

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

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

ITF zaniepokojony „uziemieniem” Wakashio.

Międzynarodowa Federacja Pracowników Transportu (ITF), która reprezentuje 1,4 miliona marynarzy, wyraziła dziś rosnące zaniepokojenie sytuacją na Wakashio i dobrobytem jej załogi.

Statek należący do Japonii wylądował w zeszłym tygodniu wzdłuż wybrzeża Mauritiusa i zaczął się rozpadać, a ropa naftowa zagraża teraz dziewiczemu środowisku morskemu.

Przewodniczący sekcji marynarzy ITF, David Heindel, powiedział, że władze i opinia publiczna nie powinny spieszyć się z obwinianiem załogi, ale zamiast tego potrzebne jest odpowiednie dochodzenie, aby w pełni uwzględnić czynniki przyczyniające się do tego, w tym zarzuty, że statek ma pracującą załogę. poza prawnie dopuszczalne wartości.

Podczas gdy czekamy na wynik śledztwa, niepokojące jest czytanie wiadomości o zarzutach, że za incydent odpowiada załoga Wakashio.

Jesteśmy zaniepokojeni aresztowaniem kapitana Wakashio, kapitana Sunila Kumara Nandeshwara, przez władze Mauritiusa. W ostatnich dniach słyszeliśmy także o możliwym aresztowaniu starszego oficera.

Podobnie jak reszta globalnej społeczności, martwimy się o środowisko morskie Mauritiusa i jego delikatny ekosystem, obecnie zagrożony przez ropę naftową. Ale gniew z powodu tej tragedii jest lepiej skierowany na czynniki, które doprowadziły do takich incydentów, niż na ludzi, którzy akurat znajdowali się na "gorącym siedzeniu" w czasie, gdy doszło do wypadku.

„Donoszono, że większość załogi Wakashio została zatrzymana na pokładzie poza normalnymi warunkami umownymi. Chociaż spekulacje na temat wyników trwających dochodzeń byłyby przedwczesne, należy pamiętać, że podczas obecnego kryzysu związanego ze zmianą załogi. Ostrzegaliśmy przed zagrożeniem dla życia ludzkiego, mienia i środowiska, ze strony coraz bardziej zmęczonych i znużonych pracowników na całym świecie.

„Ze względu na ograniczenia dotyczące podróżowania i tranzytu wprowadzone w celu zwalczania rozprzestrzeniania się Covid-19 rządy na świecie utrudniają, a często wręcz uniemożliwiają marynarzom opuszczenie statków i odciążenie ich przez świeżą załogę”.

„Uważamy za niepokojące, że wiele z tych samych rządów, które spieszą się, by potępić nasz przemysł za ten incydent, to często te same rządy, które przymykały oczy na katastrofę humanitarną, która mogła w pierwszej kolejności spowodować to wydarzenie.”

„Rządy nie mogą mieć tego na dwa sposoby: jeśli obawiają się wypadków, które mogą wynikać ze zmęczenia i znużenia pracowników. Muszą się zaatroszczyć o wymianę tych marynarzy i zastąpienie ich nową załogą”.

„ITF, nasze stowarzyszone związki żeglarskie i pracodawcy w branży, wszyscy od lutego mocno naciskali, aby wskazać rządowi temat tego narastającego kryzysu”.

Zainteresowane strony z branży morskiej, wyspecjalizowane agendy ONZ i sama ONZ ostrzegły społeczność globalną przed zagrożeniami, na jakie narażone są statki, których certyfikaty zdolności morskiej są przedłużane, a zmęczonych marynarzy nie można zastąpić. Opracowano szczegółowe protokoły, aby ułatwić bezpieczne i pewne zmiany załogi, ale nawet dziś tylko kilka krajów przejęło wiodącą rolę w zapewnianiu bezpiecznego podejścia, aby umożliwić zmiany załogi.

Większość rządów na świecie pozostawiła setki tysięcy marynarzy uwięzionych na pokładach statków na całym świecie na wiele miesięcy. Ponieważ odmówili im powrotu do domu po wygaśnięciu umowy o pracę, mimo że firmy, które ich zatrudniają, oferują organizowanie bardzo drogich lotów czarterowych dla repatriacji. Republika Mauritiusa jest jednym z takich rządów, który odmówił lądowania samolotom, przywożąc nawet ich własnych obywateli. Kiedy zostaną za to pociągnięci do odpowiedzialności?

Zbyt wiele rządów ociągało się, próbowało zrzucić winę na innych i aktywnie udaremniało próby kierowania marynarzy na statki i ze statków.

Tragedia Wakashio, jego załogi, ludzi i środowiska Mauritiusa przypomina nam wszystkim, co może się stać, gdy zmęczeni i zmęczeni ludzie będą pracować bez końca. Kontynuacja pracy marynarzy ze szkodą dla ich zdrowia i dobrego samopoczucia psychicznego jest nie do przyjęcia: będą się zdarzać błędy. Wypadki takie jak ten mogą się zdarzać!

„Czas na kraje, które polegają na handlu morskim; którzy cenią swoje morskie środowiska; którzy cynicznie odnoszą korzyści z bycia państwem bandery. Ale nie okazują przywództwa, kiedy to się liczy i jest potrzebne. Zrób coś. Lub też będziesz miał olej i krew na swoich rękach” - powiedział David Heindel.

Źródło: <https://www.itfseafarers.org/en/news/itf-very-concerned-wakashio-grounding-crew-arrests>

Źródło:omk.org.pl

ITF Seafarers' Trust ogłasza konkurs fotograficzny dla marynarzy.

ITF (Międzynarodowa Federacja Transportowców) ogłosiła dziś konkurs fotograficzny dla Marynarzy "Still At Sea". Konkurs otwarty jest dla obecnie pracujących na statkach marynarzy, z pierwszą nagrodą w wysokości 1000 funtów. ITF zaprasza marynarzy do przekazywania cyfrowych zdjęć z ich życia na morzu w czasie pandemii.

Okolo 90% światowego handlu odbywa się statkami, przez cały czas pandemii marynarze nadal pracują. Jednakże wpływ ograniczeń w podróży, wymogi kwarantanny i brak lotów uwięziły na pokładach statków okolo 300 000 marynarzy a wielu z nich nie było na lądzie przez wiele miesięcy, nie mówiąc już o możliwości powrotu do domu.

Celem konkursu jest oddanie głosu tym zapomnianym kluczowym pracownikom i pokazanie światu realiów ich życia na pokładzie statku ponieważ to oni dostarczają światu surowce i dobra konsumpcyjne, które utrzymują szpitale w działaniu, dostarczają surowców dla elektrowni i przewożą niezbędne towary konsumpcyjne.

David Heindel, przewodniczący ITF Seafarers' Trust powiedział: „Podczas gdy Covid-19 pustoszy narody to marynarze nieprzerwanie pracują. Wielu z nich nie było na lądzie od wielu miesięcy, niektórzy nawet od ponad roku. Zdjęcia nie potrzebują tłumaczenia aby podzielić się swoją historią a konkurs „Still At Sea” jest platformą dla marynarzy aby pokazać szerszemu światu realia życia tych, którzy utknęli na statkach”.

