

Wielka Brytania odwołuje kontrolę zgodności paliw z przepisami IMO 202 z powodu pandemii koronawirusa.

Wielka Brytania zawiesiła kontrole statków pod kątem zgodności z przepisami o niskiej zawartości siarki w ramach szerszych środków ograniczających inspekcje w celu zmniejszenia wpływu wybuchu koronawirusa na łańcuchy dostaw.

Koronawirus stworzył rosnące problemy logistyczne dla transportu morskiego, ponieważ kraje starają się utrzymać towary w ruchu pomimo blokad w wielu częściach świata.

Na początku roku weszły w życie przepisy - znane jako załącznik VI do konwencji MARPOL - które nakładają na statki obowiązek stosowania paliwa o zawartości siarki 0,5%, w porównaniu z 3,5% poprzednio, lub instalowania urządzeń zwanych płuczkami, które usuwają toksyczne zanieczyszczenia.

Egzekwowanie przepisów, które wstrząsnęły rynkami ropy i żeglugi, jest obowiązkiem państw portu i bandery. Zawieszenie kontroli przez Wielką Brytanię jest jednym z pierwszych oznak wyzwań związanych z egzekwowaniem przepisów IMO w momencie pandemii koronawirusa.

Brytyjska Agencja Morska i Straż Przybrzeżna (MCA), odpowiedzialna za regulacje morskie, bezpieczeństwo i przeciwdziałanie zanieczyszczeniom, powiedziała, że wprowadziła środki mające na celu utrzymanie ruchu towarów.

- Jeśli chodzi o egzekwowanie wymogów IMO 2020, zawiesiliśmy kontrole przeprowadzane przez państwo portu, co oznacza, że sprawdzanie zgodności paliwa zostało zawieszono - powiedziała rzeczniczka MCA.

- Jednak jako odpowiedzialny organ regulacyjny nadal monitorujemy statki zawijające do portów w Wielkiej Brytanii. Jeśli w wyniku przeglądu przesłanych nam informacji uznamy, że jest to właściwe, skontrolujemy te statki - dodała.

MCA oświadczyło, że zawiesiło działalność w zakresie badań i inspekcji statków oraz złagodziło zasady, takie jak przedłużanie certyfikatów statków - wszystko to było konieczne do wejścia do portów.

- Chociaż nie możemy iść na kompromis w sprawie bezpieczeństwa, istnieje szereg środków tymczasowych, które podejmujemy i podejmujemy, aby zapewnić, że żegluga nie zatrzyma się, a marynarze będą mogli kontynuować pracę - powiedziała Katy Ware, dyrektor MCA ds. bezpieczeństwa i standardów morskich.

Źródło: gospodarkamorska.pl

Sleipnir zakończył największą w historii operacji bunkrowania LNG.

Najpotężniejszy na świecie półzanurzalny statek dźwigowy zakończył największą w historii operację bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG).

W czwartek Titan LNG przeprowadził w porcie w Rotterdam bunkrowanie jednostki Sleipnir, korzystając z Coral Fraseri, bunkierki LNG należącej do Anthony'ego Vедера. Całkowita ilość dostarczonego LNG wyniosła prawie 3300 ton metrycznych.

Sleipnir przybył do portu w Rotterdamie w niedzielę 22 marca, a dostawa bunkrowania LNG zajęła niecałe 24 godziny. Właściciel jednostki, Heerema poinformował, że wszystkie zaangażowane firmy przestrzegały ścisłych wytycznych rządowych, aby chronić swoich pracowników podczas trwającego wybuchu COVID-19.

- Jesteśmy dumni z faktu, że braliśmy udział w największym na świecie bunkrowaniu LNG. Szczególnie cieszymy się, że to osiągnięcie mogło mieć miejsce w naszej macierzystej bazie w porcie w Rotterdamie - powiedział dyrektor generalny Heerema, Koos-Jan van Brouwershaven. - Wykorzystanie LNG w Sleipnir jest jednym z wielu środków zrównoważonego rozwoju, które wprowadziliśmy. Będziemy nadal badać sposoby zmniejszenia naszego wpływu na środowisko - dodał.

Rekordowy statek jest w pełni wyposażony w oświetlenie LED, ma system odzyskiwania energii cieplej / zimnej i może być zasilany LNG. Zastosowanie LNG zmniejsza emisję CO2.

Niels den Nijs, prezes Titan LNG, skomentował, że bunkrowanie LNG staje się rutynową operacją dla zaangażowanych firm: „Opierając się na naszych pięciu poprzednich dostawach na całym świecie, opracowaliśmy i bezpiecznie zrealizowaliśmy nasz plan działania”.

- Sleipnir pokazuje, że żegluga na LNG jest korzystna finansowo, nawet w odległych częściach świata - dodał den Nijs.

Jan Valkier, CEO Anthony'ego Vedera, powiedział: „Inwestując w dedykowane statki LNG od 2009 r. Wnieśliśmy istotny wkład w dostępność LNG do wytwarzania energii i LNG jako paliwa morskiego”.

To bunkrowanie oznacza także „ważny krok dla Rotterdamu jako węzła bunkrowego LNG”.

