PGNiG zaczyna pierwsze wiercenie w roli operatora na Morzu Norweskim.

28 sierpnia PGNiG zaczyna na Morzu Norweskim pierwsze podmorskie wiercenie w roli operatora - poinformował w czwartek prezes spółki Piotr Woźniak. Do wiercenia zostanie użyta platforma najnowszej generacji.
Jak wyjaśnił Woźniak na konferencji wynikowej za I półrocze 2019 r., eksplorowany będzie tzw. prospekt Shrek, leżący ponad 2 km poniżej poziomu morza. Partnerami Polskiego Górnictwa Naftowego i Gazownictwa w tym przedsięwzięciu są AkerBP i DEA.
„Wykorzystujemy platformę zabukowaną na całą serię wierceń przez Akera" - wyjaśnił Woźniak. Jak dodał, warunki wynajmu są te same co dla Akera, a więc bardzo korzystne, ale z drugiej strony PGNiG musi się precyzyjnie wpasować w harmonogram cudzych prac. „Koszty to jednak usprawiedliwiają" - ocenił.
Prezes podkreślił, że warta prawie 1 mld dol. platforma Deepsea Nordkapp w sprzyjających warunkach jest w stanie wiercić do 2 km dziennie. Skraca to czas wierceń o ponad 20 proc. w stosunku poprzedniej generacji, a taka oszczędność czasu przelicza się na ogromne pieniądze - dodał Woźniak.

Źródło:pap.pl

Zadłużona chorwacka stocznia otrzyma 22,5 mln dolarów pozyczki.

Chorwacki rząd zgodził się udzielić gwarancji na pożyczkę wartą 22,5 mln dolarów dla zadłużonej Stoczni 3 Maja. Według Darko Horvata, chorwackiego ministra finansów, wsparcie będzie zależeć od zgody wszystkich kredytorów.
Podana ilość funduszy wystarczyłaby, aby stocznia wznowiła produkcję. Chorwackie państwo nie poniesie żadnych kosztów związanych z przeprowadzką.
Dzięki gwarancji państwa stocznia będzie mogła ubiegać się o pożyczkę od chorwackiego państwowego banku rozwoju HBOR lub banków komercyjnych. Zakład jest własnością rodzimej firmy Uljanik, który wcześniej wskazywał na możliwą sprzedaż stoczni w ramach planu restrukturyzacji.
Chorwacki premier Andrej Plenkovic powiedział, że przedsięwzięcie ma na celu zapewnienie stoczni 3 Maja znalezienia strategicznego partnera na rzecz zrównoważonej przyszłości. Jednym z możliwych rozwiązań tego problemu było przeniesienie części operacji do obiektów Uljanika w Porcie Pula.
Stocznia straciła wiele znaczących umów w październiku 2018 roku, kiedy kanadyjska firma żeglugowa Algoma Central Corporation anulowała cztery umowy. Firma podjęła decyzję w obliczu trudności finansowych stoczni, co doprowadziło do szeroko zakrojonej próby refinansowania przedsiębiorstwa. Zarząd stoczni nie był w stanie przedstawić wiarygodnego planu, który doprowadziłby do ukończenia pozostałych kadłubów.

Źródło:gospodarkamorska.pl

Najnowsza rosyjska pływająca elektrownia atomowa wyruszyła do Arktyki.

Akademik Łomonosow, rosyjska pływająca elektrownia atomowa, opuściła w piątek Port w Murmańsku, w celu zaopatrzeniu w energie jednego z najbardziej oddalonych regionów kraju.
Należąca do Rosatomu jednostka wyruszyła w liczącą 5 tys. km podróż po arktycznych wodach, by ostatecznie dotrzeć do Czukotki. Pływająca elektrownia, z ładunkiem paliwa jądrowego, zastąpi dwie stare elektrownie: jedną zasilaną węglem oraz inną również zasilaną paliwem jądrowym. Akademik Łomonosow zasili w prąd 50 tys. gospodarstw domowych w mieście Pewek.
Rosatom twierdzi, że elektrownia jest bezpieczna i może służyć jako nowe źródło energii dla najbardziej odizolowanych społeczności planety, ale ekolodzy wyrazili obawy dotyczące ryzyka wypadków jądrowych. Greenpeace nazwał statek „nuklearnym Titaniciem".

- Uważamy, że pływająca elektrownia jądrowa jest zbyt ryzykownym i kosztownym sposobem pozyskiwania energii - powiedział Rashid Alimov z Greenpeace Rosja.
Dodał, że jednostka nie została zbudowana w celu zaspokojenia potrzeb energetycznych Czukotki, ale raczej jako model dla potencjalnych nabywców zagranicznych.
Podróż elektrowni odbywa się w czasach zwiększonego zaniepokojenia energią jądrową, po śmiertelnym wybuchu w tym miesiącu w północnej Rosji podczas testu systemu uzbrojenia, który spowodował skok poziomu promieniowania w pobliskim mieście.

Źródło:gospodakamorska.pl

Ewakuowano plażę w Barcelonie po znalezieniu ładunku wybuchowego.

Jedna z najpopularniejszych plaż w Barcelonie Sant Sebastia została w niedzielę ewakuowana po znalezieniu przez policję ładunku wybuchowego w wodzie - powiedziała agencji Reutera rzeczniczka hiszpańskiej Gwardii Cywilnej.

Policja utworzyła strefę bezpieczeństwa w promieniu 250 metrów od znalezionego ładunku.
Na Twitterze barcelońska policja poinformowała, że "prawdopodobnie" był to ładunek wybuchowy.
Na razie nie podano więcej informacji.

Źródło:pap.pl

Korea Płd. rozpoczęła manewry przy wspornych wyspach, Japonia protestuje.

Armia Korei Południowej rozpoczęła w niedzielę dwudniowe ćwiczenia wojskowe przy niewielkim archipelagu wysp Dokdo (jap. Takeshima) na Morzu Japońskim, do których prawa rości sobie również Japonia - podaje agencja AP. Tokio protestuje przeciw manewrom.

Jak podało południowokoreańskie ministerstwo obrony, w ćwiczeniach biorą udział siły powietrzne, morskie oraz lądowe. Ich celem - według marynarki wojennej Korei Płd. - jest zwiększenie determinacji armii do obrony wysp Dokdo i w strefie Morza Wschodniego (jak nazywa Korea Płd. Morze Japońskie).
Z kolei MSZ Japonii uznało, że manewry te są "nie do zaakceptowania" oraz poinformowało, że wystosowało wobec Korei Południowej oficjalny protest, wzywając do zakończenia ćwiczeń.
Agencja AFP przypomina, że podobne manewry Seul organizuje dwa razy w roku od ponad 30 lat.
Do zdarzenia dochodzi w czasie rosnących napięć między dwoma krajami. Stosunki zaczęły się pogarszać w końcu ub. roku po orzeczeniu Sądu Najwyższego Korei Południowej wzywającego japońskie firmy do wypłaty odszkodowań Koreańczykom, którzy byli przymusowymi pracownikami Japończyków w czasie II wojny światowej. Japonia odrzuciła to orzeczenie, oświadczając, że sprawa odszkodowań została unormowana w układzie o normalizacji stosunków z 1965 r.
W toku narastającego konfliktu oba kraje zdecydowały również o wykreśleniu się wzajemnie z list zaufanych partnerów handlowych, a w tym tygodniu Seul ogłosił, że odstępuje od umowy z Japonią w sprawie wymiany informacji wywiadowczych

Źródło:pap.pl

Trwają prace nad traktatem o bioróżnorodności morskiej.

