Bałtycki Indeks Towarowy spada razem ze stawkami masowców.

Bałtycki Indeks Towarowy zanotował w piątek spadek, głównie z powodu gorszych stawek dla masowców Capesize. Indeks główny spadł o 5 pkt. (0,26 proc.) do 1924 punktów.
Indeks bierze pod uwagę średnie, dzienne zarobki masowców typu: Capesize (pow. 80 tys. ton nośności), Panamax (60-80 tys. ton), Supramax (35-59 tys. ton) oraz Handysize (10-35 tys. ton).
Indeks Capesize spadł o 29 punktów (0,87 proc.) do 3290 pkt. Oznacza to, że zarobki armatorów tych jednostek spadły o 265 dolary, do 26,382 dolarów. Ogółem jednak indeks odniósł wzrost w zeszłym tygodniu.
Indeks Panamax wzrósł szóstą sesję giełdy z rzędu, o 17 punktów, do 1916 pkt. Zarobki właścicieli tych jednostek podniosły się o 135 dolary, do 15,355 dolarów. Indeks Supramax także wzrósł, o 7 pkt do 1,218 punktów.
Cena transportu towarów masowych osiągnęła najwyższy od 9 lat poziom. Przemysł morski przygotowuje się na jedną z najbardziej znaczących zmian w swojej najnowszej historii - obowiązkowe ograniczenie emisji tlenku siarki, które zostanie nałożone za nieco ponad trzy miesiące. Aby spełnić te wymagania, tysiące statków są usuwane z rynku w celu zamontowania tzw. skruberów (płuczek spalin), które pozwolą im dalej spalać dzisiejsze tańsze paliwo. Statki, które ich nie mają, będą musiały wnosić dodatkowe opłaty.
Ceny również rosną, ponieważ statki zostały wycofane z rynku w celu złomowania na początku tego roku, kiedy zawalenie się tamy w Brazylii skłoniło Vale SA do przerwania niektórych operacji wydobywczych. Ten wzrost popytu powrócił teraz do mniejszej floty dostępnych statków, zwiększając zyski.

Źródło:gospodarkamorska.pl

DFDS odebrał trzeci statek ro-ro wybudowany w Chinach.

Duńska grupa żeglugowa DFDS odebrała trzeci z sześciu promów ro-ro budowanych w chińskiej stoczni Jinling Shipyard. Jednostka została oficjalnie przekazana armatorowi 9 października, nieco mniej niż rok po rozpoczęciu jej budowy.
Pierwszy z serii mega promów towarowych został dostarczony w lutym tego roku, a drugi na początku maja. Są to największe promy towarowe we flocie DFDS. Budowa czwartej jednostki rozpoczęła się od ceremonii położenia stępki w marcu tego roku.
DFDS przystąpiło niedawno do koalicji „Getting to Zero". Strategicznym celem tej grupy jest systematyczne zwiększanie znaczenia na rynku jednostek, które nie emitują szkodliwych dla środowiska związków.
Wstępując w szeregi organizacji, DFDS zobowiązało się do wzmocnienia wysiłków na rzecz przeobrażeń, które sprawią, że eksploatowana flota będzie znacznie bardziej przyjazna otoczeniu. Oznacza to działania, których celem jest rozwój ekologicznych promów oraz regularne wdrażanie kolejnych jednostek „zero emission".
- Chcemy być częścią projektu rozwoju technologii, które przed 2030 r. pozwolą na to, by jednostki 'zero emission' oraz paliwa bezemisyjne urealniły się pod względem technologicznym, były bezpieczne oraz możliwe do wykorzystania komercyjnego przez żeglugę - powiedział Torben Carlsen z DFDS. - Inicjatywa ta cieszy się wsparciem ponad 70 organizacji, które przystąpiły do koalicji. Poparło ją również 10 krajów z 5 kontynentów – dodał.
Koalicja „Getting to Zero" została oficjalnie powołana do życia w trakcie odbywającego się we wrześniu Szczytu Klimatycznego Organizacji Narodów Zjednoczonych w Nowym Jorku.
Poza DFDS, wśród członków koalicji znalazły się również m.in.: Wärtsilä, Lloyd's Register, Shell, A.P. Moller – Maersk czy porty w Aarhus, Rotterdamie i Antwerpii.

Źródło:gospodarkamorska.pl

Aida Cruises będzie testować ogniwa paliwowe na swoich wycieczkowcach.

AIDA Cruises zadeklarowała udział w niemieckim projekcie badawczym, który ma na celu przetestować ogniwa paliwowe na statkach wycieczkowych. Projekt o nazwie Pa-X-ell2 jest finansowany przez niemieckie Federalne Ministerstwo Transportu i Infrastruktury Cyfrowej.
Oprócz AIDA Cruises w projekcie bierze udział też stocznia Meyer Werft, firma Freudenberg Sealing Technologies i inni partnerzy. Celem projektu jest znalezienie praktycznych rozwiązań w celu obniżenia emisji w całej żegludze. Przełomowy projekt w szczególności ma na celu opracowanie zdecentralizowanej sieci energetycznej i hybrydowego systemu energetycznego z użyciem nowej generacji ogniw paliwowych do zastosowania na oceanicznych statkach pasażerskich.
Ogniwa paliwowe po raz pierwszy mają zostać przetestowane na pokładzie AIDAnova. Jest to postrzegane jako kolejny krok w strategii Green Cruising firmy.
- Dzięki zastosowaniu ogniw paliwowych na pokładzie oceanicznego statku wycieczkowego postawimy kolejny krok na drodze do osiągnięcia żeglugi neutralnej pod względem emisji – powiedział Felix Eichhorn, prezes AIDA Cruises.
Ogniwa paliwowe umożliwiają zasilanie statku z jeszcze niższymi emisjami, niż jest to obecnie możliwe w przypadku skroplonego gazu ziemnego (LNG). Ponadto działają przy niskim poziomie hałasu i wibracji. Ogniwo paliwowe pracuje na wodorze uzyskanym z metanolu, który w przyszłości może być wytwarzany z odnawialnych źródeł energii.
Wycieczkowiec AIDAnova trafił do floty armatora w zeszłym roku. To pierwszy na świecie statek wycieczkowy, który jest całkowicie napędzany niskoemisyjnym LNG. Dwa kolejne statki wycieczkowe AIDA zasilane LNG, zbudowane przez stocznie Meyer Werft w Rostocku i Papenburgu, zostaną oddane do użytku do 2023 roku.
Warto wspomnieć, że jednostki AIDA Cruises zawijają także do Polski. Przykładem może być wycieczkowiec AIDAmar, który zakończył tegoroczny sezon wycieczkowców w Porcie Gdynia.

Źródło:gospodarkamorska.pl

Cięcie blach pod wycieczkowiec nowej generacji dla Cunarda.

