

Ankieta w sprawie zabezpieczenia społecznego marynarzy.

Obecnie polscy marynarze, zatrudnieni przez zagranicznych armatorów i pracujący na statkach pod banderą inną niż polska, mogą przystąpić do dobrowolnego ubezpieczenia emerytalnego i rentowego. Jeśli marynarz zgłosi się do w/w dobrowolnego ubezpieczenia to musi płacić/odprowadzać składkę na ubezpieczenie emerytalne i rentowe według zadeklarowanej kwoty, nie niższej niż kwota minimalnego wynagrodzenia. Strona związkowa wnioskuje do strony rządowej o uregulowania kwestii zabezpieczenia społecznego polskich marynarzy zgodnie z wymaganiami Konwencji o pracy na morzu – MLC, 2006. Konwencja ustala, że marynarze podlegający krajowemu ustawodawstwu dotyczącemu zabezpieczenia społecznego są uprawnieni do korzystania z ochrony dot. zabezpieczenia społecznego nie mniej korzystnego niż to, z którego korzystają pracownicy lądowi. W związku z powyższym celem niniejszej ankiety jest poznanie opinii marynarzy należących między innymi do OMK.

Prosimy o czynny udział i o wypełnienie ankiety.

Ankieta jest dostępna na stronie:

<https://www.omk.org.pl/article/1053>

Wypełnioną ankietę prosimy zeskanować i wysłać na adres: biuro@nms.org.pl do dnia 27/11/2022 r.

Źródło: www.omk.org.pl

Skolwin. Dolina turbinowa.

Na szczecińskim Skolwinie powstanie fabryka elementów do turbin wiatrowych duńskiej firmy Vestas. To kolejne 600-700 miejsc pracy. Zakład wybudowany będzie na terenach należących do miasta.

Fabryka ma rozpocząć produkcję za dwa lata.

- To Vestas, czyli spółka budująca turbiny, myślę, że jedna z najbardziej znanych na świecie. Vestas został właścicielem tych terenów, chce budować fabrykę i my cieszymy się bardzo - przyznał wiceminister infrastruktury, Marek Gróbarczyk.

Vestas to firma, która ma dostarczyć turbiny dla morskiej elektrowni wiatrowej budowanej przez PKN Orlen. Potrzeba 76 turbin o mocy 15 MW.

- Po stronie polskiej na Bałtyku ma być zrealizowanych blisko 20 gigawatów, to jest duży potencjał, idealna i trafiona inwestycja, tu jest rynek, który natychmiast wchłonie te turbiny - dodaje Gróbarczyk.

Zakład ma powstać niedaleko fabryki Teleyard, w dawnej specjalnej strefie ekonomicznej. Miasto nie potwierdza ani nie zaprzecza że tam właśnie zlokalizowany będzie nowy zakład.

Źródło: Radio Szczecin

Zidentyfikowano ciało wyłowione w porcie w Gdyni. To pomocnik kucharza, który wyskoczył w porcie.

Prokuratura ustaliła tożsamość topielca, którego wyłowiono 5 października w pobliżu Skweru Kościuszki w Gdyni. To 45-letni pomocnik kucharza, który w ubiegłym miesiącu wyskoczył z pokładu promu Stena Line. Potwierdziły to badania DNA – poinformował Mariusz Duszyński z Prokuratury Okręgowej w Gdańsku.

Nieoficjalnie wiadomo, że feralnego dnia mężczyzna przyszedł odwiedzić swoich kolegów. Nagle zorientował się, że prom odbił już od nabrzeża. Próbował wydostać się z jednostki z niższych pokładów. Gdy nie udało mu się to, wyskoczył z pokładu samochodowego.

Po wyłowieniu ciała śledczy podejrzewali, że może to być 45-latek, jednak jego rodzina nie rozpoznała go. Dlatego właśnie zlecono badania DNA. Gdyńska prokuratura cały czas prowadzi śledztwo w sprawie nieumyślnego spowodowania śmierci mężczyzny.

Źródło: Radio Gdańsk.pl

Bio LNG nową ścieżką do dekarbonizacji żeglugi.

Na około 110 tys. statków handlowych w połowie 2022 r. w eksploatacji było ponad 300 statków z silnikami zasilanymi gazem i systemami LNG. Rynek zbiornikowców LNG wzrósł w ciągu 20 lat do 600 statków. Większość z nich również wykorzystuje gaz do napędu głównego. Ponad 400 statków z silnikami głównymi zasilanymi gazem znajduje się w portfelach zamówień, głównie stoczni Republiki Korei i ChRL.

Od 2010 r. liczba statków zasilanych gazem z instalacji LNG stale rosła o 20-40% rocznie, a w 2021 r. 30% statków wprowadzanych do światowej floty handlowej może być zasilanych gazem – podaje portal SeaLNG.org.

