

Nieszczęśliwi marynarze na drobnicowcach, kontenerowcach i zbiornikowcach.

Najnowszy Seafarers Happiness Index zawiera niepokojące informacje. III kwartał br. to kolejny kwartał, w którym odnotowano tendencję spadkową zadowolenia marynarzy statków handlowych z pracy na morzu.

Wyniki badań zadowolenia marynarzy z pracy i warunków pracy na statkach wzbudziły niepokój organizacji zajmujących się dobrostanem tego środowiska. Raport, który obejmuje odczucia marynarzy zbadane sondażem diagnostycznym w trzecim kwartale 2023 r.

Yves Vandeborn, dyrektor ds. zapobiegania stratom w regionie Azji i Pacyfiku w NorthStandard, wyraził zaniepokojenie spadającym ogólnym poziomem zadowolenia marynarzy, który w trzecim kwartale 2023 r. spadł do 6,6 na 10 punktów bazowych, co stanowi najdłuższy utrzymujący się spadek Seafarers Happiness Index od czasu jego badania.

Seafarers Happiness Index to kwartalne badanie przeprowadzane przez The Mission to Seafarers, sponsorowane przez NorthStandard i Iđwal. Realizowane jest przy wsparciu Inmarsat. Badania odzwierciedla dobrostan marynarzy. Opiera się na kwestionariuszach zawierających dziesięć kluczowych pytań dotyczących pracy i życia na statkach. Chodzi o ocenę nastrojów marynarzy i oficerów oraz służb pomocniczych na pracujących na różnych stanowiskach i statkach.

Nieszczęśliwy jak marynarz

Według raportu za trzeci kwartał poziom zadowolenia marynarzy z pracy i życia na statku spadł do zaledwie 6,6 na 10 punktów bazowych. Jest to spadek z poziomu 6,77 w drugim kwartale 2023 r. i wskaźnika średniego 7,1 w pierwszym kwartale 2023 r.

Wielebny kanonik Andrew Wright, Sekretarz Generalny Misji dla Marynarzy, powiedział, że ciągły spadek liczby ludności od początku roku przedstawia niepokojący obraz.

– Wydaje się jasne, że poziom zadowolenia nie powróci do akceptowalnego poziomu, jeśli nie zajmiemy się rozwiązaniami systemowymi i zakłóceniami, które w dalszym ciągu zagrażają dobrostanowi naszych marynarzy, takimi jak ograniczona liczba urlopów, nierównomierne obciążenie pracą, niewystarczająca łączność z rodziną i stagnacja płac – wymienia Wright najważniejsze powody spadku wskaźnika zadowolenia marynarzy.

Raport identyfikuje spadek większości parametrów objętych badaniem, w tym wynagrodzeń, obciążenia pracą i łączności na pokładzie. To poziom zadowolenia spadł najbardziej. Niewielka poprawa nastąpiła w ocenie możliwości opuszczania statku w porcie, dostępności szkoleń i jakości posiłków oferowanych na statku.

Raport Seafarers Happiness Index koncentruje się na identyfikacji głównych czynników wpływających na zadowolenie załóg pływających z pracy na morzu. Zawiera on również kluczowe zalecenia dotyczące rozwiązania problemów sprawiających, że praca marynarza jest bardziej uciążliwa niż być powinna w wyniku warunków izolacji i otoczenia.

Trudności w zejściu na ląd

Zalecenia twórców raportu postulują poprawę warunków i ułatwienie zejścia na ląd. Istotna jest tutaj współpraca z portami, bowiem trudności w zejściu ze statku wynikają często z ograniczeń wprowadzonych przez zarządy portów lub terminali.

Niezwykle trudne jest rozwiązanie problemów związanych z wynagrodzeniami. Tutaj armatorzy stosują często podwójne standardy. Niewątpliwie tańsi marynarze wypierają marynarzy, którzy żądają godziwej płacy. W tym przypadku kadry z Europy stoją na przegranej pozycji, co potwierdza się w wielu firmach zajmujących się rekrutacją załóg.

Autorzy raportu postulują również promowanie różnorodności i eliminowanie wykluczenia społecznego. Należy także poprawić zarządzanie obciążeniem marynarzy pracą. Armatorzy powinni w większym zakresie umożliwić wykorzystywanie najnowszych technologii, które pozwolą na poprawy życia na statku, pracę i odpoczynek.

