

Szybkie porady dla marynarzy z OMK.

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

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 Klubu 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 podmianę, 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 podesłania 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 przygotujemy legitymacje 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>

Źródło: www.omk.org.pl

Chiński koń trojański w amerykańskich portach.

W związku z rosnącymi obawami dotyczącymi potencjalnego wykorzystania chińskich dźwigów do zbierania informacji o amerykańskim sprzęcie wojskowym, członkowie organizacji House China Select Committee, pod przywództwem jej prezesa Mike'a Gallaghera, zbrali się w porcie w Miami, aby zbadać tę kwestię i zaproponować ustawodawstwo mające na celu inspekcję dźwigów portowych i zakazanie używania dźwigów z oprogramowaniem podatnym na chińską kontrolę.

Te dźwigi towarowe, rzekomo wyposażone w zaawansowane czujniki, które zbierają i przesyłają dane na temat amerykańskich dostaw wojskowych, wywołały obawy wśród amerykańskich prawodawców i urzędników Pentagonu, którzy porównują je do "konia trojańskiego".

W dążeniu do zapewnienia kompleksowej oceny, ustawodawcy Komitetu przeanalizują, jak te żurawie mogą być wykorzystywane przez Komunistyczną Partię Chin (KPCh) do szpiegostwa lub zakłócania działania amerykańskich aktywów wojskowych oraz logistyką ładunków. Inicjatywa ustawodawców jest następstwem raportu Wall Street Journal na temat postrzegania przez Pentagon tych dźwigów jako potencjalnych zagrożeń dla bezpieczeństwa narodowego.

- Zagrożenie stwarzane przez KPCh nie jest tam, jest tutaj, w domu. Zagrożenie jest w naszych portach i daje Chinom możliwość zakłócenia całej amerykańskiej gospodarki - powiedział Gallagher w niedawnym oświadczeniu.

Od czasu, gdy w styczniu Stany Zjednoczone zestrzeliły chiński balon obserwacyjny, obawy dotyczące technik inwigilacji stosowanych przez Pekin nasiliły się. Shanghai Telephone Heavy Industries (ZPMC) przez lata zaopatrywał liczne porty w dźwigi. Przy czym prawie 80 proc. dźwigów w amerykańskich portach jest produkowanych przez chińskie ZPMC, spółkę zależną China Transportation Construction - sytuacja wzbudziła alarm w amerykańskiej służbie bezpieczeństwa narodowego i FBI.

- 70 procent żurawi używanych dziś w naszym kraju jest kontrolowanych przez KPCh - powiedział kongresman USA Carlos A. Gimenez.

- Wprowadziłem ustawodawstwo, aby zdelegalizować wyprodukowane w Chinach oprogramowanie, które kontroluje te żurawie - dodał.

Podczas gdy potencjalne zagrożenia bezpieczeństwa związane z tymi żurawiami są na pierwszym planie, ważne jest również rozważenie, dlaczego żurawie ZPMC zostały przyjęte przez tak wiele portów na całym świecie. Według przedstawicieli branży, są one dobrej jakości i znacznie tańsze niż te oferowane przez zachodnich dostawców, co pomogło portom amerykańskim obniżyć koszty i zachować konkurencyjność.

W oświadczeniu wydanym na początku marca ZPMC stwierdził: "ZPMC zawsze ściśle przestrzega przepisów i regulacji obowiązujących w poszczególnych krajach. Żurawie ZPMC zostały zaprojektowane i wyprodukowane w ścisłej zgodności z wymaganiami funkcjonalnymi i technicznymi klientów. ZPMC stara się dostarczać najbezpieczniejszy i najbardziej niezawodny sprzęt oraz pomagać swoim klientom w budowaniu najwyższej klasy, zielonych, niskoemisyjnych i inteligentnych portów."

Szerszy kontekst tej kwestii obejmuje rosnącą kontrolę Chin nad globalnym handlem i infrastrukturą. W ostatnich latach amerykańscy urzędnicy ds. bezpieczeństwa narodowego wskazali na szereg wyprodukowanego w Chinach sprzętu, który mógłby ułatwić inwigilację lub zakłócenia w USA, np. systemy kontroli bagażu i transformatory elektryczne. Ponadto Gallagher twierdzi, że strategiczne inwestycje Chin pozwoliły im uzyskać kontrolę nad portami na całym świecie, produkując prawie wszystkie nowe kontenery morskie na świecie i kontrolując serwis danych żeglugowych.

Źródło: gospodarka morska.pl

Strach ma wielkie oczy. Czy globalny transport morski ma powody do obaw?

Globalna inflacja, zmniejszona produkcja w Chinach, rekordowo niski indeks BDI – tym przywitał nas początek roku. Jednocześnie widzimy powolne oznaki ożywienia światowej gospodarki, jednak analitycy dalecy są od optymizmu. Czy w kontekście niespokojnej sytuacji na świecie, globalny transport morski jest zagrożony?

Chociaż mamy do czynienia ze stabilizacją globalnego łańcucha dostaw, inflacja i niestabilność geopolityczna nadal stanowią wyzwanie dla transportu morskiego.

Już od zeszłego roku byliśmy świadkami stopniowego spadku stawek frachtowych, co miało swoje uzasadnienie w zmniejszeniu kongestii portowych i spowolnionym wzroście gospodarczym. Ceny frachtu nadal spadają, odzwierciedlając zakłócenia w produkcji spowodowane zmniejszoną produkcją w Azji oraz inflacją, której trapi globalną gospodarkę.

Konkrety? BDI spadł o ponad 55 proc. od początku stycznia połowy lutego, osiągając najniższy poziom od ponad dwóch i pół roku. Patrząc tylko na roczny okres, mamy do czynienia ze spadkiem aż o 44,11 proc. (stan na 29 marca). Odkąd rozpoczęto publikację indeksu BDI w 1985 roku, był on niższy tylko w dwóch innych okresach: w pamiętnym pandemicznym 2020 roku oraz 2016 roku, podczas kongestii w sektorze suchych ładunków masowych.

BDI to nie wszystko. Wskaźnik PMI sugeruje, że wzrostu uległ poprawie na początku tego roku, ale nadal pozostaje niski. PMI odnotował w styczniu lekki wzrost, napędzany zarówno przez produkcję, jak i usługi, głównie przez spadki cen energii. Co więcej, wskaźnik zamówień produkcyjnych do zapasów również poprawił się w lutym, wraz z zamówieniami eksportowymi produkcji.

Czego więc może oczekiwać transport morski? Spójrzmy na to z kilku perspektyw, oddając głos analitykom.

Wróżąc z fusów

Maritime Forecasting and Strategic Advisory (MSI) prognozuje w tym roku umiarkowaną poprawę średnich stawek dla czterech segmentów suchych statków masowych w miarę zanikania czynników tymczasowych. Wedle prognoz, stawki w segmencie capesize mają poprawić się już od II kw. br., lecz jednak mała szansa na powrót do wysokich stawek z poprzedniego, popandemicznego okresu.

