

Najnowszy wycieczkowiec Viking Ocean zawinął do Gdyni.

Viking Jupiter, najnowsza jednostka należąca do Viking Cruises zacumowała dziś w Gdyni, przy Nabrzeżu Francuskim. Początkowo, cruiser był spodziewany w Porcie Gdańsk, jednak ze względu na prognozowane złe warunki pogodowe, mieliśmy okazję go zobaczyć w gdyńskim porcie.

Jak powiedział kapitan ekskluzywnego wycieczkowca: "Gdynia to piękne i malownicze miasto, a Port w Gdyni jest wyjątkowo dostosowany do manewrów dużych statków, nawet przy złej pogodzie".

Przedstawiciele gdyńskiego portu podkreślają, że zapewne nie jest to ostatni raz gdy ta jednostka przybywa do Gdyni.

Viking Jupiter o długości 227 m i szerokości 28 m został zbudowany w roku 2019 w stoczni Fincantieri we Włoszech. Na 9 pokładach mieszczą się 464 kabiny o wielkości od 25 do 103 mkw. dla 930 pasażerów i 465 członków załogi. Budowa tego cruisera, pływającego pod norweską banderą pochłonęła ponad 400 mln dolarów. Na jego pokładzie zainstalowano wszelkie udogodnienia dla pasażerów. Mamy więc luksusowe spa z grota śnieżną (gdzie pada sztuczny śnieg), trzy baseny, kino, teatr, planetarium i wiele restauracji.

Fincantieri rozpoczął współpracę z Viking w 2012 roku. Dziś współpraca, która rozpoczęła się od zamówienia na dwa statki, osiągnęła w sumie 20 sztuk, w tym zamówienie dla Vard na dwa specjalne statki wycieczkowe. Jest to absolutny rekord Fincantieri, która nigdy nie wybudowała większej liczby jednostek dla jednego armatora.

Pierwszy z serii, Viking Star, został zbudowany w stoczni w Marghera i dostarczony w 2015 roku. Wszystkie jednostki, Viking Sea, Viking Sky, Viking Sun i Viking Orion, przekazane w 2016, 2017 i 2018, zostały zbudowane na stoczni w Ankonie, a także Viking Jupiter, który dołączył do floty armatora w lutym 2019 r.

Wszystkie cruisery Viking Ocean zostały zbudowane zgodnie z najnowszymi przepisami dotyczącymi nawigacji morskiej i wyposażone w najnowocześniejsze systemy bezpieczeństwa morskiego, w tym „safe return to port”. Na statkach zainstalowano także energooszczędne silniki hybrydowe czy zoptymalizowane pod względem zużycia paliwa kadłuby i dziobowe łuki dla maksymalnej wydajności. Na wycieczkowcach znajdziemy również panele słoneczne dodatkowo minimalizujące zanieczyszczenie.

W tym sezonie olbrzymie wycieczkowce będą zawijały do Portu Gdynia aż 51 razy. 20 z nich pojawi się tam tylko raz, AIDamar natomiast pobije rekord – zawinie do Gdyni aż 16 razy. Jej pierwsza wizyta odbyła się 12 maja. Po raz pierwszy w Gdyni zobaczymy także statki Norwegian Pearl (28 maja) oraz Pacific Eden (24 lipca). 24 maja natomiast zawinął do Portu Gdynia Queen Vitoria, statek o wyglądzie klasycznego transatlantyku. Na 15 września zaś przewidziana jest wizyta najkrótszego wycieczkowca w tym sezonie. Będzie to World Odyssey, który zawinie do Gdyni ze studentami w ramach rejsu szkoleniowego. To jednak nie koniec atrakcji.

– Będziemy mieli Norwegian Getaway – 325 m, to naprawdę jest imponujące. To będzie największy cruiser, który wpłynie do portu. Przypomnę, że Port Gdynia przyjmuje największe jednostki, które przywożą największą liczbę turystów do Trójmiasta, do całego regionu, bo tak naprawdę stymulujemy rozwój całego Pomorza. Każdy z przybywających do Portu Gdynia zostawia w regionie ok. 80 euro, co daje przy 120 tys. przybywających turystów kwotę, która stymuluje gospodarkę całego kraju – mówi Marcin Wojciechowski z Portu Gdynia.

Razem z turystami w tym sezonie spodziewanych jest także ok. 42 tys. członków załóg. Średnia długość awizowanych wycieczkowców to 264,89 m. Ostatni z nich przypłynie 7 października i będzie to AIDamar.

Źródło: gospodarkamorska.pl

Wielki pożar w tajskim porcie. Ponad 30 osób trafiło do szpitala.

W tajskim porcie Laem Chabang doszło w sobotę do wielkiego wybuchu pożaru. Ogień ogarnął wiele towarów, w tym chemikalia i zmusił władze portu do zamknięcia trzech nabrzeży i ewakuacji wszystkich pracowników.

Ponad 130 osób trafiło do szpitala, ale ich życiu nie grozi niebezpieczeństwo. Poszkodowani przeważnie narzekali na podrażnienie oczu i gardła oraz pieczenie skóry. Czerwone płomienie i chmury czarnego oraz

białego dymu unosiły się nad portem aż do popołudniowych godzin. Ich źródłem był kontenerowiec KMTC Hongkong CO, zacumowany przy nabrzeżu A2.

Do zaprószenia ognia doszło w kontenerze zawierającym podchloryn wapnia. Obecnie pożar został już zatrzymany i rozpoczęło się śledztwo w celu wykrycia przyczyny wypadku.

Statek zawinął w piątek w Laem Chabang podczas podróży z Hong Kongu i Korei Południowej. Do eksplozji doszło o 6.40 rano czasu lokalnego. Rocznie przez ten obiekt przechodzi ponad 7 mln kontenerów.