W kwestionariuszach otrzymanych od marynarzy, podnosili oni najczęściej problem zbyt niskich wynagrodzeń, które ich zdaniem są nieadekwatne do włożonego wysiłku i odpowiedzialności. Ten problem podnosili głównie członkowie załóg zajmujących grupę stanowisk kierowniczych. Badanie ujawniło również niedogodności dotyczące żywienia.

Oszczędności w kuchni

Okazuje się, że na wielu statkach oszczędza się na wyżywieniu, a motywuje się to wprowadzaniem przez operatorów ograniczeń budżetowych na catering. Zwracano uwagę nie tylko na słabe zaopatrzone statków ale również słabe przygotowanie fachowe obsady kuchni. Zgłaszano również po raz kolejny problem z utrzymaniem statkowych siłowni i ich wyposażenia w sprzęt do ćwiczeń.

Łączność i komunikacja z rodziną to również problem zgłaszany w każdym badaniu i dominujący w wynikach sondażu. zła łączność to nie tylko problem ograniczonego kontaktu marynarzy z bliskimi. To również czynnik ograniczający możliwość zarządzania statkiem przez operatora. Aby rozwiązać ten problem, wezwano do opracowania wytycznych promujących równowagę między aktywnością zawodową a życiem prywatnym i wprowadzania na statki nowoczesnych technologii.

Na pierwszy plan ponownie wysunęła się kwestia nadmiernych obowiązków zawodowych, które pojawiają się wraz z rosnącą liczbą przepisów i zadań administracyjnych. Oficerowie zgłaszali rosnące zakresy odpowiedzialności, na które nie ma odpowiedniej ilości czasu w czasie postoju statku w porcie. Wielu twierdziło, że rosnącej ilości pracy administracyjnej ni da się wykonać. To wywołuje znaczny stres.

Kulturowe konflikty i problemy kobiet

W raporcie podkreślono również, jak uprzedzenia i nieporozumienia mogą utrudniać spójność społeczną na pokładzie. W grę wchodziły kwestie kulturowe oraz presje ze strony rodziny. Te ostatnie nie zostały w pełni zidentyfikowane.

Niepokojące są spostrzeżenia na temat konfliktów między płciami oraz barier utrudniających współistnienie różnorodności. Raporty wskazują na brak akceptacji, dyskomfort i wykluczenie marynarzy, szczególnie kobiet. Aby rozwiązać te problemy, należy wspierać otwartą komunikację i przezwyciężać uprzedzenia – podkreślają autorzy raportu.

W raporcie dostrzega się także pewne pozytywne aspekty życia na morzu. Respondenci podkreślali, że dobrzy armatorzy zapewniają stały dochód. Dla wielu marynarzy możliwość pracy na statku łączona jest z przygodą, która jednakże wymaga znacznych poświęceń.

Thom Herbert, starszy inspektor morski w Idwal i rzecznik ds. dobrostanu załogi, podkreślił podobieństwa między ustaleniami raportu a problemami zaobserwowanymi podczas inspekcji statków.

– Dobra łączność umożliwia stały kontakt marynarza z rodziną, stwarza również warunki do ułatwienia zarządzania statkiem z lądu. Potwierdzały się w czasie inspekcji utrzymujące się bariery utrudniające zejście na ląd. Utrudnia to wytchnienie od atmosfery pracy panującej na statku. Problemy żywieniowe na statku wynikają z trudności wymuszenia dobrego zaopatrzenia statków i zatrudniania wykwalifikowanych załóg odpowiedzialnych za wyżywienia

– Niepokojące jest to, że ogólne poczucie szczęścia w dalszym ciągu utrudniają utrzymujące się wyzwania związane z obciążeniem pracą, łącznością oraz możliwością utrzymania dobrej kondycji i zdrowia na pokładzie – stwierdził Vandeborn.

Zapowiedział, że NorthStandard będzie w dalszym ciągu podnosić świadomość na temat sytuacji marynarzy na statkach. Będzie także współpracować z liderami branży w celu wytyczenia kursu poprawy warunków pracy marynarzy na całym świecie.

Źródło: gospodarka.morska.pl

Canopee zbudowany w Szczecinie statkiem roku.

Stocznia Neptune Shipyards wraz z Partner Stocznia z Polic zbudowała statek Canopée, który został uhonorowany prestiżową nagrodą Statek Roku. Jest to rewolucyjny projekt dwusilnikowego ro-ro napędzanego energią wiatru.

