

Stanowisko OMK w sprawie rządowego projektu ustawy w sprawie ubezpieczeń społecznych marynarzy oraz historia publikacji, zaproszeń, ankiety OMK skierowanych do marynarzy w sprawie ubezpieczeń marynarzy w świetle nieuniknionych zmian wynikających z wyroku TSUE.

Poniżej publikujemy oficjalne Stanowisko Komisji Organizacji Marynarzy Kontraktowych w sprawie projektu ustawy w sprawie ubezpieczeń społecznych marynarzy oraz historię zamieszczanych wiadomości na naszej stronie internetowej, zaproszenia marynarzy do konsultacji, ankiety od roku 2019 do 2024 r. w świetle nieuniknionych zmian wynikających z wyroku TSUE

- **2024-08-23** projekt nowej ustawy o ubezpieczeniach ZUS dla marynarzy
<https://www.omk.org.pl/article/1223>
- **2023-03-27** Stanowisko OMK ws. ubezpieczeń społecznych aby wyraźnie określić nasze zdanie w świetle TSUE i trwających prac nad rozwiązaniami dla marynarzy
<https://www.omk.org.pl/article/1116>
- **2023-03-05** Sprawa ZUS dla polskich marynarzy z obcych bander (poza UE/EOG) powraca
<https://www.omk.org.pl/article/1100>
- **2022-10-12** Ankieta ws. zabezpieczenia społecznego marynarzy-prosimy o udział w ankiecie.
<https://www.omk.org.pl/article/1053>
- **2019-12-20** Zamiany w systemie ubezpieczeń społecznych dla polskich marynarzy
<https://www.omk.org.pl/article/780>
- **2019-11-14** TSUE w sprawie marynarzy
<https://www.omk.org.pl/article/764>
- **2019-07-02** Powstaje nowy system ubezpieczeń społecznych dla polskich marynarzy, od Ciebie zależy czy będzie dobry, czy może tylko kosztowny i bez żadnych korzyści.
<https://www.omk.org.pl/article/750>

Stanowisko OMK z dnia 02.09.2024

ws. rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy o systemie ubezpieczeń społecznych oraz niektórych innych ustaw

Organizacja Marynarzy Kontraktowych NSZZ Solidarność zapoznała się z rządowym projektem zmiany ustawy o systemie ubezpieczeń społecznych rzekomo regulującej kwestie ubezpieczeń społecznych marynarzy pracujących pod obcymi banderami, który opiniuje NEGATYWNIE.

Projekt nie uwzględnia charakteru marynarskiej umowy o pracę i w większości przypadków braku ciągłości zatrudnienia polskich marynarzy pracujących na statkach obcych bander.

Projekt nakłada obowiązek opłacania składek na ubezpieczenie społeczne przez marynarzy nie posiadających zatrudnienia czego nie możemy zaakceptować.

Organizacja Marynarzy Kontraktowych, świadoma faktu, iż wielu armatorów eksploatujących statki pod banderą UE, nie obejmuje marynarzy należytem ubezpieczeniem społecznym, a administracje tych krajów nie wyciągają z tego konsekwencji, jest na stanowisku, iż projekt ustawy wprowadza zagrożenie dla innych, dobrze funkcjonujących systemów ubezpieczeń społecznych niektórych bander UE/EOG, stwarzając konflikt prawny mogący doprowadzić do utraty nabytych świadczeń, w niektórych przypadkach, lepszych niż oferuje Polska.

Projekt ustawy sprowadza się do zrzucenia problemu braku kontroli i nadzoru nad statkami tanich bander na barki marynarzy. Polscy marynarze w wielu przypadkach nie będą w stanie udźwignąć konsekwencji zmian co może doprowadzić do bezrobocia lub rezygnacji z pracy na morzu, jeżeli system będzie wprowadzony bez żadnej elastyczności, która pozwoli przetrwać polskim pracownikom w świecie globalnego wyścigu obniżania kosztów załogowych i konkurencji doprowadzających do degradacji zawodu marynarza w całej Unii Europejskiej i tym samym w Polsce.

Varsovia oficjalnie na linii. Nowy prom PŻB powitany.

W Świnoujściu odbyło się dzisiaj oficjalne wprowadzenie nowego promu Polferries Varsovia na linię do Ystad. Była to okazja do powitania jednostki i zaprezentowania jej mediom, oficjelom i partnerom, bo statek pływa między Świnoujściem i Ystad już od ponad miesiąca.

Zbudowany w Cantiere Navale Visentini nowy prom Polskiej Żeglugi Bałtyckiej Varsovia został dzisiaj uroczystie wprowadzony na linię. Oficjalne powitanie i prezentacja jednostki odbyło się na jej pokładzie w terminalu promowym w Świnoujściu. W wydarzeniu wzięli udział przedstawiciele mediów, lokalni oficjele, partnerzy, zarząd Polskiej Żeglugi Bałtyckiej oraz Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście.

Varsovia, która przyплыła do Polski w drugiej połowie lipca, to największy prom we flocie Polferries, a zarazem pierwszy zupełnie nowy statek tego armatora od ponad dwóch dekad.

– Wszystko jest świeże, nowe, także my jako załoga uczymy się statku i rzeczy, które przydadzą nam się w dalszej pracy. To jest taka faza pół roku, kiedy dajemy sobie czas na poznanie tej jednostki pod względem manewrowym, pod względem maszyny, a także i obsługi hotelu. Jednostka jest nowa i to jest ta różnica względem innych promów. Wszystkie nasze poprzednie promy były z rynku wtórnego i miały już jakąś przeszłość – mówi kpt. ż. w. Olga Sidor, kapitan promu Varsovia.

Wprowadzenie Varsovii na linię ma stanowić nowe otwarcie dla Polferries. Statek dysponuje 230 kabinami o różnych standardach, strefą gastronomiczną z barem i restauracją (w kuchni statku zainstalowano nawet piec do prawdziwej włoskiej pizzy), sklepem i przestrzenią rozrywkową dla pasażerów. To zupełnie nowa jednostka, wybudowana od zera, jest zatem wyposażona w nowoczesne systemy i oparta na współczesnych technologiach. Ma 216 metrów długości, 28 metrów szerokości i linię ładunkową o długości 3 kilometrów, na której pomieści się do 140 ciężarówek (na trzech pokładach) oraz 200 aut osobowych (na dwóch kolejnych pokładach). Na pokładzie podróżować może 920 pasażerów i 60 członków załogi. Prom jest zasilany silnikami pracującymi na LNG.

– Dzisiejsze wydarzenie pokazuje, jak znaczący postęp osiągnęli nasi krajowi armatorzy, jak dobrze rozumieją rynek oraz jego potrzeby. Świadomość, że współczesna konkurencja wymaga nowoczesnych, specjalnie zaprojektowanych jednostek, dostosowanych do konkretnej linii i armatora, jest kluczowa – podkreśla Jarosław Siergiej, prezes portów Szczecin i Świnoujście.

Jednostka jest wycarterowana na 10 lat z opcją zakupu po upływie 6 lat czarteru. Okres amortyzacji nowej jednostki jest przewidywany na około 20 lat, z możliwością użytkowania promu przez okres nawet 40–50 lat, co podkreśla długoterminowy charakter tej inwestycji.

– Jeżeli uda się zrealizować pomysł wspólnie z Unity Line i na tej linii będą kursować jedynie dwa promy pasażerskie, wyniki finansowe mogą ulec znaczącej poprawie. Obecnie szacujemy, że linia ta będzie rentowna, choć z niewielkim zyskiem. Jednak z promem Mazovia, który jest już niemal w pełni zamortyzowany, rentowność tej trasy powinna znacznie wzrosnąć – mówi Piotr Redmerski, prezes Polskiej Żeglugi Bałtyckiej.