Katie Higgintottom, szefowa ITF Seafarers' Trust, powiedziała: „Na początku pandemii marynarze byli stosunkowo bezpieczni na morzu ale martwili się o swoje rodziny. Minęły jednak miesiące a setki tysięcy marynarzy nadal tkwią na morzu, ich kontrakty znacznie przekroczyły warunki, które można uznać za humanitarne. „Still At Sea” to szansa marynarzy, ukrytych kluczowych pracowników, aby podzielić się spojrzeniem na swoje życie z ludźmi, którzy nieświadomie nawet na nich polegają”.

Prosimy marynarzy o przesyłanie swoich zdjęć od dzisiaj do 30 września na stronę internetową konkursu. Zwycięskie fotografie zostaną ogłoszone 30 września i planowane są wystawy oraz cyfrowe przekazy.

Więcej informacji można uzyskać na stronie internetowej konkursu: <https://www.itfseafarers.org/en/photo-competition>

Jeśli macie jakieś dalsze pytania to prosimy skontaktować się z:

Mary Bollan, szefową biura i komunikacji, pod adresem mailowym: mary@seafarerstrust.org Tel.: +44(0) 7786 516131

Uwaga od redaktorów

Seafarers Trust to brytyjska Organizacja charytatywna założona w 1981 roku, która finansuje programy, które wspierają dobro pracowników morskich, marynarzy i ich rodzin. Jest finansowana z własnych funduszy kapitałowych oraz z dochodów z inwestycji Funduszu Pomocy Społecznej ITF (ITF Welfare Fund), światowej federacji związków zawodowych pracowników transportu, która zrzesza prawie 20 milionów członków.

Strona Internetowa: www.seafarerstrust.org

Facebook: @ITFtrust

Twitter: @Seafarers_Trust

Kontekst

Pomimo pandemii Covid-19 światowy handel drogą morską jest jakby niedostrzegany przez społeczności wielu krajów. Podczas gdy marynarze nadal wykonują swoją pracę to rządy podjęły różne środki w celu ochrony swoich obywateli i gospodarek. Niektóre branże, w tym linie lotnicze, praktycznie stanęły. Wskaźniki zakażeń osiągnęły najwyższy poziom, ustabilizowały się i ponownie podskoczyły ale wirus pozostał niepowstrzymany. Na początku pandemii marynarze byli stosunkowo bezpieczni na morzu ale martwili się o swoje rodziny. Z powodu blokady krajów stało się jasne, że marynarze będą mieli trudności z dotarciem do domu. Związki morskie i przemysł żeglugowy współpracowały z Międzynarodową Organizacją Morską (IMO) w celu opracowania protokołów ułatwiających repatriację i zmiany załogi. Ramy protokołów IMO zostały wydane 5 maja 2020 roku, krótko po rozpoczęciu przez ITF kampanii „Już wystarczy” ale mimo tego reakcja rządów była obojętna a setki tysięcy marynarzy nadal przebywa na morzu. Zamiast uznać marynarzy za kluczowych pracowników i sprowadzić ich do domu, ich kontrakty zostały znacznie przedłużone poza warunki, które można uznać za humanitarne.

W pewnym sensie przemysł żeglugowy jest prosty. Są klienci z towarami, które muszą być wysłane z jednego portu do drugiego i są armatorzy ze statkami, które będą świadczyć te usługi za opłatą. Jednakże w rzeczywistości żegluga morska jest być może najważniejszym przykładem złożoności globalizacji gospodarczej. Z jednej strony statki są obsadzone przez marynarzy z całego świata, z drugiej są własnością banków i biznesu z innych stron świata. Są prawdopodobnie rejestrowane w krajach trzecich, takich jak Panama lub Liberia, finansowane w Chinach, ubezpieczane w Londynie a zarządzane z Hongkongu lub Singapuru i handlują na całym świecie. Chociaż istnieją międzynarodowe regulacje to takie rozproszenie odpowiedzialności sprawia, że marynarze są wyjątkowo podatni na zagrożenia spowodowane brakiem możliwości dochodzenia swoich praw i ich obrony.

Dotąd w żadnym momencie nie było bardziej to widoczne niż podczas tego kryzysu związanego z podmianami załogi, gdy marynarze utknęli na morzu przez wiele miesięcy po zakończeniu swoich kontraktów. Podczas gdy ich wytrzymałość została przetestowana do granic możliwości, ich zdolność do zdecydowanego sprzeciwu została brutalnie osłabiona przez strach przed przyszłym bezrobociem.

Marynarze są ukrytymi pracownikami kluczowymi – transportującymi podstawowe materiały i dobra konsumpcyjne, które pozwalają działać szpitalom, elektrowniom i dostarczają niezbędnych towarów do codziennej konsumpcji.

Źródło: omk.org.pl

Przegląd aktywności Morskich na rynkach globalnych - sierpień.

Wskaźniki ekonomiczne

Indeks ClarkSea wzrósł o 3 proc. w ujęciu tydzień do tygodnia i wyniósł 13 344 USD dziennie, stanowi to najwyższy poziom od połowy maja br., średnia w ciągu bieżącego roku wzrosła o 27 proc. w ujęciu rok do roku.

Dane Narodowego Biura Statystyczne w Chinach wskazują, że w lipcu produkcja przemysłowa wzrosła o 4,8 proc. r/r. W tym czasie sprzedaż detaliczna, która według prognoz miała wzrosnąć, w ujęciu rocznym nieznacznie spadła (1,1 proc.). Jest to siódmy miesiąc z rzędu, w którym zanotowano spadek sprzedaży detalicznej.

Gospodarka amerykańska odzyskała w lipcu 1,8 mln miejsc pracy, po rekordowym czerwcu, kiedy to odzyskano 4,8 mln miejsc pracy. Stopa bezrobocia w USA spadła z 11,1 proc. w czerwcu do 10,2 proc. w lipcu, ale nadal pozostaje znacznie wyższa od poziomu 3,5 proc. w lutym i powyżej najwyższego poziomu 10 proc. osiągniętego podczas kryzysu finansowego w latach 2007-2009.

Przemysł stoczniowy

Pandemia Covid-19 znacząco wpłynęła na nastroje na rynku budowy nowych statków. Dotychczas w bieżącym roku zakontraktowano budowę 331 statków, stanowi to spadek o 54 proc. w porównaniu z rokiem poprzednim.

Indeks Clarksons Newbuilding Price wyniósł 127 punktów, jest to spadek o 3 punkty z początku bieżącego roku.

W sektorze masowców, chińska stocznia Nantong COSCO KHI (NACKS) otrzymała zamówienie od Norden na kolejne dwie jednostki Ultramax, każdy o nośności 61 000 DWT. Planowana dostawa ostatnich dwóch masowców z serii sześciu zamówionych statków ma się odbyć w 2022 roku.

Marine Cove złożyło zamówienie w chińskiej stoczni Taizhou Sanfu na budowę dwóch masowców klasy Kamsarmax o nośności 82 000 DWT. Dostawa jest planowana na drugą połowę 2022 roku.

Dotychczas, w bieżącym roku, odnotowano zamówienia na 89 masowców, dla porównania w roku 2019 odnotowano zamówienia na 325 jednostek.

W sektorze tankowców LNG, stocznia Hyundai HI podpisała zamówienie z Korea Line (dla Shell) na dwie jednostki o pojemności i 174 000 m³ LNG, dostawa statków zaplanowana jest na koniec 2023 roku.

Recykling statków

Zarówno poziom cen i popyt na stal z recyklingu statków nadal wzrasta we wszystkich trzech głównych miejscach recyklingu statków na subkontynencie indyjskim tj. w Pakistanie, Bangladeszu i Indiach. Wydaje się, że w ciągu najbliższego czasu ta sytuacja nie ulegnie zmianie.