We włoskiej stoczni Fincantieri rozpoczęto budowę 249 statku w historii brytyjskiego armatora. - Po latach projektowania i planowania wreszcie doczekaliśmy startu bodowy nowego statku. 249-ta jednostka w naszej flocie będzie zarazem czwartym luksusowym wycieczkowcem, który odbierzemy w obecnym wieku – powiedział Simon Palethorpe, prezes Cunarda.
Statek z przewidywaną dostawą w 2022 roku będzie drugim co do wielkości we flocie Brytyjczyków. Jednostka o tonażu 113 tys. ton pomieści na pokładzie 3 tysiące pasażerów.
Pierwsza sekcja statku jest w trakcie budowy we włoskim zakładzie. Grupa stoczniowa dostarczyła wcześniej Cunardowi luksusowe wycieczkowce Queen Victoria (2007 rok) oraz Queen Elizabeth (2010 rok).
Cunard, z siedzibą w Southampton, będzie świętować 180 lat działalności w 2020 roku. Firma obsługuje trzy statki - Queen Mary 2, Queen Elizabeth i Queen Victoria - które zapewniają rejsy po Europie, Karaibach, Dalekim Wschodzie i Australii.
Warto wspomnieć, że te dwie ostatnie jednostki pojawiły się w ostatnich latach w Porcie Gdynia. Luksusowa Queen Elizabeth zawinęła tam w czerwcu zeszłego roku. Z tej okazji w Alei Statków Pasażerskich na Nabrzeżu Pomorskim uroczyście odsłonięto jej tablicę upamiętniającą zawinięcie do Gdyni.
Queen Elizabeth ma 294 m długości, 36 m szerokości, 7,9 m średniego zanurzenia oraz 90 901 GT. Statek pływa pod bermudzką banderą po morzach i oceanach całego świata. W Europie w drodze z brytyjskiego Southampton odwiedza głównie Wyspy Kanaryjskie i Morze Śródziemne.

Źródło:gospodarkamorska.pl

UE znów się zajmie tureckimi wierceniami wokół Cypru.

Unijni ministrowie spraw zagranicznych zajmą się na poniedziałkowym spotkaniu w Luksemburgu problemem nielegalnych wierceń Turcji na wodach wokół Cypru. Sprawa ma trafić też na szczyt UE w przyszłym tygodniu.
Jeszcze w lipcu w reakcji na uznane za nielegalne tureckie poszukiwania podmorskich złóż gazu ziemnego koło Cypru ministrowie spraw zagranicznych państw Unii Europejskiej podjęli decyzję o zmniejszeniu przekazywanych Turcji funduszy unijnych oraz wstrzymaniu prowadzonych z nią rokowań w sprawie umowy o ruchu lotniczym.
Kroki te jednak nie powstrzymały Ankary przed dalszą eskalacją sporu. Na początku października Turcja wysłała statek wiertniczy na obszar, gdzie Nikozja wydała pozwolenia na odwierty w celu poszukiwania węglowodorów firmom włoskim i francuskim.
Według źródeł dyplomatycznych unijni ministrowie spraw zagranicznych będą rozważać różne opcje w reakcji na ten rozwój wydarzeń. Niewykluczone są sankcje.
"Spodziewam się, że Rada podkreśli, że cały czas zajmuje się tą sprawą i będzie ją śledziła uważnie. W poniedziałek będzie możliwość szczegółowej wymiany opinii w świetle najnowszych wydarzeń" - powiedziała w piątek na konferencji prasowej w Brukseli rzeczniczka szefowej unijnej dyplomacji Maja Kocijanczicz. Jak poinformowała, spodziewa się, że temat ten będzie też omawiany na posiedzeniu Rady Europejskiej w przyszłym tygodniu.
Cypr już wcześniej naciskał na twardsze podejście i przyjęcie poważniejszych sankcji w przyszłości, jeśli Turcja nie zmieni swojego zachowania. W UE były jednak obawy przed antagonizowaniem kluczowego w kwestiach bezpieczeństwa i migracji sojusznika.
Relacje między Brukselą a Ankarą pogorszyły się jednak teraz wraz z decyzją Turcji o inwazji na kontrolowane przez Kurdów tereny północno-wschodniej Syrii.
"Doceniamy to, co zrobiła Turcja, przyjmując u siebie 3,6 mln uchodźców z Syrii, zrobiliśmy bardzo dużo, żeby ich wesprzeć, ale bardzo się obawiamy, że to, co się dzieje w północno-wschodniej Syrii, podważy stabilność całego regionu" - podkreśliło w poniedziałek źródło unijne.
UE wezwała Turcję do zaprzestania działań wojskowych, wskazując, że dodatkowo osłabią one stabilność całego regionu, zwiększą cierpienia ludności cywilnej i spowodują dalsze przesiedlenia. "28" uważa, że przez działania Turcji perspektywy kierowanego przez ONZ procesu politycznego ws. osiągnięcia pokoju w Syrii pogorszą się.
Unijni ministrowie mają rozmawiać na ten temat w poniedziałek wraz ze specjalnym wysłannikiem ONZ do Syrii Geirem Pedersenem. UE wskazuje na ryzyko, że działania Turcji w północno-wschodniej Syrii grożą też powrotem bojowników tzw. Państwa Islamskiego.
Turcja prowadzi odwierty w poszukiwaniu podmorskich złóż u wschodnich i zachodnich wybrzeży Cypru w imieniu Republiki Tureckiej Cypru Północnego. Uznawane na arenie międzynarodowej władze cypryjskie, które również zgłaszają roszczenia do tych akwenów, uważają te wiercenia za nielegalne, ale Ankara nie zgadza się z tymi zarzutami. Również rząd Grecji traktuje te tureckie działania jako naruszenie suwerenności Cypru.
W poniedziałek szefowie dyplomacji państw członkowskich spotkają się też z ministrem spraw zagranicznych Ukrainy Wadymem Prystajką. Rozmowa ma dotyczyć reform, w tym tych dotyczących sektora energetycznego oraz sytuacji w Donbasie.

Źródło:gospodarkamorska.pl

Iran zapowiada ukaranie sprawców ataku rakietowego na jego tankowiec.

Iran zapowiedział w sobotę ukaranie sprawców dokonanego w piątek ataku rakietowego na jego tankowiec na Morzu Czerwonym. Atak nie spowodował ofiar w ludziach i statek kontynuuje rejs.
Cytowany przez oficjalną irańską agencję IRNA sekretarz Najwyższej Rady Bezpieczeństwa Narodowego Ali Szamchani oświadczył, że taki "wrogi akt na międzynarodowych szlakach żeglugowych nie pozostanie bez

odpowiedzi". Tego samego dnia rzecznik irańskiego rządu Ali Rabiei poinformował, że sprawa jest badana, ale unika się przy tym pośpiechu.
Według irańskiego ministerstwa do spraw ropy dwa pociski rakietowe trafiły w tankowiec Sabiti, gdy znajdował się on w odległości około 60 mil morskich (około 110 kilometrów) od saudyjskiego portu Dżidda. Na pokazanych przez irańską państwową telewizję IRIB zdjęciach statku nie widać było jednak żadnych uszkodzeń.
Jak podała w sobotę państwowa saudyjska agencja SPA, w piątek tamtejsza straż przybrzeżna otrzymała od kapitana tankowca e-mail z prośbą o pomoc i informacją, że dziób statku został uszkodzony. Tankowiec popłynął jednak dalej, przy czym wyłączył system transmisji danych umożliwiających ustalenie jego pozycji.
Według władz Iranu Sabiti powinien za około 10 dni zawinąć do jednego z irańskich portów.