Chcemy zostać najbardziej ekologicznym portem na świecie - powiedział Allard Castelein, prezes Port of Rotterdam Authority. - Nigdy wcześniej statek nie bunkrował tyle paliwa LNG, co Sleipnir.

Castelein powiedział, że to bunkrowanie „jest hołdem dla Rotterdamu, który jest idealnym węzłem do importu, eksportu, przechowywania i bunkrowania LNG”.

Źródło:gospodarkamorska.pl

Nigeria wprowadziła ograniczenia w swoich portach w ramach walki z koronawirusem.

Prezydent Muhammadu Buhari powiedział, że Nigeria pozwoli zacumować w swoich portach tylko tym statkom towarowym, które przebywały na morzu przez ponad dwa tygodnie, aby zapobiec rozprzestrzenianiu się koronawirusa.

Eksperti ds. zdrowia obawiają się powszechnego wybuchu epidemii w najbardziej zaludnionym kraju w Afryce, liczącym 200 milionów ludzi, co może przeciążyć jego słaby system opieki zdrowotnej.

Nigeria zamknęła granice lądowe i międzynarodowe lotniska w ostatnim tygodniu, aby ograniczyć rozprzestrzenianie się wirusa. Buhari powiedział na Twitterze, że wydał dyrektywę, że „tylko statki towarowe, które były na morzu dłużej niż 14 dni, mogą zawinąć do naszych portów. Ich załoga musi jednak poddać się testom i zostać uznana za wolną od chorób przez władze sanitarne portu”.

Wcześniej Centrum Kontroli Chorób w Nigerii (NCDC) poinformowało, że zidentyfikowano 14 nowych przypadków koronawirusa, co łącznie daje 65 przypadków. Sześć nowych przypadków wykryto na jednym statku. Prezydent powiedział, że nowe ograniczenia nie będą miały zastosowania do statków przewożących produkty naftowe i gazowe, ponieważ kontakt z innymi ludźmi był tam minimalny.

Ograniczenia mogą powodować problemy z łańcuchem dostaw. Producenci podali w tym tygodniu, że czas oczekiwania na wejście do portów podniósł się do 90 dni. Ponieważ lotniska są zamknięte dla lotów międzynarodowych i ograniczają dostęp załogi, dostawy ładunków lotniczych mogą stać się coraz bardziej zawodne.

Źródło:gospodarka morska.pl

Ropa na giełdzie w Nowym Jorku tanieje.

Ropa na amerykańskiej giełdzie paliw tanieje o ponad 5 proc., a baryłka surowca kosztuje niewiele ponad 20 USD - informują maklerzy.

Baryłka ropy WTI w dostawach na maj na giełdzie paliw NYMEX w Nowym Jorku jest wyceniana po 20,40 USD, po niższej cenie o 5,11 proc. Wcześniej cena surowca spadła na krótko poniżej 20 USD za baryłkę - do 19,92 USD za baryłkę.

Ropa Brent w dostawach na maj na giełdzie paliw ICE Futures Europe w Londynie jest wyceniana po 23,38 USD za baryłkę, niższej o 6,22 proc. Wcześniej surowiec taniał o 7,6 proc. i kosztował najmniej od listopada 2002 r.

Przez globalne rynki przetacza się fala zamykania coraz to nowych krajów, które chcą ograniczyć rozprzestrzenianie się koronawirusa. To powoduje spadek popytu na paliwa, a nadpodaż ropy coraz bardziej się powiększa.

Na świecie w normalnych warunkach zużywa się 100 mln baryłek ropy dziennie.

Tymczasem z prognoz rynkowych wynika, że w ciągu ostatnich kilku tygodni popyt na ropę zmalał nawet o 25 proc.

Rynkom grozi zalew nowej podaży ropy przez Arabię Saudyjską i Rosję, po rozpadzie sojuszu OPEC+. W piątek Arabia Saudyjska podała, że nie miała żadnego kontaktu z przedstawicielami Rosji, co do cięć dostaw ropy albo powiększenia koalicji krajów OPEC+.

Z kolei wiceminister energii Rosji Paweł Sorokin ocenił, że cena ropy - 25 USD za baryłkę - "nie jest przyjemna", ale nie jest katastrofą dla rosyjskich producentów tego surowca.

"Obawy o popyt na ropę to na rynkach znana rzecz. Ostatnie spadki cen ropy wywołały jednak sygnały z Arabii Saudyjskiej i Rosji, że chcą kontynuować dotychczasową politykę wyższych dostaw surowca" - mówi Vivek Dhar, analityk rynku surowców w Commonwealth Bank of Australia.

"Nadzieje rynków, że dojdzie do jakiegoś porozumienia A.Saudyjska-Rosja, zostały rozwiane" - podkreśla.

Od początku marca ropa w USA staniała o 54 proc., a w I kwartale notowania surowca zniżkowały o 66 proc.

Źródło:pap.pl

USA: pływające szpitale wesprą walkę z COVID-19 .

Statek szpitalny USNS Mercy przybył do portu w Los Angeles. Na pokładzie ma 1000 łóżek szpitalnych, 800 pracowników medycznych, izbę przyjęć i oddział intensywnej terapii. Wszystko po to, żeby zapewnić ulgę szpitalom na lądzie przytłoczonym pandemią COVID-19.