Canopée został zbudowany przez stocznnię Neptune, a pierwsze próby morskie odbyły się w grudniu 2022 r. Jego kadłub zbudowała Partner Stocznia z Polic. Wodowanie miało miejsce w Szczecinie w czerwcu ubiegłego roku. Jest w eksploatacji od sierpnia br.

Canopée to otwarty rorowiec, przewożący części i paliwo do rakiet Ariane z Francji do Gujany Francuskiej. Długość 121 m, szerokość 22 m i prędkość 16,5 węzła czyniły z niego unikalne wyzwanie projektowe.

Innowacyjny kształt kadłuba, wspomagany przez cztery żagle Oceanwings, redukuje zużycie paliwa o 18% podczas rejsu, zmniejszając emisję CO2. Zastosowanie dwóch gondoli o nierównoległych osiach zamiast tradycyjnych wałów napędowych poprawia stabilność kursową i zwiększa wyporność. Stery zostały

zaprojektowane tak, aby generować stałą siłę boczną w celu zapobieżenia dryfowaniu podczas korzystania z Oceanwings.

Canopée to nie tylko statek, to symbol impetu holenderskiego sektora morskiego. Został zaprojektowany i zbudowany dla Ariane Group i jest obsługiwany przez francuską firmę Alizés, joint venture między Jifmar Offshore Services i Zéphyr & Borée. Umowa na budowę została przyznana Neptune w październiku 2020 r.

Gala Nagród Morskich, która odbyła się 6 listopada w Rotterdamie, uhonorowała nie tylko Canopée, ale także innych innowatorów w holenderskim przemyśle morskim, podkreślając rolę kraju w kształtowaniu przyszłości żeglugi. Co roku podczas wydarzenia ponad 900 profesjonalistów z branży spotyka się, aby świętować siłę holenderskiego sektora morskiego wraz z przedstawicielami prasy, politykami i nominowanymi do nagród przyznawanych w pięciu kategoriach. Oprócz Nagrody Statek Roku, wręczane są także nagrody: Nagroda Bezpieczeństwa Morskiego, Nagroda Talentu Morskiego, Nagroda Osiągnięć Morskich i Nagroda Innowacji Morskiej. W tym roku Gala odbyła się 6 listopada w Ahoy Rotterdam, Holandia.

Źródło: gospodarka.morska.pl

Offshore może być przyszłością, ale należy zadbać o pracowników. Apel do szkół branżowych.

Vestas i Windar, czyli dwie fabryki, które powstają w Szczecinie będą potrzebować przynajmniej kilkuset pracowników w sektorze offshore. Nie możemy jednak zapominać także o działających już mniejszych firmach oraz potencjalnych inwestorach, którzy aktywnie interesują się Pomorzem Zachodnim, jako potencjalnym zagłębiem offshore w Polsce.

Według szacunków Północnej Izby Gospodarczej w Szczecinie, tylko w naszym regionie w najbliższym czasie agregacja pracowników sektora offshore wyniesie przynajmniej 3 tysiące pracowników.

– Podejmowane przez władze rządowe i samorządowe kroki, by zapewnić przedsiębiorcom dobrą kadrę sektora offshore muszą być jeszcze bardziej aktywne. Widzimy, że nasz region znalazł się na celowniku podmiotów z tej branży, ale ta dobra passa szybko zakończy się, jeżeli nie będzie na miejscu rąk do pracy – mówi Hanna Mojsiuk, prezes Północnej Izby Gospodarczej w Szczecinie. Jej zdaniem, gdyby zapytano 17- i 18-latków, czym zajmuje się sektor offshore, to wielu nie potrafiłoby powiedzieć

– Energetyka wiatrowa rozwija się bardzo dynamicznie, a Szczecin i Pomorze Zachodnie mają naturalny potencjał, by zdobywać największych inwestorów na świecie. Zainteresowanie firmy Vestas, Windar czy Orlenu pokazuje, że jesteśmy w stanie zapełnić niszę gospodarczą i mamy unikatowe możliwości naturalne, by działać w tym sektorze – mówi Hanna Mojsiuk, prezes Północnej Izby Gospodarczej w Szczecinie.

Od czego zależy czy sektor offshore będzie aktywniej interesować się naszym regionem?

