

Amsterdam zakazuje wpływania do centrum dużych statków wycieczkowych.

Rada miasta holenderskiego Amsterdamu uchwaliła zakaz wpływania do centrum miasta dużych statków wycieczkowych. Samorządowcy argumentują, że ma to doprowadzić do zmniejszenia liczby turystów a także ograniczyć zanieczyszczenia. To kolejna decyzja, której celem jest walka z masową turystyką w stolicy Holandii. Władze Amsterdamu prześcigają się w kolejnych pomysłach jak ograniczyć masową turystykę w centrum miasta. Po kampanii skierowanej do młodych Brytyjczyków, aby nie przyjeżdżali do stolicy Holandii oraz wprowadzeniu kar za palenie marihuany w niesławnej dzielnicy czerwonych latarni, samorząd stolicy zdecydował się na wprowadzenie ograniczeń dla dużych statków wycieczkowych.

"Klimat nie będzie czekać a zanieczyszczające rejsy nie odpowiadają zrównoważonym ambicjom naszego miasta" przekonywała zgłaszająca projekt Ilana Roederkerk, liderka partii D66 w radzie miasta. Powiedziała również, że ograniczenie rejsów to także dobry sposób na ograniczenie turystyki w stolicy. Roederkerk przyrównała niedawno w dzienniku „Het Parool” turystów z rejsów wycieczkowych do „plagi szarańczy”. Zgodnie z nowym prawem duże statki wycieczkowe nie będą mogły wpływać do centrum miasta. Będzie się to również wiązało z likwidacją terminala dla takich jednostek, który obecnie usytuowany jest niedaleko głównego dworca kolejowego w Amsterdamie.

Źródło: PAP

Atak sił rosyjskich na infrastrukturę portową w obwodzie odeskim.

Siły rosyjskie zaatakowały dronami irańskiej produkcji infrastrukturę portową w obwodzie odeskim, na południu Ukrainy; obrażenia odniosło czterech robotników portowych – poinformował w poniedziałek rzecznik wojsk ukraińskich na południu kraju Władysław Nazarow.

„Tej nocy został przeprowadzony prawie czterogodzinny atak dronami Shahed-136 na infrastrukturę portową Dunaju. Trzy drony zostały zniszczone przez siły obrony powietrznej” – oznajmił Nazarow na Telegramie.

W wyniku ostrzału zniszczony został hangar ze zbożem i uszkodzone zbiorniki do przechowywania innych towarów. W jednym z pomieszczeń produkcyjnych wybuchł pożar, który został już ugaszony.

Źródło: PAP

Wspieramy HK Scan w Świnoujściu.

Ponawiamy informacje i zapraszamy marynarzy do wsparcia pracowników HK Scan, walczących o godne warunki pracy.

Pracownicy firmy HK Scan (zakłady mięsne) od wielu tygodni walczą o podwyżki wynagrodzeń. Choć podczas pierwszego spotkania z mediatorem porozumienie wydawało się bardzo bliskie, podczas drugiego pracodawca wycofał się ze swoich wcześniejszych propozycji. Zmienił również terminy dwóch transz podwyżek, znacznie rozciągając je w czasie.

By wzmocnić pracowników HK Scan, którzy organizują 8 sierpnia strajk ostrzegawczy, Zarząd Regionu podjął decyzję o zorganizowaniu w tym dniu pikietę wspierającej strajkujących.

Zorganizowany wyjazd ze Szczecina o godz. 8 rano, powrót tego samego dnia po pikiecie.

Marynarze ze Świnoujścia i okolic mogą zjawić się bezpośrednio na miejscu zaplanowanej akcji około godz. 10.00.

Informacje i zapisy pod adresem: biuro@nms.org.pl

Źródło: omk.org.pl

Pierwszy napędzany metanolem kontenerowiec wyrusza w dziewiczy rejs.

Mając do przebycia 21 500 mil morskich z południowokoreańskiego Ulsan do duńskiej Kopenhagi najnowszy nabytek giganta żeglugowego jest pierwszym w jego flocie napędzanym metanolem. Po przybyciu do Danii zostanie oficjalnie nazwany i rozpocznie swoją działalność.

Pierwszy kontenerowiec napędzany zielonym metanolem wyruszył 17 lipca w swój dziewiczy rejs, co branża uznaje za nowy kamień milowy w wysiłkach na rzecz dekarbonizacji żeglugi. Nowy statek dowozowy Maersk we wrześniu oficjalnie otrzyma nazwę Laura Maersk. Jest to kolejny rozdział w "wyścigu o metanol" w branży morskiej. Zielony metanol ma w zamierzeniu zmniejszyć emisję tlenków siarki (Sox), tlenków azotu (NOx) i cząstek stałych (PM) o ponad 80-95%, w porównaniu z konwencjonalnymi paliwami morskimi i może być neutralny pod względem emisji CO2 w całym cyklu użytkowania.

