

## **Informacja OMK.**

---

**Informujemy, że w związku ze specyfiką pracy naszego biura i zaostrzonej sytuacji związanej z COVID-19 Biuro OMK będzie zamknięte od dnia 12.03.2020 roku do odwołania.**

We wszystkich sprawach proszę kontaktować się e-mail: [biuro@nms.org.pl](mailto:biuro@nms.org.pl)

lub w pilnych sprawach dot. spraw roszczeń prosimy o kontakt pod awaryjnym numerem telefonu:

516 516 900.

W pozostałych pilnych sprawach pod nr telefonu:

696 322 422.

Powyższe wynika z obowiązującej ustawy z dnia 2 marca 2020 roku o szczególnych rozwiązaniach związanych z zapobieganiem, przeciwdziałaniem i zwalczaniem COVID-19, innych chorób zakaźnych oraz wywołanych nimi sytuacji kryzysowych (Dz.U. z 2020 r., poz. 374)

Źródło: [omk.org.pl](http://omk.org.pl)

## **Dzięki ITF zmiana załogi w Kenii.**

---

Pierwszego dnia wprowadzenia nowych wytycznych dotyczących bezpiecznej zmiany załogi Covid-19 w Kenii Betty Makena Mutugi, inspektor Międzynarodowej Federacji Pracowników Transportu (ITF) w Kenii, ustawił alarm na 4 rano, aby upewnić się, że będzie w porcie w Mombasie o 6 rano.

Betty czekała, na dwóch marynarzy ukraińskich i jednego rumuńskiego ze statku drobnicowego MV Petra II w Alpha Logistics.

„Iedziemy do domu” - zapytali. "Kiedy? Dzisiaj? ", Powiedział jeden z marynarzy, skacząc z radości.

Od 21 lipca 2020 r. Ponad 100 marynarzy zeszło po trapie 18 dużych statków towarowych i jednego wycieczkowca, aby wejść na pokład samolotu w porcie w Mombasie.

„Za każdym razem, gdy załoga wsiada i wysiada, jest taka szczęśliwa, taka podekscytowana” - powiedziała Betty. Jakaś załoga chce ją pocałować. Daje im swój telefon, żeby zadzwonili do swoich rodzin. Słyszy ich, jak krzyczą z zachwytem.

Jeden z pracowników portowych podszedł i zapytał, co się dzieje.

„Kiedy robimy lashing, rozmawiamy z załogą” - powiedział. "Oni są zmęczeni. Nigdy się nie uśmiechają. Teraz są szczęśliwi. Nigdy nie widziałem, żeby się śmiali. Co się dzieje?"

Betty powiedziała, że ??załoga często prosi o tabletki nasenne i skarżą się na stres i depresję, gdy byli w porcie podczas pandemii. Jeden z marynarzy powiedział jej, że to jak w więzieniu. Od miesięcy nie opuszczał statku. Kiedy się dowiedział, że w końcu wraca do domu, podziękował jej i nazwał ją swoją bohaterką. Powiedziała: dziękuję ITF i rządowi Kenii.

ITF odgrywał kluczową rolę na każdym etapie od powstania nowej polityki IMO do jej wdrożenia. Kiedy Betty po raz pierwszy otrzymała korespondencję z Londynu z prośbą o nakłonienie Kenii do przyjęcia protokołu, następnego dnia dzwoniła do odpowiednich urzędników państwowych.

Nalegała, aby ??związki były zaangażowane, jeśli ma się to udać.

Wszyscy kluczowi zainteresowani - Ministerstwo Transportu, Departament Stanu ds. Żeglugi i Gospodarki Morskiej, Urząd Morski, Zarząd Portów Kenii, Straż Przybrzeżna Kenii, Zdrowie Portów, Zdrowie Publiczne, Kenya Airways, ITF, Związek Marynarzy Kenii oraz Kenijskie Stowarzyszenie Agentów Okrętowych - pracowało razem przez cały dzień, aby dojść do porozumienia w sprawie zmian załogi - wspomina.

„Niektórzy z nas nigdy wcześniej się nie spotkali” - powiedziała. „Kiedy wyjeżdżaliśmy, wszyscy mieliśmy kontakty”.

Nowy krajowy protokół zmiany załogi jest tak skuteczny, że statki zmieniają kurs, aby dopłynąć do portu. Od czasu przyjęcia Wytycznych w sprawie zmiany załogi statków i repatriacji marynarzy przy jednoczesnym przestrzeganiu środków zapobiegających przenoszeniu COVID-19.

Są dni, kiedy w porcie Mombasa proceduje się do trzech lub czterech zmian załogi.

Byłam zdeterminowana, by system działał, przez pierwsze cztery dni Betty miała być w porcie o 6 rano. Odprowadzała marynarzy na lotnisko, żeby pomachać im na pożegnanie.

Na początku były kłopoty z liniami lotniczymi i transferami. Jeden marynarz utknął w Dubaju na kilka dni. Obecnie większość z nich lata liniami Kenya Airways, ale nie jest to obowiązkowe.

Betty mówi, teraz, gdy protokół działa, wystarczy że skopiuje e-maile do odpowiednich urzędów lub wykona szybki telefon.

Jak zmienia się załoga w Kenii?

Aby załoga mogła opuścić statek w porcie Mombasa, musi mieć: potwierdzony lot poza granice kraju w ciągu 48 godzin, wymaganą dokumentację i zezwolenie "Port Health".

Załoga wsiada do dedykowanego pojazdu, z którego może korzystać tylko załoga z jednego statku. Sprawdzenie temperatury jest obowiązkowe. Każdy musi nosić maski. Ale nie ma kwarantanny dla załogi po opuszczeniu statku - załoga udaje się bezpośrednio do punktu "immigration", aby wejść na pokład swojego samolotu (lub przenocować w dedykowanym hotelu).

Betty Makena Mutugi wyjaśnia, że ?? „Rząd chciał poddać załogę kwarantannie, ale zapytałem, dlaczego należy ją poddać kwarantannie, jeśli przebywają na pokładzie dłużej niż sześć miesięcy? Jeśli uzyskają zezwolenie od urzędu zdrowia publicznego, nie ma potrzeby poddawania ich kwarantannie. Pozwól im wrócić do domu i odizolować się - powiedziała.

Załoga przybywająca w celu podmiany załogi na statku muszą przejść kwarantannę przez 14 dni i mieć negatywny test PCR COVID-19 przed lotem do Kenii. Ich statek musi być w porcie przed ich przybyciem.

Zgodnie z przepisami Kenii nie tylko marynarze, którzy zakończyli kontrakty, mogą ubiegać się o powrót do domu zgodnie z wytycznymi. Członkowie załogi którzy ulegli wypadkowi lub marynarze wymagający urlopu okolicznościowego również mogą złożyć wniosek, podobnie jak ci, którzy nie potrzebują zmiennika.

Betty powiedziała, że ??zmiany załogi w Kenii były jak dotąd udane dzięki wsparciu i współpracy ze wszystkimi zainteresowanymi stronami z branży morskiej w Kenii.

IMO informuje teraz, że około 50 krajów wdraża protokoły zmiany załogi.

ITF - Kenia na dobrej drodze "podmian załóg", ale wymaga jeszcze poprawy w tej kwestii. Jednak według ITF polityka jest daleka od doskonałości. Jedną z obaw jest wąskie okno na zmianę załogi. „48-godzinne okno może czasami okazać się niewykonalne i powodować problemy w przyszłości” - powiedział Steve Trowsdale, koordynator inspektoratu ITF. „Podobny problem był już w Indiach i Singapurze”.

„Koordynacja zmiany załogi może być bardzo trudna, zwłaszcza przy tak niewielu lotach, wymogi na statku w porcie, cały proces podiany wjazd/wyjazd do/z kraju, może sprawić, że będzie to niewykonalne. Co się stanie, jeśli statek nie może określić przewidywanej daty przybycia z powodu awarii technicznej lub dlatego, że będzie musiał zmienić kurs w celu uzyskania pomocy medycznej?”