Varsovia na trasie Ystad zastąpiła prom Cracovia. Jednostka funkcjonuje w stałym serwisie, wypływa ze Świnoujścia o godzinie 12:30, z Ystad zaś startuje o 22:45. Wahadłowo na tej trasie pływa również inny prom Polferries – Mazovia. Cracovia natomiast popłynie na Morze Śródziemne w ramach czarteru dla algierskiego przewoźnika Nouris El Bahr Ferries i pływać będzie między portami w Algierii i Francji. Wyśluzona Baltivia została sprzedana armatorowi z Gruzji i będzie pływać na Morzu Czarnym. Prezes Polskiej Żeglugi Bałtyckiej Piotr Redmerski poinformował, że załoga ze sprzedanego ro-paxa pracuje obecnie na nowej Varsovii.

Źródło: gospodarka.morska.pl

Dekarbonizacja żeglugi będzie kosztowna dla armatorów, portów i ich klientów.

Większość statków wykorzystuje silniki diesla do napędu i wytwarzania energii, a duże statki oceaniczne są zazwyczaj napędzane wolnoobrotowymi silnikami wysokoprężnymi. Badanie DNV wykazało, że 25 tys. największych statków, czyli 30% światowej floty, odpowiadało za 80% emisji CO₂ – informują autorzy najnowszego raportu DNV Maritime Forecast To 2050.

„Zmiana na paliwa neutralne pod względem emisji dwutlenku węgla dla tych statków jest niezbędna” – postuluje DNV. Wymiana floty idzie powoli i wciąż po oceanach pływa wiele statków handlowych z silnikami wykorzystującymi paliwo okrętowe o wysokiej zawartości siarki. Sytuacji nie zmienia wprowadzanie scrubberów, bowiem wiele portów wycofuje się z dopuszczania statków z tymi urządzeniami do cumowania.

Sytuacja lepiej wygląda w przypadku nowych budów. Producenci silników pracują nad dostarczaniem nowych układów pozwalających na pracę na paliwach alternatywnych. Armatorzy coraz częściej inwestują w układy zapewniające elastyczność paliwową. Coraz więcej kontraktów zawiera klauzule na napędy statków z silnikami dwupaliwowymi. Na szlakach morskich pojawiają się coraz częściej statki, które zasilane są paliwami alternatywnymi. Producenci silników oferują również egzemplarze silników, które gotowe będą do użycia ekologicznego paliwa po późniejszej konwersji.

Dzisiaj są dostępne nowe typy silników głównych umożliwiające wykorzystanie paliw alternatywnych. W ofercie są zarówno silniki dwusuwowe dla dużych statków, jak i silniki czterosuwowe stosowane w mniejszych statkach, a także jako napędy pomocnicze dla wszystkich statków. Ale to nie znaczy, że wszyscy armatorzy są gotowi ponieść dodatkowe wydatki na nowe napędy.

Wielu armatorów wciąż czeka

„Wielu w branży wciąż czeka, co się stanie, ale teraz nadszedł czas, aby liderzy w całej branży stanęli na wysokości zadania. Oznacza to podejmowanie mądrych decyzji już teraz, które mogą przyspieszyć morską zieloną transformację” – zauważa we wstępie do raportu Knut Ørbeck-Nilssen, CEO Maritime, DNV.

Zaczyna jednak w branży transportu morskiego upowszechniać się trend zamawiania większych statków z możliwością zastosowania układu dwupaliwowego. Wciąż dominuje wykorzystanie gazu jako drugiego paliwa z układem zasilania ze zbiorników LNG. Faktycznie mamy więc do czynienia z wykorzystaniem paliwa kopalnego, co tylko pozornie jest odstępstwem na rzecz ekologii. „W portfelach zamówień pojawia się coraz większa liczba statków zasilanych metanolem i LPG oraz są zapowiedzi zastosowania amoniaku jako paliwa” – podkreślają autorzy DNV Maritime Forecast To 2050.

Według stanu na czerwiec 2024 r. 7,4% statków w eksploatacji (wg tonażu brutto) wykorzystuje w zasilaniu silników głównych układy bazujące na paliwach alternatywnych. Analiza portfela zamówień przeprowadzona przez ekspertów DNV pozwala na stwierdzenie, że 49,5% tonażu będzie działać na paliwach alternatywnych. W zeszłym roku te wartości szacowano odpowiednio na 6,5% i 51,3%. Jeśli weźmiemy pod uwagę liczbę statków, to te udziały są niższe i wynoszą, 2% w odniesieniu do floty znajdującej się w eksploatacji oraz 27,1% zakontraktowanych statków.

Zdaniem analityków DNV oznacza to, że armatorzy wybierają systemy dwupaliwowe dla większych statków. Dane wskazują, że transformacja floty handlowej na bardziej przyjazną dla środowiska odbywa się już na znaczną skalę, ale wciąż wolniej niż oczekiwano wyznaczając cele na 2030 rok i lata następne (2040 i 2050).

Armatorzy do swoich flot wprowadzają coraz więcej statków z silnikami zasilanymi paliwami alternatywnymi. Z analizy portfela zamówień można wysnuć wniosek, że duże statki z silnikami na metanol dołączą do floty dopiero pod koniec 2030 r.

LNG na niespełna 7% statków

„We flocie światowej 92,6% tonażu w eksploatacji może wykorzystywać wyłącznie paliwo okrętowe, podczas gdy połowa zakontraktowanego tonażu nie będzie miała możliwości korzystania z paliwa alternatywnego” – informuje raport. Statki zasilane z systemów LNG stanowią 6,7% tonażu statków w eksploatacji, podczas gdy 36% tonażu znajdującego się w portfelu zamówień będzie mogło wykorzystywać gaz jako paliwo w silnikach głównych.

Silniki zasilane gazem, a więc paliwem kopalnym, należą do najczęściej wybieranych głównych układów napędowych w segmencie kontenerowców (zakontraktowano 171 statków) i samochodowców (157 statków). Układy z systemami LNG wybierają rzadziej armatorzy eksploatujący zbiornikowce (93), masowce (16) i statki wycieczkowe (22).

Zbiornikowce LNG wykorzystujące gaz ziemny jako paliwo w silnikach głównych liczą 687 statków – obliczyli specjaliści DNV. W stocznicach zakontraktowano kolejne 339 zbiornikowców LNG. Flota zbiornikowców do przewozu skroplonego gazu liczy obecnie 1 239 statków, a w stocznicach buduje się 832 statki.

„Flota zbiornikowców LPG liczy 139 statków. W tych jednostkach silniki główne są zasilane gazem z instalacji LPG. Jest to jednak jedynie 0,37% tonażu floty światowej – stwierdza DNV. Uwzględniając fakt, że zamówionych jest 96 zbiornikowców LPG, to 1,9% tonażu znajdującego się w stoczniowym portfelu zamówień będzie

wykorzystywać układy LPG do zasilania silników głównych statków. W stocznicach buduje się również dwa statki z silnikami zasilanymi etanem jako drugim paliwem.

„Statki napędzane metanolem stanowią tylko 0,09% światowego tonażu floty w eksploatacji. Do tego rodzaju napędu przekonuje się coraz więcej armatorów. W stocznicach zakontraktowano 9,68% eksploatowanego obecnie tonażu. Armatorzy kontenerowców upodobali sobie statki z silnikami zasilanymi metanolem. Ten trend nadal utrzymuje się w 2024 r. Łącznie zamówiono 173 kontenerowce z silnikami przystosowanymi do wykorzystania metanolu. Masowce i samochodowce to kolejne grupy statków z silnikami zasilanymi metanolem. Zamówiono odpowiednio 24 i 20 statków” – wylicza DNV.