W raporcie „Container LogTech” opracowanym przez platformę logistyki kontenerowej Container xChange, wskazuje się, że 88 proc. firm żeglugowych postrzega inflację jako największą przeszkodę dla przedsiębiorstw w tym roku. Inne obawy to konsekwencje wojny, wpływ Covid-19 w Chinach i strajki pracowników. „Ogólna perspektywa na rok 2023 dla branży łańcucha dostaw pozostaje wyzwaniem. Europa jest ciężko doświadczona przez rekordowo wysoką inflację; Chiny zmagają się z Covid-19, a Stany Zjednoczone nadal są świadkami wyzwań związanych z transportem w głębi kraju i niepokoju pracowników. Większość z tych wyzwań pozostanie w 2023 roku. Zaufanie konsumentów wzrośnie, ale wszystko zależy od tego, czy w nadchodzącym czasie będziemy świadkami kolejnych zakłóceń” – komentuje raport Christian Roeloffs, Dyrektor Generalny Container xChange.

Mimo światowego spowolnienia produkcji, można spodziewa się tegorocznego wzrostu wolumenu transportowanych ładunków drogą morską.

Dla przykładu, przywoływane MSI spodziewa się wzrostu wolumenu ładunków o 1,8 proc. r/r, w następstwie pozytywnych perspektyw dla drobnicy. Równocześnie zdaniem MSI, poprawa efektywności floty przełoży się jednak na spadek popytu na tonaż nośny w transporcie ładunków suchych o 1 proc. r/r.

W IV kw. ub.r. główne gospodarki radziły sobie lepiej niż oczekiwano dzięki spadającym cenom energii, ciepłej zimie i ponownemu otwarciu Chin. Nie oznacza to jednak, że gospodarka światowa wróciła do normy – w marcu widzieliśmy globalne perturbacje na rynkach spowodowane problemami amerykańskich banków, które pociągnęły za sobą ceny ropy.

Wszystkie oczy na Azję

Jak zauważają analitycy ING w raporcie „Asia Outlook 2023: Darkest before the dawn”, nie należy nastawiać się na szybką zmianę sytuacji.

Główne rynki są w recesji lub spowalniają i prawdopodobnie zmierzają do recesji. Globalny popyt uległ spadkom za sprawą problemów gospodarczych, głównie infrastrukturalnych, w Chinach. Spadki wzrostu eksportu na kontynencie azjatyckim ustabilizują się, ale dopiero w późniejszym okresie.

Spowolnienie cyklu produkcji półprzewodników, który jest ważny dla dużej części regionu – w szczególności Tajwanu – może również skorzystać z poprawy lokalnego i regionalnego popytu wraz z ponownym ożywieniem się gospodarki Państwa Środka.

Śpiesz się powoli

Można zastanowić się, czy stawki frachtu nadal będą kontynuować trend spadkowy. W miarę wzrostu gospodarczego w Chinach, popyt powinien się poprawić w stosunku do bardzo wcześniejszych poziomów, jednak w chwili obecnej nie mamy wystarczających podstaw do oczekiwania na szybkie zmiany na lepsze.

Zarówno sektor wydobywczy, jak również transport morski z uwagą śledzi sytuację w Państwie Środka, ponieważ globalny popyt będzie częściowo zależał od popandemicznego ożywienia w Chinach, a konkretnie, od inwestycji infrastrukturalnych związane z surowcami.

Jeżeli ożywienie gospodarcze będzie się opierać na konsumpcji, wówczas można oczekiwać spadku popytu na transport masowcami. Jednocześnie wyrażana jest nadzieja na wzrost liczby globalnej floty. Według Drewry, portfel zamówień nowych kontenerowców, które mają zostać dostarczone w najbliższych czterech latach odpowiada około jednej czwartej istniejącej zdolności przewozowej. Połączenie powolnego popytu i gwałtownego wzrostu dostaw statków może stanowić wyzwanie dla rynku przewozów kontenerowych.

Patrząc z punktu widzenia konsumenta, rynki wysyłają mieszane sygnały.

W Stanach Zjednoczonych i Europie stabilny rynek pracy wspiera bezpieczeństwo zatrudnienia. Malejąca, ale nadal wysoka inflacja powoduje istotną utratę siły nabywczej i potrzebę jeszcze wyższych stóp procentowych, a tym samym obawę o spadek konsumpcji. Z drugiej strony analitycy z ING przewidują, że doczekamy się spadku globalnych stóp procentowych przed koniec roku. Według prognoz Maersk z 27 marca, tegoroczny światowy wzrost gospodarczy wyniesie poniżej 2 proc., co wpisuje się w zachowawczy ton. Należy być dobrej myśli – jednak bez zbędnego hurraoptymizmu.

Jak więc będzie? Poczekamy, zobaczymy – wszak jak mawiali Rzymianie, festina lente – śpiesz się powoli...

Źródło: gospodarka morska.pl

Prom napędzany wodorem zaczyna kursować.

Norwegia zaznaczyła kolejny pierwszy krok w rozwoju żeglugi napędzanej wodorem. Po latach rozwoju MF Hydra, pierwszy komercyjny prom działający na ciekły wodór wszedł do regularnej eksploatacji. Statek jest pionierską jednostką w tej technologii i demonstracją potencjału wodoru, ale także pomoże zdefiniować zasady dla komercyjnej żeglugi napędzanej zielonym H₂.

Chociaż istnieje już kilka przykładów jednostek napędzanych wodorem, takich jak łódź robocza, która została zwodowana w zeszłym roku przez belgijską firmę CMB.TECH. To jeszcze wiele trzeba opracować i nauczyć się o wykorzystaniu tego paliwa. Norwegowie podkreślają, że poza Norled - armatorem eksploatującym prom, i MF Hydra, jest jeszcze niewielu użytkowników wodoru w sektorze.

Partnerzy projektu podkreślają, że kiedy rozpoczęto prace nad MF Hydra, zarówno technologia, jak i przepisy towarzystw klasyfikacyjnych i Norweskiego Urzędu Morskiego były niewystarczające. Ich projekt przyczynił się do postępu na tych frontach, wprowadzając pierwsze przepisy dotyczące obsługi i użytkownika statków zasilanych wodorem.

- To był niezwykle ekscytujący, pouczający i wymagający projekt. Musimy podziękować naszym doświadczonym partnerom w tej podróży, w szczególności NPRA. Postawili oni ciekły wodór jako warunek w swojej specyfikacji przetargowej, co wymusiło rozwój tej nowej technologii. Razem stworzyliśmy historię - powiedział Erlend Hovland.

Nowatorski prom opiera się na innowacyjnym doświadczeniu Norwegii. MF Glutra uruchomiony w 2000 roku, stał się pierwszym promem samochodowym zasilanym skroplonym gazem ziemnym. Jedenaście lat temu NPRA ogłosiła przetarg, w wyniku którego zbudowano MF Ampere, prom elektryczny. Ogłoszono również przetarg na innowacyjny prom napędzany wodorem, podczas gdy Norled kontynuuje prace nad większymi promami o napędzie elektryczno-bateryjnym.