Źródło:gospodarkamorska.pl

ZUS marynarzy, wyrok TSUE i projekt Polska bandera.

Ostatnio TSUE wydał wyrok w sprawie frankowiczów. Obszernie informowały o tym praktycznie wszystkie media. Ale TSUE wydaje wyroki również w innych sprawach. W maju b.r. zapadł wyrok w sprawie ubezpieczeń społecznych marynarzy. Ale tamten wyrok przeszedł bez echa. Co prawda faktem jest, że frankowiczów jest blisko 900 tys. a marynarzy tylko 40 tys., więc i problem jest mniejszy, niemniej jest. Toteż przy okazji wczorajszego wyroku, o którym jest głośno, przypomnę o tamtym, o którym było cicho.
Wyrok TSUE w sprawie marynarzy dotyczył jednak nie kredytów, ale ubezpieczeń społecznych pod wygodnymi banderami. O wygodnych banderach pisałem już kilka razy, ale przypomnę o co chodzi. To właśnie wysokie ubezpieczenia społeczne i wynikające z nich, wysokie pozapłacowe koszty pracy, były jednym z głównych powodów burzliwej ekspansji w światowej żegludze morskiej, fenomenu znanego pod nazwą wygodne bandery. Koszty załogowe na statku sięgają 60 – 70% kosztów ogólnych armatora. Praca na morzu jest ciężka i wymaga wyrzeczeń, toteż aby znaleźć ludzi do tej pracy, wynagrodzenie musi być odpowiednio atrakcyjne, czyli wysokie. Inaczej nikt na morze do pracy nie pójdzie. Wysokie wynagrodzenia to jedno, ale są jeszcze ubezpieczenia społeczne. W Europie ubezpieczenia społeczne to zdobycz cywilizacyjna. Zgodnie z prawodawstwem państw europejskich nie można zatrudnić pracownika (marynarza również) bez ubezpieczeń społecznych. Toteż, do relatywnie wysokiego wynagrodzenia, dochodzi jeszcze wysoka (wynikająca z wysokiego wynagrodzenia) składka na ubezpieczenie społeczne. I te dodatkowe, pozapłacowe koszty pracy, to było dla armatorów już za dużo. Nie byli w stanie ich udźwignąć. To znaczy nie byli w stanie przy tych kosztach prowadzić rentownej działalności żeglugowej. I zaczęli szukać rozwiązania.
Życie nie znosi próżni, gospodarcze również. Jeżeli jest popyt to znajdzie się również podaż, która ten popyt zaspokoi. W przypadku wysokich kosztów pracy na statkach, rozwiązaniem okazały się wygodne bandery. Państwa trzeciego świata nie dorobiły się jeszcze tej zdobyczy cywilizacyjnej, jaką są ubezpieczenia społeczne. Według obowiązującego tam prawa, można zatrudnić marynarza na statku za gołą pensję, bez ubezpieczenia społecznego. No i zaczął się exodus europejskich (w tym również polskich) armatorów pod 'wygodne bandery'. Trochę trwało zanim ujawniły się skutki tego exodusu. Bo to nie jest tak, że dla życia gospodarczego danego państwa nie ma znaczenia, pod jaką banderą armatorzy z danego państwa eksploatują swoje statki. Podatek tonażowy, opłaty rejestrowe, w dużej mierze opłaty inspekcyjne, należności z tytułu formalno-prawnej obsługi spółek, zasilają budżety państw wygodnych bander a nie państw w których mają siedzibę armatorzy. Profesor W. Modzelewski szacuje, że w naszym, polskim przypadku, tracone korzyści dla finansów publicznych państwa, z tytułu braku polskiej floty pod polską banderą kształtują się na poziomie 7 – 9 mld złotych rocznie. W związku z tym, że od czasu jak znikła polska flota pod polską banderą, minęło już blisko 30 lat, to według tego szacunku luka banderowa wynosi ponad 200 mld złotych. U nas świadomość takich negatywnych skutków powstaje dopiero dzisiaj. Natomiast Unia Europejska, zdała sobie z tego sprawę już dawno. Świadczą o tym Wytyczne Wspólnoty z 2004r., definiujące zasady wspierania transportu morskiego. Rozwiązania zgodne z Wytycznymi wprowadziły w życie Finlandia, Belgia, Holandia, Niemcy, Irlandia, Francja, Hiszpania, Grecja, Włochy, Norwegia, czyli praktycznie wszystkie morskie państwa UE/EOG. Znamiennym przypadkiem skuteczności tych działań jest

Norwegia (co prawda nie UE, ale EOG, gdzie obowiązują jednak te same zasady). Norwegia kraj o ludności niespełna 6 mln, posiada pod norweską banderą flotę liczącą ponad 1.9 tys. statków. Taka ogromna flota istnieje dzięki wprowadzeniu tam przyjaznych żegludze i zalecanych przez Wytyczne Wspólnoty z 2004r. rozwiązań legislacyjnych. Roczny dochód z żeglugi w 2016 r. w Norwegii, wyniósł ponad 116 mld NOK (ok 16.5 mld Euro). Po latach zaniedbań, wynikających z neoliberalnej 'ideologii' gospodarczej, wyznawanej przez rządzące u nas poprzednio opcje polityczne, gospodarka i żeglug morska odzyskuje właściwą sobie pozycję i znaczenie. Niedawno została uchwalona ustawa, nowelizująca marynarski PIT, która przywraca do życia martwe od 2015r. prawo w sprawie klauzuli 183 dni dla marynarzy. Trwają prace nad projektem nazywanym roboczo 'Polska bandera'. W ramach tego projektu przygotowano również reformę ubezpieczeń społecznych marynarzy. Wprowadzenie w życie tej nowelizacji jest niezwykle istotne w kontekście wyroku TSUE, o którym wspomniałem na początku.

Istota tego wyroku jest następująca - marynarz z państwa unijnego, zatrudniony przez armatora z innego państwa unijnego i wykonujący pracę na statku morskim pod banderą państwa trzeciego (w tym pod banderą państwa uznawanego za państwo tzw. wygodnej bandery) i poza terytorium Unii, w rozumieniu ubezpieczeń społecznych podlega regulacjom państwa, w którym mieszka.

