

Od maja zmiana przepisów – kwarantanna marynarzy nie obowiązuje.

Od 2 maja zmiana przepisów - kwarantanna marynarzy nie obowiązuje

Rozporządzenie z dnia 2 maja 2020r., zwalnia z kwarantanny marynarzy i rybaków powracających z zagranicy po zakończeniu kontraktu, również innymi środkami transportu niż statek.

Zgodnie z § 3. 1. w/w rozporządzenia, po powrocie ze statku/pracy marynarze i rybacy zostali "urzędowo" zwolnieni z kwarantanny.

Najważniejszy dla marynarzy paragraf poniżej,

Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 2 maja 2020 r.

w sprawie ustanowienia określonych ograniczeń, nakazów i zakazów w związku z wystąpieniem stanu epidemii
Dziennik Ustaw, poz. 792.

§ 3. 1. Obowiązku, o którym mowa w § 2 ust. 2, nie stosuje się w przypadku przekraczania granicy Rzeczypospolitej Polskiej w ramach wykonywania czynności zawodowych:

1) przez:

a) załogę statku powietrznego w rozumieniu art. 2 pkt 1 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2019 r. poz. 1580 i 1495 oraz z 2020 r. poz. 284),

b) rybaków w rozumieniu art. 2 pkt 9 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 2015 r. 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 lub rybaków powracających z zagranicy, również innymi środkami transportu niż statek, po zakończeniu zatrudnienia na statku,**

– marynarzy lub rybaków mających miejsce zamieszkania poza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej schodzących ze statku w polskim porcie po upływie okresu pracy na statku celem bezzwłocznej repatriacji, o której mowa w art. 57 ustawy o pracy na morzu, poza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej,

– marynarzy lub rybaków udających się do portu położonego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, również innym niż statek środkiem transportu, celem bezzwłocznego podjęcia zatrudnienia na statku,

– **osoby wykonujące pracę lub świadczące usługi na statkach lub morskich platformach wydobywczych i wiertniczych, w oparciu o inny stosunek niż marynarska umowa o pracę,**

c) członków załogi, o których mowa w ustawie z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz. U. z 2019 r. poz. 1568, 1901 i 2170 oraz z 2020 r. poz. 284), w tym powracających z zagranicy innymi środkami transportu niż statek, w celu odbioru odpoczynku, o którym mowa w ustawie z dnia 7 kwietnia 2017 r. o czasie pracy na statkach żeglugi śródlądowej (Dz. U. poz. 993),

d) **załogę statku w rozumieniu przepisów o bezpieczeństwie morskim,**

(.....)

§ 22. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia, ...

Źródło:omk.org..pl

Umowa HMS (Szczecin, Gdynia) ws testów na Covid-19.

Informujemy, iż marynarze należący do OMK mogą korzystać ze specjalnie przygotowanej oferty, która obejmuje dwa rodzaje testów na obecność wirusa covid-19.

Badania są wykonywane w Szczecinie, Gdyni oraz innych miastach w Polsce. W celu ustalenia najbardziej dogodnego miejsca i czasu przeprowadzenia badania należy się skontaktować z infolinią HMS. W celu skorzystania z oferty, podczas rozmowy należy koniecznie zaznaczyć przynależność do OMK.

Szczegóły poniżej w załącznikach.

<https://www.omk.org.pl/DataFiles/news/OFERTA%20HMS%20dla%20OMK.pdf>

<https://www.omk.org.pl/DataFiles/news/Badanie%20COVID%2019%20info%201.pdf>

Źródło:omk.org.pl

Interpretacja w sprawie podatku dochodowego dla polskich marynarzy pracujących na statkach bandery UE.

W związku z zapytaniami dotyczącymi funkcjonowania nowych przepisów dotyczących zwolnienia z podatku dochodowego polskich marynarzy pracujących na statkach bandery UE i EOG przez ponad 183 dni w roku kalendarzowym zamieszczamy w Strefie Marynarza informacje z Ministerstwa Finansów (z dnia 23.04.2020) dotyczące stosowania w/w przepisów.

Szczegóły w Strefie Marynarza : www.omk.org.pl

Źródło:www.omk.org.pl

Dostęp marynarzy do leków przyjmowanych przez dłuższy czas.

Kryzys COVID-19 postawił przed światową społecznością marynarzy liczne wyzwania. Pracodawcy morscy, związki zawodowe marynarzy wraz z wieloma organizacjami międzynarodowymi nieustannie pracują nad tym by zapewnić pracę i uznać poświęcenie naszych marynarzy, którzy zapewniają światu niezbędne produkty, w tym żywność, lekarstwa i paliwa.

Rządy zostały wezwane do uznania marynarzy za kluczowych pracowników oraz do złagodzenia ograniczeń wpływających na ich możliwość do dołączania lub opuszczania statków a także do zapewnienia, gdy jest to potrzebne, natychmiastowej pomocy medycznej. Mamy nadzieję, że w najbliższej przyszłości sytuacja ulegnie poprawie.

Setki tysięcy marynarzy zakończyło już swoje kontrakty albo są w trakcie przekraczania długości zatrudnienia co negatywnie wpływa na ich psychiczne i fizyczne samopoczucie.

Ponadto dłuższy czas pobytu na statku może mieć również wpływ na ich możliwość pozyskiwania i odnawiania recept na leki przyjmowane przez dłuższy czas.