Sekretariat IMO bierze udział w najnowszych konferencjach mających na celu opracowanie prawnie wiążącego instrumentu międzynarodowego, zgodnego z Konwencją ONZ o prawie morza (UNCLOS), w sprawie ochrony i

zrównoważonego użytkowania różnorodności biologicznej mórz na obszarach niepodlegających jurysdykcji krajowej - znanymi jako „BBNJ".
Trzecia konferencja międzyrządowa (IGC) odbywa się w siedzibie ONZ w Nowym Jorku (19–30 sierpnia). Obecna sesja konferencji jest trzecią z serii, a czwarta (ostatnia sesja) ma się odbyć w pierwszej połowie 2020 roku.
Na obecnej sesji konferencji omawiany jest projekt tekstu traktatu. Przedstawiciele IMO biorą udział w sesjach plenarnych i grupach roboczych na temat narzędzi zarządzania obszarowego, ocen oddziaływania na środowisko, budowania zdolności i transferu technologii oraz zagadnień przekrojowych. IMO było obecna przez cały proces opracowywania umowy BBNJ, zarówno na etapie przygotowawczym, jak i podczas konferencji międzyrządowej, aby zapewnić państwom negocjującym informacje i pomoc w opracowaniu nowego instrumentu.

IMO ma doświadczenie w opracowywaniu uniwersalnych wiążących przepisów dla żeglugi międzynarodowej w celu zapewnienia zrównoważonego korzystania z oceanów. Dotąd organizacja wprowadziła w życie 50 wiążących globalnie traktatów. Przepisy IMO są egzekwowane w oceanach na całym świecie poprzez ugruntowany system kontroli bandery, wybrzeża i państwa portu. Wiele środków IMO aktywnie przyczynia się do ochrony morskiej różnorodności biologicznej na obszarach znajdujących się poza jurysdykcją krajową, w tym Międzynarodowa konwencja o zapobieganiu zanieczyszczaniu przez statki (MARPOL) oraz Międzynarodowa konwencja o gospodarce wodami balastowymi, jak również konwencja londyńska i protokół regulujący zrzut odpadów na morzu.
IMO przyjęło liczne środki ochronne, których muszą przestrzegać wszystkie statki, zarówno w wyznaczonych wrażliwych obszarach morskich (PSSA), jak i poza nimi. Obejmują one ścisłe zasady dotyczące zrzutów operacyjnych, a także obszarów, których należy unikać, oraz innego planowania tras statków, w tym mającego na celu utrzymanie transportu z dala od lęgowisk wielorybów. Kodeks polarny IMO jest obowiązkowy dla statków działających w Arktyce i Antarktydzie. IMO wydało również wytyczne dotyczące ochrony życia morskiego przed hałasem podwodnym.

Źródło:pap.pl

MSR Gryfia trwa budowa kadłubów dwóch pierwszych lodołamaczy dla Wód Polskich.

W Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia w Szczecinie powstają kadłuby dwóch pierwszych lodołamaczy dla Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku wchodzącego w skład Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie. Umowa obejmuje budowę łącznie czterech takich jednostek: trzech lodołamaczy liniowych i jednego czołowego. Razem z dotychczasowymi jednostkami będą pracowały na odcinku od zapory we Włocławku do ujścia rzeki Wisły.
„Na koniec sierpnia 2019 przewidziano uroczyste podpisanie protokołu potwierdzającego zakończenie budowy kadłuba lodołamacza czołowego oraz jego aluminiowej nadbudówki. Dobór optymalnego kształtu kadłuba potwierdzono badaniami modelowymi oraz badaniami na basenie lodowym" – podały Wody Polskie w komunikacie.

Morska Stocznia Remontowa Gryfia umowę na budowę czterech lodołamaczy dla Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku podpisała 29 września 2017 r. Statki są budowane w formule „zaprojektuj i zbuduj". Stocznia zobowiązana jest do zaprojektowania, wybudowania i wyposażenia, jako jednostek prototypowych, jednego lodołamacza czołowego i jednego lodołamacza liniowego. Następnie, po próbach jednostek prototypowych w sezonie zimowym oraz zaktualizowaniu dokumentacji projektowej, wybudowane i wyposażone zostaną dwa kolejne lodołamacze liniowe – jako jednostki seryjne. W ramach zawartej umowy, stocznia zabezpieczy również niezbędną infrastrukturę dla obsługi lodołamaczy, w celu sprawnego prowadzenia akcji lodołamania.

Lodołamacz czołowy będzie przeznaczony do rozbijania grubej pokrywy lodowej i wyłamywania rynien w lodzie. Lodołamacze liniowe natomiast posłużą do rozdrabniania pokruszonego lodu i poszerzania rynny wyłamanej przez lodołamacze czołowe oraz jej wyłamywania w obszarze niedostępnym dla lodołamacza czołowego.
Wszystkie jednostki będą przystosowane do tego, by pełnić funkcję holowników, jak również funkcje ratownicze. Lodołamacze będą mogły stawać się statkami pożarniczymi poprzez przyłącze dla zasilania instalacji obiektu gaszonego, oraz jednostkami przystosowanymi do zwalczania rozlewów ropopochodnych poprzez możliwość zainstalowania na pokładzie bębna z zaporą. Na każdym z lodołamaczy przewidziano pomieszczenia mieszkalne i socjalne dla sześcioosobowej załogi.
Przekazanie dwóch pierwszych lodołamaczy przewidziane jest na koniec marca i kwietnia 2020 r. Kolejne dwa lodołamacze liniowe wejdą do eksploatacji w połowie 2021 r.
Budowa lodołamaczy jest współfinansowana ze środków Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020. Wartość projektu to 74 mln zł. Jednostki powstają w zakładzie w Szczecinie. Nadzór nad budową pełni Polski Rejestr Statków.
Jest to kolejna seria lodołamaczy, które buduje MSR Gryfia. W 2014 r., podobne dwie jednostki: Stanisław i Andrzej, zostały przekazane do RZGW Szczecin.
Obecnie RZGW Gdańsk dysponuje pięcioma lodołamaczami: Tygrysem, Orką, Foką, Żbikiem i Rekinem, które mają od 24 do 31 lat. Budowa czterech nowych jednostek stanowi część programu odnowienia floty lodołamaczy w całej Polsce – odgrywają one kluczową rolę w zabezpieczeniu przeciwpowodziowym regionu Dolnej Wisły. Zapobiegają zimą, a szczególnie wczesną wiosną, powstawaniu zatorów lodowych, które są przyczyną najgroźniejszej formy powodzi – powodzi zatorowej.
Morska Stocznia Remontowa Gryfia należy do grona najbardziej znanych stoczni w kraju i zagranicą. Oprócz remontów i konwersji statków różnych typów i rozmiarów, wykonuje także konstrukcje stalowe offshore. Na tym rynku MSR Gryfia funkcjonuje od ponad 15 lat, dostarczając zarówno moduły mieszkalne i konstrukcje wyposażeniowe platform wiertniczych, jak i konstrukcje subsea, przeznaczone do montażu na dnie morskim. Dogodna lokalizacja zakładów w Szczecinie i w Świnoujściu zapewnia łatwy i szybki transport produkowanych konstrukcji.

Źródło:gospodarkamorska.pl

PKN Orlen rozwija infrastrukturę badawczą.