Kontynuowana jest kampania ITF mająca na celu edukowanie rządów w zakresie najlepszych praktyk dotyczących protokołów zmiany załogi, w tym zwolnień z ograniczeń dotyczących podróży i tranzytu. Obecnie szacuje się, że 300 000 marynarzy jest uwięzionych, pracujących na statkach z przeterminowanymi umowami.

Źródło: <https://www.itfseafarers.org/en/news/kenya-new-crew-change-hub-thanks-itf>

Źródło:omk.org.pl

## **ITF news.**

---

Związki będą kontynuować walkę w celu osiągnięcia zgodności z klauzulą pracy dla osób niebędących marynarzami.

Chociaż decyzja Sądu w Rotterdamie w Holandii jest rozczarowująca, Międzynarodowa Federacja Pracowników Transportu (ITF), Europejska Federacja Pracowników Transportu (ETF) i stowarzyszone z nią związki zawodowe postanowiły dziś kontynuować walkę o osiągnięcie zgodności z - "Klauzulą pracy marynarzy".

Sąd holenderski niestety powstrzymał się od natychmiastowego nakazania armatorowi i agentom przestrzegania klauzuli o pracy dla marynarzy, znanej również jako "Klauzula dokerów".

ITF, ETF i stowarzyszone z nimi związki Nautilus NL, FNV Havens i Ver.di od dawna wzywają branżę do przestrzegania klauzuli i zaprzestania narażania marynarzy na dodatkowe zagrożenia dla zdrowia i bezpieczeństwa w miejscu pracy oraz do zaprzestania pozbawiania dokerów ich cennej pracy.

Pomimo decyzji o oddaleniu wstępnego wniosku związków zawodowych, aby zakazać marynarzom mocowania ładunku bezpośrednio przed wynikami postępowania głównego, związki uważają, że porozumienie jest jasne, iż te prace przeładunkowe muszą być wykonywane przez przeszkolonych, doświadczonych dokerów, gdy są obecni. Położenie kresu niebezpiecznym praktykom związanym z cumowaniem przez zmęczonych marynarzy.

Zgodnie z wyrokiem istnieje pilna potrzeba zastosowania środków tymczasowych. Jednak przewodniczący był zdania, że ??zgodnie z orzeczeniem konieczna byłaby szersza kontrola sądowa w celu zbadania kilku kwestii faktycznych i prawnych. Rozczarowując, sędzia uznał, że sprawa jest zbyt skomplikowana, aby umożliwić postępowanie uproszczone.

Sprawa jest wynikiem wspólnego wysiłku związków zawodowych. Wynegocjowana klauzula w celu ostatecznego wprowadzenia niezbędnych zabezpieczeń weszła w życie 1 stycznia 2020 r., Po porozumieniu z lutego 2018 r. Powyższe związki połączyły siły, aby to wyegzekwować w dniu 3 czerwca 2020 r., Składając postępowanie w sprawie wstępnego zwolnienia z załogi Marlow Navigation Netherlands BV i Marlow Navigation Company Limited (zarejestrowane odpowiednio w Holandii i na Cyprze) oraz armator Expert Shipping BV w Holandii. Pięć firm czarterujących złożyło później wnioski do Sądu o przyłączenie się do tego postępowania.

W następstwie dzisiejszego werdyktu związki morskie będą nadal walczyć o przestrzeganie klauzuli dotyczącej pracy dla marynarzy, aby była ona w pełni egzekwowana na wszystkich statkach objętych układami zbiorowymi ITF.

Związki "morskie" rozważają obecnie, czy wnieść odwołanie od decyzji wstępnej, czy też przystąpić do toczącego się postępowania głównego, w którym Trybunał szczegółowo zbada sprawę.

Kontakt dla mediów: Rory McCourt | +44 7 711 356 964 | [media@itf.org.uk](mailto:media@itf.org.uk)

Uwaga: Kontakt z mediami dla innych związków można uzyskać, kontaktując się z ITF powyżej.

### **Co to jest klauzula dotycząca pracy osób niebędących marynarzami**

Klauzula jest częścią porozumienia Międzynarodowego Forum Targowego (IBF) między Joint Negotiating Group reprezentującą właścicieli statków a ITF reprezentującym marynarzy. Ci, którzy zatrudniają marynarzy, muszą w pełni przestrzegać Umowy IBF, w tym klauzuli dotyczącej pracy osób niebędących marynarzami.

Klauzula ma na celu poprawę bezpieczeństwa marynarzy pracujących na statkach poprzez pomoc w przestrzeganiu odpowiednich godzin pracy i odpoczynku, zmniejszenie zmęczenia oraz poprzez wykonywanie tego niebezpiecznego zadania przez pracowników specjalnie przeszkolonych do tego zadania. Wszelkie badania wykazały, że bezpieczniej jest, gdy przeładunek przeprowadzają specjalnie wyszkoleni pracownicy "lashers", odpowiedzialni za załadunek.

Oczekuje się, że więcej postępowań sądowych zapewni pełną zgodność z klauzulą ??dotyczącą pracy dla marynarzy. W Holandii toczy się postępowanie co do istoty sprawy.

Związki zawodowe (marynarzy i pracowników portowych) na całym świecie będą nadal chronić interesy marynarzy i pracowników portowych.

### **Co właściwie mówi klauzula?**

„Ani marynarze, ani nikt inny na pokładzie, zatrudniony na stałe lub tymczasowo przez Spółkę, nie będzie świadczył usług przeładunkowych w porcie, terminalu lub na pokładzie statku, gdzie pracownicy portowi, będący członkami związku stowarzyszonego z ITF, będą świadczyć usługi przeładunkowe. W przypadku braku wystarczającej liczby wykwalifikowanych pracowników portowych, załoga statku może wykonywać prace pod warunkiem uprzedniego porozumienia z zainteresowanym związkiem dokerów ITF lub związkiem stowarzyszonym z ITF; i pod warunkiem, że poszczególni marynarze zgłaszają się na ochotnika do wykonywania takich obowiązków; a marynarze ci mają kwalifikacje i odpowiednie wynagrodzenie za tę pracę. Do celów

niniejszego punktu „usługi przeładunkowe” mogą obejmować między innymi: załadunek, wyładunek, mocowanie, odczepianie, sprawdzanie i odbiory.”

O ITF: Międzynarodowa Federacja Pracowników Transportu (ITF) jest demokratyczną globalną federacją związkową zrzeszającą prawie 700 związków zawodowych pracowników transportu, reprezentujących około 20 milionów pracowników w 150 krajach. ITF działa na rzecz poprawy życia pracowników transportu na całym świecie, zachęcając i organizując międzynarodową solidarność między swoją siecią oddziałów. ITF reprezentuje interesy związków pracowników transportu w organach, które podejmują decyzje dotyczące miejsc pracy, warunków zatrudnienia i bezpieczeństwa w branży transportowej.

Źródło: <https://www.itfseafarers.org/en/news/unions-continue-lashing-battle-achieve-compliance-non-seafarers-work-clause>

Źródło:omk.org.pl

## **Przegląd aktywności Morskich na rynkach globalnych.**

---

### **Wskaźniki ekonomiczne**

Indeks ClarkSea wzrósł o 4 proc. w ujęciu tydzień do tygodnia i wyniósł 13 395 USD dziennie, stanowi to najwyższy poziom od połowy maja br., średnia w ciągu bieżącego roku wzrosła o 25 proc. w ujęciu rok do roku.

Po trzech kwartalnych spadkach, japońska gospodarka skurczyła się o 10 proc. r/r w II kwartale 2020 roku (spadek o 7,8 proc. w stosunku do I kwartału). Jest to największy spadek w historii. Konsumpcja prywatna zmniejszyła się o 8,2 proc w ujęciu kwartalnym, natomiast eksport spadł o 18,5 proc., co wynika ze znacznego spadku eksportu samochodów do USA.

