

Włoski Saipem planuje fuzję z największym rywalem.

Saipem planuje fuzję ze swoim rywalem Subsea 7 SA, co może stać się jedną z największych transakcji w historii europejskiego przemysłu naftowego. Włoska firma realizuje potencjalną transakcję z norweskim przedsiębiorstwem, ponieważ chce przetrwać spowolnienie w branży.

Akcje Subsea 7, którego wartość rynkowa wynosi około 3,3 miliarda dolarów, wzrosły aż o 8,4% w Oslo, podczas gdy Saipem zanotował wzrost aż o 5,3%. Włoski koncern, którego największym udziałowcem jest włoski gigant energetyczny Eni SpA, wyceniany jest na około 4,9 miliarda dolarów. Według doniesień nie podjęto ostatecznych decyzji i nie ma pewności, że obrady doprowadzą do transakcji.

Subsea 7 i Saipem rozmawiali o fuzji w poprzednich latach, choć nie udało im się dojść do porozumienia. Przedstawiciele Saipem, Subsea 7 i Eni odmówili komentarza.

Cena ropy Brent spadła o około 28% w porównaniu ze szczytem z października 2018 roku, co zmusiło firmy z tego sektora do zwiększenia produkcji, obniżenia kosztów, dywersyfikacji i zwiększenia konkurencyjności. Dostawcy usług naftowych, którzy zaopatrują odkrywców i producentów energii w sprzęt i wiedzę, zostali mocno dotknięci spadkiem cen ropy naftowej, ponieważ ich klienci ograniczyli wydatki na wszystko, od platform wiertniczych po platformy pomocnicze.

Firma Northern Drilling Ltd. z branży morskiej platformy wiertniczej anulowała umowę na zakup nowego statku wiertniczego w październiku, a firma Prosafe SE, która zapewnia statki mieszkalne, ma poważne problemy finansowe. TechnipFMC Plc, utworzona przez połączenie dwóch usługodawców podczas kryzysu, w ubiegłym miesiącu zasygnalizowała wyzwania dla niektórych swoich jednostek.

Subsea 7, pod przewodnictwem Kristiana Siema, podjął w ubiegłym roku nieudaną próbę przejęcia McDermott International Inc. za 2 miliardy dolarów. Od tego czasu Subsea 7 dokonało kilku mniejszych przejęć, starając się powiększyć swoje aktywa.

Saipem nie jest jedyną firmą z włoskiego przemysłu energetycznego dążącą do rozwoju za granicą. W tym roku Eni i OMV AG nabyły 5,8 miliarda dolarów udziałów w jednostce rafinerijnej Abu Dhabi National Oil Co. Od 2000 r. Eni przeprowadziła 10 przejęć o wartości co najmniej 1 mld USD.

Źródło: www.am.szczecin.pl

Shell zarobił ponad milion dolarów na handlu paliwem morskim.

Royal Dutch Shell Plc zarobił ponad miliard dolarów w tym roku na handlu paliwem morskim. Brytyjsko-holenderski koncern okazał się jednym z pierwszych zwycięzców zmian przepisów w sprawie zawartości siarki w paliwach morskich.

Shell powiedział w zeszłym miesiącu, że zarobił znaczne pieniądze na handlu paliwem morskim w trzecim kwartale, ale firma nie ujawniła wielkości zysków. Rynek paliw morskich doznał wstrząsu w tym roku przez tak zwane nowe przepisy IMO 2020, które zabraniają stosowania oleju napędowego o wysokiej zawartości siarki, znanego jako HSFO, do zasilania statków. Przepisy mają na celu zwalczanie warunków zdrowotnych, takich jak astma i szkody środowiskowe, w tym kwaśne deszcze. Ceny spadają, ponieważ globalna flota żegluga, która spala ponad 3% światowej ropy, będzie musiała zamiast tego zużywać olej opałowy o bardzo niskiej zawartości siarki lub VLSFO.

Największa europejska firma naftowa powiedziała inwestorom, że jej działalność niższego szczebla, obejmująca rafinację, handel ropą naftową i stacje paliw, skorzystała w trzecim kwartale z „większych wpływów z handlu produktami naftowymi i ich optymalizacji, głównie oleju napędowego”. W rozmowie z analitykami Jessica Uhl, dyrektor finansowy Shell, powiedziała, że handlowcy firmy skorzystali na „zmianie standardów paliwowych” związanej z IMO 2020.

Nie jest jasne, w jaki sposób inwestorzy Shell osiągnęli zysk, ale premie za paliwo o niższej zawartości siarki wzrosły w tym roku, potencjalnie przynosząc korzyści tym firmom, które produkują więcej produktu. System

rafinacji Shell jest stosunkowo zaawansowany, co może postawić firmę w lepszej sytuacji po wejściu w życie przepisów. Według Międzynarodowej Agencji Energii margines produkcji oleju napędowego o wysokiej zawartości siarki w Europie spadł ostatnio do najniższego poziomu od ponad 10 lat.

Nowe zasady wysyłki umożliwiają handlowcom wytwarzanie paliw mieszanych, w tym mieszanie tak zwanego oleju napędowego o niskiej zawartości siarki lub LSFO, stosowanego głównie w elektrowniach, które spalają paliwo w celu wytworzenia energii elektrycznej, z olejem napędowym w celu produkcji VLSFO. Według Międzynarodowej Agencji Energii różnica w cenie między olejem o wysokiej i niskiej zawartości siarki wzrosła do prawie 30 USD za baryłkę pod koniec października, w porównaniu ze średnią około 2 USD za baryłkę w 2018 roku.

Źródło:gospodarkamorska.pl

W Stoczni Remontowa zakończył się remont promu Copenhagen.

Proekologiczne i pozwalające na oszczędności rozwiązanie na promie Copenhagen coraz bliżej. W zeszłym tygodniu, w Gdańskiej Stoczni Remontowa zakończył się remont jednostki niezbędny do przeprowadzenia modernizacji. Samo urządzenie (rotor) zostanie zamontowane na promie w II kwartale 2020 roku.

Scandlines to kolejny przewoźnik, który stawia na rotory. To nowoczesne rozwiązanie wykorzystuje tzw. efekt Magnusa. Dzięki sile wiatru i wytworzeniu różnicy ciśnień, produkowana jest siła napędowa, która pozwala na poruszanie statku. Przy korzystnych warunkach wiatrowych dostarcza on moc niezbędną do utrzymania prędkości. System jest kompatybilny z innymi technologiami, które mają wpływ na ograniczenie poziomu emisji. Urządzenie, które pojawi się na statku należącym do Scandlines, będzie miało 30 metrów wysokości i 5 metrów średnicy. Dostarczony przez firmę Norsepower rotor pozwoli na korzystanie z energii wiatrowej w czasie wykonywanych przez prom operacji.

Przypomnijmy, że pierwszym promem, który wykorzystuje paliwo LNG oraz energię wiatrową jest Viking Grace należący do Viking Line. Prom został wyposażony w rozwiązanie Norsepower Rotor Sail Solution, które może być stosowane zarówno na nowo budowanych statkach, jak i tych, które znajdują się już w eksploatacji. Na Viking Grace znalazł się rotor średniej wielkości. Układ wirujących cylindrów ma 24 metry wysokości i średnicę 4 metrów. Jest to w pełni zautomatyzowane rozwiązanie. Gdy tylko czujniki wykryją, iż siła wiatru jest wystarczająca, aby wspomagając system napędowy promu i wygenerować oszczędności na paliwie - automatycznie się włączają. Natomiast w przypadku zmiany kierunku, siły wiatru lub zaistnienia innych niekorzystnych czynników, praca wirnika zostaje zatrzymana.

Wyremontowany w stoczni Remontowa prom Copenhagen może zabrać na pokład 1300 pasażerów. Zmieści się na nim 96 pojazdów ciężarowych lub 460 pojazdów osobowych. Prom łączy Niemcy i Danię, obsługując linie Rostock-Gedser.

Źródło:gospodarkamorska.pl

Znamy laureata nagrody statku roku.

Tegoroczna nagroda KNVTS Ship of the Year (statek roku) przyznana. Laureatem został innowacyjny kontenerowiec śródlądowy Sendo Liner zaprojektowany przez Sendo Shipping i zbudowany przez Concordia Damen Shipbuilding BV w Werkendam w Holandii.

