

## ***Pierwsze w Polsce grupowe ubezpieczenie zdrowotne dla marynarzy OMK/PZU - podpisaliśmy wniosek zawarcia umowy.***

---

Mamy pierwsze w Polsce grupowe ubezpieczenie zdrowotne dla marynarzy.

28 lipca b.r. podpisaliśmy wniosek o zawarcie umowy ubezpieczenia zdrowotnego z PZU. Od tej chwili marynarze z naszej Organizacji mogą nadal przystępować do ubezpieczenia zdrowotnego OMK / PZU na wynegocjowanych warunkach, ponieważ umowa jest otwarta i bezterminowa.

Dla zainteresowanych przystąpieniem marynarzy, poniżej do pobrania i wypełnienia kwestionariusz.

<https://www.omk.org.pl/DataFiles/Kwestionariusz%20do%20ubezpieczenia%20zdrowotnego%20OMK%20-%20PZU.pdf>

Wypełniony kwestionariusz proszę przesłać na adres e-mail: [biuro@nms.org.pl](mailto:biuro@nms.org.pl)

Dla przypomnienia poniżej informacja dotycząca ubezpieczenia zdrowotnego dla marynarzy z Organizacji Marynarzy Kontraktowych,

- Nielimitowane wizyty u lekarzy 25 specjalizacji ( w tym domowy i internista )
- Nielimitowane 173 rodzaje badań diagnostycznych
- 29 zabiegów ambulatoryjnych
- 2 wizyty rocznie domowe
- grypa sezonowa, tężec
- raz w roku przegląd stomatologiczny
- negocjujemy Lekarza Medycyny Pracy – świadectwa zdrowia marynarzy

**Składka ubezpieczeniowa marynarza wraz z opłatą członkowską OMK / ITF wynosi 100 pln miesięcznie i jest płatna z góry za 6 lub za 12 m-cy na konto OMK.**

Oferta , lista placówek zdrowotnych w całej Polsce oraz szczegóły dostępne są na naszej stronie internetowej

<https://www.omk.org.pl/article/1026>

Po podpisaniu wniosku w wymaganym terminie, otworzyła się przed nami możliwość negocjacji w sprawie przystępowania do ubezpieczenia członków rodziny marynarza, poinformujemy o takiej możliwości po zakończeniu ustalania szczegółów finansowych.

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

## ***Porady OMK.***

---

**Skargi na warunki techniczne i socjalno – bytowe. Powracamy do tematu.**

W ostatnim czasie do OMK wpłynęły kolejne sprawy związane z warunkami technicznymi jak i socjalno-bytowymi na statkach. W większości przypadków marynarze uznali, iż "zastane" warunki są podstawą do wypowiedzenia umowy o pracę. Jak najbardziej może to być podstawą do rozwiązania umowy o pracę i szybszego powrotu do domu.

Niemniej jednak kluczowe w takich sprawach jest właściwe postępowanie ze strony marynarza. Umowy o pracę są różnie skonstruowane i najczęściej te bez sygnatury ITF są dużo gorsze i w wątpliwych przypadkach znacznie rozszerzają koszty związane z repatriacją.

Sprawy typu „post factum” nadal można rozwiązywać lecz są one znacznie utrudnione i wiążą się z udawadnianiem „wstecznym” opisywanych sytuacji bardzo czasochłonne i czasami niemożliwe do udowodnienia.

Numer 1 – jeżeli warunki techniczne na statku są wątpliwe i w ocenie marynarza mogą być niebezpieczne to należy to zgłosić do najbliższego Port State Control. PSC ma obowiązek ustosunkowania się bądź złożenia wizyty na statku. Zgłoszenie może być anonimowe.

Numer 2 – jeżeli wszelkie pozostałe warunki techniczne, bytowe, socjalne itd. są niezgodne z właściwymi konwencjami to także można zgłosić to do PSC lub należy złożyć skargę na statku zgodnie z obowiązującymi procedurami.

Numer 3 – wszystkie inne wątpliwości związane z sytuacją na statku, których nie można rozwiązać w oparciu o zwyczajną komunikację można zgłosić także zgodnie z procedurą MLC.

Przypominamy, iż OMK posiada całodobowy 24/7 numer alarmowy pod którym można skonsultować sprawę pilne. W innych przypadkach zawsze służymy pomocą, oceną, podpowiedzią jak daną sprawę należy rozwiązać. Przypominamy, iż w większości umów o pracę istnieją specjalne zapisy wskazujące postępowanie gdy statek straci certyfikaty do bezpiecznego uprawiania żeglugi.

Źródło:www.omk.org.pl

### ***Pierwszy statek z ukraińskim zbożem wypłynął z Ukrainy.***

---

Pierwszy statek z ukraińskim zbożem wypłynął dzisiaj rano z portu w Odessie na mocy umowy o wznowieniu eksportu zablokowanego przez inwazję Rosji; statek kieruje się do Libanu – podała agencja AP, powołując się na ministerstwo obrony Turcji, która pośredniczyła w porozumieniu.

Pływający pod banderą Sierra Leone statek Razoni ma we wtorek dotrzeć do Stambułu, gdzie zostanie poddany inspekcji, zanim będzie mógł popłynąć dalej – poinformowało tureckie ministerstwo.

Według danych ONZ Razoni przewozi ponad 26 tys. ton kukurydzy – podała AP.

Kukurydza ma trafić do Libanu, który według Banku Światowego boryka się z jednym z największych kryzysów finansowych od ponad 150 lat. W 2020 roku potężna eksplozja w porcie w Beirucie, stolicy kraju, zniszczyła część miasta, w tym silos ze zbożem – przypomina amerykańska agencja.

Rosja i Ukraina należą do największych eksporterów zbóż na świecie. W lipcu zawarły one z Turcją i ONZ porozumienie dotyczące odblokowania eksportu zboża z Ukrainy, aby złagodzić globalny kryzys żywnościowy i obniżyć ceny towarów spożywczych, które wzrosły z powodu inwazji Rosji na Ukrainę.

Źródło:gospodarkamorska.pl

### ***Grecja liderem.***

---

Grecja jest dziś krajem, którego armatorzy dysponują największą flotą na świecie. Z 5514 statkami kontrolują obecnie około 21% światowej floty pod względem nośności. Jej wartość można obecnie szacować na 180 mld dolarów amerykańskich. Grecka żegluga świetnie sobie radzi w okresie pandemii i w czasie wojny. I inwestuje w nowe energooszczędne statki.

- Potencjał transportowy floty należącej do armatorów z Grecji wzrósł o 45,8 % w porównaniu z 2014 r., podczas gdy nawet podczas pandemii COVID-19, tj. od 2019 r., zdolność przewozowa wzrosła o 7,4 % - podkreśla się w 35 Naftiliaki Greek Shipping Review.

Komentując rozwój greckiej floty prezes Greckiego Stowarzyszenia Armatorów, Melina Travlos zauważyła: - W tym kontekście kwestia świadomości ekologicznej i zielonego kursu żeglugi wiąże się z włączeniem w rozwiązanie problemu zmian klimatycznych. Żegluga, jako branża, w porę przyjęła i wdrożyła program ekologiczny i podjęła skuteczne działania, które stale są udoskonalane. Ponadto [żegluga – MG] nadal znajduje się w centrum zamieszania legislacyjnego zarówno na szczeblu międzynarodowym, jak i regionalnym, które mają na celu przyjęcie drastycznych środków na rzecz ochrony środowiska, które mają na celu [wprowadzić powszechną żeglugę – MG] wolną od emisji dwutlenku węgla.

## Flota na rynku globalnym

Flota handlowa należąca do Grecji żyje z transportu na rzecz gestorów ładunków z całego świata. Dlatego aż 98% pojemności greckich statków zarabia na przewozach międzynarodowych.