USNS Mercy, obsługiwany przez wojskowe dowództwo US Seal Navy, opuścił w poniedziałek bazę marynarki wojennej w San Diego z ponad 800-osobowym personelem medycznym marynarki wojennej i personelem pomocniczym oraz ponad 70 marynarzami służby cywilnej.

Statek będzie służył jako szpital referencyjny dla pacjentów bez COVID-19.

Personel placówki medycznej Mercy składa się z zespołu Biura Medycyny i Chirurgii Marynarki Wojennej.

Przybycie USNS Mercy do portu w Los Angeles odbyło się zaledwie dziesięć dni po tym, jak administracja Donalda Trumpa wskazała, że rozmieści dwa okręty szpitalne Marynarki Wojennej USA w celu wsparcia działań reagowania na epidemie COVID-19 w Stanach Zjednoczonych.

Prezydent Trump powiedział w czwartek, że drugi statek medyczny USNS Comfort jest obecnie przygotowywany w Wirginii. Oczekuje się, że odejdzie w sobotę, by przybyć do portu w Nowym Jorku w poniedziałek.

Dwa statki szpitalne klasy Mercy są wyposażone w 1000 łóżek szpitalnych, 11 apartamentów ogólnych, 15 oddziałów pacjentów i 80 łóżek intensywnej terapii.

Misja statków klasy Mercy polega na zapewnieniu amerykańskiej armii pływającego, mobilnego, ostrego chirurgicznego zaplecza medycznego, a także pełnych usług szpitalnych wspierających amerykańską pomoc humanitarną na całym świecie.

USNS Mercy został dostarczony do dowództwa Marynarki Wojennej Marynarki Wojennej 8 listopada 1976 roku. Ma 272,5 metrów długości, ponad 32 szerokości i 45291 DWT.

Źródło:gospodarkamorska.pl

Tankowiec zламаł się na pół u wybrzeży Malty.

Załogi ratownicze na Malcie uratowały trzech marynarzy po tym, jak w środę ich statek zламаł się na pół na zachodnim Morzu Śródziemnym.

Siły Zbrojne Malty zostały powiadomione późną środą wieczorem, że 89-metrowa Lady Sandra, tankowiec śródlądowy pływający pod banderą Wielkiej Brytanii, podzieliła się na dwie części przy niesprzyjającej pogodzie. Sprawozdania wskazują, że statek opuścił Sztambuł w Turcji 6 lutego. Na szczęście nie doszło do rozlania się ropy, co wskazuje, że statek był wówczas nieobciążony.

Siły Zbrojne Malty wysłały statek poszukiwawczo-ratowniczy w rejon, co doprowadziło do uratowania trzech członków załogi, w tym dwóch Egipcjan i jednego Rumuna.

Obie połowy statku utrzymują się nadal na powierzchni.

Źródło:gospodarkamorska.pl

Stena Bulk zamierza przetestować stuprocentowe użycie biopaliwa na pokładzie tankowca.

Stena Bulk, szwedzki armator tankowców, stanie się kolejną firmą, która przetestuje biopaliwo na pokładzie swojego statku. To kolejny krok rynku w celu poszukiwania alternatywnych paliw, które pomogą w ograniczeniu emisji.

W nadchodzących tygodniach Stena Bulk przeprowadzi test na zbiornikowcu MR Stena Immortal. Jednostka będzie pływać w stu procentach na biopaliwie MR1-100 w 100% wyprodukowanym ze zużytego oleju kuchennego dostarczonego przez firmę GoodFuels z Rotterdamu.

Stena Bulk powiedziała, że czyste paliwo wytworzone ze zużytego oleju kuchennego zostało zatankowane na Stena Immortal i będzie wykorzystywane do napędzania głównego silnika podczas normalnej pracy w celu przetestowania i udowodnienia technicznej oraz operacyjnej wykonalności.

- Wykonując ten test, chcemy przyczynić się do utorowania drogi w kierunku bardziej zrównoważonej żeglugi - powiedział Erik Hånell, prezes i dyrektor generalny Stena Bulk. - Chcemy oferować naszym klientom dodatkowe opcje o mniejszym wpływie na środowisko w przyszłości, a przeprowadzając próbę w normalnych warunkach, chcemy pokazać, że zrównoważony rozwój nie musi kolidować z zyskową działalnością – dodał.

Biopaliwa są kompatybilne ze zwykłymi paliwami, ale wytwarzane z biomasy lub bioodpadów zamiast oleju kopalnego. Choć istnieje wiele rodzajów biopaliw, Stena Bulk powiedziała, że używa tylko paliwa drugiej generacji, opartego na odpadach. Dzięki temu nie trzeba o ten surowiec konkurować z branżą żywnościową.

Dzięki zastosowaniu tego konkretnego biopaliwa redukcja CO2 wynosi około 83%. Oprócz tego, że przyczynia się do znacznej redukcji emisji gazów cieplarnianych, paliwo emituje znacznie niższe poziomy SOX niż zwykłe paliwa.

Kilka innych firm żeglugowych, w tym Norden, CMA CGM, Jan De Nul, Boskalis, Jumbo i UECC, również eksperymentowało z biopaliwami.