We Włocławku powstanie pierwsza w historii PKN ORLEN pilotażowa instalacja umożliwiająca prowadzenie badań w realnych warunkach przemysłowych. Będą w niej testowane katalizatory uwodornienia, czyli substancje przyspieszające reakcje chemiczne z wykorzystaniem wodoru. Optymalny dobór katalizatorów zwiększy efektywność procesów produkcyjnych, ich bezpieczeństwo i wpłynie korzystnie na wyniki finansowe.
Nowa konstrukcja będzie sprzężona z instalacją produkcyjną kwasu tereftalowego (PTA), co umożliwi testy w skali przemysłowej. Właściwy dobór katalizatorów w produkcji rafineryjno-petrochemicznej pełni niezwykle ważną rolę. Zakład Produkcyjny PKN ORLEN w Płocku stosuje 264 rodzaje katalizatorów i innych „pośredników" reakcji przerobu ropy w części rafineryjnej i 131 w części petrochemicznej. Mają one zróżnicowany okres użytkowania. Ich łączna wartość może sięgać w skali roku od kilku do kilkudziesięciu milionów złotych.
PKN ORLEN zdecydował o uruchomieniu pierwszej własnej instalacji pilotażowej do testowania katalizatorów uwodornienia na potrzeby produkcji PTA, aby zapewnić sobie optymalizację kosztów i czasu dla doboru najlepszych wariantów procesowych.
– Podpisaliśmy kontrakt na budowę w formule EPC instalacji pilotażowej, na której w drugiej połowie przyszłego roku rozpoczną się badania. Jest ona jednym z elementów naszej strategii w zakresie budowania własnego zaplecza badawczego, którego działalność poszerzy nasze możliwości w zakresie szybszego i bardziej elastycznego podejścia do nowych technologii. Poza pilotażem w zakresie uwodornienia PTA, ośrodkiem tworzenia, adaptacji i testowania technologii będzie również budowane w Płocku Centrum Badawczo-Rozwojowe – powiedział Zbigniew Leszczyński, członek zarządu PKN ORLEN ds. Rozwoju.

– Nowy pilotaż pozwoli na testowanie katalizatorów w skali przemysłowej na zbudowanym równolegle do rzeczywistego, bocznym węźle reaktorowym uwodornienia. Ten proces jest niezwykle istotnym elementem w produkcji kwasu tereftalowego, ponieważ decyduje o jego czystości, a więc i jakości. Instalacja pilotażowa odwzorowująca realne warunki procesowe posłuży również do prowadzenia badań nad optymalizacją pracy węzła reaktorowego i identyfikacji reakcji ubocznych, co w przyszłości może wiązać się ze zwiększeniem efektywności instalacji przemysłowej – zapowiedział Damian Wieczorek, dyrektor wykonawczy ds. rozwoju i technologii.

Instalacja badawcza będzie miała wydajność około 1300 kg/h. Generalnym Wykonawcą inwestycji została spółka Mostostal Puławy.

Źródło: gospodarka morska.pl

Największy na świecie kontenerowiec MSC Gülsün przypłynął do DCT Gdańsk. Robi wrażenie.

Największy na świecie kontenerowiec już w Porcie Gdańsk. MSC Gülsün, bo o nim mowa, zacumował w piątek przy nabrzeżu T2 terminalu kontenerowego DCT Gdańsk. Na pokład statek może zabrać prawie 24 000 tysiące 20-stopowych kontenerów, co czyni go rekordzistą wśród tego typu jednostek.
– Jest nam niezmiernie miło powitać w DCT Gdańsk największy na świecie statek kontenerowy. To pokazuje, jak ważne w gospodarce morskiej są Gdańsk i polski rynek – największe na świecie kontenerowce zawijają do DCT Gdańsk regularnie – mówi Cameron Thorpe, prezes DCT Gdańsk.
Kontenerowiec MSC Gülsün przypłynął do DCT Gdańsk w ramach regularnego serwisu 2M Silk/AE-10, łączącego Azję z Europą. Prezes DCT Gdańsk poinformował, że rejs statku z Szanghaju do Gdańska trwa ok. 39 dni.

– W DCT Gdańsk podczas postoju statku przeładujemy 11 000 kontenerów, co odpowiada 18 000 TEU. To największa regularna wymiana w Europie i jedna z największych na świecie. Jeżeli ułożylibyśmy te kontenery jeden na drugim, uformują wieżę ponad trzy i pół raza wyższą niż Mount Everest – mówi Thorpe.

Rekordowa pojemność
MSC Gülsün stał się rekordzistą z powodu swojej pojemności. To dokładnie 23 756 TEU. Oznacza to, że statek może jednocześnie zabrać na pokład 8,35 mln kuchenek mikrofalowych albo 386 mln par butów, albo 47 512 samochodów. Gdyby zamienić podróż tych towarów z morskiego na inny środek transportu, potrzebne byłyby 14 072 ciężarówki albo 1 358 samolotów, albo 44 składy pociągów.
Największy na świecie na statek ma 399,9 m długości i 61,5 m szerokości. To tyle samo, co cztery boiska piłkarskie. Dla porównania Empire State Building w Nowym Jorku ma 381 m wysokości, a paryska Wieża Eiffla mierzy 324 m. Kontenerowiec ma 33, 2 m wysokości oraz 16 m maksymalnego zanurzenia. Jest wyposażony w silnik MAN D&T 11G95ME-C9.5 x 1 set (66,650 kW x 80.0 rpm). Maksymalna prędkość statku to 21 w. Jednostka została zbudowana w tym roku w stoczni Samsung Heavy Industries (SHI) w Geoje w Korei Południowej. Pływa pod panamską banderą.
Kontenerowiec razem z tradycyjnymi kontenerami może zabrać na pokład także 2 024 kontenery chłodzone, co, według MSC, przyspieszy handel żywnością, napojami, środkami farmaceutycznymi i innymi chłodzonymi produktami między Azją a Europą.
Przewoźnik podaje, że kontenerowiec MSC Gülsün to jednostka ekologiczna. Dziób statku został zaprojektowany w taki sposób, by zwiększać efektywność energetyczną poprzez zmniejszenie oporów kadłuba. Najnowocześniejsza technika minimalizuje opór wiatru, co przekłada się na mniejsze zużycie paliwa. Jednostka wyposażona jest w zatwierdzony przez IMO hybrydowy system oczyszczania spalin. Może przechodzić na paliwo o niskiej zawartości siarki, jest także przystosowana do przebudowy na zasilanie LNG. Dla zapewnienia bezpieczeństwa załogi i ładunku, statek ma dodatkowo podwójnie zabezpieczony kadłub wokół siłowni. Na

pokładzie zainstalowano także specjalistyczny program, który umożliwia ocenę stanu kadłuba w 3D. Dla jeszcze większej ochrony, jednostka wyposażona jest w „dwuwieżowy" system przeciwpożarowy z pompami o dużej wydajności.

