Badanie dotyczące środków ochrony zdrowia na pokładach statków.

Zachęcamy wszystkich marynarzy do wypełnienia anonimowego kwestionariusza ITF dotyczącego środków ochrony zdrowia i procedur wprowadzanych na statkach w związku z COVID-19.

W odpowiedzi na pandemię COVID-19 bardzo ważne jest aby ITF mogła zebrać informacje od marynarzy dotyczące środków ochrony zdrowia i procedur wprowadzanych na statkach.
Wyniki badań pomogą ITF w uzyskaniu pełniejszego zrozumienia obecnie stosowanych środków ochrony zdrowia, tak aby mozna było w jak najlepszym stopniu opowiadać się za wprowadzaniem ulepszeń, które są wymagane w celu ochrony marynarzy lub są rzeczywiście najlepszymi, określonymi obecnie w branży, stosowanymi praktykami.
Pytania w kwestionariuszu dotyczą m.in. procedur stosowanych na statkach odnośnie COVID-19, środków ochrony zdrowia, które zostały wprowadzone, w tym badań przesiewowych i testowania marynarzy i odwiedzających statek oraz dostępności do opieki medycznej i zaopatrzenia.
Kwestionariusz jest anonimowy a jego wypełnienie zajmie tylko **10 minut.** Gromadzenie tych informacji ma dla ITF fundamentalne znaczenie i odpowiedzi na te pytania mogą pozwolić branży morskiej na przyczynienie się do ratowania życia.
Poniżej link do kwestionariusza:
https://forms.office.com/Pages/ResponsePage.aspx?id=qQLb-lycskWS213y008nuetC_HluCLtLoET-6MGJc7hUNUNCOTBHMk5DV0k1UEMwV0ZIQUVMNjBISS4u

Źródło:omk.org..pl

Wspólne oświadczenie ITF i JNG w sprawie podmiany załóg.

Zalecane Protokoły Ramowe aby zapewnić bezpieczne zmiany w załodze i podróżowanie podczas pandemii koronawiusa (Covid-19).
Wspólna Grupa Negocjacyjna (JNG), reprezentująca pracodawców oraz Międzynarodowa Federacja Transportowców (ITF), reprezentująca związki zawodowe marynarzy i ich członków, z zadowoleniem przyjęły List Okólny nr 4204/Zał.14 Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO), który został wydany 5 maja 2020 i skierowany do wszystkich państw członkowskich IMO, Organizacji Narodów Zjednoczonych i wyspecjalizowanych agend, organizacji międzyrządowych i pozarządowych mających status konsultacyjny przy IMO.
List okólny zawiera protokoły ramowe, które mają zapewnić, że zmiany załogi mogą być dokonane szybko i bezpiecznie, przy jednoczesnym uwzględnieniu wyzwań spowodowanych przez Covid-19, przed którymi stoi globalny przemysł morski. List podkreśla także krytyczną, chociaż często jeszcze nieznaną i pomijaną sytuację marynarzy, a mianowicie ważną rolę jaką odgrywają oni w światowej gospodarce i naszym społeczeństwie.

„Dla utrzymania globalnych łańcuchów dostaw żegluga ma zasadnicze znaczenie ale obecna sytuacja, ze względu na bezpieczeństwo i dobro załóg statków oraz bezpieczeństwo handlu morskiego, obecna sytuacja jest niezrównoważona. Każdego miesiąca, aby zapewnić zgodność z międzynarodowymi przepisami morskimi dotyczącymi bezpieczeństwa, zdrowia i dobra załogi oraz zapobiegając przemęczeniu, około 150 000 marynarzy wymaga podmiany."
Wcześniej, jako odpowiedzialni partnerzy społeczni, JNG (składająca się z Międzynarodowej Rady Pracodawców Morskich, Międzynarodowego Stowarzyszenia Marynarzy Zarządzających Japonii, Koreańskiego Stowarzyszenia Armatorów i Evergreen) oraz ITF (reprezentująca 215 związków zawodowych marynarzy i ich milion członków) już dwukrotnie zgodzili się na przedłużenie kontraktów marynarzy w celu zabezpieczenia ich przed narażeniem na Covid-19 a także zdając sobie sprawę z ogromu wyzwań jakie stawia pandemia pod względem ograniczeń w podróży i dostępności lotów. Oznaczało to więc, że znaczna liczba marynarzy musiała pozostać na statku po