Flota grecka to głównie małe i średnie firmy. Ale 76 armatorów dysponowało na początku maja br. 3316 statkami oceanicznymi o nośności prawie 350 mln t. Było to o około 100 statków więcej niż w tym samym czasie w 2021 r. Grecy zwiększyli nośność swojej floty o 6,3 mln t. Obecnie 44 operatorów greckich flot dysponuje statkami o nośności powyżej 1 mln t.

W ostatnim czasie Grecy skupili się na rozwoju floty zbiornikowców. Obecnie armatorzy Hellady posiadają 1222 tankowców. Jest ich jest obecnie o około 150 więcej niż w tym samym czasie w 2021 r. W rękach armatorów greckich znajdują się 452 kontenerowce, 143 zbiornikowce LNG oraz 113 zbiornikowców LPG. W ciągu roku operatorzy zbiornikowców LNG powiększyli flotę o 20 jednostek.

### Angelicooussis na topie

Na czołowym miejscu greckich żeglugowców znajduje się Grupa Angelicooussis, która zarządza grupą firm Maran. To firma z tradycjami utworzona w 1947 r. przez nieżyjącego już Antonisa I. Angelicooussisa, którą rozbudował John A. Angelicooussis. Od 2021 r. zarządzana jest przez jego córkę Marię Angelicooussis. Antonisa I. Angelicooussis zaczynał z jednym masowcem 356 GRT.

John A. Angelicooussis stworzył strategię rozwoju firmy w oparciu o megazbiornikowce ropy, a następnie wszedł na kurs rozwoju transportu LNG. Z flotą 141 statków Grupa Angelicooussis dysponuje łączną nośnością 26,4 mln dtw. Statki corocznie przewożą około 103 mln t towarów i notują ponad 2500 zawinięć do portów całego świata. Grupa zajmuje pierwsze miejsce wśród greckich armatorów od 2003 r. Wtedy Angelicooussis zarządzał flotą 46 statków o nośności 7,4 mln t.

### Navios z rekordowymi zyskami

Drugim liczącym się armatorem greckim jest Navios Maritime Holdings Inc. Flotą 164 statków o łącznej nośności ponad 16,8 mln t zarządza Angelika Frangou. Operator ma 83 masowce, 44 zbiornikowce oraz 37 kontenerowców. Navios w 2021 r. osiągnął przychód netto w wysokości 116,7 mln USD, przy wzroście sprzedaży o 40,6% do wysokości 585,8 mln USD. Cztery firmy Navios Maritime Holdings Inc. notowane są na giełdzie w USA (NYSE: NM).

- Jestem zadowolona z naszych doskonałych wyników za czwarty kwartał i cały rok 2021. W czwartym kwartale 2021 r. Navios Holdings odnotował przychody w wysokości 156,8 mln USD, skorygowany zysk EBITDA w wysokości 101,9 mln USD i skorygowany dochód netto w wysokości 45,8 mln USD - informowała akcjonariuszy w corocznym komunikacie Angelika Frangou, prezes i CEO Navios Maritime Holdings Inc.

- Za cały rok Navios Holdings odnotował przychody w wysokości 585,8 mln USD. Skorygowany zysk EBITDA uzyskaliśmy w wysokości 353,2 mln USD, a skorygowany dochód netto osiągnął 130,7 mln USD – podkreśla prezeska i CEO Navios. Poza notowaniami jest flota 230 statków znajdująca się w zarządzie Navios South American Logistic.

### Zbiornikowce i masowce zarabiają miliony USD

TMS Tankers oraz TMC Cardiff Gas Ltd. zajmują trzecie miejsce na liście wiodących flot Grecji. Operator posiada 124 statki o nośności około 16,5 mln t. Grupą zarządza jej właściciel George'a Economou. Natomiast TMC Cardiff Gas, który dysponuje 16 zbiornikowcami LNG zarządza George Kourelis. Można prognozować, że tylko na eksploatacji samych gazowców Grupa osiągnęła przychód netto około 55 mln USD.

W następnej kolejności silną pozycję na rynku zajmuje Star Bulk z flotą 128 statków o łącznej nośności 14,1 mln t. Operator postawił na dywersyfikację przewozów masowych i w tym celu operuje flotą: 17 statków Newcastlemax, 22 typu Capesize, 2 Mini Capesize, 7 Post Panamax, 41 Kamsarmax, 2 Panamax, 20 Ultramax i 17 Supramax.

Star Bulk Carriers Corp. Notowana jest na giełdzie (Nasdaq: SBLK), a jej akcje w końcu lipca wyceniane były na ponad 26 USD, choć w maju br. osiągały nawet ponad 33 USD za akcję. Przychody netto z działalności operacyjnej w pierwszym kwartale 2022 r. wyniosły 229,2 mln USD w porównaniu z 79,2 mln USD w pierwszym kwartale 2021 r.

Skorygowane EBITDA, które nie obejmuje niektórych pozycji niepieniężnych, wyniosło 225,9 mln USD za pierwszy kwartał 2022 r. w porównaniu do 84,7 mln USD za pierwszy kwartał 2021 r. – informowało akcjonariuszy kierownictwo Star Bulk Carriers Corp. Kierowane przez Petrosa Pappasa Star Bulk Carriers Corp. Działa pod

banderą Wysp Marshalla od 13 grudnia 2006 i funkcjonuje na rynku globalnym poprzez biura w Atenach, Oslo, Nowym Jorku, Limassol i Singapurze.

### **Grecja – prawie 60% floty UE**

Flota należąca do Grecji to 59 % floty kontrolowanej przez kraje Unii Europejskiej. Jedna trzecia floty kontrolowanej przez Greków pływa pod banderą państwa członkowskich UE. Pozostała część pod wygodnymi banderami.

Flota armatorów greckich należy do jednej z najmłodszych. Są oni bowiem aktywni nie tylko na rynku wtórnym ale inwestują w jednostki nowe i energooszczędne. W efekcie średni wiek floty greckiej (9,99 lat) jest niższy niż średnia światowa (10,28 lat).

W połowie tego roku szacowano, że grecki portfel na budowę nowych statków wynosi 173 statki (104 statki w 2021 r.) o łącznej nośności 17,3 mln t.

W światowej puli kontraktów na nowe statki, jedna trzecia tankowców i prawie jeden na sześć zbiornikowców LNG budowanych obecnie na świecie zostanie dostarczonych do greckich armatorów.

Ekologia na greckiej fali

Warte odnotowania jest to, że ponad jedna czwarta (27,6%) tonażu posiadanego przez Grecję (w przeliczeniu na dwt) mieści się w zakresie światowego standardu Energy Efficiency Design Index (EEDI), będącego miernikiem technicznym wprowadzonym przez IMO (International Maritime Organization), która określa efektywność energetyczną statków.

Greccy armatorzy stale inwestują w większe statki, które również wykazują większą wydajność i zapewniają wymierne korzyści dla ochrony środowiska, co wynika z efektu skali i przeliczenia zużycia paliwa na jednostkę ładunku i pokonanej trasy.

- Od 2014 r. wzrost nośności floty należącej do Grecji był znacznie wyższy niż wzrost liczby statków. Podczas gdy w 2014 r. średnia nośność greckiego statku wynosiła 71 308 dwt, dziś ten wskaźnik dla greckich statków szacowany jest na 86 247 dwt. To prawie dwukrotnie więcej niż w przypadku floty światowej (45 020 dwt) – podkreśla się w 35. raporcie Naftiliaki Greek Shipping Review.

- Faktem jest, że żegluga drastycznie minimalizuje zanieczyszczenia, a jednocześnie stale inwestuje w nowe, nowoczesne technologie, zaawansowane i certyfikowane pod względem środowiskowym, z flotą należąca do Grecji, która jest liderem w dziedzinie nowych przyjaznych dla środowiska statków – pokreśliła Melina Travlos.