A takie orzeczenie oznacza, że armatorzy unijni, na swoich statkach, eksploatowanych pod wygodnymi banderami, nie będą mogli zatrudniać marynarzy z państw unijnych (w tym również z Polski) bez ubezpieczeń społecznych. W konsekwencji, przy obecnie obowiązujących u nas przepisach marynarze z Polski staną się zbyt 'kosztowni' dla armatorów. W tej sytuacji, istnieje ryzyko, że armatorzy będą zatrudniali zatrudniali marynarzy z innych, poza unijnych krajów.

Rozwiązaniem tego problemu jest przygotowana reforma ubezpieczeń społecznych marynarzy opracowana w ramach projektu „Polska bandera". Nowelizacja przewiduje powiązanie ubezpieczeń społecznych marynarzy, nie z wynagrodzeniem brutto jak to jest obecnie, ale z minimalnym wynagrodzeniem w gospodarce narodowej. Z kolei dla armatorów, projekt przewiduje jeszcze ofertę dodatkową. Jeżeli armator przerejestruje statki pod polską banderę, będzie zwolniony z tej części składki, która przypada na niego jako pracodawcę. Natomiast jeżeli pozostanie pod obcą banderą, będzie płacił składki, ale od wynagrodzenia minimalnego (tak samo jak marynarz) a nie od wynagrodzenia brutto. Składki będą zdecydowanie niższe od tych wymaganych według obecnie obowiązujących regulacji, toteż nie podniosą drastycznie kosztów pracy.

Skutkiem wprowadzenia w życie proponowanej reformy, oprócz utrzymanie konkurencyjności polskich marynarzy na światowym, żeglugowym rynku pracy, będzie również stworzenie warunków (ekonomicznych) do odbudowy polskiej floty pod polską banderą. Oczywiście reforma ubezpieczeń społecznych marynarzy to dopiero początek drogi. Początek drogi przywracania ekonomicznie opłacalnych warunków eksploatacji statków pod polską banderą. W następnej kolejności konieczne są zmiany regulacji dotyczących hipoteki morskiej, izby morskiej, rejestru statków morskich (w tym wprowadzenia rejestru elektronicznego), uproszczenia przepisów dotyczących opłat rejestrowych oraz takiego unormowania kompetencji urzędów państwowych, aby nie dochodziło do dublowania inspekcji prowadzonych na statkach. To będzie drugi etap reformy polskich przepisów państwa bandery. Reformy, w wyniku której powstaną przyjazne żegludze regulacje prawne. Takie, które zapewnią armatorom i przedsiębiorcom żeglugowym, stabilną, ekonomicznie opłacalną eksploatację statków pod polską banderą. Tak, aby żegluga morska pod polską banderą, była prowadzona z pożytkiem dla państwa, armatorów, marynarzy i nas wszystkich.

Na morzu i z pracy na morzu swój dobrobyt zbudowały rozwinięte państwa europejskie. I korzystają z tego do dzisiaj. Najwyższy czas abyśmy, my też zaczęli się na morzu dorabiać i z morza korzystać.

Źródło:gospodarkamorska.pl

Bloomberg USA i Chiny osiągnęli częściowe porozumienie handlowe.

W Waszyngtonie zakończyła się w piątek kolejna runda rozmów handlowych USA i Chin, w wyniku której osiągnięto częściowe porozumienie. Pozwoli ono na zawarcie rozejmu w wojnie handlowej, a następnie na podpisanie szerszej umowy - podała agencja Bloomberga.

Prezydent USA Donald Trump i przywódca ChRL Xi Jinping mogą je podpisać pod koniec roku - poinformował Bloomberg, powołując się na osoby znające przebieg negocjacji. Amerykański minister finansów Steven Mnuchin ocenił, że rozmowy "były bardzo produktywne".
W ramach piątkowego porozumienia, zawartego po dwóch dniach negocjacji, Chiny miałyby częściowo zrezygnować z ceł na amerykańskie produkty rolne, a USA złagodziłyby taryfy na chińskie dobra eksportowe.

Amerykańskiej delegacji przewodniczyli minister Mnuchin i specjalny przedstawiciel rządu USA ds. handlu Robert Lighthizer, a na czele chińskiego zespołu negocjacyjnego stał wicepremier Liu He, który ma jeszcze spotkać się z Trumpem.
Rozmowy odbywały się w Biurze Przedstawiciela Handlowego USA (USTR) w pobliżu Białego Domu; było to pierwsze spotkanie obu zespołów negocjacyjnych wysokiego szczebla od lipca.
W ramach trwającego od 15 miesięcy konfliktu handlowo-gospodarczego USA i ChRL nałożyły już karne i odwetowe cła na wzajemny eksport wart miliardy dolarów rocznie, a kolejne taryfy zapowiedziano na najbliższe miesiące.

Źródło:pap.pl

Ceny ropy wahały się w ubiegłym tygodniu, ale na finiszu może być mocny wzrost notowań.

Ceny ropy naftowej wahały się w ubiegłym tygodniu, ale na finiszu mogą zaliczyć mocny wzrost notowań - pierwszy od końca września. Nastroje na rynkach poprawiły się po tweecie prezydenta USA Donalda Trumpa na temat rozmów handlowych z Chinami - podają maklerzy.
Baryłka ropy West Texas Intermediate w dostawach na listopad na giełdzie paliw NYMEX w Nowym Jorku jest wyceniana po 54,11 USD, po zwyżce ceny o 1,06 proc.
Ropa Brent w dostawach na grudzień na giełdzie paliw ICE Futures Europe w Londynie jest wyceniana po 59,77 USD za baryłkę, po wzroście notowań o 1,13 proc.
Na rynkach z uwagą śledzone są informacje dotyczące amerykańsko-chińskich rozmów handlowych. W czwartek rozpoczęła się już 13. runda negocjacji amerykańskich i chińskich urzędników wyższego szczebla, w Waszyngtonie.
Prezydent USA Donald Trump poinformował na Twitterze, że spotka się w piątek z wicepremierem Liu He, który przewodniczy chińskiej delegacji negocjatorów.
„Wielki dzień negocjacji z Chinami. Chcą zawrzeć umowę, ale czy ja chcę?" – napisał Trump.
Amerykański prezydent ocenił, że rozmowy przebiegają "bardzo dobrze".
Tymczasem sekretarz generalny OPEC Mohammad Barkindo zapewnił, że kraje kartelu i jego sojusznicy zrobią wszystko, co możliwe, aby zapobiec kolejnemu kryzysowi naftowemu na rynkach.
Barkindo ocenił, że wojna handlowa USA-Chiny wpłynęła negatywnie na popyt na ropę, a brak porozumienia pomiędzy Waszyngtonem a Pekinem byłby "katastrofalny" dla rynków.
Od swoich szczytowych poziomów w kwietniu ropa w USA staniała o ok. 19 proc., bo spór handlowy pomiędzy Waszyngtonem a Pekinem pogorszył perspektywy gospodarcze na świecie.
Teraz inwestorzy dostali "promyk nadziei", że globalny popyt na surowce może się poprawić, jeśli stronom uda się osiągnąć choćby częściowe porozumienie.
Ropa w USA na NYMEX zdrożała podczas poprzedniej sesji o 1,8 proc., a od początku tego tygodnia zyskała już ponad 2 proc.