– Ręce do pracy. Potrzebujemy studentów, ale i pracowników zawodowych gotowych do przystosowania na potrzeby firm sektora offshore. Mowa o technikach, mechanikach, elektrykach, automatykach, osobach gotowych do pracy przy produkcji. Offshore jest obecnie jednym z najbardziej perspektywicznych kierunków kształcenia dla kadry menadżersko-inżynierskiej, ale i w przypadku kształcenia branżowego. Nie możemy uczyć specjalistów, by wyjeżdżali do Azji, Norwegii czy do Niemiec. Będą oni bardzo potrzebni tutaj. Zachęcamy młodych ludzi, licealistów, uczniów szkół zawodowych do tego, by interesowali się tym sektorem. To jest dla nich przyszłość, a niestety mam wrażenie, że gdybyśmy zapytali 17 czy 18 latków, czym zajmuje się sektor offshore, to wielu nie potrafiłoby powiedzieć – zaznaczyła Hanna Mojsiuk.

Polscy eksperci sektora offshore stają się rozchwytywani także zagranicą, a krajowy rynek musi być bardziej konkurencyjny. Kto w sektorze offshore jest obecnie najbardziej poszukiwany? Specjaliści nie mają wątpliwości, że występuje tutaj ważny dualizm. Potrzeba zarówno osób gotowych do pracy fizycznej, jak i ekspertów, inżynierów, menadżerów.

– Od wielu miesięcy mówimy, że w Polsce lepiej od sektora IT zaczynają zarabiać inżynierowie. W sektorze offshore bardzo potrzeba automatyków, robotyków, mechaników, monterów. Bardzo pożądana jest także umiejętność pracy na wysokości – mówi Anna Sudolska, ekspertka rynku pracy.

– Płace w tym sektorze są bardzo wysokie, ale jednocześnie widzimy, że wielu ekspertów decyduje się na wyjazdy do pracy zagranicę np. na platformy wiertnicze. Wiem, że pracownicy ze Szczecina wyjeżdżają nawet na inne kontynenty. Na pewno więc polskie firmy i podmioty inwestujące w Polsce muszą być bardziej konkurencyjne jeżeli chodzi o wysokość proponowanych wynagrodzeń. Inaczej będziemy kształcić inżynierów i menadżerów dla innych krajów – dodaje.

– Kluczowym problemem w rozwoju branży offshorowej może okazać się brak wykwalifikowanych pracowników specjalizujących się w wymagających pracach prowadzonych nie tylko przy budowie ale również eksploatacji morskich farm wiatrowych. Wydaje się, że jednym z kluczowych działań w tym obszarze powinna być edukacja zarówno na poziomie szkoły średniej oraz uczelni wyższych, gdzie mogą kształcić się przyszli technicy lub instalatorzy turbin wiatrowych. Potrzeby rynkowe w obszarze branży offshorowej będą coraz większe dlatego bardzo ważne jest zwiększanie świadomości jakie możliwości daje praca w morskiej energetyce wiatrowej i to nie tylko w sferze finansowej ale również z punktu widzenia samej specyfiki pracy – zaznaczył Łukasz Żak, ekspert rynku pracy i członek Zachodniopomorskiego Klastra Morskiego.

Źródło: gospodarka.morska.pl

Ubezpieczenie w klubach P&I.

Konwencja MLC wymusiła na armatorach obowiązek ubezpieczenia marynarzy zgodnie z zapisami MLC dotyczącymi odpowiedzialności armatora za wynagrodzenia i inne zobowiązania finansowe armatora wobec marynarza. Co należy wiedzieć?

1) Polisa powinna być wywieszona na statku w łatwo dostępnym miejscu. Zalecamy zanotowanie szczegółów tej polisy z czego najważniejsza jest nazwa Kluby P&I.

2) Nasze wynagrodzenie i zobowiązania finansowe są ubezpieczone ale według jasno określonych. Jedną z nich jest, iż roszczenie powinno być zgłoszone pomiędzy 2 i 6 miesiącem zaległości.

Wszystkie polisy P&I poprzedzające wejście w życie konwencji MLC pozostają w mocy.

Marynarze należący do OMK mogą skorzystać z naszej pomocy w tym zakresie. Możemy zarówno doradzić jak takiego zgłoszenia dokonać lub reprezentować marynarza w klubie P&I. W „Strefie Marynarza” na stronie OMK znajdują się numery kontaktowe dla spraw MLC (wynagrodzenia, świadczenia finansowe) w głównych klubach P&I.

Źródło: www.omk.org.pl

Shell pozywa Greenpeace. Ma się domagać od aktywistów 2,1 mln. dol.