Wypłynięcie statku o nośności 32 300 dwt nastąpiło zaledwie dzień po tym, jak OCI Fuels poinformowało o zakończeniu pierwszej operacji bunkrowania zielonym metanolem. Kontenerowiec został zatankowany zielonym metanolem z certyfikatem OCI HyFuels ISCC, a zgodnie z ustaleniami z Maersk dostawy zielonego metanolu zostały ustanowione na całej trasie statku do Europy. Odjell SE jest partnerem transportowym i magazynowym, który pomógł zorganizować dostawy zielonego metanolu w Ulsan na potrzeby operacji bunkrowania.

OCI Global przekazał, że ta podróż może być katalizatorem dla przyszłego bunkrowania zielonym metanolem i sprawi, że statek zostanie ponownie zatankowany zielonym metanolem OCI Hyfuels w kluczowych światowych portach, pozycjonując OCI jako pierwszego komercyjnego operatora bunkrowania zielonego metanolu na skalę globalną.

- Ta podróż jest ważnym krokiem w naszych wysiłkach na rzecz osiągnięcia zerowej emisji gazów cieplarnianych netto do 2040 roku, ponieważ pozwoli nam zdobyć niezbędne doświadczenie operacyjne z nowymi silnikami i paliwem przed pojawieniem się w nadchodzących latach naszych większych statków obsługujących metanol - powiedział Morten Bo Christiansen, szef ds. transformacji energetycznej w A.P. Moller-Maersk.

Źródło: gospodarka morska.pl

Nauta: aż osiem statków jednego armatora naraz.

Niecodzienny widok panuje w Stoczni Remontowej Nauta w Gdyni. Przy stoczniowych nabrzeżach cumuje aż osiem jednostek jednego armatora. Wszystkie zostały skierowane na przeglądy klasowe.

Wilson to norweski armator dysponujący pokaźną flotą około 130 jednostek o nośności wahającej się między 1500 a 8500 DWT. Flota ta jest bardzo aktywna – statki o charakterystycznym niebieskim kolorze kadłuba z dużym napisem „Wilson” można zaobserwować w niemal każdym zakątku Europy. Sam przewoźnik chwali się, że każdego roku transportuje 15 milionów ton ładunków suchych na kontynencie, a jego jednostki wykonują około 10 tys. zawinięć do portów.

Posiadanie dużej i aktywnej floty wiąże się koniecznością utrzymania jej w należytej kondycji. Wilsonowi często pomaga w tym gdyńska Stocznia Remontowa Nauta. I choć statki Wilsona nie są w Gdyni rzadkim widokiem, to jednak aż osiem jednostek tego samego armatora przebywających w jednej stoczni naraz musi robić wrażenie. Przy nabrzeżach Nauty zacumowane są obecnie jednostki Wilson Hirtshals, Wilson Palma, Wilson Elbe, Wilson Rhine, Wilson Mosel, Wilson Aviles, Wilson Harrier i Wilson Grip.

– Jest to już łącznie szesnaście jednostek tego armatora, jakie odwiedziły stocznię od początku roku – mówi Marcin Bakłażec, specjalista handlowiec w Stoczni Remontowej Nauta. – Jeszcze w tym roku spodziewamy się kolejnych trzech jednostek, w sumie w całym roku 2023 będzie to 19 jednostek i jest to wzrost liczby remontów względem wcześniejszego roku kiedy remontowanych było 14 jednostek tego Armatora.

– W poprzednim jak i obecnym roku w znacznej większości mamy do czynienia z remontami klasowymi plus montaż systemów uzdatniania wód balastowych.

Najmniejszy z Wilsonów, jaki obecnie przechodzi prace w Naucie, to zbudowany w 1998 roku Wilson Rhine, mierzący 78 metrów długości. Statek o tonażu 1171 ton pływa pod flagą Barbadosu. Poza klasycznymi ładunkami suchymi Rhine może także przewozić kontenery. Śledzący żeglugę na polskich wodach mogą pamiętać tę jednostkę z 2016 roku, kiedy z powodu problemów z silnikiem przez dwie godziny dryfowała na obszarze Ławicy Słupskiej.

W Gdyni jest obecny także Wilson Grip, 88-metrowy frachtowiec zbudowany w 1996 roku o tonażu 2446 ton. Nieco starszy jest Wilson Harrier, który wszedł do eksploatacji w 1993 roku. Jednostka o tonażu 2811 ton została dodatkowo wzmocniona, by umożliwić jej transport ładunków ciężkich. Co ciekawe, w sierpniu zeszłego roku Wilson Harrier ukończył swój rejs numer 1100. Jubileuszową destynacją była Antwerpia.

Najmłodszym z Wilsonów przebywających w Naucie jest Wilson Palma z 2009 roku. 90-metrowiec pływa pod banderą Norwegii, a jego tonaż to 2956 ton. Jednostka została dodatkowo dostosowana do transportu cementu. Kolejnym w gdyńskiej stoczni jest Wilson Aviles, 88-metrowy frachtowiec dostosowany dodatkowo do ładunków skonteneryzowanych oraz ciężkich. Został zbudowany w 2008 roku, a jego tonaż to 2451 ton. Pływa pod banderą Barbadosu.

