

Praca w zbiornikach i w przestrzeniach zamkniętych.

Informacje o bezpieczeństwie wchodzenia do zbiorników i innych przestrzeni zamkniętych. Charakterystyka sprzętu i procedur które powinien zapewnić armator. Czy praca w zbiornikach jest typową pracą marynarską ?

Odpowiedzi na te pytania i wiele innych znajduje się w przygotowanym opracowaniu. Warto przeczytać dla ogólnej wiedzy szczególnie, iż jest to praca obciążona wysokim ryzykiem, której konsekwencje w przypadku niewłaściwych procedur mogą być tragiczne w skutkach.

Opracowanie do pobrania ze strony:

www.omk.org.pl/DataFiles/news/strona_enclosed_space.jpg

Źródło:omk.org.pl

Certificate for International Transport Worker – Seafarer.

W związku z utrudnieniami w podmianach załóg i ogólnym przemieszczaniu się pomiędzy miejscem zamieszkania oraz statkiem przekazujemy do wykorzystania wzór dokumentu ułatwiający podróżowanie. Dokument powinien być wypełniony przez armatora / bądź kapitana statku.

Przypominamy

IMO (Międzynarodowa Organizacja Morska, ILO (Międzynarodowa Organizacja Pracy) oraz Komisja Europejska oraz ITF oświadczyły, iż marynarze powinni zostać oficjalnie uznani za kluczowych pracowników transportu i zostać wyłączeni z restrykcji związanych z podróżami tak aby mogli bez problemów dotrzeć na statek bądź do domu.

Certyfikat do pobrania ze strony www.omk.org.pl

COMPANY HEADED NOTEPAPEER

To Whom this might concern _____ Date _____

Dear Sir/ Madam,

CERTIFICATE FOR INTERNATIONAL TRANSPORT WORKER – SEAFARER

I am writing for your assistance in ensuring that we can continue to supply the goods on which we all rely in our everyday lives and that you will allow the seafarer whose details are set out below to transit between their home country and their ship and vice versa.

In these unprecedented circumstances, it is imperative to ensure that the flow of essential goods, energy, food, medicines and many other products is not disrupted by measures impeding the safe and efficient movement of ships and the seafarers who operate them. Therefore the United Nations bodies, namely the International Labour Organization (ILO) and the International Maritime Organization (IMO), along with the European Commission, have stated that Seafarers should be officially recognized as key workers and granted exemptions from travel restrictions so they can join and leave their ships and return home without impediment, while complying with infection control.

It is important for State representatives and relevant authorities to recognize the need of the highly globalized shipping industry, with its multinational workforce, to smoothly undertake crew changes around the world, to enable ships to continue to operate and to enable the swift embarkation, disembarkation and repatriation of crew members.

This letter certifies that this seafarer should be allowed free passage to travel between their home and their vessel and has participated in a medical screening.

Seafarer's Name _____

Date of Birth _____

Passport Number _____

*Seaman's Book Number _____ (if applicable)

*Seafarer's Identity Document Number _____ (if applicable)

Position on board ship _____

Company Name _____

Ship Name _____

Ship IMO Number _____

[Type here]

Is joining the ship in (name of port) _____ (as applicable)

Is leaving the ship in (name of port) _____ (as applicable)

Yours faithfully,

Name _____

Company _____

Position _____

This letter is supported by

 International Chamber of Shipping

 International Transport Workers Federation

*This document is a modified copy of Annex 3 of the Communication of the European Commission of 23rd March 2020 on the implementation of the Green Lanes under the Guidelines for border management measures to protect health and to ensure the availability of goods and essential services.

http://ec.europa.eu/europeaid/transport/files/communication_2020_0112_communication_green_lanes_en.pdf

[Type here]

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, 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.

Jak postępować w sytuacji oskarżenia prawnego?

Kiedy grozi Wam oskarżenie karne albo dochodzenie prowadzone przez lokalne władze, istotne znaczenie ma sprawiedliwe traktowanie marynarzy, niezależnie od okoliczności i winy lub niewinności odnośnych osób. Asystent prawny ITF, Jonathan Warring, oferuje wskazówki jeśli znajdziecie się w takiej sytuacji.

1. ZNAJ SWOJE PRAWA.

Marynarze funkcjonują w krajach o różnych systemach prawnych i poziomach przestrzegania praw człowieka. Jednak kiedy znasz pewne swoje podstawowe prawa człowieka możesz domagać się aby miały one zastosowanie.