zakończeniu umowy o pracę podczas gdy inni oczekiwali na zaokrętowanie aby dołączyć do swoich statków i dalej zarabiać na życie.
W rozmowach w ubiegłym tygodniu JNG i ITF zgodziły się, że obecna sytuacja związana z brakiem podmian załogi nie może być kontynuowana gdyż może to być szkodliwe dla zdrowia i dobra marynarzy, narażając nie tylko ich na ryzyko ale także środowisko i światowe łańcuchy dostaw. Nie należy lekceważyć przemęczenia marynarzy, dlatego też partnerzy społeczni uzgodnili, że nie będą przedłużać umów ale wesprą okres wdrażania, nie dłuższy niż 30 dni (do 15 czerwca 2020), kory pozwoli rządom na wdrożenie protokołów ramowych tak jak to określono w liście okólnym IMO.
Strony uzgodniły:
1/ Wsparcie okresu przejściowego dla rządów i pracodawców na wdrożenie protokołów ramowych wydanych przez IMO do 30 dni, od 15 maja 2020 w celu zapewnienia bezpiecznych ułatwień w podmianach załogi;
2/ Firmy rozważą, jeśli to wykonalne i możliwe finansowo, finansowo nagrodzić każdego marynarza, którego umowa o pracę wygasła ale który nadal kontynuuje pracę;
3/ Firmy rozważą, o ile to finansowo wykonalne i możliwe, zapewnienie marynarzom oczekującym na lądzie na zatrudnienie zaliczkową wypłatę wynagrodzenia;
4/ Tam, gdzie to możliwe, firmy zapewnią marynarzom dodatkową przepustowość sieci i dostęp do internetu aby mogli kontaktować się z domem;
5/ Wówczas gdy rozpocznie się podmiana załogi to ci marynarze, którzy najdłużej przebywają na statku będą traktowani priorytetowo, bez względu na stanowisko.
Kończąc, ITF i JNG pragną ostrzec państwa bandery, kluby P&I, operatorów i czarterujących, że w przypadku, gdy protokoły ramowe w sprawie zmian załogi nie wejdą w życie do połowy czerwca 2020 to konsekwencje chorób związanych ze stresem, które dotykają marynarzy i braku dostępu do pomocy medycznej na lądzie, mogą negatywnie wpłynąć na handlową rentowność eksploatacji statków.

Jacqueline Smith, Koordynator Morski ITF
Francesco Gargiulo, Sekretarz JNG i Dyrektor Generalny IMEC

Źródło: omk.org.pl

Dania: wstrzymano kontrowersyjny zrzut nieczystości do Bałtyku.

W wyniku protestów odłożono na jesień zrzut nieczystości do bałtyckiej cieśniny Sund z systemu kanalizacji w Kopenhadze. Według władz duńskiej stolicy jest to konieczne w związku z budową inwestycji mieszkaniowej w dzielnicy Nordhavn.
Zapowiadany zrzut 290 tys. metrów sześciennych ścieków, które mogłyby wypełnić 200 basenów pływackich, wywołał protesty w Danii oraz Szwecji. Ekolodzy twierdzą, że bogata w substancje odżywcze nieoczyszczona woda przyczyni się do zakwitu sinic w Bałtyku i zabrudzenia plaż.
Plany tymczasowej rezygnacji z oczyszczania wody skrytykowała duńska minister środowiska Lea Wermelin, ale podkreśliła, że decyzja leży w gestii władz samorządowych. Natomiast minister środowiska i klimatu Szwecji Isabella Loevin wyraziła oburzenie faktem, że o zrzucie nie zostały poinformowane szwedzkie władze.
W niedzielę najpierw przedsiębiorstwo kanalizacyjne Hofor oświadczyło, że "w wyniku porozumienia z władzami Kopenhagi wstrzymano zrzut nieczystości do poniedziałku", następnie w kolejnym komunikacie władze duńskiej stolicy poinformowały o przełożeniu tej operacji na jesień. Lokalni politycy tłumaczyli, że za pierwotną zgodą stali urzędnicy niższego szczebla.
Początkowo zakładano, że zrzut nieczystości rozpocznie się w niedzielę i potrwa pięć kolejnych dni.
Duńska minister środowiska Lea Wermelin zaapelowała o poszukanie możliwości uniknięcia przedostania się ścieków do Bałtyku.
Według władz Kopenhagi powodem planowanego zrzutu nieczystości z systemu kanalizacji są prace przygotowawcze pod dzielnicę mieszkaniową Nordhavn, które tymczasowo uniemożliwiają korzystanie z kluczowej rury.

Źródło:pap.pl

Nowa powłoka japońskiego producenta zyskuje popularność wśród armatorów masowców.

Nowa powłoka Nippon Paint Marine, Neoguard Toughness, staje się popularna wśród właścicieli masowców, którzy nałożyli ją już na prawie 40 statków.

Firma poinformowała, że jej powłoka została nałożona na ładownie 37 masowców obsługiwanych między innymi przez Eastern Pacific Shipping, Synergy Group, Far East Lines, Iskenderun Shipping i Wisdom Marine.

- Opracowaliśmy wytrzymałość Neoguard w odpowiedzi na zapotrzebowanie armatorów na bardziej odporny na uderzenia system powłok epoksydowych do ładowni i zrębnic luków, ale nie spodziewaliśmy się, że będziemy mieli tak wielu klientów tak szybko po wprowadzeniu produktu na rynek - powiedział dyrektor generalny Nippon Paint Marine Marketing, Makoto Nakagawa.

- Wytrzymałość Neoguard jest niewątpliwie jedną z najtwardszych wśród powłok, jakie wyprodukowaliśmy na komercyjny rynek morski – dodał.

Jak wyjaśniono, grubość bardzo trwałej powłoki epoksydowej jest szczególnie odpowiednia do ochrony konstrukcji stalowych przed ścieraniem i uszkodzeniem w wyniku uderzenia rudy żelaza, węgla i innych ładunków masowych, zapewniając jednocześnie ochronę przed korozją.