Dalsze statki tego samego armatora w Naucie to siostrzane jednostki 83-metrowy Wilson Mosel i kilkadziesiąt centymetrów krótszy Wilson Elbe zbudowane w 1993 roku. To jednostki o tonażu 1589 ton pływające również pod banderą Barbadosu. Ostatni z Wilsonów, jakie w tym momencie znajdują się w Stoczni Remontowej Nauta to Wilson Hirtshals, 90-metrowy statek o tonażu 2999 ton. Został zwodowany w 2001 roku.

Współpraca między armatorem a Stocznią Remontową Nauta trwa już od wielu lat i jak do tej pory wszystko wskazuje, że są perspektywy dobrej współpracy w przyszłości.

– Armator wybrał nas spośród innych stoczni, warto również nadmienić, że w tym roku na tle innych stoczni skierował do nas największą ilość jednostek do remontu. Czynimy wszelkie starania, aby sytuacja w przyszłym roku wyglądała podobnie – mówi Marcin Bakłażec.

Co ciekawe, ósemka Wilsonów w Naucie to nie wszystkie statki armatora w Gdyni. Od kilku dni w Stoczni Wojennej przebywa Wilson Astakos. Jakby tego było mało, do Gdyni w czwartek 13 lipca przyplłynął kolejny statek armatora – Wilson Twisteden zawitał do Portu Gdynia z ładunkiem i zacumował przy Nabrzeżu Rumuńskim, w odległości zaledwie jednego nabrzeża od Nauty. Następnego dnia w Gdyni pojawił się łącznie dziesiąty Wilson – Wilson Dirdal zacumował z ładunkiem przy Nabrzeżu Wendy.

Źródło: gospodarka morska.pl

Czeski sen o dostępie do morza? Władze zainteresowane dostępem do gdańskiego pływającego terminala gazowego.

Dostęp do morskiej infrastruktury był jednym z zagadnień w zakresie bezpieczeństwa energetycznego podczas polsko-czeskich konsultacji międzyrządowych, które odbyły się 20 lipca 2023 roku w Katowicach. W rozmowach, pod przewodnictwem Prezesa Rady Ministrów RP Mateusza Morawieckiego, wzięła udział minister klimatu i środowiska Anna Moskwa.

Szefowa resortu klimatu i środowiska podczas spotkania z czeskim ministrem przemysłu i handlu Jozefem Síkelą podkreśliła, że obecna sytuacja geopolityczna wymaga solidarności i spójnego podejścia wszystkich krajów UE do kwestii zapewnienia ciągłości dostaw energii i stabilności energetycznej.

– Popieramy wszystkie inicjatywy wzmacniające solidarność energetyczną naszego regionu. W tym kontekście Polska pozytywnie odnosi się do wznowienia i realizacji nowych projektów infrastrukturalnych w obszarze gazu, w tym połączenia gazowego STORK i terminala regazyfikacyjnego FSRU w Gdańsku, co wymaga jednak zaangażowania każdej z zainteresowanych stron i finansowego wsparcia Komisji Europejskiej – podkreśliła minister.

Jak dodała, Polska pozostaje w pełni zaangażowana w transformację sektora energetycznego i jest zdeterminowana osiągnąć ten cel z wykorzystaniem energii jądrowej.

– Polska i Czechy mają wspólne stanowisko w zakresie reformy unijnego rynku energii, wspólnie popieramy rynek mocy. Jesteśmy także krajami pro-jądrowymi. Energia jądrowa będzie istotnym elementem polskiego mixu energetycznego jako niezawodne źródło energii elektrycznej. Oprócz projektów związanych z wielkoskalowymi reaktorami, zauważamy rosnące zainteresowanie technologiami SMR. Polska jest zdania, że wspólne działania krajów pro-jądrowych są teraz ważniejsze niż kiedykolwiek – zaznaczyła minister klimatu i środowiska. Podczas rozmów omawiano także wspólne interesy i podejścia. W opinii rozmówców diagnoza będzie pomocna we wzmocnieniu naszej współpracy w zakresie polityki energetycznej i klimatycznej. Zdaniem obu ministrów

rozmowy będą stanowić doskonałą płaszczyznę pogłębienia współpracy i inicjowania nowych wspólnych przedsięwzięć w relacjach między Polską a Czechami

Czeski minister Jozef Sikela podkreślił bardzo dobrą polsko-czeską współpracę w obszarze energii.

– Podczas czeskiej prezydencji w Radzie UE, prowadzonej w czasie kryzysu energetycznego i wojny w Ukrainie, zwróciłem się do minister Anny Moskwy jako do pierwszego ministra energii w celu uzyskania wsparcia i pomocy i taką pomoc od razu otrzymałem, za co bardzo serdecznie dziękuję. Czechy, podobnie jak Polska, mają podobne spojrzenie w sprawie dekarbonizacji. Wspólnie uważamy, że konieczna jest pewna elastyczność i swoboda dla krajów w sposobie wdrożenia sprawiedliwych rozwiązań energetycznych na równych zasadach, dostosowanych do możliwości krajowych gospodarek – zaznaczył polityk.

Dodał także, że dywersyfikacja jest ważna i nie może być kartą przetargową w polityce energetycznej. Podkreślił czeskie wsparcie w zakresie realizacji projektów FSRU w Gdańsku i połączenia gazowego STORK. "Projekty te nie tylko wpłyną na zwiększenie konkurencyjności w regionie i Europie, ale także zapewnią bezpieczeństwo i niezależność energetyczną Europy. Jest to niezwykle ważne w obliczu kryzysu energetycznego i rosyjskiej agresji w Ukrainie", dodał.