Z uwagi na niepewność a także czas potrzebny do rozwiązania obecnej sytuacji z podmianami załogi, niezbędne jest aby marynarze niezwłocznie zażądali dostępu do koniecznych dla nich leków długoterminowych, tak aby można było je kupić i dostarczyć im jako niezbędne przedmioty.

W zależności od kraju, ze względu na różnice w ustawodawstwie, nie zawsze jest możliwe uzyskanie niektórych rodzajów leków, stosowanie powtarzających się recept czy ich elektroniczne sprawdzanie, zwłaszcza w świetle obecnych ograniczeń.

Dlatego też marynarze, którym brakuje podstawowych leków osobistych powinni:

- Powiadomić kapitana statku o potrzebie uzyskania powtórnej recepty, podając dokładnie szczegóły na temat wymaganych leków, w tym prawidłowe dawkowanie co pomoże w złożeniu zapotrzebowania do agenta portowego, który dostarczy te informacje władzom portowym aby otrzymać leki.
- Jeśli to możliwe, przed przybyciem do portu, uzyskać od lekarza ogólnego receptę elektroniczną lub przekazać wydrukowaną receptę (jeśli jest dostępna) aby umożliwić agentowi portowemu sprawdzenie czy jest ona zaakceptowana jako dowód zakupu leku.
- Skontaktować się z inspektorem ITF, centrum marynarskim lub misją w celu uzyskania informacji na temat dostawy i zakupu leków, jeśli jest wymagana prywatność i poufność a nie chcą powiadomić kierownictwa statku (trzeba jednak pamiętać, że podczas obecnych ograniczeń działalność centrów marynarskich i misji została także mocno ograniczona).
- Jeśli to możliwe, poszukać zaopatrzenia w kraju zamieszkania. Jednakże obecne ograniczenia mogą mieć wpływ na opóźnienia dostaw, które mogą dotrzeć po wypłynięciu statku. Dostawa paczek zawierających recepty może również podlegać kwarantannie, w zależności od obowiązującej w danym kraju polityki firm i zasad dotyczących zapobieganiu zarażeniu COVID-19.

Zdrowie marynarzy jest priorytetem; każdy, kto potrzebuje pomocy w zdobywaniu leków powinien działać już teraz. Jeśli masz jakiegokolwiek wątpliwości lub potrzebujesz porady – prosimy o kontakt: seafsupport@itf.org.uk lub www.seafarerhelp.org.

Tłumaczenie artykułu ze strony internetowej ITF z dnia 8 maja 2020 roku.

Źródło: solidarność.nms.org

COVID -19 nie może być wykorzystywany do obniżania płac i standardów dla marynarzy

W czasach, gdy marynarze pozwalają na utrzymanie świata w ruchu, COVID-19 nie może być pretekstem do obniżania płac i warunków pracy marynarzy.

Marynarze są ważnymi pracownikami ponieważ utrzymują globalne łańcuchy dostaw. Marynarze, w tym marynarze zatrudnieni na promach, przewożą około 90% towarów na świecie, w tym niezbędne środki medyczne, sprzęt, produkty i pasażerów.

Podczas tej pandemii marynarze nadal, bezinteresownie i pomimo ryzyka zarażenia COVID-19, pracują nad tym by zapewnić nam transport ważnych towarów i pasażerów. Mimo istotnej roli, jaką odgrywają marynarze, niektóre firmy starają się wykorzystać pandemię do obniżenia krajowych standardów w branży i zastąpić obecnie zatrudnione załogi marynarzami zatrudnianymi na warunkach międzynarodowych, które są znacznie niższe niż warunki krajowe.

Pandemia nie może być wykorzystywana jako usprawiedliwienie dla armatorów, menadżerów czy agencji załogowych dla zwolnienia ich z obowiązku ochrony miejsc pracy, obniżenia warunków lub norm zdrowotnych, bezpieczeństwa i ekonomicznych w branży – zwłaszcza dla kluczowych pracowników, w tym marynarzy. Bez względu na przynależność państwową marynarza zasługuje on na pracę w takich samych warunkach, jakie mają zastosowanie do krajowych standardów.

W Zjednoczonym Królestwie wiele firm, w tym Condor Ferries, Stena Line i P&O Ferries zwolniło marynarzy i zmusiło marynarzy do wyboru między wzięciem bezpłatnego urlopu lub zostaniem tymczasowo, na czas nieokreślony, urlopowanym. Pozbawia to marynarzy ich źródeł utrzymania i stanowi dla nich poważne obciążenie ekonomiczne. Ponadto firmy wykorzystują pandemię aby podważyć istniejące od dawna układy zbiorowe pracy co jest całkowicie niedopuszczalne.

W Kanadzie firma BC Ferries niesprawiedliwie zwolniła swoich pracowników, odrzucając układ zbiorowy pracy i zaczęła obsługiwać swoje linie z mniejszą liczbą członków załogi. Później, po naciskach ze strony związków zawodowych marynarzy, częściowo zmieniła swoją decyzję ale nadal ignoruje układ zbiorowy.