Paliwa neutralne na promach, barkach, masowcach

„Pełna dekarbonizacja będzie wymagała przejścia na paliwa neutralne pod względem emisji dwutlenku węgla na dużą skalę, a branża nadal przyjmuje różne technologie paliwowe, takie jak LNG, LPG, metanol i amoniak. Produkcja zielonych paliw jest również w toku, ale dostawy na dużą skalę pozostają nieuchwytnie, a dzisiejsza rzeczywistość jest taka, że 93% światowej floty nadal działa na konwencjonalnych paliwach kopalnych” – podkreśla na początku raportu Knut Ørbeck-Nilssen, CEO Maritime, DNV.

Autorzy raportu wskazują również na próby upowszechnienia innowacyjnych systemów zasilania. Przypominają, że po wprowadzeniu do eksploatacji promu MF Hydra, który od 2023 roku wykorzystuje do zasilania ogień wodór, operator promowy Torghatten odbierze w 2025 roku dwa 120-metrowe promy zasilane wodorem. Holenderski Samskip zamówił dwa kontenerowce o pojemności 700 TEU w stoczni Cochin w Indiach. Będą one wyposażone w ogniwa paliwowe zasilane wodorem.

Nie tylko Norwegowie eksperymentują z napędem wodorowym. W Holandii wprowadzono do eksploatacji pierwszą na świecie barkę wykorzystującą ogniwa wodorowe. Zostały one wraz ze zbiornikami wodoru zamontowane na kontenerach. Baterie będą zapewniać energię elektryczną do zasilania silników napędowych barki – informuje Holland Shipyards Group, które na początku 2024 r. ogłosiło dostawę H2 Barge 2, drugiego statku napędzanego wodorem, dla Future Proof Shipping. Nastąpiło to wkrótce po pomyślnej dostawie pierwszego statku, H2 Barge 1, na początku 2023 r. Dostawa drugiej z jednostek odbyła się 8 lutego 2024 r. informuje Europejska Platforma Transportu Śródlądowego (IWT), której przedstawiciele wzięli udział w inauguracyjnym uruchomieniu H2 Barge 2. Przekazanie statku odbyło się w porcie rzeczny Werkendam na południe od Rotterdamu. Wydarzenie to stanowiło ważny kamień milowy w dziedzinie zrównoważonego transportu, pokazując transformacyjny potencjał technologii wodorowej w sektorze żeglugi śródlądowej – podkreśla Zarząd Portu Rotterdam.

Napędzana wodorem barka H2 Barge 2 będzie przewozić kontenery całkowicie bezemisyjnie po Renie między Rotterdamem a Duisburgiem. Duisport i Port w Rotterdamie zamierzają połączyć stacje tankowania rurociągiem do transportu wodoru. Statek H2 Barge 1 Future Proof Shipping (FPS) ma 110 metrów długości i będzie woził towary firmy Nike kilka razy w tygodniu między portem w Rotterdamie a terminalem śródlądowym BCTN w Meerhout w Belgii. Oczekuje się, że spowoduje to roczną oszczędność emisji gazów cieplarnianych wynoszącą 2000 ton CO₂ – podkreśla Zarząd Portu Rotterdam.

Eksperymenty z amoniakiem

Pomimo niskiej dojrzałości technologii konwerterów energii amoniaku, ostatnio obserwujemy pierwsze zamówienia na statki zasilane amoniakiem, zauważają analitycy DNV. Belgijski armator CMB zamówił serię 10 masowców z silnikami głównymi przystosowanymi do wykorzystania amoniaku jako paliwa. Jest to pierwsze na świecie zamówienie na masowce capesize z silnikami dostosowanymi do spalania tego paliwa. Oprócz innowacyjnego systemu napędowego statek będzie miał zoptymalizowany kształt kadłuba. Jednostki będą miały 300 metrów długości i 25,2 metra szerokości. Zostaną wyposażone w dwa zbiorniki o pojemności 3 tys.m³ na amoniak przystosowany do spalania.

CMB poinformowało, że dział technologii czystej, CMB.TECH, nawiązał współpracę ze szwajcarską firmą zajmującą się energią morską WinGD w celu zainstalowania dwupaliwowych silników na amoniak X72DF na dziesięciu masowcach o nośności 210 tys. t, których dostawa ma nastąpić w latach 2025 i 2026. WinGD poinformowało, że nowe silniki będą oparte na silniku X92B, ponieważ jego wydajność paliwowa sprawia, że jest to idealny silnik do opracowywania silników zasilanych amoniakiem.

Pojawili się również pierwsi operatorzy w segmencie zbiornikowców do przewozu amoniaku. Exmar LPG BV zamówił dwa statki, a NYK jeden zbiornikowiec. Będą to średniej wielkości gazowce zdolne do spalania amoniaku jako paliwa. W sumie w stocznjach ulokowano już zamówienia 25 statków zasilanych amoniakiem.

Na wody Morza Północnego wypłynie niedługo PSV Viking Energy. Będzie to pierwszy statek offshore zasilany amoniakiem. Eidesvik Offshore ogłosił niedawno ten przełomowy krok na drodze do dekarbonizacji. Statek PSV Viking Energy zostanie wyposażony w silnik dwupaliwowy na amoniak. W 2026 r. będzie eksploatowany na farmach wiatrowych Equinor. Według operatora zmniejszy on emisję gazów cieplarnianych o 70% lub więcej.

Hybrydy i elektryki na wodzie

Oprócz statków, które mogą korzystać z paliw alternatywnych, 940 jednostek znajdujących się obecnie w eksploatacji wykorzystuje baterie do zasilania napędu głównego lub w hybrydowym układzie zasilania silników głównych – informuje DNV w raporcie. Wśród nich są również promy wybudowane w Polsce przez CRIST, stocznię z Gdyni, która koordynuje BSSC ZEV HUB, hub produkcji statków zeroemisyjnych. Pisaliśmy o tym tutaj. W portfelu kontraktów stoczniowych znajdują się 433 statki, które będą wykorzystywać zasilanie elektryczne lub układ hybrydowy.

Nie tylko promy mają układy hybrydowe z zasilaniem bateryjnym. Finowie wyznaczają nowy kurs w żegludze przyjaznej dla środowiska. Na Bałtyk i Morze Północne wprowadzają hybrydowe 90-metrowe statki do przewozu ładunków masowych. Serię 12 jednostek zamówiono w Indiach, jest budowana w latach 2023–2026 w stoczni Chowgule Shipyard Pvt Ltd. Każdy statek (5 350 dwt) o długości prawie 90 m (LOA) oraz szerokości około 16 m jest wyposażony w napęd główny, którym jest silnik Yanmar o mocy 1920 kW i napęd elektryczny. Jednostka ma klasę lodową 1A. Manewrowanie ułatwi ster strumieniowy dziobowy 300 kW. Statek wyróżnia się dzięki wyposażeniu w zestaw akumulatorów o pojemności 1 MWh i możliwości podłączenia do zasilania z nabrzeża. Może przyjąć na pokład 100 TEU lub 50 FEU. Piszemy o tym tutaj.