Jednym z ważniejszych zagadnień w kontaktach polsko-czeskich jest realizacja Umowy międzynarodowej w sprawie kopalni Turów. Minister klimatu i środowiska Anna Moskwa zaznaczyła, że realizacja umowy przebiega wzorcowo i podziękowała za to swojemu czeskiemu odpowiednikowi, ministrowi środowiska Petrowi Hladikowi.

Źródło: gospodarka morska.pl

Barometr zagrożeń w shippingu 2023-2024.

Niestabilność polityczna, finansowa i ataki cybernetyczne, utrata reputacji, a także transformacja energetyczna i prognozowane koszty emisji – to zestaw zagrożeń jakie wskazali armatorzy i menedżerowie flot w czasie badania przeprowadzonego przez International Chamber of Shipping (ICS).

- ICS Maritime Barometer Report 2022-2023 jest pierwszym pełnowymiarowym corocznym badaniem ryzyka i zaufania wśród liderów zajmujących się transportem morskim – podkreślają autorzy badania.

Wzięło w nim ponad 130 decydentów, z których połowa to właściciele statków, a około 35% to operatorzy zarządzający statkami handlowymi. W badaniu skupiono się głównie na zebraniu informacji dotyczących takich zagadnień jak:

- Jakie są największe wyzwania i szanse stojące obecnie przed sektorem morskim?
- Jak zmienia się profil ryzyka sektora morskiego?
- Jak firmy są przygotowane do łagodzeniu długoterminowych wyzwań i pojawiających się problemów?

- Sektor morski przechodzi od dłuższego czasu proces szybkich zmian, przechodząc w kierunku bardziej ekologicznej działalności w przyszłości, jednocześnie zmagając się ze zwiększoną niestabilnością geopolityczną – zauważa w słowie wstępnym Prezes ICS Emanuele Grimaldi.

Stwierdza on, że „Wielu interesariuszy z branży morskiej aktywnie szuka bardziej ekologicznych ścieżek rozwoju w celu stymulowania wzrostu w swoich sektorach”. Ale wielu traci grunt. Operatorów transportu morskiego trapi bowiem „ciągła niepewność co do dróg prowadzących do [oferowania usług – MG] bardziej przyjaznych dla środowiska”.

Na ekologicznych ścieżkach

Zdaniem prezesa ICS sprawia to, że inwestycje są niezwykle ryzykowne, a tym samym spowalniają tempo tak potrzebnego postępu. Jego zdaniem „Potrzeba jasnego kierunku od naszych organów regulacyjnych i przywódców politycznych”.

Tego oczekują inwestorzy, armatorzy i operatorzy transportu morskiego. Zadaniem liderów biznesu morskiego z całego świata „Opóźnienia w podejmowaniu decyzji przez rządy będą miały daleko idące konsekwencje dla żeglugi.

W niestabilnych czasach i w wyniku braku zdecydowanych decyzji trudno dokonywać strategicznych „wyborów dotyczących kreowania odporności łańcucha dostaw, działań na rzecz ograniczenia emisji gazów cieplarnianych (GHG) oraz dwutlenku węgla, wyboru alternatywnych dostępnych paliw okrętowych”.

Niewątpliwie wciąż nieznaną są kierunki rozwoju odpowiednio gęstej infrastruktury, która zapewni szeroką sieć dostępu nowych miejsc do bunkrowania w portach.

- Te czynniki zadecydują o tym, jak rozwinie się branża w najbliższej dekadzie – podkreśla Grimaldi.

Liderzy biznesu zajmujący się transportem morskim podkreślają, że w ciągu ostatniego roku sektor morski udowodnił, że jest w stanie sprostać wyzwaniom związanym z handlem po pandemii. Dziś obawy budzi sytuacja polityczna, która przerodziła konflikt lokalny w sytuację prowadzącą do globalnej politycznej niestabilności.

Nowa hierarchia ryzyk

W ciągu ostatniego roku – w ocenie liderów działających w transporcie morskim - w branży przewozów morskich radykalnie zmieniły się kryteria oceny poziomów ryzyka. Na pierwszym miejscu znalazły się zagrożenia wynikające z niestabilności politycznej i zrywanie łańcucha dostaw oraz pojawiające się nowe bariery w handlu.

Raport podzielony jest na dwie główne części. W pierwszej zwraca się na najważniejsze zagrożenia — od niestabilności politycznej po możliwość utraty reputacji w branży.

- Śledząc zmieniające się priorytety naszej branży liderów, Barometr ICS będzie nie tylko służył jako narzędzie do przekazywania ekspertyz ze strony biznesu morskiego, ale także będzie jak kompas kierować dyskusjami z kluczowymi interesariuszami. To ułatwi postęp w obszarach dostosowania do potrzeb i pozwoli na zidentyfikowanie innych zagrożeń, gdzie bardziej dopracowane lub nawet nowe podejście jest bardziej odpowiednie – podkreśla Grimaldi .