Prace nad projektem odbywały się za zamkniętymi drzwiami, zarówno z norweskimi regulatorami jak i DNV, aby doprowadzić do momentu oddania MF Hydra do użytku. Oprócz wyzwań związanych z wodorem, prom został dostosowany do uniwersalnego projektu z szerokimi i bezprogowymi drogami dostępu bez użycia windy. Przewidziano również obszerne przestrzenie publiczne dla pasażerów z oknami, które zapewnią dużo naturalnego światła, a także obszar widokowy na instalację wodorową.

Trasa promu przebiega pomiędzy Hjelmeland - Skipavik - Nesvik w Rogaland w Norwegii. Może pomieścić 299 pasażerów, a także 80 samochodów i 10 przyczep towarowych. Statek został zaprojektowany tak, aby zużywać trzy tony ciekłego wodoru przez okres trzech tygodni. Również posiada zbiorniki do przechowywania wodoru o pojemności 80 cbm i oczekuje się, że jego roczna emisja dwutlenku węgla zostanie zmniejszona nawet o 95 procent.

Jednostka została zbudowana przez norweską stocznię Westcon. Niemiecka firma Linde Engineering dostarczyła systemy wodorowe, natomiast duński Ballard opracował ogniwa paliwowe, które produkują energię elektryczną z wodoru. Westcon w Ølensvåg był odpowiedzialny za wyposażenie i wykończenie statku wraz z integratorem systemów SEAM z Karmøy. Seam dostarczył również automatykę dla systemu wodorowego. Niemiecka firma Linde Engineering dostarczyła systemy wodorowe, natomiast duński Ballard opracował ogniwa paliwowe, które produkują energię elektryczną z wodoru. Westcon w Ølensvåg był odpowiedzialny za wyposażenie i wykończenie statku wraz z integratorem systemów SEAM z Karmøy. Seam dostarczył również zakres automatyki dla systemu wodorowego. Corvus Energy dostarczył baterie.

Od początku 2023 roku MF Hydra i Norled przeprowadzają testy przy nabrzeżu w Hjelmeland. W ostatnich tygodniach przeprowadzono próby morskie i uzyskano ostateczne zatwierdzenia od Norweskiego Urzędu Morskiego (NMA).

- MF Hydra potwierdza wiodącą na świecie pozycję Norwegii w rozwoju nowych zielonych morskich rozwiązań - powiedziała Ada Jakobsen, dyrektor generalna Maritime CleanTech.

- Oddając do eksploatacji pierwszy na świecie wodorowy prom dla norweskiego połączenia promowego, po raz kolejny pokazujemy, jak można wykorzystać siłę nabywczą i dobre partnerstwo sektora publicznego z prywatnym do rozwoju nowych, przełomowych technologii - dodała dyrektor.

Źródło: gospodarka morska.pl

Raport wypadków i zdarzeń morskich marzec - 2023

W marcu doszło do wielu zdarzeń i wypadków morskich niebezpiecznych zarówno dla załóg statków, samych jednostek, przewożonych ładunków, ale również środowiska naturalnego. Wiele ze zdarzeń ponownie jak w poprzednich tygodniach miało miejsce w rejonie Turcji. Zdaje się, że ponownie coraz więcej aktów piractwa pojawia się na wodach zachodnioafrykańskich. Wzrost zagrożenia w tym regionie może być spowodowany tym, że wiele z państw zachodnich, które mają w tym regionie swoje interesy żeglugowe i zapewniały patrolowanie tamtejszych wód za pomocą jednostek swoich marynarek wojennych wycofało swoje okręty za sprawą napięć w innych regionach wynikających z trwającej wojny rosyjsko – ukraińskiej.

Jak zatem wyglądał miesiąc pod względem wypadków oraz incydentów na morzach i oceanach świata? Jakie były trendy i szczegóły tych zdarzeń? Z czym się to wiązało? O najważniejszych wydarzeniach ubiegłego miesiąca w telegraficznym skrócie w naszym cyklicznym, comiesięcznym raporcie.

Zamoczony ładunek

Część ładunku statku drobnicowego „Hasan” (IMO nr: 9016179), który miał wypłynąć w dniu 10 marca z tureckiego portu Antalya do Bejrutu uległa zamoczeniu. W wyniku tego zdarzenia musiano część towaru wylądować i poddać specjalistycznej kontroli celem oceny jego dalszej przydatności a także wielkości zniszczeń. Do takich zdarzeń dochodzi szczególnie w przypadkach niesprawności i nieszczelności luków ładowni i ich pokryw lub w przypadkach pozostałości po czyszczeniu ładowni lub innych towarach. Uszkodzenia mogą się również pojawiać w przypadku wycieków w systemach rur statków a nawet nieszczelności kadłuba. Tego typu zagrożenia i ich konsekwencje mogą być bardzo poważne i to nie tylko dla samych towarów, ale również statku i jego załogi.

Narkotyki na pokładzie

Marynarka Wojenna Meksyku wraz z innymi służbami udaremniły przemyt 35 kg kokainy, która była ukryta na tankowcu „Bow Precision” (Nr IMO: 9790646).

Do takich zdarzeń dochodzi w rejonie Ameryki Południowej i Centralnej regularnie. Państwa regionu najczęściej we współpracy z USA starają się minimalizować tego typu przemyty, ale pomysłowość sprawców a także wielkość uprawianego procederu powodują, że nadal zjawisko jest bardzo intensywne.

Kolizja kontenerowca z nabrzeżem

W dniu 20 marca w porcie Kaohsiung kontenerowiec „Hyundai Tokyo” (IMO nr: 9305673) płynący z Ningbo uderzył w nabrzeże podczas operacji cumowania. Ucierpiała dziobowa konstrukcja statku jak i nabrzeże.

W konsekwencji zdarzenia jednostka jak i nabrzeże musiały zostać poddane specjalistycznym inspekcjom i ocenom poziomu uszkodzeń i ich wartości. W takiej sytuacji uruchomione zostały zapewne polisy ubezpieczeniowe statku: ubezpieczenie Kadłuba i Maszyn, które pokryje szkody jednostki a także OC Armatora, które z kolei wynagrodzi szkody poniesione przez osoby trzecie, a więc właściciela nabrzeża. Być może w międzyczasie została również uruchomiona polisa majątkowa, chroniąca nabrzeże i najpierw z niej zostaną pokryte wydatki na naprawienie szkód, a dopiero w następnej kolejności ubezpieczyciel nabrzeża pójdzie z tzw. regresem do ubezpieczyciela OC Armatora i od niego dostanie zwrot poniesionych na naprawy kosztów. Wszystko zależy od porozumień pomiędzy stronami i ich ubezpieczycielami.

Wejście na mieliznę na wodach tureckich

20 marca „Happy Aras” (Nr IMO: 8202965) wszedł na mieliznę w pobliżu półwyspu Datca w Turcji. Statek płynął z Reni do Mersin z ładunkiem 4,185 ton soi. 27 marca statek nadal pozostawał nadal na mieliznie. Dokładna przyczyna zajścia nie była jeszcze znana.