Wolumen demontażu statków, jak dotąd, wyniósł 13,8 mln DWT, oznacza to wzrost o 24 proc. w stosunku rocznym. Z powodu wprowadzenia lockdownu we wszystkich głównych ośrodkach recyklingu statków na subkontynencie indyjskim, w kwietniu aktywność na rynku demontażu statków została wstrzymana, ale już w czerwcu wzrosła do najwyższego poziomu od kwietnia 2019 roku. W ujęciu DWT największy udział w tonażu przeznaczonym do recyklingu miały masowce (64 proc.), kontenerowce stanowiły tylko 15 proc.

Rynek czarteru na czas

W sektorze kontenerowców, Litasco wyczarterował, zbudowany w 2004 roku, statek typu Aframax „DELTA PIONEER” (wyposażony w scrubber) na okres 60-120 dni w cenie 16 500 USD/dzień przez pierwsze 60 dni, 18 500 USD/dzień przez kolejne 30 dni, przez resztę okresu stawka będzie wynosić 20 500 USD/dzień.

Firma Clearlake wyczarterowała dwie nowo wybudowane jednostki typu Medium Range na okres 3 lat+1+1, dostawa jednostek ma się odbyć w czwartym kwartale 2021 roku w cenie 15 250 USD /dzień.

W sektorze masowców, Crystal Sea wyczarterował, zbudowany w 2017 roku statek, klasy Kamsarmax „TAI KUDOS” na okres 5-8 miesięcy w cenie 14 000 USD/dzień.

Pacific Bulk wynajął, zbudowany w 2002 roku, statek klasy Panamax „DARWIN” na okres 4-6 miesięcy za cenę 10 250 USD/dzień. Norden wyczarterował, zbudowany w 2012 roku, klasy Handysize „LADY DEMET” na okres 4-6 miesięcy za cenę 9000 dolarów/dzień.

Rynek kontenerowców

Rynki azjatyckie, szczególnie rejon Zatoki Perskiej w dalszym ciągu odnotowują dość duży popyt na czarter kontenerowców w całym zakresie wielkości. Azjatycki sektor małych feederów wciąż zapewnia operatorom wystarczającą podaż. Na rynkach atlantyckich znaczna część tonażu, szczególnie dotyczy to tonażu poniżej 2000 TEU, pozostaje niewykorzystana. Sytuacja wygląda lepiej w przypadku większych rozmiarów, zwłaszcza powyżej 4000 TEU.

Rynek kupna i sprzedaży statków

W drugim tygodniu sierpnia niewiele się działo na rynku kupna i sprzedaży używanych tankowców. Odnotowano tylko jedną dużą transakcję. Sinokor Merchant Marine sprzedał SK Shipping cztery jednostki VLCC: „ V.

ADVANCE", „V. HARMONY", „V. GLORY" (wszystkie o nośności 299 682 DWT i zbudowane w 2019 roku przez Hyundai Samho HI) i statek „V. PROSPERITY" (299 682 DWT, wybudowany w 2020 roku przez Hyundai Samho HI).

Był to także dość spokojny okres dla rynku kupna i sprzedaży używanych masowców. Japońscy właściciele zaprosili do składania ofert na zakup jednostki klasy Capesize „JUBILANT EXCELLENCE" (181 415 DWT, zbudowany w 2013 roku przez Koyo Dock), obecnie jest negocjowana cena około 20 mln dolarów.

Na początku sierpnia, zaproszono do składania ofert na, kontrolowany przez Japończyków, statek klasy Ultramax „IKAN SALMON" (61 380 DWT, zbudowany w 2012 r. przez Iwagi Zosen, C4x30,7T). Statek ten został sprzedany za kwotę 13,75 mln dolarów.

W segmencie statków klasy Supramax, statek „SAM HAWK" (57 599 Dwt, zbudowany w 2013 roku przez STX SB(Jinhae), C4x30T) został oddany w ręce tureckich nabywców za cenę 10 mln dolarów.

Rynek ropy naftowej

Według danych opublikowanych w tym tygodniu przez IEA (Międzynarodowa Agencja Energetyczna), w lipcu, zgodność realizacji zobowiązań grupy OPEC+ dotyczących ograniczenia wydobycia ropy produkcji o 9,7 mln baryłek ropy dziennie spadła gwałtownie do 89 proc. z 104 proc. w czerwcu.

Deklarowane przez 10 członków OPEC ograniczenia wydobycia ropy zmniejszyły się w czerwcu do 87 proc. z 107 proc. Arabia Saudyjska i Kuwejt zakończyły dodatkowe dobrowolne ograniczenia w dostawach ropy, produkcja ze Zjednoczonych Emiratów Arabskich wzrosła o 0,27 mln baryłek dziennie w ujęciu miesiąc do miesiąca do poziomu 0,55 mln baryłek dziennie powyżej docelowego poziomu produkcji w tym kraju (2,45 mln baryłek dziennie).

Handel morski

Dane dotyczące ruchu statków wskazują, że w lipcu eksport australijskiej rudy żelaza wzrósł o 6 proc. r/r i w okresie styczeń-lipiec wyniósł on około 501 mln ton, jednakże w ujęciu miesiąc do miesiąca oznacza to spadek o 10 proc. do około 73 mln ton.

Ostatnie doniesienia o opóźnieniach w wydawaniu chińskich pozwoleń na import australijskiej rudy żelaza nie powinny mieć większego wpływu na obecną sytuację (ponieważ większość ładunków jest importowana w ramach kontraktu lub przez huty, które mają wystarczająco dużo czasu na zorganizowanie wymaganej licencji).

Eksport brazylijskiej rudy żelaza w lipcu wyniósł 34,1 mln ton 9 (najwyższy miesięczny poziom w tym roku), co oznacza stały wzrost w ujęciu rok do roku. Dostawy w okresie styczeń-luty spadły o 9 proc. r/r i wyniosły 180 mln ton, ale spółka Vale (największy na świecie producent rudy żelaza i jedna z największych firm w Brazylii), prognozuje, że w drugiej połowie 2020 r. eksport będzie bardziej stabilny.

Źródło: gospodarka.morska.pl

Temat Światowego Dnia Morza.

Wybór hasła - Marynarze podstawą przyszłości żeglugi (Seafarers: at the core of shipping's future) na rok 2021 odzwierciedla potrzebę uwidocznienia i podniesienia świadomości na temat kluczowej roli marynarzy w międzynarodowym handlu.

Zagadnienie to zostało podjęte ze względu na niespotykane dotąd wymagania i utrudnienia związane z pandemią COVID-19, które stały się udziałem marynarzy. Mowa tutaj chociażby o wydłużonych o całe miesiące okresach przebywania na morzu, bez możliwości spotkania z rodziną i bliskimi. Kryzys związany z zakłóceniami w procesach wymiany załóg, uzmysłowił światu kluczową rolę marynarzy w zakresie zapewnienia ciągłości funkcjonowania światowego handlu.

Temat ten, zaproponowany przez Sekretarza Generalnego IMO – p. Kitack Lim'a, został zatwierdzony na 32 nadzwyczajnej sesji Rady IMO prowadzonej w trybie korespondencyjnym.