Wśród kluczowych ryzyk wymienia się „ryzyko stwarzane przez jednostronne lub fragmentaryczne regulacje” Zdaniem liderów transportu morskiego to ryzyko wciąż rośnie, „ale można je zmniejszyć, jeśli organy regulacyjne będą realizować długoterminową strategię mającą na celu dostosowanie się do globalnych ram regulacyjnych sektora morskiego”.

Protekcjonizm, piraci i cyberataki

Jednoznacznie stwierdza się, że „Zwrot w kierunku większego protekcjonizmu może zagrozić handlowi morskiemu, a łagodzenie skutków wymaga od rządów docenienia znaczenia handlu morskiego dla światowego dobrobytu”.

Zwraca się również na konieczność ponoszenia coraz większych kosztów wymuszonych postulatem zrównoważonego rozwoju transportu morskiego. Zdaniem operatorów koszty te wywołuje „utrzymująca się presja na łańcuchy dostaw w ostatnich latach” i konieczność kontynuowania inwestycji w celu zapewnienia niezawodnej usług transportu morskiego. Wciąż aktualne pozostaje zagrożenie ze strony różnych odmian piractwa. Rośnie ryzyko prowadzenia biznesu morskiego zagrożonego wojną i cyberatakami.

Wraz ze wzrostem ryzyka finansowego i politycznego, szczególnie w związku z trwającym konfliktem na Ukrainie, pojawiają się również obawy co do zdolności firm do radzenia sobie z problemami wywołanymi przez konflikty zbrojne.

W raporcie podkreśla się, że „choć niektóre zagrożenia mogą mieć poważny wpływ na operacje, liderzy transportu morskiego mają przekonanie, co do zdolności branży do zarządzania w warunkach ryzyka” i w takich zmiennych warunkach otoczenia.

Natomiast wciąż w opiniach menedżerów flot „pojawiają się kwestie obejmują zapewnienie sprawiedliwej transformacji”. Istotną sprawą jest tu nie tylko wymiana układów napędowych lub ich modernizacja ale również szkolenia marynarzy i zapewnienie im odpowiedniej wiedzy w zakresie użytkowania nowych paliw i technologii.

Dekarbonizacja, paliwa i emisje

Respondenci podkreślali, że rośnie zrozumienie branży do włączenia się w proces transformacji energetycznej. Ale „praktyczne konsekwencje nowych przepisów dotyczących redukcji emisji gazów cieplarnianych nadal budzą największy niepokój”.

- Musimy głośno mówić o naszych potrzebach i ambicjach, aby sektor morski był postrzegany jako priorytetowy obszar wsparcia i umieszczony został w bezpośrednim zainteresowaniu obrad rządów krajowych i regulatorów międzynarodowych. Bez takiego podejścia nie ma co do tego wątpliwości światowy handel – i ludzie na całym świecie od niego zależni – poniesie długofalowe konsekwencje – podkreśla Emanuele Grimaldi w słowie wstępnym do Raportu ICS.

Zauważano, że niektóre wymagania inwestorów doprowadziły do nadawania coraz większego znaczenia działaniom na rzecz ochrony środowiska, odpowiedzialności społecznej i zrównoważonego zarządzania (ESG). W branży transportu morskiego trwają dyskusje na temat metod gromadzenia danych, oceny i weryfikacji skuteczności działań w tym zakresie. Niewątpliwie ten kierunek działań zaczyna dominować nie tylko w biznesie morskim.

Źródło: gospodarka.morska.pl

Magdalena Woyciechowska wicemistrzynią świata młodzieżowców w olimpijskiej klasie Formula Kite.

Młodzieżowe mistrzostwa świata rozegrano w Gizzerii we Włoszech. Wystartowało w nich 87 zawodników i zawodniczek z 25 krajów. Magdalena Woyciechowska (Sopocki Klub Żeglarski), dzięki doskonałej postawie w serii kwalifikacyjnej, po której zajmowała 2 miejsce w klasyfikacji generalnej, uzyskała od razu awans do serii finałowej i wraz z liderką Lysą Caval (Francja), oczekiwała spokojnie na dwie rywalki wyłonione z półfinałów.

W nich doskonale spisala się Nina Arcisz. Zawodniczka SKŻ Sopot musiała w swoim półfinale wygrać trzy wyścigi, aby myśleć o awansie do serii finałowej. I była tego bardzo bliska. Nina wygrała dwa pierwsze wyścigi, ale niestety, w kolejnym najlepsza okazała się faworytka Heloise Pegourie (Francja) i to ona uzupełniła skład finału. W drugim półfinale przepadła niestety Julia Damasiewicz (AZS Poznań / PGE Sailing Team Poland).

Gdy skład serii finałowej był już znany, okazało się, że... na jego rozegranie nie ma już czasu. Żeglarskie przepisy są nieublagane, czas rozegrania wyścigów determinuje pogoda. Wyniki zatem zostały ustalone na podstawie serii kwalifikacyjnej i wyścigów półfinałowych. Tym samym mistrzynią świata została Lysa Caval, srebrny medal wywalczyła Magdalena Woyciechowska, brąz przypadł Heloise Pegourie. Nina Arcisz została sklasyfikowana na 6 miejscu, a Julia Damasiewicz na miejscu 9.