Międzynarodowy Pakt Praw Obywatelskich i Politycznych (ICCPR) zawiera szczegółowe postanowienia dotyczące praw jakie należy przyznać wszystkim ludziom w sytuacji aresztowania, zatrzymania i poddania postępowaniu sądowemu w każdym państwie. Wytyczne wspólne IMO/MOP dotyczące sprawiedliwego

traktowania marynarzy w razie wypadku morskiego zredagowane zostały z uwzględnieniem międzynarodowych instrumentów praw człowieka, włącznie z ICCPR. Instrument ten daje specyficzne porady dla marynarzy, armatorów, państw bandery i państw portu, na temat sposobów zagwarantowania marynarzom sprawiedliwego traktowania.

2. ZABIEGAJ O POMOC.

Kiedy stajesz w obliczu dochodzenia, zatrzymania lub oskarżenia skontaktuj się z ludźmi i organizacjami mogącymi udzielić pomocy. Ważne jest, że mają oni świadomość sytuacji. Pewne przykłady osób, z którymi należy się skontaktować:

- Armator lub twój pracodawca
- Oficjele związkowi
- Miejskowy Inspektor ITF
- Miejskowy konsul lub ambasada państwa bandery
- Miejskowy konsul lub ambasada twojego kraju ojczystego
- Rodzina
- Wszelka miejscowa misja dla marynarzy lub centrum marynarskie

3. TWOJE ZACHOWANIE.

Jeśli jesteś przesłuchiwany przez policję lub przez miejscowe władze, wykazuj wolę współpracy i przekazuj zgodne z prawdą informacje. Pamiętaj, że posiadasz prawo odmowy samooskarżania. Oznacza to, że nie musisz przekazywać żadnych informacji, które mogą wskazywać, że zawińeś lub popełniłeś przestępstwo. Korzystając z tego prawa powinieneś udzielać odpowiedzi na pytania kierując się wyrażeniem „bez komentarza” lub milczeć.

Jeśli władze dochodzeniowe używają języka, którego nie znasz, powinny zapewnić tłumacza. Jeśli tego nie uczynią powinieneś zwrócić się o to. Masz prawo do odmowy podpisywania dokumentów, których przetłumaczenia nie uzyskałeś na język przez siebie zrozumiały.

4. REPREZENTACJA PRAWNA.

Prawo do reprezentacji prawnej stosowane jest różnie w różnych państwach. Jeśli zostaniesz aresztowany przez policję, albo zatrzymany przez władze państwowe, powinieneś otrzymać możliwość reprezentacji prawnej.

Możesz mieć możliwość uzyskania darmowej reprezentacji, albo – w pewnych okolicznościach – zwrócić się możesz do pracodawcy o zapewnienie prawnika. Powinieneś mieć prawo do rozmawiania ze swoim prawnikiem w trybie poufnym.

Źródło: Biuletyn Morski_92KSMMiR

Ceny w USA spadają.

Ropa na amerykańskiej giełdzie paliw tanieje poniżej 16 USD z baryłkę. Powiększające się każdego dnia globalne zapasy surowca utrudniają głównym producentom ropy na świecie zrównoważenie rynku poprzez zmniejszanie dostaw - podają maklerzy.

Baryłka ropy West Texas Intermediate w dostawach na czerwiec na giełdzie paliw NYMEX w Nowym Jorku jest wyceniana po 15,48 USD, po niższej cenie o 8,68 proc. Wcześniej surowiec tracił 10 proc.

Ropa Brent w dostawach na czerwiec na giełdzie paliw ICE Futures Europe w Londynie jest wyceniana po 21,01 USD za baryłkę, niżej o 2,01 proc.

Inwestorzy skupiają uwagę na ogromnej nadwyżce ropy na świecie i zapełniających się do granic możliwości magazynach.

W USA operatorzy naftowi już zaczęli zamykać niektóre wiertnie ropy i wstrzymywać nowe wiercenia, co może wpłynąć na zmniejszenie dostaw amerykańskiej ropy o 20 proc.

Redukcję dostaw ropy rozpoczęła Arabia Saudyjska - wcześniej, niż jest to wymagane w ramach umowy krajów OPEC+, które porozumiały się, aby od maja zmniejszyć wydobycie ropy o ok. 9,7 mln b/d.

Państwowy koncern Saudi Aramco rozpoczął w tym tygodniu redukcję wydobycia ropy - jeszcze przed terminem 1 maja - z 12 mln baryłek dziennie stopniowo do 8,5 mln b/d - podają źródła.

Cięcia swoich dostaw ropy rozpoczął też Kuwejt, Algieria i Nigeria.

Ropa WTI na maj na NYMEX w N.Jorku staniała 20 kwietnia do minus 40,32 USD za baryłkę - najniższego poziomu w historii rynków paliw.