Temat ten, zarówno Sekretariatowi, państwom członkowskim, jak i organizacjom pozarządowym o charakterze konsultacyjnym, zapewnia elastyczność, umożliwiającą skoncentrowanie się na wymiarze ludzkim, który jest podstawą żeglugi, jak również na komforcie marynarza oraz jego roli dla bezpieczeństwa morskiego i ochrony środowiska. Pozwala również przyjrzeć się przyszłości żeglugi w obliczu wzrastającej cyfryzacji i automatyzacji.

Pan Lim stwierdził, że pandemia COVID-19 pokazała, bardziej niż kiedykolwiek, jak ważnym jest zapewnienie funkcjonowania międzynarodowego łańcucha dostaw oraz ułatwienie bezpiecznego i efektywnego funkcjonowania transportu morskiego. Dodał, że w tych ciężkich czasach społeczność międzynarodowa dostrzega centralne miejsce usług żeglugowych i marynarzy w dostarczaniu niezbędnych dóbr, w tym zaopatrzenia medycznego i żywności, jak również w przeciwdziałaniu i ostatecznemu zażegnaniu pandemii. Profesjonalizm i poświęcenie marynarzy odegrały w tym procesie zasadniczą rolę.

Marynarze od zawsze byli w centrum wszelkich działań IMO. Organizacja zajmuje się szkoleniami tej grupy zawodowej, stawia aspekt ludzki w sercu opracowywanych nowych regulacji i zmian do wymagań istniejących, oraz dostrzega wkład marynarzy w żeglugę i handel międzynarodowy każdego roku podczas kampanii związanej z Międzynarodowym Dniem Marynarza. W 2020 roku dziesiąta odsłona tego święta upłynęła pod hasłem „Seafarers are key workers”.

Temat Światowego Dnia Morza 2021 nawiązuje również do Celów Zrównoważonego Rozwoju ONZ, w szczególności do: SDG 4 poświęconego edukacji i szkoleniom, SDG 8 związanego z godną pracą, SDG 9 dot. roli innowacyjności i przemysłu we wzmacnianiu odporności sektora morskiego, oraz SDG 5 skoncentrowanego wokół równości płci i podejmowaniu wysiłków mających na celu promowanie zawodu marynarza jako ścieżki kariery dla wszystkich, również kobiet. Przyszłoroczny temat może być ponadto postrzegany jako rozszerzenie hasła tegorocznego - Sustainable Shipping for a Sustainable Planet, które również ogniskuje się wokół tematu marynarzy.

W związku z epidemią COVID-19 i przesunięciem tegorocznych uroczystości, Wydarzenia Towarzyszące Światowemu Dniowi Morza 2021 odbędą się z Południowej Afryce

Międzynarodowy Dzień Morza 2020 odbędzie się 24 września 2020 roku w formule wydarzenia online, zorganizowanego przez Sekretariat IMO.

Źródło gospodarka morska.pl

Innowacyjny statek o pięciu kadłubach.

Coraz bardziej rygorystyczne przepisy środowiskowe i rosnące koszty paliwa zmuszają firmy i organizacje żeglugowe do poszukiwania alternatywnych rozwiązań, pozwalających na zmniejszenie kosztów zasilania statków w niezbędną energię oraz na zaspokojenie rosnących wymagań norm środowiskowych. Na całym świecie opracowywane są projekty mające na celu wykorzystanie energii wiatru. Niektórzy z projektantów przekonują, przy sprzyjających wiatrach i właściwym wykorzystaniu ich energii oszczędność paliwa może sięgnąć nawet do 50 procent.

STX Eoseas to innowacyjna koncepcja statku wycieczkowego, opracowana przez grupę stoczniową STX Europe oraz Stirling Development International SDI (biuro projektowe specjalizujące się w projektowaniu, architekturze i inżynierii statków pasażerskich). Mający 305 metrów długości i 60 metrów szerokości statek wycieczkowy jest pentamaranem, a więc statkiem o pięciu kadłubach, zużywającym - zgodnie z założeniami projektowymi - o połowę mniej paliwa, generującym znacznie mniej szkodliwych substancji, wykorzystującym energię słoneczną i nowoczesne metody recyklingu.

Wycieczkowiec zasilany jest głównie przez cztery generatory - LNG-diesel, jej napęd wspomagać ma sześć żagli na pięciu masztach (łącznie powierzchnia - 12440 metrów kwadratowych). Dodatkową energię zapewnić mają panele słoneczne, zainstalowane na pokładach biegnącej wzdłuż całego statku promenady i na pokładzie górnym (ich powierzchnia to 8.300m², maksymalna moc - 108MW). Znajdująca się na statku instalacja zgazowania odpadów organicznych wytwarza gaz możliwy do wykorzystania w zespołach prądotwórczych. Podwójna powłoka kadłuba ma działać jako naturalny system klimatyzacji. Świeża woda będzie wytwarzana za pomocą wysoce wydajnych wielostopniowych parowników i odwróconej osmozy. Statek będzie wyposażony w zaawansowany system oczyszczania ścieków (wód szarych i czarnych). Agregat absorpcyjny umożliwi zbieranie wody deszczowej z górnych pokładów. Wykorzystane zostanie nawet ciepło generowane przez silniki.

Cele projektowe Eoseas to zmniejszenie emisji dwutlenku węgla o 50 procent, tlenu azotu o 90% i całkowite wyeliminowanie emisji dwutlenku siarki oraz popiołu.

Sceptycy wskazują na wady tej koncepcji. Portal turystyczny Cruises By Linda (USA, Kanada) zwraca na przykład uwagę na fakt, że maszty o wysokości dochodzącej do 100 metrów uniemożliwiłyby tej jednostce wpłynięcie do jakiegokolwiek portu z mostem - takiego, jak San Francisco czy Nowy Jork. Nie byłaby też w stanie wpłynąć na Bałtyk - otwarty w roku 2000 r. Öresundsbron (dun. Øresundsbron), czyli most nad cieśniną Sund łączący Kopenhagę ze szwedzkim Malmö, ma prześwit 57 metrów. Ci sami krytycy przyznają, że gdyby potencjalny właściciel zrezygnował z żagli, to zaproponowane przez projektantów rozwiązania nadal umożliwiłyby oszczędność energii na poziomie 40% (w porównaniu z konwencjonalnymi wycieczkowcami o porównywalnej wielkości).

Jako projekt koncepcyjny Eoseas być może nigdy nie zostanie wybudowany w takiej formie, w jakiej został zaprezentowany. Jednak podobnie, jak samochody koncepcyjne pokazywane podczas najbardziej prestiżowych targów motoryzacyjnych, jest prezentacją trendów, jakie w projektowaniu i produkcji wielkich wycieczkowców będą obowiązywały w światowych stoczniach w najbliższych już latach.

STX Ecorizon - program finansowany przez STX Europe i Radę Regionalną, mający na celu rozwój innowacyjnych, czystych morskich technologii i alternatywy dla paliw ropopochodnych. Realizację projektu rozpoczęto w 2009 roku po dwóch latach prac badawczo-rozwojowych. Ecorizon składa się z pięciu głównych programów roboczych, obejmujących: zarządzanie energią, zarządzanie emisjami do powietrza, gospodarkę wodną, zarządzanie odpadami i zrównoważone projektowanie. Główną ideą programu jest uwzględnianie czynnika środowiskowego statku na etapie projektowania, budowy i eksploatacji. Długofalowym celem koncepcji jest zmniejszenie zużycia energii niezrównoważonej do 50%.

Źródło gospodarka morska.pl

Grecki armator kończy działalność kontenerową sprzedażą ostatniej jednostki.