- Szkoda, że nie mogłam wykazać się w wyścigach finałowych. Czuję się mocna, ale taki jest ten sport. Całe regaty były dla mnie bardzo udane, pływałam równo, stabilnie i przede wszystkim w czubie stawki, więc srebrny medal jest jak najbardziej zasłużony. A na zwycięstwo, mam nadzieję, że przyjdzie czas w przyszłym roku - mówi Magdalena Woyciechowska.

Wśród mężczyzn w półfinale walczył Jakub Jurkowski (AZS Poznań), ale nie zdołał wywalczyć awansu do wyścigu finałowego i uplasował się na 6 miejscu w "generalce". W finale najlepszy okazał się Maximilian Maeder (Singapur), srebro zdobył Qibin Huang (Chiny), a brązowy medal wywalczył Riccardo Pianosi (Włochy).

Źródło: formulakite.org

Burmistrz włoskiego Monfalcone wypowiada wojnę islamskim burkom na plażach i kąpielom w ubraniach.

Anna Maria Cisint, burmistrz Monfalcone, miasta w okolicy Gorycji, zapowiedziała wprowadzenie zakazu plażowania i kąpiel w burkach, muzułmańskim stroju kobiecym zasłaniającym całe ciało. Ucoii (Unia Społeczności i Organizacji Islamskich we Włoszech) podejmie batalię prawną przeciw zakazowi, podają w piątek włoskie media, m. in. portal „donnamoderna”.

Cisint napisała list otwarty do wszystkich mieszkańców gminy. Twierdzi w nim, że „nie można tolerować form islamizacji terytorium, które negatywnie wpływają na atrakcyjność plaży i mają reperkusje dla zarządzających usługami”.

Burmistrz odnosi się w szczególności do plaży Marina Julia, „która w ostatnich latach stała się jedną z najpopularniejszych plaż w regionie dla miłośników turystyki rodzinnej i sportów wodnych”. W liście cytowanym w czwartek przez portal „donnamoderna” burmistrz określa jako „niedopuszczalne” „zachowanie muzułmańskich cudzoziemców, którzy zwykle wchodzi do wody w ubraniach”. Praktyka ta, zdaniem Cisint, „wprawia wielu plażowiczów w zakłopotanie”.

„Ci, którzy pochodzą z innych środowisk niż nasze – podkreśla Cisint – mają obowiązek respektowania zasad i zwyczajów, które obowiązują w kontekście lokalnym i włoskim. Nie można zaakceptować form islamizacji naszego terytorium, które rozszerzają praktyki o wątpliwej wartości z punktu widzenia przyzwoitości i higieny, które niszczą ustanowione zasady współżycia społecznego” – napisała burmistrz.

Anna Maria Cisint jest politykiem Ligi Północnej. W ub. roku została wybrana na drugą kadencję, otrzymując ponad 70 proc. głosów. W Monfalcone zamieszkuje już liczba imigrantów, głównie Bengalczyków pracujących w stoczni Fincantieri. Celem listu, wyjaśnia Cisint, jest zażegnanie rozdziewików między „zdecydowaną większością mieszkańców Monfalcone a środowiskiem islamskim”, aby nie tworzyć „miasta w mieście”. Zapowiada ona, że administracja będzie rygorystycznie egzekwować przepisy gminne. Apeluje też do zarządu stoczni Fincantieri, aby zatrudniał różne grupy pracowników, a nie sprowadzał tylko imigrantów.

Ucoii (Związek Wspólnot Islamskich Włoch) zapowiedział walkę prawną w obronie burek na plaży. „Zadaję pytanie pani burmistrz – argumentuje prezes organizacji Yassine Lafram – czy gdyby grupa Finów, blondynów o niebieskich oczach, przybyła w skafandrach do nurkowania i wykapała się na plaży Monfalcone, to czy stanowiłoby to problem z przyzwoitością?”.

W ostatnim czasie została odwołana impreza tylko dla muzułmanek na basenie w Limbiate koło Mediolanu. „Bahja Pool Party” zaplanowane na 8 lipca zostało odwołane po interwencji eurodeputowanej Ligi Północnej Isabelli Tovaglieri, która jest członkiem brukselskiej komisji ds. praw kobiet i równości płci. Podczas imprezy miały być odbierane telefony wszystkim pracownikom basenu i wyłączone kamery monitorujące bezpieczeństwo obiektu. Kobiety miały wchodzić do basenu w burkach.

Źródło: PAP

Miał 2 promile i chciał dopłynąć do Danii.

Policjanci z Krynicy Morskiej w Zatoce Gdańskiej zatrzymali nietrzeźwego 72-letniego sternika, który jachtem żaglowym chciał dopłynąć do Danii. Jednostka, którą sterował znajdowała się 7 kilometrów od granicy z Federacją Rosyjską. Mężczyzna został zatrzymany i przewieziony do policyjnej celi.