Na zakończenie piątkowej sesji WTI zyskała 2,7 proc., a w całym ub. tygodniu staniała o 32 proc.

Analitycy oceniają, że cena WTI pozostanie w krótkiej perspektywie w przedziale 15-20 USD za baryłkę.

Źródło:pap.pl

Estonia jako trzeci kraj dołącza do Funduszu Trójmorza.

Estonia jako trzecie państwo, po Polsce i Rumunii, zdecydowała się dołączyć do Funduszu Trójmorza, który ma finansować inwestycje infrastrukturalne w Krajach Europy Środkowo - Wschodniej - wynika z informacji MSZ Estonii.

Jak informuje Ministerstwo Spraw Zagranicznych Estonii, rząd tego kraju zdecydował o przystąpieniu do Funduszu Trójmorza w połowie kwietnia tego roku.

"Jesteśmy bardzo zadowoleni, że niedługo do Polski i Rumunii dołączy kolejny kraj. Szczególnie w takich trudnych czasach dla naszych gospodarek ważne jest, by stymulować inwestycje infrastrukturalne i myśleć długofalowo" – powiedziała PAP Beata Daszyńska-Muzyczka, przewodnicząca rady nadzorczej funduszu i prezes BGK.

Według ministra spraw zagranicznych Estonii, Urmasa Reinsalu, Fundusz może stanowić silny bodziec do przewyżnienia strategicznych braków w inwestycjach infrastrukturalnych, szczególnie w takich dziedzinach, jak bezpieczeństwo energetyczne, sieci cyfrowe i połączenia transportowe.

Z kolei minister finansów Estonii Martin Helme mówił, że dołączenie do funduszu zapewni estońskim firmom dodatkowe możliwości pozyskiwania kapitału w regionie Morza Bałtyckiego, Morza Czarnego i Morza Adriatyckiego.

"Biorąc pod uwagę cel neutralności klimatu i towarzyszące mu potrzeby w sektorze energetycznym, modernizację infrastruktury transportowej (...) oraz plany wspierania rozwoju infrastruktury cyfrowej i eksportu rozwiązań cyfrowych, z pewnością istnieje potrzeba pozyskania kapitału" - dodał Helme.

Jak informuje Ministerstwo Spraw Zagranicznych Estonii, kraj ten zasili Fundusz Trójmorza kwotą 20 mln euro. Obecnie fundusz dysponuje środkami w wysokości ponad 500 mln euro, natomiast docelowo ma to być od 3 do 5 mld euro.

Fundusz Trójmorza będzie finansował inwestycje infrastrukturalne w krajach Europy Środkowo - Wschodniej. Ma być międzynarodowym instrumentem finansowym uzupełniającym środki unijne, a także środki budżetowe państw Europy Środkowo-Wschodniej. Celem funduszu jest budowa infrastruktury transportowej, energetycznej i cyfrowej.

Daszyńska-Muzyczka mówiła wcześniej, że potrzeby inwestycyjne regionu szacowane są na 570 mld euro, a środki, które przeznaczy Komisja Europejska na ten cel w przyszłej perspektywie budżetowej są niewystarczające. Prezes BGK zaznaczyła, że fundusz ma być przedsięwzięciem komercyjnym, które ma przynieść zyski udziałowcom, w tym funduszom emerytalnym.

Inicjatorem i współzałożycielem funduszu jest Bank Gospodarstwa Krajowego. Podpisanie aktu założycielskiego Funduszu Trójmorza nastąpiło pod koniec maja ubiegłego roku, a 17 lipca 2019 r. odbyło się pierwsze posiedzenie Rady Nadzorczej Funduszu.

Źródło:pap.pl

Komisarz UE: z powodu pandemii Unię czeka recesja.

Komisarz UE ds. rynku wewnętrznego Thierry Breton ocenił w piątek, że gospodarka unijna może zmniejszyć się w tym roku o 5-10 proc. z powodu pandemii koronawirusa. Jak zaznaczył, sytuacja może się jeszcze pogorszyć.

"Stan na dziś jest taki, że w Unii Europejskiej jesteśmy na kursie prowadzącym do pięcio-dziesięcioprocentowej recesji, czyli ok. 7,5 proc." - powiedział Breton w wywiadzie dla telewizji France 2. "Mówimy jednak o obecnej sytuacji, bo jeśli sytuacja się nie poprawi i będziemy mieć drugi szczyt epidemii, sprawy mogą się pogorszyć" - dodał.

Według Bretona koniec pandemii jest wciąż przed Europą i ludzie muszą się nauczyć żyć z tym zagrożeniem przez "pewną liczbę miesięcy".