Jury konkursu doceniło przyszłościowy napęd jednostki (koncepcja podwójnej śruby z napędem elektrycznym napędzanej dwoma generatorami, wspieranymi przez akumulator do dostarczania szczytowej mocy) i przyznało, że był to kluczowy czynnik wyboru zwycięzcy.

Nagroda została wręczona podczas gali Maritime Awards 2019.

Sendo Liner to śródlądowy kontenerowiec o wymiarach 110 x 11,45 x 3,2 m). Został zbudowany przez Concordię Damen w ścisłej współpracy z klientem i właścicielem statku Sendo Shipping. Podczas projektowania statku Concordia Damen i Sendo Shipping zwracały dużą uwagę na to, aby statek był jak najbardziej wydajny, ekonomiczny i ekologiczny w zakresie transportu kontenerów na śródlądowych drogach wodnych. Dokument projektowy zawierał również wymóg, aby statek był "przyszłościowy".

Ponadto, statek może pomieścić czternaście rzędów kontenerów w przeciwieństwie do normalnych trzynastu (ładowność zwiększona o 8%).

Jak powiedział Chris Kornet, dyrektor generalny Concordia Damen: "Jesteśmy niezmiernie dumni z faktu, że nasza jednostka została laureatem konkursu KNVTS Ship of the year 2019. Nagroda ta jest wynikiem ścisłej i produktywnej współpracy między nami a Sendo Shipping. Nasza wspólna wizja zrównoważonego rozwoju pchnęła ten projekt do przodu. Jesteśmy dumni, że możemy współpracować".

O tegoroczną nagrodę KNVTS Ship of the Year konkurowały trzy bardzo różne statki: super jacht Bravo Eugenia, pogłębiarka DC Orisant i statek żeglugi śródlądowej Sendo Liner. Co czyni te statki wyjątkowymi możemy zobaczyć w oficjalnych filmach wydanych przez Maritime Awards Foundation. Wszystkie zamieszczamy pod artykułem.

Źródło:gospodarkamorska.pl

Dar Pomorza płynie na remont do Gdańskiej Stoczni Remontowa.

Wymiana blach poszycia, remont sygnalizacji pożarowej, naprawa masztów oraz malowanie ornamentów na dziobie. W poniedziałek, 18 listopada ikona Gdyni i jeden z najpiękniejszych oddziałów Narodowego Muzeum Morskiego w Gdańsku wybiera się na dwutygodniowy remont do Gdańskiej Stoczni "Remontowej".

"Dar Pomorza", który w tym roku skończył 110 lat, to gdyńska wizytówka i jedno z najchętniej odwiedzanych miejsc turystycznych na całym Pomorzu. W tym roku "Białą Fregatę" odwiedziło 125605 turystów. - Chcemy utrzymać ten dobry wynik i nadal móc udostępniać naszą jednostkę zwiedzającym. Dlatego przekazujemy statek w dobre ręce Gdańskiej Stoczni "Remontowej", gdzie zostaną przeprowadzone konieczne prace konserwacyjne – mówi dyrektor NMM, dr Robert Domżał.- Podstawą zabiegów remontowych jest konieczność uzyskania Karty Bezpieczeństwa wydanej przez Urząd Morski w oparciu m.in. o Orzeczenie Techniczne Polskiego Rejestru Statków. Wymagania Urzędu Morskiego są związane z koniecznością zapewnienia bezpiecznego postoju jednostki przy gdyńskim Nabrzeżu Kapitańskim oraz bezpieczeństwa znajdujących się na pokładzie statku pracowników i zwiedzających.

Podczas ostatniego remontu w 2015 roku na "Darze Pomorza" naprawione zostały m.in. reje, jeden z masztów i olinowanie, a na pokładzie zainstalowana została iluminacja. Podczas tegorocznego remontu oczyszczone oraz pomalowane zostaną podwodne fragmenty kadłuba, wymienione będą blachy poszycia, pomalowane zostaną ornamenty na dziobie i rufie, wykonany będzie remont monitoringu, a także remont elementów mechanicznych: pomp, zawiasów, sygnalizacji pożarowej. Prace na "Darze Pomorza" będą kosztowały w sumie ponad 969 tys. złotych brutto.

- Kiedy za dwa tygodnie "Dar Pomorza" powróci na nabrzeże będzie na pewno bezpieczniejszy, a jego zwiedzanie będzie dla naszych gości bardziej komfortowe – mówi Robert Domżał – Po pracach remontowych na Stoczni, mamy zamiar też sprawić, aby statek prezentował się jeszcze piękniej, ale to na razie niespodzianka, którą mamy nadzieję niedługo ogłosić.

Spełniamy marzenia na "Darze Pomorza"

Holowanie "Daru Pomorza" na stocznię to moment historyczny dla statku i wyjątkowe wyzwanie. Dlatego w tym szczególnym dniu żaglowiec będzie miał dwóch dowódców. Jak zwykle nad bezpieczeństwem statku oraz osób znajdujących się na jego pokładzie będzie czuwał pan kapitan Zbigniew Nadolski, komendant Daru Pomorza, ale tego dnia jego zastępcą będzie sześćoletni Nataniel Kobierowski - niezwykle młody człowiek i wielki pasjonat żeglarstwa. Chłopiec jest jednym z podopiecznych fundacji "Mam Marzenie", która pomaga spełniać marzenia i pragnienia bardzo chorych dzieci.

Nataniel jest jedyną osobą na świecie, która zмага się z mutacją genetyczną EVL. Objawami tej mutacji jest wiele dolegliwości m.in padaczka lekooporna, Mózgowe Porażenie Dziecięce, ataksja mózdkowa, autyzm, upośledzenie umysłowe w stopniu umiarkowanym. Nataniel choruje także na hipoglikemię, niemiarowość zatokową serca, niedosłuch, astmę krótkowzroczność, nadwzroczność, astygmatyzm, małopłytkowość i niedoczynność tarczycy.

Pomagamy spełnić marzenie Nataniela, który pragnie stanąć za sterem naprawdę dużego statku, a takim bez wątplenia jest "Dar Pomorza", najstarszy żaglowiec w Polsce. Spełnienie tego marzenia nie byłoby możliwe bez wsparcia Urzędu Morskiego w Gdyni oraz Polskiego Rejestru Statków – instytucji z którymi Narodowe Muzeum Morskie w Gdańsku współpracuje od lat i na których życliwość mogliśmy w tak szczególnym dniu liczyć.

Źródło: gospodarkamorska.pl

Ministerialne dofinansowanie dla polskiego żeglarstwa sportowego.

11.500.000 złotych – tyle w roku 2020 wyniesie dofinansowanie dla Polskiego Związku Żeglarskiego z Ministerstwa Sportu i Turystyki. Pieniądze te zgodnie z ministerialnymi wytycznymi zostaną przeznaczone na dofinansowanie przygotowań kadry narodowej do igrzysk olimpijskich i regat rangi mistrzostw świata i Europy w sportach olimpijskich (środki z budżetu państwa w kwocie 6.700.000 zł) oraz na wspieranie szkolenia sportowego i współzawodnictwa młodzieży (środki z Funduszu Rozwoju Kultury Fizycznej w kwocie 4.800.000 zł).

Ministerstwo Sportu i Turystyki, zgodnie z ustawą o sporcie oraz ustawą o finansach publicznych co roku rozdziela fundusze z budżetu państwa oraz Funduszu Rozwoju Kultury Fizycznej pomiędzy krajowe związki sportowe. Celem dotacji z budżetu państwa jest m.in. stworzenie optymalnych warunków szkolenia zawodnikom kadry narodowej, o dużym potencjale sportowym, posiadającym szansę na osiągnięcie wysokich rezultatów sportowych, w tym uzyskanie kwalifikacji olimpijskiej oraz zdobycie medali i punktów. Te warunki to między innymi zabezpieczenie zawodnikom niezbędnego sprzętu sportowego, finansowanie zgrupowań treningowych, czy też umożliwienie udziału w zawodach mistrzowskich, międzynarodowych i krajowych.

Program dofinansowania zadań z obszaru wspierania szkolenia i współzawodnictwa młodzieży realizowany jest ze środków z Funduszu Rozwoju Kultury Fizycznej. Jego celem jest wspieranie procesu szkolenia sportowego oraz współzawodnictwa młodzieży, stworzenie zawodnikom możliwości na kontynuowanie kariery w reprezentacjach seniorskich oraz awans reprezentacji Polski w rankingach medalowych i punktacji w sportach objętych programem igrzysk olimpijskich.