MSC Gülsün to pierwsza jednostka klasy 23 000+ TEU zbudowana dla MSC Mediterranean Shipping Company. Światowy lider w transporcie i logistyce zamówił łącznie sześć takich jednostek, które wejdą do eksploatacji w latach 2019-2020. Statki powstają w stoczni Samsung Heavy Industries w Korei Południowej. Dodatkowo pięć kolejnych jednostek tego typu dla MSC budowanych jest w południowokoreańskiej stoczni Daewoo Shipbuilding and Marine Engineering (DSME).
MSC podaje, że MSC Gülsün i jego siostrzane statki wyznaczają nowy standard w transporcie kontenerowym, w szczególności w odniesieniu do ekologii. Według przewoźnika, wielkie statki emitują mniej CO2 niż inne środki transportu (samoloty, pociągi, ciężarówki czy barki) w przeliczeniu na jeden transportowany kontener, co umożliwia firmom przewożącym towary w ramach usług MSC między Azją a Europą zmniejszenie śladu węglowego w łańcuchu ich dostaw. Nowa klasa kontenerowców została zaprojektowana z myślą o ochronie środowiska, wydajności, stabilności i bezpieczeństwie, a także, by sprostać cyfrowym wyzwaniom. Dzięki szybkiemu przewozowi i inteligentnemu systemowi oznaczania kontenerów, transport towarów jest przejrzysty, bezpieczny i niezawodny. Potwierdza to zaangażowanie MSC w zapewnienie jak najlepszych usług na największych i najbardziej ruchliwych szlakach handlowych.
Dzięki zwiększonej oszczędności paliwa i energetycznej efektywności nowych kontenerowców MSC jest na dobrej drodze do osiągnięcia przed czasem międzynarodowych celów polityki ochrony środowiska do roku 2030, określonych przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO). We flocie MSC w latach 2015-2018 udało się już zapewnić 13-procentową poprawę emisji na tonę przewożonego ładunku – poinformował przewoźnik.
DCT Gdańsk – Północna Brama dla najszybciej rozwijającego się regionu Europy
Od 2013 r. największe statki kontenerowe na świecie regularnie zawijają do DCT Gdańsk. Najnowocześniejsze suwnice STS o zasięgu ponad 25 rzędów kontenerów, głębokowodne nabrzeża i obrotnice do 670 m umożliwiają terminalowi przeładunek kontenerowców nowej klasy typu Megamax-24.
DCT Gdańsk umożliwia Polsce udział w wymianie towarów na największym szlaku handlowym transportu morskiego, łączącym Europę z Azją. Zapewnia również sprawną wymianę handlową produktów naszego regionu z Chinami, przy jednoczesnej redukcji kosztów, bardziej konkurencyjnych terminach dostaw oraz niższej emisji dwutlenku węgla w przeliczeniu na jeden kontener w stosunku do innych portów.
Terminal obsługuje nie tylko Polskę, ale jest również jednym z najbardziej atrakcyjnych modeli biznesowych obsługujących rynki Morza Bałtyckiego. Stanowi on także najbardziej opłacalny sposób dotarcia do wewnątrzlądowych rynków zagranicznych Czech, Słowacji, Białorusi oraz zachodniej Ukrainy.
W 2018 r. terminal DCT Gdańsk przeładował prawie 1.9 mln TEU, regularnie obsługując zawinięcia największych kontenerowych statków na świecie. DCT Gdańsk jest jedynym terminalem na Morzu Bałtyckim zdolnym do obsługi statków o tej wielkości. W 2019 roku, przeładunki w DCT Gdańsk przekroczą 2.0 mln TEU.
Oprócz bezustannego rozwoju i inwestycji w infrastrukturę terminalową oraz nowoczesny sprzęt przeładunkowy, DCT Gdańsk jest również aktywnie zaangażowane w działania przejawiające dbałość o środowisko oraz społeczność lokalną, dostrzegając w nich fundament zrównoważonego rozwoju społeczno-ekonomicznego.

DCT jest członkiem Grupy PSA, która dzieli udziały z powołanym z ramienia Skarbu Państwa Polskim Funduszem Rozwoju (PFR) oraz australijskim funduszem inwestycyjnym IFM.
MSC Gülsün w liczbach

Pojemność: 23,756 TEU (jednostka równoważna pojemności kontenera o długości 20 stóp)

Builder: Samsung Heavy Industries w Południowej Korei

Bandera: Panama

Dostarczona: Lipiec 2019

Prędkość: do 21 węzłów

Długość: 399.9 m

Szerokość: 61.5 m

Głębokość: 33.2 m

Zanurzenie: > 16 m

Źródło: pap.pl

Co dzieje się z człowiekiem trafionym przez piorun.? Jedna osoba na dziesięć ginie od porażenia.

Dawniej ludzi trafionych piorunem uważano za wybrańców. Ale i zdawano sobie sprawę z tego, że to „zaszczyt" brutalny, można go przypłacić życiem.

Pod tym względem wszyscy byli równi. Swetoniusz donosił, że dla ochrony przed piorunami August zawsze woził ze sobą skórę cielęcia morskiego. Tyberiusz podczas burzy wkładał na głowę wieniec – wierzył, że pioruny unikają liści wawrzynu. Karol Wielki kazał podwładnym sadzić na dachach Brodę Jowisza, bylinę, która miała zabezpieczać przed złem. Na polskich wsiach ograniczano się do rozsypywania soli i wystawiania w oknie obrazu świętej Agaty, która od ognia chronić miała chaty.

Osoby porażonej przez piorun nie wolno dotykać

FAŁSZ. Niektórzy uważają, że dotykając ofiary pioruna, można samemu zostać porażonym. To oczywiście nieprawda – szybka reakcja i pomoc może uratować życie!

Porażeni często tracą przytomność, chwilowo także wzrok i słuch (na skutek błysku i grzmotu). Są zdezorientowani i wystraszeni. „Niczego nie pamiętam. Grałem i nagle obudziłem się w szpitalu" – mówił mediom hiszpański piłkarz Gilvan, rażony w marcu 2008 roku podczas meczu. „Usłyszałem syk, poczułem, jakbym dostał pałą w głowę" – opowiadał 19-letni Paweł, którego piorun poraził ubiegłego lata podczas gry w piłkę w Piskornicach. Jego dwaj koledzy trafili do szpitala – jeden ze złamaną żuchwą, drugi po wstrzymaniu oddechu i akcji serca, z poparzeniami tułowia, rąk i nóg. Najrzadziej przeżywają ludzie, których piorun uderzył bezpośrednio. Największe szanse mają ci, którzy zostali porażeni pośrednio – poprzez wodę, drzewo, kij golfowy. Ale i tak trudno o jasne reguły. Każdy przypadek jest bezprecedensowy, bo też skutki porażenia bywają różnorodne. „Znane są przypadki, kiedy podczas uderzenia piorunem dwie osoby stały obok siebie. Jedna została wypisana ze szpitala po kilku godzinach, a druga zmarła" – mówi Fred Zack, specjalista medycyny sądowej Kliniki Uniwersyteckiej w Rostocku. Wiadomo, że w momencie porażenia bardzo wzrasta temperatura ciała. Do tego stopnia, że mogą się stopić monety, które ofiara miała w kieszeni.

„Mózg jest delikatną maszyną elektryczną złożoną z białkowych struktur, jest więc szczególnie narażony na ciepło. Nakłada się na to chwilowy przepływ prądu elektrycznego o dużym napięciu i natężeniu. W konsekwencji może dojść do uszkodzenia osłon mielinowych – to delikatne rureczki białkowo-tłuszczowe, chroniące i izolujące włókna nerwowe. Jeśli zostaną uszkodzone, dochodzi do zwarć w mózgu. Pojawiają się problemy z koncentracją, zaburzenia pamięci, czasem stany depresyjne, zmiany osobowości i bóle głowy" – mówi Arkadiusz Kobyliński, kierownik zespołu interwencji medycznych Centrum Medycznego LIM w Warszawie. „Niektóre dolegliwości mogą wystąpić z dużym opóźnieniem. Najczęściej pojawiają się trudności z poruszaniem na skutek uszkodzenia mięśni kończyn, przez które przeszedł ładunek elektryczny. Zdarzają się zaburzenia pracy serca i oddychania, u mężczyzn mogą wystąpić zaburzenia seksualne" – dodaje Kobyliński.

Piorun zawsze uderza w najwyższy przedmiot

TAK I NIE. Na przykład w Giewont pioruny uderzają z dużą regularnością. Z drugiej strony ktoś, kto znajduje się w dolinie, między dwoma wzniesieniami (lub u podnóża góry), wcale nie jest bezpieczny. Podobnie samotny człowiek na środku stadionu otoczonego trybunami może być w niebezpieczeństwie. Kilka lat temu dwie grupy turystów zostały porażone podczas jednej burzy w krótkim odstępie czasu. ??Jedna na Przełęczy Kondrackiej, druga w połowie drogi na Kopę Kondracką, chociaż na Giewoncie było wtedy tłoczno.