Breton skomentował też porozumienie państw UE podczas czwartkowej Rady Europejskiej w sprawie utworzenia Funduszu Ożywienia dla europejskiej gospodarki, którego kwota może wynieść nawet ponad bilion euro. Francuz zapowiedział, że zajmie się teraz dokładną analizą szkód wyrządzonych przez koronawirusa "sektor po sektorze".

"Potem będziemy mogli wrócić do szefów państw i rządów, aby powiedzieć im o wysokości koperty" - powiedział. Wyraził oczekiwanie, że państwa zgodzą się na propozycję Komisji Europejskiej. "Idziemy krok po kroku, ale posuwamy się do przodu" - podsumował Breton.

Źródło:pap.pl

COVID – 19. Wytyczne IMO dotyczące opóźnienia dostawy statku.

Z powodu problemów wynikających z pandemii COVID-19, dnia 3 kwietnia 2020 r. Międzynarodowa Organizacja Morska („IMO”), wydała w ramach okólnika nr. 4204/Add. 7 Wytyczne odnoszące się do nieprzewidzianych opóźnień w budowach i dostawach statków. Wytyczne są skierowane do wszystkich państw członkowskich IMO, organizacji międzyrządowych i pozarządowych posiadających status doradczy w ramach IMO i są szczególnie istotne dla armatorów, stoczniovców, inspektorów, inżynierów serwisowych, a także dostawców sprzętu.

Wytyczne odnoszą się do zastosowania Regulacji SOLAS II-1/3-10. Regulacja ta ustanowiła normy budowy statków, mające zastosowanie do masowców i zbiornikowców o długości 150 m i większej, których planowana dostawa została ustalona na 1 lipca 2020 r. lub później. Normy dotyczące budowy statków przewidują, że projektowane i budowane masowce i zbiornikowce do przewozu ropy, powinny mieć określony okres użytkowania i przez cały okres eksploatacji powinny pozostać bezpieczne i przyjazne dla środowiska.

Wytyczne sugerują projekt ujednoliconej interpretacji definicji „nieprzewidzianego opóźnienia w dostawie statków”, tak jakby taki termin został zawarty w Regulacji SOLAS. Rozwiązanie to jest zbliżone do interpretacji przyjętej w odniesieniu do tego samego terminu w innej regulacji SOLAS, a mianowicie II- 1/ 3-2 (Zapobieganie korozji zbiorników balastowych wody morskiej w zbiornikowcach i masowcach).

Projekt interpretacji przewiduje dwa scenariusze:

(1) umowa dotycząca budowy statków została zawarta między 1 lipca 2016 r., a 1 lipca 2020 r. lub w przypadku braku umowy budowy statków, położenie stępki miało miejsce między 1 lipca 2017 r., a 1 lipca 2020 r.;

(2) dostawa statku miała mieć miejsce przed 1 lipca 2020 r., ale została opóźniona z powodu nieprzewidzianych okoliczności, niezawinionymi przez stocznię lub armatora, państwo bandery tego statku może zaakceptować ten statek jako statek dostarczony przed 1 lipca 2020 r. do celów Regulacji.

Projekt interpretacji przewiduje między innymi, że:

1. Państwo bandery powinno rozpatrywać wnioski indywidualnie dla każdego przypadku, zawsze w świetle szczególnych okoliczności. W przypadku budowy statku w obcym kraju państwo bandery może wymagać formalnego raportu od władz tego kraju stwierdzającego, że opóźnienie było spowodowane nieprzewidzianymi okolicznościami, niezależnymi od stoczni lub armatora;

2. Niektóre certyfikaty statku powinny zawierać informację o przyjęciu statku przez państwo bandery na podstawie Interpretacji, dotyczącej nieprzewidzianego opóźnienia w dostawie;

3. Państwo bandery powinno zgłosić IMO dane statku i powody, dla których statek został przyjęty przez państwo bandery, zgodnie z Interpretacją.

Z powodu odroczenia sesji Komitetu ds. Bezpieczeństwa na Morzu, IMO nie ma możliwości podjęcia decyzji o przyjęciu projektu ujednoczonej interpretacji w Wytycznych przed 1 lipca 2020 r. Warto jednak mieć na uwadze, że charakter prawny wytycznych pozostawia swobodę wyboru zastosowania przez państwa bandery, dlatego też w ich gestii pozostanie faktyczne jej zastosowanie oraz implementacja.

Źródło: www.gospodarkamorska.pl

Meyer Werft: branża wycieczkowców potrzebuje dekady, żeby wrócić do normalności.