- Branża transportu morskiego jest zainteresowana zmniejszeniem swojej zależności od ropy naftowej, ponieważ dąży do spełnienia celów redukcji emisji CO₂ wyznaczonych przez Międzynarodową Organizację Morską ONZ. Obejmują one zmniejszenie emisji dwutlenku węgla w transporcie morskim o 40% w stosunku do poziomu z 2008 r. do 2030 r. oraz zmniejszenie całkowitej emisji gazów cieplarnianych (GHG) o 50% do 2050 r. LNG, metanol i biopaliwo należą do najpopularniejszych opcji paliw alternatywnych deklarowali przedstawiciele branży – informował Reuters w relacji z Singapore International Bunkering Conference and Exhibition (SIBCON) 2022.

Bio-LNG z Singapuru

Dlatego niezwykle ważne są badania prowadzące do znalezienia dobrego paliwa okrętowego o niskiej emisji metanu i innych substancji szkodliwych, które będzie można powszechnie zastosować. Nowe badanie przeprowadzone na zlecenie SEA-LNG zawiera sugestię, że skroplony bio-LNG może w znacznym stopniu przyczynić się do dekarbonizacji obszarów morskich.

Badanie przeprowadziło Centrum Doskonałości ds. Energii Morskiej i Zrównoważonego Rozwoju (MESD CoE) na Uniwersytecie Technologicznym Nanyang w Singapurze (NTU Singapore).

Zbadano kwestie dotyczące dostępności paliw, kosztów, emisji w cyklu życia i logistyki, zapewniając przegląd możliwości zastosowania bio-LNG jako paliwo okrętowe.

Badano również możliwość przemysłowej produkcji systemów LNG i bio-LNG jako realnej drogi dla przemysłu żeglugowego do osiągnięcia celów redukcji emisji gazów cieplarnianych w zrównoważony sposób.

Mieszanie gazu

Naukowcy podkreślają, że bio-LNG można mieszać z gazem kopalnym w stosunkowo niewielkich ilościach, co pozwala osiągnąć zalecenia Międzynarodowej Organizacji Morskiej na 2030 r. Zapowiadają, że udział biopaliw w mieszance można zwiększyć, aby osiągnąć cele na 2050 r.

Ustalenia prowadzone w warunkach laboratoryjnych i analizy rynku pozwoliły na wniosek, że czysty bio-LNG może pokryć do 3% całkowitego zapotrzebowania na energię dla paliw żeglugowych w 2030 r. i 13% w 2050 r. Natomiast jeśli zostanie uznany za paliwo typu drop-in zmieszane z gazem kopalnym LNG, bio-LNG może pokryć odpowiednio do 16% i 63% całkowitego zapotrzebowania na energię odpowiednio w latach 2030 i 2050. Taki wynik osiągnie się jednak przy założeniu, że mieszance będzie 20% biopaliwa.

Naukowcy sugerują, że w dłuższej perspektywie armatorzy, którzy zainwestowali w zasilanie statków gazem i instalacje LNG, będą mogli przejść na odnawialny syntetyczny LNG (e-LNG).

Ekonomia biom etanu

Odnosząc się do ekonomicznych aspektów wprowadzania tych innowacji naukowcy twierdzą, że średni koszt dostarczanego bio-LNG spadnie o 30% do 2050 r. Jako główną podstawę takiego wniosku zakładają, że koszty produkcji biometanu w dużych zakładach fermentacji beztlenowej będą niższe niż tradycyjnego LNG.

- To sprawia, że bio-LNG jest jednym z najtańszych zrównoważonych alternatywnych paliw żeglugowych w porównaniu z biometanolem i elektropaliwami, w tym e-amoniakiem i e-metanolem – podkreślają naukowcy MESD CoE.

Ponadto w raporcie podkreślono, że wykorzystanie bio-LNG w żegludze będzie związane z powszechnym stosowaniem biometanu w innych sektorach. Będzie to wymagało krajowych i międzynarodowych standardów włączania biometanu do sieci gazowych, a także powszechnie akceptowanego systemu świadectw pochodzenia w celu efektywnego handlu biometanem w postaci gazowej i skroplonej oraz minimalizacji kosztów transportu.

- Dekarbonizacja żeglugi będzie wymagała stosowania wielu paliw o niskiej i zerowej emisji dwutlenku węgla.

Każde paliwo ma swoją indywidualną, ale podobną drogę do zera netto [emisji – MG]. - podkreśla Peter Keller, dyrektor SEA-LNG.

Nieznane drogi dekarbonizacji

- Przy ocenie opcji dekarbonizacji dla sektora morskiego ważne jest, aby każda ścieżka została odpowiednio oceniona, a nie tylko miejsce docelowe. Bardzo ważne jest, aby podejmowanie decyzji opierało się na dokładnych informacjach, które oceniają każdą alternatywną ścieżkę paliwową na podobnej i pełnej podstawie cyklu życia (Well-to-Wake) – wyjaśnia Keller.