Produkcja przemysłowa USA wzrosła w lipcu o 3 proc. w ujęciu miesiąc do miesiąca, co stanowi jej trzeci z rzędu miesięczny wzrost. W porównaniu z lipcem 2019 roku jest to jednak nadal spadek o 8,2 proc., produkcja pozostaje poniżej poziomu sprzed pandemii Covid-19. Dzięki zwiększeniu produkcji pojazdów silnikowych i części, produkcja wzrosła o 3,4 proc. w ujęciu miesiąc do miesiąca, w porównaniu z 7,4 proc. wzrostem w ujęciu miesiąc do miesiąca w czerwcu.

Sprzedaż detaliczna w Wielkiej Brytanii wzrosła w lipcu o 3,6 proc. w ujęciu miesiąc do miesiąca, wzrastając powyżej poziomu sprzed pandemii i o 1,4 proc. w porównaniu do lipca 2019 roku. W szczególności, sprzedaż internetowa utrzymuje się znacznie powyżej poziomu z lutego, pomimo spadku odnotowanego w ujęciu miesiąc do miesiąca.

### **Przemysł stoczniowy**

Rynek budowy nowych statków nadal odczuwa skutki pandemii Covid-19. Dotychczas w bieżącym roku zakontraktowano budowę 357 statków, stanowi to spadek o 52 proc. w porównaniu z rokiem poprzednim.

W sektorze tankowców, stocznia Hundai Mipo podpisała kontrakt z Bahri na budowę dziesięciu tankowców typu MR spełniających normy emisji spalin IMO II, każdy o nośności 49 999 DWT. Dostawa statków ma nastąpić od pierwszego kwartału 2022 r.

Okazało się także, że na początku roku, japońska stocznia Fukuoka Shipbuilding otrzymała zamówienie od Fairfield Chemical Carriers na budowę sześciu tankowców ze stali nierdzewnej: cztery jednostki o nośności 19 900 DWT i dwie jednostki o nośności 25 000 DWT. Planowana dostawa statków ma się rozpocząć od końca 2021 roku.

W sektorze masowców, Ocean Agencies zamówiła w stoczni New Dayang dwie jednostki Ultramax o nośności 63 000 DWT, dostawę zaplanowano na 2022 rok.

Stocznia Nantong Xiangyu podpisała kontrakt z Densay Shipping na trzy masowce klasy Ultramax, każdy o nośności 63 500 DWT. Dostawa jednostek została zaplanowana na koniec 2021 roku.

### **Recykling statków**

Na rynku recyklingu statków, w ostatnim czasie, popyt przewyższa podaż. We wszystkich trzech głównych miejscach demontażu statków na subkontynencie indyjskim tj. w Pakistanie, Bangladeszu i Indiach poziom cen

znacząco wzrósł. Prognozuje się, że w związku z zauważalnym brakiem tonażu przeznaczonego do recyklingu, ceny wciąż będą rosły.

W Indiach szczególnym zainteresowaniem cieszyły się kontenerowce, niektóre jednostki zostały sprzedane za ponad 360 dolarów za 1 LTD (Lightweight, Light displacement tonnes) z dołączonymi do transakcji klauzulami dotyczącymi „zielonego” recyklingu. Cena złomu masowców klasy Capesize wzrosła o 26 proc. od połowy lipca i wyniosła 340 dolarów za 1 LTD.

#### **Rynek czarteru na czas**

W sektorze kontenerowców, ST Shipping wynajęła na okres jednego roku jednostkę MR, zbudowaną w 2015 roku, „HELLAS FIGHTER” za cenę w wysokości 15 500 dolarów/dzień, z możliwością przedłużenia umowy na kolejne sześć miesięcy. Firma Glencore wyczarterowała na okres 6-12 miesięcy statek LR1 „REGINA” w cenie 14 000 dolarów dziennie.

W sektorze masowców, firma Amarante Shipping wyczarterowała, zbudowany w 2019 roku, statek klasy Kamsarmax „ALBA” na okres 7-9 miesięcy w cenie 13 000 dolarów/dzień. Transatlantic wyczarterował, zbudowany w 2019 roku, masowiec klasy Ultramax „MSXT ASTERIA” na okres jednego roku w cenie 11 250 dolarów/dzień.

#### **Rynek kontenerowców**

Sytuacja na rynku czarteru kontenerowców wciąż ulega poprawie. Stawka za czarter kontenerowca „old Panamax” o ładowności 4400 TEU na okres jednego roku podwoiła się od końca pierwszej połowy roku i wyniosła 14 500 dolarów dziennie. Na Dalekim Wschodzie poziom aktywności w segmencie feederów jest dość duży, szczególnie dotyczy to feederów o ładowności około 1100 TEU i około 1700 TEU, które odnotowują coraz lepsze wyniki.

#### **Rynek kupna i sprzedaży statków**

Na rynku kupna i sprzedaży używanych tankowców, angielski właściciel Sonangol sprzedał chińskiemu nabywcom jednostkę „SONANGOL KIZOMBA” (159 165 DWT, zbudowaną w 2001 r. przez Daewoo (DSME)) za cenę przekraczającą 16 mln dolarów. Klienci Eastern Mediterranean sprzedali nabywcom z Bliskiego Wschodu statek „SUPER LADY” (105 528 DWT, zbudowany w 2000 roku przez Sumitomo (Yokosuka)) za 11 mln USD.

W ciągu ostatnich dwóch tygodni nastąpił zauważalny wzrost aktywności w zakresie kupna i sprzedaży masowców. W klasie Capesize, klienci Miyazaki Sangyo sprzedali klientom Alberta Shipmanagement statek „LOWLANDS ERICA” (176 862 DWT, zbudowany w 2007 roku przez Namura Shipbuilding) za cenę około 15 mln dolarów. W trzecim tygodniu sierpnia został również sprzedany nieujawnionym nabywcom statek klasy Kamsarmax „WESTERN MONACO” (81 112 DWT, zbudowany w 2016 roku przez Jiangsu New Hantong za cenę w wysokości 18 mln dolarów. Klienci Kambara Kisen oddali w japońskie ręce jednostkę Ultramax „FUKUYAMA STAR” (64 012 DWT, zbudowaną w 2017 roku przez Tsuneishi Cebu, C4x30T) projektu „Tess 64” za cenę około 21,5 mln dolarów.

Statek „AGRI MARINA” (76 596 DWT, zbudowany w 2008 roku przez Imabari SB Marugame) został sprzedany przez klientów China Mingsheng Trust za cenę 10 mln dolarów, statek klasy Supramax „CAS AVANCA” (55 561 DWT, zbudowany w 2009 roku przez Hyundai Vietnam SB, C4x30T) został sprzedany indonezyjskim nabywcom za 7,5 mln dolarów, statek klasy Capesize „CHINA STEEL GROWTH” (175 775 DWT, zbudowany w 2002 roku przez CSBC (Kaohsiung)), został sprzedany za niską cenę 9 mln dolarów.

W sektorze masowców klasy Handysize odnotowano także kilka transakcji. Klienci EPS sprzedali trzy jednostki projektu „Imabari 28”: „WESTGATE” (28202 DWT, zbudowany w 2011 roku przez IS Shipyard), C4x30,5T), „STARGATE” (28 221 DWT, zbudowany w 2011 roku przez Shimanami Shipyard, C4x30. 5T), wszystkie zostały sprzedane greckim nabywcom za cenę 6 mln dolarów każdy, statek „CRYSTALGATE” (28 183 DWT, zbudowany w 2010 roku przez Shimanami Shipyard, C4x30,5T) został oddany w wietnamskie za cenę w wysokości 6 mln dolarów.

Statek „STAR AQUA” (28 225 DWT, zbudowany w 2011 roku przez Imabari SB (Imabari), C4x30,5T) został sprzedany za 6,7 mln dolarów, statek „SELINDA” (34 236 DWT, zbudowany w 2013 roku przez Zhejiang Yangfan, C4x30,5T ) sprzedano za cenę 8,85 mln dolarów, statek „HONGXIN OCEAN” (32 484 DWT, zbudowany w 2012 roku przez Zhejiang Hongxin) sprzedano za 6,95 mln dolarów, statek „VALENTINA” (28 290 DWT, zbudowany w 2001 roku przez Naikai Zosen Setoda, C4x30T) sprzedano za 3,5 mln USD.