- Uszkodzenie mechaniczne ładowni spowodowanych ładunkami ściernymi oraz procedury ładowania udarowego to główny powód, dla którego tradycyjne powłoki zawodzą, co w przypadku niezaznaczenia może prowadzić do korozji i awarii konstrukcyjnych. Wytrzymałość Neoguard zmniejsza to ryzyko - powiedział Nakagawa.

Farba jest odporna na pękanie w wyniku uderzeń do 4 dżuli i jest nakładana w celu osiągnięcia grubości suchej powłoki 250 µm. Jej aplikacja nie wymaga specjalnego sprzętu ani maszyn; powłokę nakłada się konwencjonalnym natryskiem powietrznym, z pełnym utwardzeniem na sucho przez 5 dni w 30 ° C.

- Na razie w porządku. Odkryliśmy, że wytrzymałość Neoguard oferuje znaczne oszczędności kosztów poprzez zmniejszenie wymagań dotyczących konserwacji i napraw - poinformował Ahmet Hamza, główny koordynator w Iskenderun Shipping, która w listopadzie nałożyła powłokę na swój masowiec o nośności 32.676 dwt.

- Łatwe czyszczenie powłoki pozwoliło również na szybki i efektywny czas realizacji między ładunkami – dodał.

Źródło:pap.pl

DSME dostarczyło kolejnego giganta kontenerowego.

Południowokoreańska stocznia, Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering (DSME), dostarczyła HMM Copenhagen, drugi z serii dwunastu kontenerowców o ładowności 24 tys. TEU budowanych dla rodzimego armatora HMM.
Nowa jednostka dołączy do siostrzanego statku HMM Algeciras, zdobywając tytuł największego kontenerowca na świecie pod względem ładowności. HMM Copenhagen jest wyposażony w DSME Smart Ship Platform (DS4®), inteligentny system monitorujący flotę (ECDIS).
System otrzymał certyfikat Digital AL3 SAFE SECURITY od Lloyd's Register a w 2019 roku. Przyznawany jest on systemom z funkcjami włączonymi cyfrowo, które dysponują odpowiednimi środkami odpornościowymi w celu ochrony przed cyberatakami lub innym nieautoryzowanym dostępem.
Rozwiązanie, które jest zainstalowane na 7 dużych kontenerowcach, umożliwia właścicielom zdalną diagnozę stanu głównych systemów na pokładzie, takich jak silnik główny, klimatyzacja i chłodnie, w celu zapewnienia

optymalnej wydajności. Gigantyczny kontenerowiec jest również wyposażony w inteligentny system nawigacji, który proponuje optymalną trasę podróży statku, oszczędzając czas i pieniądze.
Aby spełnić wymagania IMO 2020, statek został wyposażony w system płuczek i jest przygotowany na spalanie LNG.
DSME buduje dla HMM siedem kontenerowców o ładowności 24 tys. TEU, które mają zostać dostarczone do trzeciego kwartału tego roku. Po dostarczeniu zostaną wdrożone na szlakach w Azji i Europie Północnej obsługiwanych przez sojusz THE Alliance. Samsung Heavy Industries (SHI) buduje pozostałe pięć kontenerowców z partii zamówionej w 2018 roku.
Dostawa została ogłoszona w bardzo trudnym okresie dla sektora stoczniowego ze względu na pandemię koronawirusa, która stłumiła apetyt właścicieli na nowe zamówienia, gdyż wolą skupić się na ograniczeniu kosztów i inwestycji.
Jednak DSME utrzymywało się dość stabilnie w tym okresie, głównie ze względu na rosnącą sprzedaż statków LNG i innych statków o wysokiej wartości.
W pierwszym kwartale tego roku DSME odnotowało sprzedaż w wysokości 1,95 biliona KRW (1,5 miliarda USD), zysk operacyjny 297,9 miliarda KRW i zysk netto w wysokości 252,5 miliarda KRW. Zysk operacyjny i zysk netto wzrosły odpowiednio o 39,8% i 24,2% w porównaniu do analogicznego okresu ubiegłego roku.

Źródło:gospodarkamorska.pl

Bahri wstrzymał czarter kilkunastu gazowców LNG.

Jeden z największych armatorów tankowców, Bahri, wstrzymał plany czarteru do 12 gazowców skroplonego gazu ziemnego (LNG) po tym, jak Sempra Energy opóźniła decyzję o kontynuacji projektu eksportowego LNG w Teksasie.
W zeszłym roku Bahri wyraziło zainteresowanie czarterowaniem statków od 2025 roku. Miał to być pierwszy krok armatora na rynku LNG. Jego właściciele, Aramco, chcą stać się znaczącym globalnym graczem na rynku gazu.
W maju ubiegłego roku Aramco podpisało 20-letnią umowę na zakup LNG z planowanego terminalu eksportowego Port Arthur firmy Sempra Energy, a także zgodziło się na zakup 25% udziałów w pierwszej fazie projektu o wartości wielu miliardów dolarów.
Jednak Sempra poinformowało w tym miesiącu, że opóźnia swoją decyzję, czy kontynuować projekt do 2021 roku w wyniku spadku globalnego zapotrzebowania na energię z powodu pandemii koronawirusa.
Aramco odmówiło komentarza w tej sprawie.
Saudyjska spółka państwowa rozwija własne zasoby gazu, a także przygląda się aktywom w Stanach Zjednoczonych, Rosji, Australii i Afryce, powiedział dyrektor generalny spółki i saudyjski minister energii.
Spadek cen LNG do rekordowo niskiego poziomu od czasu uderzenia koronawirusa może utrudnić finansowanie, a Aramco może być bardziej ostrożny w zakresie swoich inwestycji gazowych w przyszłości, podał jeden z przedstawicieli branży.

