

Nowe zasady zatrudnienia na statkach NIS.

W związku z faktem, iż umowa POL-NIS w sprawie ubezpieczenia społecznego przestała obowiązywać wraz z końcem września oraz definitywnym brakiem możliwości jej przedłużenia przedstawiamy kilka ważnych informacji i porad.

Wysokość składki na ubezpieczenie społeczne po stronie pracownika wynosi 8% od całkowitego wynagrodzenia plus 1.7% na fundusz emerytalny czyli w sumie 9.7%.

Wysokość składki opłacanej przez pracodawcę to 14,1% + 3.3% na fundusz emerytalny + minimum 2% na OTP.

Polski marynarz pracujący zatrudniony na statku bandery NIS zostaje automatycznie włączony do norweskiego systemu ubezpieczeń społecznych.

Z informacji uzyskanych telefonicznie z NAV:

- nie ma potrzeby wypełniania druków / zgłoszeń w celu objęcia ubezpieczeniem społecznym,
- ubezpieczenie jest ważne jedynie na okres zatrudnienia,
- w przypadku chęci zachowania ciągłości ubezpieczenia marynarz powinien kontynuować ubezpieczenie w polskim ZUS (łatwo powiedzieć, trudniej wykonać w polskich realiach, ponieważ nie wszystkie ubezpieczenia są dostępne jak i marynarz po zakończonym kontrakcie pozostaje bez dochodu, obecnie wyjaśniamy tą kwestię,
- okres płatnego urlopu, tzw. leave jest zaliczany do okresu ubezpieczenia w Norwegii,
- ubezpieczenie społeczne daje prawo do marynarskiej emerytury, warunki jej otrzymania wyjaśnione są na stronie internetowej <https://www.pts.no/>
- (także w języku angielskim w bardzo przystępny sposób),
- dodatkowo mowa jest także o emeryturze OPT, opłacanej przez pracodawców.

Szczegóły dotyczące ubezpieczenia dostępne są na stronie:

<https://www.nav.no/en/home/benefits-and-services/information-about-nav-s-services-and-benefits>

Co zalecamy na dzisiaj:

- uzyskanie numeru ubezpieczenia społecznego w Norwegii,
- na podstawie numeru ubezpieczenia społecznego skontaktowanie się z NAV w celu potwierdzenia ubezpieczenia, zakresu oraz uczestnictwa w przypadku zamieszkania poza granicami Norwegii,
- przesłanie informacji do Związku w przypadku zapowiedzi zwolnienia z pracy lub nie odnowienia kontraktu na statku NIS (koszt zatrudnienia polskich marynarzy na statkach bandery NIS znacznie wzrósł i obawiamy się reakcji pracodawców).

Źródło: omk.org.pl

Przypomnienie. Prosimy o udział w ankiecie 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

Uwaga na oszusta proponującego zatrudnienie marynarzom

UWAGA : "Fairmont Shipping UK Ltd"

ITF zostało powiadomione przez wielu marynarzy, że funkcjonuje fałszywa firma proponująca fałszywe oferty zatrudnienia . Jest to "Fairmont Shipping UK Ltd", gdzie marynarze są proszeni o wniesienie opłaty za nieistniejące wizy.

Oszuści korzystają ze strony internetowej:

www.fairmontshippingukltd.com

oraz z adresu e-mail: ofhr@fairmontshippingukltd.com

Aby uzyskać więcej informacji na temat tego i innych oszust, odwiedź stronę ITF.

<https://www.itfshipbesure.org/>

Źródło: omk.org.pl

W Australii zatrzymano statek dostawczy pod zarzutem niewypłaconych wynagrodzeń i za łamanie praw pracowniczych.

Australijskie władze zatrzymały na nabrzeżu Kooragang 10 masowiec Costanza pod zarzutem traktowania załogi w sposób niezgodny z prawem. Śledztwo wykazało szereg przypadków łamania przepisów dotyczących praw pracowniczych osób zatrudnionych w branży morskiej.

Naruszenia konwencji o pracy na morzu zostały wykryte przez Międzynarodową Federację Pracowników Transportu (The International Transport Workers' Federation, ITF) i zgłoszone władzom Australii. Informacje dostarczone przez organizację zostały zweryfikowane przez Australijski Urząd ds. Bezpieczeństwa Morskiego (Australian Maritime Safety Authority, AMSA) i statek Costanza został zatrzymany. Do zatrzymania doszło na nabrzeżu Kooragang 10, kiedy masowiec przybył z Japonii.

Według śledztwa ITF 21-osobowa załoga ma zaległe wynagrodzenie za okres od sierpnia do października, które wyniosło 108 000 USD. Ponadto nie opuszczała statku przez około 11 miesięcy. Zdaniem organizacji naruszenie klauzul Konwencji o Pracy na Morzu (Maritime Labour Convention, MLC) dotyczących możliwości schodzenia przez pracowników na ląd oraz dokonywania okresowej wymiany załogi jednostki pływającej. Ponadto po przejrzeniu dokumentacji i rozmowach z zatrudnionymi na Costanzie AMSA stwierdził, że załoga była również niedopłacana o około 20% pierwotnie obiecanej pensji. Ponadto miała być celowo wprowadzono w błąd, że ograniczenia w związku z pandemią Covid-19 nadal obowiązują i dlatego zakazano im schodzenia na ląd.