### **Flota wysokiej wartości**

Grecja, która w 2019 r. zajmowała pierwszą, a w 2020 r. drugą pozycję, w końcu ubr. zajęła trzecie miejsce w rankingu. I to mimo tego, że łączna wartość greckiej floty wzrosła z 93,2 mld USD na początku ubr. do 145,9 mld USD w listopadzie 2021.

Grecja przebija wszystkie morskie kraje pod względem wartości zbiornikowców (ponad 41,55 mld USD). Tu zdecydował również wzrost stawek spot, które podniosły wartości całej floty. Po napaści Rosji na Ukrainę oraz w wyniku zwiększonego popytu na tego typu jednostki, ceny kontraktowe nowych budów oraz wartość zbiornikowców na rynku wtórnym wzrosły o 20-30%. Głównie dotyczy to jednostek VLCC, Suezmax i Aframax.

Grecka flota masowców niemal podwoiła swoją wartość z 28 mld USD do 52,76 mld USD. W lipcu br. można już szacować jej wartość na około 60 do 65 mld USD. Tu również zadecydowały rosnące frachty i popyt na jednostki do przewozu zbóż i węgla po wybuchu wojny w Ukrainie.

Greccy świetnie wyczuli trendy rynkowe i zainwestowali we flotę zbiornikowców LNG. Przy obecnych rosnących kursach spot, wartość ich floty wzrosła w 2021 r. o 2 mld USD od początku roku do ponad 19,1 mld USD w listopadzie 2021 r. Dziś, po przyjęciu nowych jednostek i wysokich cenach czarterów i frachtów wartość greckiej floty zbiornikowców LNG przekroczyła już 24 mld USD.

Biorąc pod uwagę skokowy wzrost czarterów i frachtów zbiornikowców ropy i LNG produktowców i masowców oraz wprowadzanie do serwisów nowych jednostek, można szacować, że w lipcu br. jej wartość zbliżyła się już do 180 mld USD.

Grecki klaster żeglugowy nie osłabł nawet w czasach zawirowań gospodarczych nowożytnej Hellady i od kilkudziesięciu lat silnie wspiera budżet Grecji. I jak widać z przedstawionych statystyk, zarówno w czasach pandemii i wojny świetnie znajduje się na globalnym rynku biznesu morskiego.

Źródło: gospodarkamorska.pl

## ***Bułgaria z LNG ze Stanów, pomoże Grecja.***

---

W piątek ustępujący premier Bułgarii Kiril Petkow poinformował, że jego rząd zawarł porozumienie w sprawie dostaw skroplonego gazu ziemnego (LNG) z USA. Dostawy ma zrealizować siedem tankowców w okresie od października 2022 do marca 2023 roku. Rosyjska ambasadorka w Sofii powiedziała, że Rosja jest gotowa wznowić dostawy gazu do Bułgarii, jeśli strona bułgarska zgodzi się na rozwiązanie pozwalające jej płacić za surowiec w rublach.

Na ostatnim posiedzeniu swojego gabinetu Petkow podał, że na rozładunek pierwszego z tankowców Bułgaria umówiła się z Grecją i zostanie on przeprowadzony w greckim terminalu LNG na położonej niedaleko Aten wyspie Rewitussa. Bułgaria nie ma własnych terminali LNG. Negocjacje w sprawie rozładunku pozostałych statków ma poprowadzić rząd tymczasowy, który w najbliższym czasie ma zostać mianowany przez prezydenta Rumena Radewa. Cztery terminale posiada Turcja.

Petkow powiedział, że chodzi o dostawy gazu z USA, którego cena jest obecnie o ok. 20 dolarów niższa od przeciętnej ceny surowca w UE.

Dostawy mają pomóc bułgarskiej energetyce, która przeżywa poważne trudności z powodu niedoboru gazu. Krajowy zbiornik gazowy w Cziren na zachodzie kraju jest napełniony w około 40 proc. Poważnym problemem są ciepłownie, w tym sofijiska. Część z nich wstrzymała prace na lato. W kraju gazu do produkcji potrzebuje ok. 25 tys. przedsiębiorstw, zatrudniających łącznie około 240 tys. osób. Wśród tych przedsiębiorstw są wielkie koncerny, takie jak producent nawozów sztucznych Agropolichim czy zakłady produkcji szkła Neochim. Duże zakłady pracują, lecz wiele małych firm wstrzymało produkcję m.in. z powodu rosnących cen gazu - podało bułgarskie stowarzyszenie pracodawców.

Tymczasem ambasador Rosji w Bułgarii Eleonora Mitrofanowa oświadczyła, że Gazprom jest gotowy zapewnić dostawy gazu do Bułgarii. Zostały one wstrzymane 27 kwietnia, kiedy władze w Sofii odmówiły rozliczenia się z rosyjskim koncernem w rublach, zgodnie z sankcjami UE. Mitrofanowa powiedziała, że umowa Bułgargazu z Gazpromem jest wciąż aktualna, wystarczy, że bułgarskie przedsiębiorstwo otworzy konto bankowe w rublach w Gazprombanku, na którym przekazywane przez Bułgarię pieniądze będą wymieniane na rosyjską walutę. „Wystarczy dobra wola i pragmatyzm, by uregulować sprawę” – dodała.

Na razie nie wiadomo, czy mianowany wkrótce rząd tymczasowy Bułgarii zdecyduje się na taki krok.

Źródło: gospodarkamorska.pl

## ***Raport wypadków morskich – lipiec 2022 r.***

---

Z serii naszych cyklicznych analiz dotyczących wypadków morskich, tym razem w formie raportu, przekazujemy najważniejsze zdarzenia szkód i wypadków morskich, które miały miejsce lipcu.

Jak pokazują zebrane informacje wiele się tutaj działo. Ponowny atak raketowy Rosji na wcześniej już trafiony i dryfujący tankowiec, dwa pożary promów, zatonięcie chińskiego statku u wybrzeży Somalii, czy też uwięzienie wycieczkowca w Arktyce, to tylko kilka z najważniejszych wydarzeń.

### **Ponowny atak rakiety na mołdawski chemikaliowiec**

Na początku lipca (7 lipca) w dryfujący od 4 miesięcy po Morzu Czarnym mołdawski chemikaliowiec „Millenial Spirit” (IMO nr 7392610) ponownie uderzyła rosyjska rakietka klasy powietrze - woda. Została ona najprawdopodobniej wystrzelona z rosyjskiego śmigłowca KH-31. Pierwsze trafienie nastąpiło w pierwszych dniach wojny rosyjsko – ukraińskiej, tj. w lutym tego roku. Obecnie statek był już bez załogi, która opuściła go po pierwszym ataku. Jak podają różnorodne źródła statek, posiadający w swoich zbiornikach około 600 ton paliwa dieslowskiego jest „tykającą bombą ekologiczną” na tym obszarze.

### **Porzucenie tankowca przez załogę na Pacyfiku**

Produktowiec „Angel 33” o nośności 13,900 ton zbudowany w 1990 roku i zarządzany przez tajwańską spółkę Jie Sheng Shipping został porzucony przez załogę i dryfował bez oświetlenia pozycyjnego w kierunku północno – wschodnim około 400 mil morskich od Papuy Nowej Gwinei, stwarzając istotne zagrożenie nawigacyjne dla innych jednostek pływających. Statek wypłynął z portu Kaohsiung i był zaangażowany w bunkrowanie jednostki rybackiej w regionie.

Dokładna przyczyna i rodzaj szkód nie był jeszcze znany, jednak mówiono o powstałym przecieku, grożącym zatonięciem statku. Do zdarzenia opuszczenia tankowca przez załogę doszło 16 lipca. Natomiast opustoszały statek dryfował przez kilka kolejnych dni po wodach Oceanu Spokojnego. Jednakże po kilku dniach załoga powróciła na pokład i rozpoczęła niezbędne naprawy, które miały na celu zapobieżenie zatonięciu jednostki.