Pojawia się też drętwienie kończyn, czasowa dysfunkcja rdzenia kręgowego. Często występują obrażenia mechaniczne, na skutek upadku po odrzuceniu przez falę uderzeniową lub z powodu gwałtownego skurczu mięśni. „Piorun złamał mi kręgosłup. Przeszedłem już 38 operacji, od czasu tego wypadku cierpię na bezdech senny. 20 lat temu zdiagnozowano u mnie nowotwór złośliwy, z którym walczę do dziś" – mówi nam Steve Marshburn z USA, porażony w 1969 roku. Steve jest prezesem i założycielem grupy wsparcia Lightning Strike and Electric Shock Survivors, International (LSESSI). Organizacja zrzesza około 1500 osób, cierpiących z powodu zdrowotnych lub emocjonalnych skutków wstrząsu elektrycznego. Dla tych ludzi uderzenie pioruna było prawdziwym uderzeniem losu.

Ale zdarzają się wyjątki. „Osobiście nie słyszałem o takich przypadkach, ale źródła amerykańskie donoszą o ustąpieniu depresji, zmianach osobowości, a nawet wzroście poziomu inteligencji po uderzeniu pioruna. Prawdopodobnie jest to związane ze zmianą przepływu impulsów nerwowych w mózgu" – mówi dr Kobyliński. „Mogą pojawić się też korzyści emocjonalne lub duchowe, a nawet parapsychiczne" – mówi nam prof. Mary Ann Cooper z University of Illinois w Chicago, zajmująca się badaniem ofiar piorunów. „Niektórzy uważają, że z jakiegoś powodu Bóg uchronił ich od śmierci – zaczynają zmieniać swoje życie, cieszyć się nim, szukają sobie nowych celów, bardziej kochają, częściej pomagają. Część osób nie jest w stanie wrócić do wcześniejszych zajęć, więc się przekwalifikowują i zaczynają zajmować tym, co naprawdę lubią. Niektóre związki to tragiczne doświadczenie cementuje, chociaż inne potrafi zniszczyć".

Telefon komórkowy „ściąga" pioruny

FAŁSZ, choć jeszcze niedawno byliśmy przekonani, że to prawda. Takie przypadki zdarzyły się m.in. w USA i Japonii. Najnowsze badania dowodzą jednak, że się mylono. Po prostu coraz więcej osób ma telefony komórkowe i coraz częściej przez nie rozmawiają. Także na wolnym powietrzu. A wtedy i ryzyko, że podczas konwersacji dopadnie nas piorun, jest odpowiednio większe.

STRZAŁY W GÓRACH

Rozmowa z Sylweriuszem Kosińskim lekarze-ratownikiem TOPR, specjalistą anestezjologii i intensywnej terapii, członkiem komisji medycznej ICAR (International Comission of Alpine Rescue).

Łatwo rozpoznać ofiarę pioruna?

- Tak, choć sama może nie wiedzieć, co się stało. Przeważnie jest to osoba zdezorientowana, czasem przerażona. Jedna z ofiar, z którymi miałem do czynienia, kurczowo trzymała się łańcucha, za którego pośrednictwem została porażona. Niepokój wynika często z niedosłuchu (urazu błony bębenkowej ucha). Ofiara ma zazwyczaj rozszerzone źrenice, na skórze czasem widać oparzenia lub tzw. figury Lichtenberga (drzewkowate, sinawoczerwone pasma).

Osoba uderzona piorunem staje w płomieniach

FAŁSZ. Błyskawica najczęściej „spływa" po ofierze do ziemi.

Porażeni zawsze potrzebują pomocy medycznej?

- Nie, ale rozsądnie jest pokazać się lekarzowi. Chociaż jeden z turystów porażonych w rejonie Giewontu pod koniec czerwca tego roku, pomimo częściowego niedowładu kończyn, zszedł z pomocą innych turystów do schroniska i nie życzył sobie pomocy medycznej.

Jak często porażenia piorunem są śmiertelne?

- Przyjmuje się, że umiera co dziesiąty z porażonych pechowców. Z naszych analiz wynika jednak, że śmiertelność może być większa i przekraczać 20 proc. Należy wziąć pod uwagę fakt, że nie wszystkie takie przypadki są zgłaszane do TOPR i nie wszyscy poszkodowani trafiają do szpitala.

Nie wolno chować się w samochodzie

FAŁSZ. Jednym z bezpieczniejszych miejsc poza domem jest właśnie wnętrze samochodu. Prąd „spływa" po karoserii do ziemi.

Czy pioruny uderzają tylko podczas burzy?

Niekoniecznie. Kilkanaście lat temu gazda w pobliżu Zakopanego postanowił w słoneczne niedzielne popołudnie rozrzucić siano na polu. Porażenie miało miejsce przy bezchmurnym niebie – burza przechodziła wtedy nad Tatrami. Pechowiec spędził kilka dni w szpitalu, a proboszcz miał świetny temat na kazania.

LASER POWSTRZYMA PIORUNY

Rozmowa z dr. Kamilem Stelmaszczykiem pracującym w Instytucie Fizyki Eksperymentalnej Wolnego Uniwersytetu Berlina, absolwentem Wydziału Fizyki Uniwersytetu Warszawskiego.

Po co strzelać laserem w chmury?

- W tym samym celu, dla którego Benjamin Franklin puszczał podczas burzy latawce. Chodzi o to, żeby chmury rozładować. W eksperymencie Franklina ładunki elektryczne spływały po wilgotnym sznurze do ziemi. My udowodniliśmy, że mogą spływać wzdłuż włókien plazmowych.

Co to za włókna?

- Promień silnego lasera w specyficzny sposób przemienia powietrze, przez które przelatuje. Tworzą się włókna plazmowe, w których są swobodne nośniki prądu, podobnie jak w mokrym sznurze są rozpuszczone w wodzie jony.

Parasol zwiększa ryzyko

PRAWDA. Samotna osoba na otwartej przestrzeni, która niesie parasol lub z plecaka wystają jej np. kijki trekkingowe, jest bardziej narażona na porażenie niż osoba, która kucnęła.

Czyli laser może służyć za coś w rodzaju aktywnego piorunochronu? Zamiast czekać aż burzowa chmura zaatakuje, wy atakujecie ją pierwsi?

- Tak. Dziś ludzie chronią się przed piorunami tak jak 300 lat temu, w czasach Franklina. Wciąż stosowane są piorunochrony w postaci zwykłych prętów, umieszczane na wysokich obiektach. Takie piorunochrony, ze względu na swój pasywny charakter, czasem zawodzą. Możliwość aktywnego rozładowywania naelektryzowanych chmur została zademonstrowana jak dotąd jedynie za pomocą cienkich drutów, mocowanych do rakiet wystrzeliwanych w trakcie burzy. Metoda ta jest jednak bardzo nieefektywna ze względu na ograniczoną liczbę rakiet i częstotliwość ich wystrzeliwania. Nasz sposób pozbawiony będzie tej wady.

Jakiego sprzętu używacie?