Po zatrzymaniu armatora statku, Orient Line Corp of Japan, zastosował się do wytycznych AMSA i wypłacił wszystkim pracownikom należne im wynagrodzenia wraz z podjęciem innych niezbędnych kroków. Chociaż statek został wypuszczony spod kurateli władz, ma zakaz operowania w Australii przez kolejne trzy miesiące z powodu naruszeń MLC.

ITF przeprowadza rocznie około 425 inspekcji w australijskich portach. Zdaniem organizacji blisko niemal 3/4 kontroli kończy się wykryciem niedopłaty pensji lub w ogóle niewypłacania wynagrodzenia. Sprawa Costanzy w tym wszystkim ma zwrócić uwagę władz na raport, wedle którego niedostateczne wynagrodzenie załogi i złe warunki pracy są zjawiskiem powszechnym w branży żeglugi dalekomorskiej. Według badań na statkach odwiedzających australijskie porty nie wypłaca się 28 do 54 milionów USD rocznych zarobków i innych uprawnień

pieniężnych dla pracowników tego sektora. Jednakże według zgłoszeń z ostatnich 10 lat załogi statków zawijających do australijskich portów wyniosły nie otrzymywały wypłat, które razem można wyliczyć na średnio 42 miliony USD rocznie. Z tego względu, wykorzystując próżnię prawną regulującą międzynarodowy ruch morski, ograniczenia możliwości egzekwowania przepisów przez krajowe organy regulacyjne oraz wykorzystywane strategie firm żeglugowych i ich klientów, pracownicy są narażeni na wyjątkowy wyzysk i nadużycia. Raport został opublikowany w czasie, gdy rząd Australii planuje uruchomić odnowioną, krajową flotę handlową. W tym celu utworzył grupę zadaniową do zbadania przemysłu morskiego. Planuje dodać co najmniej tuzin statków, które podwoiłyby wielkość krajowej marynarki handlowej, aby lepiej chronić własne łańcuchy dostaw i handel przed przyszłymi zakłóceniami podobnymi do pandemii, a także zapewniając zachowanie właściwych praw pracowniczych wobec członków załóg statków.

Źródło: The Maritime Executive

Zatrzymany na wodach Gwinei Równikowej supertankowiec ma wrócić do Nigerii.

Statek podejrzewany przez nigeryjskie władze o próbę nielegalnego załadunku ropy przed opuszczeniem wód terytorialnych jest w drodze powrotnej do kraju.

Na prośbę nigeryjskich władz rząd w Malabo zatrzymał statek Heroic Idun, zdolny do przewozu 2 milionów baryłek ropy. Jednostka płynęła bez uprzedniego zezwolenia po wodach Gwinei Równikowej, jednocześnie unikając sił nigeryjskiej marynarki wojennej.

Zdaniem niearyjskiej administracji właścicielem supertankowca jest firma Idun Maritime Ltd. z siedzibą na Wyspach Marshalla (najpewniej wpisana tam z powodu ulg podatkowych). Zarówno załoga, jak i kapitan statku zapewniali, że przedostanie się na wody międzynarodowe oraz popłynięcie na wody Gwinei Równikowej było spowodowane obawą przed rzekomym atakiem pirackim. Jednostka miała też nie przewozić kradzionej ropy, którą według władz nigeryjskich, załadowano poza portem. Nie mniej członkowie załogi złożyli petycję do sądu najwyższego w Abudży jak i prośbę do władz gwinejski odnośnie niewydawania ich z powrotem do Nigerii, argumentując brakiem umów ekstradycyjnych między oboma państwami.

Ostatecznie Heroic Idun został odeskortowany przez dwa okręty nigeryjskiej marynarki wojennej (Nigerian Navy) do portu w Bonny. Załoga tankowca jak i przedstawiciele firmy mają odpowiedzieć na zarzuty odnośnie domniemanej kradzieży. Jednocześnie ma być to przestroga dla wszystkich armatorów, aby nie próbowali wywozić nielegalnie surowca pod groźbą konsekwencji karnych i finansowych.

Kradzież i nielegalny wywóz baryłek ropy naftowej jest poważnym problemem dla rządu w Abudży. Według wyliczeń władz jest wywożonych nawet 400 000 dziennie, unikając podatków oraz wszelkich cel jak i przepisów. Z tego powodu Nigeria traci pozycję jednego z kluczowych eksporterów ropy w Afryce, a przy tym poważnie cierpią na tym jej finanse. Wykorzystując administrację, służby porządkowe i siły zbrojne dążą do poprawy sytuacji. Tym bardziej, że w obliczu sankcji na rosyjską ropę dla wielu państw stało się istotne znalezienie alternatywnego źródła surowca.

Źródło: gospodarka morska.pl

Czas dla statków przewożących surowce energetyczne i zboże. Analiza rynku tonażowego.

Ze względu na sytuację rynkową na rynku konsumpcyjnym armatorzy coraz bardziej sceptycznie podchodzą do nowych inicjatyw w zakresie budowy nowego tonażu. Dotyczy to jednak tylko niektórych segmentów żeglugi. Inaczej ma się obecnie sytuacja dla rynku zbiornikowców a także gazowców dedykowanych przewozom LNG.