Pandemia koronawirusa odbija się drastycznie na branży turystycznej. Armatorzy wycieczkowców odwołują rejsy przynajmniej do maja i nie mają pewności, kiedy będą mogli je przywrócić. Meyer Werft renegotjuje zamówienia aby uniknąć odwołań i przewiduje, że budowa nowych wycieczkowców nie zostanie wznowiona co najmniej przez kilka lat.

Przedstawiciele Meyer Werft przesłali specjalne oświadczenie do pracowników, w którym zapewniają, że stocznia zrobi wszystko, aby przetrwać kryzys, tak samo jak poradziła sobie z innymi kryzysami w swojej 225-letniej historii.

Thomas Weigend, dyrektor zarządzający stoczni Meyer Werft nazwał jednak obecną sytuację "zupełnie inną" od wyzwań takich jak kryzys naftowy z 1973 r., sytuacja po wydarzeniach z 11 września i kryzys finansowy 2008/09. „Nigdy wcześniej nie zdarzyło się tak, aby wszystkie wycieczkowce stanęły. Powrót do normalności jest daleki. Naszym zdaniem, rok 2030 to realny termin" - podkreślił.

Przewiduje się, że do końca 2020 roku zaledwie 50 do maksymalnie 75 procent wycieczkowców wznowi rejsy, co jednak spowoduje ogromne straty dla firm żeglugowych w tym roku" - mówi Weigend.

Obecnie, prawie wszystkie statki wycieczkowe na świecie zostały wycofane z żeglugi. Amerykańskie Centrum ds. Zapobiegania i Kontroli Chorób (CDC) przedłużyło do 23 lipca br. rekomendację w sprawie zamknięcia obszaru wód terytorialnych USA dla ruchu wycieczkowców.

Nowe zamówienia wstrzymane na lata

Jak wyjaśnia na nagraniu wideo Weigend: "Przedsiębiorstwa żeglugowe mogą osiągnąć próg rentowności dopiero w 2021 r. i zacząć osiągać zyski w 2022 r., przy czym kredyty zaciągnięte podczas kryzysu będą musiały zostać spłacone. Dlatego też oczekujemy, że nowe zamówienia na wycieczkowce mogą pojawić się dopiero w 2023-2024 roku".

Istnieje również ryzyko, że armatorzy staną się niewypłacalni, przez co rynek może zostać zalany tanimi jednostkami z rynku wtórnego. Meyer dodaje, że: „gdyby tak się stało, nowe zamówienia prawdopodobnie zatrzymałyby się na znacznie dłużej. W perspektywie krótkoterminowej, armatorzy nie będą w ogóle korzystać ze swojej floty. W szerszej perspektywie - będą starały się przesunąć terminy dostaw i nie będą chętne do zawierania nowych kontraktów. Możemy więc zakładać, że w nadchodzących latach, przedsiębiorstwa żeglugowe nie będą zamawiać żadnych nowych wycieczkowców”.

Jako stocznia prywatna, Meyer Werft musi poradzić sobie również z faktem, że 70 procent zdolności produkcyjnej w zakresie budowy statków wycieczkowych na całym świecie należy do stoczni państwowych, co oznacza, że musi ona "przetwać w obliczu konkurencji ze strony własnego państwa".

W najlepszym przypadku, Meyer Werft będzie musiał dostosować swoją zdolność produkcyjną w Papenburgu z dwóch dużych i jednego małego statku rocznie do jednego dużego i jednego małego statku. „Ponieważ nie możemy spodziewać się żadnych nowych zamówień budowlanych do 2023/24, postaramy się rozciągnąć obecny portfel zamówień we wszystkich lokalizacjach.” Firma już rozmawia w tym celu ze swoimi klientami. Rezultatem byłoby obniżenie wydajności pracy o około 40 procent.

Według właściciela stoczni, Bernarda Meyera, jego firma musi się dostosować do zupełnie nowej sytuacji. W rezultacie, już zmniejszono inwestycje, nie zatrudnia się nowych pracowników ani nie zawiera nowych umów. Rozpoczęto też negocjacje ze związkami zawodowymi w sprawie skrócenia czasu pracy. Ograniczono również nadgodziny i pracę w weekendy a ilość podwykonawców została znacznie zmniejszona. Ostatecznie, nastąpi redukcja stanowisk w całej Grupie Meyer.

