BCT przekroczyło 500.000 TEU przeładunku rocznego.

W piątek 20.12 BCT – Bałtycki Terminal Kontenerowy Sp. z o.o. w Gdyni po raz pierwszy w swojej historii przekroczył poziom 500.000 TEU rocznych przeładunków. Rekord ten został osiągnięty dzięki znakomitej współpracy z armatorami żeglugowymi oraz załadowcami, korzystającymi od lat z usług BCT.
W tym roku terminal kontenerowy BCT świętuje również okrągły jubileusz 40-lecia działalności. Otwarty w 1979 roku przez wiele lat był jedynym kontenerowym „oknem na świat" dla polskiej gospodarki. W ciągu swojej wieloletniej działalności kontenerowej w Gdyni, terminal przeładował ogółem ponad 9,3 mln. TEU.
Po przejęciu gdyńskiego terminala w 2003 roku przez ICTSI – międzynarodowego operatora terminali kontenerowych i wsparty inwestycjami, stał się jednym z największych polskich terminali kontenerowych w kraju. Te wieloletnie działania pozwoliły na osiągnięcie w roku 2019 przełomowego wyniku – przeładunku 500.000 TEU.
„W czterdziestoletniej historii działalności BCT w Gdyni i 17-letniej obecności ICTSI na terminalu, kilka razy zbliżyliśmy się do granicy 0,5 miliona przeładowanych TEU rocznie."– powiedział Wojciech Szymulewicz, Prezes BCT – „Jednak faktycznie dopiero w tym roku przekroczyliśmy tę magiczną dla nas cyfrę. Trzeba podkreślić, że jesteśmy terminalem bramowym dla ładunków przeznaczonych p prawie wyłącznie dla polskiej gospodarki dlatego tym bardziej cieszy nas osiągnięty wynik.. Bardzo dziękujemy naszym klientom, którzy powierzają nam swoje ładunki, doceniając pracę terminala BCT.
Mamy także nadzieję, że w przyszłości dzięki nowym inwestycjom portowym, uda nam się uruchomić połączenia oceaniczne, co znacząco przyczyni się do kolejnych rekordów." – podkreślił Prezes BCT.
Półmilionowe TEU zostało załadowane w eksporcie na statek MSC Veronique, największego klienta terminala firmy MSC – Mediterranean Shipping Company.

Źródło:gospodarkamorska.pl

Bałtycki Indeks Kontenerowy w końcówce roku dalej ze spadkiem.

Bałtycki Indeks Towarowy w piątek zanotował kolejny spadek. Powodem tego jest słaby wynik masowców Capesize.
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). Główny indeks w

porównaniu do ostatniego tygodnia spadł o 192 pkt do 1123 pkt. To najgorszy wynik od 22 listopada. Indeks Capesize spadł o 256 punktów do 2078 pkt. Oznacza to, że zarobki armatorów tych jednostek spadły o 1789 dolary, do 15,271 dolarów.
Indeks Panamax spadł z kolei o 25 punktów, do 14640 pkt. Zarobki panamaxów tym samym spadły o 216 dolarów, do 11,515 dolarów. Indeks Supramax także spadł, o 8 pkt, do 815 punktów.
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.

Źródło:gospodarkamorska.pl

Przełożono dostawę napędzanego LNG wycieczkowca Carnival Cruise.

Fińska stocznia Meyer Turku przełożyła dostawę nowego wycieczkowca Carnival Cruise Line na koniec października 2020 roku.
Jednostka o nazwie Mardi Gras miała pierwotnie zostać dostarczona w sierpniu 2020 roku i będzie największym wycieczkowcem napędzanym LNG zbudowanym na rynek Północnej Ameryki.
Według Ben Clementa, starszego wiceprezesa Carnival Cruise Line, zmiana terminu dostawy była konieczna, aby mieć pewność, że wszystkie systemy, funkcje i technologia statku będą w pełni sprawne.
Nazwa nowej jednostki klasy XL jest identyczna jak pierwszego statku we flocie Carnival Cruise Line.
"Nasz pierwszy statek Mardi Gras był historyczny, wprowadził zupełnie inny styl i komfort podróżowania dla gości. Według nas nadanie nowej jednostce tej samej nazwy jest najlepszym sposobem, aby oddać hołd prawie 50-letniej historii firmy" - komentuje Christine Duffy, prezes Carnival Cruise Line.
Wycieczkowiec będzie miał długość 337 metrów i szerokość 42 metrów. Ceremonia cięcia blach dla nowego statku odbyła się w listopadzie 2018 roku. Budowa drugiego wycieczkowca klasy XL dla Carnival Cruise Line ma rozpocząć się w 2020 r.

Źródło:gospodarkamorska.pl

Ukraina: tranzyt rosyjskiego gazu zostanie utrzymany.

Tranzyt rosyjskiego gazu przez ukraińskie rurociągi na Zachód zostanie utrzymany; kontrakt w tej sprawie zostanie przedłużony o pięć lat - oświadczył w sobotę na konferencji prasowej w Kijowie minister energetyki Ukrainy Ołeksij Orżel.
"Tranzyt rosyjskiego gazu przez Ukrainę będzie utrzymany. W związku z orzeczeniem trybunału arbitrażowego w Sztokholmie Gazprom wypłaci Naftohazowi ponad 2,9 mld USD gotówką" - powiedział Orżel.
Gazprom ze swej strony potwierdził, że zobowiązał się do wypłacenia Naftohazowi 2,9 mld USD, zaś strona ukraińska zobowiązała się do odwołania pretensji Komitetu Antymonopolowego Ukrainy w sprawie grzywny dla Gazpromu za naruszenie konkurencji gospodarczej. W sporze tym chodzi o 7,4 mld USD.
Minister Orżel wyjaśnił, że do końca roku kontrakt w sprawie tranzytu gazu przez Ukrainę zostanie podpisany na pięć lat, z możliwością przedłużenia go o kolejnych dziesięć lat. Wyjaśnił jednocześnie, że minimalna, gwarantowana objętość gazu, którą Rosja prześle przez Ukrainę w 2020 r., wyniesie 65 mld metrów sześciennych. "W pierwszym roku będzie to 65 mld m sześc. oraz 40 mld w kolejnych czterech latach" - zaznaczył.
Minister oświadczył, że ukraiński Naftohaz i rosyjski Gazprom ustalili, iż zaprzestaną sporów sądowych wokół