Ostatnio taki pomysł wprowadził w życie europejski armator, UECC, który testuje biopaliwo morskie na pokładzie swojej jednostki. Będzie to pierwsza taka próba w sektorze transportu ro-ro.

UECC również współpracuje z holenderskim GoodFuels w trwającym trzy miesiące badaniu, w którym przetestuje 3000 ton metrycznych oleju biopaliwowego GoodFuels (MR1-100) na pokładzie statku M / V Autosky. Firmy poinformowały, że paliwo będzie bunkrowane w porcie w Rotterdamie i będzie to pierwsze z serii operacji bunkrowania od marca do maja 2020 roku.

M / V Autosky przetestuje BFO na swojej normalnej trasie między belgijskim Zeebrugge i hiszpańskim Santander. Użycie paliwa ma zmniejszyć emisję CO2 o ponad 6500 ton w zależności od pory roku.

GoodFuels BFO to pierwsze w historii biopaliwo ekwiwalentne dla paliwa resztkowego, które nie wymaga zmian w silnikach okrętowych. Biopaliwo „wpada” do normalnych zbiorników paliwa, praktycznie eliminując CO2 i znacznie redukując SOX. Ze względu na brak siarki olej biopaliwowy może być również stosowany do zastępowania paliw destylowanych.

Źródło:gospodarkamorska.pl

Pierwsze w historii wirtualne przekazanie statku.

Pandemia koronawirusa wpływa obecnie na niemal każdą dziedzinę życia. Swoimi konsekwencjami objęła również przemysł stoczniowy. Przedstawiciele tej branży szukają więc alternatywnych rozwiązań wykorzystujących nowe technologie. W ostatni piątek, 27 marca miało miejsce pierwsze w historii wirtualne przekazanie statku przez stocznię.

Przekazanie nowego wycieczkowca Celebrity Apex odbyło się przez wideokonferencję. Uczestniczyli w niej przedstawiciele zarządu ze strony armatora Celebrity Cruises oraz ze strony stoczni Chantiers de l'Atlantique.

Zgodnie z tradycją, kapitan Dimitris Kafetzis zarządził wymianę flag francuskich i amerykańskich, a w tle można było usłyszeć hymn obu krajów.

Jak powiedziała Lisa Lutoff Perlo, prezes i dyrektor generalny Celebrity Cruise: "Każde przekazanie jednostki jest wyjątkowe, tak jak każdy statek jest jedyny w swoim rodzaju. Rzeczywiście, okoliczności nie są sprzyjające, ale dobrze się stało, że tak innowacyjny wycieczkowiec jak Celebrity Apex był przekazany w sposób cyfrowy, przy wykorzystaniu nowoczesnych technologii. Bardzo doceniam poświęcenie i zaangażowanie całego zespołu stoczniowego i przedstawicieli Celebrity Cruises. Celebrity Apex to wspaniały statek i z dumą witam ją w naszej rodzinie".

Według aktualnych planów, Celebrity Apex ma rozpocząć swój inauguracyjny rejs z Barcelony 20 maja.

Źródło: gospodarkamorska.pl

COVID-19 to koń trojański dla całego sektora wielkich wycieczkowców.

W następstwie rozwoju epidemii koronawirusa sektor rejsów turystycznych stanął przed kryzysem, z jakim dotychczas się nie mierzył. Praktycznie wszystkie wielkie wycieczkowce stoją obecnie na szurku w portach na całym świecie. Rejsy są odwołane na 1 - 2 miesiące i nikt nie jest pewien, kiedy statki wrócą na szlaki. Niespodziewana zapaść znajdzie swoje odzwierciedlenie również na rynku stoczniowym.

Branża wycieczkowa często przeżywała w przeszłości trudne czasy, takie jak ataki z 11 września 2001 r., międzynarodowy kryzys bankowy w 2008 r. i katastrofa Costa Concordii w 2012 r. jednak sektor ten stosunkowo szybko wracał do formy i osiągał pozytywne wyniki po tych wydarzeniach. Jednak COVID-19 to prawdziwy koń trojański dla armatorów wycieczkowców. Niespodziewanie zaatakował od środka zamieniając pływające centra rozrywki i luksusu w pływające kwarantanny. Negatywne skutki pandemii są olbrzymie zarówno w sposób bezpośredni, uniemożliwiając rejsy w najbliższych tygodniach jak i pośredni, psując wizerunek rejsów turystycznych. Na zjawiska te bardzo szybko zareagował rynek. Wartości linii wycieczkowych spadają z dnia dzień, a niepewność rośnie. Około osiemdziesiąt procent całego rynku rejsów obsługują duże korporacje wycieczkowe. Według niemieckiej grupy stoczniowej Meyer Werft, od lat budującej wielkie wycieczkowce, potentaci sektora wycieczkowców obecnie ponoszą straty w obrotach w wysokości około 100 milionów EUR dziennie.

- Cały przemysł, a zwłaszcza przemysł stoczniowy, znajduje się teraz w zupełnie innej sytuacji niż kilka tygodni temu. Obecna sytuacja na rynku będzie miała ogromny wpływ na zamówienia dla stoczni. Nasi klienci nie będą w stanie kontynuować zamówień statków w takim samym stopniu, jak wcześniej - informuje Imke Knoop szefowa działu sprzedaży i projektowania w Meyer Werft.