Wiele nowych zamówień na ten typ statków zostało właśnie ostatnio ulokowanych w Chinach. Dla masowców, ale również tankowców ostatnie tygodnie to również czas intensywnych transakcji na rynku jednostek używanych. Szczegóły najważniejszych trendów i statystyk ostatnich tygodni w segmencie tonażowym przedstawiamy w naszej cyklicznej analizie. Sytuacja na rynku tonażowym jest dynamiczna ze względu na trwające liczne kryzysy, ale również pojawiające się dla wielu armatorów szanse.

Czy ostatnie tygodnie potwierdzają ten trend? Czego mogą spodziewać się uczestnicy rynku tonażowego w najbliższej i dalszej przyszłości?

Rynek masowców

W tygodniu 40 doszło do sporej ilości transakcji jednostkami używanymi. Sprzedaży było aż 14 na łączną kwotę 214,5 mln USD. 2 jednostki ześlomowano o łącznej nośności ponad 246 tys. ton. Nie zamówiono jednak żadnej nowej jednostki, co oznaczało spadek w stosunku tydzień do tygodnia aż o 100%.

Kolejny tydzień 41 to ponownie spora ilość transakcji „secondhandami”. Na rynku zanotowano 13 sprzedaży masowców na łączną kwotę 220,4 mln USD. Był to spadek w ilości transakcji tydzień do tygodnia o jedyne 7%. W tym samym czasie nie ześlomowano żadnej jednostki, co oznaczało spadek liczony tydzień do tygodnia na poziomie 100%. Tydzień 41 to również okres, w którym doszło do 2 nowych zamówień masowców o łącznej nośności 127 tys. ton.

Tydzień 42 ponownie obrodził w liczne transakcje jednostkami używanymi. Zanotowano ich aż 20 na łączną kwotę 362,4 mln USD. Oznaczało to wzrost w ilościach transakcji na poziomie 54%. W tym samym czasie ześlomowano tylko jedną jednostkę o wielkości 69,950 DWT. Natomiast w zakresie nowych budów zanotowano dwa kontrakty jednostek o łącznej wielkości 132 tys. DWT.

W tygodniu 43 kontynuacja dużej ilości transakcji używanymi masowcami. Było ich aż 21 na łączną kwotę ok. 296,5 mln USD (było to ilościowy wzrost tydzień do tygodnia o 5%). 3 jednostki o łącznej nośności 225,3 tys. ton ześlomowano (wzrost tydzień do tygodnia o 200%). Jednakże nowych budów w tym tygodniu nie odnotowano.

Gazowce LNG

Tydzień 40 nie przyniósł żadnych raportów na temat kupna – sprzedaży jednostek używanych lub też złomowań gazowców. W tym samym tygodniu doszło jednak aż do 6 nowych zamówień statków o nośności 398,6 tys. ton a także zainwestowanym kapitale na poziomie 90 mln USD.

W kolejnym 41 tygodniu doszło do aż 11 transakcji używanymi gazowcami. Kwota transakcyjna wyniosła 579 mln USD. Jednocześnie doszło do zaledwie jednego złomowania jednostki o nośności 1,042 ton. W tym samym czasie nastąpił boom w nowych zamówieniach, których ulokowano aż 11, co oznaczało w wartościach bezwzględnych 1.030.261 ton nośności i zainwestowany kapitał na poziomie 2 mld 431,5 mln USD.

W tygodniu 42 doszło do dwóch transakcji używanych jednostek na wartość 72,5 mln USD. Nie było żadnych złomowań za to zanotowano 7 nowych kontraktów (586 tys. DWT i wartość ok. 1 mld 427 mln USD). W następnym 43 tygodniu w zakresie kupna – sprzedaży używanego tonażu doszło jedynie do 1 transakcji. Żadnej jednostki tego typu nie ześlomowano, natomiast 4 nowe statki zamówiono (328 tys. DWT, 688,5 mln USD). Pomimo tego tydzień do tygodnia był to spadek na poziomie 43%.

Rynek zbiornikowców do przewozu ropy naftowej i produktów ropopochodnych

Tydzień 40 na rynku zbiornikowców to okres, w którym odnotowano aż 16 transakcji kupna – sprzedaży jednostek używanych na łączną kwotę 347,6 mln USD. Oznaczało to spadek, licząc tydzień do tygodnia o 20 %. W tym samym okresie ześlomowano zaledwie jeden tankowiec o nośności 47,1 tys. ton. To z kolei oznaczało spadek tydzień do tygodnia aż o 50 %. Jednakże w tym samym tygodniu zamówiono 5 nowych zbiornikowców o nośności 398,6 tys. ton i wartości około 128 mln USD.

Następny tydzień 41 to 8 transakcji jednostkami używanymi (199,5 mln USD). W tym samym tygodniu doszło do 2 złomowań – łącznie 134,4 tys. DWT. W tygodniu 41 nie odnotowano żadnych nowych zamówień.

Tydzień 42 to z kolei 23 transakcje jednostkami używanymi (683,7 mln USD) a także dwa złomowania o łącznej wielkości ok. 89 tys. DWT. Jednocześnie odnotowano 6 nowych zamówień zbiornikowców (256,6 tys. DWT, 308 mln USD).