„W trakcie kontroli był utrudniony kontakt z 72-letnim sternikiem łodzi żaglowej, ponieważ był pod znacznym wpływem alkoholu. Mężczyzna nie był w stanie powiedzieć, jak się nazywa, oraz stać o własnych siłach. Tłumaczył się, że wypłynął z portu w Gdyni i chciał dopłynąć do Kopenhagi” - relacjonowała rzeczniczka prasowa nowodworskiej policji mł. asp. Karolina Figiel

Wyjaśniła, że do zdarzenia doszło w środę po godz. 16 na wodach Zatoki Gdańskiej. „Straż Graniczna poprosiła o interwencję wobec jachtu żaglowego, który płynie w kierunku Federacji Rosyjskiej i od dłuższego czasu nie zgłasza się na wezwania” - przekazała.

Dyżurny nowodworskiej policji na miejsce skierował patrol wodny z posterunku policji w Krynicy Morskiej, który pływał na wodach Zatoki Gdańskiej. „Funkcjonariusze po kilkunastu minutach dotarli do jachtu żaglowego, który był oddalony od brzegu ponad 10 kilometrów. W momencie, gdy policjanci dopłynęli do łodzi, znajdowała się ona już 7 kilometrów od granicy z Federacją Rosyjską” - podała.

Badanie alkomatem wykazało u mężczyzny blisko 2 promile alkoholu w organizmie. „Policjanci przez 3 godziny asekurowali bezpiecznie 72-latkę wraz z łodzią do Portu Nowy Świat” - przekazała policjantka.

Sternik został zatrzymany i przewieziony do policyjnej celi. Po wytrzeźwieniu usłyszy zarzuty. Za popełnione przestępstwo grozi mu do 2 lat pozbawienia wolności.(PAP)

Źródło: PAP

Metal, który sam się naprawia.

Bez wątplenia w świecie nauki są rzeczy, które łatwiej bądź trudniej jest sobie wyobrazić. Wygląda na to, że metal będący w stanie samodzielnie się naprawiać należy do tej drugiej kategorii.

Hollywoodzkie produkcje przyzwyczyły nas już do wizji istnienia autoregenerujących się materiałów. Takowe stanowiły obiekt zainteresowania naukowców od lat, jednak wiele projektów zatrzymywało się na wczesnych etapach rozwoju. W tym przypadku mówimy o czymś, co dla inżynierów stanowi kompletną nowość: metal testowany przez przedstawicieli Sandia National Laboratories i Texas A&M University jest w stanie samodzielnie się naprawiać.

Nie trzeba chyba nikogo przekonywać, jak wiele potencjalnych zastosowań mógłby mieć taki materiał. W czasie prowadzonych eksperymentów, o czym autorzy piszą na łamach Nature, udało im się sprawdzić odporność testowanego metalu. Skorzystali w tym celu z techniki opartej na transmisyjnym mikroskopie elektronowym. Za jego sprawą możliwe było rozciąganie metalu z częstotliwością 200 razy na sekundę.

Później przyszła pora na obserwowanie zmian, jakie zaszły na skutek rozciągania oraz śledzenie procesów prowadzących do regeneracji uszkodzonego materiału. Naukowcy obserwowali je rzecz jasna w bardzo małych

skalach. Mówimy o fragmencie mającym 40 nanometrów grubości, który został zawieszony w próżni. Owe mikrouszkodzenia powstają na skutek tzw. zmęczenia materiału. Do ich powstawania dochodzi, gdy występują powtarzające się naprężenia i ruchy. To właśnie one prowadzą do pojawiania się bardzo niewielkich pęknięć, które osłabiają strukturę całego materiału.

Jak wykazały badania, wystarczyło mniej więcej 40 minut, by nowo powstałe uszkodzenie zaczęło podlegać regeneracji. Jak na razie autorzy badań nie są w stanie wyjaśnić, dlaczego zachodzi opisany proces. Nie wymieniają też konkretnych zastosowań takiego rozwiązania, choć tych będzie zapewne cała masa. W końcu niemal na każdym kroku mamy do czynienia z obiektami, które uległy uszkodzeniu i wymagają kosztownej bądź czasochłonnej naprawy. Z nowym materiałem mogłoby się to zmienić, bez względu na to, czy mówimy o mieszczącym się w kieszeni telefonie czy też moście utrzymującym setki ton obciążenia.

Metal obserwowany przez naukowców wykazywał oznaki samonaprawiania się już po około 40 minutach. Jednym z najbardziej pozytywnych aspektów przeprowadzonych badań było to, że proces regeneracji zachodził w temperaturze pokojowej. Wydawałoby się, że potrzebne będą znacznie wyższe wartości, choć trzeba podkreślić, iż eksperyment odbywał się w próżni. Kolejny etap analiz powinien wykazać, czy takie same rezultaty wystąpią w metalach znajdujących się w bardziej "życiowym" środowisku.

Czytaj też: Potężne działo Amerykanów zmiażdżyłoby wroga. Jeden raz już je użyli

Na obecną chwilę wydaje się, że kluczem do sukcesu jest tzw. zimne spawanie. Może do niego dochodzić nawet w temperaturach pokojowych, w sytuacji, gdy metalowe powierzchnie zbliżają się do siebie na tyle, by ich atomy mogły się ze sobą łączyć. Najwyraźniej w warunkach próżni, gdzie brakuje "zanieczyszczeń" w postaci powietrza bądź innych elementów, takie łączenie może zachodzić szybciej i skuteczniej.

