

## *Covid-19 P&I, FSC, PSC, WHO - szybki przegląd*

---

Szybki przegląd zagadnień związanych z obecną sytuacją w shippingu - do wykorzystania przez marynarzy.

### Kraj bandery

Międzynarodowa Organizacja Pracy w obliczu covid-19 jest na stanowisku, iż sprawy zdrowia marynarzy muszą być traktowane priorytetowo. Zgodnie z MLC to kraje bander muszą zapewnić, iż wszyscy marynarze pracujący na statkach danej bandery powinni mieć zapewnione odpowiednie środki w celu ochrony zdrowia oraz, iż mają dostęp do niezwłocznej i odpowiedniej opieki medycznej podczas wykonywania pracy na statku. Mogą nastąpić próby interpretacji tych przepisów w sposób, iż administracje kraju bandery mają za zadanie jedynie zapewnić pod względem prawnym tj. wdrożenia i kontroli przepisów dotyczących wymaganego wyposażenia medycznego to jednak w przypadku braków lub problemów ze zdobyciem danych środków medycznych kraje bandery powinny wziąć odpowiedzialność za bezpieczeństwo załogi.

### Port State Control (PSC)

- powinno zapewnić, iż każdy marynarz, który potrzebuje opieki medycznej ma zapewniony dostęp do zaplecza medycznego na łądzie,
- zgodnie z cykularzem IMO (Circular Letter No.4204/Add.5/Rev.1) PSC przy przeprowadzaniu kontroli na statkach PSC powinno wziąć pod uwagę sytuację spowodowaną przez covid i co za tym dalej idzie podchodzić praktycznie i realistycznie do spraw związanych z dokumentami marynarskimi wydanymi na podstawie konwencji STCW.

### Kluby P&I – źródło FAQ: Covid-19 and Club cover

Czy zachorowania lub śmierć, w których przyczyną był koronawirus podlegają standardowej polisie P&I ? – kluby odpowiadają tak. Sytuacje zdrowotne związane z koronawirusem będą traktowane tak jak wszystkie inne choroby.

Czy kluby P&I będą akceptować koszty związane z kwarantanna marynarzy? – tak, ale tylko w przypadku gdy kwarantanna jest związana z objawami chorobowymi lub jest wymogiem danego kraju i jest powiązana z repatriacją. W przypadkach gdy kwarantanna jest środkiem zapobiegawczym, np. na zlecenie armatora to taki okres nie będzie uwzględniany.

Czy kluby P&I będą akceptować koszty związane z wybuchem epidemii na statku lub odejściem statku z planowej trasy ze względu na chorobę marynarza ? Tak takie koszty nadal będą zwracane według odrębnych zapisów w polisie ubezpieczeniowej.

### Międzynarodowa Organizacja Zdrowia (WHO)

Należy pamiętać, iż WHO wydaje zalecenia na podstawie których inne kraje podejmują własne decyzje w postaci przepisów, nakazów i zakazów. Taki sam scenariusz mamy w przypadku postanowień np. armatorów lub organizacji armatorskich. Przepisy lokalne w różnych krajach i na różnych statkach mogą być bardziej restrykcyjne.

Najważniejsze jest aby każdy armator wydał załodze wyraźne instrukcje:

- jak postępować w przypadku wykrycia symptomów ?,
- jak marynarz powinien chronić się w codziennej pracy?

Instrukcje powinny być dostosowane do zasobów i typu środków ochronnych i medycznych dostępnych na statku.

## Przepisy krajowe – administracja kraju bandery

Od wielu tygodni możemy zauważyć, iż administracje różnych krajów wydają różne rozporządzenia mające wpływ na pracę i życie na statku. W celu zapoznania się ze szczegółami należy udać się na właściwe strony internetowe administracji morskich. Zmiany dotyczą one głównie:

- Inspekcji, przeglądów, audytów statkowych, dokowania – zmiany dotyczą reżimu czasowego. Odstępstwa i zasady różnią się w zależności od administracji. Mogą być czasowe np. do 3 miesięcy, lub do pierwszej nadarzającej się okazji. Niemniej jednak każde utrudnienie powinno być zgłaszane do administracji bandery w celu rozpatrzenia i wydania zgody.
- dyplomów morskich (kwalifikacyjne, endorsements) - ponownie mamy odmienne odstępstwa w różnych krajach. Mogą być uzależnione od ważności CoC wydanego przez kraj zamieszkania marynarza lub wymagać złożenia specjalnego wniosku i uzyskania indywidualnej zgody. Niektóre administracje przedłużają ważność jedynie swoich narodowych dokumentów natomiast inne zapowiadają także uznanie dyplomów z krajów pochodzenia marynarza poza datami ich ważności.
- umów o pracę, kontraktów – większość zmian w tym zakresie wymaga zgody marynarza, zgody administracji krajowej albo jest ograniczona czasowo. Zalecamy także aby sprawdzać strony internetowe ITF lub afiliowanych Związków Zawodowych w celu zapoznania się z decyzjami ITF, które mają nadal wyższość w przypadku objęcia statku układem zbiorowym. Decyzje administracji krajowych mówią np. o przedłużeniu umowy o pracę do pierwszego portu w którym taka możliwość zachodzi lub o dany okres czasu lecz nie dłużej niż o 3 miesiące pod warunkiem uzyskania zgody danej administracji lub jak np. w przypadku bandery Bahama tylko w przypadku gdy marynarz musi pozostać na statku ponad 12 miesięcy.
- świadectwa zdrowia – także indywidualne decyzje uzależnione głównie od daty ważności świadectwa. Znana jest ogólna zasada, iż w przypadku wygaśnięcia ważności świadectwa zdrowia zachowuje ono ważność do następnego portu zawinięcia. Jednak w obecnej sytuacji związanej z covid administracje krajowe mogą przedłużyć ważność o ustalony okres czasu lub np. wszystkie świadectwa zdrowia których ważność wygasa przed ustaloną datą mogą zostać przedłużone na podstawie rozporządzenia bez dodatkowych wniosków. Zwracamy szczególną uwagę, iż zasady mogą mieć zastosowanie także do marynarzy oczekujących na zatrudnienie, co w powiązaniu z nieregularnym funkcjonowaniem placówek zdrowotnych może mieć znaczenie.
- Książeczki żeglarskie – niektóre administracje zezwalają na pracę bez ważnej książeczki żeglarskiej na podstawie zaświadczeń wydanych przez kapitanów statków w oparciu o ustalenia / wytyczne kraju bandery.

## BHP / zaplecze medyczne na statku

Należy zwrócić uwagę, iż nie tylko sprawy związane z covid powodują zapotrzebowanie na maseczki, rękawiczki i środki odkażające. Regularna praca na statku także wymaga właściwego PPE jak i szpitalik statkowy powinien być wyposażony w taki sposób aby być w stanie udzielić natychmiastowej pomocy. W obecnej sytuacji, przy udzielaniu pomocy medycznej, szczególną uwagę należy zwrócić na bezpieczeństwo własne jak i innych członków załogi.

Obecnie zdobycie materiałów BHP / Medycznych jest bardzo trudne tak więc należy zadbać o świadome dysponowanie tego typu środkami w długoterminowej perspektywie. Prace należy planować pracę w taki sposób (z wykorzystaniem możliwych odstępstw od reżimu wynikającego z certyfikacji statku) aby nie pogorszyć bezpieczeństwa załogi i samego statku, nie narażać przy pracy w warunkach szkodliwych.

Restrykcje portowe - Zawsze aktualne, prowadzone przez Wilhelmsena

<https://wilhelmsen.com/ships-agency/campaigns/coronavirus/coronavirus-map/>

Zlecenia WHO ws. dodatkowego wyposażenia szpitali statkowych

[https://www.who.int/publications-detail/disease-commodity-package---novel-coronavirus-\(ncov\)](https://www.who.int/publications-detail/disease-commodity-package---novel-coronavirus-(ncov))

Źródło:omk.org.pl

## ***ITF utworzył specjalną mapę z informacjami dla marynarzy.***

---

Międzynarodowa Federacja Transportowców - ITF utworzył specjalną mapę pokazującą wpływ ograniczeń COVID-19 na kraje i porty na całym świecie.

Na podstawie danych zebranych od około 140 inspektorów ITF mapa ta stanowi istotną pomoc dla tysięcy marynarzy, którzy szczególnie dotkliwie odczuwają ten kryzys.

Rządy nakładają różne ograniczenia na statki i załogi a mapa ta pozwoli użytkownikom na znalezienie najnowszych informacji.

Koordinator inspektoratu ITF Steve Trowsdale powiedział: „*marynarze na całym świecie znaleźli się w wyjątkowo trudnej sytuacji z powodu kryzysu. Są oddaleni o wiele kilometrów od domu i mają niewielki dostęp do przydatnych lub pomocnych informacji*”.

„*Ta mapa to kolejny sposób, w jaki ITF wykorzystuje wszystko, co ma do dyspozycji aby być dostępnym dla każdego marynarza, który znajduje się w tej trudnej sytuacji. Każdy marynarz, który ma poważne problemy powinien skorzystać z mapy aby skontaktować się z najbliższym inspektorem lub koordynatorem lub naszym zespołem wsparcia dla marynarzy.*”

Z zespołem wsparcia marynarzy można skontaktować się za pośrednictwem :

[seafsupport@itf.org.uk](mailto:seafsupport@itf.org.uk), WhatsApp/Viber+44 7523 515097 lub Facebook@itfseaferssupport

Klikając na oznaczone na mapie punkty można otrzymać informacje dotyczące wprowadzonych w danym kraju ograniczeń i listy kontaktów z przedstawicielami ITF.

Oto przykładowe informacje, jakie tam znajdziemy na temat poszczególnych restrykcji czy zakazów.

Na przykład informacje dotyczące Polski zawierają poniższe dane:

### Informacje ogólne:

Granice są zamknięte, Ośrodki dla marynarzy są zamknięte

### Restrykcje dla marynarzy:

Podmiany załóg są niedozwolone - z wyjątkiem załóg polskich. W ważnych przypadkach urząd emigracyjny może zezwolić na podmianę obcych załóg. Wymagana jest specjalna aplikacja.