Kolejny tydzień nr 43 to okres, w którym zanotowano 16 transakcji związanych z tonażem używanym (404,85 mln USD). Był to spadek tydzień do tygodnia na poziomie 30%. Żadnych złomowań, ani też nowych zamówień w tym czasie nie było.

Źródło: gospodarka morską.pl

Prezydent USA podkreślił, że konkurowanie z Chinami nie oznacza chęci popadnięcia z nimi w konflikt.

USA będą energicznie konkurować z Chinami, przy jednoczesnym utrzymaniu kanałów komunikacji tak, by zapewnić, że ta konkurencja nie przemieni się w konflikt - powiedział prezydent USA Joe Biden w niedzielę w Phnom Penh podczas Szczytu Azji Wschodniej. Dodał, że USA będą otwarcie poruszać kwestię przestrzegania w Chinach praw człowieka.

Podczas swojego wystąpienia Biden potwierdził także trwale zaangażowanie USA w region Indo-Pacyfiku i wezwał rządzącą Birmą juntę do przestrzegania planu pokojowego uzgodnionego z Stowarzyszeniem Narodów Azji Południowo-Wschodniej (Association of South-East Asian Nations, ASEAN). Potępił również agresję Rosji na Ukrainę i próby rakietowe Korei Północnej. Amerykański przywódca podkreślił również konieczność zagwarantowania wolności żeglugi na Morzu Południowochińskim i zachowania pokoju Cieśninie Tajwańskiej.

W Szczycie Azji Wschodniej w niedzielę uczestniczyli przedstawiciele państw ASEAN (Kambodży, Indonezji, Laosu, Birmy, Singapuru, Malezji, Tajlandii, Filipin, Wietnamu i Brunei), a także Australii, Chin, Indii, Japonii, Nowej Zelandii, Rosji, Korei Płd. i USA. Wcześniej w stolicy Kambodży odbyło się spotkanie przywódców krajów ASEAN.

Biden spotkał się też na trójstronnych rozmowach z prezydentem Korei Południowej Jun Suk Jeolem i premierem Japonii Fumio Kishidą. Amerykański przywódca podkreślił po nich, że trzy kraje są "bardziej niż kiedykolwiek" zjednoczone w swojej postawie wobec Korei Północnej, która kontynuuje swoje "prowokacyjne zachowanie". Dodał, że rozmowy dotyczyły również wzmocnienia i koordynacji pomocy dla Ukrainy.

Szczyt Azji Wschodniej był pierwszym z trzech ważnych międzynarodowych spotkań, które odbywają się na przestrzeni tygodnia w Azji Południowo-Wschodniej. We wtorek i środę na indonezyjskiej wyspie Bali odbędzie się szczyt G20. Z kolei w piątek i sobotę będzie mieć miejsce spotkanie Wspólnoty Gospodarczej Azji i Pacyfiku w stolicy Tajlandii Bangkoku. W poniedziałek na Bali ma też dojść do osobistych rozmów Bidena z przywódcą Chin Xi Jinpingiem.

Oprócz wojny na Ukrainie jednymi z głównych tematów tych spotkań będą zapewne napięcia wokół Tajwanu i Morza Południowochińskiego, północnokoreańskie próby rakietowe, problemy klimatu i bezpieczeństwa żywnościowego. W efekcie tego relacje między USA i Chinami są obecnie najbardziej napięte od dekad.

To pierwsza wizyta Bidena w Azji Południowo-Wschodniej, co pokazuje zainteresowanie USA tym szybko rozwijającym się regionem świata, w którym jednocześnie rosną chińskie wpływy - komentuje japońska agencja Kyodo. Uzupełnia, że jest to też pierwszy od sześciu lat Szczyt Azji Wschodniej, w którym osobiście bierze udział prezydent USA.

Źródło: gospodarka morską.pl

Stocznia Nauta zdobywa nowych klientów. Remont kontenerowca dla niemieckiego armatora.

Spory ruch przy nabrzeżach Stoczni Remontowej Nauta w Gdyni. Nowym gościem jest kontenerowiec Pantonio, który przypląnął w celu przeprowadzenia szeregu prac konserwacyjnych i remontowych.

Pantonio (IMO: 9440576) to kontenerowiec niemieckiego armatora Pantonio Ship Management z Hamburga. Statek pływa pod flagą Portugalii, mierzy 130 metrów długości, a jego DWT wynosi 8153 ton. Jest w stanie przewozić 4690 TEU. Został zbudowany w 2007 roku w Sainy Yangzhou Shipbuilding w Chinach. Do Gdyni przypląnął po raz pierwszy.

– Pierwszy raz podpisaliśmy w tym roku kontrakt z tym armatorem – mówi Marek Kostępski, Area Commercial Manager w Stoczni Remontowej Nauta. – Posiada on flotę kilkunastu statków. Aktualnie staramy się pozyskać

nowe kontrakty od tego armatora, jest duża szansa na kolejne w przyszłym roku. Liczymy na dobrą współpracę – dodaje.