W pełni elektryczne systemy napędowe są używane zasadniczo na mniejszych statkach o ograniczonym zasięgu, głównie promach. Ważne jest aby zauważyć, że większość statków, które mogą korzystać z paliw alternatywnych, ma rozwiązania dwupaliwowe. Statki z napędem elektrycznym na baterie prawie zawsze mają zestawy generatorów zasilanych paliwem okrętowym. Są to zapasowe układy napędowe uruchamiane najczęściej w ekstremalnych warunkach pogodowych. Ponadto paliwo alternatywne może nadal pochodzić ze źródeł energii kopalnej, co podkreśla konieczność regulacji, które dotyczą emisji gazów cieplarnianych z perspektywy well-to-wake.

Dekarbonizacja w żegludze idzie wciąż wolno. Armatorzy nie są skłonni wydawać na statki więcej, niż wynika z biznesplanów i obliczeń OPEX i CAPEX. Czasy są niepewne i trzeba również uwzględnić, że porty morskie wolno przystosowują swoją infrastrukturę do napędów używających LNG oraz paliwa alternatywne. Eksploatacja barek do bunkrowania gazu nie wszędzie jest opłacalna, nie mówiąc już o innych paliwach alternatywnych. Tylko kilka wiodących portów przy wsparciu środków publicznych przeciera szlaki na ścieżkach dojścia do dekarbonizacji.

„W tym najnowszym wydaniu Maritime Forecast to 2050 badamy, w jaki sposób można to odwrócić za pomocą ścieżek obejmujących rozwiązania operacyjne i technologiczne. Badamy, w jaki sposób właściciele statków i inne zainteresowane strony mogą zapewnić, że floty będą osiągać cele i przestrzegać przepisów dotyczące emisji, utrzymując jednocześnie pozycję konkurencyjną” – podkreśla Knut Ørbeck-Nilssen, CEO Maritime, DNV.

Satelity, IT oraz AI wspierają dekarbonizację

W dekarbonizacji działających flot pomagają systemy, za pośrednictwem których sztauowanie statków, ich trasy przejścia i prędkości oraz operacje logistyczne są coraz częściej zarządzane z lądowych centrów operacyjnych. Wykorzystanie technologii kosmicznych do śledzenia statków, a systemów informatycznych i sztucznej inteligencji do optymalizacji transportu ładunków i ruchu jednostek zapewnia operatorom statków dostęp do danych w czasie rzeczywistym i zarządzanie flotami. Informatyczne wsparcie procesów decyzyjnych i automatyzacja monitoringu pracy maszyn i ludzi i na statkach umożliwia zdalne monitorowanie pracy statku i załogi oraz optymalizację ekonomiczną flot.

Przechowywane w chmurze dane oraz budowanie cyfrowych bliźniaków operacji transportowych pozwalają na eliminowanie skutków wywołanych niespodziewanymi zmianami na globalnych szlakach logistycznych. Floty uodparniane są na ataki „czarnych łabędzi”, o czym piszemy tutaj.

„W ostatnich latach opracowano liczne narzędzia cyfrowe w celu optymalizacji i dekarbonizacji operacji, niezależnie lub w połączeniu z innymi technologiami cyfrowymi. Sztuczna inteligencja (AI) i jej podzbiór uczenie

maszynowe (ML), Internet rzeczy (IoT), łączność oraz komputerowe platformy symulacyjne i optymalizacyjne rozwijają się szybko” – podkreślają eksperci DNV.

Te technologie cyfrowe można podzielić na cztery typy – technologie wykrywania, technologie wspomagające, technologie przetwarzania danych i technologie podejmowania decyzji. Wykorzystanie wszystkich tych rozwiązań jest niezbędne do optymalizacji żegluga w oparciu narzędzia informatyczne jak technologie satelitarne. Mogą zresztą one zostać wykorzystywane do zwiększenia bezpieczeństwa statków i załóg oraz śledzenia czarnych i szarych flot oraz przemytu surowców strategicznych.

Podczas gdy dekarbonizacja i digitalizacja są dominującymi czynnikami transformacji w żegludze, utrzymanie akceptowalnego poziomu bezpieczeństwa jest warunkiem wstępnym przy wprowadzaniu nowych technologii i rozwiązań.

Prezentacji tegorocznego raportu „DNV Maritime Forecast To 2050” na targach SMM Hamburg dokona Knut Ørbeck-Nilssen, CEO Maritime z DNV w dniu 3 września. Odbędzie się to w czasie specjalnego spotkania z Arsenio Dominguezem, Sekretarzem Generalnym International Maritime Organization (IMO). Rozmowa skoncentrowana będzie na kluczowych kwestiach kształtujących przyszłość branży morskiej, w tym na celach IMO w zakresie redukcji emisji gazów cieplarnianych. Możliwy jest wirtualny udział w spotkaniu. Rejestracja: <https://dnv.social/5BP>

Źródło: gospodarka morska.pl

Ceny ropy w USA w górę , ale na rynkach nie brakuje czynników ryzyka.

Ceny ropy na giełdzie paliw w Nowym Jorku rosły w czasie porannego handlu o ponad pół procent, ale na rynkach nie brakuje czynników ryzyka zarówno do dalszej wyżki jak i spadków notowań - podają maklerzy.

Baryłka ropy West Texas Intermediate w dostawach na X kosztuje na NYMEX w Nowym Jorku 74,00 USD, po wyżce o 0,60 proc.

Brent na ICE na XI jest wyceniana po 77,32 USD za baryłkę, niżej o 0,26 proc.

Na rynkach nie słabną obawy o perspektywy gospodarcze dla Chin, największego importera ropy naftowej na świecie.

Analitycy wskazują, że słabe prognozy dla chińskiej gospodarki sprawiają, iż cel władz w Pekinie - wzrostu PKB o 5 proc. - wydaje się być nieosiągalny.

W Libii tymczasem nie widać końca zakłóceń związanych z produkcją ropy naftowej.

Libijska państwowa firma naftowa ogłosiła stan siły wyższej w sprawie kluczowego pola naftowego El-Feel, a to w związku z pogłębiającym się kryzysem politycznym wywołanym walką o władzę w tym państwie członkowskim OPEC.

Krajowa Korporacja Naftowa w Libii wskazała, że siła wyższa, to klauzula, która umożliwia firmom zawieszenie zobowiązań umownych z powodu okoliczności pozostających poza ich kontrolą.

Libijskie władze na wschodzie tego kraju wstrzymały produkcję i eksport libijskiej ropy w wyniku prowadzonego sporu z rywalizującymi ze Wschodem władzami uznawanymi przez Zachód.

Rządy "wschodnie" i "zachodnie" w Libii pozostają w impasie w sprawie banku centralnego Libii, który jest depozytariuszem miliardów dolarów przychodów z eksportu ropy naftowej.

Pole El-Feel pompowało dziennie - przed zakłóceniami - ok. 70 tys. baryłek ropy.

Cała dzienna produkcja ropy naftowej w Libii wynosiła w ub. tygodniu 450 tys. baryłek wobec 1 mln b/d, zanik doszło do sporu libijskich władz i zakłóceń w produkcji ropy.

Źródło: PAP

Polska nie mogła aresztować Ukraińca podejrzanego za sabotaż Nord Stream.

Minister sprawiedliwości, prokurator generalny Adam Bodnar powiedział, że Polska nie mogła zrealizować europejskiego nakazu aresztowania obywatela Ukrainy, podejrzanego o sabotaż na gazociągach Nord Stream 1 i 2, ponieważ mężczyzna nie przebywał w Polsce.