Źródło: gospodarkamorksa.pl

Ratownicy morscy świętowali w Gdyni.

Na co dzień ratują ludzkie życie, gotowi nawet poświęcić własne. To ratownicy Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa (Służba SAR). W sobotę w Gdyni obchodzili swoje święto.

– Przed wszystkim ratujemy życie ludzkie na morzu, a również zwalczamy zanieczyszczenia morza, jeżeli chodzi o substancje ropopochodne. Rok 2018 był rekordowym rokiem, jeżeli chodzi o ilość przeprowadzonych akcji ratowniczych przez Morską Służbę poszukiwania i ratownictwa. Przeprowadziliśmy aż 341 akcji ratowniczych uratowaliśmy 66 osób. Zauważamy, że z roku na rok tych zdarzeń jest coraz więcej – mówi Maciej Zawadzki, dyrektor morskiej służby poszukiwania i ratownictwa.

Dodał, że na zwiększoną liczbę akcji ratowniczych wpływ ma głównie to, że coraz więcej osób wypływa na morze, więcej osób żegluguje, uprawia różnego rodzaju sporty wodne.

Podczas oficjalnych uroczystości, które odbyły się w Auli Wydziału Nawigacyjnego Uniwersytetu Morskiego w Gdyni, zasłużonym pracownikom MSPiR wręczone zostały odznaczenia. Odznakę honorową „Zasłużony Pracownik Morza” przyznaną przez Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej otrzymali:

Maciej Zawadzki, Andrzej Banaś, Marcin Bieniek, Irena Bledziwska, Paweł Depta, Janusz Gawlik, Albin Halman, Jerzy Heyke s. Jana, Bartłomiej Januchta, Mirosław Jędruch, Cezary Jodko, Dariusz Kobus, Maciej Kolman, Andrzej Krzemiński, Kazimierz Marciniak, Wojciech Paczkowski, Wojciech Rolbiecki, Iwona Szamocka, Marian Szpręgiel, Jarosław Szydłowski, Bogdan Szymański, Jan Urbanowicz, Krzysztof Wandzio, Grzegorz Wojtowicz.

„Medale za zasługi dla MSPiR” przyznane przez Dyrektora Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa otrzymali natomiast:

Ratownicy Ochotnicy z Brzegowej Stacji Ratowniczej Sztutowo: Mirosław Daniluk, Krzysztof Klingenberg, Jerzy Kowalik,

Ratownik Ochotnik z Brzegowej Stacji Ratowniczej Kołobrzeg: Krzysztof Zwoliński,

Pracownicy administracji MSPiR: Ryszard Plata, Andrzej Trojanowski.

– To jest służba bardzo odpowiedzialna, piękna, ale potrzebna, niebezpieczna. I my dzisiaj musimy pamiętać o tym niebezpieczeństwie, ale jednocześnie poświęceniu, bo ratownicy niejednokrotnie mogą przyplacić to życiem. Natomiast my, będąc czy na plaży, czy żeglując, nie zdajemy sobie sprawy, że jest ktoś, kto czuwa, jest gotowy na każde wezwanie – mówi Dorota Arciszewska-Mielewczyk, posłanka na Sejm RP, przewodnicząca sejmowej Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.

– Wyjątkowo niebezpieczna służba. Trzeba pamiętać, że ratownicy wychodzą najczęściej wtedy, kiedy jest największy kłopot pogodowy, jest sztorm. Wszystkie statki wchodzą do portu, a ratownicy po prostu w tym momencie wychodzą ratować najczęściej ludzkie życie – mówi Maciej Krzesiński, dyrektor ds. marketingu i współpracy z zagranicą Zarządu Morskiego Portu Gdynia.

Po zakończeniu części oficjalnej, przy Nabrzeżu Pomorskim odbyły się pokazy ratownicze i prezentacja sprzętu MSPiR. Tego dnia zwiedzającym udostępniono również statki ratowniczy Wiatr, Sztorm oraz Kapitan Poinc.

Obecnie Służba SAR dysponuje: 7 statkami ratowniczymi typu SAR-1500 (Cyklon, Huragan, Szkwiał, Monsun, Tajfun, Wiatr, Bryza), 3 statkami ratowniczymi typu SAR-3000 (Orkan, Pasat, Sztorm), statkiem Kapitan Poinc do zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń olejowych na Bałtyku, statkiem Czesław-II do zwalczania zanieczyszczeń olejowych na akwenach portowych i na redach portów, szybkimi łodziami ratowniczymi w 8 brzegowych stacjach ratowniczych, specjalistycznymi samochodami terenowymi typu Land Rover Defender, STAR 744, STARMAN 994, samodzielnie operującą łodzią ratowniczą RIB 900 BALTIC „R30”, 2 skuterami wodnymi. Do 2022 r. do

pogotowia ratowniczego ma wejść nowa wielozadaniowa jednostka. Statek ma być przystosowany do prowadzenia akcji ratowniczych oraz do zwalczania zagrożeń chemicznych na morzu. – Zakończyliśmy po wielu miesiącach etap wyboru inżyniera kontraktu, a w tej chwili pracujemy nad przygotowaniem przetargu w zakresie zaprojektowania i wybudowania tej jednostki wielozadaniowej – poinformował Zawadzki.

Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa (Służba SAR) jest państwową jednostką budżetową podległą ministrowi właściwemu do spraw gospodarki morskiej. Została ona powołana do życia w dniu 1 stycznia 2002 roku. Do zadań Służby SAR należy poszukiwanie i ratowanie każdej osoby znajdującej się w niebezpieczeństwie na morzu, bez względu na okoliczności w jakich znalazła się w niebezpieczeństwie, oraz zwalczanie zagrożeń i zanieczyszczeń olejowych oraz chemicznych środowiska morskiego: utrzymywanie ciągłej gotowości do przyjmowania i analizowania zawiadomień o zagrożeniu życia oraz wystąpieniu zagrożeń i zanieczyszczeń na morzu; planowanie, prowadzenie i koordynowanie akcji poszukiwawczych, ratowniczych oraz zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń; utrzymywanie w gotowości sił i środków ratownictwa życia oraz zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń na morzu; współdziałanie podczas akcji poszukiwawczych, ratowniczych oraz zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń z innymi jednostkami organizacyjnymi; współdziałanie z innymi systemami ratowniczymi funkcjonującymi na obszarze kraju; współdziałanie z odpowiednimi służbami innych państw w zakresie realizacji zadań statutowych. Zadania, o których mowa powyżej, Służba SAR wykonuje na podstawie „Planu akcji poszukiwawczych i ratowniczych” (Plan SAR) oraz „Krajowego planu zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń środowiska morskiego”. Granice obszaru poszukiwania i ratownictwa, na którym Służba SAR wykonuje swoje zadania, oraz zasady współpracy w dziedzinie ratowania życia oraz zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń na morzu z odpowiednimi służbami innych państw określają porozumienia zawarte między rządami zainteresowanych państw. Służba SAR wykonuje również inne zadania związane z bezpieczeństwem morskim.

Źródło: gospodarkamorska.pl

Rosja: zwodowano kolejny rosyjski lodołamacz.

W stoczni Zakłady Bałtyckie w Petersburgu uroczyście zwodowano w sobotę atomowy lodołamacz Ural. Jest to trzecia jednostka klasy Arktika, zaprojektowanej dla zapewnienia całorocznej żeglugi na Północnej Drodze Morskiej.

W ceremonii wzięli udział między innymi wicepremier Rosji Jurij Borisow i prezes Banku Centralnego Federacji Rosyjskiej Elwira Naibullina, która jako matka chrzestna statku rozbiła o jego burtę butelkę szampana. Ural ma wejść do służby w 2022 roku, po poprzedzających go w serii atomowych lodołamaczach Arktika i Sibir, które także budowane są obecnie w Zakładach Bałtyckich. Armatorem wszystkich trzech okrętów będzie rosyjska państwowa spółka energetyki jądrowej Rosatom.

Północna Droga Morska, nazywana poza Rosją Przejściem Północno-Wschodnim, łączy atlantyckie Morze Barentsa z Morzem Beringa na Oceanie Spokojnym. "Ural i jego siostrzane jednostki odgrywają centralną rolę w naszym strategicznym projekcie otwarcia Północnej Drogi Morskiej dla całorocznej żeglugi" - powiedział dyrektor zarządzający Rosatomu Aleksiej Lichaczow.

Pod względem swego tonażu i mocy urządzeń napędowych lodołamacze te nie mają sobie równych w świecie i będą mogły torować statkom drogę w lodzie nawet trzymetrowej grubości. Ułatwi to eksport węglowodorowych surowców energetycznych z rosyjskich złóż w rejonie półwyspów Jamał i Gydan na rynki państw Azji i Pacyfiku - zaznacza agencja TASS.

Rosyjski prezydent Rosji Władimir Putin zapowiedział w kwietniu rozbudowę floty dużych lodołamaczy w celu wyraźnego zwiększenia przepustowości Północnej Drogi Morskiej. Rosja ma mieć w roku 2035 co najmniej 13 takich jednostek, w tym dziewięć o napędzie atomowym.

Źródło: pap.pl

Dziesięć osób zmarło wskutek zatrucia dwutlenkiem węgla na jednym z chińskich statków.

Dziesięć osób zmarło, a 19 innych trafiło do szpitala, wskutek zatrucia się dwutlenkiem węgla na jednym ze statków naprawianych we wschodnich Chinach.

Do ulotnienia się gazu doszło w sobotę w porcie Longyan w Weihai, nadbrzeżnym mieście w prowincji Shandong. Dziesięć osób zmarło na miejscu - wynika z informacji podanych przez władze prowincji. 19 osób trafiło do szpitala, ale ich życiu nie zagraża niebezpieczeństwo.

- Gaz ulotnił się wskutek awarii systemu przeciwpożarowego na statku - czytamy w oświadczeniu, które wskazuje trzeciego oficera jako osobę odpowiedzialną za wypadek.

- Policja już zatrzymała wskazaną osobę i dalej prowadzi śledztwo. Osoby odpowiedzialne za tę tragedię staną przed obliczem prawa. Powołaliśmy także specjalny zespół kryzysowy - podaje oświadczenie.

Do wypadku doszło na statku Jin Hai Xiang o nośności 69 tys. ton. Jednostka należy do armatora oceanicznego Fujian Shipping Company i została wybudowana w 1994 w jednej z japońskich stoczni. Statek trafił na początku tego roku do Longyan w celu napraw. Jedną z nich była wymiana części systemu przeciwpożarowego.

System przeciwpożarowy na statku wykorzystuje wysokie stężenie dwutlenku węgla pod ciśnieniem, aby obniżyć poziom tlenu w pomieszczeniu, a tym samym pozbawić ogień paliwa potrzebnego do dalszego spalania. Jednak narażenie na wysokie stężenia niewidzialnego, bezwonnego gazu może powodować problemy z oddychaniem, dezorientację, drgawki, a nawet śmierć z powodu braku tlenu.

Źródło: gospodarkamorska.pl

Maltańska marynarka udzieliła pomocy 216 migrantom na dwóch łodziach.

Przedstawiciel marynarki maltańskiej poinformował, że udzieliła ona w nocy z piątku na sobotę pomocy 216 migrantom płynącym na dwóch łodziach, które "miały trudności" na morzu. Jednostki ratunkowe towarzyszyły im w sobotę w drodze do portu w Valetcie.