Keller zauważa słusznie znaną w biznesie zasadę, że „opłacalność ścieżki LNG zależy od ilości bio-LNG i e-LNG, które stają się dostępne dla branży żeglugowej oraz od kosztów tych paliw w porównaniu z innymi paliwami o zerowej lub niskiej emisji dwutlenku węgla”.

- Najnowsze badanie przeprowadzone przez Centrum Doskonałości ds. Energii Morskiej i Zrównoważonego Rozwoju na Uniwersytecie Technologicznym Nanyang w Singapurze potwierdza, że bio-LNG jest rozwiązaniem [ekonomicznie uzasadnionym – MG] dla dekarbonizacji sektora żeglugowego dzięki dojrzałym i komercyjnie dostępnym technologiom produkcji i wykorzystania paliwa na statku, oraz istniejącej infrastrukturze dostaw oraz konkurencyjnym kosztom [produkcji – MG] w porównaniu z innymi zrównoważonymi biopaliwami i elektropaliwami – uważa dyrektor SEA-LNG.

Nie trzeba zmieniać silników

- Nasze badania wskazują, że bio-LNG, wytwarzany ze zrównoważonych zasobów biomasy, może zaspokoić znaczną część przyszłego zapotrzebowania żeglugi na energię. Wyniki badań wskazują, że bio-LNG jest jednym z najtańszych zrównoważonych biopaliw i może potencjalnie zaoferować znaczną przewagę kosztową nad elektropaliwami do 2050 r. – twierdzi profesor Jasmine Lam, dyrektorka centrum MESD CoE, NTU Singapore.

- Bio-LNG może zapewnić do 80% redukcji emisji gazów cieplarnianych w porównaniu do oleju napędowego ze statków, jeśli zminimalizowane zostaną wycieki metanu w procesie produkcyjnym i wyciek metanu na statku – stawia warunki Bruno Piga, konsultant ds. badań MESD CoE, NTU Singapore.

Pewnym ułatwieniem jest fakt, że bio-LNG może być stosowany jako paliwo drop-in w istniejących silnikach napędzanych LNG, a także może być transportowany, magazynowany i bunkrowany w portach z wykorzystaniem istniejącej infrastruktury LNG. To znacznie obniża koszty logistyczne w porównaniu z innymi paliwami alternatywnymi.

Jak widać z powyższych rozważań, naukowcy stawiają wiele pytań dotyczących rentowności przedsięwzięcia, technicznych możliwości użycia nowego paliwa i emisji metanu oraz całkowitego śladu węglowego emitowanego na drodze od produkcji do wykorzystania systemów w czasie eksploatacji i recyklingu. A więc podobny problem z jakim spotykamy się w przypadku użycia baterii i wodoru razem z ogniwami. Do tego dochodzi problem ceny paliw tradycyjnych i wykorzystania ich do napędu statków.

Statki na gaz coraz popularniejsze

Kilka firm, w tym firma żeglugowa Mitsui OSK i firmy wydobywcze Rio Tinto i BHP zamierzają wprowadzić więcej jednostek zasilanych gazem, co ma zmniejszyć niektóre emisje podczas podróży.

- Rio Tinto doda do swojego portfela dziewięć statków Newcastlemax napędzanych LNG, a pierwsza dostawa spodziewana jest w pierwszej połowie przyszłego roku. Firma uruchomiła również roczny program testowania biopaliw w celu zmniejszenia emisji z działalności o 40% do 2025 roku - powiedziała Reutersowi Laure Baratgin, dyrektor ds. operacji handlowych Rio Tinto.

Z kolei AP Moller-Maersk, globalny operator kontenerowy, koncentruje się na wykorzystaniu metanolu. Koncern ogłosił w środę, że zamówił sześć kolejnych statków napędzanych metanolem, co zwiększy ich liczbę takich do 19 w 2025 r.

- Podejście Maerska polega na „natychmiastowym przejściu na greenfield”, powiedział Reutersowi Berit Hinnemann, szef rozwoju dekarbonizacji biznesu w Maersk, dodając, że firma nie wprowadzi LNG jako części swojego miksu paliwowego.

- Postrzegamy zielony metanol jako rozwiązanie dojrzałe technologicznie, produkcję paliwa można zwiększyć, dlatego postrzegamy go jako opcję paliwową, która ma znaczący wpływ już w tej dekadzie – uzasadnia Hinnemann strategię Maersk Line wyjaśniając, że „Popyt [na metanol] tak naprawdę nie istniał i staraliśmy się rozpędzić rynek poprzez nasze zamówienia na statki i wygenerować popyt na rynku transportu morskiego.

A może amoniak?

Coraz więcej firm przeprowadza również testy mieszania biopaliw z marinolem, oszczędzając żegludowcom konieczność dokonywania poważnych zmian w obecnych napędach.