### Wizyty na statku:

Nie zezwala się Inspektorom ITF na wizyty na statkach

Nie zezwala się przedstawicielom ośrodków dla marynarzy na wizyty na statkach

### Informacje dotyczące portowców:

Portowcy są zaopatrzeni w sprzęt ochrony osobistej

Źródło: [www.solidarnosc.nms.org](http://www.solidarnosc.nms.org).

## ***Komunikat Ministerstwa Gospodarki Morskiej Żeglugi Śródlądowej ws. odbycia kwarantanny przez marynarzy.***

---

Zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 10 kwietnia 2020 r. w sprawie ustanowienia określonych ograniczeń, nakazów i zakazów w związku z wystąpieniem stanu epidemii (Dz.U. z 2020 r., poz. 658 i 673), osoba przekraczająca granicę państwową, w celu udania się do swojego miejsca zamieszkania lub pobytu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, jest obowiązana:

1) przekazać funkcjonariuszowi Straży Granicznej informację o:

- a) adresie miejsca zamieszkania lub pobytu, w którym będzie odbywać obowiązkową kwarantannę;
- b) numerze telefonu do kontaktu z tą osobą;

2) odbyć, po przekroczeniu granicy państwowej, obowiązkową kwarantannę, trwającą 14 dni licząc od dnia następującego po przekroczeniu tej granicy, wraz z osobami wspólnie zamieszkującymi lub gospodarującymi.

Obowiązków tych nie stosuje się w przypadku przekraczania granicy Rzeczypospolitej Polskiej w ramach wykonywania czynności zawodowych przez:

- **rybaków** w rozumieniu ustawy z dnia 11 września 2019 r. o pracy na statkach rybackich (Dz.U. poz.2197) lub **marynarzy** w rozumieniu art. 2 pkt 3 ustawy z dnia 5 sierpnia 2015r. o pracy na morzu (Dz.U. z 2019 r. poz. 1889 i 2197),zwanej dalej „ustawą o pracy na morzu”, w tym marynarzy zatrudnionych na zasadach określonych w art. 46 lub art. 108 ustawy o pracy na morzu, a także marynarzy po upływie okresu pracy na statku schodzących ze statku w polskim porcie celem bezzwłocznej repatriacji, o której mowa w art. 57 ustawy o pracy na morzu, poza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz osoby wykonujące pracę lub świadczące usługi na morskich platformach wydobywczych i wiertniczych zlokalizowanych na obszarze Polskiej Wyłącznej Strefy Ekonomicznej Morza Bałtyckiego w oparciu o inny stosunek niż marynarska umowa o pracę,

- **członków załogi** statków morskich lub statków żeglugi śródlądowej.

Wyłączenie z obowiązku odbycia kwarantanny dotyczy „przekraczania granicy Rzeczypospolitej Polskiej w ramach wykonywania czynności zawodowych”.

Nie dotyczy zatem sytuacji, gdy marynarz lub członek załogi wraca do kraju w inny sposób niż w ramach podróży na statku na którym jest zatrudniony lub wpisany na listę załogi. Marynarz lub członek załogi statku, który po zakończeniu zatrudnienia zszedł ze statku w porcie zagranicznym i udaje się do domu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej nie przekracza granicy w ramach wykonywania czynności zawodowych, podlega zatem kwarantannie.

Obowiązek odbycia kwarantanny nie dotyczy też marynarzy, którzy po upływie okresu pracy na statku (a więc po zakończeniu wykonywania czynności zawodowych) schodzą ze statku w polskim porcie w celu bezzwłocznej repatriacji poza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

Ponadto, zgodnie z § 2 ust. 11 *rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 kwietnia 2020 r. w sprawie ustanowienia określonych ograniczeń, nakazów i zakazów w związku z wystąpieniem stanu epidemii* (Dz.U. z 2020 r., poz. 658 i 673), państwowy inspektor sanitarny właściwy ze względu na miejsce zamieszkania lub pobytu, w których ma być obowiązkowa kwarantanna, lub inny upoważniony przez Głównego Inspektora Sanitarnego państwowy inspektor sanitarny, w uzasadnionych przypadkach decyduje o skróceniu lub zwolnieniu z obowiązku jej odbycia.

Oznacza to możliwość skrócenia okresu obowiązkowej kwarantanny w przypadku marynarzy i członków załogi statków, celem powrotu na statek uprawiający żeglugę poza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej - np. w sytuacji zatrudnienia na statku obsługiwanym przez kolejno wymieniające się załogi, jeżeli okres wolnego od pracy pobytu na lądzie uniemożliwia odbycie pełnej 14-dniowej kwarantanny. Skrócenie okresu obowiązkowej kwarantanny przez państwowego inspektora sanitarnego możliwe jest po przedstawieniu dokumentów, z których wynika konieczność powrotu na statek – np. zaświadczenia od armatora lub agencji zatrudnienia, o której mowa w art. 18 ust. 2 ustawy z dnia 5 sierpnia 2015 r. o pracy na morzu (Dz. U. z 2019 r. poz. 1889 i 2197).