Wśród tych migrantów są kobiety w ciąży i małe dzieci; niektóre z nich płynęły bez opiekunów. Pierwsza łódź, z której wzywano pomocy, nabierała wody w chwili, gdy dopłynęli do niej maltańscy ratownicy.

Sobota jest na Malcie, położonej na południe od Sycylii i liczącej 450 tys. mieszkańców, dniem wyborów do Unii Europejskiej. Od stycznia Malta dała schronienie ponad 500 pasażerom migranckich łodzi.

Jak podkreśla agencja AFP, Valletta mogła być jedyną szansą ratunku dla migrantów z dwóch łodzi, ponieważ na szlaku morskim między wybrzeżem Libii a Europą panuje bardzo niewielki ruch, a obecne władze Włoch na ogół odmawiają statkom z migrantami prawa zawijania do tamtejszych portów.

Jeśli chodzi o Włochy, w sobotę rano na wybrzeżu Kalabrii na południu Półwyspu Apenińskiego wylądowało 54 Pakistańczyków. Ich pozbawiona sterowności łódź dryfowała w pobliżu włoskiego wybrzeża. Prawdopodobnie płynęli z Turcji.

Źródło: pap.pl

Bałtyk dla wszystkich, czyli co dalej z problemem wraków zalegających w Bałtyku.

Jakie zagrożenie stanowią wraki spoczywających na dnie Morza Bałtyckiego? Jakie mogą być potencjalne skutki wycieku paliwa i sposoby na poradzenie sobie z problemem FRANKENA oraz innych podobnych mu wraków? Na te i inne pytania odpowiada grono międzynarodowych ekspertów w ramach działań realizowanych we współpracy z Fundacją MARE i Instytutem Morskim w Gdańsku.

Jak wynika z ustaleń naukowców, w rejonie Bałtyku leży od 8 do 10 tysięcy wraków. Minimum 100 z nich to tak zwane wraki o wysokim priorytecie, w których znajdują się znaczne ilości paliwa. To sprawia, że są one ogromnym zagrożeniem dla środowiska naturalnego. Zaliczają się do nich między innymi wraki STUTTGART i FRANKEN, zalegające na polskich wodach Zatoki Puckiej i Zatoki Gdańskiej.

– Zagrożenia stwarzane przez wraki, w których znajduje się ropa to na przykład stopniowy wyciek tejże substancji, który w małych ilościach może utrzymywać się przez lata i pozostać niezauważony. Istnieją również wraki, które, z uwagi na korozję, powoli się rozsypują, co może poskutkować nagłym uwolnieniem ropy, co z kolei może doprowadzić oczywiście do powstania plamy na powierzchni – mówi Jorma Rytönen z Fińskiego Instytutu Ochrony Środowiska (SYKE) i przewodniczący powołanej w 2013 roku przez Komisję Helsińską grupy HELCOM SUBMERGED. Obecnie jesteśmy świadomi tego, że są tysiące wraków, z których może wyciekać ropa, część ropy może pojawić się na powierzchni, część pozostać w zbiornikach, część może zmieszać się z osadami dennymi. Skutki są wielowymiarowe – dodaje Rytönen.

Ze wspomnianego już wraku Stuttgart zlokalizowanego w Zatoce Puckiej stopniowy wyciek paliwa rozpoczął się już w 1999 roku. Wrak oraz skażony obszar wokół są tematem licznych badań prowadzonych przez instytucje naukowe takie jak Uniwersytet Medyczny w Gdańsku oraz Instytut Morski w Gdańsku. Z badań z 2015 roku wynika, że obszar skażenia wyciekami ze Stuttgarta przez 16 lat od odnotowania wycieku powiększył się 5-krotnie i wynosi aż 415 tys. metrów kwadratowych, a stan środowiska morskiego w bezpośrednim sąsiedztwie wraku można określić jako lokalną katastrofę ekologiczną. Badania przeprowadzone w obszarze skażenia wykazały postępującą degradację środowiska i stale rosnącą strefę skażenia.

W przypadku wraku T/S Franken, z dokumentacji fotograficznej i filmowej zebranej w czasie ekspedycji badawczej w 2018 roku wynika, że w zbiornikach, które wyglądają na szczelne mogłoby zmieścić się 4 608 ton różnego rodzaju paliw. Wiemy, że w momencie zatonięcia, na statku było ok. 2,7 tys. ton (nie licząc paliwa koniecznego do ruchu statku). Prawie połowa objętości zbiorników jest nadal zamknięta, bez dostępu z zewnątrz, co oznacza, że w każdym z 5 szczelnych zbiorników możliwe jest zaleganie paliwa. Szczelne zbiorniki mają pojemność od 573 ton do 1 221 ton. Rozszczelnienie choćby jednego z nich może potencjalnie spowodować skażenie wody i plaż w rejonie Zatoki Gdańskiej. Zbiorniki zawierające paliwo ciężkie mogłyby spowodować lokalne skażenie dna podobne jak w przypadku wraku Stuttgart, choć na o wiele większą skalę. Dlatego tak istotne jest podjęcie działań prewencyjnych w celu dokładnego zbadania i oczyszczenia wraku FRANKENA, a także innych wraków zalegających na polskich wodach.

– Należy traktować Frankena jako wrak stwarzający największe ryzyko rozlewu substancji ropopochodnych. Istnieje pilna potrzeba podjęcia działań mających na celu dokładne oszacowanie ryzyka skażenia oraz stanu wraku – podsumowuje Benedykt Hac z Instytutu Morskiego w Gdańsku.

Jak z problem wraków radzą sobie inne kraje nadbałtyckie?