Grecki armator Performance Shipping skupi się tylko na działalności na rynku tankowców Aframax, po tym, jak pozbył się ostatniego kontenerowca ze swojej floty.

19 sierpnia tego roku firma podpisała list intencyjny dotyczący sprzedaży zbudowanego w 2001 roku kontenerowca Panamax Domingo. Statek o ładowności 3739 TEU został kupiony za 5,6 miliona dolarów przez anonimową firmę. Statek został dostarczony nowemu właścicielowi 20 sierpnia, podało Performance Shipping.

Flota Performance Shipping składa się teraz z czterech tankowców Aframax.

- Cieszymy się, że możemy ogłosić sprzedaż ostatniego pozostałego kontenerowca w naszej flocie, co oznacza zakończenie naszej przemiany z branży kontenerowców w firmę posiadającą wyłącznie tankowce - powiedział Andreas Michalopoulos, zastępca dyrektora generalnego, dyrektor finansowy i skarbnik Performance Shipping.

Od początku dywersyfikacji firmy w czerwcu 2019 roku Performance Shipping sprzedał cztery statki kontenerowe za 53,4 miliona dolarów i nabył cztery tankowce Aframax za łączną cenę brutto 112 milionów dolarów.

Źródło: gospodarka morska.pl

Prom Balearii po raz pierwszy zatankował paliwo LNG.

Flota hiszpańskiej Balearii zasilana LNG stale rośnie, ponieważ nowo zmodernizowany prom Sicilia zakończył pierwszą operację bunkrowania skroplonego gazu ziemnego w Portugalii.

Operacja bunkrowania metodą ciężarówka-statek odbyła się 19 lipca w porcie Viana do Castelo, gdzie portugalska stocznia kończy prace związane z przebudową promu. Była to również pierwsza operacja bunkrowania LNG w jakimkolwiek porcie zarządzanym przez Zarząd Portu w Douro, Leixões i Viana do Castelo.

Dla przypomnienia, Balearia poinformowała w maju tego roku, że prom Sicilia będzie gotowy do końca lipca. Stocznia West Sea rozpoczęła w tym roku modernizację statku w celu przystosowania go do zasilania LNG. Statek zbudowany w 2002 roku będzie teraz pływał na dwóch przerobionych silnikach dwupaliwowych MAN. Ponadto prom jest wyposażony w jeden zbiornik paliwa LNG o pojemności 425 cbm, co pozwala mu podróżować 1100 mil.

Statek ma 186 metrów długości i może pomieścić 1000 pasażerów i 480 pojazdów. Balearia ma teraz w swojej flocie sześć promów zasilanych LNG, z których cztery to przebudowy i dwie nowe jednostki.

Operator promowy planuje dysponować flotą dziewięciu statków napędzanych LNG do końca 2021 r. Koszt całej inwestycji wyniesie 380 mln euro (442,9 mln USD).

Źródło: gospodarkamorska.pl

Kryzys COVID-19 mocno odbił się na przeładunkach Portu Hamburg.

Największy port uniwersalny w Niemczech, Port w Hamburgu, odczuł negatywne skutki pandemii COVID-19 w pierwszej połowie tego roku.

W pierwszych sześciu miesiącach 2020 roku przeładunki w tamtejszych terminalach wyniosły zaledwie 61,2 mln ton, co stanowi 12-procentowy spadek w porównaniu z 69,6 mln ton, odnotowanymi w zeszłym roku.

Import odnotował największy spadek wolumenu w porównaniu z rokiem poprzednim. Był o 16,3 procent niższy w pierwszych sześciu miesiącach i wyniósł 33,7 miliona ton. Z kolei eksport wyniósł 27,5 miliona ton, o 6,1 procent mniej niż rok temu.

Przeładunki drobnicowe były o 12,2% mniejsze i wyniosły 42,5 mln ton, a przeładunki masowe o 11,7% i wyniosły 18,7 mln ton.

- Oczywiście nie jesteśmy zadowoleni z tego trendu, ale spadek przepustowości w pierwszej połowie spowodowany pandemią poważnie dotknął wszystkie porty w Europie Północnej - powiedział Axel Mattern, dyrektor marketingu Portu w Hamburgu.

Pomimo wyzwań, port nadal świadczy usługi przeładunkowe i logistyczne w trybie 24/7.

- Dzięki terminalom przeładunkowym, dostawcom usług logistycznych oraz usługom transportu w głębi łądu, port pozostaje w pełni operacyjny - dodał Mattern. - W ostatnich dwóch miesiącach udało się ustabilizować rejsy statków. Ponieważ gospodarka w Chinach i Europie stopniowo się ożywia, jestem przekonany, że w międzyczasie osiągnęliśmy najniższy punkt spadku przepustowości morskiej spowodowany pandemią i zobaczymy pierwsze zauważalne ożywienie i poprawę sytuacji do końca roku - dodał.

Źródło: gospodarkamorska.pl

Ropa w USA drożeje.

Ceny ropy na amerykańskiej giełdzie paliw rosną i są blisko 43 USD za baryłkę. Słabnie zagrożenie huraganami w USA, rośnie za to niepokój inwestorów o wzrost liczby zakażeń koronawirusem na świecie, co może osłabić popyt na paliwa - podają maklerzy.

Baryłka ropy West Texas Intermediate w dostawach na X na giełdzie paliw NYMEX w Nowym Jorku jest wyceniana po 43,07 USD, wyżej o 0,23 proc.

Ropa Brent w dostawach na XI na giełdzie paliw ICE Futures Europe w Londynie jest wyceniana po 46,03 USD za baryłkę, wyżej o 0,46 proc.

W USA słabnie zagrożenie huraganami po tym, gdy huragan Laura, który przeszedł w nocy z środy na czwartek nad Luizjaną i Teksasem na południu USA, zabił co najmniej 14 osób.

W Luizjanie co najmniej 464 tys. domostw zostało pozbawionych przez huragan prądu.

Laura w niedzielę przeszła nad Haiti i spowodowała śmierć co najmniej 31 osób. Na Dominikanie zginęły cztery osoby.

Po przejściu przez Karaiby huragan wzmógł się, przekraczając Zatokę Meksykańską i stał się huraganem 4 kategorii (na 5) w skali Saffira-Simpsona, ale potem został obniżony do poziomu burzy tropikalnej.

Rafinerie w Zatoce Meksykańskiej, które wstrzymały pracę w powodu huraganu, teraz powracają do normalnej działalności.

Na razie ropa naftowa może zaliczyć już 4. miesięczny wzrost notowań, a tymczasem na świecie rośnie liczba zakażeń koronawirusem, co mocno niepokoi inwestorów, bo pogorszenie kryzysu zdrowotnego globalnie może negatywnie wpłynąć na popyt na paliwa.

Stany Zjednoczone zbliżają się do 6 mln potwierdzonych przypadków SARS-CoV-2. Liczba ta zostanie przekroczona prawdopodobnie w poniedziałek - obecnie brakuje do niej nieco ponad 5 tys. przypadków.

W ciągu ostatniej doby w Brazylii zanotowano 16.158 nowych przypadków zakażenia koronawirusem. Dzień wcześniej resort zdrowia Brazylii informował aż o ponad 41 tysiącach nowych infekcji.

5.413 zakażeń koronawirusem stwierdzono w ciągu ostatniej doby we Francji. W sobotę było z kolei 5.453 zakażeniach. (PAP Biznes)

Źródło:PAP

Polak z prestiżową nagrodą za badanie o wodzie.