Statek przewrócił się na suchym doku

W dniu 22 marca doszło do przewrócenia się statku na suchym doku w szkockim Edynburgu. Kolizja tankowca ze statkiem rybackim

21 marca tankowiec „Ocean Marine” (IMO nr 8020692) podczas podróży z Surat Thani do Bangpakong brał udział w kolizji ze statkiem rybackim. Do zdarzenia doszło na Zatoce Siam. Statek rybacki zatonął. Były ofiary śmiertelne i zaginieni. Ubezpieczycielem OC Armatora (ang. P&I) tankowca jest znany londyński The Shipowners Club.

Potrójna kolizja

22 marca frachtowiec „Gala A” (Nr IMO 8822040) doznał kolizji z szalandą „Liberty” (Nr IMO: 8728842), która z kolei pod wpływem sił zderzenia uderzyła w kolejną jednostkę, tj.: pogłębiarkę „Pilgrim” (Nr IMO: 7397593). Do zdarzenia doszło w porcie Izmail.

Wejście na mieliznę nieopodal Belize

W dniu 26 marca doszło do wejścia na mieliznę statku drobnicowego „Herca-1” (IMO nr 9148257) nieopodal Belize. Statek był w trakcie podróży z Hondurasu i zmierzał w kierunku Fortu Lauderdale w USA. Według raportów statek doznał uszkodzenia silnika i tym sposobem w wyniku utraty kontroli nad jednostką utknął na mieliznie. Nie odnotowano żadnych wycieków a statek miał być zdjęty z mielizny i zatrzymany do dalszych wyjaśnień i inspekcji.

Kolizja w Niderlandach

W dniu 27 marca w porcie Harlingen w Niderlandach doszło do kolizji drobnicowca „Hagland Carrier” (Nr IMO: 9479931) z holownikiem „Peter” (Nr IMO: 9842762). Oprócz obu jednostek uszkodzenia doznało również jedno z nabrzeży portu.

Atak piratów na Zatoce Gwinejskiej

28 marca doszło do ataku na duński statek „Monjasa Reformer”. Całość 16 – to osobowej załogi zdołała się skryć w cytadeli, a więc specjalnie przygotowanym i zabezpieczonym pomieszczeniu na statku. Niestety kontakt z jednostką został urwany. Takie miejsce pozwala na bezpieczne przeczekaanie załogi do czasu nadejścia pomocy. Profesjonalnie przygotowane i wyposażone cytadele posiadają nie tylko odpowiednie zapasy żywności, ale również środki komunikacji oraz pewne możliwości sterowania statkiem.

Tankowiec pływający pod flagą liberyjską stał około 140 mil morskich na zachód od kongijskiego Port Pointe – Noire.

Na dzień 31 marca było wiadomo już, że piraci opuścili statek, ale zabrali też ze sobą pewną część załogi ze sobą. W takich sytuacjach armator zapewnia zazwyczaj załodze odpowiednie ubezpieczenia od porwań i okupów

(Kidnap & Ransom). Taka ochrona pokrywa szereg kosztów związanych z negocjacjami, odbiorem porwanych, opieką medyczną i psychologiczną a nawet dostarczeniem samego okupu do sprawców. Pozostała część załogi została na pokładzie i jest już bezpieczna.

Źródło: gospodarka morska.pl

OPEC+ redukuje wydobycie ropy naftowej.

Arabia Saudyjska i inni producenci ropy z OPEC+ zapowiedzieli w niedzielę dobrowolną redukcję wydobycia ropy naftowej od maja do końca 2023 r. Równoległe Rosja zadeklarowała wydłużenie podobnych ograniczeń w tym kraju do końca roku - wynika z informacji podanych przez agencję Reutersa.

Rijad ogłosił w niedzielę dobrowolne ograniczenie produkcji ropy naftowej o 500 tys. baryłek dziennie od maja do końca 2023 roku. W przytaczanym przez Reutersa komunikacie saudyjskie ministerstwo energii określiło posunięcie jako środek zapobiegawczy mający na celu zapewnienie stabilności rynku ropy.

Równoległe z Arabią Saudyjską podobne kroki - również w okresie od maja do końca bieżącego roku - podjęli inni producenci ropy zrzeszeni w OPEC+. Jak odnotował Reuters, Irak zamierza ograniczyć krajową produkcję ropy o 211 tys. baryłek dziennie; Zjednoczone Emiraty Arabskie - o 144 tys. baryłek dziennie; Kuwejt - o 128 tys. baryłek dziennie; Algieria - o 48 tys. baryłek dziennie; Oman - o 40 tys. baryłek dziennie.

Także Kazachstan zadeklarował w niedzielę ograniczenie własnej produkcji ropy od maja do końca roku - o 78 tys. baryłek dziennie. Tamtejsze ministerstwo energii przekazało, że posunięcie zostało uzgodnione z innymi członkami OPEC+ i "stanowi dalszy środek zaradczy oprócz redukcji uzgodnionych podczas 33. spotkania ministerialnego OPEC, które odbyło się 5 października 2022 r."

Tuż po publikacji decyzji Arabii Saudyjskiej i innych państw OPEC+ rosyjski wicepremier, minister energetyki Aleksander Nowak zadeklarował, że kraj ten wydłuży do końca roku obowiązujące od marca ograniczenia produkcji ropy o 500 tys. baryłek dziennie. Jeszcze 21 marca Nowak zapowiadał, że zapowiedziane pierwotnie w lutym br. limity wydobycia będą obowiązywały do końca czerwca, a 24 marca twierdził, że Federacja Rosyjska jest bliska docelowego poziomu wydobycia, tj. 9,5 mln baryłek dziennie - przypomniał Reuters.

Źródło: PAP

Aramco może sięgnąć po stacje paliw w Polsce, jeśli pojawi się ku temu okazja.

Aramco może sięgnąć po stacje paliw w Polsce, jeśli pojawi się ku temu okazja - powiedział w rozmowie z PAP dyrektor ds. analiz rynku paliw Krzysztof Romaniuk. Zaznaczył, że najlepsze marże uzyskuje się posiadając cały łańcuch dostaw, czyli produkcję, sprzedaż hurtową i sprzedaż detaliczną.

Dyrektor ds. analiz rynku paliw Polskiej Organizacji Przemysłu i Handlu Naftowego (POPiHN) Krzysztof Romaniuk zapytany został przez PAP, jak zmieni się polski rynek paliwowy po pojawieniu się na nim saudyjskiego potentata naftowo-paliwowego Saudi Aramco.

"Jest to podmiot, który jest znaczącym graczem światowym, mało tego, z dosyć istotnym głosem, jeśli chodzi o to, co w Rafinerii Gdańskiej będzie się działo. Więc można spodziewać się, że decyzje będą dwojakie: mogą zdecydować o dalszym rozwoju Rafinerii Gdańskiej albo też mogą zdecydować o zwiększeniu importu na własne potrzeby handlowe. W tym momencie podmiot, który wydzielił się z Lotosu staje się niezależnym i to istotnym graczem" - odpowiedział Romaniuk.