gazu. "W pakiecie dotyczącym przedłużenia tranzytu znajduje się całkowite uregulowanie wszystkich wymogów każdej ze stron" - powiedział.
Orżel poinformował, że taryfy za transport gazu wzrosną. "Nastąpi pewna podwyżka taryf transportowych. Zwiększenie taryfy, biorąc pod uwagę objętości i kierując się europejskimi metodologiami wyznaczania taryf, określą regulatorzy" - zapowiedział ukraiński minister.
Porozumienie w sprawie tranzytu gazu z Rosji przez Ukrainę do Europy zachodniej podpisano w czwartek w Berlinie, po spotkaniu na szczeblu ministerialnym. Uczestniczyli w nim: wiceprzewodniczący Komisji Europejskiej Marosz Szefczovicz, ministrowie energetyki Rosji i Ukrainy, Aleksandr Nowak i Ołeksij Orżel, prezes rosyjskiego Gazpromu Aleksiej Miller oraz ze strony ukraińskiej dyrektor wykonawczy Naftohazu Jurij Witrenko. Porozumienie zawarto przy udziale niemieckich mediatorów, w tym ministra gospodarki i energetyki Niemiec Petera Altmaiera.
Obecnie obowiązujący kontrakt na tranzyt rosyjskiego gazu wygasa z końcem bieżącego roku. Kijów obawiał się, że jeśli do tego czasu nie dojdzie do porozumienia z Moskwą, Rosja wstrzyma lub ograniczy przesyłanie gazu przez terytorium Ukrainy.

Źródło:pap.pl

Lotos Giant - największa platforma LOTOS Petrobaltic – już w dordze na złoże B3.

22 grudnia rozpoczęto operację przeholowania platformy Petro Giant z basenu Portu Północnego, gdzie w ostatnich miesiącach była przygotowywana do wierceń na Morzu Bałtyckim, na złoże B3 gdzie rozpocznie prace rekonstrukcyjne siedmiu odwiertów (B3-5, B3-6, B3-8, B3-9, B3-13, B3-14, B3-15).
Cała operacja od rozpoczęcia holowania, po pozycjonowanie oraz prealody, czyli dociążanie i stabilizację platformy w miejscu postoju ma potrwać około 70 godzin.
Zanim platforma została odholowana w miejsce pracy, musiła zostać odpowiednio oznakowana i przystosowana do potrzeb eksploatacji na Bałtyku. Prace przystosowawcze wymagane do odnowienia klasy oraz przeszkolenie załogi zostały przeprowadzono na terenie Naftoportu.
LOTOS Petrobaltic kupił platformę GIANT w czerwcu tego roku od firmy MAERSK. Jednostka ma 84 m długości, 90 m szerokości i 24 284,6 t wyporności. Długość jej nóg to 160 m. Platforma może wiercić do głębokości 25 000 stóp (7,620 m). GIANT został zbudowany w 1986 r. w Japonii. Pełną modernizację przeszedł w 2012 r. Zanim platforma trafiła do Gdańska, operowała na wodach Morza Północnego jako MAERSK GIANT.
LOTOS Petrobaltic wraz ze swoimi spółkami zależnymi koncentruje się na działalności operacyjno-serwisowej w obszarze bałtyckim, tj.: eksploatacji złoża B3, zagospodarowaniu złoża B8, w celu uruchomienia pełnej produkcji, realizacji projektów poszukiwawczych na Morzu Bałtyckim oraz koncesjach lądowych w Polsce. Równolegle spółka rozwija swoje kompetencje inżyniersko-wykonawczo-projektowe dla sektora offshore, docelowo z możliwością świadczenia usług poza Grupą LOTOS.
LOTOS Petrobaltic funkcjonuje w ramach Grupy Kapitałowej LOTOS, której działalność ma strategiczne znaczenie dla krajowego i europejskiego bezpieczeństwa w sektorze energii oraz polskiej gospodarki. LOTOS wydobywa gaz ziemny i ropę naftową w Polsce, Norwegii oraz na Litwie. Należy do niego, zlokalizowana w Gdańsku, jedna z najnowocześniejszych europejskich rafinerii, gdzie surowiec przerabiany jest głównie na wysokiej jakości paliwa, w tym paliwa premium – LOTOS Dynamic.
GIANT w liczbach:

- Długość: 84.00 m
- Szerokość: 90.0 m
- Długość nóg: 160 m
- Wyporność: 24,284.6 t
- Maksymalna głębokość akwenu: 350 ft /107 m
- Maksymalna wysokość fali: 27.0 m
- Średnia prędkość wiatru: 43.5 m/sec

Maksymalny prąd: 1.15 m/sec
Air gap: 21.2 m
Platforma może wiercić do głębokości 25 000 stóp (7,620 m)

Źródło:gospodarkamorska.pl

Stocznia Nauta zwodowała statek rybacki dla Duńczyków.

20 grudnia w Zakładzie Nowych Budów Stoczni Remontowej „Nauta" S.A. w Gdańsku odbyło się wodowanie statku rybackiego zbudowanego na zlecenie duńskiej stoczni Karstensens Skibsvaerft AS. Jednostka m/v Tor-ön jest ostatnią, którą zbudowano w gdańskim Zakładzie Nauty.
Trawler o wymiarach 49,99 m x 13,20 m powstał na pochylni B-1. Będzie wyposażony w zbiorniki RSW o pojemności 1250 m3, przeznaczone do przewozu żywych ryb. Jednostka m/v Tor-ön wyposażona będzie także w silnik Wartsila 8L32 a także nowoczesne rozwiązania funkcjonalne (rybołówcze) oraz elektroniczne.
Po zakończeniu prac na jednostce, Stocznia Remontowa Nauta S.A. definitywnie zamknie Zakład Nowych Budów w Gdańsku. Na rynku nowych budów Nauta funkcjonowała siedem lat, otwierając dedykowany wydział na terenach gdańskich pochylni. W tym czasie pozyskała kontrakty na budowę 30 nowych jednostek, w tym dwa w pełni wyposażone statki naukowo-badawcze dla uniwersytetów z Goeteborga i Gdańska, jedna w pełni wyposażona jednostka rybacka oraz jeden okręt rozpoznania elektronicznego. Pozostałe statki to częściowo wyposażone trawlery oraz jednostki typu offshore.

Źródło:gospodarkamorska.pl

Chińska stocznia buduje dla TT Line prom napędzany LNG. Będzie kursował po Bałtyku..