Według Greenpeace i dokumentu, do którego ma dostęp Reuters, Shell pozywa Greenpeace o odszkodowanie w wysokości 2,1 mln dol. To reakcja na akcję aktywistów z tego roku, którzy weszli na pokład należącego do firmy statku do produkcji ropy naftowej.

Jak podaje Reuters, brytyjski potentat naftowo-gazowy Shell złożył pozew do londyńskiego Sądu Najwyższego. To reakcja na akcję aktywistów Greenpeace, którzy weszli na pokład statku w styczniu w pobliżu Wysp Kanaryjskich, aby zaprotestować przeciwko odwiertom naftowym i udali się aż do Norwegii.

Shell oficjalnie potwierdził toczące się postępowanie, ale nie chce komentować kwestii kwot, do których dotarł Reuters.

"Prawo do protestu jest fundamentalne i absolutnie je szanujemy. Trzeba jednak robić to bezpiecznie i zgodnie z prawem" – stwierdził rzecznik Shella.

Źródło: businessinsider.com.pl

Bitwa o prawo do największego skarbu morskiego w historii.

Zatopiony hiszpański okręt wojenny, który leżał nieodkryty na dnie oceanu przez prawie trzy stulecia, stał się powodem współczesnej bitwy prawnej o to, kto ma prawa do pradawnych skarbów wartych miliardy dolarów.

Galeon San Jose zatonął przed 300 laty i przewoził skarb wart miliardy dol.

Amerykańska firma Sea Search Armada twierdzi, że jako pierwsza znalazła szczątki statku San José, który zatonął w 1708 r. i żąda połowy skarbu

Rząd Kolumbii kwestionuje jednak roszczenia firmy i twierdzi, że statek i skarb jest ich dziedzictwem narodowym

Więcej informacji o biznesie znajdziesz na [Businessinsider.com.pl](https://www.businessinsider.com.pl)

Według złożonego w październiku przez rząd Kolumbii wniosku prawnego, galeon San José, który zatonął u wybrzeży Cartageny w Kolumbii w 1708 r., przewoził "największy skarb w historii ludzkości".

Teraz, ponad 300 lat po zatonięciu San José, amerykańska firma ratownicza pozywa kolumbijski rząd i domaga się połowy skarbów ze statku, twierdząc, że to ona odkryła wrak jeszcze w 1981 r.

Jak wynika z dokumentów sądowych, kiedy galeon San José zatonął w bitwie z Brytyjczykami w 1708 r., przewoził coś, co uważano za najdroższy ładunek kiedykolwiek wysłany z Nowego Świata, w tym ponad 7 mln pesos, 116 stalowych skrzyń pełnych szmaragdów i 30 mln złotych monet.

Jak donosi NBC Today, większość skarbów na statku płynącym do Hiszpanii została wydobyta w kolumbijskich i peruwiańskich kopalniach przy użyciu niewolniczej pracy.

Źródło: [businessinsider.com.pl](https://www.businessinsider.com.pl)

Pierwsi Polacy wyjechali ze Strefy Gazy.

Pierwsza grupa Polaków oraz Palestyńczyków z polskimi paszportami wyjechała ze Strefy Gazy. Informację taką przekazali minister spraw zagranicznych oraz szef Biura Bezpieczeństwa Narodowego. Operacja ewakuacji osób z polskim obywatelstwem trwa od czwartku.

Według podawanych przez polskie władze informacji, z Gazy wyjechało 18 osób z polskim paszportem. W sumie na liście do wyjazdu ma być 29 os. Ci, którzy są jeszcze po stronie palestyńskiej, mają być w pobliżu przejścia granicznego w Rafah. Nie ma na razie informacji, czy i kiedy pozostałe osoby mogą wyjechać do Egiptu. Polacy oraz Palestyńczycy z polskim paszportem mają po stronie egipskiej być podejmowane przez polskich dyplomatów i żołnierzy, a do kraju mają przewieźć ich wojskowe samoloty.

Od kilkunastu dni trwa ewakuacja ze Strefy Gazy obcokrajowców oraz Palestyńczyków z zagranicznymi paszportami. Palestyńską enklawę ma w sumie opuścić około 7000 osób. Do tej pory udało się to kilkuset osobom, głównie z paszportami amerykańskimi.

W trwających od ponad miesiąca izraelskich atakach na Strefę Gazy zginęło ponad 11 tysięcy Palestyńczyków, w tym co najmniej 4500 dzieci. Operacja jest odwetem za atak Hamasu na Izrael. 7 października zginęło 1200 osób.