"Tak, mamy zawarte umowy do 2023 roku, a w naszym oddziale w Turku nawet do 2024 roku, ale zostały one zawarte na zupełnie innych warunkach. Znajdujemy się w wielkim kryzysie. Jeden z naszych klientów powiedział, że tak naprawdę nie potrzebuje już naszych statków i że będzie szczęśliwy, jeżeli będzie mógł w ogóle wykorzystać istniejącą flotę. Musimy więc usiąść z naszymi klientami i spróbować znaleźć rozwiązanie, które będzie do zaakceptowania dla obu stron. Zastanawiamy się nad rozciągnięciem w czasie naszego programu budowy, aby nie doszło do anulowania tych zamówień, które obecnie jeszcze realizujemy. To bardzo trudne zadanie" – podkreśla Meyer.

Biorąc pod uwagę poprzedni kryzys naftowy, po którym powrót do normalności zajął 20 lat, Bernard Meyer wyraził przekonanie, że rynek statków wycieczkowych będzie potrzebował długiego czasu, aby się odbudować: "Dopiero w 2030 roku będziemy mieli sytuację podobną do tej z ubiegłego roku"- podkreślił.

Przemówienie przedstawicieli Meyer Werft kończy się jednak pozytywnym przesłaniem. Jak mówi właściciel stoczni: "Musimy wdrożyć wiele nowych pomysłów. Jest to szansa na przetrwanie prywatnej stoczni. Tylko razem, z połączonymi siłami, odniesiemy sukces. I jestem pewien, że damy radę!"

Źródło: gospodarkamorska.pl

Zarobki czołowego armatora tankowców z gigantycznym wzrostem w pierwszym kwartale 2020 r.

Największy na świecie właściciel i operator bardzo dużych tankowców (VLCC), Bahri, odnotował ogromny wzrost (o 133,77 procent) zysku w pierwszym kwartale 2020 roku pomimo pandemii COVID-19.

Zysk netto firmy po opodatkowaniu wzrósł do 419,22 mln SAR (111 mln USD) z 179,33 mln SAR odnotowanych w tym samym okresie w 2019 roku.

Bahri poinformowało, że wzrost kwartalnych zysków był spowodowany wzrostem stawek frachtowych i silnym popytem na transport ropy, co spowodowało wzrost liczby rejsów w tym kwartale.

Przypomnijmy, że firma skorzystała z marcowego boomu na masowce VLCC. Średnie zarobki tych jednostek wzrosły wtedy aż o 600% z 30 000 dziennie w połowie lutego do 210 000 USD dziennie.

Bahri podobno zatrudniło wtedy do 25 tankowców, co jest rzadkim posunięciem właściciela VLCC, który dotąd nie był tak aktywny na rynku kasowym.

- Wyniki są świadectwem naszego ciągłego pragnienia i naszych niezrównanych możliwości wykorzystywania pojawiających się na rynku możliwości. Nasze szeroko zakrojone działania mające na celu zwiększenie

wydajności operacyjnej również się opłaciły - powiedział Abdullah Aldubaikhi, prezes Bahri. Bahri poinformowało, że całkowite przychody w analizowanym kwartale wzrosły do 2,08 miliarda SAR, co stanowi wzrost o 22,06 procent z 1,7 miliarda SAR rok wcześniej i 7,36 procent z 1,94 miliarda SAR w czwartym kwartale 2019 roku.

Jednak po ostatnim porozumieniu członków i sojuszników OPEC + o obniżeniu produkcji o 9,7 miliona baryłek ropy naftowej dziennie stawki VLCC będą musiały stawić czoła ogromnej presji spadkowej.

W szczególności prognozy popytu są stale korygowane w dół w związku z wpływem COVID-19, a MFW już ostrzega o zbliżającej się recesji światowej gospodarki.

Rynki VLCC są coraz mocniej zależne od zmian geopolitycznych, jednak bardzo często właścicielom udaje się przekształcić zakłócenia na rynku na swoją korzyść.

Główny analityk żeglugi morskiej BIMCO, Peter Sand, uważa, że zwykle podstawy podaży i popytu na rynku tankowców ropy naftowej nie powrócą do normy do trzeciego kwartału 2021 roku.

Źródło:gospodarkamorska.pl

Nie zmuszaj się do odpoczynku. Oto 9. Sposobów na dobry sen wg naukowca ze Stanford.

Zaburzenia snu to problem prawie połowy ludzi na całym świecie. Podobny odsetek cierpiących jest także w Polsce. Zajmujący się terapią snu Brandon Peters-Mathews wyliczając swoje 9 punktów przekonuje: „trzeba słuchać potrzeb swojego organizmu.” Sen to jedna z takich potrzeb, o której często zapominamy. Nie jest to zresztą trudne w gąszczu codziennych obowiązków. Doba jest za krótka na pracę, rodzinę, rozrywkę, higienę i transport. Dlatego tak wiele osób pytanym o to czy jest wyspana odpowiada ze smutnym uśmiechem „nie pamiętam kiedy byłem/am”.