Chińska stocznia Jiangsu Jinling w Nanjing rozpoczęła budowę promu TT-Line w ramach projektu "Green Ships". Jednostka będzie napędzana skroplonym gazem ziemnym (LNG).
Dzięki zastosowaniu bezsiarkowego LNG jako paliwa, TT-Line zredukuje emisję cząsteczek stałych o 93 % oraz emisję tlenków siarki o 98 % w stosunku do konwencjonalnego paliwa MGO. Emisja tlenku azotu będzie również zmniejszona - o 82 %, a emisja CO_2 - nawet o 60 % w przeliczeniu na jednostkę frachtową. Jest to związane ze strategią firmy, która dąży do osiągnięcia maksymalnego wyniku pięciu gwiazdek według "Clean Shipping Index".
Prom typu ro-pax będzie kursował po południowej cześci Morza Bałtyckiego. Znajdzie się na nim miejsce dla 800 pasażerów i 200 samochodów. Będzie miał 230 metrów długości i 31,6 metrów szerokości.
Projekt "Green Ship" został opracowany przez kopenhaskie biuro projektowe OSK-Shiptech. System napędowy zapewni MAN Energy Solutions wraz z firmą Aspin Kemp&Associates specjalizującą się w systemach zarządzania energią i dystrybucji mocy.
MAN Solutions dostarczy: czyterosuwowe silniki 2 x 8L51/60DF + 2 × 6L51/60DF MAN dual-fuel, o łącznej mocy 29 400 kW; nastawne śruby napędowe MAN Alpha; system składowania i podawania paliwa gazowego MAN Cryo FGSS w tym zbiorniki paliwowe po 500 m^3 każdy typu C. AKA z kolei, zapewni system HyProp ECO oraz zespoły prądotwórcze i silniki dla prądnicy własowej oraz dziobowych sterów strumieniowych.
TT-Line oferuje sieć połączeń promowych do południowej Szwecji. Lini są obsługiwane przez sześć nowoczesnych promów, oferujących do 17 rejsów dziennie, łącząc port w Świnoujściu, porty niemieckie w Travemünde i Rostocku oraz litewskie miasto Kłajpeda z południowym szwedzkim węzłem komunikacyjnym Trelleborg. Promy TT-Line przewożą rocznie ok. 900 000 pasażerów, 180 000 samochodów i ponad 400 000 jednostek ładunkowych.

Źródło:gospodarkamorska.pl

Szwajcaria: producent baterii stawia na statki i pociągi nie samochody.

Szwajcarski producent baterii Leclanche zamierza skupić się na dostawach systemów energetycznych dla transportu morskiego i kolejowego, oceniając, że niszowe rynki oferują lepsze perspektywy niż dominujący sektor samochodów osobowych - podała agencja Bloomberga.
Według prognoz szwajcarskiego producenta popyt na pojazdy flotowe, jednostki pływające, autobusy, pociągi i taksówki, wzrośnie w perspektywie rocznej o ponad jedną trzecią. Dyrektor generalny Leclanche Anil Srivastava podkreślił, że firma nie musi być obecna na rynku samochodów osobowych, co byłoby "cenową równią pochyłą", a zamierza skupić się na bardziej niszowych branżach, co może okazać się bardzo dochodowe.
Zgodnie z przewidywaniami amerykańskiego banku Cantor Fitzgerald z 2018 r. rynek magazynowania energii w sektorze żeglugi może być wart nawet 6,5 mld dolarów w perspektywie rocznej. Projekty realizowane w Norwegii i Chinach wykorzystują już energię pozyskiwaną z akumulatorów w statkach towarowych, a duże przedsiębiorstwa żeglugowe monitorują tę technologię - zauważyła firma analityczna BloombergNEF.
Mniejsze rynki dla akumulatorów litowo-jonowych, w tym statki, roboty przemysłowe i wózki widłowe, szybko się rozwijają i zwykle wymagają unikatowych specyfikacji - zauważył dyrektor zarządzający w Cairn Energy Research Advisors Sam Jaffe. Według szefa Cairn ERA rynki pojawiające się poza sektorem zelektryfikowanych pojazdów osobowych mogą zyskać bardzo duże rozmiary.
Leclanche, które dotychczas było dostawcą akumulatorów dla sieci elektrycznych, w tym roku podpisało porozumienie z kanadyjskim producentem pociągów, koncernem Bombardier. Ponadto szwajcarska firma dostarczyła również baterie do największego na świecie w pełni elektrycznego promu, który w sierpniu został zwodowany w południowej Danii.
Firma zdobyła już kolejne zamówienia od klientów z branży morskiej, w tym Grimaldi Group i Damen Shipyards Group, a zgodnie z zebranymi przez Bloomberga informacjami Leclanche dostarcza również akumulatory przeznaczone dla okrętów podwodnych.
Jak przewiduje Srivastava, zamówienia Leclanche z sektora transportu flotowego prawdopodobnie w 2022 r. przekroczą zamówienia ze stacjonarnego magazynowania energii.

Źródło:pap.pl

Austal zaprojektuje i zbuduje największy katamaran na świecie dla duńskiego Molslinjen

Australijska firma stoczniowa Austal otrzymała 136 mln dolarów na projekt i budowę nowego 115-metrowego szybkiego katamaranu dla duńskiego Molslinjen. Express 5 będzie największym katamaranem, jaki kiedykolwiek zbudowano pod względem wielkości. Prom będzie pływał na Bałtyku na trasie Ystad - Bornholm.
David Singleton, dyrektor generalny Austal, powiedział, że nowe zamówienie od Molslinjen potwierdziło dalszą międzynarodową konkurencyjność i wiodącą pozycję Austal w zakresie projektowania, budowy i technologii szybkich promów samochodowo-pasażerskich: „Dzięki temu nowemu zamówieniu firma Austal po raz kolejny wykazała się wyraźną zdolnością oferowania najlepszych, najbardziej zaawansowanych promów dużych prędkości najwyższej jakości".
Katamaran zostanie zaprojektowany w Henderson w ciągu 12 miesięcy, a następnie zbudowany w zakładzie stoczniowym Austal w Balamban na Filipinach. Jak zauważył konstruktor, jednostka będzie miała charakterystyczny dla firmy Austal kształt pochylonej formy kadłuba oraz elektrownię średniej prędkości obsługującą LNG, która oferuje mocne, ekonomiczne i przyjazne dla środowiska rozwiązanie.
Auto Express 5 - tak zostanie nazwane nowe cudo techniki - będzie mógł pomieścić na dwóch pokładach 1610 pasażerów, 450 samochodów i osiągnąć prędkość roboczą zbliżoną do 37 węzłów. Model 5 będzie "młodszym bratem" 109-metrowego katamaranu Express 4 dostarczonego do Molslinjen w styczniu 2019.

Dzięki najnowszej konstrukcji oferta katamaranów i trimaranów samochodowo-pasażerskich Austal Auto Express powiększy się do 30 promów dostarczonych 30 operatorom od 1996 roku.
Austal powiedział, że budowa rozpocznie się w trzecim kwartale 2020 r., A dostawa statku planowana jest na pierwszy kwartał 2022 r. Wówczas katamaran zacznie obsługiwać trasę z Bornholmu do Ystad i Rønn.