Źródło: [Radio Szczecin.pl](https://radio.szczecin.pl)

Wykryli prawie 500 szkodliwych substancji w materiałach poddanych recyklingowi..

Recykling budzi pozytywne skojarzenia, ponieważ pozwala na ponowne wykorzystywanie wcześniej użytych materiałów. Jest on szczególnie istotny w przypadku tworzyw sztucznych, ale ostatnie ustalenia na ich temat pokazują, że ich przetwarzanie ma pewną mroczną stronę.

O konieczności prowadzenia recyklingu tworzyw sztucznych powinien wiedzieć każdy, kto widział materiały ukazujące tzw. Wielką Pacyficzną Plamę Śmieci. Jej powierzchnia jest pięciokrotnie większa od powierzchni naszego kraju, a to przecież tylko jeden z wielu obszarów gęsto pokrytych tworzywami sztucznymi. Na świecie istnieją liczne wysypiska śmieci, na których takie odpady zalegają od lat.

Z tego względu należy przetwarzać jak najwięcej substancji. Statystyki są nieubłagane: według przedstawicieli United Nations Foundation aż ⅓ produktów wykonanych z tworzyw sztucznych trafia każdego roku na wysypiska i to bez poddawania ich recyklingowi. Dodajmy, że rocznie daje to ponad 300 milionów ton takich odpadów. Niewyobrażalna ilość!

Chcąc przekonać się, jak wypada recykling tych materiałów, naukowcy z Uniwersytetu w Göteborgu przeprowadzili analizy dotyczące granulatów tworzyw sztucznych pochodzących z recyklingu. Próbkę tę pochodzących z 13 różnych krajów, a wykonane ekspertyzy wykazały, że występują w nich setki niebezpiecznych substancji. O szczegółach przeprowadzonego śledztwa czytamy na łamach Data in Brief.

Recykling tworzyw sztucznych jest potrzebny w walce z nadmiarem odpadów, ale wygląda na to, że idą za nim pewne zagrożenia

Mówiąc dokładniej, jak do tej pory potwierdzono obecność 491 szkodliwych substancji, lecz na tym lista może się nie skończyć. To za sprawą kolejnych 170 składników wstępnie uznanych za niebezpieczne. Wśród konkretnych substancji wymienia się między innymi chemikalia przemysłowe, dodatki do tworzyw sztucznych, leki i środki owadobójcze. Składniki te mogą być niebezpieczne zarówno dla osób korzystających z takich recyklingowanych produktów, jak i odpowiedzialnych za ich recykling.

Co gorsza, z ponad 13 000 substancji chemicznych stosowanych w tworzywach sztucznych, aż 25% uznaje się za niebezpieczne. Autorzy publikacji twierdzą wręcz, że żadnej plastikowej substancji chemicznej nie można uznać za bezpieczną. Tylko jak zwalczać ten problem, skoro rezygnacja z recyklingu również będzie wysoce kłopotliwa? Być może czas na rezygnację z opakowań jednorazowego użytku bądź powrót do realiów z ubiegłego stulecia, kiedy to zamiast plastiku częściej korzystało się ze szkła czy papieru.

Źródło: Focus.pl

15. Kolejka Ekstraklasy.

TABELA					
15 kolejka					
	Z	R	P	Z/S	P
1 Śląsk Wrocław	10	3	2	27:13	33
2 Jagiellonia Białystok	9	3	3	36:21	30
3 Lech Poznań	8	5	2	28:19	29
4 Raków Częstochowa	8	3	3	30:16	27
5 Pogoń Szczecin	8	2	5	27:15	26
6 Legia Warszawa	7	3	4	21:18	24
7 Zagłębie Lubin	6	3	6	17:24	21
8 Górnik Zabrze	5	4	6	16:18	19
9 Radomiak	5	3	6	18:19	18
10 Stal Mielec	5	3	7	20:22	18
11 Piast Gliwice	2	11	2	14:14	17
12 Warta Poznań	4	5	6	14:16	17
13 Korona Kielce	3	7	4	18:18	16
14 Widzew Łódź	4	4	6	16:19	16
15 Cracovia	3	6	5	13:19	15
16 Puszcza N.	3	4	8	18:30	13
17 Ruch Chorzów	1	5	7	13:24	8
18 ŁKS Łódź	2	2	11	11:32	8

Pogoń Szczecin zremisowała z Rakowem Częstochowa 1:1 w meczu 15. kolejki PKO BP Ekstraklasy. Blżej zwycięstwa byli Portowcy, ale momentami cudów w bramce mistrzów Polski dokonywał Vladan Kovacević.