- Razem z najlepszymi specjalistami techniki laserowej w Europie skonstruowaliśmy jedyny w swoim rodzaju laser Teramobile. Wytwarzane przez niego impulsy świetlne mają moc chwilową 4 TW, co odpowiada mocy 1000 dużych elektrowni! W tak silnym impulsie tworzy się kilkadziesiąt włókien plazmowych, każde z nich jest zdolne przewodzić prąd i przyczynić się do inicjacji wyładowania. W odróżnieniu od wiązki laserowej małej mocy, w której plazma tworzy się jedynie po silnym zogniskowaniu, tu włókna plazmowe są długie nawet na kilkaset metrów. Taka mogłaby być długość „laserowego piorunochronu". Teramobile jest jedynym na świecie mobilnym układem laserowym, pozwalającym wytwarzać impulsy świetlne o tak dużej mocy. Może być łatwo przewożony statkiem lub samolotem transportowym. Od wspomnianych rakiet tym się różni, że strzela z dużo większą częstotliwością – 10 razy na sekundę, zwiększając tym samym prawdopodobieństwo zainicjowania wyładowań.

Piorun nie uderza dwa razy w to samo miejsce

FAŁSZ. Do wyładowania może dojść w tym samym miejscu – udowodniły to wypadki na Giewoncie; pioruny uderzały też wielokrotnie w Empire State Building, maszty i kominy fabryczne. Wszystko zależy od wielkości i układu nagromadzonych ładunków oraz oporu elektrycznego pomiędzy chmurą a powierzchnią ziemi.

Jak zaawansowane są prace?

- Przeprowadziliśmy już pierwsze eksperymenty w warunkach laboratoryjnych. Udało się w ich toku uzyskać wyładowania wzdłuż wiązki lasera o długości kilku metrów. Przeprowadziliśmy też eksperymenty w naturze – w Langmuir Laboratory For Atmospheric Research w Nowym Meksyku w USA, ale skończyły się one tylko połowicznym sukcesem: piorunów nie uzyskaliśmy, ale byliśmy tego bliscy. Tak przynajmniej sądzimy.

Skąd to wiecie?

- Z każdym wyładowaniem elektrycznym w chmurze związana jest emisja fal radiowych. W Langmuir Lab są zainstalowane czułe anteny, dzięki którym wychwyciliśmy tego typu fale. Analiza sygnałów pozwoliła ustalić, że przy włączonym laserze częstotliwość emisji fal radiowych odpowiada częstotliwości wysyłania impulsów laserowych, czyli wynosi 10 Hz. Myślimy więc, że udało się nam wytworzyć w chmurze burzowej sytuację typową dla momentu poprzedzającego powstanie pioruna, kiedy tworzą się w niej tzw. streamery. Są one prekursorami

piorunów i w silnym polu elektrycznym mogą przekształcić się w leadery, a po dotarciu do ziemi w pioruny. Efekt działania włókien plazmowych można porównać do obserwowanych przez marynarzy ogni świętego Elma, powstających przed burzą na szczytach metalowych masztów statków.

Podczas burzy lepiej zdjąć biżuterię

PRAWDA. Niektórzy uważają, że metalowe przedmioty mają zdolności magnetyczne i „przyciągają" pioruny. Niezależnie od tego u porażonych najdotkliwsze poparzenia pojawiają się w miejscach, w których skóra styka się z metalowymi przedmiotami – łańcuszkami, zegarkami itp. Pozostaną potem blizny w tym kształcie.

Jakie zastosowanie mogą mieć w przyszłości laserowe piorunochrony?

- Oczywiście mogą służyć do ochrony przed zgubnymi skutkami uderzeń piorunów. W USA straty przez nie spowodowane przekraczają rocznie 300 mln USD, a poszkodowanych jest ok. 500 osób, co piąta umiera. Można by też chronić szczególnie istotne obiekty, jak elektrownie atomowe, energetyczne stacje przesyłowe czy rafinerie, w których pożar wiąże się ze szczególnym zagrożeniem. W trakcie burzy laser strzelałby do chmur i rozładowywałby je, zanim osiągałyby zdolność do naturalnego wyładowania. Można by w ten sposób chronić startujące i lądujące samoloty lub prewencyjnie ustawiać lasery w pobliżu stadionów i miejsc, gdzie gromadzi się sporo osób. Ale to pewnie jeszcze odległa przyszłość. Na razie pracujemy nad tym, by udowodnić, że laserowe piorunochrony są w ogóle możliwe.

Źródło:Focus.pl

Tajemnicza choroba płuc atakuje palących e-papierosy.

W 15 stanach USA zanotowano ponad 120 przypadków.

Amerykańskie Federalne Biuro do spraw Leków (FDA) oraz Centra Kontroli i Zapobiegania Chorobom (CDC) podały liczby, a media po drugiej stronie oceanu szeroko opisują ten problem. Liczba palących elektroniczne papierosy wciąż rośnie i wygląda na to, że właśnie doświadczamy pierwszych poważnych konsekwencji tej popularności.

Po podaniu pierwszych danych przez FDA dziennikarze zaczęli dokładniej przepytywać lokalnych urzędników. Jak podaje CNN łącznie 42 stany odpisały na ich zapytanie w tej sprawie. Aż 15 potwierdziło świadomość i monitorowanie takiego zagrożenia, kilka wysłało dokładne liczby ile przypadków jest monitorowanych. Łącznie naliczono ponad 120 przypadków, gdzie podejrzewa się e-papierosy jako przyczynę.

- Ostatnie raporty odnośnie chorób płuc u ludzi używających elektronicznych papierosów w Nowym Jorku i innych stanach są dowodem, że nie potrzeba kolejnych badań nad długoterminowymi konsekwencjami używania takich produktów – powiedział komisarz ds. zdrowia dla stanu Nowy Jork, dr Howard Zucker.

Urzędnicy z innych stanów przyznają, że wciąż nie jest jasne z całą pewnością, że to właśnie „vape'owanie" (od angielskiego „vape") doprowadziło sporo osób do szpitala.

CDC w połowie sierpnia wystosowało apel to lekarzy by ci zbierali informacje i próbki od pacjentów. Chodzi o to by ustalić jak najdokładniej listę produktów przez nich używaną i znalezienie punktów wspólnych.

- Wciąż nie mamy odpowiedzi na wiele pytań, jednak liczba uszczerbków na zdrowiu z powodu epidemii vape'owania u młodzieży w Minnesocie wciąż rośnie – dodaje dr Ruth Lynfield z Departamentu Zdrowia stanu – Zachęcamy dostawców oraz rodziców do bycia wyczulonym na niewytłumaczalne problemy z oddychaniem oraz chorobami lub uszkodzeniem płuc.

Pacjenci, którzy trafili do szpitali w Minnesocie nierzadko lądowali na oddziałach intensywnej terapii. Wśród symptomów występujących u nich były: krótki oddech, gorączka, kaszel, wymioty, biegunka, ból głowy, zawroty oraz ból w klatce piersiowej. Lekarze zwracają uwagę, że z pozoru niegroźnie wyglądające infekcje mogą prowadzić do poważnych komplikacji, dlatego nie można ich lekceważyć. Jednocześnie bardzo trudno wykryć przypadki, w których elektroniczne papierosy są główną przyczyną.

- Nie istnieje kod diagnostyczny dla chorób powiązanych z vape'owaniem. Dlatego będzie trudno te przypadki wyśledzić i obserwować – tłumaczy dr Humberto Choi, pulmonolog z Cleveland Clinic.

Jest jeszcze jeden problem, bo w składach papierosów elektronicznych w USA mogą wystąpić zarówno nikotyna jak i THC oraz syntetyczne odpowiedniki kannabinoidów, a nawet ich łączone kombinacje. Nawet jeśli wszyscy pacjenci z danymi objawami przyznają, że vape'ują pozostaje do uzgodnienia kwestia czy używali dokładnie tego samego produktu.
Według badania Głównego Urzędu Statystycznego z 2017 roku w Polsce zaledwie około 2% palaczy wybiera papierosy elektroniczne, 4% mężczyzn i tylko 1% kobiet. Najczęściej osoby vape'ujące przyznają, że korzystają z takich produktów by rzucić palenie tradycyjnych papierosów. Około 13% Polaków jest przekonanych, że może to być skuteczna metoda.