Źródło:gospodarkamorska.pl

Dar Pomorza wrócił do Gdyni po miesięcznym remoncie.

20 grudnia Dar Pomorza wrócił do macierzystego portu w Gdyni. Legendarna biała fregata była remontowana przez miesiąc w Gdańskiej Stoczni Remontowa SA z grupy kapitałowej Remontowa Holding.
Wymiana blach poszycia, remont sygnalizacji pożarowej, naprawa masztów oraz malowanie ornamentów na dziobie - odnawianie jednostki rozpoczęło się 18 listopada. Podczas remontu, Dar Pomorza został dokładnie oczyszczony, wypiaskowany i pomalowany. Dodatkowo, sprawdzony został stan blach, zwłaszcza w części podwodnej i dokonano inspekcji oraz konserwacji dwóch z trzech masztów fregaty wraz z elementami takielunku (osprzętu żaglowego) stałego i ruchomego.
Jak powiedział dr Robert Domżał, dyrektor Narodowego Muzeum Morskiego w Gdańsku: "Remont naszego żaglowca trwał trochę dłużej niż się spodziewaliśmy, ale mamy pewność, że wszystkie prace zostały wykonane niezwykle starannie. Cieszymy się też, że na Gwiazdkę „Dar Pomorza" wraca do macierzystego portu, a na ferie od 13 stycznia zapraszamy na statek zwiedzających."
"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. 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.

Źródło:gospodarkamorska.pl

Politechnika Gdańska prowadzi rekrutację na studia podyplomowe na kierunku morska energetyka wiatrowa. To pierwszy taki projekt w kraju.

Morska energetyka wiatrowa – studia podyplomowe na takim kierunku uruchomiła Politechnika Gdańska we współpracy i pod patronatem Polskiego Towarzystwa Morskiej Energetyki Wiatrowej. Umowę w tej sprawie podpisano we wtorek na Wydziale Oceanotechniki i Okrętownictwa PG. Rekrutacja na rok akademicki 2019/2020 już trwa. To pierwszy taki projekt w kraju.
– Umowa dotyczy organizacji wspólnych studiów podyplomowych, kształcenia specjalistów, bo też i specjalistów mamy mało, w odnawialnych źródłach energii, czyli elektrowniach wiatrowych, które, miejmy nadzieję, jak najszybciej będą budowane na polskim szelfie na Morzu Bałtyckim. Oprócz wiedzy specjalistycznej, związanej z projektowaniem, eksploatacją takich elektrowni, chcemy również podać wiedzę związaną z prawnymi aspektami, związaną z pracą takich systemów na morzu – mówi prof. Marek Dzida, prorektor ds. kształcenia i dydaktyki oraz kierownik Katedry Automatyki i Energetyki na Wydziale Oceanotechniki i Okrętownictwa Politechniki Gdańskiej.
Nabór na dwusemestralne studia podyplomowe „Morska energetyka wiatrowa" trwa do 15 września tego roku (przygotowano 25-30 miejsc). Warunkiem do ich przystąpienia jest ukończenie studiów wyższych – magisterskich, inżynierskich lub licencjackich, nie tylko politechnicznych. Program studiów umożliwi zdobycie profesjonalnej wiedzy na temat technologii wykorzystywanych w sektorze morskiej energetyki wiatrowej, jak również funkcjonowania związanych z nią rynków oraz wszystkich aspektów przygotowania i realizacji projektów

morskich farm wiatrowych w polskiej wyłącznej strefie ekonomicznej Morza Bałtyckiego. Uruchomienie pilotażowej edycji studiów na kierunku morska energetyka wiatrowa związane jest bezpośrednio z oczekiwanym w najbliższych latach intensywnym rozwojem rynku offshore w Polsce. W projekcie Polityki Energetycznej Polski do 2040 roku przewidziano realizację morskich farm wiatrowych o łącznej mocy ponad 10 GW, co czyni nasz kraj potencjalnym liderem tej branży w Europie. Celem studiów jest przygotowanie profesjonalnej kadry na potrzeby tak dużego rynku.

– Polskie Towarzystwo Morskiej Energetyki wiatrowej szacuje, iż w perspektywie najbliższych 15 lat zatrudnienie, zarówno to bezpośrednie, jak i pośrednie, związane z rozwojem inwestycji w morskiej energetyce wiatrowej, sięgnie kilkudziesięciu tysięcy osób w skali całego kraju. Uruchamiane studium podyplomowe na Politechnice Gdańskiej jest, mam nadzieję, pierwszym z wielu kroków, które będą podejmowane w tym kierunku – mówi Mariusz Witoński, prezes Polskiego Towarzystwa Morskiej Energetyki Wiatrowej.

Inwestycja w morską energetykę wiatrową dodatkowo uzasadniona jest dobrze rozwiniętym w Polsce łańcuchem dostaw dla branży offshore wind, realizującym zlecenia dla projektów tego sektora energetyki zlokalizowanych na rynkach zagranicznych, włączając w to budowę światowej klasy jednostek pływających, służących do budowy i obsługi farm wiatrowych na morzu, specjalistyczne konstrukcje stalowe, osprzęt elektryczny czy usługi badawczo-pomiarowe.

– Oprócz tego, że ci specjaliści pomogą nam zbudować ten sektor przemysłu, to, mamy nadzieję, będą także naszym nieocenionym materiałem eksportowym, że polska technologia i myśl techniczna będzie eksportowała te rozwiązania, które zostaną tutaj zastosowane, praktycznie na cały świat – mówi Krzysztof Stopierzyński, prezes Baltic Diving Solutions, spółki dostarczającej usługi w zakresie prac nurkowych oraz robotami podwodnymi ROV, badań, przeglądów i inspekcji infrastruktury oraz wsparcia technicznego projektów, głównie dla sektora ropy i gazu, energetyki odnawialnej oraz hydrotechniki.

Pierwszy prąd z wiatraków na Bałtyku ma popłynąć w latach 2025-2026. Wpływy do budżetu państwa z budowy morskich farm wiatrowych w polskiej wyłącznej strefie ekonomicznej na Morzu Bałtyckim szacowane są nawet na 100 mld zł. Polski przemysł energetyki morskiej związany z rozwojem morskiej energetyki wiatrowej w Polsce po roku 2025 może zagwarantować zatrudnienie ponad 77 tys. pracowników. Jest on w stanie zapewnić co najmniej 50% wartości zamówień związanych z budową farm wiatrowych na Bałtyku, a w perspektywie kilku kolejnych lat – nawet 75%.