Źródło:papa.pl

KE: 130 mln euro na rozbudowę gazoportu w Świnoujściu.

Komisja Europejska wydała pozytywną decyzję o dofinansowaniu kwotą 130 mln euro rozszerzenia funkcjonalności terminalu LNG w Świnoujściu - poinformowała w piątek Komisja Europejska. Pieniądze będą pochodzić z budżetu UE na lata 2014 - 2020.
Komisja przypomniała, że terminal otrzymał już wsparcie w wysokości 224 mln euro z unijnego budżetu na lata 2007-2013. Teraz zdecydowała o rozszerzeniu finansowania rozbudowy instalacji z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko z budżetu na 2014 - 2020.
Obecnie terminal w Świnoujściu ma moc regazyfikacyjną 5 mld metrów sześciennych gazu rocznie. Po rozbudowie zwiększy się ona do 7,5 mld metrów sześc. rocznie.
W ramach rozbudowy mocy terminala w Świnoujściu Polskie LNG - spółka należąca do operatora przesyłowego gazu Gaz-System - planuje obok instalacji nowych regazyfikatorów szereg innych przedsięwzięć. To budowa trzeciego zbiornika na LNG o pojemności 180 tys. m sześc. który ma zwiększyć możliwości magazynowania i podnieść elastyczność. Powstanie też drugie nabrzeże, przystosowane zarówno do rozładunku LNG, jego załadunku na metanowce i bunkierki oraz do bunkrowania statków napędzanych tym paliwem. Powstać ma również instalacja do napełniania cystern kolejowych. Obecnie terminal świadczy usługę przeładunku LNG na autocysterny i kontenery kriogeniczne, tzw. ISO-kontenery, które mogą być przewożone ciężarówkami i koleją.
W czwartek operator terminala LNG w Świnoujściu, spółka Polskie LNG podpisała z niemiecką firmą Selas-Linde umowę na zakup dwóch regazyfikatorów SCV (Submerged Combustion Vaporiser).
Rozbudowa terminala zwiększa bezpieczeństwo energetyczne regionu i umożliwia dywersyfikację kierunków dostaw błękitnego paliwa.
Terminal im. Lecha Kaczyńskiego w Świnoujściu jest położony na Wyspie Wolin. Został uruchomiony w 2015 roku a pierwszy gazowiec, Al Nuaman z dostawą 210 tys. metrów sześciennych skroplonego gazu ziemnego z Kataru zawinął 11 grudnia 2015 r. Obecnie ma najwyższy spośród 22 lądowych terminali regazyfikacyjnych w Europie poziom wykorzystania, sięgający około 60 proc. mocy regazyfikacyjnych. W przypadku większości europejskich gazoportów średnia to 30 proc.

Źródło: gospodarkamorska.pl

7 zjawisk , które sprawiają, że nie myślisz racjonalnie.

Czy życie bez kryzysów nie byłoby piękne? Niestety, nasz umysł działa tak, że jesteśmy skazani na kłopoty. Oto siedem jego grzechów głównych.
1. DYSONANS POZNAWCZY
To potężna siła, która kształtuje w dużym stopniu nasze zachowania. Bardzo nie lubimy, gdy rzeczywistość nie zgadza się z naszymi przekonaniami czy oczekiwaniami. Działamy wówczas – mniej czy bardziej świadomie – zgodnie z zasadą „tym gorzej dla faktów", byle tylko jakoś zagłuszyć ten niemiły rozdźwięk. A najczęstszym narzędziem, którego używamy, jest racjonalizacja. Jesteśmy w stanie podać mnóstwo argumentów tłumaczących rzeczywistość tak, żeby pasowała do naszych przekonań (resztę pomijając taktownym milczeniem). Np. jeśli nie dostaniemy podwyżki, to nie dlatego, że źle pracujemy, ale przez kryzys, wredny charakter szefa czy działanie jakiejś siły wyższej, która w ten sposób wystawia nas na próbę... To bardzo wygodna metoda – dzięki temu czujemy się znacznie lepiej – ale działa tylko na krótką metę. Na dłuższą zaś wyrządza wiele szkód. To właśnie racjonalizacja pozwala dyrektorom upadających banków usprawiedliwiać własną nieudolność i sprawia, że w nowej pracy popełnią pewnie te same błędy. No bo poprzednio przecież tylko mieli pecha, prawda?
2. ŚLEPA PLAMKA
Lubimy mieć dobre zdanie o sobie i to do tego stopnia, że wpływa to na nasze postrzeganie innych. Z łatwością więc dostrzegamy przysłowiową drzazgę w cudzym oku, nie widząc belki we własnym. Gdy odnosimy sukces, przypisujemy go przede wszystkim sobie, gdy zaś ponosimy klęskę, od razu szukamy winnych gdzie indziej (fachowo nazywa się to złudzeniem atrybucji). Swe kwalifikacje, walory i potencjał zawsze oceniamy powyżej

przeciętnej. Co gorsza, uważamy też, że mamy lepszy wgląd w działanie własnego umysłu (to tzw. złudzenie introspekcji) niż inni ludzie. Wszystkie te czynniki zakłócają nasze postrzeganie rzeczywistości i sprawiają, że z radością powtarzamy te same błędy, nie wyciągając żadnych sensownych wniosków.

3. BŁĄD DOSTĘPNOŚCI

Kolejny problem wiąże się z naszą oceną szans, ryzyka i wszelkiej statystyki. Najczęściej kierujemy się przy tym najświeższymi doświadczeniami. Jeśli zdarzyło nam się np. stać na czerwonym świetle, to podświadomie zakładamy, że trafiliśmy na „czerwoną falę" i na następnych skrzyżowaniach będzie podobnie („a nie mówiłem?"). Z identycznego powodu sądzimy, że inne kolejki do kasy w supermarkecie zawsze przesuwają się szybciej niż nasza (jeśli to nam się poszczęści, najczęściej tego nie pamiętamy). Nie lepiej wygląda sprawa szacowania prawdopodobieństwa. Najczęściej idziemy na łatwiznę i bazujemy na „prywatnych" danych, zakładając, że dotyczą także reszty świata. Kierujemy się przy tym czymś, co nazywamy zdrowym rozsądkiem. Np. zakładamy, że skoro przy rzucie monetą szanse na orła i reszkę są równe, to przy stu próbach nie będziemy mieli do czynienia z żadną regularnością. I gdy wypadnie np. siedem orłów pod rząd – a prawa statystyki dowodzą, że jest to jak najbardziej możliwe – jesteśmy tak zaskoczeni, że zaczynamy się w tym doszukiwać jakiegoś nadnaturalnego sensu, dobrej passy itd. I wpadamy w pułapkę złudzeń.