Źródło:gospodarkamorska.pl

Hiszpania: na objętym kwarantanną wycieczkowcu jest 26 Polaków.

Na wycieczkowcu, który od czwartku cumuje w porcie w Barcelonie z powodu potwierdzonego na pokładzie zakażenia koronawirusem, znajduje się 400 osób, w tym 26 obywateli Polski. Jednostka została objęta obowiązkową kwarantanną.
Według polskiego MSZ wszyscy obywatele Polski przebywający na pokładzie statku to członkowie załogi.

„Zgodnie z informacjami przekazanymi polskim służbom konsularnym przez armatora i potwierdzonych przez hiszpańską policję portową, na pokładzie wycieczkowca objętego kwarantanną w porcie w Barcelonie przebywa 26 polskich obywateli" - poinformowało PAP biuro prasowe MSZ.
Wprawdzie statek z 400 osobami na pokładzie został przyjęty w porcie w Barcelonie w czwartek, ale dopiero w piątek po południu hiszpański minister zdrowia Salvador Illa potwierdził medialne doniesienia o objęciu przebywających na pokładzie osób przymusową kwarantanną.
Hiszpańskie służby sanitarne ujawniły, że z powodu utrzymującego się od marca zakazu przyjmowania w portach tego kraju pasażerskich jednostek pływających w drodze wyjątku zgodzono się na zejście na ląd tylko kobiety, z lekkimi objawami Covid-19. Po potwierdzeniu u niej zakażenia koronawirusem powróciła ona na statek, gdzie odseparowano ją od pozostałych członków załogi i pasażerów.
Według dziennika „El Confidencial" zakażona kobieta należy do załogi statku, zaś objęta kwarantanną jednostka to wycieczkowiec Seven Seas Navigator, zarejestrowany na Bahamach. Statek należy do spółki Regent Seven Seas Cruises (RSSC) z siedzibą w Miami. Hiszpańskie służby nie ujawniły dotąd portu, do którego zmierzała jednostka, ani skąd czy kiedy wypłynęła.
Z oświadczenia służb medycznych Hiszpanii wynika, że na wycieczkowcu znajdują się obywatele „wielu narodowości".

Źródło:pap.pl

Suwnice z Gdyni trafią do europejskich portów.

Jednym z najbardziej charakterystycznych widoków w gdyńskim porcie są rzędy wielkogabarytowych suwnic, montowanych przez działający na rynku od 1995 roku Portowy Zakład Techniczny S.A. Dziś rano, przy Nabrzeżu Duńskim odbył się załadunek 8 suwnic, które trafią do europejskich klientów spółki.
Suwnice zostały załadowane metodą ro-ro, co w praktyce oznacza, że same wjechały na pokład wielozadaniowego statku towarowego MV Meri.
Zapotrzebowanie na montaże urządzeń typu „straddle carrier" rośnie w terminalach kontenerowych na całym świecie. W zeszłym roku, Portowy Zakład Techniczny S.A. montował średnio cztery tego typu urządzenia tygodniowo.
Rekordowym rokiem PZT pod względem obrotów był rok 2018, kiedy to zmontowano 140 suwnic S.C. i SHC dla terminali kontenerowych znajdujących się dosłownie na każdej półkuli począwszy od Nowego Jorku (USA) poprzez Maroko i Francję a skończywszy na urządzeniach dla terminalu w Petersburgu (Rosja)czy Australii.
Portowy Zakład Techniczny działa na rynku od 1995 roku. Spółka powstała w wyniku restrukturyzacji i przejęcia potencjału dawnych wydziałów zaplecza technicznego portu.
Działalność firmy skoncentrowana jest na trzech głównych kierunkach usługowych: kompleksowych montażach wielkogabarytowych konstrukcji stalowych dźwigów i suwnic; naprawach i remontach urządzeń przeładunkowych i transportowych; kompleksowych usługach budowlanych i instalacyjnych obiektów infrastruktury portowej.
Wieloletnie doświadczenia spółki w zakresie montażu kontenerowych urządzeń dźwigowych procentują w wielu prestiżowych realizacjach w kraju i zagranicą.
MV Meri o długości 105,4 m i szerokości 18,8 m został wybudowany w 2012 roku i pływa pod banderą Finlandii.

Źródło: www.gospodarkamorska.com

Na Bałtyku zatonął jacht. Uratowano 2 osoby.

Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa uratowała dwóch żeglarzy, których jacht zatonął na Morzu Bałtyckim w okolicy Redłowa. W akcji udział brały cztery jednostki MSPiR, dwie WOPR-u oraz śmigłowiec Marynarki Wojennej. Mężczyźni ocaleli dzięki kamizelkom ratunkowym.