Obecnie w mocy utrzymanych jest dziewięć pozwoleń lokalizacyjnych dla projektów morskich farm wiatrowych zlokalizowanych w polskiej wyłącznej strefie ekonomicznej, wydanych w latach 2012-2013. Na czele stawki znajduje się czterech deweloperów: Polska Grupa Energetyczna, BALTIC TRADE AND INVEST, PKN Orlen oraz Polenergia, w której 50% udziałów w realizowanych przez spółkę projektach przejął koncern Statoil/Equinor. Niewykluczone, że na polski rynek offshore wejdą także inni światowi gracze.

Źródło:gospodarkamorska.pl

Terminal Kontenerowy w Karaczi z nowymi standardami bezpieczeństwa.

Międzynarodowy terminal kontenerowy w Pakistanie (PICT) stał się pierwszym terminalem kontenerowym w kraju, który uzyskał certyfikat ISO 45001: 2018. Certyfikat jest najwyższym ogólnoświatowym standardem bezpieczeństwa i higieny pracy.

PICT w porcie Karaczi pomyślnie przeszedł rygorystyczny proces weryfikacji i audyt uzyskując tym samym normę ISO 45001:2018. Wcześniej posiadał certyfikat OHSAS 18001. Audyt został przeprowadzony przez agencję Bureau Veritas S.A.

Norma ISO 45001: 2018 określa wymagania dotyczące systemu zarządzania bezpieczeństwem i higieną pracy i obliguje do respektowania zobowiązania do ciągłego doskonalenia swoich systemów w celu zapewnienia jeszcze bezpieczniejszego i zdrowszego miejsca pracy.

Według dyrektora generalnego Terminala Kontenerowego w Karaczai, Khurrama Aziza Khana: „Certyfikat pokazuje zaangażowanie portu w poprawę bezpieczeństwa pracowników i osiągnięcie doskonałości jakości obsługi klienta poprzez wdrażanie najlepszych praktyk w zakresie zdrowia i higieny pracy. Mamy najwyższe

międzynarodowe standardy systemowe i procesowe i nieustannie pracujemy nad tym, aby zapewnić naszym cenionym klientom najwyższą jakość usług. ”
Nowa norma ISO 45001:2018 przywiązuje bardzo duże znaczenie do udziału pracowników w systemie zarządzania BHP. Standard wymaga dwóch różnych form tego udziału, a więc konsultowania z pracownikami niektórych obszarów BHP oraz współudziału pracowników w innych. Wymagania nowej normy w tym zakresie są znacznie obszerniejsze i precyzyjniejsze, niż miało to miejsce w dotychczasowej normie OHSAS.

Źródło:pap.pl

Słowo „ miłość” nie zawsze oznacza to samo. Największe badania nad emocjami w różnych językach.

Chociaż słowo „miłość” ma swoje odpowiedniki w innych językach okazuje się, że nie zawsze oznacza to samo. Faktycznie znaczenie i emocje z jakimi jest związane są zależne od kręgu kulturowego, w którym funkcjonuje. Udowadniają to największe badania lingwistyczne na świecie.
Z jakimi emocjami wiążą się słowa „miłość”, „żal”, „smutek” w poszczególnych językach postanowił zbadać Joshua Conrad Jackson, doktorant psychologii z University of North Carolina. Do współpracy zaprosił specjalistę z Max Planck Institute in Jena, lingwistę Johanna-Mattisa Lista, twórcę CLICS (Database of Cross-Linguistic Colexifications) – narzędzia stosowanego w lingwistyce porównawczej, pozwalającego na zobrazowanie powiązań między poszczególnymi pojęciami.
Pod lupę wzięli 24 słowa opisujące emocje w prawie 2500 języków. Trwająca przeszło dwa lata analiza danych pozwoliła stworzyć siatki pokazujące do jakich emocji rzeczywiście przypisane są dane słowa w poszczególnych rodzinach językowych. Rezultaty zaprezentowano w magazynie "Science".
W niektórych językach istnieją słowa nie mające swoich odpowiedników w innych. Przykładem jest niemieckie „sehnsucht” tłumaczone na polski jako „tęsknota”, a w rzeczywistości odnoszące się do silnego pragnienia alternatywnego życia. Podobnie sytuacja ma się z „reisefieber”. To jedno słowo określa lęk, strach lub chorobę przed podróżą.
Bardziej odległym geograficznie przykładem może być „awumbuk”. To słowo używane w Papui Nowej Gwinei do opisania poczucia przygnębienia, jakie odczuwamy po wyjściu gości. Z kolei hawajskie „aloha” na emocjonalnej siatce znalazło się pomiędzy słowami „miłość” i „szkoda” („love” i „pity”).
Badacze odkryli też wiele ciekawych różnic w odbiorze słów. Na przykład słowo „niespodzianka” w językach austronezyjskich było ściśle związane ze „strachem”. A w językach południowo-wschodniej Azji z „nadzieją” i „pragnieniem”.
Podobnie słowo „lęk” nie we wszystkich kręgach jest rozumiane tak samo. W językach indoeuropejskich wiąże się z „gniewem”, a w austroazjatyckich z „żalem”. Zarówno pozytywne i negatywne konotacje – zależnie od języka – przypisywano też słowy „duma”.
Powiązania między słowami w pięciu różnych grupach językowych oraz w zestawieniu całościowym mat. autorzy badania

– Nie każda rodzina języków wydaje się postrzegać emocje w ten sam sposób, co inne. Jest to naprawdę ważne odkrycie na wielką skalę – mówi Kristen Lidquist, współautorka badań, profesor psychologii i neurologii w UNC.
Co nie powinno dziwić to fakt, że im bliższe geograficznie były sobie dane rodziny językowe, tym bardziej zbliżone były siatki emocjonalnych konotacji występujących w nich słów. Pozwala to badaczom wysnuć tezę, że znaczenie słów ewoluowało przenoszone z jednego kraju do drugiego wraz z handlem, podbojami terytorialnymi czy imigrantami.
W czasie analizy eksperci zauważyli, że wszyscy badani rozróżniają emocje w zależności od tego, czy są przyjemne czy nieprzyjemne oraz czy wiążą się z wysokim czy niskim poziomem pobudzenia. Praktycznie nie zdarzało się, aby to samo słowo w różnych językach odnosiło się do diametralnie różnych emocji.
Odnosi się to m.in. do tytułowej „miłości”, która niemal we wszystkich badanych rodzinach językowych miała zbliżone znaczenie emocjonalne. Najczęściej „love” było powiązane z „like”, „happy”, „want”, „hope” i „good”.