4. PRAWO MAŁYCH LICZB

Z błędną oceną statystyki wiąże się nasze upodobanie do bazowania na tych wartościach liczbowych, które łatwiej jest nam ogarnąć umysłem. Wiadomo, że wiele zwierząt potrafi „liczyć" co najmniej do trzech albo czterech. W przypadku ludzi badania wykazały, że liczby od jednego do pięciu postrzegamy w dużym stopniu automatycznie, nie angażując zbytnio świadomości. Dlatego chętnie dzielimy większe zbiorowiska na mniejsze grupki, natomiast w abstrakcyjnym świecie naprawdę wielkich liczb szybko się gubimy. Aby tego uniknąć, nasz umysł stosuje kolejną sztuczkę, zwaną błędem zakotwiczenia – jeśli na początku toku rozumowania natkniemy się na jakąś liczbę, to potem się jej kurczowo trzymamy (co ma bezpośredni związek ze zjawiskiem torowania – patrz punkt 7). Dlatego jesteśmy podatni na manipulacje, których nie szczędzą nam twórcy reklam czy regulaminów (i tak z reguły ich nie czytamy).

5. ZASADA UNIKANIA STRATY

Nikt tego nie lubi, ale też rzadko kto zdaje sobie sprawę, jak dalece nasz mózg unika wszelkiego ryzyka. Jeśli już coś mamy, wyceniamy to średnio dwa razy wyżej niż identyczny przedmiot, który moglibyśmy sobie kupić (to tzw. efekt posiadania). Wydaje się to logiczne, ale daje paskudne efekty np. w przypadku inwestycji. Niejeden gracz giełdowy opierał się przed sprzedażą akcji, których kurs spadał w czasie bessy, bo przecież lepiej mieć, niż nie mieć (i do tego stracić). Efekt – jeszcze większe straty. Z kolei gdy jest szansa na zarobienie pieniędzy, sięgamy do kieszeni bardzo niechętnie. Dlatego kasyno zawsze wygrywa: hazardziści najczęściej podnoszą stawki, gdy mają złą passę, ale gdy zaczyna im sprzyjać szczęście, nagle stają się ostrożni. Dołóżmy do tego jeszcze naszą niechęć do czekania na zysk (odroczoną gratyfikację), czyli zasadę „lepszy wróbel w garści" – i jasne jest, dlaczego tak często pakujemy się w kłopoty finansowe.

6. TOROWANIE (PRIMING)

Nawet jeśli wydaje nam się, że jesteśmy odporni na wpływy i sugestie, badania psychologów dowodzą, że nie mamy racji. Jeśli do naszej świadomości docierają jakieś bodźce (np. czytamy artykuły pełne negatywnych sformułowań, przepowiadające kryzys i ogólnie nadejście ciężkich czasów) podświadomość reaguje, zmieniając nasz nastrój (w przypadku bodźców negatywnych – na gorszy). W dawnych czasach było to przystosowanie do życia w małej grupie – rodzaj empatii, dzięki której „wczuwaliśmy się" w ogólny nastrój społeczności. Dziś, niestety, częściej zjawisko to prowadzi do samospełniających się przepowiedni: wszyscy mówią o kryzysie, więc trzeba zmniejszyć budżet i zatrudnienie; wszyscy piszą o braku pieniędzy, więc lepiej z nikim się nie dzielić... Na szczęście torowania można użyć do odwrócenia tego trendu – jeśli dostarczymy mózgowi pozytywnych bodźców (i to nawet w tak prymitywny sposób, jakim jest oglądanie uśmiechniętych twarzy czy wymuszanie swego własnego uśmiechu!), poczujemy się lepiej.

7. PRAWO MALEJĄCYCH PRZYCHODÓW

To zjawisko bardziej ogólne, ale w psychologii sprowadza się do stwierdzeń w rodzaju „pieniądze szczęścia nie dają". Bo faktycznie tak jest! Z badań wynika, że – z wyjątkiem wyjścia z ekstremalnej biedy – większe zasoby i większe wydatki poprawiają nam samopoczucie tylko na chwilę. Nawet po wygraniu dużych kwot w lotto ludzie po

jakimś czasie wracają do swego „podstawowego" poziomu zadowolenia z życia, który zdaniem naukowców może być wręcz zapisany w genach. Chyba więc nie warto aż tak przejmować się tymi pieniędzmi...

Źródło:Focus.pl

Mamy to! Polska zagra na EURO 2020.

Jedziemy na EURO 2020! Reprezentacja Polski pokonała na PGE Stadionie Narodowym Macedonię Północną (2:0) i tym samym przypieczętowała swój awans na mistrzostwa Europy.
Przed pierwszym gwizdkiem było wiadomo, że w przypadku zwycięstwa, biało-czerwoni zapewnią sobie awans na mistrzostwa Europy. I chociaż na pierwszy rzut oka mogło się wydawać, że Polska nie powinna mieć problemów z wygraną, to warto było pamiętać o kilku kwestiach.
Po pierwsze, Macedonia Północna radzi sobie podczas tych eliminacji bardzo dobrze i cały czas ma szanse na awans. Po drugie, w trakcie wiosennego spotkania rywal napsuł nam już sporo krwi, a chociaż udało się zwyciężyć, to zgarnięcie pełnej puli wcale nie przyszło łatwo. No i w końcu po trzecie, reprezentacja Polski wcale na rzuca swoją grą na kolana, a jej liderzy sygnalizują, że w drużynie wcale nie dzieje się tak dobrze jakby mogły o tym świadczyć wyniki.
Podopieczni **Jerzego Brzęczka** od samego początku narzucili swoje warunki gry, jednak brakowało konkretów. Te przyszły po kilkunastu minutach. Najpierw groźnie na bramką Macedończyków uderzał znajdujący się w bardzo wysokiej formie **Grzegorz Krychowiak**, jednak na wysokości zadania stanął bramkarz rywala. Kilka chwil później jeszcze lepszą okazję miał czekający na swój wielki mecz w kadrze **Piotr Zieliński**. Pomocnik Napoli z odległości kilkunastu metrów uderzył jednak w poprzeczkę.
Goście nie zamierzali jednak tanio sprzedawać skóry i także próbowali się odgryzać. Jeden z mocnym strzałów z dystansu w bardzo dobrym stylu zdołał jednak sparować **Wojciech Szczęsny**.
Świetnie dysponowany w polskim zespole był **Jacek Góralski**, który w wyjściowym składzie zastąpił **Mateusza Klicha**. Pomocnik Łudogorca Razgrad był bardzo aktywny, ciężko pracował w środku pola i po 45 minutach można było z pełną odpowiedzialnością stwierdzić, że wykorzystał swoją szansę.
Polacy nie grali źle, ale jeśli trzy punkty miały zostać w Warszawie, to po zmianie stron musieli wskoczyć na wyższy poziom. Już w 50. minucie do siatki rywala mógł trafić **Sebastian Szymański**, który po nieudanym rzucie wolnym **Roberta Lewandowskiego** uderzył z dystansu i trafił w słupek. To jednak było mało. Biało-czerwoni nadal nie byli w stanie wrzucić trzeciego, a następnie czwartego biegu i poza wyjątkami w postaci niektórych zawodników, trudno było o optymizm.
Brzęczek dostrzegł, że gra jego drużyny się nie klei i dlatego zdecydował się wpuścić w 69. minucie na boisko drugiego snajpera. Swoją szansę dostał **Arkadiusz Milik**, który zastąpił jednego z najlepszych na boisku Szymańskiego. Kilka chwil później napastnik SSC Napoli próbował uderzać głową, ale przeniósł piłkę nad poprzeczką.
Na niespełna kwadrans przed końcem na boisko wszedł również **Przemysław Frankowski** i po kilkudziesięciu sekundach wpadł w pole karne i po tym jak Lewandowski minął obrońcę, ale wypuścił sobie lekko piłkę, nasz rezerwowy zdołał do niej dopaść i z bliska skierować ją do siatki. Wielką rolę przy bramkowej akcji odegrał Grzegorz Krychowiak, który zapoczątkował ją świetnym długim podaniem. Pomocnik Lokomotiwu Moskwa potwierdził tym samym jedynie, że to właśnie on grał w tym meczu pierwsze skrzypce w polskiej drużynie.
Swoje zrobił Frankowski, cegiełkę dołożył również Milik. Napastnik Napoli po lekkim odegraniu Lewandowskiego wyszedł na pozycję strzelecką i uderzył sprzed pola karnego lewą nogą. Jak się okazało, przymierzył idealnie i było już jasne, że Polska pokona Macedonię Północną i przypieczętuje awans na EURO 2020.
Wynik zmianie już ostatecznie nie uległ i po końcowym gwizdku PGE Stadion Narodowym eksplodował. Polska wygrała i tym samym zapewniła sobie udział w przyszłorocznych mistrzostwach Europy.
W równolegle rozegranym meczu naszej grupy Słowenia przegrała na własnym boisku z Austrią (0:1).