Jak poinformował PAP w sobotę rzecznik Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa Rafał Goeck, ok godz. 12.50 do Morskiego Ratowniczego Centrum Koordynacyjnego w Gdyni zadzwonił mężczyzna, który poinformował służby, że jacht, na którym przebywa on i jeszcze jedna osoba, tonie. Żeglarz nie potrafił dokładnie określić, w którym miejscu się znajduje.
"Mężczyzna powiedział jedynie, że chwile wcześniej był w okolicy toru podejściowego do portu w Gdyni. Niestety kontakt się urwał, ponieważ jacht zatonął. W akcję włączyły się cztery jednostki Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa, dwie WOPR-u oraz śmigłowiec Marynarki Wojennej" - powiedział PAP Goeck.
Dodał, że w trakcie poszukiwań inspektorzy poprosili policjantów o pomoc w zlokalizowaniu jachtu.
"Jak ustalili policjanci, żeglarz po raz ostatni logował się na swoim telefonie w okolicy Redłowa. Ratownicy po godz. 14 odnaleźli zaginionych mężczyzn. Byli ok. 2 mil morskich od Redłowa" - przekazał PAP rzecznik MSPiR.
We wskazane przez funkcjonariuszy miejsce skierowano śmigłowiec, z którego wypatrzono żeglarzy. Jednego z nich z wody wyciągnęli marynarze, a drugiego ratownicy SAR ze Świbna. Obaj poszkodowani byli stanie ogólnym dobrym, ale z objawami wyziębienia; zostali przekazani załodze pogotowia ratunkowego.
Rafał Goeck podkreślił w rozmowie z PAP, że mężczyźni ocaleli dzięki temu, że mieli na sobie kamizelki ratunkowe.

Źródło: pap.pl

NYK przetestował zdalną nawigację na holowniku.

Japoński armator NYK przetestował zdalną nawigację holownika w ramach projektu morskiego rządu japońskiego dotyczącego próby morskiej, którego celem jest ustanowienie wymagań niezbędnych do realizacji autonomicznych statków.
Test został przeprowadzony w zatoce Tokio przy użyciu holownika Yoshino Maru, obsługiwanego przez Shin-Nippon Kaiyosha Corporation, spółkę z Grupy NYK.
Holownik, wyposażony w zdalnie sterowany załogowy system, był obsługiwany zdalnie z centrum operacyjnego w mieście Nishinomiya w prefekturze Hyogo, oddalonym o około 400 kilometrów.
Podczas prób holownik był manewrowany przez około 12 kilometrów w Zatoce Tokio między obszarem Honmoku a obszarem portu Yokosuka.
- Operator w zdalnym centrum operacyjnym był w stanie korzystać z czujników i kamer do rozpoznawania otaczających warunków i stworzył plan trasy oraz plan działania. Operator podzielił się planami z kapitanem holownika, który następnie je zatwierdził - poinformowało NYK.
W przyszłości NYK i jego spółki grupy planują pracować nad przezwyciężeniem problemów komunikacji między statkami, które ujawniono podczas eksperymentu, i dalej ulepszać system.
NYK ujawniło, że zamierza rozpocząć testy zdalnej nawigacji z wykorzystaniem krajowych statków przybrzeżnych jeszcze w tym roku.
- Będziemy kontynuować współpracę z naszymi partnerami w celu opracowania technologii dla dużych statków w przyszłości - podsumowała firma.

Źródło:gospodarkamorska.pl

Japońskie firmy będą wspólnie pracować nad elektrycznymi statkami.

Siedem japońskich firm połączyło siły w celu stworzenia nowych usług infrastruktury żeglugi oceanicznej poprzez różne inicjatywy mające na celu rozwój, realizację i komercjalizację bezemisyjnych statków elektrycznych.
Konsorcjum e5 składa się z Asahi Tanker, Idemitsu Kosan, Exeno Yamamizu Corporation, Mitsui O.S.K. Linie, Tokio Marine, Nichido Fire Insurance, Tokyo Electric Power Company oraz Mitsubishi Corporation.

Siedmiu członków korporacji e5 Consortium koncentruje swoją uwagę na wykorzystaniu potencjału statków elektrycznych w celu rozwiązania pilnych problemów w żegludze przybrzeżnej.
Jak wyjaśniono, żegluga przybrzeżna w Japonii stoi w obliczu wielu wyzwań, w tym niedoboru marynarzy z powodu starzenia się siły roboczej na morzu, a także starzenia się statków. Ponadto przemysł żeglugi przybrzeżnej jest zobowiązany do ograniczenia emisji gazów cieplarnianych, co jest jednym z japońskich środków przeciwdziałania zmianom klimatu.
- Konsorcjum e5 będzie promować zrównoważony rozwój żeglugi przybrzeżnej w Japonii i przyczyniać się do rozwoju społecznego i gospodarczego kraju, zapewniając wartość dodaną przemysłowi żeglugi przybrzeżnej poprzez rozwój i wprowadzanie zaawansowanych jednostek pływających - stwierdzili partnerzy w komunikacie.
Partnerstwo opiera się na działaniach już podjętych w tej dziedzinie, w tym planach Asahi Tanker dotyczących budowy pierwszych na świecie dwóch zeroemisyjnych elektrycznie napędzanych bunkierek.
Nowe jednostki, zasilane akumulatorami litowo-jonowymi o dużej pojemności, mają wchodzić do służby od marca 2022 do marca 2023 roku. Uruchomienie statków będzie pierwszym etapem projektu konsorcjum. Ponadto firmy poinformowały, że będą korzystać z e5 Lab. Inc. jako biura wykonawczego.
e5 Lab został założony w 2019 roku przez MOL, Asahi Tankera, Exeno Yamamizu Corporation i Mitsubishi Corporation, aby świadczyć nowe usługi infrastrukturalne w branży żeglugi morskiej, które koncentrują się na jednostkach napędzanych elektrycznie.