Realizowany obecnie w Finlandii projekt BONUS SWERA ma na celu przeprowadzenie badań wraków w wodach Finlandii, stworzenie nowej bazy danych wraków niebezpiecznych dla środowiska, uprawomocnienie metody oceny ryzyka VRAKA, zmodyfikowanie obecnie istniejącego modelu oceny i uwzględnienie w nim także oceny ryzyka potencjalnych możliwych do wykorzystania technik wydobycia paliwa oraz stworzenie nowych innowacyjnych metod oczyszczania wraków. Ponadto, w Finlandii rozpoczyna się właśnie rządowy program zarządzania wrakami, którego realizacja zaplanowana jest na lata 2019-2021 i ma przyczynić się do realizacji założeń Bałtyckiego Planu Działań HELCOM. Projekt realizowany będzie z budżetu państwowego przyznawanego corocznie przez parlament. Celem realizowanego programu będzie nie tylko przeprowadzenie operacji wydobycia paliwa z wyselekcjonowanych wraków, ale także zweryfikowanie czy instytucje rządowe mają możliwości i wystarczające kompetencje, aby przeprowadzać takie operacje.

Z kolei w Szwecji krajowy program wrakowy koordynowany jest przez Szwedzką Agencję ds. Gospodarki Morskiej i Gospodarki Wodnej (SWAM). SWAM koordynuje badania i oczyszczanie wraków z substancji ropopochodnych oraz sieci widm, a także program oceny ryzyka i rekultywacji niebezpiecznych dla środowiska wraków statków.

– Polska, idąc za przykładem fińskim i szwedzkim, powinna jak najszybciej rozpocząć prace nad wprowadzeniem programu zarządzania wrakami, którego głównym zadaniem będzie sukcesywne dokonywanie oceny ryzyka stwarzanego przez wraki oraz podejmowanie działań prewencyjnych. Kluczową rolę w całym procesie odgrywać powinna prewencja. Nie tylko pozwoli ona chronić środowisko naturalne przed katastrofalnymi skutkami wycieku

ropy, lecz umożliwi także znaczące obniżenie kosztów całego przedsięwzięcia – mówi Olga Sarna z Fundacji MARE.

I co dalej?

Eksperti jednogłośnie przyznają, że rozwiązanie problemu bałtyckich wraków nie będzie możliwe bez przemyślanej współpracy międzynarodowej. Jest ona tym istotniejsza, że potencjalny wyciek ropy ze statków dotknie wszystkich państw nadbałtyckich.

– Spoglądając na kwestię wielowymiarowo sądzę, że odpowiedzi należy szukać na drodze współpracy i rozszerzyć obecnie istniejący mandat funduszy odszkodowawczych, tak abyśmy byli w stanie wykorzystać istniejące już pieniądze na działania prewencyjne, a przy okazji zebrać więcej na kolejne operacje oczyszczania. Kolejnym powodem przemawiającym za współpracą jest fakt, że wszystkie państwa u wybrzeży Bałtyku zmagają się z takimi samymi problemami – podkreśla Ville Peltokorpi, prawnik i nurek techniczny związany z Uniwersytetem Helsińskim i organizacją Badewanne.

Dlatego też Fundacja MARE i Instytut Morski w Gdańsku we współpracy z międzynarodowym gronem ekspertów rozpoczyna pracę nad Ogólną Metodologią Oczyszczania Wraków na Bałtyku. Pilotażowy charakter projektu daje nadzieję, że działania te znajdą zastosowanie także w przypadku innych niebezpiecznych wraków na dnie Bałtyku i będą impulsem do ochrony i polepszenia stanu ekosystemu tego akwenu. Obecnie realizowany projekt zaplanowany jest do końca stycznia 2020 roku.

Źródło:pap.pl

Hurtigruten znalazł niecodzienne paliwo dla swoich promów. Są nim... zdechłe ryby.

Norweski armator wycieczkowy Hurtigruten potwierdził, że będzie napędzać swoje promy paliwem pozyskanym z martwych ryb i innych odpadów organicznych. W tym celu razem z firmą Biokraft podpisał 7,5 letnią umowę na dostawę biogazu dla swoich jednostek.

– To, co inni postrzegają jako problem, my widzimy jako środek oraz rozwiązanie – wyjaśnili przedstawiciele przedsiębiorstwa. – Wprowadzając biogaz jako paliwo dla statków, Hurtigruten będzie pierwszą firmą żegludową, która zasilą swoją flotę paliwem niekopalnym – poinformowano.

Biopaliwo, po które zamierza sięgnąć armator, będzie produkowane głównie z padniętych ryb, ale także z innych odpadów o charakterze organicznym. Jak wskazuje przewoźnik, rozwiązanie to już dziś, choć na niewielką skalę, stosowane jest w transporcie, np. do zasilania autobusów. Hurtigruten chce stać się liderem w wykorzystaniu tego paliwa, a także być przykładem dla innych dużych firm, które wciąż się wahają, gdy chodzi o testowanie alternatywnych i ekologicznych paliw.

Hurtigruten do 2021 r. zamierza zastąpić konwencjonalny napęd silnikami napędzanymi gazem i dużymi zestawami akumulatorów na co najmniej sześciu swoich jednostkach. Statki hybrydowe będą zasilane czystą energią elektryczną, skroplonym gazem ziemnym (LNG) i LBG. Jak wyjaśniono, LBG można mieszać i stosować w tych samych zbiornikach i silnikach, co LNG, korzystając z istniejącej infrastruktury i technologii. Hurtigruten rozpoczął również realizację nowego programu budowy trzech hybrydowych statków wycieczkowych. Pierwszy z nich, Roald Amundsen, dołączy do firmy w tym roku.

Hurtigruten ma ambitne plany. Wartość planowanych na najbliższe lata inwestycji to aż 850 milionów dolarów. Suma ta ma pozwolić przewoźnikowi stać się jedną z najbardziej ekologicznych linii świata.