- Francuska firma TotalEnergies od przyszłego roku będzie oferować biopaliwa jako paliwo bunkrowe dla swoich klientów w Singapurze, podczas gdy Cargill Inc zamierza zwiększyć zużycie biopaliw w testach bunkrowych w przyszłym roku – informują Jeslyn Lerh, Editing by Florence Tan oraz Ana Nicolaci da Costa z Reutersa.

Wciąż dyskutuje się możliwość wykorzystania do napędu amoniaku. Fergus Eley, szef sektora morskiego BHP, powiedział Reuterowi, że pierwszy statek napędzany amoniakiem mógłby zostać zbudowany w 2026 lub 2027 roku, dodając, że ma nadzieję, że do tego czasu jakiś producent rozpocznie produkcję pilotażową. Od kilku lat producent nawozów Yara zapowiada, że amoniak jest paliwem przyszłości.

LNG – dziś za drogi, jutro droższy?

Według ostatnich danych Ship & Bunker, ceny spotowe bunkra LNG w Rotterdamie przewyższyły koszt niskosiarkowego oleju opałowego (LSFO). Znaczny wzrost cen LNG w ciągu ostatnich kilku miesięcy, który niektórzy analitycy uważają za tymczasowy jest niepokojący dla przewoźników oceanicznych już eksploatujących lub zamawiających statki napędzane gazem.

Dane z Rotterdamu informowały, że olej opałowy o bardzo niskiej zawartości siarki (VLSFO osiągał 518 USD za tonę, w porównaniu z ekwiwalentem LNG wycenianym na 846 USD za tonę w tym samym miejscu bunkrowania. LNG ma niższą wartość opałową niż olej opałowy, dlatego ceny nie są oparte na masie, ale na ilości gazu potrzebnej do dostarczenia tej samej ilości energii, a następnie przeliczane w celu porównania z cenami ropy. Koszt gazu ziemnego wzrósł w ostatnich tygodniach z powodu ograniczonej podaży w Azji, a ceny bunkra LNG w Rotterdamie spadły.

Trudno prognozować ceny bunkrowania statków napędzanych gazem, metanolem czy tradycyjnymi paliwami na dłuższy okres. Dziś wiadomo, że ceny będą te wahały się nie tylko pod wpływem rosnącego popytu ale również warunków wywołanych czynnikami pozarynkowymi.

Pamiętać należy również, że wzrost cen energii wpływa na koszty produkcji biopaliw, metanolu, amoniaku i wodoru. Należy więc ostrożnie wnioskować dalszy rozwój dekarbonizacji opartej na paliwach alternatywnych. Bowiem może okazać się, że koszty w jednym z elementów łańcucha produkcji, dostaw lub eksploatacji mogą okazać się ni do przyjęcia przez uczestników procesu dekarbonizacji.

Źródło: gospodarka.morska.pl

Kontenerowiec płonący na Morzu Czerwonym najprawdopodobniej zatonął.

TSS Pearl, kontenerowiec, który stanął w ogniu 5 października podczas rejsu przez Morze Czerwone, prawdopodobnie zatonął.

TSS Pearl to 191-metrowy kontenerowiec pływający pod banderą Panamy. Opuszczony przez załogę statek płonął od kilku dni na wodach Morza Czerwonego. Najnowsze doniesienia firmy konsultingowej WK Webster wskazują, że finalnie zatonął na głębszej części akwenu, aczkolwiek informacje te nie zostały jeszcze oficjalnie potwierdzone.

Załoga TSS Pearl zgłosiła pożar 5 października. Na jednostce o pojemności 1850 TEU i 27 155 DWT ogień wybuchł w stosie kontenerów ulokowanych przed blokiem mieszkalnym. Załozdże nie udało się opanować ognia i zgodnie z zaleceniem straży granicznej Arabii Saudyjskiej 25 osób znajdujących się na pokładzie ewakuowało się. Według dostępnych informacji nikomu nic się nie stało. Japońskie linie NYK potwierdziły, że kilku członków załogi TSS Pearl zostało nocą 6 października podjętych na pokład przez ich samochodowiec Orion Leader. W akcji ratunkowej brały udział także inne jednostki handlowe. Wszyscy członkowie załogi ogarniętego pożarem statku zostali przewiezieni do portu Jizan w Arabii Saudyjskiej.

W czasie ewakuacji załogi TSS Pearl znajdował się około 123 mil morskich na północny zachód od Jizan. Po opuszczeniu statku przez załogę, jego armator wezwał ekipy ratownicze, nie wiadomo jednak, czy udało im się dotrzeć do kontenerowca przed jego zatonięciem, a jeśli tak, to czy udało im się ugasić pożar. Firma konsultingowa WK Webster w jednej z ostatnich aktualizacji przesłanych klientom poinformowała jednak, że TSS

Pearl zatonął około 300 kilometrów na południowy wschód od portu Sudan. Jednocześnie ostrzegła o kontenerach, które mogą się unosić na powierzchni wody i stanowić zagrożenie dla statków.