### **Pożar na promie w Indonezji**

Do poważnego wypadku doszło w Indonezji. Prom „Nusa Penida” (IMO nr 8328317, GT 649, bandera – Indonezja, wybudowany w 1983 roku), który po podróży zacumował w porcie Dukuh Raya w dniu 16 lipca uległ pożarowi. Statek podlegał tam pracom remontowym, więc na pokładzie nie było żadnych pasażerów. Wszystkie inne osoby, które znajdowały się na statku zostały bezpiecznie ewakuowane.

Sceny z pożaru można obejrzeć na filmie:

Jak widać ze zdjęć pożar osiągnął znaczne rozmiary. Całkowicie zajął się między innymi mostek nawigacyjny jednostki.

### **Zatonięcie chińskiego statku u wybrzeży Somalii**

Chiński statek handlowy „Chang He” pod banderą Sierra Leone na przełomie 14 i 15 lipca br. zatonął w pobliżu wybrzeża somalijskiego. 14 lipca o godzinie 20.31 czasu lokalnego Nairobi Rescue Coordination Centre (NRCC) otrzymało wiadomość od Maritime Rescue and Coordination Centre (MRCC) z Grecji na temat tonięcia jednostki „Change He” na pozycji 06 50 N / 052 38 E z 12 osobami na pokładzie, które wymagają natychmiastowej pomocy. Strona kenijska otrzymała również wiadomości z Nairobi. Jak podają kenijskie źródła dziesięć osób z 12-osobowej załogi została uratowana i przewieziona bezpiecznie do Mombasy w Kenii.

Pierwszą z jednostek w rejonie, która odpowiedziała na wezwanie był pływający pod banderą duńską „MSC Maersk Brooklyn”, który zmierzał z portu Salalah w Omanie do Mombasy w Kenii. Załoga tego statku uratowała 5 osób z tratwy. Pewien czas później kolejne 5 osób z innej tratwy również zostało uratowanych.

Od 15 lipca w akcję ratowniczą zaangażowany był również statek „Hafnia Beijing” (nr IMO 9856634), który pomagał w operacji poszukiwania. Koordynacją akcji zajmowała się Kenya Maritime Authority (KMA) a także inne rządowe agencje. Zaginionych było dwóch marynarzy, którzy byli widziani jak wyskakiwali w kamizelkach ratunkowych ze statku podczas jego tonięcia.

### **Statek pasażerski uwięziony w Arktyce**

21 lipca zaraportowano uwięzienie statku pasażerskiego „Ocean Atlantic” (IMO nr: 8325432) w Archipelagu Svalbard, należącym do Norwegii. Jak wskazują na to pierwsze doniesienia w dniach 16-17 lipca nastąpiło wejście na mieliznę lub kolizja z lodem, która niebezpiecznie uszkodziła poszycie jednostki. Jednakże załoga w odpowiedni sposób zabezpieczyła kadłub jednostki i oceniono, że nie występuje już żadne zagrożenie dla życia i zdrowia osób znajdujących się na pokładzie a także samego statku. Jednakże zdarzenie według władz norweskich nie zostało we właściwy sposób zgłoszone i zaraportowane do odpowiednich władz i instytucji. Taka sytuacja musi być zgłoszona również do klasyfikatora jednostki, ponieważ bezpośrednio wpływa na ważność tzw. klasy statku. W związku z tym nakazano jednostce niezwłoczny powrót do Longyearbyen na Spitsbergenie. Eskortę i zabezpieczenie statku zapewniła jednostka norweskiej straży granicznej. W porcie, do którego skierowano pechowego „pasażera”- jednostka przejdzie niezbędne i profesjonalne inspekcje.

### **Pożar na promie w Kanadzie i celowe wejście na mieliznę oraz blokada portu**

22 lipca podczas podróży z Nowe Szkocji w Kanadzie w trakcie wejścia do portu Wood Islands Harbor w maszynowni promu „Holiday Island” (IMO nr 7041431, GT 3037, rok budowy: 1971) wybuchł niebezpieczny pożar. Operatorem statku jest firma Northumberland Ferries.

W zaistniałej sytuacji kapitan statku postanowił wejść na mieliznę, aby uniknąć dalszych tragicznych skutków tego zajścia jak na przykład całkowita utrata napędu i późniejszy potencjalny niekontrolowany dryf oraz stworzenie zagrożenia nawigacyjnego dla innych jednostek. 182 osoby znajdujące się na pokładzie zostały ewakuowane.

Nikt z pasażerów nie został ranny. 18-osobowa załoga wraz ze strażakami do poranka 23 lipca opanowała niebezpieczny pożar. W dalszej części dnia dogaszano go i monitorowano stan wypalonego obszaru. W międzyczasie pasażerowie nadal oczekiwali na lądzie, aby odzyskać uwięzione na promie auta. Jednakże prom nadal pozostawał na mieliźnie, blokując zresztą dostęp do portu Wood Island Harbor.

Źródło: [gospodarkamorska.pl](http://gospodarkamorska.pl)

## ***Wodór spadł z podium. Nie będzie szybkiej transformacji energetycznej na bazie wodoru.***

---

Wprowadzanie wodoru do miksu energetycznego będzie wolniejsze niż dotąd prognozowano. Dzieje się tak z powodu słabego zaangażowania wielu rządów w realizację polityki przestawienia energetyki na wodór oraz małego przekonania banków do finansowania projektów wodorowych. Inicjatywy i projekty mają charakter demonstratorów i nie oznaczają automatycznej zmiany na skalę przemysłową.

– Wodór prawdopodobnie zaspokoi zaledwie 5% światowego zapotrzebowania na energię do 2050 roku, o dwie trzecie mniej niż powinno znaleźć się na drodze do zerowej emisji netto – alarmuje Remi Eriksen, Prezes i CEO Grupy DNV we wstępie do najnowszego raportu DNV.

– Wodór będzie prawdopodobnie stanowił 11% koszyka energetycznego do 2050 roku. – prognozują eksperci DNV w opracowaniu Hydrogen Forecast to 2050.

### **Wodór 0,5% do 2030**

W raporcie przewiduje się, że w 2030 wodór w miksie energetycznym zapewni tylko 0,5% popytu na energię, a w będzie to jedynie 5%. Natomiast aby osiągnąć cele porozumienia paryskiego, wykorzystanie wodoru w zaspokajaniu potrzeb energetycznych musiałoby się potroić. Wtedy dałoby się uzyskać 15% zapotrzebowania na energię z wodoru do połowy wieku.

– Wodór jest niezbędny do dekarbonizacji sektorów, których nie można zelektryfikować, takich jak lotnictwo, transport morski i produkcja wysokotemperaturowa, i dlatego powinien być traktowany priorytetowo w tych sektorach – stwierdził Remi Eriksen, prezes i dyrektor generalny DNV i odpowiada dlaczego nie osiągniemy 15% udziału wodoru w zaspokajaniu potrzeb energetycznych w 2050 roku.

– Polityki [energetyczne państw] nie dostrzegają znaczeniu wodoru. Państwa powinny wspierać zróżnicowanie sposobów wytwarzania energii ze źródeł odnawialnych oraz wychwytywania i składowania dwutlenku węgla jako kluczowych elementów w produkcji niskoemisyjnego wodoru – podkreśla Eriksen.

### **Wodorowa Australia**

Na przekór tym prognozom Australia zamierza do 2050 roku zbudować przemysł wodorowy, który według obliczeń rządowej agencji CSIRO może osiągać sprzedaż 11 mld dolarów australijskich (7,5 miliarda dolarów) rocznie. Inwestycje w produkcję wodoru mogą przełożyć się na przychody z energetyki, eksportu, logistyki i rozwoju nowoczesnych przemysłów.

Już dzisiaj rząd Australii finansuje mocno 23 instytucje aktywnie badające produkcję i wykorzystanie wodoru oraz zainwestował w nowe 23 projekty demonstracyjne i obiekty badawcze dotyczące wodoru w całej Australii – informuje CSIRO w raporcie Hydrogen Research Development & Demonstration.