Transakcja sprzedaży jednostki klasy Ultramax „IKAN SALMON” (61 380 DWT, zbudowany w 2012 r. przez Iwagi Zosen, C4x30,7T) (odnotowana w drugim tygodniu sierpnia) została ostatecznie anulowana. Statek ten miał zostać sprzedany za kwotę 13,75 mln dolarów.

### Rynek ropy naftowej

Dane opublikowane przez JODI (Joint Organisations Data Initiative) pokazały, że eksport ropy z Arabii Saudyjskiej spadł w czerwcu o 17 proc. w ujęciu miesiąc do miesiąca do najniższego miesięcznego poziomu od co najmniej 2002 r. (od czasu rozpoczęcia tego rodzaju statystyk). Średnio dostawy wynosiły nieco mniej niż 5 mln baryłek dziennie, ponieważ Arabia Saudyjska zmniejszyła podaż ropy o 1 mln baryłek dziennie oprócz zadeklarowanej kwoty w ramach porozumienia OPEC+. Ten poziom saudyjskiego eksportu był o ok. 29 proc. poniżej średniej z 2019 r. i o 51 proc. poniżej rekordowych 10,2 mln baryłek dziennie w kwietniu. W czerwcu wzrosły także zapasy saudyjskiej ropy naftowej o 5,8 mln baryłek dziennie, a bezpośrednie spalanie ropy wzrosło o 15 proc. w ujęciu miesiąc do miesiąca

### Handel morski

Cena referencyjna rudy żelaza na rynku spot (62 proc. Fe Fines, CFR Qingdao) wzrosła do 128 dolarów za tonę, jest to najwyższy poziom odnotowany od stycznia 2014 r. Jest to związane z niesłabnącym popytem Chin na rudę żelaza (morski import osiągnął rekordowy poziom około 111 mln ton w lipcu). Stabilne w sierpniu dostawy z Australii i Brazylii nie są jednak wystarczające do zaspokojenia popytu.

Południowokoreański import węgla energetycznego wzrósł o 20 proc. w ujęciu miesiąc do miesiąca do 9,3 mln ton w lipcu, co stanowi najwyższy poziom od grudnia, ma to związek z dalszym, stopniowym wzrostem aktywności przemysłowej. Import spadł jednak o 13 proc. w ujęciu rok do roku, wskazuje to na wpływ, jaki pandemia Covid-19 prawdopodobnie będzie miała na popyt na węgiel w Korei Południowej i innych krajach.

Źródło: gospodarka.morska.pl

### **Ceny ropy w USA poniżej 40 USD za baryłkę.**

---

Ceny ropy na amerykańskiej giełdzie paliw spadają o ponad 1 proc. i są już poniżej 40 USD za baryłkę w reakcji m.in. na obniżenie cen surowca przez Arabię Saudyjską - podają maklerzy.

Baryłka ropy West Texas Intermediate w dostawach na X na giełdzie paliw NYMEX w Nowym Jorku jest wyceniana po 39,20 USD, niżej o 1,46 proc.

Ropa Brent w dostawach na XI na giełdzie paliw ICE Futures Europe w Londynie jest wyceniana po 42,14 USD za baryłkę, niżej o 1,22 proc.

Na zakończenie poprzedniej sesji WTI na NYMEX staniała o 3,9 proc., a Brent na ICE straciła 3,2 proc.

Na rynkach ropy zapanował pesymizm po tym, jak Arabia Saudyjska obniżyła ceny ropy na październik, poza tym kończy się sezon letnich wyjazdów, a na dodatek wiele krajów wciąż walczy z epidemią koronawirusa, co pogarsza perspektywy popytu na paliwa.

Arabia Saudyjska obniżyła cenę swojej ropy Arab Light mocniej niż się tego spodziewano - dla klientów w Azji, co oznacza, że popyt na surowiec w największym regionie importującym ropę spada.

Królestwo obniżyło również ceny ropy eksportowanej do USA - to pierwsza taka sytuacja od pół roku.

Tymczasem w USA spadają wskaźniki infekcji koronawirusem, ale w niektórych częściach Europy następuje powrót tego patogenu, a w Indiach liczba notowanych przypadków Covid-19 wciąż rośnie.

"Korekta cen ropy jest spóźniona, a spadek marż dla głównych paliw może potencjalnie stać się problemem" - mówi Howie Lee, ekonomista Oversea-China Banking Corp.

"Jakikolwiek wzrost cen ropy może być trudny tak długo, jak długo zapasy ropy naftowej pozostaną na wysokim poziomie" - dodaje.

Wiceminister energii Rosji Paweł Sorokin ocenił w wywiadzie dla "Rossijskoj Gaziety", że globalny popyt na ropę może nie powrócić do poziomów sprzed wybuchu epidemii koronawirusa przez kolejne 2 do 3 lat.

Z kolei minister energii Rosji Aleksander Novak prognozuje, że ceny ropy prawdopodobnie wzrosną do średnio 0-55 USD za baryłkę w 2021 r., ponieważ rozwój prac nad szczepionkami pobudzi ożywienie gospodarcze.

Źródło gospodarka morska.pl

## ***Rośnie zainteresowanie CNG i LNG w transporcie.***

---

Okres transformacji, w którym gaz ziemny jako paliwo przejściowe będzie ciągle używany, potrwa kilkadziesiąt lat - mówi PAP wiceprezes ds. rozwoju PGNiG Arkadiusz Sekściński. Dodał, że w transporcie wzrasta zastosowanie CNG i LNG.

Transformacja niskoemisyjna to perspektywa długoterminowa, a okres, w którym gaz będzie służył jako paliwo przejściowe będzie trwał kilkadziesiąt lat - powiedział PAP Sekściński. Polska nie jest jedynym krajem, który potrzebuje tego okresu przejściowego - zauważył też wiceprezes.

Jak zaznaczył wiceprezes ds. rozwoju PGNiG, tylko energetyka oparta o paliwo gazowe daje gwarancje, że źródła energii czy ciepła będą mogły funkcjonować w okresie przejściowym.

W fundamentalnym obszarze dostaw ciepła i energii elektrycznej gaz jest podstawowym łatwo dostępnym substytutem innych paliw, stosowanych w energetyce konwencjonalnej. Dostępny w tym kontekście, że łatwiej go sobie zapewnić niż np. energetykę jądrową - ocenił Sekściński.

Wskazał jednocześnie, że zastosowanie paliwa gazowego znacząco wychodzi poza segment energetyki. Gaz wkracza bardzo mocno w segment transportu i dla branży gazowej staje się to coraz bardziej perspektywiczny obszar. CNG i LNG jest w transporcie używany coraz powszechniej - podkreślił.

Przypomniał też, że w I półroczu 2020 r. co drugi nowy autobus kupiony przez polskie miasta był na CNG, podczas gdy w I połowie 2019 r. - co trzeci.

„Ten segment znacząco rośnie. Sprzedaż CNG przez PGNiG Obrót Detaliczny w I półroczu 2020 r. wzrosła o blisko 50 proc. w stosunku do I półrocza 2019 r.” - zaznaczył wiceprezes PGNiG. W jego ocenie ciężki transport kołowy, czyli ciężarówki również coraz bardziej będą korzystały z LNG, dlatego PGNiG projektuje ofertę również w tym segmencie.

Sekściński zwrócił uwagę, że powstają bowiem nie tylko stacje tankowania CNG, które wynikają z ustawy o elektromobilności, ale też stacje w pełni komercyjne, jak te, którą spółki z grupy PGNiG zbudują m.in. w Suwałkach czy Szumowie przy trasie S8.

Osobnym obszarem, w którym gaz ma ciągle długą perspektywę to napęd statków za pomocą LNG. „Do tej pory zabunkrowaliśmy już ponad 1000 ton LNG. Obszar ten znacznie poszerzy się w polskich portach i Kłajpedzie - nawet do 30 000 ton LNG w 2025 roku – wraz z wejściem tzw. dyrektywy siarkowej w 2024 roku, gdy transport morski będzie musiał się opierać o paliwa niskoemisyjne i niskosiarkowe” - podkreślił wiceprezes PGNiG.