„Rządy krajowe muszą odgrywać decydującą rolę w zapewnieniu, że pogorszenie się sytuacji rynkowej spowodowanej przez COVID-19 nie przekształci się w niesprawiedliwe zwalnianie marynarzy lub spowoduje obniżanie wynagrodzeń. Teraz, bardziej niż kiedykolwiek wcześniej, krytyczne szlaki handlowe, które zapewniają niezbędne dostawy, powinny być obsadzone załogami krajowymi. Wykorzystanie tej pandemii jako okazji do dalszego niszczenia warunków na trasach promowych jest, w najgorszym przypadku, oportunistycznym” – powiedział James Given, przewodniczący Międzynarodowego Związku Marynarzy Kanady i przewodniczący Grupy Zadaniowej ITF ds. Kabotażu.

Firmy, które otrzymują fundusze rządowe, są zobowiązane do zapewnienia miejsc pracy marynarzom krajowym ponieważ fundusze te są pieniędzmi podatników. Ponadto rządy krajowe muszą nałożyć na pracodawców, którzy otrzymują fundusze publiczne, obowiązek ochrony zarobków marynarzy urlopowanych na czas nieokreślony oraz zapewnić zachowanie istniejących i wcześniej uzgodnionych warunków zatrudnienia.

*Tłumaczenie artykułu ze strony internetowej ITF
Źródło: solidarność.nms.org*

Wpływ epidemii Covid-19 na globalny przemysł stoczniowy – podsumowanie I kwartału 2020.

Wraz z zakończeniem I kwartału 2020 r. pojawiła się możliwość dokonania podsumowania stanu przemysłu stoczniowego w ujęciu globalnym stawiającego czoła wyzwaniom czasów epidemii i coraz mocniej odczuwalnego ogólnego spowolnienia gospodarki światowej. Podsumowanie kwartalne ukazuje skalę zmian, ich typologię, a także stanowi punkt węzłowy dla dalszych porównań i obrazowania trendów dla gałęzi przemysłu, która stanowi również jedno z potencjalnych kół zamachowych polskiej gospodarki morskiej.

Wybuch pandemii Covid-19 wywarł do tej pory znaczny wpływ na przemysł stoczniowy, powodując szereg zakłóceń w działalności stoczniowej.

W pierwszym kwartale 2020 r. łącznie dostawy nowych statków osiągnęły poziom 325 jednostek o łącznej wartości 7,2 mln jednostek skompensowanej pojemności brutto (CGT), co stanowi spadek o 24 % rok do roku w ujęciu CGT. Spadek ten był spowodowany głównie niedoborem siły roboczej i wyposażenia w stoczniach, związany bezpośrednio z wprowadzonymi restrykcjami dotyczącymi ograniczenia rozprzestrzeniania się Covid-19. W lutym, szczególnie boleśnie odczuły to stocznie chińskie. W międzyczasie na horyzoncie pojawiły się inne zagrożenia dla przemysłu okrętowego, takie jak zakłócenia w globalnym łańcuchu dostaw, światowe ograniczenia bądź też zakazy podróżowania oraz opóźnienia w odbiorze nowych jednostek przez armatorów. Epidemia wpływa również na pogorszenie się nastrojów wśród potencjalnych inwestorów i odkładanie przez nich decyzji inwestycyjnych w czasie.

W pierwszym kwartale złożono zamówienia na 104 statki o łącznej wartości 2,4 mln jednostek skompensowanej pojemności brutto, co oznacza spadek o 70 % w stosunku do analogicznego okresu roku poprzedniego w ujęciu CGT.

Początkowo, wybuch epidemii koronawirusa doprowadził przede wszystkim do opóźnień w produkcji w stoczniach chińskich. W Chinach, na coroczne spowolnienie produkcji związane ze świątecznym okresem-świętem Nowego Roku Księżycowego- nałożyły się ograniczenia w podróżowaniu, wydłużenie czasu wolnego od pracy i związane z tym niedobory siły roboczej a także wyposażenia. W lutym, stocznie dostarczyły tylko 4 jednostki o łącznej wartości 0,1 mln CGT. Jednakże, w połowie marca, większość chińskich stoczní wznowiła produkcję, wielkość produkcji wzrosła do 25 jednostek o łącznej wartości 0,5 mln CGT, co stanowi 60 % produkcji w tym samym okresie minionego roku.

Wczesne dane z kwietnia wskazują, że produkcja w chińskich stocznich nadal wzrasta, a niektóre stocznie wdrażają tymczasowe harmonogramy pracy z godzinami nadliczbowymi aby „nadrobić” zaległości, jednak, w jakim stopniu chińskie stocznie są w stanie „nadrobić” powstałe zaległości pozostaje wielką niewiadomą.

Wpływ pandemii na produkcję w stocznich znajdujących się poza Chinami nie był już tak dotkliwy jeżeli chodzi o pierwszy kwartał bieżącego roku. W lutym i marcu dostarczono 132 jednostki o łącznej wartości 3,0 mln CGT, co oznacza spadek o 23% w porównaniu z analogicznym okresem 2019 roku. Wolumen produkcji globalnej w marcu wyniósł 70% poziomu z marca 2019 roku.

Globalne rozprzestrzenianie się korony wirusa doprowadziło do tymczasowego wstrzymania produkcji w niektórych stocznich, zwłaszcza we Włoszech

Spoglądając w niedaleką przyszłość, globalne ograniczenia w podróżowaniu i zakłócenia w łańcuchu dostaw mogą wpłynąć na wielkość produkcji w całym roku 2020. Obecne prognozy przewidują, że dostawy osiągną poziom 73,8 mln DWT, co stanowi spadek o 18% w stosunku do prognozy z początku tego roku.