Źródło:Focus.pl

Jedenastka weekendu 6.kolejki PKO Ekstraklasy.

Za nami siedem z ośmiu spotkań 6. kolejki PKO BP Ekstraklasy. Dziennikarze "Piłki Nożnej" tradycyjnie przyglądali się wszystkim zawodnikom, którzy wybiegli na boiska i z najlepszych utworzyli jedenastkę weekendu. Kto zapracował na wyróżnienia w tym tygodniu?
Aż cztery kluby mają po dwóch przedstawicieli w naszym zestawieniu. Z Lecha Poznań postanowiliśmy wyróżnić **Mickey'a Van der Harta** oraz **ChristianaGytkjaera**, którzy dołożyli olbrzymią cegiełkę do triumfu nad Rakowem Częstochowa. **Boris Sekulić**oraz **Erik Janża** są przedstawicielami Górnika Zabrze, który pokonał Koronę Kielce. **Martin Pospisil**i **Jesus Imaz** z Jagiellonii Białystok rozegrali genialne zawody przeciwko Wiśle Kraków, więc także trafili do naszej jedenastki. Z kolei dobra
forma **Dominika Nagy'a** oraz **Jarosława Niezgody** z Legii Warszawa przyczyniła się do triumfu wicemistrzów Polski nad Łódzkim KS.

Jedenastkę weekendu uzupełniają: **Błażej Augustyn** z Lechii Gdańsk, **Jorge Felix** z Piasta Gliwice oraz **Łukasz Sekulski** z Łódzkiego Klubu Sportowego.

Wśród zawodników, którzy w tym tygodniu otrzymali wyróżnienie od "PN" najwięcej nominacji w tym sezonie ma **Pospisil**. Czeski pomocnik po raz trzeci trafił do naszej jedenastki. Z kolei **Augustyn**, **Imazi Gytkjaer** znaleźli się po raz drugi w tym sezonie w naszym zestawieniu.

TABELA

6 kolejka

		Z	R	P	Z/S	P
1	Śląsk Wrocław	4	2	0	9:4	14
2	Pogoń Szczecin	4	1	0	6:1	13
3	Jagiellonia Białystok	3	2	1	12:7	11
4	Lech Poznań	3	2	1	11:7	11
5	Piast Gliwice	3	2	1	7:3	11
6	Cracovia	3	1	2	10:7	10
7	Górnik Zabrze	3	1	2	7:5	10
-	Legia Warszawa	3	1	1	7:5	10
9	Wisła Kraków	2	1	3	7:5	7
10	Lechia Gdańsk	1	4	1	5:5	7
11	Raków Częstochowa	2	0	4	6:9	6
12	Zagłębie Lubin	1	2	3	5:8	5
13	Korona Kielce	1	1	4	3:8	4
14	ŁKS Łódź	1	1	4	5:11	4
15	Arka Gdynia	0	2	4	2:11	2
16	Wisła Płock	0	1	3	2:8	1

,

Źródło: piłkanożna.pl

Info OMK.

Najnowsze informacje o "183 dniach"

25 czerwca 2019 r. Rada Ministrów przyjęła projekt nowelizacji ustawy o podatku dochodowym od osób fizycznych (PIT) i ustawy o pracy na morzu, przedłożony przez ministra gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej. Na początku miesiąca sprawa była ponownie dyskutowana na posiedzeniu Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi. Teraz czas na to aby projekt przeszedł przez Senat i według planu we wrześniu przez Sejm.
Projekt ten zakłada, że marynarze mieszkający w Polsce, pracujący na statkach morskich pod polską banderą oraz pod banderami państw Unii Europejskiej i Europejskiego Obszaru Gospodarczego będą zwolnieni z podatku dochodowego od dochodów uzyskanych za pracę przez co najmniej 183 dni w roku podatkowym (chodzi o statki wykorzystywane do przewozu pasażerów lub ładunków w żegludze międzynarodowej). Zmiany mają wejść w życie od 1 stycznia 2020 r.
Zmiany z przepisach zakładają, iż wymóg 183 dni będzie można uzupełnić, także innymi okresami ściśle powiązanymi z pracą na statku, min. podróż na i ze statku, czas urlopu, szkolenia itp. Zamieszczamy najnowszą wersję projektu zmian podatkowych w Strefie Marynarza na stronie www.omk.org.pl

PRZECZYTAJ, ZANIM ZAMUSTRUJESZ-PORADY OMK / ITF.

• Nie rozpoczynaj pracy na statku bez posiadania pisemnej umowy.
• Nigdy nie podpisuj umowy in blanco lub umowy, która wiąże się z dowolnymi warunkami, które nie zostały określone lub których nie znasz.
• Sprawdź, czy umowa, którą podpisujesz odnosi się do układu zbiorowego pracy (CBA). Jeśli tak, upewnij się, że jesteś w pełni świadomy warunków tego CBA i zachowaj kopię tego dokumentu wraz z umową.
• Upewnij się, że czas trwania umowy jest wyraźnie określony.
• Nie podpisuj umowy, która umożliwia dokonanie zmiany okresu obowiązywania umowy wyłącznie według własnego uznania armatora. Każda zmiana uzgodnionego okresu obowiązywania umowy powinna być za obopólną zgodą.
• Zawsze upewnij się, że umowa wyraźnie określa wysokość płacy podstawowej i upewnij się, że podstawowe godziny pracy są jasno określone (na przykład 40, 44 lub 48 tygodniowo). Międzynarodowa Organizacja Pracy (ILO) stwierdza, że podstawowe godziny pracy powinny wynosić maksymalnie 48 tygodniowo (208 miesięcznie).
• Upewnij się, że umowa wyraźnie określa, jak nadgodziny zostaną wypłacone i w jakiej wysokości. Może być wypłacana jednakowa stawka godzinowa za wszystkie przepracowane godziny powyżej kwoty podstawowej. Lub może być miesięczna ustalona kwota za gwarantowaną liczbę nadgodzin, w takim przypadku należy wyraźnie podać stawkę za każdą przepracowaną godzinę, ponad gwarantowaną nadgodzinę. ILO stwierdza, że wszystkie godziny nadliczbowe należy płacić co najmniej w wysokości 1,25 x normalnej stawki godzinowej.
• Upewnij się, że umowa wyraźnie określa liczbę dni płatnego urlopu miesięcznie. ILO stwierdza, że urlop płatny nie powinien wynosić mniej niż 30 dni w roku (2,5 dnia w miesiącu kalendarzowym).
• Upewnij się, że wypłaty płacy zasadniczej, nadgodzin i urlopu są jasno i oddzielnie wyszczególnione w umowie.
• Nie podpisuj umowy, która pozwala armatorowi na wstrzymanie lub zatrzymanie jakiejkolwiek części wynagrodzenia w okresie obowiązywania umowy. Powinieneś mieć prawo do pełnej zapłaty zarobionegowynagrodzenia na koniec każdego miesiąca kalendarzowego.
• Nigdy nie podpisuj umowy, która zawiera jakąkolwiek klauzulę stwierdzającą, że jesteś odpowiedzialny za zapłatę jakiejkolwiek części kosztów związanych z przybyciem na statek lub repatriacją.
• Nie podpisuj umowy, która zawiera klauzulę, która ogranicza Twoje prawo do wstąpienia, kontaktu, konsultacji lub bycia reprezentowanym przez związek zawodowy wybrany przez Ciebie.
• Należy pamiętać, że indywidualna umowa o pracę nie zawsze będzie zawierać szczegóły dodatkowych świadczeń. W związku z tym należy starać się, aby uzyskać potwierdzenie (najlepiej w formie pisemnego

porozumienia lub zobowiązania w kontrakcie) jaka rekompensata zostanie wypłacona w przypadku:
Choroby lub urazu w okresie obowiązywania umowy
Śmierci (kwota należna upoważnionemu krewnemu)
Utraty statku
Utraty rzeczy osobistych w wyniku utraty statku
Przedterminowego wypowiedzenia umowy.
• Upewnij się, że otrzymałeś i zachowałeś kopię umowy, którą podpisałeś i zachowujesz.