Źródło: gospodarkamorksa.pl

Maersk: Napięcia w handlu międzynarodowym spowalniają wzrost gospodarki morskiej.

A.P. Moller-Maersk, właściciel największej linii kontenerowej na świecie, przestrzega, że napięcia w handlu międzynarodowym będą dalej hamować wzrost w żegludzie.

Maersk, który jest jednym z indykatorów stanu rynkowego, obniżył swoją prognozę wzrostu w przewozach kontenerowych na ten rok, głównie ze względu na wojnę handlową między Stanami Zjednoczonymi i Chinami.

- Eskalacja wojny handlowej oraz podnoszenie i wprowadzanie nowych cel na towary mocno hamuje żeglugę kontenerową. W tym roku nie liczymy na więcej niż skromny wzrost rzędu 1-3 procent. To mniej niż w poprzednich latach, gdy ten wzrost wyniósł nawet 6 procent - powiedział Soren Skou, prezes Maerska.

Podczas swoich trzech lat na stanowisku prezesa, Skou sprzedał spółki koncernu działające na rynku ropy i gazu, by skupić się mocniej na działalności kontenerowej. Spowodowało to jednak, że Maersk mocniej odczuwa każdą bessę w tym segmencie żeglugi.

Maersk obecnie posiada ponad 20 proc. udziałów w transporcie oceanicznym, co daje im konkurencyjną strukturę kosztów. Duński gigant jest w stanie integracji niemieckiej linii kontenerowej Hamburg Sud, która została nabyta w zeszłym roku. Synergia z przejścia tego armatora ma przynieść 500 mln dolarów.

Duński koncern skupia się teraz na swoim ambitnym planie uzyskania neutralności węglowej do 2050 roku. By osiągnąć ten cel, Maersk zainwestuje przez następne 5 do 10 lat w rozwój innowacji i zielonych technologii. Jedną z nich jest budowa bezemisyjnej jednostki do 2030 roku. Maersk chce tym samym przyspieszyć dekarbonizację całej żeglugi i nawołuje innych członków tego sektora do dalszej pracy ku temu celowi.

Źródło: gospodarkamorska.pl

Armatorzy odwołują więcej rejsów, ale stawki kontenerowe wciąż niskie.

Odwołanie transpacyficznego rejsu jednego z kontenerowców aliansu 2M+HMM nie zatrzymało dalszego spadku stawek frachtowych na szlaku z Azji do obu wybrzeży Stanów Zjednoczonych.

Odwołany rejs dotyczy kontenerowca Hyundai Faith o ładowności 8,5 tys. TEU. Według MSC powód tej decyzji to "próba racjonalizacji podaży na trasie z Azji do zachodniego wybrzeża USA. Jednostka pływa zazwyczaj w ramach serwisu MSC Yulan, łączącego Szanghaj, Gwangyang i Pusan z Los Angeles.

Ten ruch nie spowodował jednak podniesienia się stawek kontenerowych, które w zeszłym tygodniu po raz kolejny zanotowały spadek. Shanghai Containerised Freight Index (SCFI) wykazał 3,4 proc. spadek zarobków jednostek pływających na zachodnie wybrzeże USA, do 1,294 dolarów za FEU (kontener 40-stopowy). Z kolei na szlaku do wschodniego wybrzeża USA ten spadek wyniósł 2,2 proc.

Takie same wyniki widać po indeksie The Freightos Baltic Index. Tam przewóz jednego kontenera FEU do USA jest wyceniany na 1,315 dolarów. Indeks także wykazał, że po 24 proc. skoku stawek na początku kwietnia (1,555 dolarów za FEU), zaczęły one stałe spadać, aż do dziś.

- Dziesięcioprocentowy spadek w zeszłym tygodniu sprawdził stawki znów na poziom z 1 kwietnia. Są one obecnie tylko 7 proc., wyższe niż rok temu, w tym samym okresie. To mało, biorąc pod uwagę, że w styczniu ten procent wynosił aż 50 - wyjaśniają analitycy Freightos.

- Podczas gdy całkowite ceny rejsów oceanicznych są nadal o około 5% silniejsze w tym roku, różnica zmniejsza się wraz ze spadkiem stawek frachtu w tym tygodniu - dodał Eytan Buchman, główny dyrektor ds. marketingu w Freightos.

- Ostrzeżenie prezydenta Trumpa na początku tego miesiąca, że produkty nieopodatkowane mogą wkrótce zostać poddane 25 procentowemu cłu, może wystarczyć, aby spedytorzy zaczęli zamawiać towary z dużym wyprzedzeniem, podnosząc tym samym stawki. Nie jest to jednak pewne - powiedział Buchman.

George Griffiths, redaktor Platt's S&G Global Container Freight Market, zgodził się z tymi spostrzeżeniami. - Na transpacyficznych trasach stawki wciąż spadają. Wchodzimy więc w silny sezon z prognozą nowych taryf i nieciekawymi nastrojami na rynku - powiedział.

Tymczasem w handlu Azja-Europa doszło w końcu do zwrotu i zanotowane skromne wzrosty stawek frachtowych. Indeks SCFI na trasie Azja-Europa Północna wzrósł o 2,8 proc., do 743 dolarów za TEU, natomiast na trasie Azja-Morze Śródziemne wzrósł o 2 proc., do 710 dolarów za TEU.

Źródło: gospodarkamorska.pl

Rozkład jazdy na Mundial U 20.

W czwartek wystartowały mistrzostwa świata do lat 20, których organizatorem jest Polska. Spotkania tej imprezy będzie można śledzić na kanałach Telewizji Polskiej, a także w sieci na sport.tvp.pl.