Knoop zauważyła, że aby móc dostarczać statki na czas i utrzymywać możliwie jak najniższe szkody ekonomiczne, Meyer Werft robi wszystko, żeby utrzymywać produkcję tak długo, jak to możliwe.

Jednocześnie większość pozostałych, największych stoczni budujących wycieczkowce w Europie zamknęła produkcję. Zakłady MV Werften, Flensburger Schiffbau-Gesellschaft (FSG) i Fincantieri zostały zamknięte ze względów bezpieczeństwa oraz w związku z dużymi problemami z płynnością dostaw, nawet na okres 4 tygodni. Problemy zachodnich potentatów odbijają się również na polskim przemyśle stoczniowym i polskich pracownikach pracujących w niemieckich stoczniach. W największym stopniu na podwykonawcach, firmach serwisowych

działających bezpośrednio w zakładach, które obecnie są zamknięte. W dużym stopniu na polskich stoczniach budujących konstrukcje, sekcje i całe bloki do budowy wycieczkowców.

Źródło: gospodarkamorska.pl

Całą prawdą o świetle LED . Czy może być dobre dla zdrowia.

Gdy w 2014 roku Isamu Akasaki, Hiroshi Amano i Shuji Nakamura odbierali Nagrodę Nobla za wynalezienie diody LED emitującej niebieskie światło, świat się zachwycał. Ale jak zwykle z rozwojem techniki przyszyły też nowe obawy. Czy sztuczne światło nie okaże się dla człowieka szkodliwe?

Dzięki wynalazkowi uczonych z Japonii i USA możliwe stało się skonstruowanie energooszczędnych źródeł światła białego, bo czerwone i zielone diody LED istniały już wcześniej. Oświetlenie ledowe okazało się tańsze i bardziej ekologiczne od tradycyjnego, ze względu na wysoką energooszczędność. Dziś – 6 lat po przełomowym odkryciu – oświetlenie typu LED jest prawie wszędzie. W sklepach, biurach, domach, a nawet ulicznych latarniach.

Ale światło LED emitują nie tylko żarówki, ale też wszechobecne ekrany. Monitory komputerów, smartfonów czy telewizory.

W ciągu wielu lat, od czasów, gdy pojawiły się pierwsze, jeszcze niedoskonałe diody LED, technologia ta obrosła wieloma szkodliwymi mitami. Głównie dotyczącymi negatywnego wpływu na nasze zdrowie.

Tymczasem większość problemów zdrowotnych, jakie może powodować światło LED, wynika z korzystania ze sprzętu niskiej jakości, nieposiadającego odpowiednich certyfikatów jakości i niepoddawanego żadnym testom.

Weźmy na przykład tanie diody LED. W ich przypadku może dochodzić do migotania światła, które niekoniecznie musi być zauważalne dla ludzkiego oka, ale które rejestruje nasz mózg. Przebywanie w tak źle oświetlonym pomieszczeniu przez dłuższy czas może powodować nie tylko zmęczenie oczu, ale też doprowadzić do bólu i zawrotów głowy, rozdrażnienia czy problemów z koncentracją.

Telewizory i niebieskie światło

Podobne obawy dotyczą korzystania z monitorów komputerowych i telewizorów. W tym przypadku uwaga użytkowników skupia się na emisji niebieskiego światła, które przy nadmiernym korzystaniu może powodować m.in. problemy z zachowaniem naturalnego rytmu dobowego, koncentracją czy wzrokiem.

Mało kto wie, że w przypadku telewizorów emisja światła niebieskiego na poziomie 50 proc. uważana jest za minimalny standard zapewniający komfort oczom w czasie korzystania z ekranu. Istnieją już jednak telewizory, które emitują o wiele mniej niebieskiego światła. Na przykład telewizory LG OLED z najnowszej serii emitują zaledwie 29 proc. niebieskiego światła.

LG, dzięki obniżeniu emisji światła niebieskiego może poszczycić się certyfikatem Eye Comfort Display Certified wydawanym przez instytut TÜV Rheinland.

Międzynarodowy zespół ekspertów z TÜV Rheinland przeprowadza serię testów laboratoryjnych, aby ocenić czy kontrolowany produkt spełnia odpowiednie normy – w tym czy wyświetlany obraz nie migocze, czy emisja niebieskiego światła nie jest zbyt wysoka, ale też czy ekran nie odbija światła oraz czy jakość obrazu jest równie dobra pod różnymi kątami.

Wszystko po to, aby ocenić ewentualne negatywne skutki, jakie dla potencjalnych użytkowników mogłoby mieć korzystanie z testowanego sprzętu. Eksperci instytutu podkreślają, że współpracują z europejskimi i amerykańskimi organizacjami zajmującymi się ochroną zdrowia i bezpieczeństwa pracowników i konsumentów.

Usługi testowania i certyfikacji „komfortu oczu” rozwiązują typowe problemy związane z zawartością niebieskiego światła, migotaniem i obrazowaniem wysokiej jakości. Certyfikowane telewizory i ekrany mają zmniejszoną emisję niebieskiego światła i nie migoczą, co pozwala chronić wzrok użytkownika. Korzystając ze sprzętu posiadającego odpowiednie certyfikaty unikniesz m.in. przemęczenia oczu, które powoduje całą gamę

nieprzyjemnych skutków ubocznych i może prowadzić do bólów i zawrotów głowy oraz pogorszyć jakość widzenia.