PAMIĘTAJ ... niezależnie od warunków, każda umowa, którą zawarłeś dobrowolnie, w większości jurysdykcji, będzie uznana za prawnie wiążącą.

Jesteś marynarzem pracującym na kontraktach u zagranicznych armatorów ?

Zapraszamy do OMK / ITF

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

Ponadto:
• Oferujemy po 6-miesięcznej przynależności pomoc w podniesieniu Twoich kwalifikacji, refundujemy kosztu kursów i szkoleń wynikających z Konwencji STCW ukończonych w ośrodkach szkoleniowych w Polsce i za granicą.

• Możesz w razie poważnej sytuacji kryzysowej na statku, w każdej chwili skontaktować się z nami pod awaryjnym numerem telefonu, czynnym 24 h / 24 h.

• Odwiedź na naszej stronie internetowej strefę Marynarze mają taniej – są miejsca gdzie dostaniesz zniżki na podstawie naszej legitymacji OMK/ITF – przejazdy na lotniska, kursy, szkolenia itp.

• Zawsze gdy masz wątpliwości dotyczące zatrudnienia możesz zwrócić się do nas z zapytaniem o sprawdzenie kontraktu, warunków zatrudnienia, prośbą o poradę.

• Możesz skorzystać z bezpłatnej porady podatkowej udzielanej przez prawnika z wyspecjalizowanej Kancelarii Podatkowej z którą współpracujemy (bezpłatna porada / opinia / sporządzenie rozliczenia rocznego.

• Możesz skorzystać z bezpłatnej porady współpracującej z nami Kancelarii Prawnej w zakresie prawa cywilnego, rodzinnego, karnego.

• Możesz liczyć na poprowadzenie roszczenia, w razie kłopotów z armatorem (opóźnienienie lub brak wypłaty wynagrodzenia, wypadek na statku, inne)

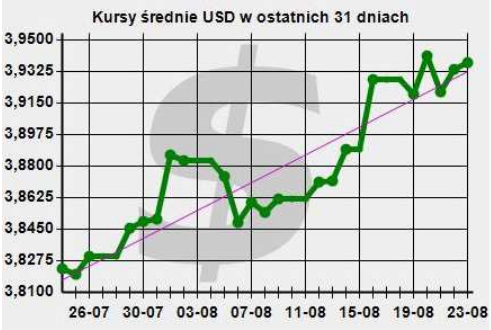
Wypełnij deklarację na naszej stronie internetowej: www.omk.org.pl **Może polubisz nas na FB ?**

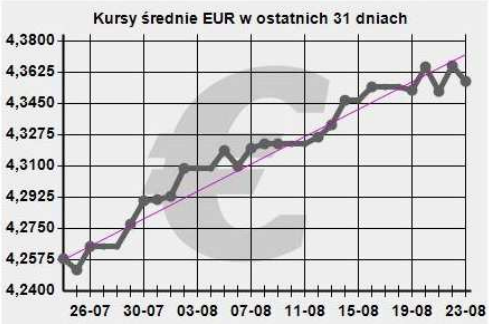
Wydarzyło się 26 sierpnia - kalendarium

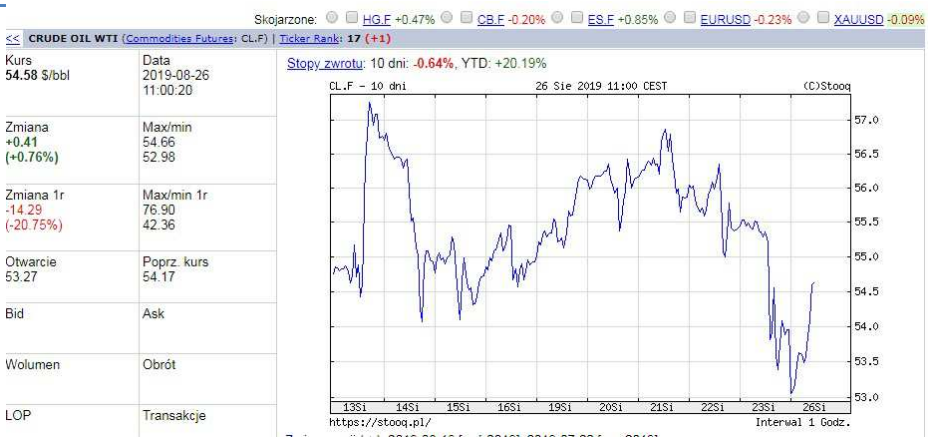
26 sierpnia jest 238 dniem w kalendarzu gregoriańskim. Do końca roku pozostały 127 dni. 26 sierpnia jest W Namibii i na Filipinah Dniem Bohaterów.
Imieniny obchodzą:
Adrianna, Aleksander, Dobroniega, Fortunat, Hadrian, Hadriana, Ireneusz, Joanna, Konstancjusz, Maksymilian, Maria, Natalia, Sandra, Symplicjusz, Symplicy, Teresa, Wiktorian, Wiktoriana, Wiktorianna, Wirzchosław i Wirzchosława.
Wydarzyło się sporo rzeczy na przełomie lat, między innymi:
1671r. – Hetman polny koronny Jan Sobieski pobił wojska kozacko-tatarskie w bitwie pod Bracławiem.
1684r. – Podczas jarmarku doszło do wielkiego pożaru Jarosławia.
1850r.– Oddano do użytku Bramę Berlińską, będącą częścią umocnień Twierdzy Poznań.
1894r.. – W Gliwicach uruchomiono komunikację tramwajową.

1944r. – 26. dzień powstania warszawskiego: Stare Miasto było nadal celem najsilniejszych ataków niemieckich z ziemi i powietrza. W ostrzelanej Kamienicy Łyszkiewicza na Nowym Mieście podczas odprawy zginęło pięciu członków sztabu Armii Ludowej...
1954r. – 18 górników zginęło po wdarciu się wody do wyrobiska w KWK „Komuna Paryska" w Jaworznie.
1970r. – Podczas próby porwania lecącego z Katowic do Warszawy należącego do PLL LOT samolotu An-24 porywacz przypadkowo zdetonował kostkę trotylu, którą usiłował sterroryzować pasażerów i załogę. Rannych zostało 28 osób.
1991r. – Polska uznała niepodległość Litwy.
2002r. –Na dnie Bałtyku polscy nurkowie odkryli wrak zatopionego przez radziecki okręt podwodny w 1945 roku niemieckiego statku *MS Goya*.

Kursy walut (kursy średnie NBP)







Rozrywka

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

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

Rozbitek na bezludnej wyspie wyciąga z wody dziewczynę, która dopłynęła do brzegu trzymając się beczki.
- Od dawna pan tu żyje?
- Od 15 lat.
- Sam?
- Tak.

- Teraz będzie miał pan to, czego panu najbardziej brakowało - zagadnęła filuternie.
- Niemożliwe! W tej beczce jest piwo?