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

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

Ponadto:

- 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 24 lipca - kalendarium.

24 lipca jest 205 dniem w kalendarzu gregoriańskim. Do końca roku pozostaje 160 dni.

Dzisiaj imieniny świętują:

Augustyn, Gleb, Kinga, Krystyna, Krzesimir, Kunegunda, Olga, Segolena, Wiktor, Wojciecha i Zyglinde.

OMK życzy solenizantom wszystkiego najlepszego ☺

Dzisiaj obchodzimy w Polsce Święto Policji.

Wydarzyło się sporo rzeczy na przełomie lat, między innymi:

1400 – W salach dzisiejszego Muzeum Uniwersytetu Jagiellońskiego w Collegium Maius odbyły się pierwsze wykłady akademickie.

1466 – Wojna trzynastoletnia: oddziały polskie i gdańskie zdobyły po oblężeniu Starogard.

1478 – Wojna o sukcesję głogowską: stoczono bitwę pod Leśniowem Wielkim.

1520 – Król Zygmunt I Stary wydał edykt toruński wymierzony w innowierców.

1655 – Potop szwedzki: rozpoczęła się bitwa pod Ujściem.

1716 – III wojna północna: konfederaci tarnogrodzcy zdobyli Poznań.

1792:

- Król Stanisław II August złożył na ręce posła rosyjskiego Jakowa Bułhakowa żądany przez Katarzynę II akces do konfederacji targowickiej.
- Wojna polsko-rosyjska: zwycięstwo wojsk litewskich w bitwie pod Krzemieniem.

1794:

- Pożar strawił niemal doszczętnie zabudowę Żuromina.

- Wojska carskie dokonały pogromu Żydów na Zarzeczcu.

1815 – Założono Towarzystwo Naukowe Krakowskie.

1831 – Powstanie listopadowe: Pułk Jazdy Poznańskiej pułkownika Augustyna Brzeżańskiego zajął Zdzięcioł.

1863 – Powstanie styczniowe: nierozstrzygnięta bitwa pod Kaniwołą.

1919 – Sejm Ustawodawczy uchwalił ustawę o organizacji Policji Państwowej i o bezpieczeństwie państwa.

1920 – Wincenty Witos objął po raz pierwszy stanowisko premiera, stając na czele utworzonego w czasie inwazji bolszewickiej Rządu Obrony Narodowej.

1942 – Niemcy zlikwidowali getto żydowskie w Sędziszowie Małopolskim.

1944:

- Partyzanci polscy wyzwolili spod okupacji niemieckiej teren zwany Republiką Pińczowską.
- W Lesie Grabińskim koło Iwonicza-Zdroju Ukraińcy z batalionu SS Galizien rozstrzelali 72 Polaków.

1949 – W Raszynie uruchomiono odbudowaną po wojnie radiostację Polskiego Radia z nadajnikiem o mocy 200 kW.

1959 – W Lublinie rozpoczęto seryjną produkcję samochodu dostawczego FSC Żuk.

1973 – Położono kamień węgielny pod budowę pierwszego budynku gdańskiego osiedla Zaspą.

1978 – Premiera filmu Wodzirej w reżyserii Feliksa Falka.

1993 – oblatano prototyp samolotu PZL M28.

1998 – Sejm RP uchwalił ustawę o wprowadzeniu zasadniczego trójstopniowego podziału terytorialnego państwa, przywracającą od 1 stycznia 1999 roku powiaty i zakładającą podział kraju na 16 województw.

2003 – Rodzina porwanego Krzysztofa Olewnika przekazała żądane 300 tys. euro okupu za jego niedoszłe do skutku uwolnienie.

Kursy walut (kursy średnie NBP)

Nazwa waluty	Kod waluty	Kurs kupna	Kurs sprzedaży
dolar amerykański	1 USD	3,9737	4,0539
dolar australijski	1 AUD	2,6744	2,7284
dolar kanadyjski	1 CAD	3,0056	3,0664
euro	1 EUR	4,4179	4,5071
forint (Węgry)	100 HUF	1,1639	1,1875
frank szwajcarski	1 CHF	4,5912	4,6840
funt szterling	1 GBP	5,1038	5,2070
jen (Japonia)	100 JPY	2,8061	2,8627
korona czeska	1 CZK	0,1838	0,1876
korona duńska	1 DKK	0,5929	0,6049
korona norweska	1 NOK	0,3938	0,4018
korona szwedzka	1 SEK	0,3819	0,3897
SDR (MFW)	1 XDR	5,3307	5,4383

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



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

Rozrywka

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

Wszystkie komórki są puste, nie należy wypełniać. Liczby w komórkach są liczbami jedno- lub dwucyfrowymi. Liczby w komórkach są liczbami jedno- lub dwucyfrowymi. Liczby w komórkach są liczbami jedno- lub dwucyfrowymi. Liczby w komórkach są liczbami jedno- lub dwucyfrowymi.

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

H U M O R

Gość hotelowy schodzi do recepcji i mówi:

- Zasłałem łóżko.

- W porządku - odpowiada recepcjonistka.

A gość:

- Nie bałdzo.