Źródło: PiłkaNożna.pl

Info OMK.

HMS Assistance i Lex Secure dla marynarzy z OMK

Przypominamy marynarzom o umowie podpisanej pomiędzy HMS i OMK w sprawie ubezpieczeń zdrowotnych - alternatywnego rozwiązania dla NFZ. Pakiety ochrony zdrowotnej obejmują bardzo szeroki zakres jak wizyty u lekarzy pierwszego kontaktu, lekarzy specjalistów, badania specjalistyczne, laboratoryjne oraz wiele więcej w zależności od wybranej opcji.

Jest to bogata oferta podzielona na pakiety, które dla marynarzy z OMK są około 20% tańsze w porównaniu z ceną rynkową. Dodatkowo marynarze z OMK zawierający umowę na ochronę zdrowia otrzymają bezpłatną opiekę prawną z Lex Secure. Zapraszamy do zapoznania się z ofertą na naszej stronie internetowej www.omk.org.pl z zakładkach – Marynarze Mają Taniej oraz Porady Zdrowotne.

PEME - pre employment medical examination

PEME to termin znany nam od wielu lat lecz głównie jest kojarzony ze świadectwem zdrowia dla marynarzy czasami poszerzonym o dodatkowe badania związane z wymogami bandery lub polityką armatora. W ostatnim czasie coraz więcej czytamy o zaangażowaniu się klubów P&I w sprawy zdrowotne marynarzy i badanie PEME, co prawdopodobnie zakończy się tym, iż będziemy mieli nowy standard medyczny. Według klubów P&I system badań PEME został wprowadzony w celu:

- zapewnienia, iż marynarze u których zostały zdiagnozowane stany „wyleczalne" mogli uzyskać pomoc i leczenie przed tym jak dojdzie do nieodwracalnych zmian zdrowotnych,
- zapewnienia aby armatorzy mogli podejmować świadome decyzje związane z zatrudnianiem kadr morskich,
- poprawy ogólnego stanu zdrowia załóg morskich u armatorów korzystających z programu PEME.

Ze statystyk wynika, iż:

- największy problem z przejściem przez PEME pojawia się w wieku powyżej 45 roku życia
- pierwsze 10 schorzeń „wyłapanych" przez PEME związane jest ze stylem życia
- zdrowy styl życia jest kluczem do uniknięcia problemów zdrowotnych
- dieta i ćwiczenia są czynnikami decydującymi
- siedzący tryb życia zwiększa ryzyko choroby

Według dotychczasowo zebranych informacji około 5% marynarzy, którzy przystąpili do PEME nie „przeszło" testów. Dużo większy procent marynarzy został określony jako stan tuż – przed wprowadzeniem leczenia lecz nie był na tyle groźny by zdyskwalifikować do pracy na morzu.

Oficjalnie, założeniem klubów P&I jest podniesienie świadomości wśród armatorów oraz marynarzy i tym samym spowodowanie zmian w programach żywieniowo – zdrowotnych na statkach w celu redukcji zagrożeń. Kluby P&I podają, iż wielu roszczeń, związanych z chorobami wśród marynarzy można by uniknąć gdyby system PEME był obligatoryjny. Dalej kluby zaznaczają iż PEME jest istotne i potrzebne.

Z doświadczenia wiemy, iż uzyskanie międzynarodowego świadectwa zdrowia dla marynarza nie jest trudne, a wymagania nie są zbyt wysokie. Tak samo jest w pracy na lądzie, jest to kwestia jednego dnia, wywiadu lekarskiego, morfologii i kilku innych badań w zależności od tego jaką pracę się wykonuje. Dla marynarzy, oficerów wachtowych i stanowisk decyzyjnych zakres jest trochę szerszy. Niemniej jednak zarówno do pracy na lądzie i na morzu są to badania podstawowe. Różnica między pracą na morzu i na lądzie jest bardzo duża. Na statek nie da się wezwać karetki, a najszybsza fachowa pomoc lekarska może być w odległości kilku dni.

Jako organizacja związkowa przyglądamy się rozwojowi sytuacji i jesteśmy wyczuleni na niektóre przypadki typu:

- **odrzucenia marynarza od pracy, tylko dlatego, iż młodszy kolega ma trochę lepsze wyniki,**
- **odrzucenia marynarza od pracy za nie spełnienie wymagań PEME ze stanem „wyleczalnym" bez możliwości powrotu do pracy gdy marynarz „doprowadzi się do porządku".**

W naszym odczuciu program PEME to nie tylko dodatkowe badania lekarskie, które podzielą marynarzy na grupy ryzyka i tym samym odrzucą osoby w starszym wieku oraz te z trochę gorszymi wynikami laboratoryjnymi. Jest też druga strona czyli odpowiedzialność armatora za zdrowie marynarzy pracujących na statku w postaci stworzenia dogodnych warunków pracy i odpoczynku, dbania o zróżnicowane i dobrej jakości wyżywienie, dostęp do sportu i rekreacji. Nasuwa się pytanie jak zakwalifikować marynarza, który np. pracował przez 10 lat u armatora, na statku, na którym był system wacht 6 na 6 plus dodatkowe godziny pracy, częste wejścia i wyjścia z portu, brak możliwości i dostępu do udogodnień sportowo – rekreacyjnych, a na dodatek nie dbano o jakość żywności co zakończyło się tym, iż przy odnawianiu świadectwa zdrowia nie przeszedł on PEME. Czy mamy wtedy 100 % niezdolność do pracy z winy armatora ?