Poniżej przedstawiamy rozpiskę meczów

Poniedziałek, 27 maja:

- > 18:00 MŚ U-20: **Katar - Ukraina** (TVP Sport, sport.tvp.pl)
- > 18:00 MŚ U-20: **Honduras - Urugwaj** (sport.tvp.pl)
- > 20:30 MŚ U-20: **USA - Nigeria** (TVP Sport, sport.tvp.pl)
- > 20:30 MŚ U-20: **Norwegia - Nowa Zelandia** (sport.tvp.pl)

Wtorek, 28 maja:

- > 18:00 MŚ U-20: **Portugalia - Argentyna** (TVP Sport, sport.tvp.pl)
- > 18:00 MŚ U-20: **Panama - Francja** (sport.tvp.pl)
- > 20:30 MŚ U-20: **RPA - Korea Południowa** (TVP Sport, sport.tvp.pl)
- > 20:30 MŚ U-20: **Arabia Saudyjska - Mali** (sport.tvp.pl)

Środa, 29 maja:

- > 18:00 MŚ U-20: **Włochy - Japonia** (TVP Sport, sport.tvp.pl)
- > 18:00 MŚ U-20: **Ekwador - Meksyk** (sport.tvp.pl)
- > 20:30 MŚ U-20: **Senegal - Polska** (TVP 1, sport.tvp.pl)
- > 20:30 MŚ U-20: **Kolumbia - Tahiti** (sport.tvp.pl)

Czwartek, 30 maja:

- > 18:00 MŚ U-20: **Norwegia - Honduras** (TVP Sport, sport.tvp.pl)
- > 18:00 MŚ U-20: **Nowa Zelandia - Urugwaj** (sport.tvp.pl)
- > 20:30 MŚ U-20: **Nigeria - Ukraina** (TVP Sport, sport.tvp.pl)
- > 20:30 MŚ U-20: **USA - Katar** (sport.tvp.pl)

Źródło: PiłkaNozna.pl

Info OMK.

PRZECZYTAJ, ZANIM ZAMUSTRUJESZ-PORADY OMK / ITF.

- Nie rozpoczynaj pracy na statku bez posiadania pisemnej umowy.
 - Nigdy nie podpisuj umowy in blanco lub umowy, która wiąże się z dowolnymi warunkami, które nie zostały określone lub których nie znasz.
 - Sprawdź, czy umowa, którą podpisujesz odnosi się do układu zbiorowego pracy (CBA). Jeśli tak, upewnij się, że jesteś w pełni świadomy warunków tego CBA i zachowaj kopię tego dokumentu wraz z umową.
 - Upewnij się, że czas trwania umowy jest wyraźnie określony.
 - Nie podpisuj umowy, która umożliwi dokonanie zmiany okresu obowiązywania umowy wyłącznie według własnego uznania armatora. Każda zmiana uzgodnionego okresu obowiązywania umowy powinna być za obopólną zgodą.
 - Zawsze upewnij się, że umowa wyraźnie określa wysokość płacy podstawowej i upewnij się, że podstawowe godziny pracy są jasno określone (na przykład 40, 44 lub 48 tygodniowo). Międzynarodowa Organizacja Pracy (ILO) stwierdza, że podstawowe godziny pracy powinny wynosić maksymalnie 48 tygodniowo (208 miesięcznie).
 - Upewnij się, że umowa wyraźnie określa, jak nadgodziny zostaną wypłacone i w jakiej wysokości. Może być wypłacana jednakowa stawka godzinowa za wszystkie przepracowane godziny powyżej kwoty podstawowej. Lub może być miesięczna ustalona kwota za gwarantowaną liczbę nadgodzin, w takim przypadku należy wyraźnie podać stawkę za każdą przepracowaną godzinę, ponad gwarantowaną nadgodzinę. ILO stwierdza, że wszystkie godziny nadliczbowe należy płacić co najmniej w wysokości 1,25 x normalnej stawki godzinowej.
 - Upewnij się, że umowa wyraźnie określa liczbę dni płatnego urlopu miesięcznie. ILO stwierdza, że urlop płatny nie powinien wynosić mniej niż 30 dni w roku (2,5 dnia w miesiącu kalendarzowym).
 - Upewnij się, że wypłaty płacy zasadniczej, nadgodzin i urlopu są jasno i oddzielnie wyszczególnione w umowie.
 - Nie podpisuj umowy, która pozwala armatorowi na wstrzymanie lub zatrzymanie jakiegokolwiek części wynagrodzenia w okresie obowiązywania umowy. Powinieneś mieć prawo do pełnej zapłaty zarobionegowynagrodzenia 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:

<https://www.omk.org.pl/article/567>

Może polubisz nas na FB ?

Wydarzyło się 27 maja- kalendarium

27 maja jest 147 dniem w kalendarzu gregoriańskim. Do końca roku pozostały 218 dni. 27 maja w Boliwii obchodzony jest jako Dzień Matki.

Imieniny obchodzą:

Augustyn, Eutropiusz, Fryderyk, Fryderyka, Jan, Julian, Lucjan, Magdalena, Małgorzata, Oliwier, Oliwier, Radowit i Świętobor.

Wydarzyło się sporo rzeczy na przełomie lat, między innymi:

1462r. – Podczas zjazdu w Głogowie król Polski Kazimierz IV Jagiellończyk i król Czech Jerzy z Podiebradow podpisali sojusz skierowany oficjalnie przeciw Imperium Osmańskiemu, a faktycznie przeciw atakom papieża Piusa II na Polskę (za wojnę z zakonem krzyżackim) i Czechy, których monarcha uważany był za króla husyckiego.

1727r. – Otwarto dla publiczności Ogród Saski w Warszawie.

1789r. – Francuz Jean-Pierre Blanchard odbył na trasie Wrocław-Marcinowo koło Trzebnicy drugi nad terytorium dzisiejszej Polski załogowy lot balonem (17 dni po swym pierwszym locie nad Warszawą).