Źródło: [www.gov.pl](http://www.gov.pl)

## **Co to jest „free pratique” ?.**

---

Zawarte w tytule określenie jest zapewne znane oficerom pokładowym .

Nie wszyscy jednak marynarze mają kontakt z dokumentacją statkową , odprawami statków , zwłaszcza zaś w kontekście zupełnie nowej sytuacji jaką jest pandemia COVID-19.

„Free pratique” ma oczywiście oficjalne polskie określenie „Prawo Wolności Ruchów” , aczkolwiek w powszechnym użyciu oraz rozumieniu , stosuje się używane w obrocie międzynarodowym określenie „free pratique”.

Jeżeli wynik odprawy sanitarnej statku jest pomyślny, statkowi wystawia się „free pratique”, czyli dokument przewidujący „prawo wolności ruchów”. Międzynarodowe przepisy zdrowotne (m.p.z.) przewidują, że prawo wolności ruchów może przyznawane być statkom drogą radiową.

Do takiej sytuacji przyzwyczajeni byli od lat kapitanowie statków, odpowiedzialni za wszelkie odprawy i zezwolenia, zwłaszcza w obszarach uprawianie żeglugi, gdzie od lat nieznanne były przypadki występowania chorób zakaźnych, w skali zagrażającej zdrowiu publicznemu.

Prawo wolności ruchów daje z sanitarnego punktu widzenia swobodę przechodzenia osobom oraz przenoszenia rzeczy, w relacji statek – ład. Zgodnie z przepisami przed wydaniem statkowi prawa wolności ruchów żadnej osobie nie wolno wejść na statek (zwykle poza pilotem i odprawą sanitarną), ani też go opuścić.

W normalnych warunkach Morska Deklaracja o Stanie Zdrowia stanowi podstawę udzielenia statkowi prawa wolności ruchów w porcie.

W mającej obecnie miejsce sytuacji pandemii COVID-19 oba te dokumenty nabrały zupełnie nowego znaczenia. W wielu miejscach kiedy omawiamy aktualne wymagania zgłaszania i wystawianie dokumentów, pojęcia Deklaracji i „free pratique”, nie tylko są podstawą zrozumienia postępowania sanitarnego, włącznie z kwarantanną ale też w znacznej mierze stanowią oś dla podejmowania środków ograniczających rozprzestrzenianie się choroby.

Marynarze przywyczażeni są raczej do sytuacji w jakiej zgodnie z art. 29 m.p.z. poza wyjątkowo nagłymi wypadkami, stanowiącymi poważne zagrożenie dla zdrowia publicznego, portowe organy sanitarne nie powinny odmawiać prawa wolności ruchów statkowi, który nie jest zakażony lub podejrzany o zakażenie chorobą objętą przepisami (podlegającą kwarantannie), a w szczególności odmawiać zezwolenia na prace przeładunkowe albo dostawy żywności, wody pitnej lub paliwa.

Podobną zasadę wyraża norma 4.1. o Konwencji IMO dotyczącej ułatwień w obrocie morskim.

Obecnie sytuacja jest diametralnie różna. Ze względu na rozległość występowania COVID-19 oraz ze względu na towarzyszące tej chorobie objawy grypy – podobne, praktycznie każdy statek może w pewnych okolicznościach uznany zostać za podejrzany o zakażenie chorobą stanowiącą zagrożenie dla zdrowia publicznego.

Międzynarodowe przepisy zdrowotne przewidują stosowanie szczególnych środków, kiedy zachodzi obawa przeniesienia przez statek chorób zakaźnych.

W odniesieniu do konkretnej choroby zakaźnej przepisy międzynarodowe, krajowe i lokalne określają kiedy statek uznawany jest za zakażony lub podejrzany oraz jakie środki należy w stosunku do niego podjąć.

Na podstawie art. 33 m.p.z. żadne środki sanitarne nie mogą być stosowane przez organy państwa nadbrzeżnego w stosunku do statku, który przepływa przez jego wody terytorialne, bez zawijania do portu lub nawiązywania kontaktu z wybrzeżem.

W innej sytuacji znajduje się statek przepływający przez kanał lub inny szlak wodny przebiegający przez terytorium danego państwa (np. Kanał Panamski, Kanał Sueski) w drodze do portu znajdującego się na terytorium innego państwa.

Jeżeli statek taki wolny jest od zakażenia, może być poddany jedynie kontroli sanitarnej.

Jeżeli jednak statek przybywa ze strefy zakażonej lub ma na pokładzie osobę (członka załogi lub pasażera) będącą w okresie inkubacji choroby, organy sanitarne mogą umieścić na statku funkcjonariusza służby zdrowia aby zapobiec bezprawnym kontaktom.

Natomiast statki zakażone lub podejrzane o zakażenie mogą być w takim przepływie traktowane tak, jak gdyby zawijały do portu danego państwa (art., 34 m.p.z.).