Spotkanie w Szczecinie rozpoczęło się od ataków Pogoni. Pierwszy groźny strzał Portowcy oddali już w 5. minucie. Uderzenie Wahana Biczachcziana obronił jednak Vladan Kovacević. W 15. minucie świetną, kombinacyjną akcję na małej przestrzeni rozegrało trio: Rafał Kurzawa-Kamil Grosicki-Alexander Gorgon. Uderzał ten ostatni, ale znów na posterunku był Kovacević. W 30. minucie serbski bramkarz znów uratował mistrzów Polski. Po kolejnej szarży Grosickiego, obrońcy Rakowa niedokładnie wybijali piłkę. Dopadł do niej Biczachczian, ale górą był 25-letni golkiper.

Na pierwszy celny strzał Rakowa trzeba było czekać do 38. minuty. Lekkie uderzenie Marcina Cebuli bez problemu obronił jednak Valentin Cojocar. Tuż przed przerwą, na zaskakujący strzał z zza pola karnego zdecydował się Grosicki, ale piłka minimalnie minęła prawy słupek bramki gości.

Druga połowa rozpoczęła się identycznie jak pierwsza. Znów Kovacević musiał dwukrotnie ratować swój zespół, broniąc poza polem karnym strzały

Biczachcziana i Efthymiosa Koulourisa. Gdy więc kibice w Szczecinie oczekiwali, że ich pupile w końcu się przełamia, w 54. minucie na prowadzenie wyszedł Raków. Znakomite podanie Władysława Koczerhina, wykorzystał wprowadzony z ławki rezerwowych Bartosz Nowak. Portowcy wyrównali w 66. minucie. Kolejną, kapitalną indywidualną akcją popisał się Grosicki, który na piąty metr wyłożył piłkę Gorgonowi, a ten bez problemu pokonał Kovacevicia.

W 92. minucie Kovacevicia starał się zaskoczyć ponownie Grosicki, ale bramkarz Rakowa znów był górą.

Źródło: Piłka Nożna.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. Istotną jest także ochrona praw marynarzy. Życie stwarza różne niespodzianki i nawet najlepszym z nas, pracującym dla najlepszych armatorów może się wiązać z przykrymi sytuacjami.

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

Nasze cele:

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

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

Ponadto:

- Możesz rozszerzyć swoje członkostwo o ubezpieczenie medyczne obejmujące również Twoją rodzinę. Szczegóły: <https://www.omk.org.pl/article/1152>
- Oferujemy po 12-miesięcznej przynależności pomoc w podniesieniu Twoich kwalifikacji, refundujemy kosztu kursów i szkoleń wynikających z Konwencji STCW ukończonych w ośrodkach szkoleniowych w Polsce
- Możesz w razie poważnej sytuacji kryzysowej na statku, w każdej chwili skontaktować się z nami pod awaryjnym numerem telefonu, czynnym 24 h / 24 h.
- Odwiedź na naszej stronie internetowej strefę Marynarze mają taniej – są miejsca gdzie dostaniesz zniżki na podstawie naszej legitymacji OMK/ITF – przejazdy na lotniska, kursy, szkolenia itp.
- Zawsze gdy masz wątpliwości dotyczące zatrudnienia możesz zwrócić się do nas z zapytaniem o sprawdzenie kontraktu, warunków zatrudnienia, prośbą o poradę.

- Możesz skorzystać z bezpłatnej porady podatkowej udzielanej przez prawnika z wyspecjalizowanej Kancelarii Podatkowej z którą współpracujemy (bezpłatna porada / opinia / sporządzenie rozliczenia rocznego.
- Możesz skorzystać z bezpłatnej porady współpracującej z nami Kancelarii Prawnej w zakresie prawa cywilnego, rodzinnego, karnego.
- Możesz liczyć na poprowadzenie roszczenia, w razie kłopotów z armatorem (opóźnienie lub brak wypłaty wynagrodzenia, wypadek na statku, inne)
- W razie bardzo trudnej sytuacji zdrowotnej i materialnej możesz skorzystać z cyklicznego wsparcia finansowego z Marynarskiego Funduszu Renty Chorobowej.