Instytucjom badawczym zlecono opracowanie tańszych niż dotąd stosowane metod produkcji wodoru. Prace prowadzone są nad optymalizacją elektrolizy, konwersją paliw kopalnych oraz biomasy i odpadów. Specjalne środki przeznaczono na produkcję chemicznego nośnika wodoru oraz rozszczepianie wody termalnej. Bada się również możliwość produkcji wodoru z materiałów biologicznych, a także wykorzystując procesy fotochemiczne i fotokatalityczne.

Instytut Badań Ekonomicznych dla ASEAN prognozuje, że Australia może zaspokoić 42% zapotrzebowania na wodór w Azji Wschodniej do 2040 r., a MAE oblicza, że biorąc pod uwagę swoje zasoby naturalne, Australia może wyprodukować prawie 100 mln ton ekwiwalentu ropy naftowej. W raporcie zleconym przez ARENA, ACIL Allen wycenił eksport w 2040 r. w przedziale od 2,6 miliarda do 13,4 miliarda dolarów.

### **Szwecja –wodór od kopalni do stalowni**

W Szwecji powstała Inicjatywa HYBRIT, którą utworzyły firmy SSAB, LKAB i Vattenfall. Chodzi o produkcję na skalę przemysłową i komercyjną żelaza i stali opartej na wodorze. Inicjatorzy zamierzają opracować linię technologiczną, która zapewni ekologiczny proces wytwarzania stali od kopalni po wyrób hutniczy wolny od stosowania paliw kopalnych. Inicjatywa HYBRIT otrzymała wsparcie Unii Europejskiej 143 mln euro.

To jeden z wielu innowacyjnych projektów wykonywanych w ramach Funduszu Innowacji. O wsparciu projektów wodorowych z tego funduszu informowano na lipcowej konferencji Hydrogen Info Day, zorganizowanej przez NCBR. Przypomnijmy, że Fundusz Innowacji UE to jeden z największych na świecie programów finansowania innowacyjnych technologii niskoemisyjnych, które pomagają zmniejszyć emisje gazów cieplarnianych.

Unia Europejska inwestuje łącznie ponad 1,1 miliarda euro w siedem projektów, które obejmują szeroki zakres odpowiednich sektorów w celu dekarbonizacji europejskiego przemysłu i sektorów energetycznych, takich jak chemia, stal, cement, rafinerie oraz energetyka i ciepło.

### **Potrzebne gigawaty i rurociągi**

Według prognozy DNV ekologiczny wodór oparty na energii elektrycznej – wytwarzany przez oddzielanie wodoru z wody za pomocą elektrolizerów – będzie dominującą formą produkcji do połowy wieku, stanowiąc 72% produkcji. Jeśli ma być to wodór „zielony” będzie to wymagało zwiększenia produkcji energii odnawialnej i uzyskania takiej nadwyżki nad bieżącymi potrzebami, by zasilić elektrolizery o mocy 3100 gigawatów.

– To ponad dwukrotnie więcej niż dzisiejsza łączna moc zainstalowana energii słonecznej i wiatrowej – wyliczyli eksperci DNV i zaznaczają, że na obecnym etapie „niebieski wodór – wytwarzany z gazu ziemnego z wychwyconymi emisjami – ma do odegrania większą rolę w perspektywie krótkoterminowej (około 30% całkowitej produkcji w 2030 r.), ale jego konkurencyjność zmniejszy się wraz ze wzrostem mocy wytwórczych energii odnawialnej i spadkiem cen’.

Według prognoz DNV, globalne wydatki na produkcję wodoru dla celów energetycznych od teraz do 2050 r. wyniosą 6,8 bln USD, dodatkowo niezbędne będzie 180 mld USD na rurociągi wodorowe i 530 mld USD na budowę i eksploatację terminali amoniaku. Popyt na wodór doprowadzi w przyszłości do zmiany przeznaczenia ponad 50% rurociągów z gazociągów gazu ziemnego na rurociągi transportujące wodór.

– Oczekuje się, że koszt zmiany przeznaczenia rurociągów wyniesie zaledwie 10-35% nowych kosztów budowy. Wodór będzie transportowany rurociągami na średnie odległości w obrębie krajów i między nimi, ale nie między kontynentami – przewiduje DNV.

### **Handel wodorem raczej lokalny**

Światowy handel wodorem będzie ograniczony przez wysokie koszty skraplania wodoru do transportu zbiornikowcami oraz niską gęstość energii wodoru. Amoniak będący pochodną wodoru, który jest bardziej stabilny i może być łatwiej transportowany statkiem, będzie dystrybuowany na całym świecie. Nie będzie możliwe zbyt wczesne powszechne wykorzystanie wodoru na masową skalę. Wynika to z trudnych do zniwelowania procesów produkcji wysokotemperaturowej, takich jak produkcja żelaza i stali, w których obecnie wykorzystuje się węgiel i gaz ziemny. Stąd inicjatywa szwedzkich producentów stali spotkała się z wsparciem Unii Europejskiej.

Kluczowe znaczenie dla dekarbonizacji masowego transportu, takiego jak transport morski, będą miały inne paliwa alternatywne. Metanol i amoniak nie będą jednak stosowane na masową skalę do lat 30. XX wieku – twierdzą eksperci DNV. Podobny pogląd wyrażają eksperci amerykańscy.

### **Długi rejs wodoru**

– Amoniak i wodór będą głównymi elementami szybkiej dekarbonizacji przemysłu żeglugowego w każdym scenariuszu netto do 2050 roku. Produkcja energii elektrycznej, dojrzałość technologiczna elektrolizerów, moce produkcyjne i wdrożenie CCUS (Carbon Capture and Storage) na dużą skalę są na ścieżce krytycznej dla długoterminowego sukcesu te paliwa – twierdzą analitycy ABS w obszernym raporcie “Setting the Course to Low Carbon Shipping: Zero Carbon Outlook”.

Analizując możliwe tempo wprowadzania paliw alternatywnych BAS odwołuje się do procesu wprowadzania do napędu silników gazu.

– 10 lat zajęło opracowanie infrastruktury bunkrowania LNG, z którego korzysta mniej niż 1% globalnej floty. Inne paliwa alternatywne staną przed podobnymi wyzwaniem zwanymi z rozwojem infrastruktury, regulacjami i łańcuchem dostaw – zauważają eksperci ABS.



– Największym wyzwaniem naszego pokolenia – i następnego – będzie dekarbonizacja branży żeglugowej – powiedział Christopher J. Wiernicki, Prezes Zarządu, Prezes i Dyrektor Generalny ABS w czasie prezentacji raportu.

– Dlatego firma ABS opublikowała tę prognozę, aby poinformować branżę żeglugową znajdującą się w trakcie rejsu na nieznane wody wyzwania związanego z redukcją emisji substancji szkodliwych do 2030/2050. Przedstawiony został scenariusz, aby pomóc skupić się na licznych problemach związanych z ruchem na rzecz dekarbonizacji, który ewoluuje od dzisiejszych ambicji do jutrzejszej rzeczywistości – wyjaśnił cele raportu Wiernicki.

### **Zróżnicowanie regionalne**

– Absorpcja wodoru będzie się znacznie różnić w zależności od regionu, na co duży wpływ ma polityka. Europa jest prekursorem, w którym wodór ma zająć 11% miks energetycznego do 2050 r., ponieważ polityka umożliwia zarówno rozpoczęcie zwiększania produkcji wodoru, jak i stymulowanie zużycia końcowego – twierdzą autorzy raportu DNV.