Statki które mogą spowodować przeniesienie chorób zakaźnych, powinny z odpowiednim uprzedzeniem awizowane być odnośnym organom (na ogół organom sanitarnym portu, ale nie zawsze tak jest) do którego przybywają aby umożliwić odpowiednie przygotowanie odprawy lub inspekcji sanitarnej i zastosowanie właściwych środków.

Przypominamy, że podnoszenie znaku kwarantanny zgodnie z międzynarodowym kodem sygnałowym (MKS) jest obowiązkiem nie tylko statków zakażonych lub podejrzanych o zakażenie, ale również statków przybywających z portów zakażonych chorobą zakaźną mogącą mieć wpływ na zdrowie publiczne.

W pewnych okolicznościach podnoszenie znaku kwarantanny jest wymagane wprost w przepisach lokalnych, w innych się o tym nie wspomina, natomiast w czasach nowoczesnej technologii łączności zapomina się często o tego typu „archaicznej” dla wielu oficerów, także kapitanów łączności/sygnalizacji.

Nie będzie nigdy nadużyciem jeśli statek zbliżając się do portu (redy, kotwicowiska) podniesie sygnał kwarantanny jeśli wszyscy są zdrowi, ale przybywa z portu w kraju w jakim występuje zakażenia.

W tej sytuacji czujemy się zobowiązani do przypomnienia

**Flaga „Q” MKS – oznacza „Mój statek jest zdrowy, proszę o wydanie free pratique”**

Flaga „L” MKS – podniesiona w porcie ( a więc także na redzie czy kotwiczowisku ) oznacza statek poddany kwarantannie , mówi się , że jej czarne i żółte barwy kojarzą z czarną ospą i żółtą febrą.

Źródło: Biuletyn Morski KSMMiR wydanie specjalne

### ***Port w Antwerpii walczy z korona wirusem inteligentną bransoletką.***

---

Port w Antwerpii nawiązał współpracę z firmą technologiczną Rombit, aby zapobiec infekcjom koronawirusa. Rozwiązaniem ma być inteligentna opaska na nadgarstek, która zapewnia dystans społeczny.

Obsługa ładunków i produkcja przemysłowa w porcie w Antwerpii odbywają w normalnym trybie, dokładnie tak, jak przed pandemią. W związku z tym, że port pozostaje w pełni operacyjny, potrzebne były nowoczesne rozwiązania, które pomogą zapobiec infekcjom wśród pracowników.

Do użytku zostanie wprowadzona opaska o nazwie Romware Covid Radius, która powstała na bazie istniejącego już rozwiązania Romware ONE. Bransoletka została wzbogacona o kilka nowych funkcji zapewniających dystans społeczny i umożliwiających śledzenie kontaktów.

Inicjatywa ta jest odpowiedzią na wezwanie rządu flamandzkiego do stworzenia cyfrowych rozwiązań pomagających społeczeństwu w obecnym kryzysie.

Jak czytamy w oświadczeniu portu w Antwerpii: "Opaska pomoże pracownikom w przestrzeganiu surowych środków ostrożności ustanowionych przez Światową Organizację Zdrowia (WHO), przy jednoczesnym poszanowaniu prywatności użytkownika".

#### **Jak działa to rozwiązanie w praktyce?**

Bransoletka wydaje sygnał ostrzegawczy, gdy pracownicy zbliżają się zbyt blisko siebie. Jak zapewniają twórcy rozwiązania, opaska nie przekazuje żadnych poufnych informacji (w tym lokalizacji) pracodawcy.

Jednocześnie, bransoletka umożliwia śledzenie kontaktów: jeśli ktoś zostanie zakażony, doradca ds. zdrowia lub zaufana osoba może sprawdzić, z którymi współpracownikami dana osoba ma kontakt, aby zapobiec dalszej infekcji.

Jak powiedział prezes portu w Antwerpii, Jacques Vandermeiren: "Innowacje i cyfryzacja mają kluczowe znaczenie w czasach kryzysu. Konieczne jest utrzymanie portu w stanie operacyjnym i zapewnienie naszym pracownikom bezpieczeństwa pracy. Dlatego widzimy duży potencjał tego rozwiązania i wkrótce rozpoczniemy próby z zespołem pracowników".

Dyrektor generalny Rombit, John Baekelmans, powiedział, że firma chce wprowadzić zmodyfikowaną bransoletkę na rynek masowy w odpowiedzi na duże zainteresowanie międzynarodowe.

#### **Wpływ pandemii na port**

Wpływ pandemii koronawirusa na globalne łańcuchy dostaw jest widoczny również w porcie w Antwerpii, jednak jak dotąd w dość ograniczonym stopniu.

Niemniej jednak, władze portu przewidują, że w drugim kwartale roku, w związku z odwołanymi lotami, zawieszonymi niektórymi sektorami przemysłu (takimi jak przemysł samochodowy w Europie Zachodniej) oraz zmieniającymi się zachowaniami konsumentów - nastąpi spadek przeładunków.