Na kontenerowcu Pantonio praca wre

Ważną kwestią jest konserwacja kadłuba, na całe szczęście dopisała nam pogoda i firma malarska oraz stocznia wykonały dobrą robotę – opowiada Berndt Luebecke, superintendent w Kontor 17 MPM, która zajmuje się zarządzaniem statkiem z ramienia armatora. – Głównym zadaniem jest instalacja systemu uzdatniania wód balastowych. To naprawdę czasochłonne i mamy nadzieję, że będziemy gotowi na czas. Mamy też kilka napraw zbiorników, które również pochłaniają dużo czasu.

Poza pracami konserwacyjno-malarskimi kadłuba i montażem systemu uzdatniania wód balastowych (BWTS) Pantonio przejdzie także inne roboty, m.in. przegląd i ewentualną wymianę lub remont zaworów denno-zaburtowych, części maszyn i urządzeń pokładowych i siłowni, silników głównych i pomocniczych, kotłów, chłodnic rurowych i płaszczowych, prądnic, osprzętu elektrycznego, aparatury kontrolno-pomiarowej, w końcu także wału śrubowego i pletwy steru wraz z wymianą uszczelnień.

Jak podkreśla Luebecke, współpraca z Nautą przebiega pomyślnie, a prace idą bezproblemowo.

– Staramy się, by zachować jakość i dokładność przy przeprowadzaniu remontów statków – dodaje Marek Kostępski.

Źródło: gospodarka morska.pl

Dwa niezidentyfikowane statki miały przebywać w pobliżu Nord Stream 2 na krótko przed uszkodzeniem gazociągu.

Analizujące dane satelitarne systemy firmy SpaceKnow wykryły dwa duże statki z wyłączonymi urządzeniami śledzącymi w rejonie rurociągu Nord Stream 2 kilka dni przed jego uszkodzeniem we wrześniu - podaje w piątek portal Wired. Firma poinformowała o swoich ustaleniach przedstawicieli NATO, którzy poprosili o dostarczenie większej ilości informacji.

Według analizy przeprowadzonej przez firmę SpaceKnow zajmującą się monitorowaniem danych satelitarnych dwa statki, każdy o długości od 95 do 130 metrów, przepłynęły w odległości kilku kilometrów od miejsc wycieku Nord Stream 2.

Rzeczniczka NATO Oana Lungescu nie skomentowała dla Wired "szczegółów wykorzystanych źródeł", ale potwierdziła, że Sojusz uważa, że incydent był "rozmyślnym i nieodpowiedzialnym aktem sabotażu" i dlatego zwiększono obecność NATO na Morzu Bałtyckim i Północnym.

SpaceKnow ustalił, że 25 statków przepływało w rejonie wycieku Nord Stream 2 w okresie kilku tygodni przed uszkodzeniem, ale tylko dwa z nich miały wyłączone transpondery systemu automatycznej identyfikacji (AIS), z których zgodnie z prawem międzynarodowym muszą korzystać duże jednostki w celu nawigacji i uniknięcia potencjalnych kolizji z innymi statkami.

Statki, które ich nie używają są często podejrzewane o udział w nielegalnych połowach lub handlu ludźmi - podkreśla Wired.

- Wyłączenie AIS nie jest częstą praktyką, więc statki miały tajną misję wojskową lub jakieś tajne cele, ponieważ Morze Bałtyckie jest jednym z najbardziej ruchliwych mórz na świecie pod względem ruchu handlowego - powiedział dyrektor organizacji pozarządowej Baltic Security Foundation Otto Tabuns.

Do uszkodzeń gazociągów Nord Stream 1 i 2 doszło pod koniec września. Operator Nord Stream 1, spółka Nord Stream AG, poinformowała na początku listopada, że znaleziono na morskim dnie dwa kraterki o głębokości od 3 do 5 metrów, będące pochodną wybuchu. Dochodzenie w sprawie wybuchów prowadzi szwedzka prokuratura, a oddzielne badania miejsc uszkodzeń Nord Stream przeprowadziły również władze Danii i Niemiec.

Źródło: PAP

Maersk : potrzebujemy daty końcowej dla żeglugi z użyciem paliw kopalnych.

Zdaniem duńskiego konglomeratu działającego również w sektorze energetycznym i morskim jedynym pewnym sposobem na obniżenie emisji gazów cieplarnianych w żegludzie i zachętą do polityki zeroemisyjności jest wyznaczenie końca użycia paliw kopalnych za pomocą globalnych przepisów.

Wśród propozycji na odejście od tego typu surowców dyrektor generalny Maersk Søren Skou zaproponował w czerwcu ubiegłego roku wprowadzenie podatku emisji CO₂ od paliwa okrętowego. Miałyby wynosić 450 dolarów za jego tonę, co miałyby być sposobem na wypełnienie luki między kopalnymi a wciąż droższymi, pochodzącymi ze źródeł odnawialnych. W ostatecznym rozrachunku ma to zachęcić do przejścia na zieloną energetykę i zainwestowania w nią uzyskanych w ten sposób środków.

Dzięki temu oraz rozwojowi nowoczesnych technologii, globalna transformacja energetyczna ma stać się społecznie i komercyjnie opłacalna. Pod uwagę brana jest też sytuacja międzynarodowa, w związku z znaczeniem paliw kopalnych w przemyśle i roli w dochodzie krajowym, a także wciąż wysoki próg wejścia w zieloną energetykę.