Źródło gospodarka morska.pl

## ***Przerwano poszukiwania załogi statku do przewoży żywych zwierząt, który zatonął podczas sztormu.***

---

Japońska straż przybrzeżna poinformowała w sobotę 05-09, że ze względu na bardzo złą pogodę zaprzestano poszukiwań załogi frachtowca, który zatonął podczas sztormu na Morzu Wschodniochińskim. Statek transportował blisko 6 tys. sztuk bydła.

Załoga frachtowca liczyła ponad 40 osób. Straż przybrzeżna zdołała uratować dwóch marynarzy, trzeci, który był nieprzytomny, gdy został wyłowiony, zmarł.

Poszukiwania członków załogi, w które zaangażowane były okręty, samoloty oraz zespoły nurków, trwały do soboty w południe czasu japońskiego (godz. 5 czasu polskiego). W środę japońskie służby po raz pierwszy odebrały sygnał alarmowy z frachtowca.

Gulf Livestock 1 pływał pod panamską banderą. Według jednego z uratowanych marynarzy podczas sztormu spowodowanego przez tajfun Maysak statek przewrócił się i zatonął.

Załogę frachtowca stanowili głównie Filipińczycy, a także dwóch Australijczyków i dwóch Nowozelandczyków.

Gulf Livestock 1 wypłynął w połowie sierpnia z Nowej Zelandii z ładunkiem blisko 6 tys. sztuk bydła. W ten piątek miał dotrzeć do Chin.

Źródło: PAP.pl

## ***Rozpoczął się remont mazurskich kanałów.***

---

Rozpoczęły się prace związane z remontem trzech kanałów na Wielkich Jeziorach Mazurskich. Od połowy września żegluga będzie się tam odbywać wahadłowo; wodniacy i żeglarze będą musieli się stosować do oznakowania i wskazań osób, które będą kierować ruchem.

Jak poinformowała PAP rzeczniczka Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie w Białymstoku Agnieszka Giełażyn-Sasimowicz, prace remontowe dotyczą trzech kanałów na Wielkich Jeziorach Mazurskich - Grunwaldzkiego, Tałckiego i Mioduńskiego.

Kanały do końca sezonu żeglugowego, zgodnie z zapowiedziami, są otwarte dla wodniaków i żeglarzy. Natomiast po sezonie, czyli od drugiej połowy października do 9 kwietnia 2021 r. nastąpi ich całkowite zamknięcie.

"Obecnie ruch na kanałach odbywa się normalnie, jednak w celu zapewnienia bezpiecznej żeglugi podczas sezonu żeglugowego, w drugiej połowie września zostanie ustawione oznakowanie tymczasowe. Dla jednostek oczekujących na przepłynięcie wyznaczone zostaną strefy postoju po obu stronach remontowanych odcinków z tymczasowymi urządzeniami cumowniczymi dla łodzi i jachtów" - wyjaśniła rzeczniczka.

Jak dodała, wodniacy powinni zachować szczególną ostrożność i stosować się do oznakowania i wskazań osób kierujących ruchem - w szczególności do przestrzegania dozwolonej prędkości oraz zakazu wytwarzania fali.

Szczegółowe informacje dotyczące tymczasowej organizacji żeglugi na remontowanych kanałach będą na bieżąco podawane w komunikatach nawigacyjnych, które dostępne są na stronie internetowej.

Żeglarze doczekają się także remontu śluzy Guzianka 1, pamiętającej jeszcze czasy przedwojenne. W tym sezonie otwarto nową bliźniaczą śluzę - Guziankę II. Dzięki niej wodnicy i żeglarze nie czekają długo na przeprawę.

Jak poinformował PAP Warmińsko-Mazurski Urząd Marszałkowski, projekt dotyczący budowy i przebudowy infrastruktury na szlakach wodnych Wielkich Jezior Mazurskich wraz z budową śluzy „Guzianka II” i remontem śluzy „Guzianka I” składa się z czterech etapów.

Na trzy zostały już zawarte umowy o dofinansowanie, a obecnie zawarto umowę na ostatni etap. Całość inwestycji opiewa na blisko 400 mln zł. Wartość ostatniego etapu wynosi 181 mln zł, a unijne dofinansowanie to 152 mln zł. W projekt zaangażowani są: samorząd województwa, burmistrzowie Mikołajek i Rucianego-Nidy, Stowarzyszenie Wielkie Jeziora Mazurskie 2020 oraz Wody Polskie.

ŹródłoPAP.pl

## ***Gazowiec LNG w budowie uszkodzony przez Tajfun.***

---

Duży gazowiec LPG *Pang Tian* budowany w stoczni Hyundai w Ulsan dla amerykańskiego armatora został uszkodzony, częściowo zalany i zatopiony, przy czym w przechyle oparł się o nabrzeże wyposażeniowe. Przechył później zniwelowano.

Do wypadku doszło, gdy przez rejon, w którym położona jest stocznia, przeszedł 3 września tajfun Maysak.

Niektóre źródła podają, że przy zwiększonym falowaniu w stoczniovym basenie i silnym wietrze, zacumowany statek był rzucony o nabrzeże w wyniku czego doszło do przebicia poszycia i zalania niektórych przedziałów. Wydaje się jednak, że do podtopienia statku mogło dojść także w wyniku dostania się do jego wnętrza wody przez nisko położony technologiczny otwór komunikacyjny.

*Pang Tian* - charakterystyka podstawowa: nr IMO 9864291; stocznia - Hyundai Heavy Industries Co Ltd, Ulsan, Korea Południowa; armator, operator - Delos Shipping LLC, USA; wartość kontraktowa - 121 000 000 USD; długość całkowita - 230,00 m, długość między pionami - 224,60 m, szerokość konstrukcyjna - 36,60 m, zanurzenie - 12,55 m, wysokość boczna - 22,80 m; pojemność brutto - 61 000, nośność - 62 367 t,

skompensowana pojemność brutto (CGT) - 33 115, ładowność LPG - 96 040 m<sup>3</sup>; 4 zbiorniki membranowe ze stali nierdzewnej GTT Mk III; moc napędu głównego - MCR 16 080 kW / 21 862 KM, CSR 13 668 kW / 18 583 KM.

Źródło:PortalMorski.pl

### **Rekordzista Fjord Cat zmienia się w Skane Jet.**

---

Szybki 91-metrowy prom Fjord Line *Fjord Cat*, eksploatowany dotąd przez Fjord Line AS, przekształcony został w duńskim porcie Hirtshals w *Skane Jet* i zyskał biało-czerwone malowanie Førde Reederei Seetouristik (FRS).

Już w czerwcu informowano, że *Fjord Cat* we wrześniu rozpocznie obsługę nowo otwartej trasy FRS Baltic między Sassnitz a Ystad. Teraz ex *Fjord Cat* został przemalowany w Hirtshals i jest adaptowany na potrzeby nowego operatora w porcie Sassnitz, gdzie przybył 2 września.

Inauguracja połączenia FRS przez *Skane Jet* planowana jest na 17 września. Trasa w jedną stronę pokonywana będzie w ciągu zaledwie 2 i 1/2 godziny.

Zbudowany w stoczni Incat z Tasmanii *Skane Jet* - szybki prom dwukadłubowy typu przeszywacz fal (*wave piercing catamaran*) - jest aktualnym posiadaczem przechodniej nagrody Hales Trophy za najszybsze przejście przez Atlantyk przez cywilny statek pasażerski.

Źródło:PortalMorski.pl

### **Potężny pożar na tankowcu New Diamond.**

---

Pożar na dużym zbiornikowcu u wybrzeży Sri Lanki został opanowany, ale nadal nie został ugaszony, poinformowała w sobotę marynarka wojenna.

Cztery holowniki, trzy okręty marynarki wojennej Sri Lanki i cztery okręty indyjskie walczą z ogniem MT New Diamond od czwartku.