Na uwagę zasługują języki austronezyjskie, gdzie „love" wiąże się z poczuciem żalu i słowami takimi, jak „pity", „grief", „regret". Na przykład w języku mwotlap, którym posługują się mieszkańcy Vanuatu (państwo w Oceanii) nie ma słowa odpowiadającemu angielskiemu „love" jako miłości romantycznej. Stosowane tu słówko „tam" oznacza empatię i hojność. Do miłości jako romantycznego uczucia odnosi się raczej tamtejszy odpowiednik słowa „need", jak w zwrocie „I need you" (z ang. potrzebuję cię).

Źródło:Focus.pl

Pogoń bajlepsza na wyjazdach w Ekstraklasie.

W sobotę dobiegły końca zmagania w pierwszej części sezonu 2019/20 w Ekstraklasie. To dobry moment na podsumowania. Jeśli chodzi o grę na stadionach rywali, najlepsza minionej jesieni okazała się Pogoń Szczecin.
Drużyna prowadzona przez trenera **Kostę Runjaicia** w dziesięciu wyjazdowych meczach wywalczyła aż 18 punktów. Pogoń odniosła pięć zwycięstw w delegacjach (tyle samo, ile Legia Warszawa), trzy razy zremisowała i doznała dwóch porażek (identycznie jak Lech Poznań). Portowcy nie byli przy tym szczególnie efektowni: na obcych stadionach strzelili tylko dziesięć goli. Dali sobie wbić osiem bramek – pod tym względem lepszy był tylko Śląsk Wrocław (sześć).
Pogoń zaliczyła kilka pamiętnych występów na wyjazdach. Potrafiła zwyciężyć 2:1 na stadionie przy ulicy Łazienkowskiej w stolicy, zaś w Białymstoku wygrała 3:2. Jej ulubionym wynikiem były jednak zwycięstwa 1:0 – takie wiktorie szczecińska drużyna odniosła w Kielcach, Lubinie i Gdańsku.
Miastem, które Pogoń mogła nazywać przeklętym, był w rundzie jesiennej Kraków. Zespół trenera Runjaicia pojechał tam dwa razy i dwukrotnie wracał bez punktów: przegrał 0:2 z Cracovią oraz 0:1 z Wisłą.
Niewiele gorzej poza swoim stadionem spisywały się drużyny Lecha i Legii (po 16 punktów wywalczonych w delegacjach).
Z kolei zdecydowanie najsłabiej w całej lidze na obcych boiskach radziły sobie ekipy Łódzkiego Klubu Sportowego oraz Górnika Zabrze. Tylko cztery punkty zgromadzone na wyjazdach to wynik katastrofalny. Notabene: Górnik jest jedyną drużyną w stawce, która w tym sezonie jeszcze nie wygrała poza swoim stadionem!

TABELA

20 kolejka

		Z	R	P	Z/S	P
1	Legia Warszawa	12	2	6	40:20	38
2	Cracovia	11	3	6	29:16	36
3	Pogoń Szczecin	10	5	5	22:16	35
4	Śląsk Wrocław	9	7	4	27:21	34
5	Lech Poznań	8	7	5	33:20	31
6	Piast Gliwice	9	4	7	22:21	31
7	Lechia Gdańsk	8	6	6	23:22	30
8	Wisła Płock	9	3	8	25:32	30
9	Jagiellonia Białystok	8	5	7	31:26	29
10	Zagłębie Lubin	8	4	8	31:28	28
11	Raków Częstochowa	9	1	10	24:29	28
12	Górnik Zabrze	5	8	7	24:27	23
13	Arka Gdynia	5	6	9	17:28	21
14	Korona Kielce	6	3	11	12:24	21
15	Wisła Kraków	5	2	13	22:35	17
16	ŁKS Łódź	4	2	14	20:37	14

Źródło: PiłkaNożna.pl

Info OMK.

16 grudnia b.r. Komisja Europejska zatwierdziła program pomocowy w zakresie zwolnienia z PIT polskich marynarzy.

W zwiazku z tym, Ustawa o zmianie utawy o podatku dochodowym weszła w życie i zacznie obowiazywać z dniem 01/01/2020 r.
Ustawa stanowi ,że marynarze pracujacy na statkach pod banderami UE i Europejskiego Obszaru Gospodarczego przebywający na burcie przez co najmniej 183 dni będą zwolnieni z płacenia podatku dochodowego za pracę najemną w Polsce. Zapisy Ustawy przewidują, że do okresu 183 dni będzie można doliczyć okresy ściśle powiązane z pracą na statku - czyli podróż na i ze statku, kursy, szkolenia etc.
Ustawa dotyczy marynarzy, którzy pracują na statkach wykorzystywanych do przewozu ładunków lub pasażerów w zegludze międzynarodowej.
Pełna treśc Ustawy dostępna jest na www.omk.org.pl

W tym roku przypadła 30 rocznica zatonięcia masowca KRONOS dowodzonego przez greckiego kapitana z 19 osobową polską załogą. Dla upamiętnienia tej tragedii nasz kolega Janusz Maciejewicz postanowił podzielić się krótką historią z tego okresu, gdy Krajowa Sekcja Morska pod jego przewodnictwem, podejmowała działania w imieniu rodzin polskich marynarzy.

M/v Kronos pod banderą Bahama zaginął podczas sztormu na Biskajach w dniu 27-ego lutego 1989 r.– nie natrafiono na żaden ślad po nim ani załodze (grecki kapitan i 19 polskich marynarzy). Statek nie był objęty żadnym układem zbiorowy a grecki armator/właściciel po tym zdarzeniu natychmiast zlikwidował spółkę w której zarejestrowany był statek. Na początku 1992 r. rodziny marynarzy zostały powiadomione przez centralę ITF z Londynu o zbliżającym się terminie przedawnienia i braku efektu blisko 3 letnich działań w celu uzyskania dla nich odszkodowań. W tej sytuacji jeden z polskich pełnomocników rodziny (adwokat Bartłomiej S.) na początku 1992 r. zwrócił się do mnie o pomoc KSMMiR, której byłem przewodniczącym.

Uzyskanie odszkodowań dla rodzin z tytułu śmieci polskich marynarzy ze statku „Kronos" było pierwszą poważną i trudną sprawą, którą zajęła się Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność" po afiliowaniu się w ITF w 1991 r.