Źródło:gospodarkamorska.pl

Odkrycie NASA na Antarktydzie jest „ dowodem na istnienie równoległego świata , gdzie czas biegnie do tyłu ?" Oto, co mówi fizyka.

NASA odkryło, że nie powinniście czerpać informacji naukowych z tabloidów, kpi fizyk, którego obserwacje z Antarktydy stały się "dowodem na istnienie równoległego świata, gdzie czas biegnie do tyłu". Tę szokującą informację podawano w kilku znanych tytułach anglojęzycznych gazet pomiędzy nowościami z życia celebrytów a zdjęciami półnagich modelek.
Mówimy tu m.in. o brytyjskich "Daily Express" i "Daily Star" oraz amerykańskim "New York Post. Odsuwając na bok otoczenie, w którym znalazła się ta informacja, warto wyjaśnić o co w niej chodzi.
- To, z czym mamy tutaj do czynienia, to odrobina spekulacyjnej fizyki teoretycznej, która gdzieś kiedyś miała jakieś wiarygodne podstawy, ale teraz została wzmocniona na potrzeby [medialnej] sensacji – mówi serwisowi Science Alert Peter Gorham, naukowiec z uniwersytetu hawajskiego zajmującego się eksperymentalną fizyką cząsteczek.
Informacja, którą tak barwnie nadinterpretowano w tabloidach sprowadza się do tego: naukowcy faktycznie odnaleźli dowód (sygnał) istnienia elementarnych cząstek, który to sygnał zaprzecza naszemu obecnemu rozumieniu praw fizyki. Być może wszystko sprowadza się do tego, jak te cząsteczki reagują na lód.
Na istnienie równoległego świata, co sugeruje np. zajmujący się zwykle piłką nożną "Daily Star", dowodów nie ma. Nawet cienia dowodu. Tym bardziej lustrzanego świata, gdzie zasady fizyki działają odwrotnie do naszych.
Szanowane czasopismo naukowe "New Scientist" 8 kwietnia opisało w sieci, i to w części serwisu dostępnej dla płacących subskrybentów, pewną anomalię odkrytą podczas obserwacji cząstek neutrino w Antarktydzie. To takie cząsteczki-duchy, które przenikają przez wszystko niemal nigdy nie kolidując z atomami. Dlatego tak ciężko je obserwować.
Magazyn pokusił się też o komentarz wskazujący na znaczenie tego eksperymentu dla czysto spekulacyjnego modelu kosmologicznego, w którym to zakłada się istnienie (od momentu Wielkiego Wybuchu) równoległego do naszego, swoistego antyświata wypełnionego antymaterią.
Oczywiście, "New Scientist" nie może mieć kompletnie czystego sumienia. Magazyn też chce ściągnąć uwagę czytelników, szczególnie do treści płatnych. Dlatego dziennikarze naukowi sami pokusili się o budzący emocje nagłówek: "Być może odkryliśmy równoległy świat, w którym czas biegnie wstecz."

Naturalnie w treści artykułu już podobnych emocji unikano, skupiając się na rzeczowym wyjaśnianiu niecodziennego zjawiska i zachęcaniu do samodzielnego przemyślenia zagadki.
Autorzy zatrudnieni w kilku anglojęzycznych tabloidach przeczytali najpierw nagłówek, a potem "sprzedali" zawarte w środku informacje zgodnie z oczekiwaniami szukających sensacji czytelników. I tak właśnie "NASA odkryło świat równoległy na Antarktydzie". Efekt kuli śniegowej osiągnięty.
Ibrahim Safa, główny autor badania opisanego w "New Scientist" z uniwersytetu stanowego w Wisconsin zakpił na Twitterze: - NASA odkryło, że nie powinniście czerpać wiadomości z "New York Post".
Wszystkie opisywane tu wydarzenia początek biorą w trzech naukowych opracowaniach:
1) raporcie z eksperymentu ANITA (ANtarctic Impulsive Transient Antenna), umieszczonej pod balonem meteorologicznym antenie skierowanej w Ziemię, która wykryła wznoszące się strumienie cząstek elementarnych. Eksperyment ten był częściowo sfinansowany przez NASA. Jednym z głównych naukowców zaanagażowanych w projekcie jest wspomniany wyżej Peter Gorham.
2) pracy badawczej odnoszącej się do eksperymentu ANITA, w której sugeruje się, że informacje przechwycone przez antenę mogą dostarczyć dowodu na "symetryczny anty-wszechświat". To tu właśnie pada określenie podchwycone przez tabloidy.
3) publikacji w czasopiśmie "The Astrophysical Journal" na temat doświadczeń wykonanych w obserwatorium ICNO (IceCube Neutrino Observatory), ukrytym głęboko w lodzie urządzeniu do śledzenia przepływu cząstek neutrino wybudowanym koło amerykańskiej bazy polarnej Amundsen-Scott na Antarktydzie. Tam pada sugestia, że trzeba pomyśleć nad alternatywnymi wyjaśnieniami anomalii wykrytej przez antenę ANITA, możliwie zawierającymi mniej "egzotycznej fizyki".
Naukowcy z ICNO sami próbowali ustalić źródło emisji sygnału, ale bez skutku. W podsumowaniu swojej pracy użyli określeń w rodzaju "wyniki niespójne z kosmogeniczną interpretacją". Stwierdzili ostatecznie, że "możliwość ustalenia źródła spektrum zgodnie z obowiązującymi modelami fizyki jest ograniczona". Należy to jednak rozumieć jako "nie możemy znaleźć źródła", a nie „źródłem jest świat równoległy".