Prof. Zbigniew Kundzewicz z Polskiej Akademii Nauk, jako pierwszy Polak, otrzymał Międzynarodową Nagrodę Wodną Księcia Sułtana. Doceniono jego badania dotyczące relacji między klimatem a zasobami wodnymi.

Prof. Zbigniew Kundzewicz, członek Polskiej Akademii Nauk, jako pierwszy Polak otrzymał Międzynarodową Nagrodę Wodną Księcia Sułtana. Doceniono jego badania dotyczące relacji między klimatem a zasobami wodnymi.

Prestiżowe wyróżnienie ustanowił w 2002 roku saudyjski Książę Sułtan Bin Abdulaziz Al Saud. Chodzi o docenienie wybitnych osiągnięć, które pomagają łagodzić globalne problemy związane z wodą.

Uroczystości z udziałem laureatów odbywały się zazwyczaj w siedzibie ONZ w Nowym Jorku. Jednak z uwagi na pandemię COVID-19 nie wiadomo jeszcze jak, gdzie i kiedy zostaną w tym roku wręczone nagrody.

Warto dodać, że prof. Zbigniew Kundzewicz znalazł się tym samym w elitarnym gronie 4 ekspertów, którzy mają w swoim dorobku obie prestiżowe nagrody naukowe związane z wodą:

- Międzynarodową Nagrodę Wodną Księcia Sułtana (ang. Award of the Prince Sultan Bin Abdulaziz International Prize for Water);

- Międzynarodową Nagrodę Hydrologiczną i medal Dooge'a, przyznawane wspólnie przez 3 organizacje: Międzynarodową Asocjację Nauk Hydrologicznych (IAHS), Organizację Narodów Zjednoczonych ds. Oświaty, Nauki i Kultury (UNESCO) oraz Światową Organizację Meteorologiczną (WMO).

O laureacie

Prof. Zbigniew Kundzewicz jest hydrologiem i klimatologiem, członkiem Polskiej Akademii Nauk. Pracuje w Instytucie Środowiska Rolniczego i Leśnego PAN w Poznaniu. Wielokrotnie uczestniczył w pracach Międzynarodowego Panelu ds. Zmian Klimatu (IPCC). Autor ponad 400 prac naukowych.

Źródło:gospodarkamorska.pl

Tygodniowy rozkład jazdy.

Rozgrywki ligowe na chwilę wyhamowują, bo już za chwilę do gry wkraczą drużyny narodowe. Od czwartku startuje Liga Narodów 2020. Jak wygląda plan transmisji na najbliższe dni?

Środa, 2 września:

> 16:00 Podhale Nowy Targ - Pogoń Szczecin (Fortuna Puchar Polski, Polsat Sport)

Czwartek, 3 września:

- > 18:00 Łotwa - Andora (Liga Narodów, Polsat Sport Extra)
- > 20:45 Niemcy - Hiszpania (Liga Narodów, Polsat Sport, TVP Sport)
- > 20:45 Rosja - Serbia (Liga Narodów, Polsat Sport Premium 1)
- > 20:45 Turcja - Węgry (Liga Narodów, Polsat Sport Premium 2)
- > 20:45 Ukraina - Szwajcaria (Liga Narodów, Polsat Sport Extra)

Piątek, 4 września:

- > 18:00 Arka Gdynia - Puszcza Niepołomice* (Fortuna 1. Liga, Ipla TV)
- > 18:00 Estonia - Polska (el. Euro U-21, TVP Sport)
- > 18:00 Litwa - Kazachstan (Liga Narodów, Polsat Sport News)
- > 20:45 Holandia - Polska (Liga Narodów, Polsat Sport, TVP 1)
- > 20:45 Słowacja - Czechy (Liga Narodów, Polsat Sport Premium 1)
- > 20:45 Szkocja - Izrael (Liga Narodów, Polsat Sport Premium 2)
- > 20:45 Włochy - Bośnia i Hercegowina (Liga Narodów, Polsat Sport Extra)

Sobota, 5 września:

- > 11:45 Medyk Konin - Czarni Sosnowiec (Ekstraliga Kobiet, TVP Sport)
- > 12:40 Korona Kielce - GKS Jastrzębie (Fortuna 1. Liga, Polsat Sport)
- > 15:00 Macedonia Północna - Armenia (Liga Narodów, Polsat Sport News)
- > 16:30 Olimpia Grudziądz - Chojniczanka (II liga polska, TVP Sport)
- > 18:00 GKS Bełchatów - Miedź Legnica* (Fortuna 1. Liga, Ipla TV)
- > 18:00 Islandia - Anglia (Liga Narodów, Polsat Sport News)
- > 19:00 Sandecja Nowy Sącz - Bruk-Bet Termalica Nieciecza* (Fortuna 1. Liga, Ipla TV)
- > 20:45 Portugalia - Chorwacja (Liga Narodów, Polsat Sport)
- > 20:45 Szwecja - Francja (Liga Narodów, Polsat Sport Extra)

Niedziela, 6 września:

- > 12:40 Zagłębie Sosnowiec - GKS Tychy (Fortuna 1. Liga, Polsat Sport)
- > 15:00 Walia - Bułgaria (Liga Narodów, Polsat Sport Extra)
- > 16:00 Górnik Łęczna - Resovia* (Fortuna 1. Liga, Ipla TV)
- > 18:00 Węgry - Rosja (Liga Narodów, Polsat Sport)
- > 20:45 Hiszpania - Ukraina (Liga Narodów, Polsat Sport Extra)
- > 20:45 Szwajcaria - Niemcy (Liga Narodów, Polsat Sport)

*Meczu nie ma w rozpisce stacji, ale kilka dni temu władze rozgrywek poinformowały, że wszystkie spotkania Fortuna 1. Ligi będą transmitowane w Ipla TV.

Źródło:PiłkaNożna.pl

TABELA

2 kolejka

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

Źródło:PiłkaNożna.pl

Pierwsza w historii interakcja kryształów czasu. Otwiera drzwi do przełomowych odkryć.

Istnienie kryształów czasu, szczególnie fascynującego stanu materii, zostało potwierdzone zaledwie kilka lat temu. Teraz fizycy dokonali kolejnego przełomu – wywołali i zaobserwowali interakcję między dwoma takimi kryształami czasu.

Naukowcy zaobserwowali, że w nadciekłym helu-3 kryształy dwukrotnie wymieniły kwazicząstki bez zakłócania ich spójności. To proces, który zdaniem badaczy, otwiera nowe możliwości dla wielu dziedzin – m.in. kwantowego przetwarzania informacji.

– Kontrolowanie interakcji dwóch kryształów czasu jest dużym osiągnięciem. Wcześniej nikt nie zaobserwował dwóch kryształów czasu w tym samym układzie, nie mówiąc już o ich interakcji. Kontrolowane interakcje są numerem jeden na liście życzeń każdego, kto chce wykorzystać kryształ czasu do praktycznych zastosowań, takich jak kwantowe przetwarzanie informacji – powiedział główny autor badań Samuli Autti, fizyk z Uniwersytetu Lancaster w Wielkiej Brytanii.

Kryształy czasu od lat budzą fascynację. Wyglądem przypominają zwykle kryształy, ale mają dodatkową, osobiwą właściwość.