Tymczasem badania naukowców od dawna potwierdzają bardzo negatywny wpływ braku snu na organizm. Nie chodzi tylko o ilość, ale także jakość. Drzemka w autobusie nie jest równa porządkiem odpoczynkowi w wygodnym łóżku i cichym pokoju, z dala od migających monitorów. Statystyki mówią, że około 35-40% dorosłych śpi poniżej siedmiu godzin pomiędzy dniami tygodnia. Powinni około 7-8 każdej nocy. Co zatem radzi ekspert?

1. Sen musi stać się czymś ważnym. Według Petersa-Mathewsa powinien nawet zostać uznany za priorytet. Każdego dnia należy tak organizować swój czas by wcisnąć w harmonogram czas na relaks. Co więcej, przed zaśnięciem powinniśmy dać sobie godzinę na relaks, żeby organizm mógł spokojnie wyhamować.
2. Sypialnia służy do spania. Nie do oglądania telewizji, seriali w sieci, nie do sprawdzania rzeczy na telefonie. Tam śpimy i koniec, zatem elektroniczne urządzenia muszą opuścić to miejsce.
3. Dbaj o regularny podział na czas aktywny i relaks. Oba muszą mieć stałe długości, także w weekend (gdzie jak wiemy często zdarza nam się zaburzać rytm).
4. Pamiętaj by codziennie mieć kontakt przez co najmniej 15-30 minut ze światłem słonecznym.
5. Zawsze idź do łóżka, gdy jesteś śpiący. Do odpoczynku się nie zmusisz.
6. Obserwuj swoje zachowanie i dopasowuj harmonogram. Jeśli na przykład codziennie leżysz w łóżku 30 minut i nie możesz zasnąć, przesunij godziny snu.
7. Nie zapominaj o fizycznej aktywności.
8. Ogranicz alkohol i papierosy.
9. Jeśli problemy ze snem nie znikają przez 2-3 miesiące, koniecznie skonsultuj się z lekarzem.

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

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 27 kwietnia - kalendarium

27 kwietnia jest 117 dniem w kalendarzu gregoriańskim. Do końca roku pozostał 248 dni. 27 kwietnia jest Światowym Dniem Grafika

Imieniny obchodzą:

Anastazy, Bożebor, Felicja, Jakub, Jan, Józef, Kanizjusz, Marcin, Ożanna, Piotr, Teodor, Teofil, Tertulian, Tertuliana, Zyta i Żelimysl

Wydarzyło się sporo rzeczy na przełomie lat, między innymi:

1613r. – **Pożar** zniszczył niemal całą zabudowę **Gniezna**.

1792r. - Podpisano akt zawiązania konfederacji targowickiej.