Doniesienia te nie zostały oficjalnie potwierdzone przez armatora TSS Pearl.

Źródło: gospodarkamorska.pl

Polscy studenci z szansą poznania wielkich technologii.

Już niebawem rusza dziewiąta edycja światowego programu edukacyjnego Huawei Seeds For The Future, który jest skierowany do polskich studentów. Patronat medialny nad warsztatami z nowych technologii objął serwis Focus.pl.

Czym jest chmura obliczeniowa? Czy trzeba się bać 5G? Sztuczna inteligencja zagrazi światu? Jak będzie wyglądać Meta Świat? Odpowiedzi na te i wiele innych pytań poznają uczestnicy warsztatów edukacyjnych z nowych technologii Huawei Seeds For The Future.

Jest to flagowy program firmy Huawei, którego celem jest wsparcie i edukacja pokolenia młodych dorosłych w sektorze ICT. Warsztaty będą odbywać się w dniach 21-28 listopada 2022 roku. Będzie to już ich dziewiąta edycja. Wykłady będą prowadzone online przez najsłynniejszych ekspertów z dziedziny high-tech.

Poza możliwością posłuchania wykładów będą również warsztaty praktyczne udoskonalające umiejętności pracy w grupie, zdolności liderские oraz ćwiczące kompetencje interpersonalne. Ciekawym dodatkiem, który na pewno zachwyci fanów Dalekiego Wschodu, będzie możliwość wzięcia udziału w wirtualnym spacerze po Zakazanym Mieście w Pekinie.

Warto dodać, że warsztaty rozpoczną się w formie stacjonarnej. Na imprezę otwierającą organizator zaprasza 21 listopada 2022 roku do Warszawy.

Czy warto w ogóle wziąć udział w Huawei Seeds For The Future?

Sara Kamrowska, finalistka poprzedniej edycji, uważa, że z całą pewnością tak:

Seeds For The Future wnosi naprawdę dużo. To 8 dni faktycznego treningu poznawania nowych technologii, zagadnień, kooperacji z innymi uczestnikami i networkingu. Dał mi inne spojrzenie na zastosowanie wielu znanych rozwiązań, np. sztucznej inteligencji. Wcześniej, nie pomyślałabym, że można ją wykorzystać np. do ochrony lasów deszczowych. Ten program wybija się na tle innych, ponieważ pozwala przekonać się, co tak właściwie ma nam do zaoferowania branża.

Na najbardziej aktywnych finalistów tego edycji czeka także wyjazd na Huawei Talent Summit, czyli wielką, europejską konferencją podsumowującą projekty Huawei'a skierowane na rozwój młodych talentów.

Huawei Seeds For The Future jest przeznaczony dla polskich studentów I i II stopnia oraz studiów jednolitych. Warunkiem koniecznym jest posiadanie średniej ocen minimum 4.0 oraz figurowanie w rankingu 30 proc. najlepszych studentów na wydziale.

Aby aplikować do programu, wystarczy wypełnić ankietę rekrutacyjną na stronę www.seedsforthefuture.pl. Termin przyjmowania zgłoszeń upływa już 21 października!

Źródło:Focus.pl

Lech wygrywa na zakończenie kolejki.

Lech Poznań pokonał Górnik Zabrze w zamykającym meczu 13. kolejki PKO BP Ekstraklasa. Bohaterem mistrza Polski został Mikael Ishak, który błysnął dubletem strzeleckim.

Kolejny komplet punktów łąduje na konto obecnego mistrza Polski. Lech Poznań pokonał Górnika Zabrze 2:1 w ostatnim spotkaniu 13. serii gier Ekstraklasa. *Kolejorz* miał przewagę w całym spotkaniu, jednak musiał się nieco namęczyć, aby wygrać z Górnikiem na jego stadionie.

Spotkanie rozpoczęło się znakomicie dla Lecha, który już od 4. minuty objął prowadzenie. Szwed skutecznie przymierzył zza linii pola karnego i precyzyjnym strzałem posłał piłkę wprost do siatki bramki Górnika. Wcześniej Lech skonstruował świetną akcję i kapitan zespół idealnie ją wykończył.

Prowadzenie nie trwało długo. W 10. minucie spotkania sędzia przyznał rzut karny Górnikowi i sama decyzja spotka się z dużym echem, bowiem faul na Podolskim był z kategorii tych "miękkich". Do piłki ustawionej 11 metrów od bramki podszedł **Szymon Włodarczyk** i młody piłkarz Górnika trafił do siatki.

Pierwsza połowa dobiegła już bez większych emocji, za to po przerwie Górnik podkręcił obroty. Kilka minut po wznowieniu gry świetny strzał oddał **Podolski**, jednak piłka nieznacznie minęła się z bramką.

W 66. minucie sędzia podyktował rzut karny dla Lecha i w tym wypadku również będzie nieco kontrowersyjny, ponieważ kontakt obrońców Górnika z **Antonio Milicem** był nieznaczny. Sędziowie zdecydowali się jednak na jedenastkę i **Mikael Ishak** nie zwykł marnować takich sytuacji, pewnie trafiając do siatki przeciwnika.