Jak dodaje jednak Vandermeiren: "Dzięki światowej łączności i różnorodności handlu, port w Antwerpii jest mniej zależny od konkretnych rynków. Co więcej, port ma ogromną pojemność magazynową, która może działać jako bufor dla gospodarki, co pozwoli na szybsze wznowienie przemysłu w Belgii i części Europy "

Źródło:gospodarkamorska.pl

## ***Polski śmigłowiec SAR udzielił pomocy na Bałtyku zgodnie z zasadami przeciwdziałania SARS –CoV-2.***

---

Polski śmigłowiec służby SAR z Brygady Lotnictwa Marynarki Wojennej udzielił pomocy obywatelowi Litwy, pasażerowi promu płynącego po Bałtyku - pointowało w poniedziałek Dowództwo Generalne Rodzajów Sił Zbrojnych. Akcję przeprowadzono zgodnie z zasadami przeciwdziałania SARS-CoV-2.

Z informacji DGRSZ wynika, że po poszkodowanego obywatela Litwy, znajdującego się na promie, poleciał śmigłowiec W-3WARM Anakonda z darłowskiej grupy lotniczej 44 Bazy Lotnictwa Morskiego, przystosowany do działań ratownictwa morskiego na Bałtyku.

W poniedziałek o 9.19 załoga dyżurna służby SAR (ang. Search And Rescue) postawiona została w stan gotowości alarmem ratowniczym: "pomoc medyczna" - podało DGRSZ. Obywatel Litwy, jeden z pasażerów promu Victoria Seaways, płynącego z Kilonii w Niemczech do Kłajpedy na Litwie, skarżył się na bardzo silne bóle w klatce piersiowej. Załoga śmigłowca ratownictwa morskiego W-3WARM Anakonda, dowodzona przez kmdr. Wojciecha Koliczko, osiągnęła gotowość do działań o godzinie 9.25 i po dziesięciu minutach wystartowała w kierunku promu, znajdującego się ok. 40 mil morskich na północ od Ustki.

O godz. 10 śmigłowiec dokonał zawisu nad pokładem promu, na który opuszczono ratownika. Dziesięć minut później poszkodowany, w stanie stabilnym, podjęty został na pokład śmigłowca, który natychmiast rozpoczął powrót do lotniska w Darłowie. Po wylądowaniu o 10.35 poszkodowany został przekazany personelowi oczekującej na lotnisku karetki pogotowia.

DGRSZ podkreśla, że akcję wykonano "zgodnie z procedurami w zakresie zapobiegania, przeciwdziałania i zwalczania koronawirusa SARS-CoV-2". Kabina pilotów oddzielona była od przedziału ładunkowego, a załoga wykorzystywała środki ochrony osobistej.

Dowództwo informuje też, że była to 670. akcja poszukiwawczo-ratownicza w historii Brygady i czwarta przeprowadzona w tym roku.

Brygada Lotnictwa Marynarki Wojennej jest jedyną w Polsce formacją lotniczą utrzymująca ciągłą gotowość do prowadzenia działań ratowniczych z powietrza nad obszarami morskimi. Całodobowy dyżur SAR, w ramach polskiej strefy odpowiedzialności pełniony jest przez załogi śmigłowców W-3WARM w 43 Bazie Lotnictwa Morskiego w Gdyni-Babich Dołach oraz śmigłowców Mi-14PŁ/R lub W-3WARM w 44 Bazie Lotnictwa Morskiego w Darłowie. System ratownictwa wspiera załoga samolotu patrolowego M28B 1R Bryza, pełniąca całodobowy dyżur na lotnisku w Siemirowicach koło Lęborka.

Odpowiedzialność Polski za akcje ratunkowe w naszej strefie Morza Bałtyckiego wynika z międzynarodowych konwencji, m.in. "o poszukiwaniu i ratownictwie morskim".

Źródło:gospodarkamorska.pl

## ***Skrzynka z kokainą przymocowana do kadłuba statku towarowego.***

---

30 opakowań kokainy zarekwirowała marynarka wojenna Gwatemali. Narkotyki ukryte były w stalowej konstrukcji przypominającej skrzynkę, przyczepionej do podwodnej części kadłuba cypryjskiego statku towarowego.

Odkrycia dokonano podczas podwodnej inspekcji statku UBC Saiki, który przyplłynął z Santa Marta w Kolumbii do kotwiczowiska Santo Tomas 17 kwietnia.

Nurkowie odkryli stalową konstrukcję przyczepioną do podwodnej części kadłuba. Trwa dochodzenie w tej sprawie. Jak zdradzają tamtejsze media branżowe - nie postawiono oskarżeń członkom załogi.

UBC Saiki został zbudowany w 2002 roku i pływa pod cypryjską banderą. Ma 172 metry długości i 27 m szerokości.

Źródło: gospodarkamorska.pl

## ***Ośmiu marynarzy kontenerowca przetrzymywanych przez piratów.***

---

19 kwietnia, grupa piratów weszła na pokład kontenerowca Tommi Ritscher, pływającego pod banderą Portugalii. Zdarzenie miało miejsce na kotwiczowisku u wybrzeży Kotonu, w Afryce Zachodniej.