Tankowiec, przewożący prawie 2 miliony baryłek ropy naftowej, dryfował około 20 mil morskich (37 kilometrów) od wschodniego wybrzeża Sri Lanki, a w piątek wieczorem holownik odholował go na głębokie morze z dala od lądu, powiedział rzecznik marynarki wojennej kpt. Indika de Silva.

Pożar zabił jednego z członków załogi, a ranił innego.

Pożar wybuchł w kotle maszynowni, ale nie rozprzestrzenił się na obszar magazynowania ropy tankowca i nie zgłoszono żadnego wycieku. Urzędnicy Sri Lanki ostrzegają przed możliwymi masowymi uszkodzeniami dla środowiska na Sri Lanka w przypadku wycieku lub eksplozji statku.

Szef Urzędu Ochrony Środowiska Morskiego na Sri Lanka, Darshani Lahandapur, powiedział, że Sri Lanka nie ma zasobów ani możliwości, aby stawić czoła tak ogromnej katastrofie i zwrócił się o pomoc do krajów regionalnych.

Tankowiec miał 23 członków załogi - 18 Filipińczyków i 5 Greków. Dwudziestu jeden członków załogi pozostawiło tankowiec bez obrażeń podczas pożaru.

Tankowiec przewoził ropę z portu Mina Al Ahmadi w Kuwejcie do indyjskiego portu Paradip, w którym znajduje się rafineria państwowa Indian Oil Corp.

Źródło:gospodarkamorska.pl

### **Znikome szanse Polaków na pierwszy koszyk.**

---

Jeśli celem **Jerzego Brzęczka** było zawojowanie Ligi Narodów i wywalczenie rozstawienia przed losowaniem eliminacji kolejnych mistrzostw świata, to jego plan został w piątkowy wieczór dość boleśnie zweryfikowany.

Przypomnijmy, że przy okazji rozstawienia przed wspomnianym losowaniem bierze się pod uwagę ranking FIFA. Aktualnie Polska zajmuje w nim dziewiętnaste miejsce, jednak spoglądając tylko na reprezentacje europejskie, biało-czerwoni plasują się na trzynastej lokacie.

Do pierwszego koszyka przed losowaniem trafi dziesięć czołowych zespołów Starego Kontynentu, a to oznacza, że Polsce jeszcze sporo brakuje do realizacji celu. Szansą na prześcignięcie trzech rywali była właśnie Liga Narodów, w której przyszło się nam potykać z mocnymi rywalami: Holandią, Włochami oraz Bośnią i Hercegowiną.

Każde zwycięstwo w Lidze Narodów stwarza więc szanse na zdobycie cennych punktów i pogoń za reprezentacjami znajdującymi się bezpośrednio przed nami, a więc Szwecją, Danią, Niemcami czy właśnie Holandią i Włochami.

Porażka w Amsterdamie mocno uszczupliła szanse biało-czerwonych na osiągnięcie tego celu. Nawet wygranie wszystkich pozostałych do końca Ligi Narodów meczów może nie przynieść nam awansu i wskoczenia do pierwszego koszyka przed losowaniem.

Warto dodać, że grupy kwalifikacyjne zostaną ustalone po podzieleniu 55 reprezentacji. Polska najpewniej zostanie losowana z drugiego koszyka, co oznacza, że na pewno trafi na jednego bardzo mocnego przeciwnika.

Źródło:PiłkaNożna.pl

WYNIKI				
1 kolejka				
Holandia	1 : 0			Polska
Włochy	1 : 1	Bośnia i Herceg.		
Holandia	- : -			Włochy
Bośnia i Herceg.	- : -			Polska
Bośnia i Herceg.	- : -			Holandia
Polska	- : -			Włochy
Włochy	- : -			Holandia
Polska	- : -	Bośnia i Herceg.		
Holandia	- : -	Bośnia i Herceg.		
Włochy	- : -			Polska
Bośnia i Herceg.	- : -			Włochy
Polska	- : -			Holandia

[Więcej](#)

TABELA				
1 kolejka				
	Z	R	P	Z/S/P
1 Holandia	1	0	0	1:0 3
2 Bośnia i Hercegowina	0	1	0	1:1 1
- Włochy	0	1	0	1:1 1
4 Polska	0	0	1	0:1 0

[Więcej](#)

Źródło:PiłkaNożna.pl

## *Czy matematyka jest prawdziwa? To o wiele mądrzejsze pytanie niż myślisz.*

---

Kilka dni temu filmik jednej z użytkowniczek serwisu TikTok wzbudził ogromne poruszenie. Kobieta przypadkowo zagłębiła się w starożytne podstawy matematyki i podniosła temat prawdziwości tej dziedziny nauk, zastanawiając się, jak ktoś mógł wymyślić coś takiego, jak algebra.

W swoim nagraniu zapytała też, do czego starożytny grecki filozof Pitagoras mógł wykorzystywać matematykę, oraz zadała inne pytania, które krążą wokół odwiecznej zagadki, czy matematyka jest "prawdziwa", czy też jest to sztuczny koncept stworzony przez człowieka.

Filmik kobiety szybko zdobył internetową popularność, a jej wątpliwości spotkały się z mieszanymi reakcjami – część osób wyśmiała jej podejście, inne zaś, w tym wielu matematyków, uznali jej pytania za sensowne i chętnie podjęli temat prawdziwości królowej nauk.

Czy matematyka jest prawdziwa?

Filozofowie i matematycy spierają się o to od wieków. Niektórzy uważają, że matematyka jest uniwersalna i niezależna od człowieka, inni za to sądzą, że jest tak prawdziwa, jak wszystko inne, co wymyślili ludzie.

Jak jest naprawdę? Odpowiedzi powinno szukać się w historii matematyki.

Z jednej strony jest ona uniwersalnym językiem, którego używamy do opisu otaczającego nas świata – dwa jabłka plus trzy jabłka to zawsze pięć jabłek, niezależnie od punktu widzenia. Z drugiej strony matematyka jest również językiem używanym przez ludzi, a więc nie jest niezależna od kultury. A historia pokazuje nam, że różne kultury miały swoje własne rozumienie tej dziedziny.

Niestety nie zachowały żadne starożytne zapiski, a badacze mają dostęp do wyrywkowych tekstów, które pozostawiły po sobie różne starożytne kultury.

Istnieje jednak jedna starożytna kultura, która pozostawiła po sobie absolutną obfitość tekstów.

Babilońska algebra

Pochowane na pustyniach współczesnego Iraku, gliniane tabletki ze starożytnego Babilonu przetrwały w nienaruszonym stanie przez około 4000 lat.

Tablice te są cały czas powoli tłumaczone, ale to, czego do tej pory udało się ustalić badaczom, to fakt, że Babilończycy byli praktycznymi ludźmi, którzy wiedzieli, jak rozwiązywać skomplikowane problemy za pomocą liczb. Ich arytmetyka była jednak inna od naszej, jako że nie używali liczb zerowych lub ujemnych.

Szczególne znaczenie dla pytania o pochodzenie algebry miało to, że Babilończycy wiedzieli, iż liczby 3, 4 i 5 odpowiadają długościom boków i przekątnej prostokąta. Wiedzieli również, że liczby te spełniają podstawową zależność  $3^2 + 4^2 = 5^2$ , która sprawia, że boki są prostopadłe.

Babilończycy zrobili to wszystko bez nowoczesnych koncepcji algebraicznych – współcześnie wyrazilibyśmy bardziej ogólną wersję tej samej idei, używając twierdzenia Pitagorasa: każdy trójkąt prostokątny o bokach długości  $a$  i  $b$  oraz spełnia równanie  $a^2 + b^2 = c^2$ .

Babilońska perspektywa pomija zmienne algebraiczne, twierdzenia, aksjomaty i dowody nie dlatego, że nie uznaje ich wartości, lecz dlatego, że w czasie jej powstawania idee te jeszcze się nie rozwinęły. Krótko mówiąc, te społeczne konstrukcje rozpoczęły się ponad 1000 lat później, w starożytnej Grecji.