Certyfikat „komfortu dla oczu” oznacza też, że użytkownik ma możliwość zmiany pozycji ciała bez pogorszenia jakości obrazu. A to właśnie długotrwałe pozostawanie w jednej pozycji prowadzi do – coraz częstszych także u dzieci i młodzieży – wad postawy, bólów kręgosłupa, barów, ramion czy szyi.

Wybierając sprzęt elektroniczny do pracy lub domu, czy oświetlenie do mieszkania, warto więc zwrócić uwagę, czy produkt, który zamierzamy kupić, posiada wymagany certyfikat. To bowiem nie tylko znak jakości, ale też naszego bezpieczeństwa.

Źródło:Focus.pl

Widziałem kiosk, który zabierał dźwig.

Drodzy Czytelnicy,

Nie, spokojnie, jeszcze się nie żegnamy, przynajmniej taką mam nadzieję. Wciąż działamy, piszemy i drukujemy. Niemniej - lekko nie jest.

Do redakcji przyszedł mail z Izby Wydawców Prasy, ze słuszną skądinąd ideą. Roboczy tytuł: „Promocja prasy w czasie pandemii”. Z grubsza chodzi o wypracowanie wspólnego frontu, uświadomienie przez wydawców swoim Czytelnikom, w jak trudnej sytuacji znalazł się rynek prasy, o pielęgnowanie solidarności w relacjach z Wami, dzięki którym przecież funkcjonujemy. W załączniku znalazłem przykład listu, jakim można zachęcać Czytelników do nieodchodzenia od prasy, do kupowania gazet - jako nośnika rzetelnej, sprawdzonej, pogłębionej wiedzy w trudnym dla wszystkich okresie.

Nie chciałem korzystać z tego instruktażu, choć niewątpliwie jest prawdziwy i trafiający w sedno spraw wszelkich. Wolę napisać coś od siebie.

Kiedy zaraza wdarła się w nasze życie, kiedy wymiotła sportowców i fanów ze stadionów, pomyślałem: o czym będziemy pisać, jak planować kolejne numery? To było błędne myślenie. Pisać wciąż jest bowiem o czym i wcale nie trzeba zarzucać Czytelników stertą wspominkowych historii. Wystarczy poszukać po prostu innych tematów, niezakotwiczonych w tzw. „bieżące”. I powiem Wam więcej - kolejne wydania „Piłki Nożnej”, tworzone z tzw. oddechem w dobie choroby, która wielu ludziom ten prawdziwy, życiodajny oddech odbiera, wydają mi się ciekawsze, atrakcyjniejsze, warte każdej wydanej złotówki. Konkretnie pięciu złotych.

W sobotę widziałem, jak na mojej ulicy dźwig zabiera kiosk. I już wiem, że dziś fundamentalne pytania brzmią: dla kogo pisać? W jaki sposób i gdzie kolportować gazetę, gdy ubywa punktów sprzedaży, a ryzyko utraty zdrowia odstrasza od jej poszukiwań?

Jak każdy martwię się o przyszłość - zdrowie i pracę. Nie wiem jednak czy każdy ma tak osobisty stosunek do swojej pracy. „Piłkę Nożną” czytam od jedenastego roku życia, pamiętam środy spędzane pod kioskami na wyglądaniu samochodu dostawczego z popołudniową prasą. Trzeba było swoje odstać, żeby starczyło, bo egzemplarzy trafiało do kiosku mało, część szła w „teczki”. W 1998 roku zacząłem pisać w „PN”, która jest dla mnie więcej, niż miejscem zarobkowania. Dlatego martwię się o jej przyszłość i zachęcam do pozostania z nami. Do nierezygnowania z zakupu „Piłeczki”, o ile nie wiąże się to z nadmiernym ryzykiem. Ale wówczas pamiętajcie o aplikacji mobilnej - sprawdźcie ją, jeśli jeszcze nie mieliście okazji. Zapachu papieru nie zastąpi, ale poza tym wygląda identycznie.

„Przetrwamy w służbie dla Czytelnika tylko dzięki Czytelnikowi. To relacja nierozzerwalna, a dziś wyjątkowo Wam i nam potrzebna” - twierdzi Prezes Izby Wydawców Prasy, Bogusław Chrabota.

I taka też jest prawda. Nie futbolu, ale prawda „Piłki Nożnej”.

Źródło: PiłkaNożna.pl

Info OMK.

Biuro OMK będzie zamknięte od dnia 12.03.2020 roku do odwołania. W sprawach roszczeń, opinii dot. kontraktów etc. prosimy o kontakt pod awaryjnym numerem telefonu: **516 516 900**. W pozostałych sprawach pod nr telefonu: **696 322 422**. Powyższe wynika z obowiązującej ustawy z dnia 2 marca 2020 roku o szczególnych rozwiązaniach związanych z zapobieganiem, przeciwdziałaniem i zwalczaniem COVID-19, innych chorób zakaźnych oraz wywołanych nimi sytuacji kryzysowych (Dz.U. z 2020 r., poz. 374)

PRZECZYTAJ, ZANIM ZAMUSTRUJESZ-PORADY OMK / ITF.