Jak poinformowała jedna z firm zajmujących się bezpieczeństwem morskim w tamtym regionie, piraci weszli na pokład kontenerowca z motorówki. Część z nich zdołała uciec, reszta została na pokładzie i wzięła za zakładników ośmiu członków załogi.

Pozostałym 11 marynarzom udało się ukryć w tzw. cytadeli (jest to pomieszczenie przygotowane specjalnie na tego typu zdarzenia, można w nim bezpiecznie oczekiwać na pomoc).

Członkami załogi są Ukraińcy, Bułgarzy i Filipińczycy.

Jest to drugi tego typu incydent na kotwiczowisku Kotonu w 2020 r. i piąty w tej lokalizacji w ciągu ostatnich 12 miesięcy.

Źródło: [gospodarkamorska.pl](http://gospodarkamorska.pl)

## ***Bezpieczniejsza alternatywa dla opioidów odkryta w jadzie pająka ptasznika.***

---

Molekuły z jadu dużych pajaków mogą być wykorzystane jako alternatywa dla opioidowych środków przeciwbólowych, dając również silny efekt łagodzący cierpienie jednak bez skutków ubocznych typowych dla środków narkotycznych.

Australijscy badacze z uniwersytetu w Queensland zaprojektowali zupełnie nową, czerpiącą z pajęczego jadu, mini-proteinę mogącą uśmierzać ból bez uzależniania organizmu.

Pracująca na tej uczelni dr Christina Schroeder z Instytutu Bionauk Molekularnych globalny kryzys zdrowotny związany z masowym stosowaniem opiatów w terapii bólu widzi jako powód do szybkiego stworzenie alternatywy.

- Środki opioidowe są skuteczne w swojej roli uśmierzaczy bólu. Jednak wiążą się z nimi niechciane skutki uboczne, jak nudności, duszności, zatwardzenie i ryzyko uzależnienia, szczególnie mocno odciskające swoje piętno na społeczeństwie – wyjaśnia naukowiec.

Dr Schoreder wyjaśnia, że w prowadzonych przez nią badaniach najlepsze wyniki osiągnęła z jadem pobranym od ptasznika *Cyriopagopus schmidti* i wyekstrahowaną z niego toksyną Huwentoxin-IV. Najlepiej wiązała się ona z receptorami bólu w ciele człowieka, napisali autorzy w raporcie z badań opublikowanym w "Journal of Biological Chemistry".

Modyfikacja, której poddaliśmy mini-białko, jego receptor i otaczającą je membranę z pajęczego jadu osiągnęliśmy zwiększoną moc w odniesieniu do wybranych wcześniej konkretnych receptorów bólu – wyjaśnia lekarka i dodaje, że dzięki temu "tylko tyle mini-białka przyłącza się do receptora i jego membrany, ile potrzeba".

Według Christiny Schroeder badania na myszach pokazały skuteczność opracowanego przez jej zespół środka przeciwbólowego. – Na podstawie wyników naszych prac sądzimy, że możliwe jest zaproponowanie pacjentom alternatywnej terapii bólu bez efektów ubocznych, zapewniając mniejszą zależność od środków opioidowych – przekonuje w informacji dla prasy.

Opiaty pochodzące z roślin makowych, a także ich syntetyczne i pół-syntetyczne wersje należą do grona najskuteczniejszych, niezależnie od źródeł bólu, leków tego typu dostępnych na rynku. Są jednak niezwykle uzależniające. Możliwa jest także śmierć z powodu ich przedawkowania.

Tylko w Stanach Zjednoczonych w 2018 roku środki opioidowe uśmierciły na skutek ich przedawkowania blisko 47 tys. osób. Nawet, gdy pacjent pilnuje dawkowania, nadal wystawiony jest na nieprzyjemne efekty uboczne opisane wyżej.

Problematyczność powszechnego stosowania opiatów w terapii bólu skłoniła naukowców do poszukiwań alternatywy. Prowadzone są obecnie badania and środkami opartymi o toksyny węży, pajaków a nawet ślimaków morskich.

Jad wpływa na system nerwowy, paraliżując go ogranicza odbieranie sygnałów z receptorów bólu. Konieczne jest tylko wyciągnięcie z jadu lub zneutralizowanie składników czyniących zeń groźną truciznę.



Wspomniana toksyna Huwentoxin-IV hamuje pracę (jest inhibitorem) tzw. kanałów sodowych w błonach neuronowych. Są one potrzebne do przepuszczania jonów sodu uruchamiających receptory bólu w układzie nerwowym.

Źródło:Focus.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**. Cały czas jesteśmy pod kontaktem e-mail. Proszę pisać we wszystkich sprawach na e-mail: [biuro@nms.org.pl](mailto:biuro@nms.org.pl)

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 umożliwi 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](http://www.omk.org.pl) Może polubisz nas na FB ?

## *Wydarzyło się 21 kwietnia - kalendarium*

---

21 kwietnia jest 111 dniem w kalendarzu gregoriańskim. Do końca roku pozostał 254 dni.