1819r. – Pożar Gniezna.

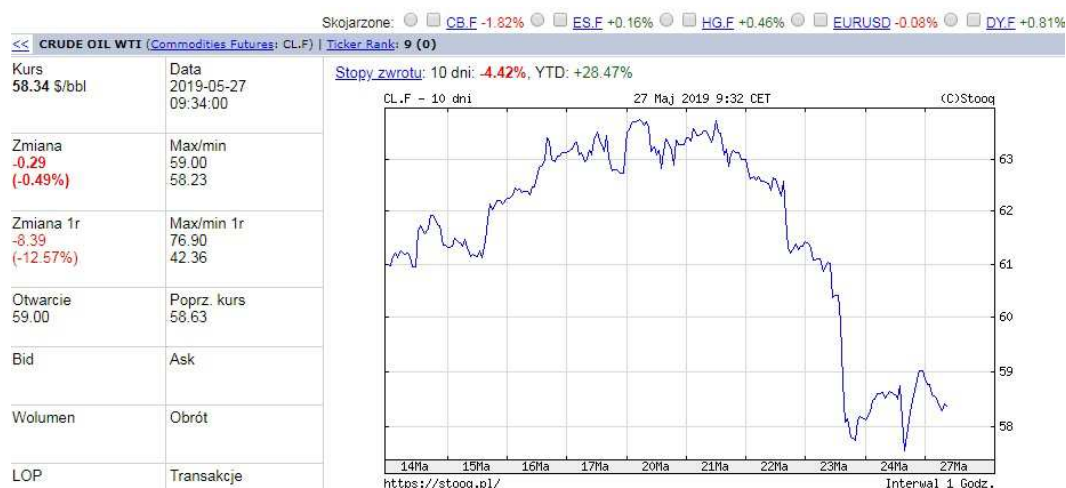
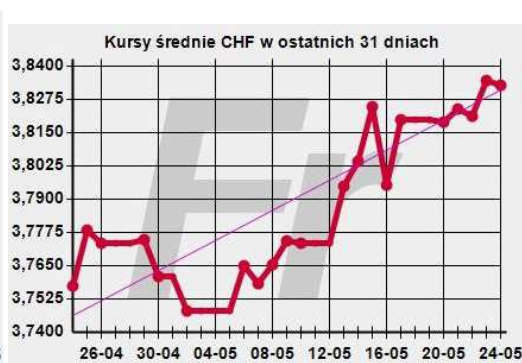
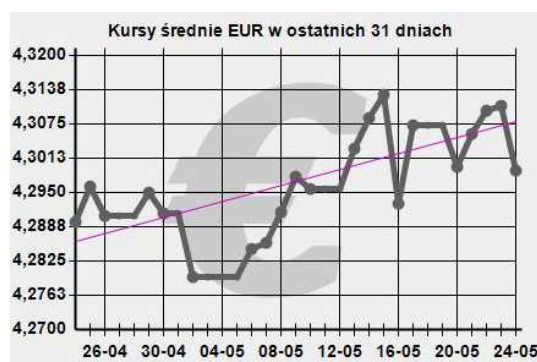
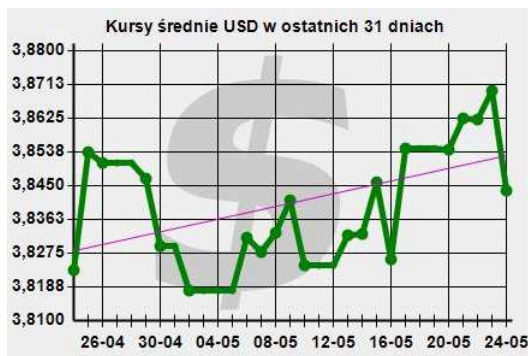
1904r. – Cesarz Niemiec Wilhelm II Hohenzollern dokonał otwarcia Kanału Kaszubskiego w Gdańsku.

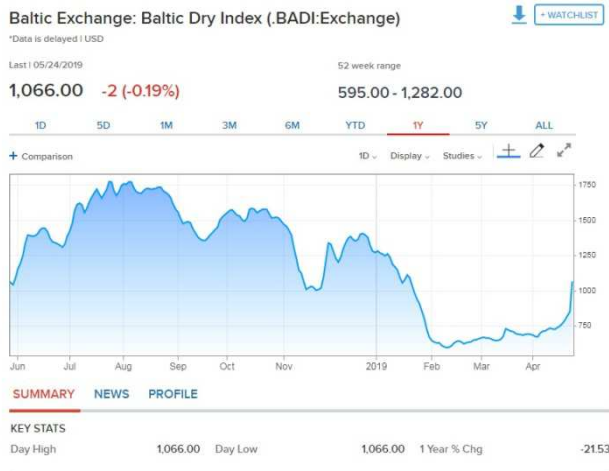
1929r. – Koło Łowicza Eugeniusz Bodo prowadzący swojego Chevroleta, którym podróżował wraz z kolegami z kabaretu „Morskie Oko”, uderzył w ciemnościach w nieoznakowaną stertę kamieni, w wyniku czego śmierć na miejscu poniósł aktor Witold Roland.

1931r. – Aleksander Prystor został premierem RP. .

1943r. – (lub 26 maja) 126 Polaków zostało zamordowanych przez grupę ukraińskich nacjonalistów we wsi Niemilia na Wołyniu.

Kursy walut (kursy średnie NBP)





Rozrywka

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

(c) 2019 OnlineSudoku.pl

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

(c) 2019 OnlineSudoku.pl



Pani pyta Jasia:

- Jasiu powiesz jakieś zdanie w trybie oznajmującym?

- Koń ciągnie wóz.

- Brawo! A teraz przekształć to zdanie tak aby było zdaniem rozkazującym.

- Wio!