Aby sprostać tym wyzwaniom, Maersk prowadził na wielką skalę kampanię tworzenia partnerstwa z potencjalnymi producentami metanolu z całego świata. Do tej pory zawarł siedem strategicznych partnerstw dotyczących zielonego metanolu. W ostatnim czasie zamówił łącznie 19 jednostek z silnikami dwupaliwowymi, które mogą pracować na zielonym metanolu. Gdy wszystkie rozpoczną działalność, wygenerują rocznie, w porównaniu z konwencjonalnymi statkami pozwolą ograniczyć emisję CO₂ o około 2,3 miliona ton.

W ostatnim czasie firma podpisała protokół z rządem w Madrycie celem zbadania możliwości produkcji ekologicznego paliwa na dużą skalę w Hiszpanii. Ma to być kamień milowy we współpracy, która, jeśli zostanie w pełni wdrożona, może dostarczyć do 2 milionów ton ekologicznych paliw rocznie.

Aby urzeczywistnić swój cel w zakresie emisji do 2030, Maersk potrzebuje dla swojej zielonej floty około 6 milionów ton metanolu rocznie. Z kolei w 2040 roku wszystkie statki wykorzystywane przez firmę mają zapewniać całkowitą zeroemisyjność.

Źródło: gospodarka.morska.pl

Jesteś marynarzem pracującym na kontraktach u zagranicznych armatorów? Zapraszamy do OMK / ITF.

Przynależność do Związku zawodowego wielu z nas uważa za zbędną i niepotrzebną będąc w dużym błędzie. Przedstawiamy tutaj kilka powodów, wymiernych korzyści, dla których warto należeć do Organizacji Marynarzy Kontraktowych.

Przynależność do OMK można traktować jako Ubezpieczenie od nieszczęśliwych wypadków i zdarzeń podczas pracy na morzu. Istotna jest także ochrona praw marynarzy. Życie stwarza różne niespodzianki i nawet najlepszym z nas, pracującym dla najlepszych armatorów może się wiązać z przykrymi sytuacjami.

ETF wykorzystuje każdą szansę jak i kreuje nowe w celu zabezpieczenia miejsc i warunków pracy europejskich marynarzy, utrzymania poziomu szkoleń i morskiego know-how. Wypełniając deklarację do OMK wstępujesz także do ETF i tym samym wspierasz działania na rzecz lepszych miejsc pracy dla marynarzy z UE.

Nasze cele:

- Polscy marynarze powinni mieć równoważne warunki zatrudnienia jak ich koledzy w innych krajach UE.
- Zakończenia dyskryminacji płacowej i socjalnej oraz segregacji marynarzy ze względu na kraj pochodzenia.
- Każdy marynarz zatrudniony na statku pod banderą UE powinien korzystać z ubezpieczenia społecznego przewidzianego w prawie wspólnotowym.
- Dbanie o wizerunek marynarza w Polsce jak i na świecie poprzez rzetelne informowanie o trudach jego pracy.
- Stworzenie, wdrożenie i egzekwowanie w Polsce przepisów umożliwiających i gwarantujących godziwe warunki pracy marynarzom na statkach polskiej bandery.

- Powszechne stosowania systemu zatrudnienia na czas nieokreślony (zatrudnienie na stałe).
- Zagwarantowanie miejsc pracy dla marynarzy wspólnotowych na statkach uprawiających żeglugę na wodach europejskich oraz międzynarodowych, z 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/>

Czyste paliwo z brudnych odpadów.

Pozyskiwanie paliwa wodorowego brzmi niezłe, ale jeszcze ciekawiej robi się, gdy weźmiemy pod uwagę fakt, że możliwa jest jego produkcja z wykorzystaniem odpadów, które w innych okolicznościach nie nadawałyby się do obróbki.

Za projektem stoją naukowcy z Uniwersytetu Manchesterskiego. Na czele zespołu stanął Amir Keshmiri, który kierował badaniami nad technologią o ogromnym potencjale. W grę wchodzi bowiem odzyskiwanie wodoru z odpadów niezdatnych do wykorzystania na inne sposoby.

Jako że niedawno badacze otrzymali dofinansowanie, to pomysł powinien przerodzić się w coś znacznie bardziej namacalnego: niedrogą technikę separacji wodoru opartą na wiedzy z zakresu przetwarzania odpadów oraz osiągnięciach zespołu Keshmiriego w zakresie dynamiki płynów i analizy termochemicznej.

Poza oczywistymi atutami w postaci niskich kosztów oraz ekologicznego podejścia, rzeczona technologia miałaby też inną zaletę: mogłaby zapewnić bezpieczeństwo energetyczne tak istotne w czasie trwającego kryzysu. Jak wyjaśnia Paul Emmitt, dyrektor operacyjny i wykonawczy w Powerhouse Energy, projekt pozwoli jego firmie pokonać znaczące bariery kosztowe w dostarczaniu czystej technologii energetycznej nowej generacji.