Imieniny obchodzą:

Abelard, Aleksandra, Anastazy, Anzelm, Apollina, Apollon, Apoloniusz, Bartłomiej, Bartosz, Dobrosułka, Drogomił, Feliks, Konrad, Konrada i Żeliszław

Wydarzyło się sporo rzeczy na przełomie lat, między innymi:

**1368r.** – Król Kazimierz III Wielki wydał *Statut żupny*.

**1831r.** - Powstanie listopadowe: w bitwie pod Sokołowem Podlaskim szwadron kawalerii polskiej z 1. pułku ułanów rozbił rosyjski oddział strzelców konnych

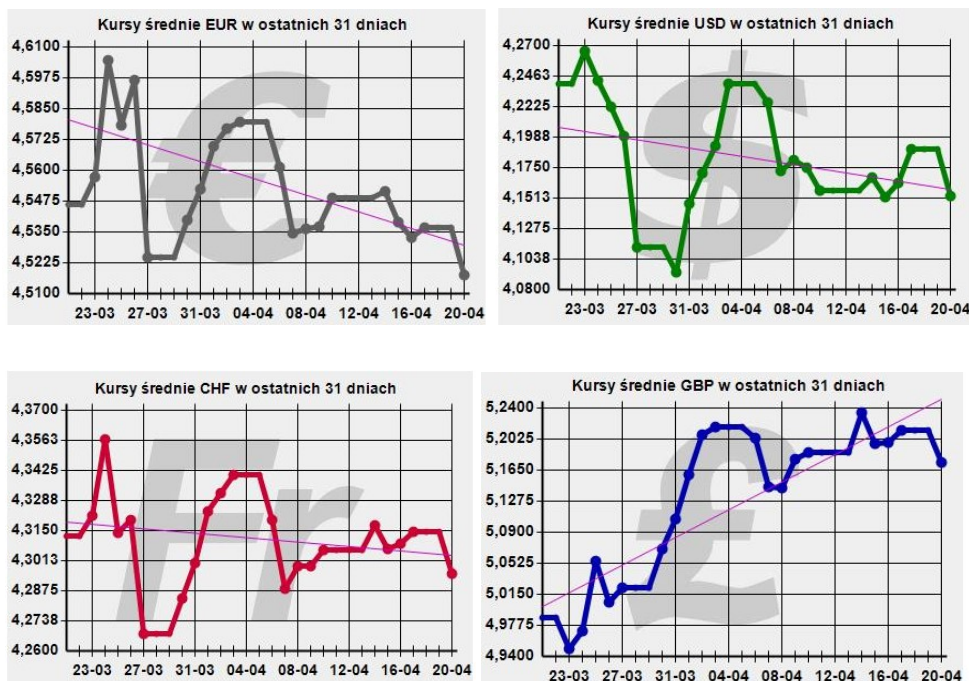
**1920r.**– Podpisano umowę polityczną pomiędzy polskim rządem i Symonem Petlurą, uznającą prawo Ukrainy do niezawisłości.

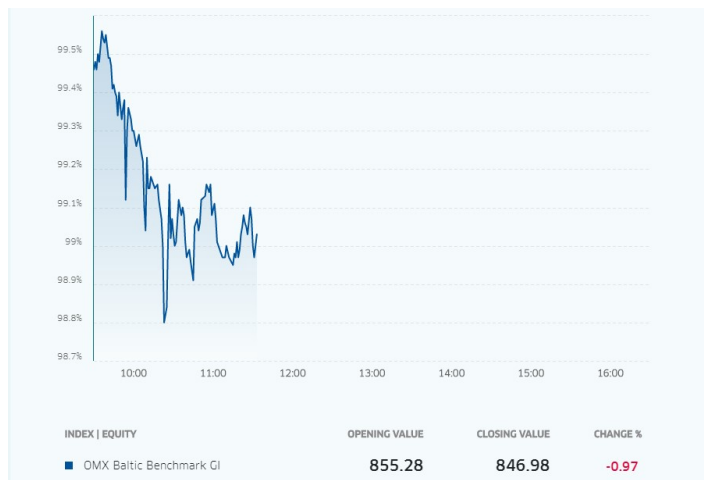
**1936r.**– Sejm RP przyjął ustawę o stosunku państwa do Muzułmańskiego Związku Religijnego w RP.

**1944r.** – UPA dokonała w dniach 19-21 kwietnia masakry ok. 200 Polaków i polskich Ormian w Kutach w dawnym województwie stanisławowskim.

**1948r.** – Założono Morski Klub Sportowy Pogoń Szczecin.

## Kursy walut (kursy średnie NBP)





## Rozrywka

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

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: 0:3

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



Dawno, dawno temu, za poprzedniego reżimu, kiedy to sklepy świeciły pustkami, pustawe bywały również apteki. Do takiej apteki wchodzi facet straszliwie zachrypnięty:

- Ma pani Akron?
- Niestety
- A chlorchinaldin?
- Przykro mi
- To co mi pani może polecić?
- Niech panu żona jajka ukręci
- Pani jest bez serca. Do widzenia pani!