W końcówce spotkania Górnik znów ruszył z atakiem, jednak świetne interwencje notował Filip Bednarek.

Lech wyprzedził w tabeli Cracovię i awansował na 7. miejsce w klasyfikacji ligowej. Górnik Zabrze balansuje na krawędzi i ma raptem punkt przewagi nad strefą spadkową.

TABELA				
13 kolejka				
	Z	R	P	Z/S
1. Raków Częstochowa	9	2	2	23:9
2. Wisła Płock	7	3	3	25:14
3. Legia Warszawa	7	2	3	16:15
4. Widzew Łódź	7	2	4	19:11
5. Piast Gliwice	6	4	3	23:17
6. Śląk Wrocław	7	1	5	20:16
7. Lech Poznań	6	3	3	14:10
8. Cracovia	5	5	4	15:11
9. Jagiellonia Białystok	4	5	4	20:16
10. Warta Poznań	5	2	6	12:13
11. Radomiak	5	2	6	13:16
12. Zaglebie Lubin	4	5	4	12:17
13. Śląk Wrocław	4	4	5	13:18
14. Górnik Zabrze	3	4	5	18:22
15. Piast Gliwice	3	3	7	13:16
16. Korona Kielce	3	3	7	14:20
17. Lechia Gdańsk	2	2	8	10:24
18. Miedź Legnica	1	2	8	12:22

Źródło: pilkanozna.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 jakich 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/>

Wybory do władz OMK. Drugi etap wyborów. Głosowanie na Delegatów na kadencję 2023-2028

Przypominamy.

Zakończyliśmy I. etap wyborów. **Zgłoszonych zostało 28 kandydatów na Delegatów OMK** . Lista wszystkich kandydatów została opublikowana na naszej stronie internetowej oraz jest do wglądu w biurze OMK.

Zgodnie z kalendarzem wyborczym do 12/10/2022 r. zostanie wysłana korespondencja listowna do wszystkich marynarzy należących do OMK zawierająca informację oraz KARTĘ DO GŁOSOWANIA, na której znajdować się będzie lista 28. Kandydatów na Delegatów wraz z autoprezentacją i zdjęciem. Wysłana również została korespondencja na adresy e-mail w deklaracji, prosimy o zastosowanie się do przekazanej treści informacji.

Każdy marynarz z OMK NSZZ Solidarność powinien oddać swoje głosy na wybranych kandydatów na załączonej karcie do głosowania wg instrukcji , czyli przez zaznaczenie maksymalnie 24. kandydatów, których wskażemy. Wybrani Delegaci, którzy otrzymają największą liczbę głosów, na Walnym Zebraniu Delegatów będą decydować o wyborze przyszłych władz OMK oraz nakreślą przyszły kierunek działania naszej Organizacji.

Ponieważ przeprowadzenie procesu wyborczego w naszej Organizacji jest bardzo skomplikowane z uwagi na specyfikę pracy ludzi morza (połowa roku poza krajem) i konieczność uzyskania co najmniej połowy głosów ważnych , prosimy w chwili otrzymania listu o pilne odesłanie załączonej karty do głosowania z zaznaczoną możliwie jak największą ilością delegatów i czynne uczestniczenie w wyborach. Jeżeli nie uzyskamy wystarczającej frekwencji wyborczej w postaci odesłanych kart do głosowania, będziemy musieli powtórzyć wybory, co pociąga za sobą znaczne koszty finansowe.

Przypominamy wszystkim Kalendarz wyborczy na kadencję 2023 – 2028. Część tekstu, która została skreślona jest już za nami.

Kalendarz wyborczy na Kadencję 2023-2028

~~19.09.2022~~ otwarcie listy kandydatów na delegatów i rozesłanie do wszystkich osób zrzeszonych w OMK, informacji o wyborach do władz OMK NSZZ Solidarność na kadencję 2023-2028 wraz z informacją wyborczą w tym prośbę o zgłaszanie kandydatów na delegatów. Dodatkowo przewidziana jest informacja dotycząca wyborów na stronie internetowej OMK oraz wysyłka e-mail i sms.

~~03.10.2022~~ zamknięcie listy kandydatów na delegatów.

Prezentacja kandydatów na delegatów i kampania wyborcza — w związku z faktem, iż wybory na delegatów na WZD OMK NSZZ Solidarność odbywają się za pośrednictwem „urny wyborczej” każdy kandydat będzie miał możliwość autoprezentacji oraz przedstawieniem informacji o swojej osobie, która będzie zawarta na karcie do głosowania oraz na stronie internetowej OMK. Autoprezentacja ograniczona jest do 700 znaków.

~~05.10.2022~~ przedstawienie listy kandydatów na delegatów w siedzibie OMK oraz opublikowanie jej na stronie internetowej OMK.