Wypełnij deklarację na naszej stronie internetowej: https://www.omk.org.pl/przylacz_sie

Może polubisz nas na FB ?

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

Wydarzyło się 13 listopada - kalendarium.

13 listopada jest 317 dniem w kalendarzu gregoriańskim. Do końca roku pozostaje 48 dni.

Dzisiaj imieniny świętują:

Abbo, Abbon, Alojzy, Antonin, Arkadia, Arkadiusz, Arkady, Augustyna, Benedykt, Brykcjusz, Dalmacjusz, Dydak, Eugeniusz, Eutylian, German, Izaak, Jan, Kalikst, Krystyn, Liwia, Mateusz, Mikołaj, Nicefor, Paschazy, Probus, Stanisław, Walenty, Walentyn, Wiktor, Wiktoriusz, Wilhelm i Włodzisław

OMK życzy solenizantom wszystkiego najlepszego ☺

Dzisiaj obchodzimy Międzynarodowy Dzień Niewidomych.

Wydarzyło się sporo rzeczy na przełomie lat, między innymi:

1308 – Krzyżacy zajęli Gdańsk i dokonali rzezi jego mieszkańców.

1521 – Utworzono II księstwo opolsko-raciborskie.

1904 --Na nielegalnym zjeździe w Warszawie założono Polski Związek Ludowy.

- Na Placu Grzybowskim w Warszawie Organizacja Bojowa PPS po raz pierwszy starła się z oddziałami wojska rosyjskiego.

1918 – PPS zorganizowała w Warszawie wielką demonstrację przeciwko rządowi Rady Regencyjnej.

1924: Władysław Reymont został ogłoszony laureatem Nagrody Nobla za powieść Chłopi.

- Polski Autokefaliczny Kościół Prawosławny został uznany przez Patriarchat Konstantynopoliński.

1939 – Służbę Zwycięstwu Polski przemianowano na Związek Walki Zbrojnej (późniejsza Armia Krajowa).

1945 --Na mocy dekretu rządowego utworzono państwowe przedsiębiorstwo Film Polski.

- Władysław Gomułka stanął na czele nowo utworzonego Ministerstwa Ziem Odzyskanych w Tymczasowym Rządzie Jedności Narodowej.

1953 – Założono Olsztyński Teatr Lalek.

1956 – Częstochowski teatr otrzymał imię Adama Mickiewicza.

1962 – Założono Ligę Obrony Kraju.

1974 – Zakończono budowę Obserwatorium Wysokogórskiego na Śnieżce.

1975 – Sformowano Morską Jednostkę Działań Specjalnych „Formoza”.

1976 – W magazynie telewizyjnym Studio 2 wyemitowano recital szwedzkiej grupy ABBA, nagrany w trakcie jej jedyne go pobytu w Polsce.

1991 – W rozegranym na Stadionie Miejskim w Poznaniu ostatnim meczu eliminacyjnym do piłkarskich Mistrzostw Europy, Polska zremisowała z Anglią 1:1 i straciła szansę na awans.

2000 – Upadły Zakłady Metalowe Łucznik w Radomiu.

2010 – Otwarto halę widowiskowo-sportową Orlen Arena w Płocku.

Kursy kupna i sprzedaży walut obcych - tabela C

Media kursy kupna i sprzedaży walut obcych za dzień określony: w 50 walutach NBP 2023Z Zarządka Narodowego Banku Polskiego z dnia 23 września 2023 r. w sprawie sposobu wyliczenia i ogłaszania średnich kursów walut obcych (Dz. Urz. NEP z 2023 r. poz. 13)

Nazwa waluty	Kod waluty	Kurs kupna	Kurs sprzedaży
dolar amerykański	1 USD	4,1023	4,1051
dolar australijski	1 AUD	2,6946	2,6972
dolar kanadyjski	1 CAD	2,9650	3,0248
euro	1 EUR	4,3780	4,4864
funct (Węgry)	100 HUF	13603	13825
frank szwajcarski	1 CHF	4,5453	4,6371
funct szwajcarski	1 GBP	5,0057	5,1069
jen (Japonia)	100 JPY	3,7077	2,7625
korona czeska	1 CZK	0,1756	0,1822
korona duńska	1 DKK	0,0581	0,0589
korona norweska	1 NOK	0,3679	0,3753
korona szwedzka	1 SEK	0,3760	0,3836
SDR (MFW)	1 SDR	5,3910	5,5000

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



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

<https://nasdaqbaltic.com>