Paliwo wodorowe może być tanie i niskoemisyjne

W dalszej przyszłości moglibyśmy się spodziewać upowszechnienia wodoru jako paliwa oraz obniżenia kosztów jego produkcji. Po całkowitym uruchomieniu, nowy projekt będzie miał za zadanie zachęcać do szybszego przyjęcia lokalnej, czystszej, niskoemisyjnej energii – jednocześnie rozwiązując rosnący problem odpadów

nienadających się do recyklingu. Jak dodaje Keshmiri, produkcja i przechowywanie niskoemisyjnego wodoru jest jednym z kluczowych tematów COP27, czyli szczytu klimatycznego, którego gospodarzem jest Egipt.

Czytaj też: Jak nie wjechać w jelenia? Polscy finaliści głośnego konkursu zdradzili, czym okazał się ich pomysł. Trudno obecnie ferować wyroki co do tego, czy wodór może stać się pełnoprawnym paliwem przyszłości. Nie da się natomiast ukryć, iż zyskuje on coraz większą popularność i przestaje być wyłącznie niedostępną dla większości społeczeństwa ciekawostką. Jeśli ludzkość na poważnie myśli o spełnieniu celów klimatycznych, to wodór bez wątpienia będzie jednym z elementów tej ekologicznej układanki.

Źródło:Focus.pl

Remis na zakończenie kolejki.

Śląsk na swoje urodziny nie poniósł porażki. Wrocławianie bezbramkowo zremisowali z Legią. Mimo że piłka ani razu nie znalazła się w siatce, nie był to nudny mecz. Śląsk stworzył sobie kilka niezłych okazji, lecz nie do przejścia był dziś Kacper Tobiasz. Młody bramkarz Legii świetnie bronił i wiele razy uchronił swój zespół od straty gola.

Jego koledzy w ofensywie zdobycia bramki byli blisko w dwóch sytuacjach. W pierwszej połowie rzut karny zmarnował Josue. Portugalczyk fatalnie spudłował, w ogóle nie trafiając w bramkę gospodarzy. Kilkanaście minut potem 32-latek mógł się zrehabilitować pięknym golem, ale jego trafienie nie zostało uznane z powodu spalonego, na jakim był Ernest Muci, który zgrywał piłkę do pomocnika.

Po przerwie goście prowadzili grę, ale nie zdołali przechylić szali na swoją korzyść. Oprócz aktywnego Josue, ofensywa Legii spisała się poniżej oczekiwań. Wejście z ławki Makany Baku czy Carlitosa również nie zmieniły sytuacji w ataku.

Legia mundial przezimuje na pozycji wicelidera. Do pierwszego Rakowa warszawianie tracą dziewięć punktów. Śląsk zajmuje na 11. miejsce. Drużyna z Dolnego Śląska ma na koncie 21 "oczek".

TABELA					
17 kolejka					
	Z	R	P	Z/S	P
1 Raków Częstochowa	13	2	2	35:12	41
2 Legia Warszawa	9	5	3	24:19	32
3 Widzew Łódź	9	2	6	22:17	29
4 Pogoń Szczecin	8	5	4	29:25	29
5 Warta Płock	8	4	5	29:24	28
6 Lech Poznań	8	4	4	20:15	28
7 Stal Mielec	8	3	6	25:22	27
8 Cracovia	7	4	6	18:12	25
9 Warta Poznań	7	4	6	18:16	25
10 Radomiak	7	2	8	21:23	23
11 Śląsk Wrocław	5	6	6	17:22	21
12 Górnik Zabrze	5	5	6	25:26	20
13 Jagiellonia Białystok	4	6	7	25:26	18
14 Zagłębie Lubin	4	5	8	13:27	17
15 Piast Gliwice	4	4	9	18:22	16
16 Lechia Gdansk	4	2	10	16:29	14
17 Korona Kielce	3	4	10	17:26	13
18 Miedź Legnica	3	3	10	18:27	12

Źródło:pilkanozna.pl

Wydarzyło się 14 listopada - kalendarium.

14 listopada jest 318 dniem w kalendarzu gregoriańskim. Do końca roku pozostaje 47 dni. Dzisiaj imieniny świętują:

Agrypin, Agryppa, Antyd, Damian, Elżbieta, Filomen, Hipacy, Jan, Józef, Jukund, Klementyn, Kosma, Laurenty, Lewin, Mikołaj, Montan, Serapion, Stefan, Ścibor, Ścibora, Świecław, Teodot, Wawrzyniec i Wszerad

Dzisiaj obchodzony jest Światowy Dzień Cukrzycy.

Wydarzyło się sporo rzeczy na przełomie lat, między innymi:

1425 r. – W Brześciu Litewskim książęta mazowieccy Siemowit V i Kazimierz II potwierdzili, w imieniu swego ojca Siemowita IV, zależność lenną Mazowsza wobec króla Władysława II Jagiełły.

1632 r.– Nowy król Władysław IV Waza podpisał Pacta conventa.

1806 r.– Gen. Jan Henryk Dąbrowski rozpoczął nabór do Armii Księstwa Warszawskiego.

1896 r.– W Teatrze Miejskim w Krakowie odbył się drugi na ziemiach polskich pokaz filmowy z wykorzystaniem aparatury braci Lumière. Pierwszy miał miejsce 18 lipca w Warszawie na aparaturze edisonowskiej.