Ibrahim Safa ujął to najlepiej na Twitterze:
-„oceniliśmy zapisy z ANITY i uznaliśmy, że nie mogą to być standardowe neutrino. To najpewniej skutek naszego niedoskonałego rozumienia [właściwości] lodu na Antarktydzie, ale jest możliwość, że mamy tu do czynienia z fizycznym fenomenem."
Samo odkrycie dokonane przez radioteleskop ANITA (pierwsze takie urządzenie zdolne wykrywać emisję energii powstałej, gdy niezwykle rzadko spotykane cząsteczki neutrino trafią na jakiś atom w lodzie) pochodzi jeszcze z 2016 roku. Owa anomalia to szczególnie mocno buzujące od energii neutrino wznoszące się z powierzchni Ziemi. Problem polegał na tym, że nie wiadomo skąd się wzięły. Zwykle te cząsteczki przylatują z kosmosu i trafiają w Ziemię, a nie odwrotnie.
Dla autorów wspomnianego artykułu z "New Scientist" zjawisko to wydało się niemożliwe, bo "zakładałoby istnienie przewróconego do góry nogami wszechświata stworzonego w tym samym Wielkim Wybuchu, co nasz i istniejącym równolegle do naszego. W tym lustrzanym świecie, plusy są minusami, lewo jest prawym a czas biegnie do tyłu." Naukowy kontekst tych przemyśleń nie trafił już jednak na strony tabloidów.
- Owszem, gdy wyczerpiemy wyjaśnienia tych kilku anomalii dostępne w ramach modelu standardowego fizyki, przyjdzie czas na pomysły wykraczające poza tą granice. Ale jeszcze nie jesteśmy na tym etapie. A zdecydowanie nie w miejscu, w którym [do wyjaśnienia – red.] potrzebowalibyśmy istnienia światów równoległych – Gorham podsumował w rozmowie z Science Alert.

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 jakiejkolwiek części wynagrodzenia w okresie obowiązywania umowy. Powinieneś mieć prawo do pełnej zapłaty zarobionegowynagrodzenia na koniec każdego miesiąca kalendarzowego.
• Nigdy nie podpisuj umowy, która zawiera jakąkolwiek klauzulę stwierdzającą, że jesteś odpowiedzialny za zapłatę jakiejkolwiek 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 ?

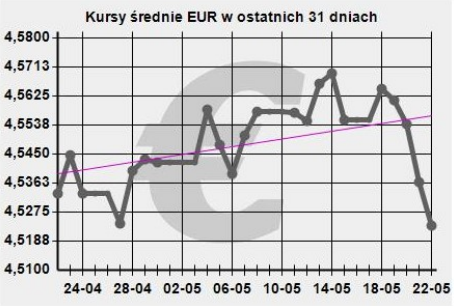
Zapraszamy do OMK / ITF

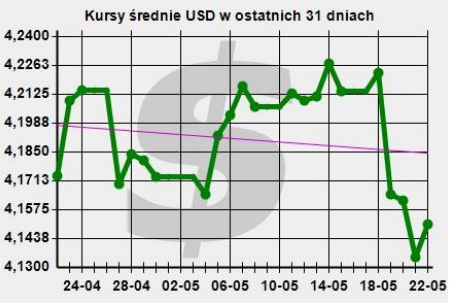
W ramach przynależności do OMK zostaniesz natychmiast objęty ubezpieczeniem od następstw nieszczęśliwych wypadków w PZU 24 h podczas pracy na statku i wypoczynku w domu, również w strefie działań pirackich. Koszt ubezpieczenia ponosi OMK.
Ponadto:
• Oferujemy po 6-miesięcznej przynależności pomoc w podniesieniu 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 (opóźnienienie lub brak wypłaty wynagrodzenia, wypadek na statku, inne)
Wypełnij deklarację na naszej stronie internetowej: www.omk.org.pl **Może polubisz nas na FB ?**