- Jestem bardzo zadowolony z pomocy ministerialnej. Jak widać nasze wyniki i działania wciąż plasują nas w ścisłej czołówce polskich sportów. Zawsze doceniamy każdą pomoc i jak najefektywniej będziemy starali się wykorzystać te środki by zrewanżować się wartościowymi wynikami. Każdy sport to studnia bez dna, żeglarstwo w szczególności, więc bez dotacji z budżetu państwa uprawianie go na poziomie zawodowym byłoby po prostu niemożliwe. Nie byłoby szans na tytuły i medale, nie byłoby ciągłości szkolenia, co jest niezwykle ważne dla sportowej młodzieży, która musi mieć jasno wytyczoną ścieżkę rozwoju. Trzeba pamiętać, że dotacje ministerialne to dofinansowanie, po stronie PZŻ, klubów, okręgowych związków żeglarskich, a nawet samych zawodników i ich rodziców spoczywa konieczność znalezienia innych źródeł dofinansowania. Z pozyskiwaniem sponsorów, pomocy samorządów, czy też innych projektów radzimy sobie całkiem nieźle. Dokładamy wszelkich starań, aby było jeszcze lepiej. Najważniejsze, żeby były wyniki sportowe, wtedy nasza wiarygodność wzrasta – mówi Tomasz Chamera, prezes Polskiego Związku Żeglarskiego.

Źródło: gospodarkamorska.pl

W 150 dni dookoła świata.

W 150 dni samotnej żeglugi dookoła ziemi wypłynął Rafał Moszczyński. Rejs SOLO NON STOP 2019 rozpoczął w Gdyni. Samotna wyprawa ma być próbą pobicia rekordu jak i uczczenia wyczynu Henryka Jaskuły, który 40 lat temu, jako pierwszy Polak i trzeci żeglarz na świecie, samotnie, bez zawijania do portów okrążył Ziemię. Gdynianie mieli okazję pożegnać Rafała Moszczyńskiego w Marina Yacht Porcie.

Celem wyprawy jest pobicie rekordu prędkości samotnej żeglugi Gdynia – Gdynia trasą przez Przylądek Dobrej Nadziei, Przylądek Lewin oraz Przylądek Horn – okrążenie Ziemi w 150 dni bez zawijania do portów. Jednym z głównych założeń wyprawy jest to, aby spróbować pokonać tę samą trasę, którą wybrał Henryk Jaskuła. Plan ten zakłada wypłynięcie z Gdyni i kontynuowanie rejsu przez cieśninę Sund na Morzu Bałtyckim, Kanał La Manche zwany także Kanałem Angielskim, kierując się na wschód w stronę Kapsztadu, Australię, Nową Zelandię, Przylądek Horn i następnie z powrotem do Gdyni.

RAFAŁ MOSZCZYŃSKI – ZAWODNIK POL125 SZTORM REGATTA TEAM

- dwukrotny złoty medalista mistrzostw świata w klasie Micro w dywizji Cruiser i Racer (2010, 2011)
- zwycięzca regat Transatlantyk 2016
- uczestnik regat samotników Puchar Poloneza 2015
- wielokrotny medalista Długodystansowych Mistrzostw Polski i flotowych Mistrzostw Polski
- czterokrotny zwycięzca klasyfikacji generalnej Grand Prix Pucharu Polski klasy Micro.

Źródło:gospodarkamorska.pl

Turecki statek rozpoczął wiercenia u Wybrzeży Cypru.

Turecki statek wiertniczy Fatih rozpoczął pracę u północno-wschodnich wybrzeży Cypru - poinformował w piątek wiceprezydent Turcji Fuat Oktay. Poszukiwania gazu ziemnego i ropy naftowej są prowadzone, mimo groźby kar ze strony Unii Europejskiej.

Turcja od maja prowadzi odwierty u wschodnich wybrzeży Cypru w imieniu Republiki Tureckiej Cypru Północnego. Uznawane na arenie międzynarodowej władze cypryjskie, które również zgłaszają roszczenia do tego akwenu, uważają te wiercenia za nielegalne; Ankara nie zgadza się z tymi zarzutami. Również rząd Grecji traktuje te tureckie działania jako naruszenie suwerenności Cypru.

W poniedziałek w reakcji na uznane za nielegalne tureckie poszukiwania podmorskich złóż koło Cypru ministrowie spraw zagranicznych państw UE uchwalili nałożenie kar na Turcję. Do zaprzestania wierceń wezwał Turcję także Departament Stanu USA, zarzucając Ankarze wzmaganie napięć w regionie.

Cypr jest podzielony od 1974 roku, gdy w odpowiedzi na inspirowany przez Grecję pucz, mający doprowadzić do przyłączenia wyspy do Grecji, wojska tureckie dokonały inwazji. Na zajętej przez nie północno-wschodniej części wyspy proklamowano później Republikę Turecką Cypru Północnego. Podejmowane od wielu lat wysiłki na rzecz zakończenia konfliktu nie przyniosły dotąd rezultatów.

Źródło:pap.pl

Yang Ming z jeszcze większymi stratami po zerwaniu umów czarterowych na kontenerowce.

Tajwański armator Yang Ming Marine Transport Corporation zanotował jeszcze większe straty w trzecim kwartale tego roku, po tym, jak zerwał kilku umów czarterowych. Strata netto firmy wyniosła w tym okresie 44,43 mln dolarów, o ponad 14 mln dolarów więcej niż przed rokiem.

Jak wyjaśniono, na wyniki Yang Minga miała wpływ jego strategiczna decyzja o niewykorzystaniu opcji w stosunku do wcześniej wyczarterowanych jednostek. Armator odstawił już trzynaście swoich czarterowych statków o wysokich kosztach, a kolejne pięć spotka ten sam los w przyszłym roku.

Rezygnując, firma zaciągnęła zobowiązania wynikające z umów czarterowych. Potencjalny efekt porozumienia oszacowano na 44,75 mln USD i obniżył on wyniki Yang Ming w trzecim kwartale, co w innym przypadku dałoby zyskowy kwartał.

Niemniej jednak nie wpłynęło to negatywnie na przepływy pieniężne i operacje Yang Ming.

Rynek transportu kontenerowego notuje progres mimo rosnącej liczby nieużywanych statków i nowych dopłat do bunkrów – informuje firma konsultingowa Drewry.

Światowy indeks kontenerów Drewry'ego, badający osiem głównych transakcji Wschód-Zachód, w ciągu ostatnich dwóch tygodni wzrósł o 210 dolarów, co zwróciło straty skumulowane w ciągu dwóch poprzednich miesięcy.

Od połowy tego roku stawki spotowe znacznie spadły w porównaniu z analogicznym okresem w 2018 roku. To efekt wydarzeń z zeszłego roku, gdy wojna handlowa USA-Chiny nadmiernie obciążyła stawki frachtowe.

- Dzisiejszy rynek nie rozkwita, ale z pewnością nie jest w tak złym stanie, jak się początkowo zapowiadało. Obecne ożywienie przewozów towarowych prawdopodobnie nie jest wynikiem niespodziewanego wzrostu popytu. Wolumen przewiezionych towarów bowiem wcale nie rósł w 3 kwartale, a na rynku pojawiło się dodatkowo więcej nieużywanych statków – twierdzi Drewry.

Zmiany po stronie podaży napędzają wzrost. Bezczynna flota gwałtownie wzrosła z nieco ponad 1 miliona TEU. Stanowi to dodatkowe 400 000 TEU dodanych do nieaktywnej floty w ciągu jednego miesiąca, co można przypisać większej liczbie statków wysyłanych do suchego doku w celu oczyszczania płuczek spalin w gotowości na nowe przepisy IMO 2020 dotyczące paliw o niskiej zawartości siarki.

- Większa beczynna flota nie generuje automatycznie wyższych stawek frachtowych. Procent beczynności floty był w marcu porównywalnie wysoki, ale ponieważ zbiegło się to z zastojem w związku z chińskim Nowym Rokiem, nie dało to tego samego efektu. Tym razem jednak wydaje się, że popyt jest na tyle silny, że podobne ograniczenia po stronie podaży przekładają się na wyższe stawki frachtowe – informuje Drewry.

Źródło: gospodarkamorska.pl

Były prezes Maerska już znalazł pracę. Będzie przewodził rywalowi duńskiego armatora.