~~do 12.10.2022~~ — rozesłanie do wszystkich członków OMK listów zawierających listę kandydatów na delegatów wraz z informacjami wyborczymi dla tego etapu wyborów.

Od 13.10.2022 do 02.01.2023 – wybory delegatów OMK NSZZ Solidarność.

Pomiędzy 03.01.2023 i 30.03.2023 – zebranie sprawozdawczo - wyborcze delegatów OMK NSZZ Solidarność oraz wybory do władz OMK NSZZ Solidarność (Przewodniczący, Komisja OMK, Komisja Rewizyjna) oraz delegatów na WZD Regionu Pomorza Zachodniego NSZZ Solidarność oraz WZD Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ Solidarność. W przypadku braku kworum zostanie zastosowana metoda wyborów „z urną”

Źródło: omk.org.pl

Wydarzyło się 17 października - kalendarium.

17 października jest 290 dniem w kalendarzu gregoriańskim. Do końca roku pozostaje 75 dni. Dzisiaj imieniny świętują:

Augustyna, Florentyn, Heron, Ignacy, Laurentyna, Lucyna, Małgorzata, Mamelta, Marian, Niceta, Rudolf, Rudolfa, Rudolfina, Seweryna, Sulisława, Wiktor i Zuzanna.

Dzisiaj obchodzony jest Międzynarodowy Dzień Walki z Ubóstwem.

Wydarzyło się sporo rzeczy na przełomie lat, między innymi:

1600 r. – II wojna polsko-szwedzka: wojska szwedzkie zdobyły Parnawę.

1655 r.– Potop szwedzki: wojska szwedzkie zdobyły Kraków.

1781 r.– Zainaugurował działalność Teatr Stary w Krakowie. Przedstawienia odbywały się w budynku Pałacu Spiskiego przy Rynku Głównym..

1830 r.– Po wybuchu zwycięskich rewolucji w Belgii i Francji mogących podważyć Święte Przymierze, car Mikołaj I Romanow rozkazał przeprowadzenie mobilizacji w armiach polskiej i rosyjskiej.

1863 r.– Romuald Traugutt został dyktatorem powstania styczniowego.

1906 r.– Rozpoczął się pierwszy rok szkolny w Gimnazjum Polskim w Łodzi.

1944 r.– Obraz Jana Matejki Bitwa pod Grunwaldem, który w czasie II wojny światowej ukryty był w podlubelskiej wsi, został przekazany kierownikowi resortu kultury i sztuki przy PKWN.

1973 r.– Po otwarciu grobu i przeprowadzeniu badań naukowych w kaplicy Świętokrzyskiej na Wawelu odbył się ponowny pogrzeb królowej Polski i wielkiej księżnej litewskiej Elżbiety Rakuszanki.

1974 r.– W miejscowości Psary-Kąty pod Kielcami otwarto naziemną stację łączności satelitarnej.

1992 r.– Sejm RP uchwalił tzw. Małą Konstytucję

Kursy walut (kursy średnie NBP)