Możliwe, iż powyższy opis jest bardzo stronniczy lecz pokazuje, że armator jest także odpowiedziany za stan zdrowia marynarza. Nie jest on częścią w mechanizmie, którą można wymienić i wyrzucić jak się zużyje. Obecnie na stronach internetowych klubów P&I możemy przeczytać, iż zalecają on badania PEME. Niektóre kluby jak np. The American Club podają iż wszyscy marynarze z krajów jak Bułgaria, Indie, Indonezja, Litwa, Filipiny, Polska, Rumunia, Rosja i Ukraina muszą przejść przez PEME. Dalej kluby P&I dając armatorom możliwość wsparcia prawnego gdy marynarza zaskarży decyzję armatora o nie zatrudniania marynarza, który nie przeszedł przez PEME.

Podsumowując, zalecamy marynarzom aby zapoznali się z tym co wymaga PEME oraz spojrzeli z innej strony na system pracy i życia na statku. Więcej informacji na naszej stronie internetowej www.omk.org.pl

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

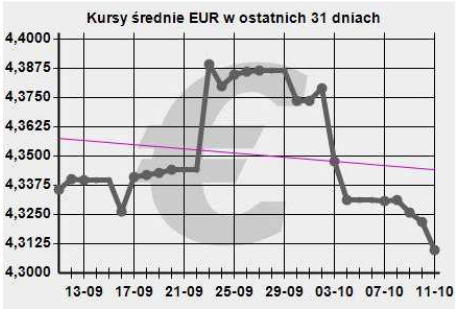
W ramach przynależności do OMK zostaniesz natychmiast objęty ubezpieczeniem od następstw nieszczęśliwych wypadków w PZU 24 h podczas pracy na statku i wypoczynku w domu, również w strefie działań pirackich. Koszt ubezpieczenia ponosi OMK.
Ponadto:
• Oferujemy po 6-miesięcznej przynależności pomoc w podniesieniu 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 ?**

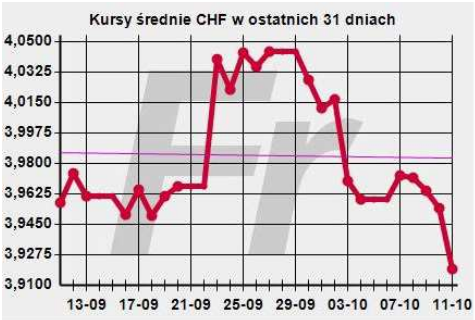
Wydarzyło się 14 października - kalendarium

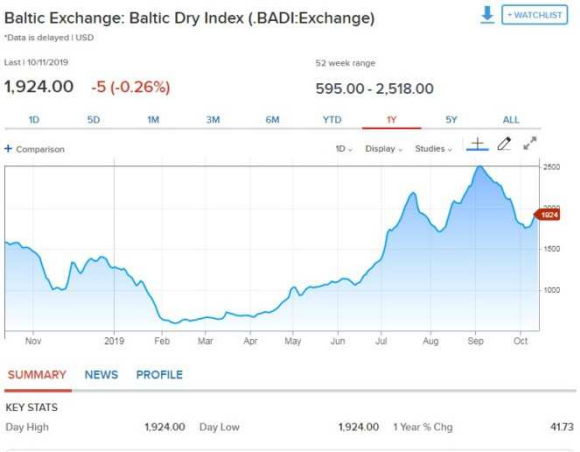
14 października jest 287 dniem w kalendarzu gregoriańskim. Do końca roku pozostały 78 dni. 14 października jest obchodzony w Polsce jako Dzień Edukacji Narodowej.
Imieniny obchodzą:
Alan, Bernard, Burchard, Dominik, Donacjan, Fortunat, Fortunata, Gaja, Gajusz, Gaudencjusz, Gaudenty, Gwend alina, Just, Kalikst, Małgorzata, Parascewa, Rustyk, Rustyka i Witalia.
Wydarzyło się sporo rzeczy na przełomie lat, między innymi:
1140r. –Papież Innocenty II potwierdził bullą protekcyjną biskupstwo pomorskie z siedzibą w Wolinie (później Kamieniu Pomorskim).

1587r. – Wojska zgłaszającego pretensje do polskiego tronu Maksymiliana III Habsburga rozpoczęły oblężenie Krakowa.
1704r.– III wojna północna: wojska saskie wraz z polskim pospolitym ruszeniem rozpoczęły oblężenie zajmowanego przez Szwedów Poznania.
1767r.– Poseł rosyjski Nikołaj Repnin, aby złamać opór i sterroryzować polskich posłów przeciwnych równouprawnieniu innowierców i zawarciu traktatu gwarancyjnego pomiędzy Rzecząpospolitą i Imperium Rosyjskim, rozkazał oddziałom wojsk rosyjskich porwać przywódców konfederacji radomskiej: biskupa krakowskiego Kajetana Sołtyka, biskupa kijowskiego Józefa Andrzeja Załuskiego, hetmana polnego koronnego Wacława Rzewuskiego i jego syna Seweryna, a następnie zesłał ich do Kaługi, gdzie przebywali do 1773 roku. Pozbawiony opozycji Sejm uchwalił w lutym 1768 prawa kardynalne i przyjął gwarancję rosyjską. Rzeczpospolita stała się tym samym protektoratem Imperium Rosyjskiego.
1773r.. – Sejm Rozbiorowy powołał Komisję Edukacji Narodowej, pierwszą w Europie władzę oświatową o charakterze współczesnego ministerstwa oświaty publicznej.
1861r. – Rosyjski namiestnik hrabia Karol Lambert wprowadził stan wojenny na terytorium Królestwa Polskiego..
1919r. – Pruski Sejm przyjął uchwałę o podziale niemieckiego Śląska na prowincje: Dolny Śląsk ze stolicą we Wrocławiu i Górny Śląsk ze stolicą w Opolu.

Kursy walut (kursy średnie NBP)







Rozrywka

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

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

Wychowawczyni w przedszkolu, podczas rutynowego, okresowego zebrania, zwraca się do rodziców. Ja tam nie wnikam, czym się państwo zajmują w weekendy, ale w poniedziałek, podczas śniadania, wszystkie dzieci stukają się kubeczkami z mlekiem.