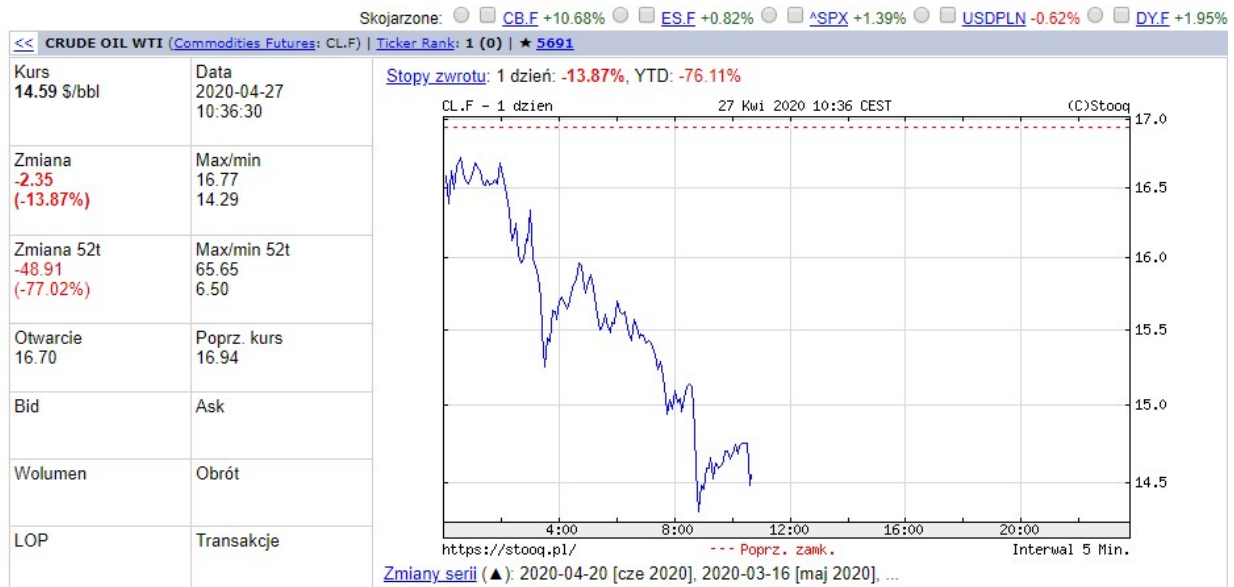
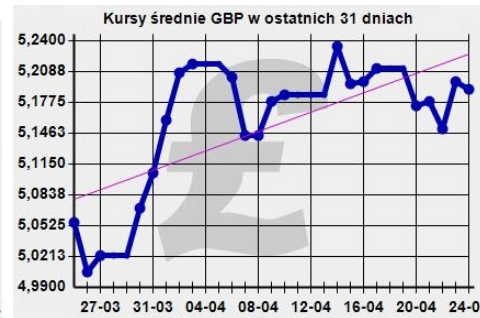
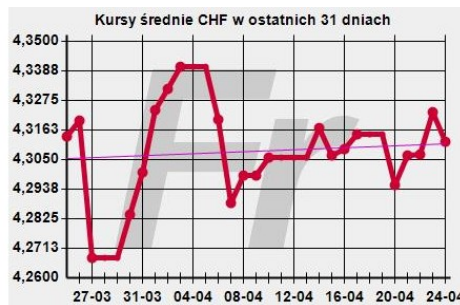
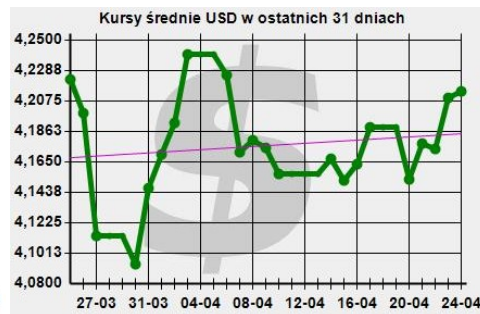
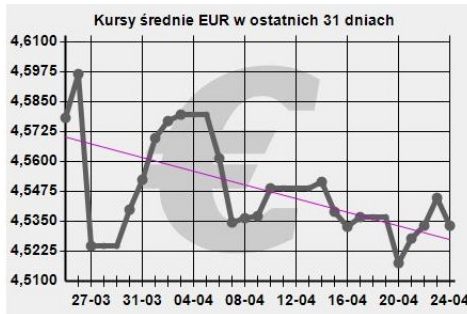
1796r.– III rozbiór Polski: Austriacy uroczyście przejęli rządy w Krakowie.

1848r.– Wiosna Ludów: Austriacy zdławili zamieszki w Krakowie bombardując miasto z Wawelu, w wyniku czego zginęły 32 osoby (26-27 kwietnia).

1856r. – W Teatrze Wielkim w Warszawie odbyła się polska premiera opery *La Traviata* Giuseppe Verdiego.

1940r. – Reichsführer-SS Heinrich Himmler wydał inspektorowi obozów koncentracyjnych oberführerowi Richardowi Glueckowskiemu rozkaz założenia w Oświęcimiu obozu koncentracyjnego.

Kursy walut (kursy średnie NBP)





Rozrywka

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

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

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



Instrukcje obsługi:

Na kostiumie Supermana dla dzieci: "Włożenie tego kombinezonu nie umożliwi ci latania."

Na pudełku zupy Dial: "Sposób użycia: jak zwykłą zupę."

Na szwedzkiej pile mechanicznej: "Nie zatrzymywać łańcucha za pomocą rąk bądź genitaliów."

Na suszarce do włosów firmy Sears: "Nie używać podczas snu."

Na orzeszkach ziemnych Sainsburys: "Uwaga: zawiera orzeszki!"

W instrukcji obsługi pralki automatycznej (Whirlpool): "nie wkładać dzieci do środka bębna."

"Wytrysk następuje po kilkakrotnym przesunięciu dźwigni 22, a ilość wyrzucanego płynu zależy od szybkości ruchów". To instrukcja obsługi zraszacza !!!!!

Na opakowaniu wędzonego łososia: Skład: - "łosoś, sól, dym..."

Na niektórych mrożonkach firmy Swanson: "Zalecany sposób przyrządzania: rozmrozić."

Ostrzeżenie zamieszczone na metce: "Koldry nie prac, bo może zbaranieć."