Søren Toft w zeszłym tygodniu nagle zrezygnował z funkcji prezesa A.P. Møller – Mærsk. Jak się okazało od razu objął te samo stanowiska u rywala Maerska - Mediterranean Shipping Company. Obie firmy żeglugowe są członkami aliansu 2M.

Maersk niespodziewanie ogłosił w poniedziałek, że Toft zrezygnował ze skutkiem natychmiastowym ze swojej roli dyrektora operacyjnego Maersk.

Szczegóły jego odejścia Tofta zostały ukryte. Jednak nowe raporty z Ship Watch informują, że Toft został mianowany nowym dyrektorem generalnym MSC, drugim co do wielkości armatorem kontenerów na świecie. Raport przewiduje, że oficjalna zmiana zostanie ogłoszona w przyszłym tygodniu.

Toft został dyrektorem generalnym Maersk w 2014 roku i był odpowiedzialny za globalną działalność linii żeglugowych Maersk po wcześniejszym objęciu stanowiska szefa planowania sieci w Maersk Line. Oczekuje się, że dyrektor generalny Maerska, Søren Skou, przejmie obowiązki Tofta do momentu znalezienia zastępcy.

Od 2014 roku Maersk i MSC są partnerami w ramach aliansu 2M, 10-letniej umowy o podziale statków między obiema stronami.

Zakładając, że doniesienia są prawdziwe, Toft zastąpi Diego Aponte na stanowisku prezesa i dyrektora generalnego MSC Mediterranean Shipping Company. Diego jest synem założyciela MSC, kapitana Gianluigiego Aponte.

Źródło: pap.pl

Niemcy blokują drogę wodną pomiędzy Berlinem a Szczecinem.

Jak poinformowało Radio Szczecin, polscy armatorzy barek protestują przeciwko permanentnym zamykaniu przez stronę niemiecką drogi wodnej pomiędzy Berlinem i Szczecinem. Napięta sytuacja trwa już trzy miesiące. W ciągu tygodnia, z Polski do Niemiec pływa około 20 barek. Szczeciński port jest jedynym, który umożliwia takie połączenie. W tej chwili, wszelkie transporty są zablokowane. Powód? Jak tłumaczy strona niemiecka, sytuacja jest związana z koniecznością usunięcia niewybuchów z czasów wojny.

Jak powiedział na antenie Radia Szczecin Jacek Galiszkiwicz ze Związku Polskich Armatorów Śródlądowych: "Wskutek zamykania drogi wodnej do Berlina polskie porty zmniejszają obroty. (...) Barki przyplływają po nawozy do Grupy Azoty, a w tej chwili jest to zablokowane."

Oliwy do ognia dolewa fakt, iż niewybuchy są znajdowane stosunkowo często a blokada na drogach wodnych trwa zazwyczaj od kilku godzin do kilku dni. W przypadku połączenia Berlin- Szczecin, sytuacja trwa już trzy miesiące.

Armatorzy poinformowali już o sprawie Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.

Źródło: RadioSzczecin.pl

Uniwersytet Morski z nowym statkiem.

Wraz z wejściem Instytutu Morskiego w Gdańsku w struktury Uniwersytetu Morskiego, flota uczelni wzbogaciła się o kolejny statek - katamaran badawczy r/v "Imor". W dorobku jednostki, jego załóg i personelu naukowego, realizacja szeregu projektów naukowo-badawczych głównie na Morzu Bałtyckim. Jedną z wyjątkowych i spektakularnych wypraw był ekspedycja poszukiwawcza wraku ORP "Orzeł" na Morzu Północnym. Aktualnie trwa proces integracji struktur Instytutu w ramach UMG - dotyczy to także zasad eksploatacji r/v "Imor". Statek badawczy „Imor” wprowadzony do eksploatacji w pierwszych dniach lutego 2006 r. przystosowany jest do badań strefy przybrzeżnej i płytkich wód zalewowych. Budowa była współfinansowana przez UE z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego. Swoją pracę rozpoczął od badań geofizycznych na Zatoce Gdańskiej. Już pierwsze miesiące pracy potwierdziły jego wysoką efektywność i rewelacyjne zdolności manewrowe.

Konstrukcja statku, w układzie katamaranu, przewiduje wykonywanie różnorodnych zadań, w tym: Pomiar dna morskiego – dla potrzeb budowy farm elektrowni wiatrowych, układania podmorskich kabli i rurociągów, Inwentaryzacji złóż kopalin morskich, szacowania objętości urobku z prac pogłębiarskich, Oceanograficznych badań toni wodnej i po-wierzchni morza oraz badań przywodnej warstwy atmosfery, Badań ekologicznych skutków oddziaływania różnych form działalności człowieka na środowisko i biocenozę akwenów morskich.

Szeroka nadbudówka zabudowana prawie na całej długości kadłubów (z wyjątkiem części rufowej) pozwalała na wydzielenie 16 pomieszczeń na pokładzie głównym, w tym 12 kabin, a także kuchni, dużej mesy, pomieszczenia laboratorium mokrego i pomieszczenia poboru próbek.

„Imor” bezpiecznie żeglować może przy wietrze do 8 °B. Poważnym ograniczeniem jednostki jest konstrukcyjne ograniczenie – nie powinna ona pływać przy wysokich stanach morza (powyżej 5). Jest natomiast całkowicie niewrażliwy na falowanie w zakresie stanów morza 1-3, zatem może być nosicielem bardzo precyzyjnego, wysoko zaawansowanego technologicznie sprzętu pomiarowego. Jego nadzwyczajna manewrowość (cztery szeroko rozstawione pędniki, zdolne do wykonania obrotu w zakresie 360°), relatywnie duża moc jednostkowa, aktywny system pozycjonowania dynamicznego (ALSTOM Kl. I) pozwalają na poruszanie się przód/tył z prędkością do 10 węzłów, do 2 węzłów burtą (lewo/prawo z zachowaniem ustalonego kursu) – przy równoczesnym wykonywaniu skomplikowanych manewrów niemożliwych do wykonania przez klasyczną jednostkę jednokadłubową.

Obsługą statku zajmują się dwie pięcioosobowe załogi pracujące w systemie zmianowym. W skład każdej wchodzi: kapitan, oficer wachtowy, oficer mechanik, dwóch marynarzy.

Zastosowany system napędowy umożliwia bardzo ekonomiczną eksploatację statku - kierujący oficer w każdej chwili może dostosować aktualną konfigurację elektrowni okrętowej do wybranej konfiguracji systemu napędowego i bieżącego zapotrzebowania na moc. Jednostka spełnia wszystkie normy bezpieczeństwa. Została wyposażona w nowoczesny sprzęt nawigacyjny, łączności w niebezpieczeństwie (GMDSS) oraz ratunkowy. Spełnia również wszystkie normy ochrony środowiska określone w MARPOL.

Źródło:gospodarkamorska.pl

Co to znaczy odnieść sukces? Naukowcy mają odpowiedź a nawet kilka.

Czy rzeczywiście w podejmowaniu życiowych wyborów nic nas już dzisiaj nie ogranicza? Naukowcy znaleźli nową odpowiedź na pytanie, dlaczego uważamy, że aby odnieść sukces, trzeba „skończyć studia, założyć rodzinę i zrobić karierę”

Żyjemy w wolnym kraju i w epoce, która daje mnóstwo możliwości wyboru, epoce indywidualizmu i wiary w ludzki potencjał, epoce, która w przeciwieństwie do minionych czasów gwarantuje nam konstytucyjnie wolność osobistą oraz prawo do samostanowienia. Już nie jesteśmy niewolnikami ani lennikami, ani też obywatelami totalitarnego państwa. Możemy podejmować życiowe decyzje zgodnie z naszą wolą, a ogranicza nas jedynie respektowanie norm prawnych stojących na straży ładu społecznego. Wydawałoby się, że na pytanie: Czy kierujesz swoim życiem?, większość odpowie: Tak, oczywiście!

Czy aby na pewno? Czy nasze życiowe wybory faktycznie są wolne? Wybieramy to, czego chcemy – a skąd wiemy, czego można lub czego warto chcieć? Co kształtuje nasze potrzeby i pragnienia? Dlaczego warto „skończyć studia, założyć rodzinę, zrobić karierę” i odnieść w ten sposób zdefiniowany życiowy sukces? Kierujemy własnym życiem, ale co ma zasadniczy wpływ na to, jaki kierunek wybieramy?