- Nie rozpoczynaj pracy na statku bez posiadania pisemnej umowy.
- Nigdy nie podpisuj umowy in blanco lub umowy, która wiąże się z dowolnymi warunkami, które nie zostały określone lub których nie znasz.
- Sprawdź, czy umowa, którą podpisujesz odnosi się do układu zbiorowego pracy (CBA). Jeśli tak, upewnij się, że jesteś w pełni świadomy warunków tego CBA i zachowaj kopię tego dokumentu wraz z umową.
- Upewnij się, że czas trwania umowy jest wyraźnie określony.
- Nie podpisuj umowy, która umożliwia dokonanie zmiany okresu obowiązywania umowy wyłącznie według własnego uznania armatora. Każda zmiana uzgodnionego okresu obowiązywania umowy powinna być za obopólną zgodą.
- Zawsze upewnij się, że umowa wyraźnie określa wysokość płacy podstawowej i upewnij się, że podstawowe godziny pracy są jasno określone (na przykład 40, 44 lub 48 tygodniowo). Międzynarodowa Organizacja Pracy (ILO) stwierdza, że podstawowe godziny pracy powinny wynosić maksymalnie 48 tygodniowo (208 miesięcznie).
- Upewnij się, że umowa wyraźnie określa, jak nadgodziny zostaną wypłacone i w jakiej wysokości. Może być wypłacana jednakowa stawka godzinowa za wszystkie przepracowane godziny powyżej kwoty podstawowej. Lub może być miesięczna ustalona kwota za gwarantowaną liczbę nadgodzin, w takim przypadku należy wyraźnie podać stawkę za każdą przepracowaną godzinę, ponad gwarantowaną nadgodzinę. ILO stwierdza, że wszystkie godziny nadliczbowe należy płacić co najmniej w wysokości 1,25 x normalnej stawki godzinowej.
- Upewnij się, że umowa wyraźnie określa liczbę dni płatnego urlopu miesięcznie. ILO stwierdza, że urlop płatny nie powinien wynosić mniej niż 30 dni w roku (2,5 dnia w miesiącu kalendarzowym).
- Upewnij się, że wypłaty płacy zasadniczej, nadgodzin i urlopu są jasno i oddzielnie wyszczególnione w umowie.
- Nie podpisuj umowy, która pozwala armatorowi na wstrzymanie lub zatrzymanie jakiegokolwiek części wynagrodzenia w okresie obowiązywania umowy. Powinieneś mieć prawo do pełnej zapłaty zarobionego wynagrodzenia na koniec każdego miesiąca kalendarzowego.
- Nigdy nie podpisuj umowy, która zawiera jakąkolwiek klauzulę stwierdzającą, że jesteś odpowiedzialny za zapłatę jakiegokolwiek części kosztów związanych z przybyciem na statek lub repatriacją.
- Nie podpisuj umowy, która zawiera klauzulę, która ogranicza Twoje prawo do wstąpienia, kontaktu, konsultacji lub bycia reprezentowanym przez związek zawodowy wybrany przez Ciebie.
- Należy pamiętać, że indywidualna umowa o pracę nie zawsze będzie zawierać szczegóły dodatkowych świadczeń. W związku z tym należy starać się, aby uzyskać potwierdzenie (najlepiej w formie pisemnego porozumienia lub zobowiązania w kontrakcie) jaka rekompensata zostanie wypłacona w przypadku:
Choroby lub urazu w okresie obowiązywania umowy
Śmierci (kwota należna upoważnionemu krewnemu)
Utraty statku
Utraty rzeczy osobistych w wyniku utraty statku
Przedterminowego wypowiedzenia umowy.
- Upewnij się, że otrzymałeś i zachowałeś kopię umowy, którą podpisałeś i zachowujesz.

PAMIĘTAJ ... niezależnie od warunków, każda umowa, którą zawarłeś dobrowolnie, w większości jurysdykcji, będzie uznana za prawnie wiążącą.

Jesteś marynarzem pracującym na kontraktach u zagranicznych armatorów ?

Zapraszamy do OMK / ITF

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 6-miesięcznej przynależności pomoc w podniesieniu Twoich kwalifikacji, refundujemy kosztu kursów i szkoleń wynikających z Konwencji STCW ukończonych w ośrodkach szkoleniowych w Polsce i za granicą.
- 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: www.omk.org.pl **Może polubisz nas na FB ?**

Wydarzyło się 30 marca - kalendarium

30 marca jest 89 dniem w kalendarzu gregoriańskim. Do końca roku pozostał 276 dni. 30 marca jest obchodzony w Trynidadzie i w Tobago jako Dzień Baptystów.

Imieniny obchodzą:

Amadea, Amadeusz, Amelia, Aniela, Częstobor, Dobromier, Jan, Joachim, Kwiryn, Kwiryna, Leonard, Litobor, Ma mertyn, Mamertyna, Piotr, Sekundus i Zozym.