Ich zdaniem regiony OECD i Pacyfiku uzyskają 8% wodoru w miksie energetycznym w 2050 r. Natomiast kraje Ameryki Północnej osiągną 7% mimo, że mają skonkretyzowane strategie, cele i zapewnione finansowanie projektów. W tym regionie hamulcem może być fakt, że kraje te mają niższe koszty emisji dwutlenku węgla. Chiny w 2050 r. mogą osiągnąć 6% energii z wodoru. Wynika to z faktu, że Chiny mają dobrze sformułowane cele dekarbonizacji gospodarki i zapewnione długoletnie finansowanie projektów wodorowych do 2035 roku.

Do roku 2050 te cztery regiony będą wspólnie zużywać dwie trzecie światowego zapotrzebowania na wodór do celów energetycznych. Wodór w energetyce może więc stanowić szansę na spowolnienie ocieplenia, którego skutki odczuwamy tego lata szczególnie mocno, nie tylko w Europie.

Źródło: [gospodarkamorska.pl](http://gospodarkamorska.pl)

### ***Związki budujące kwasy RNA znalezione w centrum naszej galaktyki. To stąd wzięło się życie?***

---

Nitryle są organicznymi związkami chemicznymi będącymi pochodnymi cyjanowodoru. Wiele z tych związków są trujące dla człowieka, ale również wiele stanowi istotny element w powstaniu kwasów rybonukleinowych (RNA). Naukowcy odkryli, że w ośrodku międzygwiazdowym blisko centrum Drogi Mlecznej znajduje się prawdziwe bogactwo nitryli, które mogły dać początek życia na bazie kwasów RNA.

Badacze z Hiszpanii pod przewodnictwem dr Victora M. Rivilla opublikowali na łamach *Frontiers in Astronomy and Space Sciences* wyniki badań obłoku molekularnego G+0,693-0,027. Jak mówi sam autor:

Pokazujemy, że chemia, jaka zachodzi w ośrodku międzygwiazdowym, jest w stanie utworzyć wiele nitryli, które są kluczowymi molekularnymi prekursorami dla „świata RNA”.

Wierząc temu scenariuszowi, wówczas życie na Ziemi pierwotnie opierałoby się wyłącznie na kwasach rybonukleinowych, a DNA ewoluowałyby dopiero później. Jak sugerują naukowcy, życie niekoniecznie powstało na naszej planecie, a zostało „zawleczone” z kosmosu na meteoroidach podczas wielkiego bombardowania na przełomie hadeiku i eoarchaiku (4,1-3,8 mld lat temu). Tę teorię popierają dotychczasowe badania udowadniające obecność nitryli we współczesnych meteoroidach i kometach. Skąd dokładnie mogłyby pochodzić te związki organiczne?

Nitryle w kosmosie. To z nich powstały kwasy RNA?

Za pomocą dwóch teleskopów zostały zbadane widma elektromagnetyczne emitowane przez obłok molekularny G+0,693-0,027, który znajduje się w pobliżu samego centrum Drogi Mlecznej. Podczas obserwacji wykryto takie nitryle jak m.in. cyjanoallen (CH<sub>2</sub>CCHCN), cyjanek propargilowy (HCCCCH<sub>2</sub>CN), cyjanopropyn czy cyjanofornaldehyd (HCOCN). Ten ostatni wykryto już podczas wcześniejszych badań w gwiazdobiorze Strzelca w obłokach TMC-1 i Sgr B2.

Na podstawie danych naukowcy stwierdzają wprost, że nitryle należą do jednej z najbardziej rozpowszechnionej grupy związków we Wszechświecie. Jak mówi dr Miguel A Requena-Torres, wykładowca na Towson University w Maryland, w USA i jeden ze współautorów:

Dzięki naszym obserwacjom wiemy teraz, że nitryle należą do najliczniejszej grupy związków chemicznych we Wszechświecie. Znaleźliśmy je w obłokach molekularnych w centrum naszej galaktyki, protogwiazdach o różnych masach, meteoroidach i kometach, a nawet w atmosferze Tytana, największego księżyca Saturna.

Nitryle to jednak nie wszystko. Naukowcy podkreślają, że nadal nie wykryto w kosmosie innych kluczowych związków, które przyczyniłyby się do rozwoju życia na Ziemi. Mowa chociażby o lipidach. Dlatego badacze zwracają uwagę na potrzebę dalszych badań w tym kierunku. Dopiero wówczas będziemy o wiele bliżej potwierdzenia hipotezy, że życie przybyło na naszą planetę z kosmosu.

Źródło: Focus

### *Chcemy tam wrócić za rok.*

---

Lechia Gdańsk po pasjonującym spotkaniu pokonała wczoraj w Łodzi Widzew 3:2. Jak przyznają sami zawodnicy i trener Białozielonych - **Tomasz Kaczmarek**, jest to pierwszy krok, aby ponownie zagrać za rok w europejskich pucharach.

#### **Najgorsze dni w moim życiu**

Wielu kibiców oraz dziennikarzy było bardzo ciekawych, jak podejść i zagrają w Łodzi piłkarze Lechii. Przypomnijmy, że podopieczni trenera Tomasza Kaczmarka w czwartek odpali w dramatycznych okolicznościach przegrywając minimalnie z Rapidem Wiedeń 1:2. Jak podkreślali zawodnicy Białozielonych pierwsze godziny, dni po meczu z austriacką drużyną nie były łatwe, ale teraz mają mowy cel. Chcą ponownie swoją ciężką pracą powrócić tam, gdzie byli w tym roku, czyli do europejskich pucharów.

- *Nie ukrywam, że długo to we mnie siedziało, bo to było coś, na co ciężko pracowaliśmy przez ostatni rok. Dawaliśmy z siebie wszystko, to były nasze marzenia, ja sam pierwszy raz grałem w europejskich pucharach i chciałem, aby ta przygoda trwała dłużej. Był kac moralny, bo jakbyśmy przegrali 0:3 i byli lepsi, to byłby spory niedosyt. Jednak coś się kończy, coś się zaczyna i dzisiejszy mecz był najlepszym momentem, aby to pokazać. Będziemy chcieli grać, aby wrócić do europejskich pucharów. Zrobię wszystko, abyśmy grali tam jak najczęściej.* - powiedział po meczu **Łukasz Zwoliński**.

W podobnym stylu wypowiadali się klubowi koledzy napastnika Lechii. Kapitan gdańszczan - **Flavio Paixao** przyznał nawet, że ostatnie dni były najgorsze w jego życiu.

- *Te trzy ostatnie dni to były najgorsze dni w moim życiu. Nie miałem siły, nie chciałem grać - to był bardzo ciężki czas dla mnie. Jednak piłka nożna daje momenty, które Ty możesz od razu usunąć i dzisiaj wygraliśmy.* - komentował Portugalczyk.

- *To była ciężka noc, ciężki dzień dla nas wszystkich. To była również niełatwa podróż. Dzień przed meczem staraliśmy się o tym zapomnieć, ale to były trudne 24 godziny i każdy miał takiego moralnego kaca, że się nie udało.* - mówił z kolei pomocnik Białozielonych i autor pierwszego gola w Łodzi, **Maciej Gajos**.

Jednak jak przyznawali po meczu trener Lechii na konferencji prasowej i sami piłkarze Białozielonych, teraz nadszedł czas na nowy etap i nowe wyzwania.

- *Teraz zaczynamy nową podróż. Chcemy zagrać bardzo dobry sezon i powrócić tam (do europejskich pucharów) za rok.* - komentował szkoleniowiec gdańszczan.

#### **Jubileuszowy wieczór, kapitan przez duże K i parada kolejki**

Spotkanie Widzewa z Lechią było najlepszym dotychczasowym spotkaniem w Ekstraklasie. Powrót ligowej piłki na łódzki stadion po ośmiu latach, 17 tysięcy kibiców tworzących fantastyczną atmosferę na trybunach, pięć goli. Fantastyczne zwroty akcji, jubileusze, dramaturgia do samego końca rywalizacji. A i tak o trzech punktach przesądza gol 38-letniego Flavio Paixao. Pewne rzeczy się jednak nie zmieniają. Niedzielne starcie w Łodzi to była fantastyczna promocja Ekstraklasy i bardzo ważne punkty zdobyte przez graczy Lechii.