W zwykłych kryształach atomy tworzą ustaloną, trójwymiarową strukturę siatki, podobną do struktury atomowej diamentu czy kwarcu. Te powtarzające się siatki mogą różnić się konfiguracją, ale nie przesuwają się – powtarzają się tylko w przestrzeni.

W kryształach czasu atomy zachowują się nieco inaczej. Oscylują, wirując najpierw w jednym kierunku, a potem w drugim. Te oscylacje zachodzą w regularnej i określonej częstotliwości. Tak więc w kryształach czasu siatki powtarzają się w przestrzeni i czasie.

Teoretycznie kryształy czasu oscylują w najniższym możliwym stanie energetycznym, znanym jako stan podstawowy, i dlatego są stabilne i spójne przez długi czas.

Samuli Autti wraz z zespołem naukowców z Wielkiej Brytanii i Finlandii najpierw schłodził hel-3 do temperatury zera absolutnego ($-273,15\text{ °C} = 0\text{ K}$) z dokładnością do jednej dziesiątysięcznej stopnia. W ten sposób uzyskali nadciekły hel-3 – płyn o zerowej lepkości i niskim ciśnieniu.

W tej postaci dwa kryształy czasowe wyłoniły się jako przestrzennie odrębne kondensaty kwazicząstek magnonowych Bosego-Einsteina. Magnony są kwazicząsteczkami opisującymi elementarny kwant propagujących się wzbudzeń spinowych w kryształach.

Kiedy fizycy pozwolili, aby dwa kryształy czasu się zetknęły, doszło między nimi do wymiany magnonów. Proces zmienił oscylację na przeciwną fazę, bez utraty spójności.

Wyniki obserwacji były zgodne ze zjawiskiem nadprzewodnictwa, znanym jako efekt Josephsona, w którym prąd przepływa między dwoma kawałkami materiału nadprzewodzącego, oddzielonymi cienkim izolatorem znanym jako złącze Josephsona.

Struktury te są jednymi z kilku badanych pod kątem budowy kubitów, podstawowych jednostek informacji w komputerze kwantowym.

Zaobserwowana interakcja między kryształami czasu to prosty proces, ale naukowcy pokładają w nim ogromne nadzieje. Badania otwierają drzwi do tworzenia i kontrolowania bardziej wyrafinowanych interakcji między kryształami.

„Nasze wyniki pokazują, że kryształy czasu są zgodne z ogólną dynamiką mechaniki kwantowej i stanowią podstawę do dalszych badań podstawowych właściwości tych faz, otwierając ścieżki dla możliwych zastosowań w rozwijających się dziedzinach, takich jak kwantowe przetwarzanie informacji” – napisali naukowcy w artykule.

„Długożyciowe spójne systemy kwantowe z dostrajalnymi interakcjami, takie jak badane tutaj kryształy czasowe, stanowią platformę do budowy nowych urządzeń kwantowych opartych na zjawiskach spójnych spinowo” – twierdzą autorzy analizy.

Badania zostały opublikowane w Nature Materials.

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

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 Laboratoria 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

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

Źródło www.omk.org.pl

Wydarzyło się 31 sierpnia - kalendarium

31 sierpnia jest 243 dniem w kalendarzu gregoriańskim. Do końca roku pozostał 122 dni. 31 sierpnia jest obchodzony w Polsce jako Dzień Solidarności i Wolności.

Imieniny obchodzą:

Aidan, Albertyna, Amat, Arystyda, Arystydes, Bohdan, Izabela, Józef, Nikodem, Optat, Paulin, Prymian, Rajmund, Rajmunda, Solidariusz, Świętosław i Teodot.

Wydarzyło się sporo rzeczy na przełomie lat, między innymi:

1559r. – Zygmunt II August jako wielki książę litewski zawarł I pakt wileński z ostatnim mistrzem krajowym inflanckiej gałęzi zakonu krzyżackiego Gotthardem Kettlerem. Na jego mocy litewski władca objął protektorat nad Inflantami, a rękojmią tego porozumienia było oddanie załogom litewskim kilku zamków inflanckich.

1792r. - Komisja Skarbowa Rzeczypospolitej Obojga Narodów została zlikwidowana przez konfederację targowicką, która przywróciła podział na komisje koronną i litewską.

1794r.– Insurekcja kościuszkowska: między Zbierskiem a Stawiszynem około 300 chłopów uzbrojonych w kosy i piki zatarasowało drogę wojsku pruskiemu, którego zadaniem było utrzymanie komunikacji pomiędzy Koninem a Kaliszem. Powstańców udało się odeprzeć dopiero przy użyciu artylerii.

1920r.– Wojna polsko-bolszewicka: zwycięstwo wojsk polskich w bitwie pod Komarowem

1944r. – 31. dzień powstania warszawskiego: całkowitemu zniszczeniu uległ Pasaż Simonsa.

- PKWN wydał dekret *O wymiarze kary dla faszystowsko-hitlerowskich zbrodniarzy*.

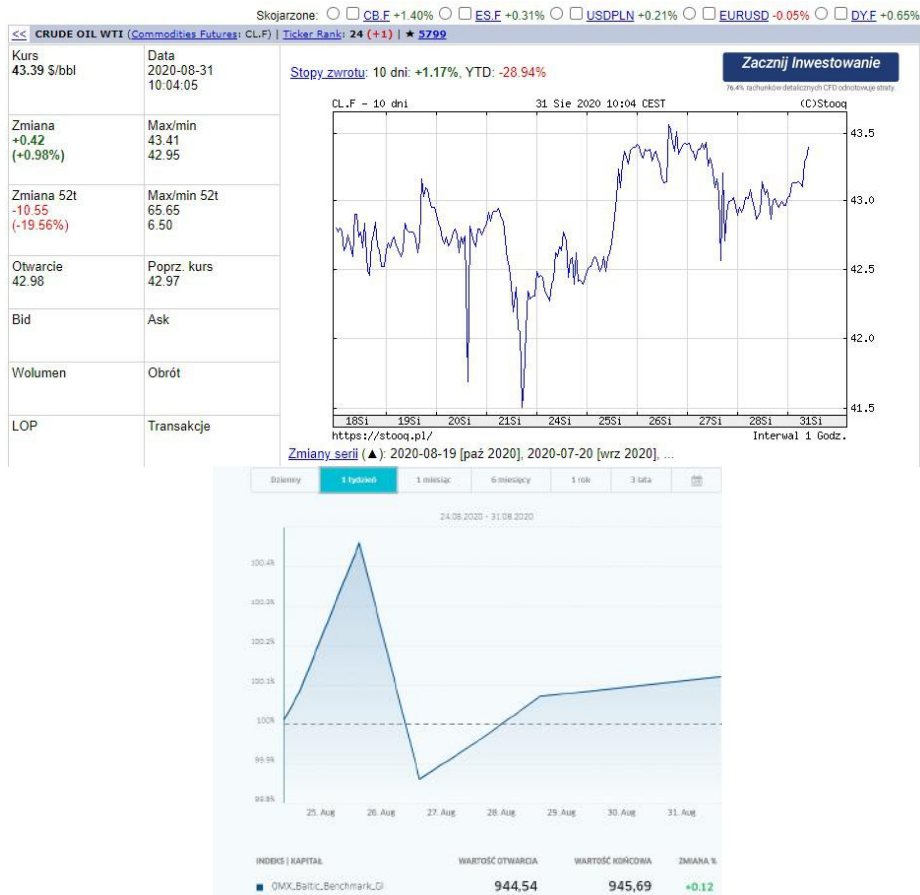
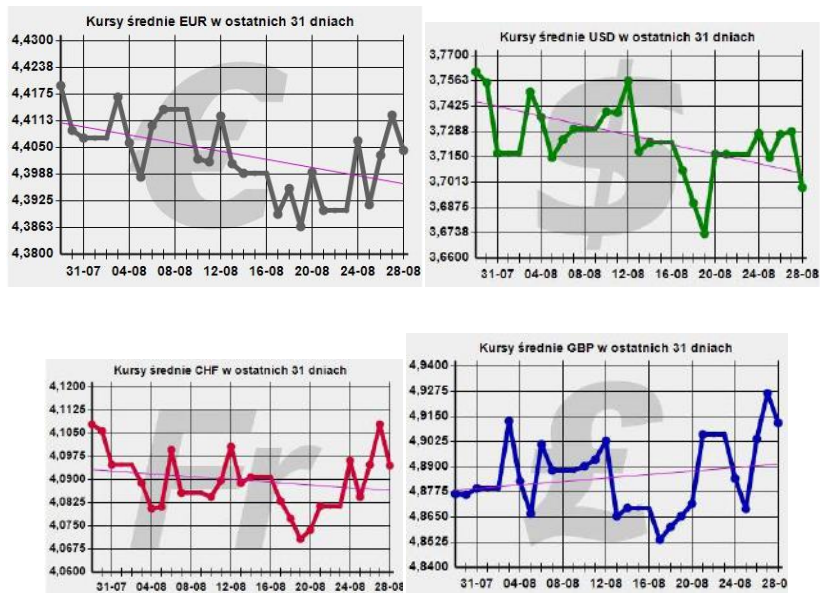
1980r. – Sierpień 1980: w Sali BHP Stoczni Gdańskiej Lech Wałęsa i wicepremier Mieczysław Jagielski podpisali porozumienia sierpniowe (21 postulatów).