Jego zdaniem Aramco będzie współpracować z Orlenem. "Ale gdyby chcieli zagrać va banque to są w stanie, posiadając taką bazę i zbiorniki, które mają niedaleko w portach ARA - ściągnąć więcej towaru do Polski, tym bardziej, że będzie to częściowo ich produkt, który my dzisiaj, uzupełniając nasze zapotrzebowanie, musimy

sprowadzać z Arabii" - stwierdził Romaniuk. Zaznaczył, że również inne firmy kupują olej napędowy na Bliskim Wschodzie.

Na pytanie PAP, czy Aramco Fuels Poland może ustawić się w pozycji konkurencyjnej do Orlenu, Romaniuk odpowiedział, że "teoretycznie jest taka możliwość".

"Jak to będzie dalej wyglądało trudno na razie powiedzieć. Z naszych obserwacji wynika, że mają np. troszeczkę inne ceny niż Orlen, które oferują u nas w kraju w hurcie" - powiedział. Zdaniem Romaniuka jest to już "jakieś źródło odniesienia". "Raz można kupić taniej w Orlenie raz trochę w lepszej cenie w Gdańsku, czyli w Saudi Aramco" - dodał.

"Różnice są (...) i na pewno będą też różnice w upustach cenowych dla tych większych odbiorców. Jeżeli ktoś więcej kupuje, można mu zaoferować trochę bardziej korzystne ceny. Zresztą Orlen to samo robi" - zwrócił uwagę ekspert POPiHN.

PAP zapytała również, czy jest możliwe, że Aramco będzie chciało rozwijać własną sieć paliw w Polsce. "Gdyby się taka okazja pojawiła, to nie jest wykluczone, że Arabowie zainwestowaliby również w tę działkę. To jest (...) duży gracz, a ponieważ zaangażował się w produkcję paliw w kraju i w dostawy tych paliw do kraju, kolejnym etapem rozwoju jest więc zakup stacji paliw, gdzie swoje paliwo będzie można sprzedać z dobrym zyskiem" - wyjaśnił Romaniuk. Podkreślił, że najlepsze marże uzyskuje się posiadając cały łańcuch dostaw, czyli produkcję, sprzedaż hurtową i sprzedaż detaliczną. "Wtedy zgarniamy wszystkie trzy marże: rafineryjną, hurtową i detaliczną" - stwierdził ekspert.

Według raportu POPiHN w 2022 r. 47,9 proc. stacji w Polsce należało do właścicieli prywatnych niezależnych od innych grup. W tej grupie 1411 stacji paliw należało do operatorów posiadających minimum 10 obiektów w swoich sieciach operujących pod jednym logo. Eksperti wskazali, że w segmencie niezależnym najlepszą dynamikę rozwoju notowała sieć MOYA, należąca do firmy ANWIM. Dobrze rozwijały się również inne sieci prywatne, jak Grupa Pieprzyk czy AVIA należąca do Unimotu.

30 listopada 2022 r. PKN Orlen poinformował, że "w celu wdrożenia środków zaradczych w obszarze rynku produkcji paliw oraz rynku hurtowej sprzedaży paliw, określonych w decyzji Komisji Europejskiej z dnia 14 lipca 2020 roku wyrażającej warunkową zgodę na dokonanie koncentracji polegającej na przejęciu przez spółkę kontroli nad Grupą Lotos (...) w dniu 30 listopada 2022 roku spółka podpisała z Aramco Overseas Company B.V. (...) przyrzeczoną umowę sprzedaży na rzecz Aramco 100 proc. udziałów w Lotos SPV 1 Sp. z o.o."

"W ramach transakcji, ogłoszonej już w styczniu 2022 r., PKN Orlen utrzymał 70 proc. udziału w rafinerii w Gdańsku o łącznych mocach przerobowych na poziomie 210 tys. baryłek dziennie, Aramco obejmie 30 proc. udziałów w rafinerii, 100 proc. biznesu hurtowego i 50 proc. udziałów w obszarze paliwa jet w BP Europa SE, operującego na 7 lotniskach w Polsce" - podał wtedy PKN Orlen w komunikacie.

Saudi Aramco na swojej stronie internetowej informuje, że prowadzi działalność w Polsce poprzez spółkę ARAMCO OVERSEAS COMPANY B.V., która jest właścicielem 100 proc. udziałów Aramco Fuels Poland. W ramach fuzji PKN Orlen z Grupą Lotos, Aramco Fuels Poland kupiła wydzieloną część spółki Lotos Paliwa zajmującą się hurtową sprzedażą paliw. ARAMCO OVERSEAS COMPANY B.V., jest też współwłaścicielem: Air BP Aramco Poland(50 proc.) i Rafinerii Gdańskiej (30 proc.).

Źródło: PAP

UE nadal będzie uznawać certyfikaty i szkolenia filipińskich marynarzy.

Decyzja Komisji Europejskiej wzmacnia kluczową rolę filipińskich marynarzy w globalnej żegludze i handlu.

W piątek Komisja Europejska ogłosiła, że będzie kontynuować honorowanie filipińskiego systemu szkolenia i certyfikacji, potwierdzając tym samym zgodność tego kraju z wymogami Konwencji STWC.

Decyzja ta spotkała się z aprobatą zarówno European Community Shipowners' Associations (ECSA), jak i International Chamber of Shipping (ICS), które uznają integralną rolę, jaką filipińscy marynarze odgrywają w światowej żegludze i utrzymaniu płynności handlu międzynarodowego.

Biorąc pod uwagę fakt, że filipińscy marynarze stanowią aż 14 procent globalnej siły roboczej w żegludze - odgrywają kluczową rolę w jej utrzymaniu.

W grudniu 2021 roku, po przeprowadzeniu szczegółowej oceny obowiązującego systemu szkoleń i wydawania certyfikatów, Komisja Europejska poinformowała Filipiny, że uznanie ich świadectw marynarskich zostanie wycofane, o ile nie zostaną podjęte poważne środki, w tym zapewniające zgodność z Międzynarodową konwencją o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht (STCW). Od tego czasu Filipiny podjęły zdecydowane działania w celu spełnienia wymogów, w szczególności w kluczowych obszarach, takich jak monitorowanie, nadzór i ocena szkoleń oraz ocena.

Decyzja Komisji Europejskiej następuje po tym, jak Filipiny odpowiedziały na raport Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Morskiego (EMSA), w którym podkreślono braki w krajowych standardach szkolenia i certyfikacji.

Partnerzy branżowi, w tym ECSA i ICS, wyrazili swoje zaangażowanie we współpracę z filipińskimi władzami, przedstawicielami marynarzy i przemysłem żeglugowym w celu zbudowania ciągłości i trwałości filipińskiego systemu. W tym celu połączyły siły z rządem Filipin w ramach nowo utworzonego Międzynarodowego Komitetu Doradczego ds. Globalnej Gospodarki Morskiej (IACGMA), który rozpoczął działalność w styczniu.