Rozprzestrzenianie się pandemii Covid-19 negatywnie oddziałuje obecnie na działalność stoczni na całym świecie, wpływając zarówno na wielkość produkcji, jak i potencjał zamówień.

Opracowanie: Wydział Przemysłu Okrętowego MGMIŻŚ na podstawie materiałów własnych, Word Shipyard Monitor i in.

Źródło:gospodarkamorska.pl

MAN Energy połączył siły z japońską stoczną , Chcą wspólnie zaprojektować statek napędzany amoniakiem.

Niemiecki producent silników MAN Energy Solutions nawiązał współpracę z japońskim producentem statków Imabari Shipbuilding, towarzystwem klasyfikacyjnym ClassNK w celu opracowania statku napędzanego amoniakiem.

MAN Energy Solutions rozpoczęła już wcześniej opracowywanie silnika napędzanego amoniakiem. Będzie to stanowić podstawę do opracowania projektu statku, w tym zbiornika amoniaku, układu zasilania paliwem i szeregu układów dla silnika głównego.

Mitsui i ClassNK będą wspierać projekt poprzez ocenę bezpieczeństwa i, podczas gdy Itochu Enex i Itochu Corporation będą odpowiedzialne za badanie sieci dystrybucji paliwa amoniakowego i stworzenie obiektu zaopatrzenia w amoniak do użytku morskiego.

Projekt jest zgodny z wysiłkami branży żeglugowej na rzecz dekarbonizacji żeglugi i budowy statków o zerowej emisji.

Wodór i amoniak zostały zidentyfikowane jako prawdopodobne paliwa o zerowej emisji w przyszłości, przy czym ten ostatni ma większy potencjał do zasilania dużych statków trans-oceanicznych.

- Potencjał amoniaku jako paliwa do napędu silnika dwusuwowego jest ogromny, ponieważ pomoże w przestrzeganiu przepisów dotyczących emisji, ma wyższą gęstość energii objętościowej niż ciekły wodór, a jego transport i przechowywanie jest tańszy niż wodór i innych paliw wymagających temperatur kriogenicznych - przekonuje MAN Energy Solutions.

Producent pracuje nad koncepcją dwusuwowego silnika napędzanego amoniakiem, który będzie dodatkiem do silnika ME, podobnie jak poprzednie koncepcje silnika na propan do wtrysku ciekłego gazu, ME-LGIP (LPG) i metanol do wtrysku ciekłego gazu, ME-LGIM.

Jeśli chodzi o przechowywanie, MAN wyjaśnił, że amoniak może być przechowywany na zbiornikach w takich samych warunkach jak LPG, jednak pojemność zbiornika musiałaby być dwa razy większa niż LPG z powodu niższej gęstości energii.

Producent silników uważa również, że w przyszłości silniki napędzane LPG mogłyby zostać przekształcone w silniki spalające amoniak.

Jako takie, najbardziej prawdopodobnymi kandydatami do napędu na bazie amoniaku byłyby tankowce amoniaku lub tankowce LPG ze względu na podobieństwo wymagań dotyczących przechowywania magazynowania tych cieczy.

- Nasze portfolio silników pokazuje, że dwusuwowe silniki MAN B&W mogą spalać dosłownie każdy rodzaj paliwa. Oczekuje się, że czas opracowywania silnika amoniakowego wyniesie od dwóch do czterech lat - powiedziała firma.

- Technologia jest dostępna, a my będzie gotowi w momencie, gdy rynek morski będzie gotowy. Kiedy produkcja zielonego metanolu, amoniaku, LNG i biopaliw może osiągnąć ilości wymagane w przemyśle morskim do zyskowego użycia napędu dwusuwowego, możemy dostarczyć taki silnik – dodała firma.

Źródło:gospodarakmorska.pl

Holenderski rząd wesprze swoją stocznice kwotę 435 mln dolarów..

Rząd holenderski powiedział w czwartek, że zapewni niewydolnej finansowo stoczni Royal IHC prawie 400 milionów euro (435 milionów dolarów), umożliwiając przejęcie firmy przez konsorcjum firm morskich i inwestorów z krajów Beneluksu.

IHC szukało świeżego kapitału od lata 2019 roku, ponieważ zmagало się z rosnącym długiem i dużymi stratami.

Firma zostanie przejęta przez luksemburskiego inwestora HAL Trust oraz belgijskiego partnera Ackermans & Van Haaren, a także holenderskiego operatora pogłębiarek Van Oord i producenta sprzętu Huisman.

Razem te firmy zapewnią IHC mniej więcej taką samą pomoc jak rząd, powiedział holenderski minister gospodarki Eric Wiebes w liście do parlamentu.

Pomoc rządowa będzie miała formę wypłaty 167 mln euro na ubezpieczenie eksportu, nowe kredyty i gwarancje na kredyty bankowe.

Prywatna spółka IHC, która zatrudnia około 3000 pracowników, odnotowała stratę w wysokości 80,6 mln euro ze sprzedaży w wysokości 942 mln euro w 2018 roku.

Źródło: www.gospodarkamorska.pl

Ekspert: Jeżeli Gazprom przestanie wykorzystywać polski odcinek Jamału , możemy go używać sami.

Jeżeli Gazprom przestanie wykorzystywać polski odcinek "Jamału" do przesyłu gazu do Niemiec, możemy go używać sami, w planowanym w Polsce hubie gazowym - powiedział PAP dr Paweł Poprawa z Akademii Górniczo-Hutniczej w Krakowie.