Kursy średnie walut NBP

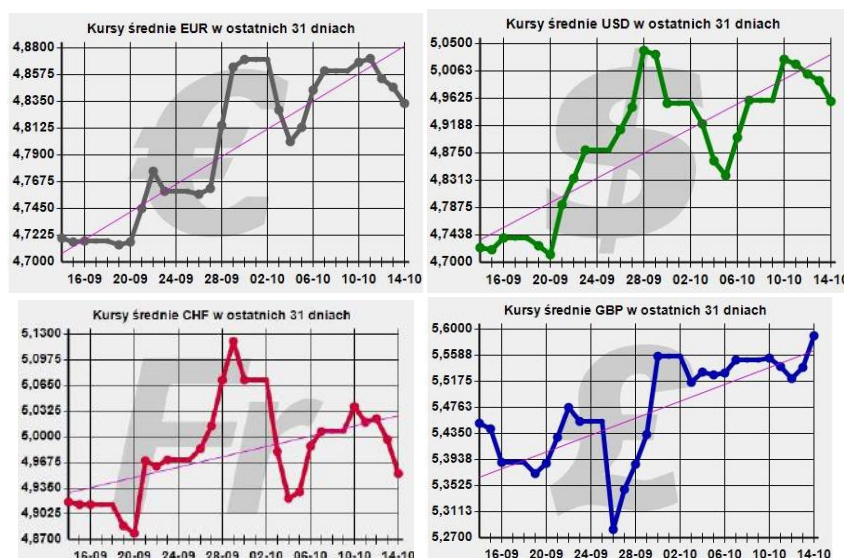
Tabela z dnia 2022-10-14

1 EUR **4,8330**

1 USD **4,9569**

1 CHF **4,9526**

1 GBP **5,5886**



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



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



<https://nasdaqbaltic.com>

Notowania surowców

Wzrost	↓	Stożki	↓	Kurs	↓	Zmiana	↓	Zmiana	↓	Max 1h	↓	Min 1h	↓	Główny	↓
ROPA	USD/Barrel	91.81	0.41	0.44%	125.450	125.750	17.10.2022								
BUMPE	USD/Barrel	1.883.84	9.38	0.51%	2.008.000	1.838.000	17.10.2022								
NIEMIE	USD/Barrel	7.419.84	14.10	0.19%	81.133.000	1.158.000	17.10.2022								
WĘGIEL	USD/Barrel	18.27	0.11	0.61%	20.800	17.800	17.10.2022								
PLATYNO	USD/Barrel	2.917.21	1.28	0.04%	3.140.000	1.523.000	17.10.2022								
PLATYNO	USD/Barrel	888.85	7.25	0.82%	1.180.000	838.400	17.10.2022								
SREBRNO	USD/Barrel	21.818.81	284.10	1.30%	81.881.000	8.888.000	17.10.2022								
ALUMINIUM	USD/Barrel	2.232.81	45.12	2.07%	3.952.000	2.952.000	17.10.2022								
OLIW	USD/Barrel	2.582.81	7.10	0.27%	3.137.000	3.088.000	17.10.2022								
CHROM	USD/Barrel	2.071.81	44.10	2.15%	4.983.000	2.843.000	17.10.2022								
ROPA WTI	USD/Barrel	84.81	0.71	0.84%	124.750	58.750	17.10.2022								
WĘGIEL	USD/Barrel	6.89	0.12	1.74%	4.550	3.550	17.10.2022								
ALUMINIUM	USD/Barrel	85.21	0.71	0.84%	146.750	83.750	17.10.2022								
WOLFRAM	USD/Barrel	2.81	0.10	3.57%	4.100	1.800	17.10.2022								
WOLFRAM	USD/Barrel	888.85	11.10	1.25%	1.288.000	838.000	14.10.2022								
WOLFRAM	USD/Barrel	18.21	0.11	0.61%	20.800	17.800	17.10.2022								
WOLFRAM	USD/Barrel	1.844.10	7.10	0.38%	1.973.000	837.000	17.10.2022								
WOLFRAM	USD/Barrel	482.81	7.04	1.46%	1.442.000	233.000	14.10.2022								
WOLFRAM	USD/Barrel	3.19	0.10	3.14%	5.000	3.500	17.10.2022								
WOLFRAM	USD/Barrel	1.888.81	17.10	0.91%	2.000.000	1.827.000	14.10.2022								
WOLFRAM	USD/Barrel	378.81	1.10	0.29%	288.000	278.000	14.10.2022								
WOLFRAM	USD/Barrel	1.881.10	1.70	0.09%	2.000.000	1.000.000	17.10.2022								
WOLFRAM	USD/Barrel	838.81	1.10	0.13%	838.000	607.000	17.10.2022								
WOLFRAM	USD/Barrel	20.81	0.04	0.19%	20.400	12.800	14.10.2022								
WOLFRAM	USD/Barrel	4.81	0.01	0.21%	4.500	3.000	17.10.2022								
WOLFRAM	USD/Barrel	2.038.81	111.10	5.45%	7.188.000	3.288.000	14.10.2022								
WOLFRAM	USD/Barrel	88.81	1.10	1.25%	88.000	52.000	17.10.2022								
WOLFRAM	USD/Barrel	888.81	7.10	0.79%	1.288.000	838.000	17.10.2022								
WOLFRAM	USD/Barrel	18.21	0.11	0.61%	17.800	12.800	17.10.2022								
WOLFRAM	USD/Barrel	888.81	7.10	0.79%	946.750	578.000	14.10.2022								
WOLFRAM	USD/Barrel	1.872.81	3.07	0.16%	1.776.000	1.766.000	17.10.2022								
WOLFRAM	USD/Barrel	1.881.10	1.10	0.06%	1.881.000	183.000	14.10.2022								
WOLFRAM	USD/Barrel	4.81	0.10	2.07%	3.807.000	318.000	17.10.2022								
WOLFRAM	USD/Barrel	83.81	1.10	1.30%	1.023.000	83.000	14.10.2022								
WOLFRAM	USD/Barrel	147.10	1.47	1.01%	146.000	104.000	14.10.2022								

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

Rozrywka

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

Sudoku czepie nowego - naskilo uobiergo. Wypelnij naskie cyframi tak, aby kazdy rzad, kolumna, podwielony obszar jak i obsz przeklatne zawieraly wszystkie cyfry od 1 do 9.

Wagraj swilnie w sudoku u kobien!
wskozaki | 1020202102021 | 1w01 0201 011

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

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

H U M O R

U lekarza:

- Panie doktorze, czy wyleczy mnie pan z bezsenności?
- Tak, ale najpierw trzeba ustalić i zlikwidować przyczynę.
- Lepiej nie. Żona jest bardzo przywiązana do naszego dziecka.