1982r. – W drugą rocznicę podpisania porozumień sierpniowych w całym kraju odbyły się demonstracje. W Lubinie trzech demonstrantów zginęło od kul MO i ZOMO, a kilkudziesięciu zostało rannych

1994r. – Zamknięto wszystkie oddziały największej w Polsce Fabryki Celulozy i Papiernictwa we Włocławku. .

1995r. – Zlikwidowano ostatnie linie trolejbusowe w Warszawie

Kursy walut (kursy średnie NBP)



Data ostatniej aktualizacji: 2020-08-31 10:04

Walor	Jednostka	Kurs	Zmiana	Zmiana procentowa	Max 1R	Min 1R	Czas
ROPA	USD/barylka	46,44	0,57	1,24%	68,6600	19,6500	31.08 10:04
ZŁOTO	USD/uncja	1 964,15	-9,00	-0,46%	2 064,0000	1 456,7000	31.08 10:04
MIEDŹ	USD/tona	6 675,50	50,50	0,76%	6 689,0000	4 608,5000	28.08 20:00
SREBRO	USD/uncja	27,97	0,38	1,38%	29,2600	12,0500	31.08 10:04
PALLAD	USD/uncja	2 228,00	35,00	1,60%	2 766,7000	1 460,0000	31.08 10:04
PLATYNA	USD/uncja	938,40	-2,65	-0,28%	1 027,6500	594,8000	31.08 10:04
NIKIEL	USD/tona	15 327,50	186,00	1,22%	18 102,5000	10 930,0000	28.08 19:59
ALUMINIUM	USD/tona	1 799,75	21,50	1,21%	1 832,7500	1 481,7500	28.08 20:00
OLÓW	USD/tona	1 975,75	-5,25	-0,27%	2 257,0000	1 598,2500	28.08 19:58
CYNK	USD/tona	2 514,75	17,75	0,71%	2 547,0000	1 615,0000	28.08 20:00
ROPA WTI	USD/barylka	43,39	0,44	1,02%	63,0300	12,9100	31.08 10:04
MIEDŹ COMEX	USD/funt	3,02	0,01	0,33%	3,0000	2,1000	31.08 10:04
BAWELNA	USc/funt	65,75	0,77	1,18%	71,4300	48,8500	31.08 09:59
BENZYNA	USD/galon	1,26	-0,05	-3,62%	1,7500	0,4200	31.08 10:04
CANOLA	CAD/tona	499,10	-1,90	0,38%	497,2000	439,4000	28.08 20:19
CUKIER	USc/funt	12,62	-0,15	-1,17%	15,7700	9,3600	28.08 18:58
DIESEL	USD/tona	370,88	3,75	1,02%	636,1300	192,7500	31.08 10:01
DREWNO	USD/1000 stóp deskowych	916,30	29,00	3,27%	897,0000	263,2000	28.08 22:04
GAZ ZIEMNY	USD/mln btu	2,64	-0,01	-0,38%	2,8700	1,5300	31.08 10:04
KAKAO	GBP/tona	1 751,00	20,00	1,16%	2 055,0000	1 533,0000	28.08 17:54
KAUCZUK	JPY/kilogram	194,50	5,50	2,91%	206,9000	140,2000	31.08 08:15
KAWA	USc/funt	126,38	-4,00	-3,27%	140,8300	92,5300	28.08 19:30
KUKURYDZA	USD/buszel	351,50	3,88	1,12%	398,1200	307,8800	31.08 10:03
MLEKO	USD/cebnar	15,70	0,13	0,83%	24,1800	11,0100	28.08 20:54
OLEJ OPALOWY	USD/galon	1,25	0,03	2,46%	2,0600	0,6700	31.08 10:04
OLEJ PALMOWY	MYR/tona	2 680,00	66,00	2,52%	3 136,0000	1 947,0000	27.08 12:15
OLEJ SOJOWY	USc/funt	33,77	0,60	1,81%	35,4300	25,0100	31.08 10:04
PSZENICA	USc/korzec	543,50	-4,50	0,83%	582,6000	454,2500	31.08 10:03
RYŻ	USc/cebnar	12,32	0,04	0,33%	22,0700	11,4000	31.08 03:59
RZEPAK	EUR/tona	382,00	-2,00	-0,62%	421,2500	336,5000	28.08 18:30
SOJA	USc/korzec	964,38	12,50	1,31%	949,8200	824,8800	31.08 10:04
SOK POMARAŃCZOWY	USc/funt	113,40	1,50	1,34%	129,4000	93,3500	28.08 19:59
ŚRUTA SOJOWA	USD/tona	313,40	-3,50	-1,13%	332,9000	280,3500	31.08 10:04
WIEPRZOWINA	USc/funt	53,61	-2,10	-3,77%	72,1000	37,2700	28.08 20:04
WOŁOWINA	USc/funt	104,96	-1,42	-1,33%	127,8000	79,8900	28.08 20:04

Rozrywka

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

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

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



Dwaj starzy przyjaciele spotykają się po długim czasie.

- Co słyhać? - pyta pierwszy.

- A, nic dobrego - odpowiada drugi - Cierpię na moczenie nocne i nie wiem, co z tym zrobić.

- Wiesz co, tu niedaleko mieszka dobry psychoterapeuta. Spróbuj, może on znajdzie sposób.

Przyjaciele spotykają się po kilku miesiącach.

- No i co, byłeś u tego psychoterapeuty?

- Byłem i jestem Ci bardzo wdzięczny.

- Już się nie moczysz?

- Moczę, ale teraz jestem z tego dumny!