Do 17 maja przesył gazu „Jamalem” odbywa się na podstawie kontraktu zawartego między Gazprom Eksporem i Europol Gazem z 17 maja 1995 r. na przesył rosyjskiego gazu ziemnego przez terytorium Rzeczypospolitej Polskiej do krajów Europy Zachodniej. Europol Gaz - spółka PGNiG, Gazpromu i Gas-Tradingu jest właścicielem gazociągu jamalskiego. Jednak z mocy polskiego prawa z 2019 r. operatorem na nim jest operator systemu przesyłowego gazu Gaz-System, a warunki operowania określił Prezes URE. Uplywający 17 maja kontrakt jest określany w polskim prawie jako „historyczny”, bez możliwości przedłużenia. W praktyce oznacza to m.in., że od 18 maja operator gazociągu stosuje zasady przewidziane w europejskich regulacjach.

Poprawa zauważył, że nawet gdyby Rosjanie przestali wykorzystywać gazociąg jamalski do tranzytu gazu do Niemiec, to Polska może go sama zagospodarować. "Możemy np. stosować fizyczny rewers, czyli kupować gaz na giełdach w Europie Zachodniej, gdzie on jest w tej chwili wyjątkowo tani, przesyłać do Polski. Mówiło się, że nasze interkonektory z Niemcami mają zbyt małą przepustowość - to może być element jej zwiększenia. Jeżeli Polska chce być gazowym hubem, to musi mieć wiele kierunków dostawy i przesyłu surowca. Gazociąg jamalski

mógłby dojść do puli innych rozwiązań, które mamy, czyli gazoportu LNG, rurociągu Baltic Pipe z Norwegii, gazu wydobywanego w kraju, interkonektorów ze Słowacją, z Litwą i Niemcami oraz planowanych połączeń z Czechami i Ukrainą" - zaznaczył.

"Wydaje się, że dopóki Rosjanie nie dokończą gazociągu Nord Stream 2, to ta sytuacja pozostanie mniej więcej taka, jaka jest, czyli Gazprom będzie korzystał z tranzytu. Mimo wszystko przesył gazu przez Ukrainę jest dla Rosji +tranzytem ostatniego wyboru+. Oczywiście, najważniejszy dla nich jest przesył rurociągiem Nord Stream, natomiast wydaje się, że nie ma żadnego istotnego powodu, żeby Gazprom miał zrezygnować z przesyłu tych ok. 30 mld m sześć. gazu rocznie które płyną do Niemiec przez Polskę" - ocenił ekspert.

Podpisany w 1996 r. kontrakt jamalski przewiduje dostawy ok. 10 mld metrów sześciennych gazu rocznie. Zapisy kontraktu były renegotjowane w 2010 r. Zgodnie z umową, tranzyt gazu został przewidziany do 2019 r., a dostawy do 2022 r.

W 2018 r. na wniosek Pełnomocnika rządu ds. strategicznej infrastruktury energetycznej Piotra Naimskiego Najwyższa Izba Kontroli odtajniła swój raport z 2013 r. dotyczący umów gazowych z lat 2006 - 2011. Izba stwierdziła nieprawidłowości w działaniach ówczesnego wicepremiera, ministra gospodarki i wówczas szefa PSL Waldemara Pawlaka w zakresie uzgadniania porozumień gazowych z Gazpromem w latach 2009 – 2010.

"W wyniku tych umów - zysk Europolgazu z przesyłu 30 mld metrów sześć gazu przez Polskę na długości ponad 660 km, został ograniczony do śmiesznej kwoty 21 mln zł. To jedna setna tego, co pobierają za przesył przez swój system tranzytowy Ukraińcy. To oznaczało, że Rosjanie mają prawo do przesyłu gazu przez Polskę za darmo" - powiedział wtedy Naimski.

W rozmowie z PAP Poprawa zaznaczył, że na rynkach europejskich istnieją standardy tego, ile się pobiera za przesył gazu. "One w kolejnych kontraktach z Gazpromem w ogóle nie były stosowane. W ich następstwie pozbawiliśmy się finansowych korzyści z tranzytu gazu przez Polskę - miała to nam kompensować niska cena rosyjskiego gazu w stosunku do krajów Europy Zachodniej, ale okazało się to nieprawdą i płaciliśmy cenę bardzo często wyższą niż kraje zachodnie, a dodatkowo nieomal całkowicie pozbawiono nas korzyści z tranzytu gazu do Niemiec. Jeżeli udałoby się zawrzeć umowy na ten tranzyt na warunkach rynkowych, to Polska miałaby z tego korzyści na średnim poziomie ok. 3 do 4 dolarów za 1000 m sześć. na dystansie 100 km, co daje ok. 600 mln dolarów rocznie" - dodał.

"Możemy na gazociąg jamalski patrzeć przede wszystkim jako na rurociąg, którym można przesyłać gaz w drugą stronę, ale oczywiście jeżeli mielibyśmy korzystne warunki tranzytu do Niemiec, to dlaczego Polska nie miałaby na tym zarabiać? Mógłby on zaopatrywać w gaz nie tylko Niemcy, ale dowolnych klientów w Europie, jeżeli pobierane byłyby z tego tytułu opłaty tranzytowe na rynkowym poziomie. Taki gaz mogłyby kupować także polskie podmioty, tyle, że już nie w ramach kontraktów długoterminowych, tylko ekonomicznie korzystnych kontraktów krótkoterminowych" - dodał.