Pod koniec sierpnia br. niemiecki "Der Spiegel" podał, że obywatel Ukrainy Wołodymyr Ż. podejrzany o sabotaż na gazociągach Nord Stream 1 i 2 uciekł z Polski ukraińskim samochodem dyplomatycznym, a wcześniej bez przeszkód przejechał przez Niemcy. Berlin jest przekonany, że władze w Warszawie ostrzegły poszukiwanego - podały niemieckie media. "Niemiecki rząd (...) jest wściekły na Warszawę" - pisał tygodnik, dodając, że osoby związane z niemieckimi służbami bezpieczeństwa twierdzą, że "nie zapomną Polakom tego faulu".

W pierwszym tygodniu czerwca, niemiecki Federalny Trybunał Sprawiedliwości wydał nakaz aresztowania Ukraińca i został on natychmiast wpisany do niemieckiej bazy danych osób poszukiwanych. 21 czerwca Niemcy wysłały do Polski europejski nakaz aresztowania Ż., jednak planowane zatrzymanie go w Polsce nie powiodło się.

Szef MS został zapytany na antenie Radia Zet, czy prawdą jest, że Polska odmówiła wydania Niemcom ukraińskiego nurka, który jest podejrzany o wysadzenie gazociągu Nord Stream.

Bodnar powiedział, że "nie ustalono miejsca pobytu tej osoby na terytorium Rzeczypospolitej". "Były podjęte działania ze strony służb niemieckich, natomiast nie można było ich zrealizować ze względu na to, że ten pan nie przebywał na terytorium Polski" - dodał.

26 września 2022 r. trzy z czterech nitek dwóch gazociągów Nord Stream 1 i 2 zostały zniszczone na głębokości ok. 80 metrów na dnie Morza Bałtyckiego. Duża część rosyjskiego gazu ziemnego dla Niemiec była przez lata dostarczana bezpośrednio przez Nord Stream 1. Wiele krajów wschodnioeuropejskich i zachodnich stanowczo krytykowało projekt i ostrzegało przed geopolitycznymi konsekwencjami omięcia Europy Wschodniej w tranzycie surowca.

W trakcie rosyjskiej agresji przeciwko Ukrainie Moskwa zawiesiła dostawy jeszcze przed zniszczeniem Nord Stream 1. Z kolei gazociąg Nord Stream 2 ostatecznie nie został uruchomiony z powodu rosyjskiej inwazji i wynikłych z niej sporów politycznych.

W połowie sierpnia amerykańska gazeta "Wall Street Journal" podała, że za atak na rurociągi Nord Stream 1 i 2 odpowiadają władze Ukrainy. Zaprzeczył temu doradca prezydenta Wołodymyra Zełenskiego, Mychajło Podolak; jego zdaniem za atakami z września 2022 r. stoi Rosja. Również w połowie sierpnia "Die Welt" opublikował wypowiedź b. szefa niemieckiego wywiadu zagranicznego (BND) Augusta Hanninga, według którego atak na gazociągi Nord Stream musiał się odbyć przy wsparciu Polski i za aprobatą na najwyższym szczeblu - prezydentów Ukrainy Zełenskiego i Polski Andrzeja Dudy.(PAP)

Źródło: PAP

Amerykańska firma przygotowuje się do odwiertu w okolicy Wolina w poszukiwaniu gazu.

W październiku platforma wiertnicza Noble Resolve należąca do amerykańskiej firmy Noble Corporation rozpocznie pracę na polskim wybrzeżu.

Noble Corporation poinformowało, że jej platforma wiertnicza Noble Resolve wykona odwiert na polskim wybrzeżu, w okolicy Wolina, na zlecenie CEP – Central European Petroleum.

Kanadyjska spółka CEP (poprzez zarejestrowaną w Polsce spółkę zależną) posiada koncesję na poszukiwanie węglowodorów na obszarze Wolina od 2017 roku, łącznie na 593 km². Przedmiotem prac zleczanych i nadzorowanych przez CEP jest nagromadzenie gazu ziemnego w utworach dolomitu głównego facji barierowej oraz piaskowcach czerwonego spągowca. Spółka zwraca uwagę, że potencjalne wydobycie gazu w okolicy może być bardzo korzystne dla regionu, m.in. ze względu na niewielką odległość od terminala LNG w Świnoujściu (a tym samym sieci zdolnej do przyjęcia wydobytego gazu), kompleksu petrochemicznego w Policach (w części zasilanego propanem) czy planowanego bunkrowania statków gazem.

Noble Corporation wykona jeden odwiert. Umowa obejmuje 45 dni ze stawką dzienną 140 tys. dolarów.

– Ta umowa stanowi kamień milowy dla Noble, ponieważ po raz pierwszy wykonujemy odwierty na morzu w Polsce. W naszym biurze w Gdańsku mamy prawie 300 pracowników, którzy są szczególnie dumni z tego osiągnięcia, i doceniamy zaufanie, jakim Central European Petroleum obdarzyło naszą załogę – komentował Blake Denton, wiceprezes ds. marketingu Noble Corporation.

Noble Resolve to jack-up wiertniczy wybudowany w stoczni Keppel Fels w Singapurze w 2009 roku. Morze pracować na wodach, których głębokość sięga 100 m i wiercić na głębokość przekraczającą 9100 m.

Według CEP na koncesji Wolin znajduje się szacunkowo ekwiwalent ponad 300 milionów baryłek ropy w postaci gazu. Spółka podała, że rozpoczęła już rozmowy z potencjalnymi odbiorcami. Zgodnie z pierwotnym harmonogramem opublikowanym w 2021 roku, rozpoczęcie wydobywania planowane było na 2027 rok, biorąc pod uwagę, że zakładał on wykonanie odwiertów w 2023 roku, wydobywanie powinno rozpocząć się z opóźnieniem.

Źródło: gospodarka morska.pl

Kontenerowiec Maerska uderzył w żaglowiec szkoleniowy. Są ranni.

W australijskim porcie Fremantle doszło do niebezpiecznej kolizji: 333-metrowy kontenerowiec Maersk Shekou zdrzyfował na 55-metrowy żaglowiec szkoleniowy. Dwie osoby odniosły obrażenia.

Do wypadku we Fremantle doszło z powodu nagłej nawałnicy. Według doniesień lokalnych mediów, mocny wiatr zepchnął Maersk Shekou w momencie, kiedy kontenerowiec dopływał dziś rano do nabrzeża. 333-metrowy statek uderzył najpierw w żaglowiec STS Leeuwin II. Dwóch członków załogi żaglowca, którzy pełnili nocną wachtę, zostało rannych i trafiło do szpitala. Na jednostce uszkodzone zostały maszty i nadbudówka, ale kadłub najprawdopodobniej nie doznał większych uszkodzeń. To jednak nie koniec – po zderzeniu z STS Leeuwin rufa kontenerowca uderzyła w jedno z nabrzeży portowych i dach znajdującego się tam budynku Muzeum Morskiego. Kadłub Maersk Shekou został uszkodzony. Nie jest do końca jasne, dlaczego doszło do wypadku. Kontenerowcowi podczas wejścia do portu towarzyszyły cztery holowniki. Dyrektor portu Fremantle Jodie Ransom potwierdziła, że trwa dochodzenie w tej sprawie prowadzone przez zewnętrznych śledczych.

STS Leeuwin II to żaglowiec szkoleniowy, którego operatorem i właścicielem jest organizacja charytatywna zajmująca się rozwojem młodzieży Leeuwin Ocean Adventure Foundation. Jej przewodniczący Jay Weatherill poinformował rannych. Według jego relacji obaj mężczyźni odnieśli obrażenia próbując zejść z pokładu statku w trakcie uderzenia. Weatherill podał także, że ich życiu nie zagraża niebezpieczeństwo. Podkreślił też, że żaglowiec zostanie odnowiony.