A co z Pitagorasem?

Autorka matematycznej "afery" w social media zastanawiała się również, jak Pitagoras wymyślił swoje twierdzenie. Odpowiedź jest prosta: nie zrobił tego.

Pitagoras z Samos (ok. 570-495 p.n.e.) prawdopodobnie słyszał o pomysle, który kojarzy nam się teraz z jego imieniem, gdy był w Egipcie. Być może to on jest odpowiedzialny za przeszczepienie tej idei na grecki grunt, ale nie ma na to żadnych dowodów. Prawda jest jednak taka, że on sam nie użył swojego twierdzenia do niczego praktycznego. Interesowała go przede wszystkim numerologia i mistycyzm liczb, a nie zastosowanie matematyki. Z drugiej strony, Babilończycy mogli też wykorzystywać swoją znajomość trójkątów prostokątnych do bardziej konkretnych celów, chociaż tego tak naprawdę też nie wiemy. Mamy jedynie pochodzące ze starożytnych Indii i Rzymu dowody, że wymiary 3-4-5 były używane jako prosty, ale skuteczny sposób tworzenia kątów prostych w budowie religijnych ołtarzy i pracach geodezyjnych.

W XIX wieku niemiecki matematyk Leopold Kronecker powiedział: "Bóg stworzył liczby całkowite, wszystko inne jest dziełem człowieka", co zgadzałoby się z babilońskim podejściem do liczenia. Ale czy oznacza to, że matematyka jest prawdziwa? Większość kultur zgadza się co do niektórych podstaw, takich jak liczby całkowite dodatnie i trójkąt prosty 3-4-5, a prawie wszystko inne zależy od społeczeństwa, w którym żyjemy. Może być więc tak, że część jest prawdziwa, a część wykreowana na rosnące potrzeby rozwijających się kultur.

Źródło:Focus.pl

## **Jesteś marynarzem pracującym na kontraktach u zagranicznych armatorów ?**

### **Zapraszamy do OMK / ITF – wypełnij deklarację :**

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

Ponadto:

- Oferujemy po 6-miesięcznej przynależności pomoc w podniesieniu Twoich kwalifikacji, refundujemy kosztu kursów i szkoleń wynikających z Konwencji STCW ukończonych w ośrodkach szkoleniowych w Polsce i za granicą.
- Możesz w razie poważnej sytuacji kryzysowej na statku, w każdej chwili skontaktować się z nami pod awaryjnym numerem telefonu, czynnym 24 h / 24 h.
- Odwiedź na naszej stronie internetowej strefę Marynarze mają taniej – są miejsca gdzie dostaniesz zniżki na podstawie naszej legitymacji OMK/ITF – przejazdy na lotniska, kursy, szkolenia itp.
- Zawsze gdy masz wątpliwości dotyczące zatrudnienia możesz zwrócić się do nas z zapytaniem o sprawdzenie kontraktu, warunków zatrudnienia, prośbą o poradę.
- Możesz skorzystać z bezpłatnej porady podatkowej udzielanej przez prawnika z wyspecjalizowanej Kancelarii Podatkowej z którą współpracujemy ( bezpłatna porada / opinia / sporządzenie rozliczenia rocznego.
- Możesz skorzystać z bezpłatnej porady współpracującej z nami Kancelarii Prawnej w zakresie prawa cywilnego, rodzinnego, karnego.
- Możesz liczyć na poprowadzenie roszczenia, w razie kłopotów z armatorem ( opóźnienie lub brak wypłaty wynagrodzenia, wypadek na statku, inne)

Wypełnij deklarację na naszej stronie internetowej: <https://www.omk.org.pl/article/567>

### **Może polubisz nas na FB ?**

[www.omk.org.pl](http://www.omk.org.pl)

## ***Przypominamy o pomocy finansowej dla marynarzy z OMK wykonujących badania na COVID-19.***

---

Marynarze należący do OMK, którzy ze względów zarówno indywidualnych jak i zawodowych wykonują testy na covid, mogą ubiegać się o zapomogę finansową z OMK.

Przypominamy, iż OMK wynegocjowała korzystniejsze stawki na testy typu RT – PCR z ogólnopolskimi laboratoriami sieci Diagnostyka. Szczegóły umowy z "Diagnostyka Laboratora Medyczne".

Marynarze z OMK wykonujący badania w tej sieci laboratoriów i korzystający z preferencyjnych warunków mogą dodatkowo złożyć do OMK wnioski o zapomogę w wysokości 20% kosztu badania.

Jeżeli marynarz skorzysta z oferty innego laboratorium lub z umowy OMK-HMS także może ubiegać się o zapomogę lecz jej wysokość jest ograniczona do 20% ceny usługi wynegocjowanej z laboratoriami Diagnostyka.

Zapomoga przysługuje tylko marynarzom z OMK indywidualnie zlecającym badania w celu zapewnienia bezpieczeństwa własnego, rodziny lub ułatwienia w przemieszczaniu się pomiędzy miejscami zamieszkania i pracy. Zapomoga nie przysługuje marynarzom wykonującym badania na zlecenie i koszt armatora.

Osoby zamierzające skorzystać z zapomogi finansowej proszone są o kontakt mailowy – [biuro@nms.org.pl](mailto:biuro@nms.org.pl)

Podstawą złożenia wniosku o zapomogę jest rachunek lub paragon oraz potwierdzenie przeprowadzonego badania.

Źródło [www.omk.org.pl](http://www.omk.org.pl)

## Wydarzyło się 07 września - kalendarium

**07 września jest 250 dniem w kalendarzu gregoriańskim. Do końca roku pozostał 115 dni. 07 września jest obchodzony jako Światowy Dzień Świadomości Dystrofii Duchenne'a**

Imieniny obchodzą:

Dobrobał, Domasul, Domasława, Eupsychia, Eupsychiusz, Gratus, Melchior, Pamfil, Regina, Ryszard, Sozont i Teodoryk.

Wydarzyło się sporo rzeczy na przełomie lat, między innymi:

**1633r.** – Wojna smoleńska: rozpoczęła się bitwa pod Smoleńskiem, której celem było przerwanie oblężenia miasta przez Rosjan.

**1757r.** - Wojna siedmioletnia: zwycięstwo wojsk austriackich nad pruskimi w bitwie pod Moys (obecnie Zgorzelec Ujazd).

**1764r.**– Stanisław August Poniatowski został wybrany na króla Polski.

**1928r.**– Rozpoczął się 1. Tour de Pologne.

**1939r.** – Kampania wrzesniowa.

- Kapitulacja Westerplatte.
- Początek obrony Wizny i bitwy pod Łomżą.
- W nocy z 6 na 7 września Warszawę opuścili członkowie rządu, prezydent RP i Naczelny Wódz wraz ze sztabem.
- Zajęcie Torunia, Wieliczki i Zgierza przez Wehrmacht.
- Zakończyła się bitwa pod Pułtuskim.

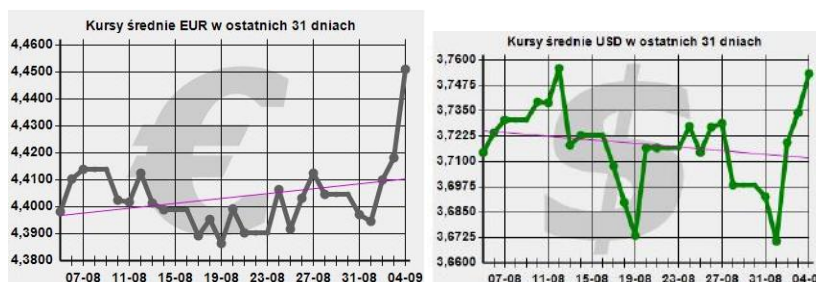
**1942r.** – W Zdziłowicach na Lubelszczyźnie Niemcy schwytali w obławie około 150 osób w wieku od 14 do 40 lat, których wywieziono do obozu koncentracyjnego na Majdanku. Na miejscu rozstrzelano 72 mieszkańców narodowości żydowskiej.