Zauważył, że na poprawę stanowiska negocjacyjnego Polski wpływa to, że Rosja silnie odczuwa spadek cen ropy naftowej, oraz powiązanego z nią gazu. "To dla niej bardzo duży problem, zwłaszcza, że Polska jest poważnym importerskim ropy naftowej na poziomie ponad pół miliona baryłek dziennie" - przypomniał.

"Rosjanie uświadamiają sobie, że tu nie chodzi o +pobrząkiwanie szabelką+, ale, że realnie na ich oczach tracą jeden z najważniejszych dla siebie rynków. Dla nas to duża szansa, bo przesył ropy i gazu do Polski, to są te narzędzia, dzięki którym można zbudować dobre relacje z Rosją. W momencie, kiedy my mamy wybór, czy kupić od nich ropę, czy gaz, to stajemy się bardzo istotnym klientem, o którego trzeba dbać i o niego zabiegać" - zauważył dr Paweł Poprawa.

Źródło: gospodarka morska.pl

Spory spadek przeladunków w Porcie w Los Angeles.

Tegoroczny wolumen ładunków w porcie w Los Angeles spadł o 15,5%, z powodu kryzysu gospodarczego wywołanego wybuchem pandemii koronawirusa - powiedział Gene Seroka, dyrektor wykonawczy najbardziej ruchliwego portu morskiego w USA.

W kwietniu wolumen spadł o 6,5% w ujęciu rok do roku, gdy w Stanach Zjednoczonych i na całym świecie skupiono się na finansowych i ludzkich skutkach pandemii.

Zapotrzebowanie konsumentów na przedmioty nieistotne mocno spadło w Stanach Zjednoczonych, gdzie koronawirus jest przyczyną ponad 71 000 zgonów i można zauważyć rosnące bezrobocie i bankructwa marek z Main Street, takich jak sprzedawca odzieży J. Crew.

Import spada, ponieważ detaliści „opóźniają, odkładają, a w niektórych przypadkach anulują zamówienia”, powiedział Seroka.

- Branża fast-fashion boryka się z ogólnym spadkiem działalności o 50%. Auto i powiązane części również gwałtownie spadły - powiedział.

Seroka powiedział, że szczególnie spadł eksport USA do Azji i Chin, podkreślając słabość na rynku surowców wtórnych i produktów rolnych. Największe linie żeglugowe, takie jak Maersk, zareagowały zmniejszeniem liczby zawinięć do portów, przyczyniając się do utraty miejsc pracy w branży transportowej.

Chiny, światowa potęga produkcyjna, jako pierwsze wykryły nowego koronawirusa. Pod koniec ubiegłego roku zamknięto tam prawie całą gospodarkę, starając się zapobiec rozprzestrzenianiu się choroby.

Od tego czasu epicentrum wybuchu epidemii przeszło do głównych gospodarek Europy i obu Ameryk. Ogólnoswiatowa liczba ofiar śmiertelnych z powodu COVID-19, infekcji spowodowanej przez wirusa, obecnie przekracza 257 000.

Światowa Organizacja Handlu w kwietniu ostrzegła, że kryzys może doprowadzić do spadku światowego handlu o wartość od 13% do 32%. W szczytowym momencie kryzysu finansowego w 2009 roku handel spadł o 12,5%.

Źródło:gospodarkamorska.pl

Norwegian Cruise Line uniknęło bankructwa zabezpieczyło finanse na najbliższe 18 miesięcy.

3,5 miliarda dolarów w gotówce wystarczy Norwegian Cruise Line do uniknięcia bankructwa przez kolejne 1,5 roku, nawet jeśli armator nie będzie w tym czasie notował żadnych zysków ze względu na pandemię koronawirusa.

Po tej wiadomości akcje NCL, które straciły w tym roku prawie 80% ich wartości rynkowej, podskoczyły o 12 procent do 12,43 USD na nowojorskiej giełdzie. Norwegian Cruise Line zakończył zbieranie funduszy w wysokości 2,4 miliarda dolarów poprzez oferty zadłużenia i kapitału, dając bezczynnemu operatorowi rejsowemu potrzebne środki na przetrwanie przedłużonych zawieszonych podróży z powodu pandemii.

- Firma jest w doskonałej sytuacji finansowej, ma zapewnioną gotówkę i płynność potrzebną do przetrwania kryzysu i wyjścia z niego silniejszym niż wcześniej - dodał.

Jej prezes Frank Del Rio powiedział, że ma nadzieję, że firma w pewnym momencie wznowi działalność w trzecim kwartale i że obserwuje duże zapotrzebowanie na rejsy po Azji.

Rywal firmy, Carnival Corp, powiedział w poniedziałek, że planuje wznowić niektóre rejsy od 1 sierpnia, w oczekiwaniu na dalsze wysiłki w celu koordynacji z urzędnikami państwowymi.

Del Rio zapowiedział, że możliwość braku rejsów przez cały rok jest bliska zeru.

Del Rio powiedział, że aby przygotować się do wznowienia działalności, NCL konsultuje się z byłym komisarzem USA ds. żywności i leków, dr Scottem Gottliebem, w celu opracowania protokołów zdrowotnych, które mogą obejmować poprawę i zwiększenie częstotliwości dezynfekcji i czyszczenia.