Źródło: gospodarka morska.pl

Ruszyło wydobywanie ropy naftowej z kolejnego złoża Grupy Orlen na Morzu Północnym .

Spółka PGNiG Upstream Norway z Grupy Orlen rozpoczęła wydobywanie ropy naftowej ze złoża Tyrving na Morzu Północnym, którego zasoby szacowane są na ok. 25 mln baryłek. Ich eksploatacja odbywać się będzie przy wyjątkowo niskiej emisji CO₂., wynoszącej 0,3 kg na baryłkę - podał we wtorek koncern.

Informując o rozpoczęciu przez PGNiG Upstream Norway wydobywania ropy naftowej ze złoża Tyrving na Morzu Północnym, Orlen podkreślił, że po jego uruchomieniu liczba złóż eksploatowanych przez koncern na Norweskim Szelfie Kontynentalnym wzrosła do 20.

"PGNiG Upstream Norway z Grupy Orlen rozpoczęło wydobywanie ropy naftowej ze złoża Tyrving na Morzu Północnym" - ogłosił Orlen we wtorkowym komunikacie. Jak zaznaczył, zasoby surowca szacowane są tam na ok. 25 mln baryłek, a ich eksploatacja - zapewniono - będzie charakteryzować się wyjątkowo niską emisją CO₂, wynoszącą 0,3 kg na baryłkę.

"Zasoby wydobywalne nowego złoża wystarczą na ok. 15 lat produkcji, która w szczytowym okresie sięgnie 20 tys. baryłek ekwiwalentu ropy naftowej dziennie" - podkreślono w informacji.

Orlen zwrócił jednocześnie uwagę, że dzięki bardzo dobrej współpracy z partnerami koncesyjnymi - Aker BP i Petoro, jak również z dostawcami i podwykonawcami, uruchomienie wydobywania ze złoża Tyrving nastąpiło ze znacznym wyprzedzeniem. Początkowo rozpoczęcie eksploatacji planowano tam dopiero na 2025 r. Jak wyjaśnił koncern, partnerom udało się także ukończyć wszystkie prace poniżej pierwotnie zakładanego budżetu.

Tyrving składa się z trzech struktur: Trell, Trine i Trell Nord, położonych ok. 2200 metrów pod dnem Morza Północnego, którego głębokość w tym miejscu wynosi ok. 120 metrów. PGNiG Upstream Norway posiada 11,9

proc. udziałów w tym złożu, natomiast pozostałe należą do Aker BP - 61,26 proc., operator oraz do Petoro - 26,84 proc.

Orlen podał, że eksploatacja złoża jest prowadzona za pomocą trzech odwiertów, które zostały podłączone podmorskim rurociągiem do pływającej jednostki produkcyjno-magazynująco-przeładunkowej FPSO Alvheim, zakotwiczonej ok. 20 km na zachód od złoża. Do tej samej jednostki podłączone są już inne złoża należące do PGNiG Upstream Norway, Skogul i Vilje.

"Zagospodarowanie Tyrving wpisuje się w strategię PGNiG Upstream Norway, która zakłada koncentrację działalności w ramach hubów wydobywczych. Pozwala to na bardziej efektywne wykorzystanie istniejącej infrastruktury wydobywczej, co przekłada się na zmniejszenie kosztów i przyspieszenie zagospodarowania złóż" - podkreślił koncern.

Według Orlenu dodatkową korzyścią jest zmniejszenie intensywności emisji CO₂ związanej z prowadzonym wydobyciem. "W przypadku Tyrving wynosi ona zaledwie 0,3 kg CO₂ na baryłkę ropy, podczas gdy średnia intensywność na Norweskim Szelfie Kontynentalnym to ok. 8 kg CO₂ na baryłkę" - wyliczono w informacji.

Grupa Orlen to obecnie multienergetyczny koncern posiadający rafinerie w Polsce, Czechach i na Litwie, a także sieć stacji paliw, w tym również w Niemczech, na Słowacji, na Węgrzech oraz w Austrii. Rozwija również segment wydobywczy ropy naftowej i gazu ziemnego, segment petrochemiczny, a także odnawialnych źródeł energii. Planuje też rozwój energetyki jądrowej opartej na małych reaktorach jądrowych SMR.

Źródło: PAP

Jeden gol zadecydował. Jagiellonia zagrała o przełamanie z Widzewem.

Ekstraklasa 6. Kolejka		
Piątek, 23 Sierpnia		
Widzew Łódź	3:1	Radomiak
Lechia Odense	1:1	Raków Częst.
Sobota, 24 Sierpnia		
Motor Lublin	1:1	Puszcza Nie.
Cracovia	1:1	Górnik Zabrze
Piast Gliwice	1:1	Zagłębie Lubin
Niedziela, 25 Sierpnia		
GKS Katowice	1:1	Jagiellonia Bł.
Lech Poznań	0:0	Pogoń Szczec.
Śląsk Wrocław	1:1	Legia Warszawa
Poniedziałek, 26 Sierpnia		
Korona Kielce	1:1	Stal Mielec

Jagiellonia Białystok wreszcie się przełamała! Mistrz Polski po sześciu kolejnych porażkach pokonał na własnym stadionie Widzew Łódź 1:0, strzelając zwycięskiego gola już w drugiej minucie gry za sprawą Afimico Pululu. Gospodarze całą drugą połowę grali w przewadze po czerwonej kartce dla Frana Alvareza i choć w końcówce nie wyglądali najlepiej, poprawili sobie humory przed wrześnieją przerwą na kadrę.

007 - ten symbol kojarzy się głównie z Agentem 007, czyli Jamesem Bondem. W niedzielny wieczór w Białymstoku mistrz Polski chciał zrobić wszystko, aby na wrześnieją przerwę na kadrę tak pozostało. Po sześciu porażkach z rzędu we wszystkich rozgrywkach Jagiellonia Białystok podejmowała solidny w tym sezonie Widzew Łódź i nie wyobrażała sobie innego scenariusza niż przełamanie na zakończenie lipcowo-sierpniowego maratonu, w którym rozegrała aż 12 spotkań w 44 dni.

Gol w drugiej minucie dał przełamanie Jagiellonii Białystok. Mistrz Polski pokonał Widzew

Ten mecz nie mógł się lepiej rozpocząć dla drużyny Adriana Siemieńca. Wystarczyło bowiem zaledwie 65 sekund, aby "Jaga" cieszyła się z pierwszego gola. Na prawym skrzydle rywalom uciekł Miki Villar i wyłożył piłkę stojącemu przed bramką Afimico Pululu, który z bliska pewnie pokonał Rafała Gikiewicza i otworzył wynik spotkania.

Rozbita w ostatnim czasie przez Ajax Amsterdam Jagiellonia nie szarżowała w kolejnych minutach. Można powiedzieć, że jak na swój styl, grała naprawdę ostrożnie. Jeszcze jedną szansę po stałym fragmencie gry miał Mateusz Skrzypczak, który głową uderzył z bliska nieczysto i bardzo niecelnie.

Na groźną akcję Widzewa trzeba było czekać do 26. minuty. Zakończyła się ona płaskim i precyzyjnym strzałem z dystansu Samuela Kozlovsky'ego, który mógłby zakończyć się wyrównaniem, gdyby nie bardzo dobra interwencja Maksymiliana Stryjka. Widzew miał jeszcze rzut różny, po którym równie bliski gola na 1:1 był Imad Rondić, ale z około pięciu metrów uderzył głową nad poprzeczką.