Wobec fiaska działań centrali ITF zdałem sobie sprawę, że nie przekonam władz Sekcji do zajęcia się tą sprawą jeżeli nie przedstawię wiarygodnej oceny szansy jej pozytywnego załatwienia. Poprzez kontakt z prawnikiem (Markiem C.) z PŻM-u udało mi się uzyskać opinię dużej kancelarii prawnej w Londynie. Oceniła ona szanse na 50% i wyraziła chęć zajęcia się sprawą pod warunkiem wpłaty na jej konto wstępnej kwoty w wys. GBP 15 tys. Oprócz braku takich finansów Sekcja nie posiadała wtedy osobowości prawnej (KSMMiR uzyskała ją dopiero w 2001 r. poprzez zapis w Statucie NSZZ „Solidarność") co było dodatkowym utrudnieniem. Po długiej dyskusji udało mi się uzyskać zgodę większości członków Rady do zajęcia się sprawą pomimo, że żaden marynarz z m/v Kronos nie był członkiem związku. Przed uruchomieniem i upoważnieniem do działania prawników z Londynu należało zdobyć odpowiednie fundusze oraz materiały (dokumenty) dotyczące sprawy/roszczenia. W tym celu pierwszy krok skierowany został do centrali ITF w Londynie. Niestety moja wizyta wraz pełnomocnikiem rodzin marynarzy i rozmowa w biurze ITF-u (Jon W.) w Londynie nie przyniosła efektu. Nie otrzymaliśmy żadnego wsparcia finansowego od ITF ani żadnych dokumentów od kancelarii prawnej zajmującej się dotychczas sprawą Kronosa. Natomiast dużą pomoc zaoferował ówczesny podsekretarz stanu w Ministerstwie Transportu Zbigniew S. Dzięki jego staraniom uzyskaliśmy od polskiego ministerstwa znaczne wsparcie finansowe na opłacenie londyńskich prawników i zatrzymanie w ostatniej chwili procesu przedawnienia sprawy. Okazało się, że pierwszą trudnością było samo wręczenie pozwu osobie/stronie, która powinna ponosić odpowiedzialność za pozbawienie

rodzin odszkodowań z tytułu tragicznej śmierci marynarzy na m/v „Kronos". Sprawdzono że były właściciel statku pan A.V. jest właścicielem jednej z londyńskich firm ale nie odpowiedział on na żadne skierowane do niego pisma. Skuteczne wręczenie pozwu nastąpiło dopiero wtedy gdy aplikant z kancelarii prawnej dostał się do jego gabinetu i po wypowiedzeniu odpowiedniej formułki przed położeniem dokumentów na biurku dotknął nimi jego lewe ramię. Po tym fakcie rozpoczęła się korespondencja i wymiana dokumentów pomiędzy londyńską kancelarią reprezentująca rodziny marynarzy a prawnikami pana A.V. Co pewien czas otrzymywałem z Londynu informację o aktualnej sytuacji z podaniem możliwej do uzyskania wysokości kwoty odszkodowania. Jednocześnie za każdym razem informowano mnie o możliwości podwyższenia tej kwoty po dodatkowym opłaceniu kosztów londyńskich prawników. Stawałem wtedy przed problemem jak i do czego przekonać prezydium i radę sekcji – akceptacji co do proponowanej kwoty odszkodowań czy działań w celu jej podwyższenia ? Po kilku takich etapach gdy całkowita kwota zgłoszonych roszczeń doszła do miliona USD rada sekcji po analizie możliwości prawnych i zasobów finansowych zadecydowała o jej akceptacji. Doszło do rozprawy sądowej w Londynie na którą wraz z pełnomocnikiem rodzin zostałem zaproszony w roli obserwatora. Reprezentujący stronę rodzin barrister (prawnik upoważniony do występowania przed sądem wyższej instancji) swoje wystąpienie rozpoczął od poruszania spraw i przytaczania przykładów z dalekiej przeszłości nawet chyba z okresu średniowiecza. Z wypowiedzi przedstawicieli stron i całego przebiegu rozprawy wywnioskowałem, że mieliśmy trochę szczęścia. Prawnicy strony przeciwnej spóźnili się ze zgłoszeniem jakiś dokumentów a prowadzący sprawę sędzia był kiedyś marynarzem i chyba z tego powodu nam sprzyjał. Doszło do ugody zgodnie z którą członkowie rodzin polskich marynarzy z m/v Kronos, otrzymali w sumie do podziału kwotę miliona USD. Wysokość odszkodowania dla każdej rodziny była naliczona w zależności od zajmowanego stanowiska na statku i wieku marynarza. Przy podziale sąd kierował się teoretyczną możliwością długości pracy i wysokością możliwych zarobków przez każdego z marynarzy gdyby nie było tej tragedii i żyli by dalej.

Informacja o sukcesie uzyskania odszkodowań dla rodzin polskich marynarzy z m/v „Kronos" nie była nagłośniona w żadnym z medialnych przekaźników z powodu prośby samych rodzin. Tylko w wydawanym raz w roku przez ITF „Seafarer's Biulletyn" ukazała się wówczas krótka informacja o sukcesie działań polskiego afillianta i ITF w sprawie m/v „Kronos".

Janusz Maciejewicz.- Wiceprzewodniczący OMK

Witowo Radio - stacja brzegowa kończy pracę

Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej uprzejmie informuje, że z dniem 31 grudnia 2019 roku godz. 23:59 kończy pracę stacja brzegowa „Witowo Radio". Jej funkcje w całym zakresie przejmuje z dniem 1 stycznia 2020 roku, godz. 00:00, stacja „**Polish Rescue Radio**".
Stacja brzegowa „Polish Rescue Radio" będzie prowadziła całodobowy nasłuch w ramach Systemu Łączności w Niebezpieczeństwie i dla Bezpieczeństwa, GMDSS (skrót: GMDSS-PL), w polskim obszarze odpowiedzialności za akcje ratownicze SAR.
DANE STACJI
Nazwa i znak wywoławczy: Polish Rescue Radio (SPL)
Telefon: +48 58 355 36 70
Fax: +48 58 620 53 63
+48 58 620 53 28
e-mail: gmdss@umgdy.gov.pl
Łączność w niebezpieczeństwie oraz w celu zachowania bezpieczeństwa na morzu
Ostrzeżenia nawigacyjne, komunikaty pogodowe i komunikaty lodowe nadawane będą w języku polskim i angielskim w paśmie MF na **f=2591 kHz** po zapowiedzi na **f=2182 kHz** i w paśmie VHF na kanałach **5, 61, 62** po zapowiedzi na kanale 16 oraz na życzenie.
Ostrzeżenia nawigacyjne nadawane będą 6 razy w ciągu doby, co 4 godz. od 01:33 do 21:33 UTC.
Komunikaty o pogodzie nadawane będą 4 razy na dobę, o godz. 01:35, 07:35, 13:35, 19:35 UTC.
Komunikaty lodowe nadawane będą o godz. 10:35 i 13:35 UTC.