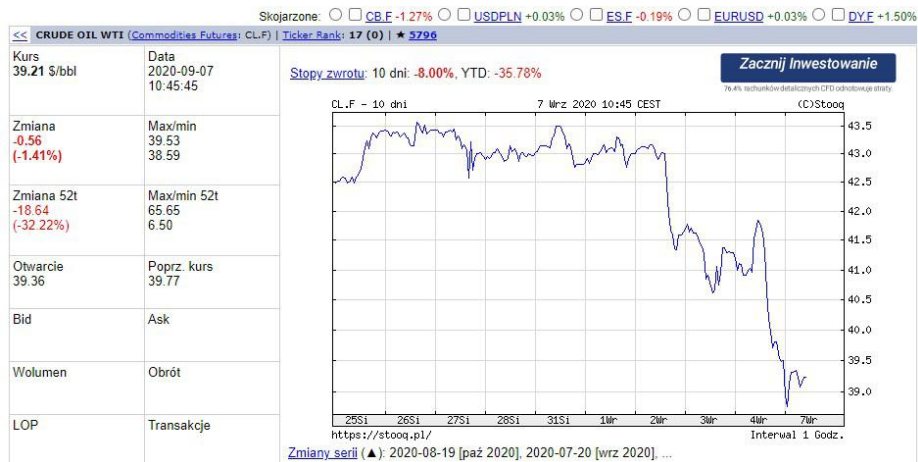
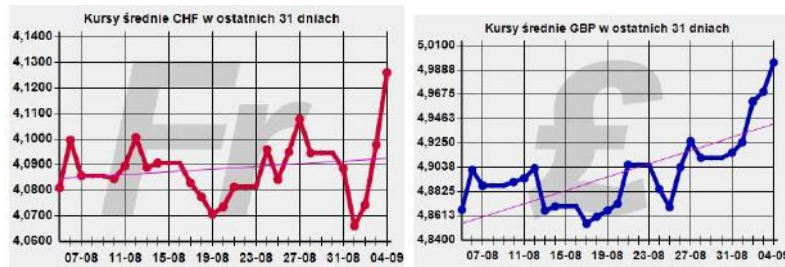
**1943r.** – W Warszawie żołnierze AK dokonali udanego zamachu na Franza Bürkla, znanego z sadyzmu zastępcę komendanta więzienia na Pawiaku.

**1944r.** –38. dzień powstania warszawskiego: upadło Powiśle. Trwały rozmowy przedstawicieli Zarządu PCK w sprawie ewakuacji osób cywilnych poza teren miasta.

**1989r.** – Rozwiązano Zmotoryzowane Odwoły Milicji Obywatelskiej (ZOMO).

## Kursy walut (kursy średnie NBP)





Data ostatniej aktualizacji: 2020-09-07 10:45

Walor	Jednostka	Kurs	Zmiana	Zmiana procentowa	Max 1R	Min 1R	Czas
ROPA	USD/baryłka	42,10	-0,24	-0,57%	88,8800	19,6500	07.09 10:45
ZŁOTO	USD/uncja	1 937,40	-3,45	-0,18%	2 084,0000	1 466,7000	07.09 10:45
MIEDŹ	USD/tona	6 750,25	-28,75	-0,42%	6 773,2500	4 608,6000	07.09 10:45
SREBRO	USD/uncja	27,02	-0,08	-0,30%	29,2800	12,0500	07.09 10:45
PALLAD	USD/uncja	2 322,40	-0,90	-0,04%	2 766,7000	1 460,0000	07.09 10:41
PLATYNA	USD/uncja	902,80	-3,45	-0,38%	1 027,6500	594,8000	07.09 10:45
NIKIEL	USD/tona	15 202,50	-120,00	-0,78%	18 102,5000	10 930,0000	07.09 10:45
ALUMINIUM	USD/tona	1 795,75	4,75	0,27%	1 832,7500	1 481,7500	07.09 10:45
OLÓW	USD/tona	1 986,75	10,50	0,53%	2 267,0000	1 598,2500	07.09 10:45
CYNK	USD/tona	2 490,00	-18,25	-0,85%	2 551,7500	1 815,0000	07.09 10:45
ROPA WTI	USD/baryłka	39,21	-0,27	-0,68%	63,0300	12,9100	07.09 10:45
MIEDŹ COMEX	USD/funt	3,05	-0,03	-0,97%	3,0800	2,1000	07.09 10:45
BAWELNA	US\$/funt	65,06	0,79	1,23%	71,4300	48,8500	04.09 20:20
BENZYNA	USD/galon	1,17	0,00	0,00%	1,7500	0,4200	07.09 10:45
CANOLA	CAD/tona	503,70	0,00	0,00%	503,7000	439,4000	04.09 20:19
CUKIER	US\$/funt	11,93	-0,18	-1,32%	15,7700	9,3800	04.09 18:59
DIESEL	USD/tona	338,63	4,00	1,20%	636,1300	192,7500	07.09 10:45
DREWNO	USD/1000 stóp deskowych	875,00	45,00	5,42%	928,5000	283,2000	04.09 22:02
GAZ ZIEMNY	USD/mln btu	2,54	-0,04	-1,55%	2,8700	1,5300	07.09 10:45
KAKAO	GBP/tona	1 800,00	0,00	0,00%	2 055,0000	1 533,0000	04.09 17:54
KAUCZUK	JPY/kilogram	178,20	-0,40	-0,22%	208,9000	140,2000	07.09 09:54
KAWA	US\$/funt	134,70	2,92	2,22%	140,8300	92,5300	04.09 19:30
KUKURYDZA	USD/buszel	344,50	-2,50	-0,72%	398,1200	307,8800	07.09 09:20
MLEKO	USD/cetnar	18,93	0,10	0,53%	24,1800	11,0100	04.09 20:28
OLEJ OPALOWY	USD/galon	1,14	0,00	0,00%	2,0900	0,8700	07.09 10:45
OLEJ PALMOWY	MYR/tona	2 834,00	154,00	5,75%	3 138,0000	1 947,0000	04.09 12:15
OLEJ SOJOWY	US\$/funt	32,81	-0,53	-1,59%	35,4300	25,0100	04.09 20:19
PSZENICA	US\$/korzec	551,38	-2,50	-0,45%	682,5000	482,5000	04.09 20:19
RYZ	US\$/cetnar	12,39	0,05	0,41%	22,0700	11,4000	04.09 20:20
RZEPAK	EUR/tona	384,50	0,50	0,13%	421,2500	338,5000	04.09 18:29
SOJA	US\$/korzec	968,88	2,63	0,27%	968,3800	824,8800	04.09 20:19
SOK POMARAŃCZOWY	US\$/funt	120,28	1,48	1,25%	129,4000	93,3500	04.09 20:00
ŚRUTA SOJOWA	USD/tona	317,70	5,10	1,63%	332,9000	280,3500	04.09 20:19
WIEPRZOWINA	US\$/funt	59,64	0,62	1,05%	72,1000	37,2700	04.09 20:04
WOŁOWINA	US\$/funt	104,74	0,73	0,70%	127,8000	79,8900	04.09 20:04

## Rozrywka

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

Wypełnij siatkę cyframi tak, aby każdy rząd, kolumna, podświetlony obszar 3x3 zawierały wszystkie cyfry od 1 do 9. **Różowe kwadraty** mogą zawierać tylko **liczby nieparzyste** (1,3,5,7,9).  
Twój czas: 0:1

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



W pewnej restauracji siedzi Francuz z pewną madame. Ona prosi go, żeby wybrał dla niej jakieś danie. Ten spogląda w menu i zamawia danie o egzotycznej nazwie "Argadon de markiz alojet". Po jakimś czasie, kelner przynosi danie do stołu. Madame zaczyna jeść i pyta:

- Mniam mniam, z czego jest to danie?
- Jakby to powiedzieć... Wie pani co to jest krowa?
- Wiem.
- I pewnie wie pani co to jest byk?
- No tak, wiem.
- To Pani teraz właśnie je tą różnicę.