Jeszcze przed przerwą Stryjek, dla którego w wieku 28 lat był to debiut w Ekstraklasie, musiał odbić piłkę po niebezpiecznym centrostrzale Jakuba Sypka. Jaga odpowiedziała groźną akcją na lewym skrzydle Joao Moutinho, który po minięciu Marcela Krajewskiego był w stanie celnie dograć do Afimico Pululu, jednak Francuz został zablokowany.

Pierwsza część spotkania zakończyła się jednak dla Widzewa koszmarne, gdyż w 44. minucie myślenie odcięło Franowi Alvarezowi. Hiszpan, który kilkanaście minut wcześniej obejrzał już żółtą kartkę, zablokował szybkie rozegranie rzutu wolnego przez przeciwnika, co kosztowało go bezsensowną drugą żółtą i czerwoną kartkę.

Mimo gry w przewadze Jagiellonia nie podkreśliła tempa od początku drugiej połowie. Dalej grała przede wszystkim dokładnie, korzystając, że rywal nie jest w stanie w osłabieniu założyć porządnego pressingu. Mimo to mistrzom Polski udawało się dojść do sytuacji strzeleckich, choć trudno było mówić o okazjach stuprocentowych. Dwukrotnie w polu karnym Widzewa został zablokowany Afimico Pululu, a strzał z kilkunastu metrów Mikiiego Villara skutecznie odbił Rafał Gikiewicz.

Bramkarz Widzewa poświęcił się też bardzo mocno, zatrzymując przed polem karnym wychodzącego sam na sam z nim Darko Czurlinowa. Gikiewicz wybił piłkę głową na wysokości kolan i jeszcze wpadł w biegnącego przeciwnika. Jego nos solidnie ucierpiał, ale doświadczony golkeeper był w stanie kontynuować grę.

W 60. minucie doszło do sporej kontrowersji w polu karnym Widzewa. Po akcji prawą stroną Mikiiego Villara przed bramką Gikiewicza zablokowany został Darko Czurlinow. Piłka odbiła się najpierw od nogi, a następnie od pozostawionej w górze ręki Marka Hanouska. Sędzia Tomasz Kwiatkowski pierwotnie podyktował jedenastkę dla gospodarzy, ale po interwencji VAR nie potrzebował wielu powtórek, by zmienić swoją decyzję.

Widzew szukał swoich nielicznych szans na wyrównanie m.in. przez stałe fragmenty gry. W 68. minucie piłkarze Daniela Myśliwca byli bliscy szczęścia, gdy po rzucie wolnym naprawdę groźnie główkował Imad Rondić, jednak dobrze spisał się Maksymilian Stryjek.

Dziesięć minut później powinno być 2:0 dla mistrzów Polski. Po odbiorze i podaniu Nene Jesus Imaz nie zdołał z ostrego kąta pokonać Rafała Gikiewicza, a dobijający z bliska, ale i ostrego kąta Kristoffer Hansen obił tylko słupek bramki gości.

Mimo gry w przewadze, w ostatnim kwadransie Jagiellonia zaczęła się gubić. Uderzenie z dystansu Antoniego Klimka odbił Maksymilian Stryjek, po kolejnych stałych fragmentach gry kilkakrotnie się też zagotowało w białostockim polu karnym, ale koniec końców wynik tego meczu już się nie zmienił.

Jagiellonia Białystok w niezbyt przekonującym stylu, ale zasłużenie pokonała Widzew Łódź 1:0 i na przerwę na kadrę udaje się z dorobkiem 12 punktów po sześciu meczach. Białostoczanie wskakują na szóste miejsce w tabeli, a mają jeszcze do rozegrania jeden mecz zaległy (z Motorem Lublin na wyjeździe). Widzew ma o jeden punkt mniej i plasuje się na ósmej pozycji.

Źródło: sport.pl

Jesteś marynarzem pracującym na kontraktach u zagranicznych armatorów? Zapraszamy do OMK / ITF.

Przynależność do Związku zawodowego wielu z nas uważa za zbyteczną i niepotrzebną będąc w dużym błędzie. Przedstawiamy tutaj kilka powodów, wymiernych korzyści, dla których warto należeć do Organizacji Marynarzy Kontraktowych.

Przynależność do OMK można traktować jako Ubezpieczenie od nieszczęśliwych wypadków i zdarzeń podczas pracy na morzu. Istotna jest także ochrona praw marynarzy. Życie stwarza różne niespodzianki i nawet najlepszym z nas, pracującym dla najlepszych armatorów może się wiązać z przykrymi sytuacjami.

ETF wykorzystuje każdą szansę jak i kreuje nowe w celu zabezpieczenia miejsc i warunków pracy europejskich marynarzy, utrzymania poziomu szkoleń i morskiego know-how. Wypełniając deklarację do OMK wstępujesz także do ETF i tym samym wspierasz działania na rzecz lepszych miejsc pracy dla marynarzy z UE.

Nasze cele:

- Polscy marynarze powinni mieć równoważne warunki zatrudnienia jaki ich koledzy w innych krajach UE.
- Zakończenia dyskryminacji płacowej i socjalnej oraz segregacji marynarzy ze względu na kraj pochodzenia.
- Każdy marynarz zatrudniony na statku pod banderą UE powinien korzystać z ubezpieczenia społecznego przewidzianego w prawie wspólnotowym.
- Dbanie o wizerunek marynarza w Polsce jak i na świecie poprzez rzetelne informowanie o trudach jego pracy.

- Stworzenie, wdrożenie i egzekwowanie w Polsce przepisów umożliwiających i gwarantujących godziwe warunki pracy marynarzom na statkach polskiej bandery.
- Powszechne stosowanie systemu zatrudnienia na czas nieokreślony (zatrudnienie na stałe).
- Zagwarantowanie miejsc pracy dla marynarzy wspólnotowych na statkach uprawiających żeglugę na wodach europejskich oraz międzynarodowych, z należących do armatorów z UE.
- Ustawiczne staranie o obejmowanie marynarzy takimi samymi warunkami i zasadami zabezpieczeń społecznych z jakich korzystają pracownicy lądowi.
- Aktywnego udziału w budowaniu i utrzymywaniu światowej sieci ośrodków dla marynarzy, na miarę potrzeb XXI wieku.

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:

- **Możesz rozszerzyć swoje członkostwo o ubezpieczenie medyczne obejmujące również Twoją rodzinę. Szczegóły:**
<https://www.omk.org.pl/article/1152>
- Oferujemy po 12-miesięcznej przynależności pomoc w podniesieniu Twoich kwalifikacji, refundujemy kosztu kursów i szkoleń wynikających z Konwencji STCW ukończonych w ośrodkach szkoleniowych w Polsce
- 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)
- W razie bardzo trudnej sytuacji zdrowotnej i materialnej możesz skorzystać z cyklicznego wsparcia finansowego z Marynarskiego Funduszu Renty Chorobowej.

Wypełnij deklarację na naszej stronie internetowej: https://www.omk.org.pl/przylacz_sie

Może polubisz nas na FB ?

<https://www.facebook.com/Organizacja-Marynarzy-Kontraktowych-NSZZ-Solidarno%C5%9B%C4%87-117864694936213/>

Wydarzyło się 03 września - kalendarium.

03 września jest 247 dniem w kalendarzu gregoriańskim. Do końca roku pozostaje 119 dni.

Dzisiaj imieniny świętują:

Antoni, Bartłomiej, Bartosz, Bazylisa, Bronisław, Erazma, Feba, Gerard, Gerarda, Grzegorz, Izabela, Jan, Maryn, Maryniusz, Mojmir, Natalis, Przeclaw, Przedslaw, Serapia i Szymon.