- Trzeba podkreślić to, że cała drużyna zasłużyła na to zwycięstwo dzisiaj. Myślę, że gdy w drugiej połowie prowadziliśmy 2:1, to tak naprawdę kontrolowaliśmy w stu procentach ten mecz. Później idealne dogranie do napastnika i zrobił się remis. Wiadomo, że remis trzeba szanować, ale my przyjechaliśmy do Łodzi po trzy punkty. To się ostatecznie udało. - skomentował po meczu bramkarz Biał-Zielonych, **Michał Buchalik**.

Zresztą sam Buchalik, który wskoczył do bramki w miejsce kontuzjowanego **Dusana Kuciaka**, kapitalną interwencją w końcówce spotkania został bohaterem Lechii w Łodzi. Jak sam przyznaje niełatwo było wejść w takim momencie do bramki (po kontuzji Kuciaka i porażce z Rapidem) i nie wie, jak udało się wybronić tę sytuację w ostatnich minutach meczu.

- Dzień po meczu z Rapidem wiedziałem, że Dusan musi troszeczkę odpocząć i mam teraz swój czas, aby to wykorzystać i pokazać, że jestem gotowy, aby go zastąpić. Trzeba to powiedzieć, że jest to jeden z najlepszych bramkarzy w Ekstraklasie. - o wejściu do bramki Biał-Zielonych.

- Nie wiem, jak to się udało wybronić. Wiem tylko, że za pierwszym razem obroniłem nogą. Potem trochę odbiła się niefortunnie od Mario (Malocy - przyp. red.). Za drugim razem gdzieś tam to z Rafałem (Pietrzakiem - red.) wybroniliśmy. Nie jest to jednak akurat ważne. Ważne jest to, że wywozimy z Łodzi trzy punkty. - o paradzie obronnej na wagę trzech punktów.

O trzech punktach przesądził gol (po raz kolejny) kapitana Lechii - Flavio Paixao. Jest to niebywale, czego dokonuje podczas swojej gry w Gdańsku Portugalczyk. Pod wrażeniem tego byli też jego klubowi koledzy.

- Flavio to Flavio. Jak jest na boisku, to zawsze jest groźny. Cieszymy się, że przedłużył kontrakt i dalej gra z nami. W ważnym momencie zdobył megaladną i bardzo ważną bramkę. - komentował Gajos.

- Na szczęście Flavio błysnął i wygraliśmy. - skomentował z kolei Buchalik, dodając, że ta bramka padła w bardzo ważnym momencie spotkania.

W związku z tym pytaliśmy też Paixao czy może jest szansa, aby przemyślał swoją decyzję o zakończeniu kariery po tym sezonie. Odpowiedź Portugalczyka była jednak jednoznaczna.

- Nie ma na to szans. Ważne jest to, że wygraliśmy to spotkanie. Zwłaszcza po tym trudnym meczu z Rapidem. - powiedział Paixao.

W niedzielny wieczór w Łodzi doszło też do dwóch ciekawych jubileuszy w wykonaniu piłkarzy Biał-Zielonych. Łukasz Zwoliński strzelił swojego 50. gola na ekstraklasowych boiskach, a Maciej Gajos zanotował jedenasty sezon z rzędu ze zdobytą bramką w Ekstraklasie. Jak te wyczyny skomentowali obaj piłkarze?

- Nie wiem, ile osób to zrobiło wcześniej. Póki gram to przyznam na to oko, bo szczerze mówiąc nie liczę tego i nie przykładam do tego większej wagi. Miło jednak, że udało nam się wygrać i pomóc drużynie w odniesieniu zwycięstwa. - mówił Gajos.

- Bardzo mnie to cieszy. Na te 50 bramek złożyło się też wiele wspaniałych asyst od moich kolegów. Mam nadzieję, że tak jak Flavio dojdę do klubu 100 bramek w Ekstraklasie. Jest to wspaniały jubileusz, ale to dopiero początek sezonu, więc dopiero zaczynamy liczenie. - skomentował z kolei Zwoliński.

## „Ten mecz dedykuję swojemu synkowi”

Jeden z bohaterów wczorajszego meczu był też z pewnością jeszcze bardziej zdeterminowany, aby się dobrze

zaprezentować na boisku. Michał Buchalik niedawno po raz drugi został tatą. Bramkarz Biało-Zielonych zadedykował tę wygraną swojemu nowo narodzonemu synkowi i kibicom.

- Szczerze powiedziawszy, gdy urodził się mój pierwszy synek - Mikołaj, to miałem chyba jeden z najlepszych okresów w piłkarskiej karierze. Teraz liczę na to, że po urodzeniu mojego drugiego synka - Igora będzie tak samo. Ten mecz dedykuję jemu, ale także całej drużynie i naszym kibicom, bo zostawiliśmy dzisiaj kawał serducha. - powiedział Buchalik.

Okazja na kolejne trzy ligowe punkty dla Biało-Zielonych już w najbliższą sobotę. Rywalem Biało-Zielonych będzie Korona Kielce. Początek spotkania w Gdańsku o godzinie 15:00

TABELA					
3 kolejka					
	Z	R	P	Z/S	P
1. Wisła Płock	3	0	0	40:11	9
2. Cracovia	3	0	0	7:0	9
3. Raków Częstochowa	2	0	0	4:2	6
4. Pogoń Szczecin	2	0	1	4:3	6
5. Stal Mielec	1	1	1	5:4	4
6. Śląsk Wrocław	1	1	0	2:1	4
7. Legia Warszawa	1	1	1	3:4	4
8. Zagłębie Lubin	1	1	1	1:2	4
9. Górnik Zabrze	1	0	1	3:2	3
10. Widzew Łódź	1	0	2	5:5	3
11. Jagiellonia Białystok	1	0	2	2:3	3
12. Lechia Gdańsk	1	0	1	3:5	3
13. Warta Poznań	1	0	2	2:6	3
14. Radomiak	0	2	1	2:5	2
15. Miedź Legnica	0	1	1	2:3	1
16. Korona Kielce	0	1	1	1:3	1
17. Piast Gliwice	0	0	2	0:3	0
18. Lech Poznań	0	0	2	1:5	0

Źródło:PiłkaNożna.pl

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

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

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

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

#### **Nasze cele:**

- Polscy marynarze powinni mieć równoważne warunki zatrudnienia jakich koledzy w innych krajach UE.
- Zakończenia dyskryminacji płacowej i socjalnej oraz segregacji marynarzy ze względu na kraj pochodzenia.
- Każdy marynarz zatrudniony na statku pod banderą UE powinien korzystać z ubezpieczenia społecznego przewidzianego w prawie wspólnotowym.
- Dbanie o wizerunek marynarza w Polsce jak i na świecie poprzez rzetelne informowanie o trudach jego pracy.
- Stworzenie, wdrożenie i egzekwowanie w Polsce przepisów umożliwiających i gwarantujących godziwe warunki pracy marynarzom na statkach polskiej bandery.