Piramida pytań

Dlaczego stale zmieniają się wzorce życia i modele sukcesu?

O ile zachowanie jest po prostu reakcją na bodźce płynące ze środowiska, o tyle działanie jest świadomą i celowo podejmowaną aktywnością, ukierunkowaną na osiągnięcie określonego celu. Słynna czarna skinnerowska skrzynka, znajdująca się między bodźcem a reakcją, jest wypełniona w wypadku ludzkiego działania świadomością i możliwością dokonania wyboru, a więc jest to obszar, który nazywamy wolnością. I w tym miejscu psychologowie badający ludzkie motywacje od wielu dziesięcioleci szukają odpowiedzi na pytanie o to, czym ludzie kierują się w swoich wyborach.

Biologiczni determiniści sądzą, że jesteśmy istotami dążącymi głównie do zaspokajania fizjologicznych potrzeb, tak aby realizować dwa podstawowe biologiczne prawa: pierwsze – zachowanie własnego życia – i drugie – zachowanie gatunku. Wszelkie inne mechanizmy motywacyjne postrzegają przez pryzmat tych dwóch praw, na przykład głosząc, że dążenie do odniesienia finansowego sukcesu lub sławy sprowadza się do zwiększenia dostępu do większej liczby samic lub samców. Na przeciwnym biegunie znajdują się woluntaryści, którzy zakładają, że człowiek nie jest niczym zdeterminowany, i mając wolną wolę, może zrobić, co tylko zechce. Z tej perspektywy jakiegokolwiek próby przewidywania, jaką konkretnie decyzję podejmie człowiek, są pozbawione sensu, ponieważ kreatywny ludzki umysł może wymyślić nieskończoną ilość działań w danej sytuacji.

Między tymi skrajnymi stanowiskami mieści się cała gama teorii opisujących mechanizmy rządzące ludzkimi decyzjami. Często za najbardziej uzasadnione uznaje się wyjaśnianie ludzkich działań przez pryzmat potrzeb. Większość z nas dobrze zna te koncepcje, począwszy od słynnej piramidy Abrahama Masłowa, która zawiera potrzeby: fizjologiczne, bezpieczeństwa, afiliacji, uznania oraz samorealizacji, przez teorię **Davidą McClellanda**, który obok przynależności i osiągnięć wyróżnił jeszcze potrzebę władzy, aż po koncepcję satysfikatorów i motywatorów **Fredericka Herzberga**.

Koncepcje te pretendują do miana uniwersalnych na poziomie poszukiwania odpowiedzi na pytanie: Czego chcą ludzie? Pozostaje jednak problem, dlaczego zmieniają się wzorce życia, „modele sukcesu”, czemu stale ewoluują ludzkie pragnienia i dążenia? Pytania postawione w ten sposób pozwalają sięgnąć głębiej, poza zwyczajne: czego chcemy?, do: dlaczego chcemy właśnie tego?

Wirusy umysłu

Wyjdź z siebie i stań obok - to pierwszy krok do samoświadomości

Użytecznym opisem złożonej i zróżnicowanej rzeczywistości ludzkich sposobów myślenia i działania jest model dynamiki spiralnej (Spiral Dynamics), którego podstawy zostały sformułowane przez psychologa Clare'a W. Gravesa, przyjaciela Masłowa. Graves zakładał, że istnieje nieskończenie wiele sposobów, wzorców czy też modeli życia, a badając rozwój ludzkości na przestrzeni wieków, doszedł do wniosku, że ludzkie decyzje i wybory są efektem adaptacji świadomości do zmieniających się warunków. Wraz ze zmieniającym się środowiskiem zmieniają się przede wszystkim systemy wartości i sposoby rozumienia świata. Prowadzi to do zmiany zarówno struktur społecznych, jak i indywidualnych wzorców życia.

Ostateczny model dynamiki spiralnej opracowany przez Dona Becka i Chrisa Cowana składa się z ośmiu poziomów egzystencji, przez które przechodzi zarówno cała ludzkość, jak i (zdaniem Kena Wilbera) pojedynczy człowiek. Te wzorce – niczym „wirusy umysłu” (jak w tytule książki Richarda Brodiego) są upowszechniane w świadomości zbiorowej i stanowią przykład memów (mem to termin wprowadzony przez Richarda Dawkinsa w książce „Samolubny gen”, oznacza jednostkę ewolucji kulturowej; memy to na przykład sposoby zachowań wyuczone przez wieki rozwoju cywilizacji; tak jak geny są powielane przez naśladownictwo, podlegają mutacji, a w procesie ich replikacji działa dobór naturalny), a ponieważ dotyczą wartości, zostały nazwane vmemami. Wynika z tego, że to, co uznajemy za ważne, o co zabiegamy w życiu i co staramy się zdobyć – w dużej mierze zależy od naszego vmemowego otoczenia, w którym jesteśmy zanurzeni do tego stopnia, że rzadko zdajemy sobie z tego sprawę. Nasze wzorce kulturowe upowszechniane poprzez rodzinne wychowanie, media i grupy odniesienia, tak łatwo i tak niezauważalnie nasączają nas vmemami, że nawet trudno nam zdać sobie sprawę, że można żyć inaczej. Dopóki nie spojrzymy na to zjawisko z zewnątrz – już nie jako jego uczestnik, ale jako obserwator – dopóty nie możemy uznać, że działamy świadomie, dokonując życiowych wyborów. Model poziomów egzystencji (świadomości) dynamiki spiralnej może nam to zadanie ułatwić.

Tęcza wartości

Sprawdź, na którym z ośmiu poziomów świadomości jesteś

Pierwszy poziom egzystencji to faza instynktywistyczna (beżowa), w której podstawowym celem jest przetrwanie. Trudno tu mówić o wyższych wartościach – najistotniejsze jest zapewnienie sobie jedzenia, wody, seksu, ciepła i schronienia. Życiowy sukces sprowadza się do motto: „Rób wszystko, co możesz, aby utrzymać się przy życiu!”.

Drugi poziom – animistyczny i magiczny (purpurowy), to faza, w której świat i siły natury pozostają niezrozumiałe, dlatego przypisuje się im magiczną moc i czci je, odprawiając rytuały. Najważniejsze jest poczucie przynależności do danej wspólnoty (grupy, klanu), szacunek wobec przodków i przestrzeganie obrzędów, co zapewnia poczucie bezpieczeństwa. Motto życiowego sukcesu brzmi: „Dbaj, aby duchy były zadowolone, a rodzinne gniazdo ciepłe i bezpieczne!”.

Trzeci poziom to faza egocentryczna (czerwona). Przynosi takie wartości jak: wyrażanie siebie i walka o niczym nieskrępowaną wolność wbrew wrogiemu światu. Ważna jest siła, moc i dominacja, podbój i władza nad innymi. Mot to: „Bądź tym, kim jesteś, i rób to, co chcesz, bez względu na wszystko!”.

Czwarty poziom egzystencji, nazywany absolutystycznym (niebieski), za najwyższą wartość przyjmuje istnienie Boga lub prawdy/ideologii uznanej za świętą, która porządkuje życie ludzi. Jednoznacznie wiadomo, co jest dobre, a co złe, więc najważniejsze jest przestrzeganie ustanowionych reguł, postępowanie tak, jak należy, aby zabezpieczyć przyszłość i osiągnąć zbawienie. Motto na ten okres brzmi: „Życie ma z góry określony sens, kierunek i cel – żyj w zgodzie ze swoim urodzeniem i powołaniem!”.

Piąty poziom to faza indywidualistyczna (pomarańczowa), która koncentruje się na takich wartościach jak osiąganie własnych celów, myślenie strategiczne, wygrywanie w rywalizacji, efektywność i dokonania naukowe. Sukces mierzony jest ilością posiadanych dóbr materialnych oraz pozycją społeczną. Motto tej fazy: „Działaj w swoim własnym interesie, tak prowadząc grę, aby wygrać!”.

Szósty poziom – egalitarny i relatywistyczny (zielony) – oznacza wkroczenie w fazę pluralizmu i tolerancji wobec różnic kulturowych. Ważne stają się: sprawiedliwość społeczna, ochrona środowiska, osiąganie harmonii w relacjach międzyludzkich i międzynarodowych ponad różnicami społecznymi, religijnymi i politycznymi. Motto życiowe na tym poziomie brzmi: „Poszukuj pokoju w swoim wnętrzu i wraz z innymi dbaj o wspólne dobro!”.