OMK życzy solenizantom wszystkiego najlepszego ☺

Wydarzyło się sporo rzeczy na przełomie lat, między innymi:

1847 – W Toruniu otwarto nieistniejącą już Wielką Synagogę.

1856 – Na kanały mazurskie wypłynął pierwszy parowiec „Masovia”.

1863 – Powstanie styczniowe: zwycięstwo powstańców w bitwie pod Panasówką.

1881 – Otwarto Teatr Nowy (1881–1901) w Warszawie.

1910:

- We Wrocławiu otwarto Kino Palast-Theater.
- W wielkopolskiej wsi Grzępy spadł meteoryt Grzempach.

1914 – I wojna światowa: wojska rosyjskie zajęły Lwów; rozpoczęła się bitwa pod Rawą Ruską.

1915 – I wojna światowa: wojska niemieckie zajęły Grodno.

1919 – Podpisano porozumienie o warunkach wyjazdów polskich robotników do Francji, na mocy którego została powołana Francuska Misja Robotnicza z oddziałami w Warszawie, Częstochowie i Poznaniu.

1922 – 91,11% spośród głosujących w referendum opowiedziało się przeciwko utworzeniu samodzielnego kraju górnośląskiego w ramach Niemiec.

1935:

- W porcie w Gdyni żaglowiec „Dar Pomorza” zakończył rejs dookoła świata.
- W Warszawie wyszedł pierwszy numer tygodnika naukowo-technicznego „Młody Zawodowiec”.

1939 – Kampania wrześniowa:

- Powołano dowództwo obrony Warszawy, na czele którego stanął gen. Walerian Czuma.
- Rozpoczęła się akcja niemieckich dywersantów w celu opanowania Bydgoszczy, nazywana w niemieckiej propagandzie „krwawą niedzielą”.
- Utworzono Legion Czechów i Słowaków.
- Wojska niemieckie wkroczyły do Częstochowy.
- Zakończyły się przegrane bitwy pod Węgierską Górką, pod Bukowcem i pod Wyrami

1941 – W obozie Auschwitz dokonano pierwszej masowej egzekucji 600 radzieckich jeńców wojennych i 250 Polaków z użyciem cyklonu B.

1943 – W Kamesznicy w powiecie żywieckim Niemcy powiesili 10 osób.

1944:

- 34. dzień powstania warszawskiego: nasiliły się walki w Śródmieściu, które zostało zbombardowane przez artylerię i lotnictwo.
- Oddział z Grupy AK „Kampinos” pod wodzą por. Adolfa Pilcha ps. „Dolina” dokonał w nocy z 2 na 3 września wypadu na wieś Truskaw, gdzie stacjonował kolaboracyjny, rosyjski batalion SS-RONA, zabijając od 91 do 250 Rosjan i raniąc 100, przy stratach własnych 10 zabitych i 10 rannych.

1948 – Oblatano prototyp samolotu CSS-10.

1972 – Założono Ogólnokształcące Liceum Lotnicze im. F. Żwirki i S. Wigury w Dęblinie.

1973 – Premiera filmu wojennego Hubal w reżyserii Bohdana Poręby.

1980 – Podpisano porozumienia jastrzębskie.

1982 – Premiera filmu wojennego Boldyn w reżyserii Ewy i Czesława Petelskich.

1987:

- 8 osób zginęło, a kilkadziesiąt zostało rannych w katastrofie kolejowej na stacji Warszawa Włochy.
- 7 osób zginęło, a 73 zostały ranne w katastrofie tramwajowej w Warszawie.

1999 – Założono Uniwersytet Kardynała Stefana Wyszyńskiego w Warszawie.

2001 – Ukazało się pierwsze wydanie tygodnika „Newsweek Polska”.

2005 – Wyemitowano premierowe wydanie magazynu Dzień Dobry TVN.

2021 – Kryzys migracyjny na granicy polsko-białoruskiej: rozpoczęła się operacja „Silne Wsparcie”, przeprowadzana przez Wojska Obrony Terytorialnej w celu wsparcia władz i społeczności lokalnych oraz działań Straży Granicznej.

Kurs kupna i sprzedaży walut NBP

Kursy kupna i sprzedaży walut obcych – tabela C

bieżące kursy kupna i sprzedaży walut obcych za złote określonych w § 5 uchwały Nr 51/2002 Zarządu Narodowego Banku Polskiego z dnia 23 września 2002 r. w sprawie sposobu wyliczania i ogłaszania bieżących kursów walut obcych (Dz. Urz. NBP z 2023 r. poz. 1):

Kursy kupna i sprzedaży walut obcych – tabela C

bieżące kursy kupna i sprzedaży walut obcych za złote określonych w § 5 uchwały Nr 51/2002 Zarządu Narodowego Banku Polskiego z dnia 23 września 2002 r. w sprawie sposobu wyliczania i ogłaszania bieżących kursów walut obcych (Dz. Urz. NBP z 2023 r. poz. 1)

Nazwa waluty	Kod waluty	Kurs kupna	Kurs sprzedaży
dolar amerykański	1 USD	3,8236	3,9008
dolar australijski	1 AUD	2,5919	2,6443
dolar kanadyjski	1 CAD	2,9320	2,9892
euro	1 EUR	4,2318	4,3172
forint (Węgry)	100 HUF	1,0780	1,0998
frank szwajcarski	1 CHF	4,4864	4,5770
funt szterling	1 GBP	5,0243	5,1259
jen (Japonia)	100 JPY	2,6015	2,6541
korona czeska	1 CZK	0,1590	0,1724
korona duńska	1 DKK	0,5674	0,5788
korona norweska	1 NOK	0,3608	0,3680
korona szwedzka	1 SEK	0,3730	0,3806
SDR (MPW)	1 XDR	5,1398	5,2436

<https://nbp.pl/statystyka-i-sprawozdawczosc/kursy/tabela-c/>

Notowania NYMEX. Crude Oil



<https://stooq.pl/q/?s=cl.f>

Indeksy rynku bałtyckiego.

Rozrywka

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

Wypełnij siatkę cyframi tak, aby każdy rząd, kolumna, podświetlony obszar 3x3 zawierały wszystkie cyfry od 1 do 9. Niebieskie kwadraty mogą zawierać tylko liczby parzyste (2,4,6,8).
Twój czas: 0:11

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

<http://pl.sudokuonline.eu/>

H U M O R

W ogrodzie ktoś notorycznie wyżerał jabłka z drzew. Ogrodnik postanowił zacciać się na złodzieja. Gdy w nocy coś zaczęło szeleścić w gałęziach, ogrodnik podkrał się do jabłonki i ujrzał na niej ciemną postać, ale zaraz uciekła. Ogrodnik zerka na zegarek - północ. Pomyślał, że drugiej nocy przyjdzie o tej porze i zaccia się na złodziejaszka. Następnego dnia, upewniwszy się godziny, zrobił zasiadkę za krzakiem i czeka. Północ, zaczęło szeleścić w gałęziach, ogrodnik podkrał się do jabłonki i znów ujrzał na niej ciemną postać...

Niewiele myśląc, złapał złodzieja za jaja i pyta:

- Gadaj, ktoś ty?! - Odpowiedziała cisza. Ścisza więc mocniej:
- Gadaj, pókim dobry, ktoś ty?!!!!!! - Dalej cisza... ścisnął z całej siły:
- Gadaj draniu, ktoś ty ??????!!!!!! Zdużony głos wyjąkał:
-Józek..... nie...mo...wa.... ze wsi.....