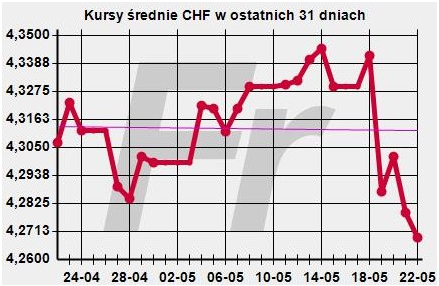
Wydarzyło się 25 maja - kalendarium

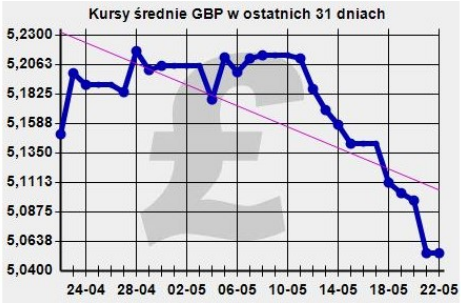
25 maja jest 145 dniem w kalendarzu gregoriańskim. Do końca roku pozostał 220 dni. 25 maja jest Międzynarodowym Dniem Dziecka Zaginionego.
Imieniny obchodzą:
Aldhelm, Beda, Borzysław, Dionizy, Grzegorz, Heladia, Heladiusz, Imisława, Joanna, Leon, Leona, Magdalena, Marcjana, Mariusz, Wenerand i Zenobiusz
Wydarzyło się sporo rzeczy na przełomie lat, między innymi:
1455r. –Wojna trzynastoletnia: zwycięstwo wojsk polskich nad pruskim pospolitym ruszeniem w bitwie pod Iławą.
1457r. - Król Kazimierz IV Jagiellończyk nadał Gdańskowi tzw. Wielki Przywilej.
1477r.– Wit Stwosz rozpoczął w Krakowie pracę nad Ołtarzem Mariackim.
1520r.– Wojna polsko-krzyżacka (1519-21): wojska hetmana wielkiego koronnego Mikołaja Firleja zdobyły zamek krzyżacki w Pokarminie (Brandenburgu). Tego samego dnia pierwsze oddziały koronne dotarły pod Królewiec.
1931r. – Powstał Związek Związków Zawodowych.
1942r. – 270 Żydów zostało rozstrzelanych w Kiwercach na Wołyniu przez niemieckie SD i żandarmerię oraz policję ukraińską.

Kursy walut (kursy średnie NBP)






Kursy średnie CHF w ostatnich 31 dniach
4,3500
4,3388
4,3275
4,3163
4,3050
4,2938
4,2825
4,2713
4,2600
24-04 28-04 02-05 06-05 10-05 14-05 18-05 22-05


Kursy średnie GBP w ostatnich 31 dniach
5,2300
5,2063
5,1825
5,1588
5,1350
5,1113
5,0875
5,0638
5,0400
24-04 28-04 02-05 06-05 10-05 14-05 18-05 22-05

Skojarzone: CB.F +0.37% ES.F +0.50% ^SPX +0.24% DY.F +1.23% USDPLN +0.26%
<< CRUDE OIL WTI (Commodities Futures: CL.F) | Ticker Rank: 6 (0) | ★ 5775
Kurs 33.59 $/bbl
Data 2020-05-25 08:24:20
Zmiana +0.34 (+1.02%)
Max/min 33.73 32.55
Zmiana 52t -25.55 (-43.20%)
Max/min 52t 65.65 6.50
Otwarcie 33.27
Poprz. kurs 33.25
Bid
Ask
Wolumen
Obrót
LOP
Transakcje
Stopy zwrotu: 10 dni: +39.15%, YTD: -44.99%
Zacznij Inwestowanie
CL.F - 10 dni
25 Maj 2020 8:24 CEST
(C)Stooq
34
32
30
28
26
12Ma 13Ma 14Ma 15Ma 18Ma 19Ma 20Ma 21Ma 22Ma 25Ma
https://stooq.pl/
Interwal 1 Godz.
Zmiany serii (▲): 2020-05-18 [lip 2020], 2020-04-20 [cze 2020], ...

Dzienny
1 tydzień
1 miesiąc
6 miesięcy
1 rok
3 lata
18.05.2020 - 25.05.2020
100.8%
100.6%
100.4%
100.2%
100%
99.8%
19. May 20. May 21. May 22. May 23. May 24. May 25. May
INDEX | EQUITY
OPENING VALUE
CLOSING VALUE
CHANGE %
OMX Baltic Benchmark GI
890.23
896.52
+0.71

Rozrywka

	5	6	8	9	7	1	3	
3								8
7		8	4			5		
			7		1		8	
	2				3		7	4
			6		5		2	
2		3	1			4		
5								6
	7	1	2	6	4	8	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: 0:1

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

Wywiad z bacą:
- Baco, jak wygląda wasz dzień pracy?
- Rano wyprowadzam owce, wyciągam flaszkę i piję...
- Baco, ten wywiad będą czytać dzieci. Zamiast flaszka mówcie książka.
- Dobra. Rano wyprowadzam owce, wyciągam książkę i czytam. W południe przychodzi Jędrek ze swoją książką i razem czytamy jego książkę. Po południu idziemy do księgarni i kupujemy dwie książki, które czytamy do wieczora. A wieczorem idziemy do Franka i tam czytamy jego rękopisy.