Siódmy poziom, nazywany systemowym lub integratywnym (żółty), jest fazą, w której ludzkość odkrywa i docenia potencjał tkwiący w człowieku. Najważniejsze są integracja, synteza, elastyczność i rozwój, a motto brzmi: „Żyj w pełni i odpowiedzialnie, ucząc się i rozwijając, aby stać się tym, kim możesz być!”.

Na **ósmym poziomie** – holistycznym i transpersonalnym (turkusowy) – ważne jest poszukiwanie pokoju dla świata i spójności, rozwój intuicji, połączenie rozumu z emocjami i przekraczanie ograniczeń racjonalnego poznania. Motto tej fazy to: „Doświadczaj pełni i jedności istnienia swoim umysłem i duchem!”.

Badania Dona Becka pokazują, że wszystkie stany świadomości są obecne we współczesnym świecie. Świadomość zbiorowa znajduje się nieco powyżej średniej statystycznej świadomości indywidualnych ludzi, ponieważ na jej kształtowanie największy wpływ mają ludzie władzy (także czwartej władzy, czyli mediów). Liczba reprezentantów poszczególnych faz jest nierównomiernie rozłożona na kuli ziemskiej – mają na to wpływ warunki społeczne, polityczne oraz ekonomiczne regionu. Ciekawe jak jest w Polsce?

Najistotniejsze z perspektywy jednostki jest odpowiedzenie sobie na pytania: Jaką fazę odzwierciedla moja świadomość? Co jest dla mnie ważne i skąd to się wzięło? Co ma wpływ na to, czego chcę? Gdy znajdziemy własną odpowiedź, lepiej zrozumiemy, co kieruje naszymi wyborami i decyzjami, a w ten sposób będziemy mogli nie tylko wziąć ster naszego życia we własne ręce, ale też uwzględnić lub nawet wybrać ocean wmemów, po którym przyjdzie nam żeglować. Dobrych wiatrów, bezpiecznych portów i wspaniałej przygody z rozwojem świadomości, jaką jest życie!

Źródło:Focus.pl

Sześć zespołów zna już swoją grupę na Euro.

Znamy już 17 finalistów przyszłorocznych mistrzostw Europy, które odbędą się w 12 miastach-gospodarzach. Sześć zespołów wie już także, w których grupach zagra.

Osiem zespołów spośród siedemnastu jest już pewnych miejsca w konkretnym koszyku. Na trzy teoretycznie słabsze zespoły na pewno trafią: Belgia, Anglia, Włochy i Ukraina. W drugim koszyku znalazły się natomiast Chorwacja oraz Rosja, a w trzecim Austria i Turcja.

W koszyku pierwszym lub drugim, w zależności od układu ostatnich spotkań w eliminacjach, znajdują się: Francja, Niemcy, Polska lub Hiszpania. Holandia również może być w tych dwóch koszykach, ale równie dobrze może trafić do koszyka numer trzy. Portugalczycy znajdują się w koszyku numer dwa lub trzy, a Czesi, Finowie i Szwedzi w koszyku trzy lub cztery.

W skrócie:

Koszyk nr 1: Belgia, Anglia, Włochy, Ukraina

Koszyk nr 2: Chorwacja i Rosja

Koszyk nr 3: Austria i Turcja

Koszyk nr 4: -

Koszyk nr 1 lub 2: Francja, Niemcy, Polska, Hiszpania

Koszyk nr 1, 2 lub 3: Holandia

Koszyk nr 2 lub 3: Portugalia

Koszyk nr 3 lub 4: Czechy, Finlandia, Szwecja

Do koszyka numer 4 trafią na pewno zwycięzcy meczów w play-offach. Awans przez tę drogę mogą sobie wciąż zapewnić: Islandia, Bułgaria, Izrael, Rumunia, Irlandia Północna, Bośnia i Hercegowina, Szkocja, Norwegia, Serbia, Gruzja, Macedonia Północna, Kosowo i Białoruś. Na razie znamy w komplecie tylko skład dywizji D, którą tworzą ostatnie z czterech wymienionych zespołów. Baraże zostaną rozegrane 26 marca (półfinały) i 31 marca (finały). Na razie znamy trzy pary półfinałowe: Norwegia - Serbia (dywizja C), Gruzja - Białoruś i Macedonia Północna - Kosowo (oba dywizja D).

Podział na dywizje w barażach:

Dywizja A: Islandia

Dywizja B: Bośnia i Hercegowina

Dywizja C: Szkocja, Norwegia, Serbia

Dywizja D: Gruzja, Macedonia Północna, Kosowo, Białoruś

Dywizja A lub B: Irlandia Północna

Dywizja A, B lub C: Bułgaria, Izrael, Rumunia

Znamy już także sześć zespołów, które nie będą losowane, a już są przydzielone do konkretnych grup. Włosi trafili na pewno do grupy A, Rosjanie do grupy B, Holendrzy do grupy C, Anglicy do grupy D, Hiszpanie do grupy E i Niemcy do grupy F. Wiadomo również, że Włosi zagrają wszystkie swoje mecze w Rzymie, Holendrzy w Amsterdamie, a Anglicy w Londynie.

Plan transmisji TV

Poniedziałek, 18 listopada:

- > 17:00 **Polska - Norwegia** (mecz towarzyski U-20, TVP Sport)
- > 20:45 **Hiszpania - Rumunia** (eliminacje Euro 2020, Polsat Sport, TVP Sport)
- > 20:45 **Irlandia - Dania** (eliminacje Euro 2020, Polsat Sport News)
- > 20:45 **Włochy - Armenia** (eliminacje Euro 2020, Polsat Sport Extra)

Wtorek, 19 listopada:

- > 14:30 **Brazylia - Korea Południowa** (mecz towarzyski, TVP Sport)
- > 20:45 **Polska - Słowenia** (eliminacje Euro 2020, Polsat Sport, TVP Sport, TVP 1)
- > 20:45 **Holandia - Estonia** (eliminacje Euro 2020, Polsat Sport News)
- > 20:45 **Niemcy - Irlandia Północna** (eliminacje Euro 2020, Polsat Sport Extra)
- > 20:45 **Walia - Węgry** (eliminacje Euro 2020, Polsat Sport Premium 1)
- > 20:45 **Łotwa - Austria** (eliminacje Euro 2020, Polsat Sport Premium 2)

Źródło: PiłkaNożna.pl

Info OMK.

TSUE w sprawie marynarzy

W połowie br. Trybunał Sprawiedliwości UE wydał wyrok w sprawie ustalenia właściwego ustawodawstwa dla marynarza UE, pracującego dla pracodawcy UE na statku podnoszącym banderę kraju spoza UE.

Sprawa dotyczyła marynarza z Łotwy, który w 2013 roku był zatrudniony przez pracodawcę holenderskiego na okres 4 miesięcy na statku bandery Bahama. Sprawa do TSUE została wniesiona w 2017 roku przez sąd najwyższy Niderlandów i dotyczyła obowiązku podatkowego i ubezpieczeniowego w Holandii, a została skierowana po tym gdy marynarz odwołał się od decyzji nakazującej mu zapłacenia podatku i ubezpieczenia w Holandii.

Po dwóch latach TSUE wydało opinię, według której marynarz pracujący dla pracodawcy mającego siedzibę w jednym z państw członkowskich, na statku pływającym pod banderą państwa spoza terytorium Unii Europejskiej i zachowa miejsce zamieszkania w państwie członkowskim pochodzenia, jest objęty zakresem zastosowania przepisów dotyczących ubezpieczenia społecznego, w związku z czym ustawodawstwem mającym zastosowanie jest ustawodawstwo państwa członkowskiego miejsca zamieszkania tej osoby.

W niedługim czasie po tej decyzji Departament Koordynacji Systemów Zabezpieczenia Społecznego zaproponował, aby polscy marynarze, zamieszkali w Polsce i wykonujący pracę na pokładzie statku pod banderą państwa trzeciego na rzecz pracodawcy unijnego podlegali ustawodawstwu polskiemu (jako ustawodawstwu państwa zamieszkania, zgodnie z art. 11 ust. 3 lit. e) rozporządzenia nr 883/2004) i byli objęci **obowiązkiem**

ubezpieczenia społecznego, zgodnie z art. 6 ust. 1 pkt. 1 ustawy z dnia 13 października 1998 r. o systemie ubezpieczeń społecznych.