Sekretarz Generalny ECSA Sotiris Raptis wyraził uznanie dla Filipin za ich zaangażowanie w rozwiązywanie problemów zgłoszonych przez Komisję Europejską, mówiąc: "Jest to pozytywna zmiana, ponieważ filipińscy marynarze odgrywają główną rolę w europejskiej żegludze i w utrzymaniu ruchu w europejskim handlu." Raptis dodał, że ECSA będzie nadal ułatwiać produktywny dialog między UE a Filipinami w sprawach takich jak kwalifikacje marynarzy, szkolenia i certyfikacja.

Sekretarz Generalny ICS Guy Platten odzwierciedlił te opinie, stwierdzając, że decyzja Komisji Europejskiej podkreśla zaangażowanie Filipin w zapewnienie zgodności szkolenia marynarzy z międzynarodowymi przepisami.

"W styczniu 2023 roku uruchomiono nowy komitet doradczy, który ma za zadanie udzielać porad eksperckich w zakresie głównych kwestii morskich mających wpływ na filipińskich marynarzy - International Advisory Committee for Global Maritime Standards, który jest wspierany przez filipiński rząd - we współpracy z ECSA i partnerami branżowymi" - powiedział Platten. " Poprzez wspólną pracę nad tymi zagadnieniami, możemy stawić czoła wyzwaniom, jakie stoją przed pracownikami. Utrzymanie globalnych standardów szkolenia marynarzy zapewnia lepszą przyszłość dla naszych pracowników."

Europejska komisarz ds. transportu Adina Vălean wyraziła uznanie dla konstruktywnej współpracy z władzami Filipin i z zadowoleniem przyjęła ich wysiłki na rzecz poprawy systemu szkolenia i certyfikacji marynarzy.

"Filipiny stanowią znaczącą i cenioną część europejskiej i światowej siły roboczej przemysłu morskiego - rzeczywiście, na statkach pływających pod banderą UE pracuje obecnie około 50 000 filipińskich kapitanów i oficerów. Filipińczycy mogą liczyć na nasze wsparcie techniczne w celu dalszej poprawy wdrażania i nadzorowania zgodności z minimalnymi wymogami w zakresie kształcenia, szkolenia i certyfikacji, a także warunków życia i pracy" - powiedziała.

W najbliższych miesiącach Komisja Europejska zamierza udzielić Filipinom pomocy merytorycznej w celu dalszej poprawy systemu kształcenia, szkolenia i certyfikacji marynarzy.

Źródło: PAP

Coraz większe obawy IMO w związku z flotą cieni.

Agencja ONZ, która nadzoruje działalność żeglugową, wyraziła po raz kolejny narastające obawy w związku z działalnością floty tankowców cieni - wezwała rządy do podjęcia dalszych kroków w celu zwiększenia bezpieczeństwa.

Komitet Międzynarodowej Organizacji Morskiej wyraził również obawy dotyczące bezpieczeństwa transferów między statkami - w ramach których tankowce przeładowują ropę z jednego statku na drugi na morzu.

Organizacja stanowczo stwierdziła, że państwa, które dowiadują się o statkach, które wyłączają swoje transpondery, powinny być poddane większej liczbie inspekcji.

Inwazja Rosji na Ukrainę i późniejsze sankcje zachodnich rządów - dramatycznie zmieniły szlaki handlowe dla ropy.

Podczas gdy więcej rosyjskiej ropy płynie do Azji, transport stał się również bardziej mroczny. Handlowcy coraz częściej przeladują ropę pomiędzy flotą cieni - starzejących się tankowców na międzynarodowych wodach u wybrzeży Ceuty, hiszpańskiej enklawy w Afryce Północnej.

Źródło: gospodarka morska.pl

Zespół stresu pourazowego pod kontrolą. Ta technologia może odmienić życie milionów pacjentów.

Izraelska firma GrayMatters stworzyła nieinwazyjne urządzenie do neuromodulacji, które ma pomóc pacjentom cierpiącym na zespół stresu pourazowego (PTSD). Zostało ono zatwierdzone przez FDA i wkrótce powinno trafić jako realna opcja leczenia PTSD.

Zespół stresu pourazowego (PTSD) to zaburzenie psychiczne, które jest formą reakcji na skrajnie stresujące wydarzenie (tzw. traumę), z którą dana osoba nie może sobie poradzić. Mowa m.in. o osobach, które przeżyły działania wojenne, katastrofy, kataklizmy żywieniowe, wypadki komunikacyjne, gwałt, molestowanie, tortury czy choćby trudne do zniesienia konsekwencje zażycia substancji psychoaktywnej.

Spektrum objawów PTSD może być szerokie, ale obejmuje głównie nieprzemijające napięcie lękowe, uczucie wyczerpania, poczucie bezradności, doświadczanie nawracających wspomnień danego wydarzenia (flashbacków) lub koszmarów sennych o tematyce związanej z traumą. W wielu przypadkach PTSD ustępuje samodzielnie, choć u niektórych może wpłynąć na zmianę osobowości.

W leczeniu ciężkiej postaci PTSD psychologowie stosują podejście dwutorowe: terapię poprzez rozmowę i leki tłumiące emocje. Teraz pojawiła się trzecia opcja: nieinwazyjna neuromodulacja, opracowana przez firmę GrayMatters. Dzięki zielonemu światłu od amerykańskiej Agencji Żywności i Leków (FDA), już wkrótce trafi ona do pierwszych pacjentów.

Zespół stresu pourazowego – nowy sposób leczenia

System Prism stworzony przez GrayMatters bazuje na mechanizmie EEG-fMRI-Pattern (EFP). W początkowej fazie pacjent przechodzi serię badań EEG i fMRI, aby określić obraz aktywności jego mózgu, skupiając się szczególnie na ciele migdałowatym, czyli centrum emocjonalnym mózgu. Na podstawie wyników powstaje biomarker EFP specyficzny dla danego pacjenta.

Opracowany wzorec jest następnie wprowadzany do urządzenia do neuromodulacji Prism, które jest podłączone do zestawu słuchawkowego. Pacjent nosi go podczas 30-minutowych sesji dwa razy w tygodniu przez co najmniej dwa miesiące. Do zestawu jest dołączone specjalne oprogramowanie audiowizualne, które prezentuje pewne sytuacje życiowe i w pewnym stopniu "uczy", jak sobie z nimi radzić. To wystarczy, by wpłynąć na wzorce tych sytuacji i sygnały występujące w mózgu.

Proces, który porównuje dane EEG pacjentów w czasie rzeczywistym z ich zindywidualizowanymi modelami EFP w celu ciągłego dostosowywania sytuacji na ekranie, jest znany jako neurofeedback. Teoria stojąca za tą technologią zakłada, że widząc wizualny dowód na to, jak pewne bodźce wpływają na aktywność elektryczną ich mózgu, pacjenci będą mogli nauczyć się świadomie kontrolować swoje fale mózgowe. Nie jest to żadna "metoda alternatywna", ma poważne podstawy naukowe.