Wydarzyło się sporo rzeczy na przełomie lat, między innymi:

1689r. – Skazany na karę śmierci szlachcic i filozof Kazimierz Łyszczyński został publicznie ścięty na Rynku Starego Miasta w Warszawie, a następnie jego zwłoki spalono za miastem.

1853r. - W oknie wystawowym lwowskiej apteki „Pod Złotą Gwiazdą” zapłonęła pierwsza lampa naftowa, skonstruowana przez farmaceutę Ignacego Łukasiewicza i blacharza Adama Bratkowskiego..

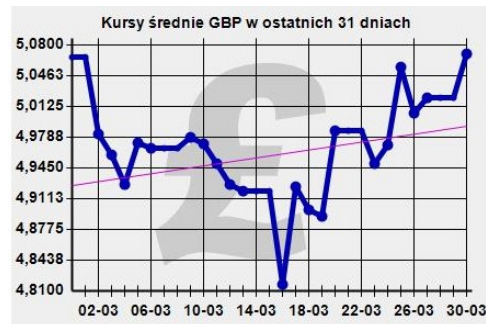
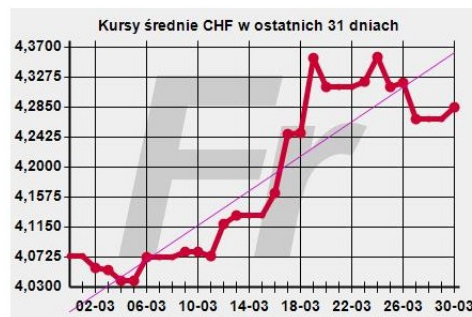
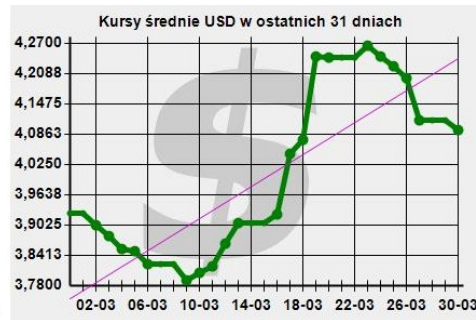
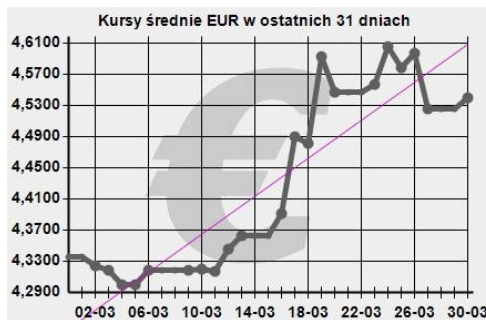
1916r. – I wojna światowa: zakończyła się rosyjsko-niemiecka bitwa nad jeziorem Narocz

1919r. – Wojna polsko-ukraińska: Wódz Naczelny Józef Piłsudski wydał rozkaz o utworzeniu Frontu Wołyńskiego

1931r. – Założono Śląskie Techniczne Zakłady Naukowe w Katowicach

1973r. – Zakończono produkcję FSO Warszawa

Kursy walut (kursy średnie NBP)



Skojarzone: ES.F +0.26% CB.F +5.74% ^SPX -3.37% USD.PLN +0.75% EUR.USD -0.76%

<< CRUDE OIL WTI (Commodities Futures: CL.F) | Ticker Rank: 6 (0) | ★ 5162

Kurs 20.37 \$/bbl	Data 2020-03-30 13:36:40
Zmiana -1.14 (-5.30%)	Max/min 20.86 19.92
Zmiana 52t -41.22 (-66.93%)	Max/min 52t 66.60 19.92 R
Otwarcie 20.27	Poprz. kurs 21.51
Bid	Ask
Wolumen	Obrót
LOP	Transakcje

Stopy zwrotu: 10 dni: **-29.76%**, YTD: **-66.64%**



Zmiany serii (▲): 2020-03-16 [maj 2020], 2020-02-18 [kwi 2020], ...



Rozrywka

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

Wypełnij siatkę cyframi tak, aby każdy rząd, kolumna, podświetlony obszar 3x3 zawierały wszystkie cyfry od 1 do 9. **Różowe kwadraty** mogą zawierać tylko **liczby nieparzyste** (1,3,5,7,9).
Twój czas: 0:1

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



Egzamin wstępny na studia:

- Proszę powiedzieć, dlaczego silnik elektryczny się obraca? - pyta egzaminator.
- Bo jest elektryczność.
- I to ma być odpowiedź? Dlaczego, w takim razie, żelazko się nie obraca? Też jest elektryczne!
- A bo ono nie jest okrągłe.
- No, a kuchenka elektryczna? Okrągła przecież, czemu się nie obraca?
- To z powodu tarcia - nóżki przeszkadzają.
- Dobrze... A żarówka? Okrągła! Gładka! Bez nóżek! Czemu żarówka się nie obraca?
- Obraca się, jak najbardziej!
- ?!
- Przecież jak pan profesor ją chce wymienić, to co pan robi? Obraca ją pan!
- Hm, no tak, w samej rzeczy. Ale to przecież ja nią obracam, nie ona sama!

- Widzi pan... Samo z siebie nic się nie obraca! Taki silnik elektryczny, na przykład, potrzebuje do tego elektryczności.