1918 r.– Rada Regencyjna samorozwiązała się i przekazała pełnię władzy Naczelnemu Dowódcy WP Józefowi Piłsudskiemu; Królestwo Polskie stało się Republiką Polską, zaczątkiem II Rzeczypospolitej

1926 r – Odświeżono pomnik Fryderyka Chopina w warszawskich Łazienkach Królewskich.

1941 r.– Niemcy rozstrzelali około 9 tys. Żydów z getta w Słonimiu (dzisiejsza Białoruś).

1953 r.– Dokonano oblotu szybowca SZD-12 Mucha 100.

1990 r.– W Warszawie podpisano traktat polsko-niemiecki potwierdzający granicę na Odrze i Nysie Łużyckiej.

2007 r.– Sejm RP przyjął uchwałę w sprawie ustanowienia dnia 13 kwietnia Dniem Pamięci Ofiar Zbrodni Katyńskiej.

Kursy walut (kursy średnie NBP)

Kursy średnie walut NBP

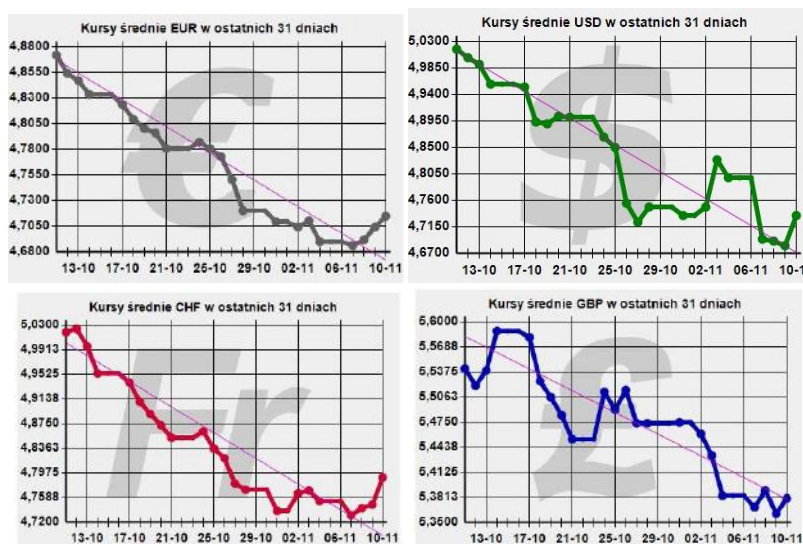
Tabela z dnia 2022-11-10

1 EUR 4,7146

1 USD 4,7328

1 CHF 4,7905

1 GBP 5,3795



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



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



<https://nasdaqbaltic.com>

Notowania surowców

Symbol	Wzrost	Wzrost %	Wzrost	Wzrost %	Wzrost	Wzrost %	Wzrost	Wzrost %
ALU	1820.00	-0.1%	1820.00	-0.1%	1820.00	-0.1%	1820.00	-0.1%
BRON	210.00	-0.5%	210.00	-0.5%	210.00	-0.5%	210.00	-0.5%
COBAL	150.00	0.0%	150.00	0.0%	150.00	0.0%	150.00	0.0%
CRUDE	75.00	0.0%	75.00	0.0%	75.00	0.0%	75.00	0.0%
EURO	1.10	0.0%	1.10	0.0%	1.10	0.0%	1.10	0.0%
GAZ	1.50	0.0%	1.50	0.0%	1.50	0.0%	1.50	0.0%
GLD	190.00	0.0%	190.00	0.0%	190.00	0.0%	190.00	0.0%
IRON	60.00	0.0%	60.00	0.0%	60.00	0.0%	60.00	0.0%
NI	100.00	0.0%	100.00	0.0%	100.00	0.0%	100.00	0.0%
PLAT	900.00	0.0%	900.00	0.0%	900.00	0.0%	900.00	0.0%
PT	150.00	0.0%	150.00	0.0%	150.00	0.0%	150.00	0.0%
SI	100.00	0.0%	100.00	0.0%	100.00	0.0%	100.00	0.0%
SOY	1.20	0.0%	1.20	0.0%	1.20	0.0%	1.20	0.0%
WHEAT	1.80	0.0%	1.80	0.0%	1.80	0.0%	1.80	0.0%
ZINC	2.50	0.0%	2.50	0.0%	2.50	0.0%	2.50	0.0%

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

Rozrywka

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

Spróbuj części rowego - sudoku ukłobnego. Wypełnij siatkę cyframi tak, aby każdy rząd, kolumna, podwójny obszar 3x3 oraz wbie przekątne zawierały wszystkie cyfry od 1 do 9.

[Zagraj online w sudoku ukłobne!](http://pl.sudokuonline.eu/)

[wydrukuj](http://pl.sudokuonline.eu/) | [komentarze](http://pl.sudokuonline.eu/) | [Tędy czas: 0:1](http://pl.sudokuonline.eu/)

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

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

H U M O R

Przed jaskinią rozmawia dwóch jaskiniowców.

– Pijemy krystalicznie czystą wodę, oddychamy nieskażonym powietrzem, jemy organiczne jedzenie – mówi jeden.

– Dlaczego więc do cholery umieramy w trzydziestym roku życia? – dziwi się drugi.