi tak, aby każdy rząd, kolumna, podświetlony obszar i 3x3 obszar w kształcie cyfry od 1 do 9. **ROZWIĄZANIE** może zawierać tylko **ROZWIĄZANIE** (1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9). **ROZWIĄZANIE** może zawierać tylko **ROZWIĄZANIE** (1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9).
Temat: 0-3

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

H U M O R

„W głębokim socjalizmie grupa informatyków z polskiego uniwersytetu pojechała na symposium zagraniczne.

Wtedy jeszcze komputery zajmowały całe hale, a dane wprowadzano do nich na dziurkowanych taśmach. Polscy programiści przedstawili wyniki uzyskane na swojej Odrze (rodzaj komputera).

Zagraniczni koledzy zapytali ich:

– Jak udało Wam się przeprowadzić tak skomplikowane obliczenia?

– Nie „jak?“, tylko „po co?“. W naszym budynku nie działają kaloryfery, a jak zadamy komputerowi zawiłe obliczenia, robi się tak gorący, że zapewnia ogrzewanie w całym instytucie.”

Źródło: jegoeminnacja.pl