FDA wydała pozwolenie na stosowanie tej terapii u ludzi po tym, jak przedstawiciele GrayMatters ujawnili wyniki badań 79 pacjentów cierpiących na PTSD. Mimo iż szczegółów nie znamy, to dr Charlie Marmor, główny badacz z NYU Langone potwierdził skuteczność metody:

Wyniki wykazały wysoki wskaźnik poprawy objawów, niski wskaźnik zdarzeń niepożądanych i niski wskaźnik rezygnacji. Jestem zachęcony, że Prism, jako terapia wspomagająca, przyniesie znaczące korzyści pacjentom z PTSD i pozwoli klinikom zaoferować więcej opcji i lepsze wyniki.

Według GrayMatters, Prism to dopiero pierwsza technologia zatwierdzona przez FDA. Wkrótce pojawią się kolejne. Firma planuje również rozszerzyć spektrum działania systemu Prism na inne schorzenia, m.in. depresję, lęk, ADHD czy zaburzenia osobowości typu borderline.

Źródło: Focus.pl

Sędzia wypaczył wynik w Poznaniu?

Czy sędzia Raczkowski wypaczył wynik meczu Lecha Poznań z Pogonią Szczecin? Kolejorz - i nie tylko - nie ma co do tego żadnych wątpliwości.

Chodzi o sytuację z końcówki pierwszej połowy przy wyniku 1:0 dla Lecha, kiedy to piłkarze Kolejorza wyprowadzali szybki kontratak, a ukarany już wcześniej żółtą kartką **Konstantinos Triantafyllopoulos** zatrzymał nieprzepisowo rozpędzającego się **Alfonso Souse**.

Sędziujący to spotkanie **Paweł Raczkowski** nie przerwał jednak gry i zastosował przywilej korzyści. Mistrzowie Polski wprawdzie utrzymali się przy piłce, do której dopadł **Pedro Rebocho**, lecz w efekcie cała akcja po przewinięciu Triantafyllopoulosa straciła impet i przestała stanowić zagrożenie.

A przecież, przypomnijmy, podopieczni **Johna van den Bromy** kontratakowali z przewagą liczebną, a co za tym idzie, mieli realną szansę na podwyższenie prowadzenia.

Faul Triantafyllopoulosa bez cienia wątpliwości kwalifikował się na drugą żółtą, a w konsekwencji czerwoną, kartkę. Stoper Pogoni rodem z Grecji nie został jednak w ogóle ukarany za swoje zachowanie, choć przecież obiektywnie powinien wylecieć z boiska.

- "Nie ma o czym mówić. Wszystko było jasne i każdy to widział. Nie wierzę, że takie sytuacje dzieją się na boiskach Ekstraklasy. obrońca ma żółtą kartkę, popełnia taktyczny faul na drugą żółtą. Nie rozumiem sensu dawania przywileju korzyści. Przerzywa się grę, jest przewinięcie, a zawodnikowi daje się czerwoną kartkę i gramy w przewadze. To jest niewytłumaczalne. Nie potrafię wyrazić tego, co czujemy. To wielki skandal" - grzmiał w przerwie przed kamerami CANAL+ rozgoryczony sędziowskim błędem **Bartosz Salamon**.

Koniec końców Lech zremisował 2:2 z Pogonią. W tabeli zostało zachowane status quo sprzed kolejki. Kolejorz w dalszym ciągu plasuje się na trzecim stopniu podium z przewagą trzech punktów nad czwartymi Portowcami.

TABELA					
26 kolejka					
	Z	R	P	Z/S	P
1 Raków Częstochowa	19	4	3	52:19	61
2 Legia Warszawa	16	7	3	42:27	55
3 Lech Poznań	12	8	6	36:25	44
4 Pogoń Szczecin	11	8	7	39:37	41
5 Warta Poznań	10	8	8	29:23	38
6 Widzew Łódź	10	8	8	32:29	38
7 Cracovia	9	8	9	29:25	35
8 Piast Gliwice	9	6	11	28:27	33
9 Wisła Płock	9	6	11	35:35	33
10 Radomiak	9	6	11	27:30	33
11 Śląsk Wrocław	7	10	9	25:34	31
12 Zagłębie Lubin	8	7	11	24:36	31
13 Stal Mielec	6	6	11	27:31	30
14 Korona Kielce	8	6	12	28:37	30
15 Jagiellonia Bielszok	6	11	8	35:34	29
16 Górnik Zabrze	7	7	12	32:39	28
17 Lachia Gdańsk	7	5	14	25:42	26
18 Między Legnica	4	7	15	25:41	15

Źródło: Piłka Nożna

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. Istotną 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 stosowanie systemu zatrudnienia na czas nieokreślony (zatrudnienie na stałe).
- Zagwarantowanie miejsc pracy dla marynarzy wspólnotowych na statkach uprawiających żeglugę na wodach europejskich oraz międzynarodowych, z należących do armatorów z UE.
- Ustawiczne staranie o obejmowanie marynarzy takimi samymi warunkami i zasadami zabezpieczeń społecznych z jakich korzystają pracownicy lądowi.
- Aktywnego udziału w budowaniu i utrzymywaniu światowej sieci ośrodków dla marynarzy, na miarę potrzeb XXI wieku.

W ramach przynależności do OMK zostaniesz natychmiast objęty ubezpieczeniem od następstw nieszczęśliwych wypadków w PZU 24 h podczas pracy na statku i wypoczynku w domu, również w strefie działań pirackich. Koszt ubezpieczenia ponosi OMK.

Ponadto:

- 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

Może polubisz nas na FB ?

<https://www.facebook.com/Organizacja-Marynarzy-Kontraktowych-NSZZ-Solidarno%C5%9B%C4%87-117864694936213/>

Wydarzyło się 03 kwietnia - kalendarium.

03 kwietnia jest 93 dniem w kalendarzu gregoriańskim. Do końca roku pozostaje 272 dni.

Dzisiaj imieniny świętują:

Antoni, Benedykt, Cieszygor, Eutychia, Gandolf, Gandulf, Izbygniew, Izbygniewa, Jakub, Jan, Józef, Nicetas, Pankracy, Ryszard, Sykstus i Winicjusz

Wydarzyło się sporo rzeczy na przełomie lat, między innymi:

1243 r. – Księżę pomorski Barnim I lokował Szczecin na prawie magdeburskim.

1471 r. – Czterej synowie zmarłego w 1454 roku księcia Bolesława IV dokonali podziału jednolitego Mazowsza na dzielnice.

1656 r. – Potop szwedzki: w wyniku eksplozji bomby podłożonej przez wycofujących się Szwedów w zamku w Sandomierzu zginęło ok. 500 osób.

1810 r. – Fryderyk August I wydał dekret powołujący Sąd Kasacyjny Księstwa Warszawskiego.

1910 r. – W katastrofie balonu w Cieszynie koło Koszalina zginął niemiecki fizykochemik Richard Abegg.