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

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

Ponadto:

- Oferujemy po 12-miesięcznej przynależności pomoc w podniesieniu Twoich kwalifikacji, refundujemy kosztu kursów i szkoleń wynikających z Konwencji STCW ukończonych w ośrodkach szkoleniowych w Polsce
- Możesz w razie poważnej sytuacji kryzysowej na statku, w każdej chwili skontaktować się z nami pod awaryjnym numerem telefonu, czynnym 24 h / 24 h.
- Odwiedź na naszej stronie internetowej strefę Marynarze mają taniej – są miejsca gdzie dostaniesz zniżki na podstawie naszej legitymacji OMK/ITF – przejazdy na lotniska, kursy, szkolenia itp.
- Zawsze gdy masz wątpliwości dotyczące zatrudnienia możesz zwrócić się do nas z zapytaniem o sprawdzenie kontraktu, warunków zatrudnienia, prośbą o poradę.
- Możesz skorzystać z bezpłatnej porady podatkowej udzielanej przez prawnika z wyspecjalizowanej Kancelarii Podatkowej z którą współpracujemy ( bezpłatna porada / opinia / sporządzenie rozliczenia rocznego.
- Możesz skorzystać z bezpłatnej porady współpracującej z nami Kancelarii Prawnej w zakresie prawa cywilnego, rodzinnego, karnego.
- Możesz liczyć na poprowadzenie roszczenia, w razie kłopotów z armatorem ( opóźnienie lub brak wypłaty wynagrodzenia, wypadek na statku, inne)

Wypełnij deklarację na naszej stronie internetowej: [https://www.omk.org.pl/przylacz\\_sie](https://www.omk.org.pl/przylacz_sie)

**Może polubisz nas na FB ?**

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

## **Wydarzyło się 01 sierpnia - kalendarium.**

---

**01 sierpnia** jest 213. dniem w kalendarzu gregoriańskim. Do końca roku pozostało 152 dni.

Dzisiaj imieniny świętują:

Akcjusz, Aleksander, Alfons, Antonin, Brodzisław, Eleazar, Etelwold, Justyna, Konrad, Konrada, Leoncjusz, Marcei, Nadzieja, Nemezjusz, Nemezy, Piotr, Rudolf, Rudolfa, Rudolfina, Salomea, Wiara i Wiercisław.

Dzisiaj obchodzimy w Polsce Narodowy Dzień Pamięci Powstania Warszawskiego.

**Wydarzyło się sporo rzeczy na przełomie lat, między innymi:**

**1293 r.** – Założono miasto Twardogóra.

**1404 r.** – Gospodar Mołdawii Aleksander Dobry złożył w Kamieńcu Podolskim hołd lenny królowi Władysławowi II Jagielle.

**1794 r.** – Insurekcja kościuszkowska: rozpoczęła się bitwa pod Słonimem.

**1827 r.** – Uruchomiono Latarnię Morską Hel

**1920 r.** – Wojna polsko-bolszewicka: polskie dowództwo wydało rozkaz zakończenia obrony twierdzy Łomża, co otworzyło wojskom sowieckim drogę na Warszawę.

**1941 r.** – Na mocy dekretu Adolfa Hitlera tereny dawnych województw lwowskiego, tarnopolskiego i stanisławowskiego, pod nazwą dystryktu galicyjskiego, weszły w skład Generalnego Gubernatorstwa.

**1943 r.** – O 17:00 (Godzina „W”) wybuchło powstanie warszawskie.

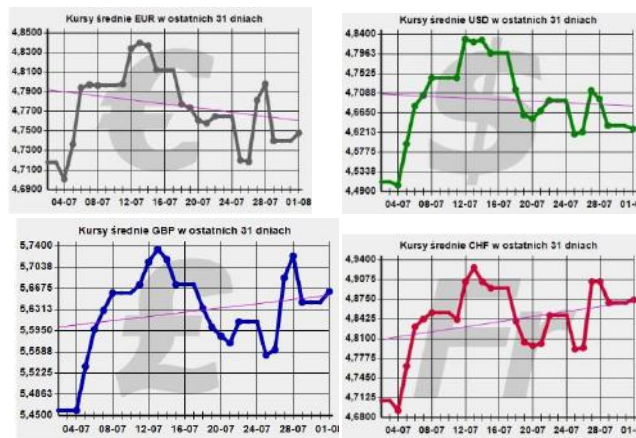
- PKWN i ZSRR nawiązały stosunki dyplomatyczne.
- 1989 r. – Uwolniono ceny żywności i zniesiono kartki na mięso.

## Kursy walut (kursy średnie NBP)

### Kursy średnie walut NBP

Tabela z dnia 2022-08-01

1 EUR	<b>4,7475</b>
1 USD	<b>4,6290</b>
1 CHF	<b>4,8731</b>
1 GBP	<b>5,6612</b>



<https://www.nbp.pl/>



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



<https://nasdaqbaltic.com>

#### Notowania surowców

Nazwa	Symbol	Wzrost	Wzrost %	Max 1R	Max 1R %	Max 2R	Max 2R %
SIĘKA	USD/ton	3393.0	-0.3%	4 800.000	2 800.000	3 400	14.5%
SIĘKA WTI	USD/ton	92.16	1.7%	127.5	67.000	91.000	12.5%
NIGDZ ORODZ	USD/ton	3.58	-0.3%	4.200	3.200	3.500	12.5%
SIĘKA WTI	USD/ton	84.97	0.2%	94.700	82.700	84.000	12.5%
SIĘKA WTI	USD/ton	3.36	-0.3%	4.200	3.200	3.500	12.5%
SIĘKA WTI	USD/ton	88.28	0.2%	1 200.000	70.000	287.20.19	
SIĘKA WTI	USD/ton	17.84	-0.3%	20.400	17.400	18.000	12.5%
SIĘKA WTI	USD/ton	1 081.65	-7.0%	1 772.000	320.000	518.000	12.5%
SIĘKA WTI	USD/ton	83.79	-0.3%	1 000.000	5.000	267.20.64	
SIĘKA WTI	USD/ton	8.34	-0.3%	9.000	7.000	8.000	12.5%
SIĘKA WTI	USD/ton	474.25	7.0%	1 800.000	1 800.000	81.000	12.5%
SIĘKA WTI	USD/ton	33.84	0.2%	36.000	30.000	31.000	12.5%
SIĘKA WTI	USD/ton	21.80	1.1%	24.000	17.000	21.000	12.5%
SIĘKA WTI	USD/ton	80.11	-0.3%	87.000	75.000	78.000	12.5%
SIĘKA WTI	USD/ton	22.97	0.2%	25.000	20.000	21.000	12.5%
SIĘKA WTI	USD/ton	8.97	0.2%	9.000	7.000	8.000	12.5%
SIĘKA WTI	USD/ton	4 298.00	0.2%	5 000.000	3 500.000	4 200.000	12.5%
SIĘKA WTI	USD/ton	84.02	-1.1%	90.000	82.000	83.000	12.5%
SIĘKA WTI	USD/ton	78.97	-0.3%	1 200.000	380.000	78.000	12.5%
SIĘKA WTI	USD/ton	4.00	0.2%	4.000	3.000	3.500	12.5%
SIĘKA WTI	USD/ton	87.70	-0.3%	94.700	84.000	85.000	12.5%
SIĘKA WTI	USD/ton	1 441.0	0.2%	1 772.000	1 400.000	1 420.000	12.5%
SIĘKA WTI	USD/ton	47.13	0.2%	50.000	45.000	46.000	12.5%
SIĘKA WTI	USD/ton	40.13	-0.3%	42.000	38.000	39.000	12.5%
SIĘKA WTI	USD/ton	100.00	1.0%	100.000	70.000	80.000	12.5%
SIĘKA WTI	USD/ton	100.00	0.1%	100.000	70.000	80.000	12.5%

#### Rozrywka

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

Wpisz w polu cyframi tab. słw każdy rząd, kolumna, podświetlony obszar 3x3 zawierały wszystkie cyfry od 1 do 9. **Różne kolory** mogą zawierać tylko **te same cyfry** (1,3,5,7,9).  
Twój czas: 0:13

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

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

## H U M O R

Górzysta droga. Facet prowadzi samochód. Naprzeciw niego jedzie drugi samochód, który prowadzi kobieta. Gdy się mijają kobieta uchyla okno i

krzyczy:

- ŚWINIA!!!

Facet natychmiast uchyla swoje okno i odkrzykuje:

- DZIWKAAA!!!

Facet jedzie dalej i gdy wjeżdża w następny zakręt wpada na świnie stojącą na środku drogi...