Jako Związek Zawodowy zawsze jesteśmy po stronie jak najlepszych warunków pracy i zatrudnienia w tym odpowiedniego zabezpieczenia społecznego. W przypadku marynarzy jest to niezmiernie istotne ponieważ w przeważającej większości są oni pozbawieni jakiegokolwiek zabezpieczenia społecznego.

Niemniej jednak w ocenie OMK propozycja Departamentu Koordynacji Systemów Zabezpieczenia Społecznego dotycząca obowiązkowego ubezpieczenia społecznego dla polskich marynarzy pracujących na statkach podnoszących bandery krajów trzecich, a zatrudnianych przez Unijnych pracodawców jest mocno przedwcześnie i zgubna dla polskich marynarzy.

Zazwyczaj załoga na statku składa się z marynarzy pochodzących z kilku krajów a armator lub pracodawca zmuszony do wystąpienia do Naczelnika II US, uzyskania NIP, zgłoszenia siebie jako płatnika składek do ZUS a następnie zgłoszenia niektórych marynarzy do polskiego systemu ubezpieczeń społecznych pozbędzie się tych dodatkowych obowiązków zatrudniając w miejsce Polaków np. Ukraińców lub Rosjan.

OMK tym samym wypowiedziało się w tej kwestii zgodnie z wszystkimi, polskimi afiliantami ITF, iż należy skorzystać z wielu lat pracy Zespołu Trójstronnego ds. Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego, który wypracował propozycje systemu zabezpieczeń społecznych dla polskich marynarzy, w tym pracujących dla pracodawców z UE, i podążać w kierunku stworzenia dostępnego, **dobrowolnego i atrakcyjnego** systemu zabezpieczeń społecznych dla polskich marynarzy pracujących pod innymi banderami. Systemu, który zachęci marynarzy i armatorów do uczestniczenia w tym systemie ponieważ będzie on atrakcyjny na skalę europejską.

T.L.

MIKOŁAJKI 2019

W związku ze zbliżającym się Świętem Mikołaja, jak co roku planujemy zorganizowanie spotkania Mikołajkowego dla dzieci marynarzy w wieku 2-11 lat należących do naszej Organizacji **w dniu 08-12-2019 r. (niedziela) o godzinie 16.00**, czas trwania zabawy 2 h. Koszt uczestniczenia dziecka oraz koszt paczki świątecznej pokrywa OMK.

W związku z powyższym, prosimy o przysłanie potwierdzenia e-mailem chęci uczestniczenia Państwa dziecka (dzieci) w zabawie **do dnia 30-go listopada 2019 r., podając wiek, imię i nazwisko dziecka**. Prosimy zaopatrzyć swoje pociechy w świąteczno - bajkowe przebranie.

Zabawa i dedykowane paczki przeznaczone są dla dzieci w wieku od 2-11 lat

Atrakcje zabawy choinkowej:

- Pop Corn dla wszystkich.
- Poczęstunek dla dzieci i rodziców
- Prezentacja przebrań dzieci
- Malowanie twarzy.
- Skręcanie baloników.
- Kącik zabawy ze Śnieżynkami
- Wspólne tańczenie, gry i zadania zręcznościowe dla dzieci i rodziców.
- Upominki dla dzieci uczestniczących w konkursach
- Wizyta Świętego Mikołaja z paczkami świątecznymi dla dzieci.

Miejsce zorganizowania zabawy, tak jak w ubiegłym roku: Sala zabaw przy ul. Europejskiej 33 w Szczecinie

Biorąc pod uwagę brak możliwości uczestniczenia w zabawie **dzieci marynarzy spoza Szczecina** prosimy o przesłanie informacji o chęci otrzymania paczki dla swojego dziecka od Mikołaja **najpóźniej do 29/11/2019 r., podając imię, nazwisko i wiek dziecka**. Paczka zostanie przesłana drogą pocztową.

PRZECZYTAJ, ZANIM ZAMUSTRUJESZ-PORADY OMK / ITF.

- Nie rozpoczynaj pracy na statku bez posiadania pisemnej umowy.
- Nigdy nie podpisuj umowy in blanco lub umowy, która wiąże się z dowolnymi warunkami, które nie zostały określone lub których nie znasz.

- Sprawdź, czy umowa, którą podpisujesz odnosi się do układu zbiorowego pracy (CBA). Jeśli tak, upewnij się, że jesteś w pełni świadomy warunków tego CBA i zachowaj kopię tego dokumentu wraz z umową.
 - Upewnij się, że czas trwania umowy jest wyraźnie określony.
 - Nie podpisuj umowy, która umożliwia dokonanie zmiany okresu obowiązywania umowy wyłącznie według własnego uznania armatora. Każda zmiana uzgodnionego okresu obowiązywania umowy powinna być za obopólną zgodą.
 - Zawsze upewnij się, że umowa wyraźnie określa wysokość płacy podstawowej i upewnij się, że podstawowe godziny pracy są jasno określone (na przykład 40, 44 lub 48 tygodniowo). Międzynarodowa Organizacja Pracy (ILO) stwierdza, że podstawowe godziny pracy powinny wynosić maksymalnie 48 tygodniowo (208 miesięcznie).
 - Upewnij się, że umowa wyraźnie określa, jak nadgodziny zostaną wypłacone i w jakiej wysokości. Może być wypłacana jednakowa stawka godzinowa za wszystkie przepracowane godziny powyżej kwoty podstawowej. Lub może być miesięczna ustalona kwota za gwarantowaną liczbę nadgodzin, w takim przypadku należy wyraźnie podać stawkę za każdą przepracowaną godzinę, ponad gwarantowaną nadgodzinę. ILO stwierdza, że wszystkie godziny nadliczbowe należy płacić co najmniej w wysokości 1,25 x normalnej stawki godzinowej.
 - Upewnij się, że umowa wyraźnie określa liczbę dni płatnego urlopu miesięcznie. ILO stwierdza, że urlop płatny nie powinien wynosić mniej niż 30 dni w roku (2,5 dnia w miesiącu kalendarzowym).
 - Upewnij się, że wypłaty płacy zasadniczej, nadgodzin i urlopu są jasno i oddzielnie wyszczególnione w umowie.
 - Nie podpisuj umowy, która pozwala armatorowi na wstrzymanie lub zatrzymanie jakiegokolwiek części wynagrodzenia w okresie obowiązywania umowy. Powinieneś mieć prawo do pełnej zapłaty zarobionego wynagrodzenia na koniec każdego miesiąca kalendarzowego.
 - Nigdy nie podpisuj umowy, która zawiera jakąkolwiek klauzulę stwierdzającą, że jesteś odpowiedzialny za zapłatę jakiegokolwiek części kosztów związanych z przybyciem na statek lub repatriacją.
 - Nie podpisuj umowy, która zawiera klauzulę, która ogranicza Twoje prawo do wstąpienia, kontaktu, konsultacji lub bycia reprezentowanym przez związek zawodowy wybrany przez Ciebie.
 - Należy pamiętać, że indywidualna umowa o pracę nie zawsze będzie zawierać szczegóły dodatkowych świadczeń. W związku z tym należy starać się, aby uzyskać potwierdzenie (najlepiej w formie pisemnego porozumienia lub zobowiązania w kontrakcie) jaka rekompensata zostanie wypłacona w przypadku:
Choroby lub urazu w okresie obowiązywania umowy
Śmierci (kwota należna upoważnionemu krewnemu)
Utraty statku
Utraty rzeczy osobistych w wyniku utraty statku
Przedterminowego wypowiedzenia umowy.
 - Upewnij się, że otrzymałeś i zachowałeś kopię umowy, którą podpisałeś i zachowujesz.
- PAMIĘTAJ ... niezależnie od warunków, każda umowa, którą zawarłeś dobrowolnie, w większości jurysdykcji, będzie uznana za prawnie wiążącą.

Jesteś marynarzem pracującym na kontraktach u zagranicznych armatorów ?

Zapraszamy do OMK / ITF

W ramach przynależności do OMK zostaniesz natychmiast objęty ubezpieczeniem od następstw nieszczęśliwych wypadków w PZU 24 h podczas pracy na statku i wypoczynku w domu, również w strefie działań pirackich. Koszt ubezpieczenia ponosi OMK.