W wywiadzie dla USA dzisiaj, 9 marca, Gottlieb powiedział: - Umieszczenie wielu ludzi na statku wycieczkowym to duże ryzyko.

Firma z siedzibą w Miami ma do czynienia z pozwami zbiorowymi, w których stwierdzono, że składała fałszywe i wprowadzające w błąd oświadczenia na temat rynku i klientów dotyczące COVID-19 - choroby wywołanej przez nowy koronawirus - i jego wpływu na jej działalność. Firma powiedziała, że zarzuty są bezpodstawne.

Według firmy inni prawnicy i agencje rządowe prowadzą podobne dochodzenia.

- Statki wycieczkowe mogą być jednym z najzdrowszych miejsc na świecie podczas pandemii - powiedział Del Rio w czwartek. - To kontrolowane środowisko.

Niektóre z najwcześniejszych dużych ognisk wybuchowych COVID-19 znajdowały się na pokładzie wielkich statków wycieczkowych, gdzie wirus rozprzestrzenił się bardzo szybko.

Źródłogospodarkamorska.pl

Blisko ziemi znajduje się czarna dziura. Właśnie ją odkryto.

Obserwując gwiazdozbiór Lunety z pomocą teleskopu w Chile odkryto dowód na istnienie tam czarnej dziury. Sprawa jest ekscytująca, bo obiekt ten znajduje się "zaledwie" 1000 lat świetlnych od naszej planety. To najbliższa Ziemi czarna dziura jaką znaleźliśmy.

O tym, że istnieje, wiadomo dzięki dwóm towarzyszącym jej jasnym gwiazdom – zupełnie dobrze widocznym na ciemnym nocnym niebie. Czarna dziura to miejsce, z którego nawet światło nie może się wydostać, bo tak mocno trzyma je przy sobie grawitacja.

Gdy astronomowie skierowali teleskop MPG/ESO 2,2 m znajdujący się w ośrodku Europejskiego Obserwatorium Południowego (ESO) w chilijskim La Silla w stronę znanego już systemu binarnego HR 6819, zauważyli tam nietypowy ruch.

Spektrograf FEROS wykazał, że jedna z gwiazd układu co 40 ziemskich dni zataczała pełną orbitę wokół jakiegoś obiektu. Obok pozostawała druga, nieco odsunięta od dziury i swojej gwiazdnej koleżanki. Same obserwacje potrzebne do ustalenia takiego okresu orbitowania rozciągnięte były na kilka miesięcy. Prowadzili je, na zlecenie naukowców, pracownicy ESO.

Tak oto HR 6819 objawił się badaczom jako system potrójny. Opis jego obserwacji przedstawiono w czasopiśmie "Astronomy & Astrophysics". Jedną z osób odpowiedzialnych za odkrycie jest Petr Hadrva, doświadczony astronom z Czeskiej Akademii Nauk.

– Byliśmy kompletnie zaskoczeni, że po raz pierwszy udało się nam dostrzec czarną dziurę bez instrumentów optycznych – **stwierdził** Hadrva w informacji dla prasy. Gołym okiem widać nie czarną dziurę, a jej gwiazdne towarzyszkę, ale przy ciemnym niebie obserwator stojący na południowej półkuli faktycznie może zaobserwować HR 6819 bez specjalistycznych urządzeń.

Biorąc pod uwagę, że ta czarna dziura nie ma żadnych gwałtownych interakcji z otoczeniem (zwykle prezentują się one w postaci dających się wykryć emisji promieniowania X), zupełnie jej nie widać. Tylko obecność gwiazd pozwoliła dokonać jej odkrycia. – Niewidoczny obiekt o masie przynajmniej 4 mas Słońca może tylko być czarną dziurą – zapewnia dziennikarzy Thomas Rivinius, pracownik ESO i współautor badania.

Jeżeli chodzi o odległość HR 6819 od Ziemi, to faktycznie mówimy o kosmicznym rzucie beretem. Druga najjaśniejsza gwiazda (nie licząc naszej własnej) jaką możemy obserwować z Ziemi to odległa o 313 lat świetlnych Kanopus. Z kolei doskonale widoczna nieuzbrojonym okiem Wielka Mgławica w Orionie odległa jest od naszej planety o 1345 lat. Najbliżej położona nas galaktyka, czyli Andromedy (M31), jest już oddalona o 2,52 mln lat świetlnych.

ESO ma już plany dotyczące innego znanego systemu podwójnego LB-1, który także może być potrójnym. – Musimy jeszcze przeprowadzić sporo obserwacji, by coś potwierdzić. LB-1 jest dalej od Ziemi, ale w kategoriach astronomicznych, nadal całkiem blisko – przekonuje współautorka badania, pracująca w ESO Marianne Heida.

Źródło: Focus.pl

Info OMK.

Biuro OMK będzie zamknięte od dnia 12.03.2020 roku do odwołania. Cały czas jesteśmy dostępni pod adresem e-mail: biuro@nms.org.pl, prosimy o kontakt e-mailowy.

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 11 maja - kalendarium

11 maja jest 131 dniem w kalendarzu gregoriańskim. Do końca roku pozostał 234 dni. 11 maja jest obchodzony w Polsce jako Dzień bez Śmiecenia..