1933 r. – Zakończył się powszechny strajk włóknarzy Łodzi i okręgu łódzkiego.

1940 r. – W Krakowie zakończył trzydniowy, zwołany przez banderowców konspiracyjny II Wielki Kongres Organizacji Ukraińskich Nacjonalistów, który doprowadził do jej oficjalnego rozłamu na dwie zwalczające się frakcje: OUN-R (OUN-B, tzw. frakcja rewolucyjna, banderowcy) i OUN-M (frakcja melnykowska, melnykowcy).

1941 r. – Niemcy utworzyli getto żydowskie w Radomiu.

1981 r. – Ukazał się pierwszy numer „Tygodnika Solidarność”.

2005 r. – Rozpoczęła się ogłoszona przez prezydenta RP Aleksandra Kwaśniewskiego 2 kwietnia żałoba narodowa po śmierci papieża Jana Pawła II, która trwała do dnia pogrzebu 8 kwietnia.

2009 r. – Wprowadzono zakaz sprzedaży termometrów rtęciowych.

Kursy walut (kursy średnie NBP)

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. NBP z 2023 r. poz. 1).

Nazwa waluty	Kod waluty	Kurs kupna	Kurs sprzedaży
dolar amerykański	1 USD	4,2480	4,3338
dolar australijski	1 AUD	2,8496	2,9072
dolar kanadyjski	1 CAD	3,1399	3,2033
euro	1 EUR	4,6274	4,7208
forint (Węgry)	100 HUF	1,2170	1,2416
frank szwajcarski	1 CHF	4,6532	4,7472
funt szterling	1 GBP	5,2634	5,3608
jen (Japonia)	100 JPY	3,1939	3,2585
korona czeska	1 CZK	0,1971	0,2011
korona duńska	1 DKK	0,6212	0,6338
korona norweska	1 NOK	0,4063	0,4145
korona szwedzka	1 SEK	0,4106	0,4188
SDR (MFW)	1 XDR	5,7202	5,8358

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



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



<https://nasdaqbaltic.com>

Notowania surowców

Data notowań aktualizacja: 2023-04-03 10:30

Wzrost	Jednostka	Kurs	Zmiana	Zmiana procentowa	Max 1R	Min 1R	Czas
ROPA	USD/baryłka	84,26	-4,39	-5,50%	123,7500	72,6700	03.04 10:39
ZŁOTO	USD/uncja	1 920,76	-8,20	-0,31%	1 998,3500	1 629,3000	03.04 10:39
MIEDŹ	USD/tona	3 990,00	-39,00	-0,99%	10 405,5000	7 128,0000	03.04 10:39
HRĘBRO	USD/uncja	22,85	-0,30	-1,24%	26,0500	17,6600	03.04 10:39
PALLAD	USD/uncja	1 465,00	-2,00	-0,14%	2 449,0000	1 355,7500	03.04 10:39
PLATYNA	USD/uncja	996,76	-5,50	-0,55%	1 105,3000	806,4000	03.04 10:39
NIKIEL	USD/tona	23 944,60	100,00	0,42%	34 584,5000	19 212,0000	03.04 10:36
ALUMINIUM	USD/tona	2 420,60	-3,50	-0,14%	3 487,0000	2 112,0000	03.04 10:39
OLÓW	USD/tona	2 290,60	0,00	0,00%			23.12 08:54

CYNK	USD/tona	2 908,60	-0,50	-0,02%	4 509,0000	2 677,0000	03.04 10:39
ROPA WTI	USD/baryłka	79,81	-4,12	-5,44%	122,4100	66,3400	03.04 10:39
MIEDŹ COMEX	USD/uncja	4,07	-0,01	-0,25%	4,8000	3,2300	03.04 10:39
BAWELNA	US\$/funt	82,92	0,18	0,22%	154,7400	72,0800	03.04 10:39
BENZYNA	USD/galon	2,77	0,09	3,38%	4,3100	2,0500	03.04 10:39
CANOLA	CAD/tona	787,80	3,30	0,43%	1 208,8000	720,0000	31.03 20:19
CUKIER	US\$/funt	22,41	0,10	0,45%	22,3100	17,4000	03.04 10:37
DIESEL	USD/tona	788,88	31,38	4,08%	1 327,0000	750,8800	03.04 10:39
DREWNO	USD/1000 słop dekowych	370,60	-0,00	-1,33%	1 053,8000	336,5000	31.03 22:04
GAZ ZIEMNY	USD/min btu	2,07	-0,10	-4,61%	9,7700	2,1000	03.04 10:39
KAKAO	GBP/tona	2 180,00	28,00	1,31%	2 166,0000	1 685,0000	31.03 17:54
KAUCZUK	JPY/kg	210,00	-1,60	-0,77%	269,1000	204,2000	31.03 11:49
KAWA	US\$/funt	172,12	1,58	0,93%	239,9000	142,0800	03.04 10:39
KUKURYDZA	USD/bużel	684,88	6,38	0,97%	815,0000	562,0000	03.04 10:38
MLEKO	USD/betar	19,06	-0,35	-1,88%	25,3400	17,4900	31.03 20:54
OLEJ OPALOWY	USD/galon	2,70	0,09	3,40%	4,5600	2,5600	03.04 10:39
OLEJ PALMOWY	MYR/tona	3 788,00	-33,00	-0,87%	7 105,0000	3 225,0000	31.03 12:15
OLEJ SOJOWY	US\$/funt	68,22	0,42	0,70%	86,5000	52,3000	03.04 10:38
F SZENICA	US\$/korzec	897,80	5,80	0,64%	1 279,5000	658,4000	03.04 10:38
RYZ	US\$/betar	17,48	-0,05	-0,29%	18,9600	15,6400	03.04 03:58
RZEPAK	EUR/tona	474,60	-7,08	-1,50%	945,2500	430,5000	31.03 18:30
SOJA	US\$/korzec	1 612,12	7,12	0,47%	1 770,1200	1 343,7500	03.04 10:39
SIK POMARANCZOWY	US\$/funt	297,82	-1,27	-0,48%	269,4800	191,3500	31.03 20:00
BRUTA SOJOWA	USD/tona	484,90	0,30	0,06%	503,8500	378,6500	03.04 10:39
WIEPRZOWINA	US\$/funt	76,05	-1,35	-1,77%	122,3500	74,4000	31.03 20:04
WOLOWINA	US\$/funt	188,18	0,70	0,42%	168,1500	130,5200	31.03 20:04

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

Rozrywka

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

Wypisz słabę cyframi TAK, aby każdy rząd, kolumna, podświetlony obszar 3x3 zawierał wszystkie cyfry od 1 do 9. **Wskazówka** mogą zawierać tylko **0000000000** (1-3,5,7,9).
Tędy czas: 0:4

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

H U M O R

Rozmowa kolegów:

- Podobno na występie obrzucono cię pomidorami?
- Niestety.
- Ale słyszałem, że były też oklaski?
- Tak, przy trafieniach.