Ponadto:

- Oferujemy po 6-miesięcznej przynależności pomoc w podniesieniu Twoich kwalifikacji, refundujemy kosztu kursów i szkoleń wynikających z Konwencji STCW ukończonych w ośrodkach szkoleniowych w Polsce i za granicą.
- Możesz w razie poważnej sytuacji kryzysowej na statku, w każdej chwili skontaktować się z nami pod awaryjnym numerem telefonu, czynnym 24 h / 24 h.
- Odwiedź na naszej stronie internetowej strefę Marynarze mają taniej – są miejsca gdzie dostaniesz zniżki na podstawie naszej legitymacji OMK/ITF – przejazdy na lotniska, kursy, szkolenia itp.

- Zawsze gdy masz wątpliwości dotyczące zatrudnienia możesz zwrócić się do nas z zapytaniem o sprawdzenie kontraktu, warunków zatrudnienia, prośbą o poradę.
 - Możesz skorzystać z bezpłatnej porady podatkowej udzielanej przez prawnika z wyspecjalizowanej Kancelarii Podatkowej z którą współpracujemy (bezpłatna porada / opinia / sporządzenie rozliczenia rocznego).
 - Możesz skorzystać z bezpłatnej porady współpracującej z nami Kancelarii Prawnej w zakresie prawa cywilnego, rodzinnego, karnego.
 - Możesz liczyć na poprowadzenie roszczenia, w razie kłopotów z armatorem (opóźnienie lub brak wypłaty wynagrodzenia, wypadek na statku, inne)
- Wypełnij deklarację na naszej stronie internetowej: www.omk.org.pl **Może polubisz nas na FB ?**

Wydarzyło się 18 listopada - kalendarium

18 listopada jest 322 dniem w kalendarzu gregoriańskim. Do końca roku pozostały 43 dni. 18 listopada jest ochodzony w Maroku Święto Niepodległości.

Imieniny obchodzą:

Agnieszka, Aniela, Cieszymyśl, Filipina, Gabriela, Galezy, Hezychiusz, Józefa, Karolina, Klaudyna, Leonard, Noe , Odo, Odon, Roman i Tomasz

Wydarzyło się sporo rzeczy na przełomie lat, między innymi:

1489r. – Na zamku w Radomiu wielki mistrz zakonu krzyżackiego Johann von Tieffen złożył hold lenny królowi Kazimierzowi IV Jagiellończykowi.

1495r. – Bielsk Podlaski otrzymał rozszerzone prawa miejskie oparte na prawie magdeburskim.

1700r.– Wojna domowa na Litwie: zwycięstwo pospolitego ruszenia skonfederowanej szlachty litewskiej, inflanckiej i żmudzkiej nad wojskiem komputowym hetmana Kazimierza Jana Sapiehy w bitwie pod Olkienikami.

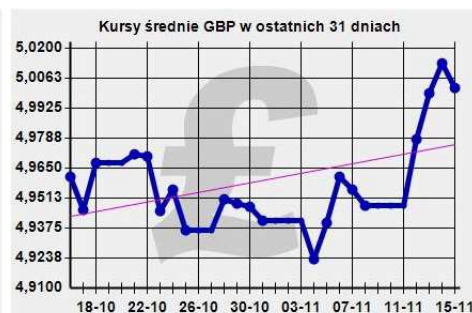
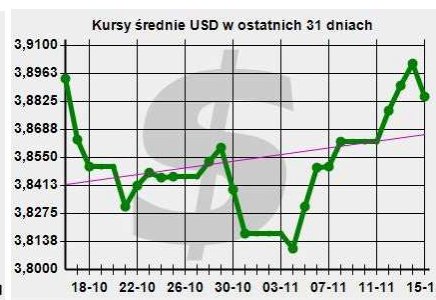
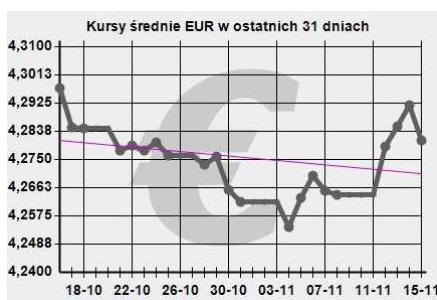
1705r.– W Warszawie zawarto antyrosyjski sojusz polsko-szwedzki

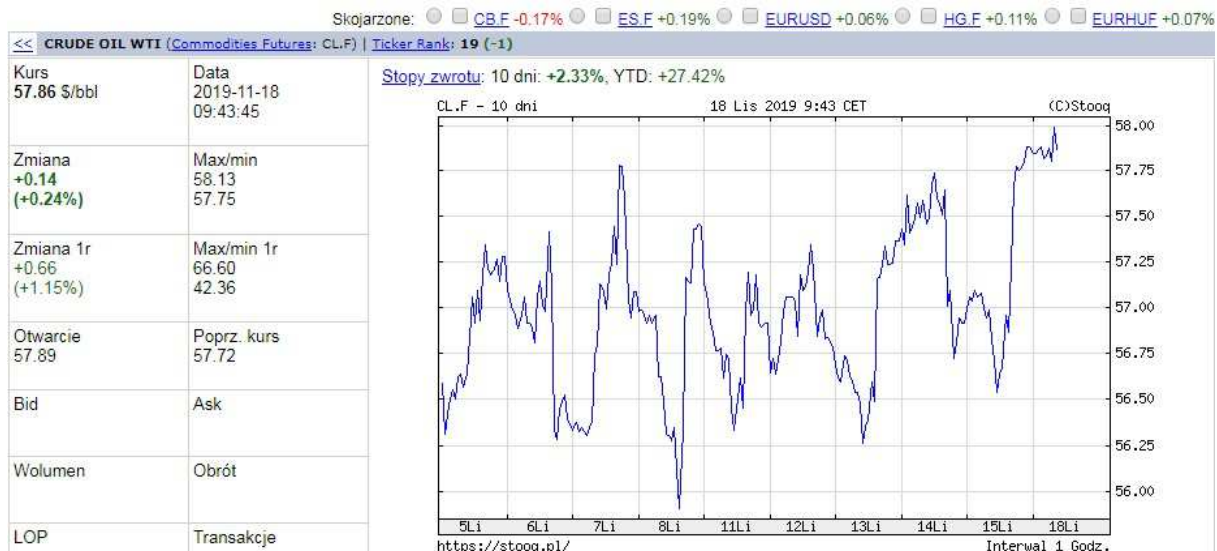
1865r.– Rozpoczęła działalność Kolej Fabryczno-Łódzka..

1918r. – Zaprzysiężono rząd Jędrzeja Moraczewskiego.

2004r. –Orkan Pia spowodował śmierć kilku osób.

Kursy walut (kursy średnie NBP)





Rozrywka

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

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



Przychodzi koleś do sklepu z zabawkami i mówi do sprzedawczynie:

- Dzień Dobry, chciałbym żeby Pani poleciła mi jakieś wypaśne puzzle, ale, żeby były trudne, bo strasznie dobry jestem w te klocki.

Sprzedawczynie przyniosła mu 1.000 elementów - obraz przedstawia dupe zebry - same czarne i białe elementy. Koleś na to patrzy i mówi:

- A czy można coś trudniejszego, bo nie chwając się takie klocki to układam jak się śpieszę na tramwaj.

Sprzedawczynie popatrzyła na niego i przyniosła mu zestaw wymiatacza puzzli: 10.000 elementów, obraz przedstawia zamgloną drogę podczas śnieżycy

- wszystkie szare.

Koleś patrzy i mówi:

- Chyba SE PANI jaja robi ze mnie!! Takie klocuszki to moje dzieci pykają ze mną przy śniadaniu.

Babka już złapała ciśnienie i poszła na zaplecze szukać czegoś trudniejszego.

Nie ma jej, nie ma, w końcu przychodzi i dźwiga jakieś ogromne pudło.

Zawartość: 50.000 puzzli, 25 m2, obraz przedstawia zaćmienie słońca w jaskini - hardcore dla zwykłego wymiatacza puzzli.

Ale koleś na to patrzy i mówi:

- No nie!! Serio - Pani myśli, że taki słaby jestem??!?!?

Ona wpadła w szal i krzyczy do kolesia:

- PANIE!!!! SPADAJ PAN ZE SKLEPU, PRZEJDŹ PAN PRZEZ JEZDNIĘ, WEJDŹ PAN DO SKLEPU
NAPRZECIWKO, TAM POPROŚ PAN KILOGRAM BUŁKI TARTEJ I SE PAN KURNNNA ROGALA UŁÓŹ!!!!