Imieniny obchodzą:

Adalbert, Albert, Alojzy, Antym, Benedykt, Berta, Fabiusz, Filip, Franciszek, Gwalbert, Iga, Ignacy, Lutogniew, Majol, Majola, Maksym, Mamert, Mamerta, Miranda, Stella, Syzyniusz, Tadea, Tadeusz, Walbert, Waldebert i Zuzanna.

Wydarzyło się sporo rzeczy na przełomie lat, między innymi:

1573r. – We wsi Kamień pod Warszawą, w pierwszej w Polsce wolnej elekcji został wybrany na króla Polski Henryk Walezy.

1702r. - Pożar strawił doszczętnie drewnianą zabudowę miasta Żory.

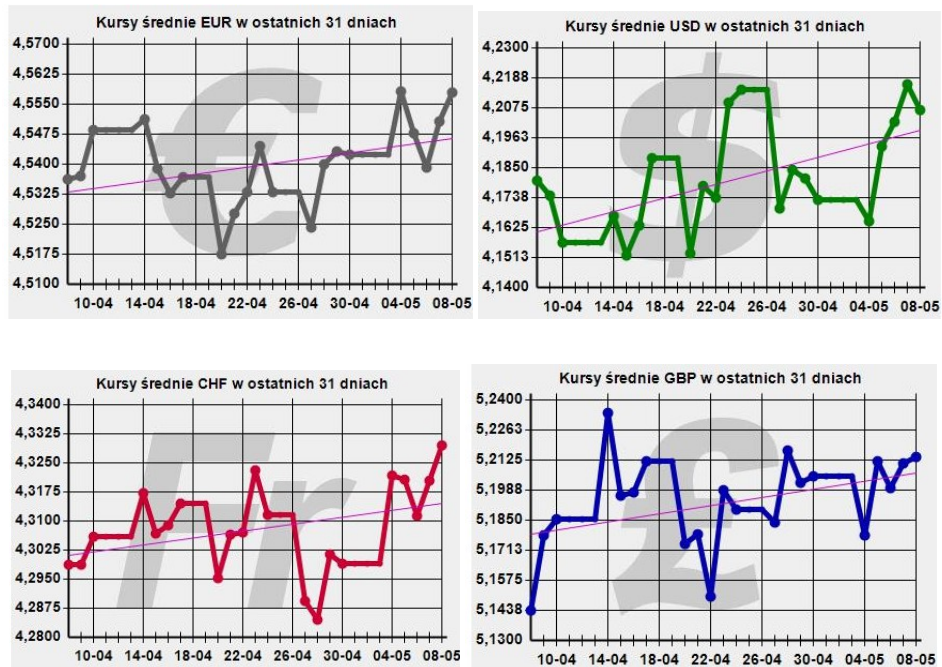
1830r.– Julian Ursyn Niemcewicz odsłonił pomnik Mikołaja Kopernika w Warszawie.

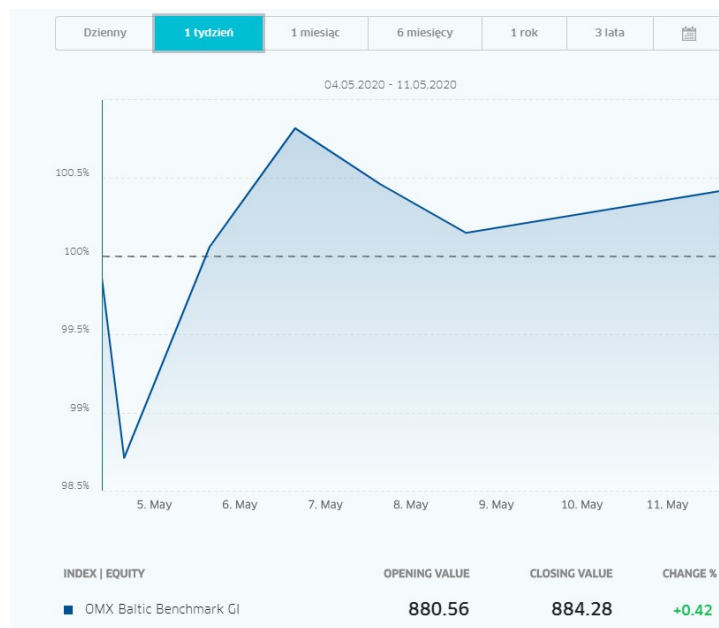
1863r.– Powstanie styczniowe: oddział Antoniego Jeziorańskiego został rozbity w bitwie pod Hutą Krzeszowską.”

1924r. – Założono Polski Związek Żeglarski z siedzibą w Tczewie.

1936r. – Wybudowany we włoskiej stoczni transatlantyk „Batory” przyplłynął do Gdyni.

Kursy walut (kursy średnie NBP)





Rozrywka

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

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: 0:2

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



Dwaj starzy przyjaciele spotykają się po długim czasie.

- Co słycać? - pyta pierwszy.

- A, nic dobrego - odpowiada drugi - Cierpię na moczenie nocne i nie wiem, co z tym zrobić.

- Wiesz co, tu niedaleko mieszka dobry psychoterapeuta. Spróbuj, może on znajdzie sposób.

Przyjaciele spotykają się po kilku miesiącach.

- No i co, byłeś u tego psychoterapeuty?

- Byłem i jestem Ci bardzo wdzięczny.

- Już się nie moczysz?

- Moczę, ale teraz jestem z tego dumny!