Powyższa informacja znajdzie swoje odzwierciedlenie w komunikatach nawigacyjnych wydawanych przez Biuro Hydrograficzne Marynarki Wojennej RP.
Uprzejmie proszę o rozpowszechnienie ww. informacji wśród armatorów oraz załóg statków uprawiających żeglugę w polskich obszarach morskich oraz w polskiej strefie odpowiedzialności za poszukiwanie i ratowanie życia na morzu
https://www.facebook.com/117864694936213/photos/a.117866371602712/2577772305612094/?type=3&av=117864694936213&eav=AfZ62Z_U5Pni0QBsTh_OK91qqeHfbOhw0Po1ZOyVbPgkNRwZ7OVTghdt7BWfsZJ_Qk8&theater

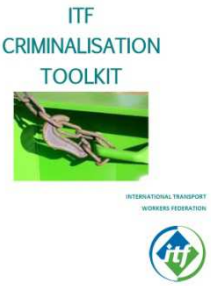
Poradnik ITF dotyczący prawa karnego i uczciwego traktowania marynarzy.

Niniejszym przekazujemy kolejny, anglojęzyczny poradnik dotyczący trudnych sytuacji prawnych, w których mogą znaleźć się marynarze. Sytuacji powiązanych z wypadkami morskimi oraz rożnego rodzaju zdarzeniami w wyniku których marynarze narażeni są na postepowanie karne, osadzenie w areszcie, przesłuchania itp.

Kryminalizacja to jeden z najważniejszych problemów z którymi borykają się marynarze. Wypadki morskie, zanieczyszczenie środowiska naturalnego to najczęstsze sytuacje, w których dochodzi do zatrzymań i odcięcia od możliwości zapewnienia sobie właściwej pomocy prawnej

Jest to kolejna publikacja z tej serii zamieszczona na naszej tronie internetowej. Najważniejsze fragmenty i informacje znajdą się w obecnie przygotowywanej edycji „Poradnika Wilka Morskiego" czyli najważniejszych informacji dla marynarzy.

Link do poradnika



Ta jak i wcześniejsze dokumenty są także dostępne w zakładce

Publikacje do Pobrania

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 ?

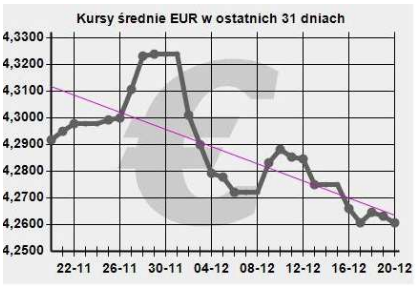
Zapraszamy do OMK / ITF

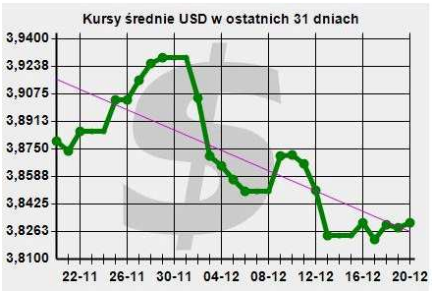
W ramach przynależności do OMK zostaniesz natychmiast objęty ubezpieczeniem od następstw nieszczęśliwych wypadków w PZU 24 h podczas pracy na statku i wypoczynku w domu, również w strefie działań pirackich. Koszt ubezpieczenia ponosi OMK.
Ponadto:
• Oferujemy po 6-miesięcznej przynależności pomoc w podniesieniu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

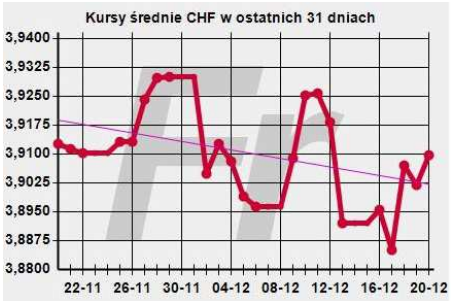
Wydarzyło się 23 grudnia - kalendarium

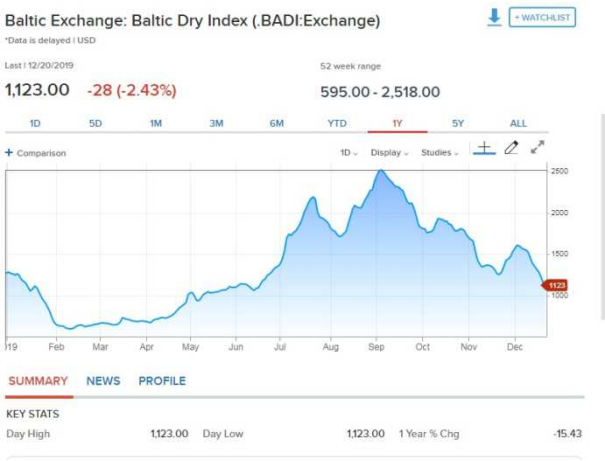
23 grudnia jest 357 dniem w kalendarzu gregoriańskim. Do końca roku pozostały 8 dni. 23 grudnia jest obchodzony jako Światowy Dzień Snowboardu.
Imieniny obchodzą:
Anatola, Anatolia, Bazylides, Dagobert, Ewaryst, Ewarysta, Gelazy, Iwo, Iwona, Mardoniusz, Saturnin, Serwul, Sł awomir, Sławomira, Teodul, Torlak i Wiktoria.
Wydarzyło się sporo rzeczy na przełomie lat, między innymi:
1595r. – Papież Klemens VIII bullą *Magnus Dominus et laudabilis nimis* zatwierdził Unię brzeską.
1791r. – Cesarzowa Katarzyna II Wielka ustanowiła na terenie zaboru rosyjskiego tzw. strefę osiedlenia, na terenie której wolno było zamieszkiwać Żydom.
1806r.– IV koalicja antyfrancuska: zwycięstwo wojsk francuskich nad rosyjskimi w bitwie pod Czarnowem..
1898r.– W Łodzi wyjechał na trasę pierwszy tramwaj elektryczny.
1939. – W Lublinie Niemcy rozstrzelali 10 przedstawicieli miejscowej inteligencji i duchowieństwa.
1982r. – Rząd podjął uchwałę o budowie metra warszawskiego.
1990r. – Dokonano oblotu szybowca PW-4 Pelikan

Kursy walut (kursy średnie NBP)









Rozrywka

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

Wypełnij siatkę cyframi tak, aby każdy rząd, kolumna, podświetlony obszar 3x3 zawierały wszystkie cyfry od 1 do 9. Różowe kwadraty mogą zawierać tylko liczby nieparzyste (1,3,5,7,9).
Twój czas:

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

Żona leży w łóżku z mężem. Znudzona mówi do niego:
- Kochanie, może odegramy scenę z twojego ulubionego pornosa?
Gość patrzy na nią zdziwiony i mówi:
- Kobieto, gdzie ja o tej godzinie znajdę klauna z zespołem dwa karły i osła?