

## ***Pomoc finansowa dla marynarzy z OMK wykonujących badanie 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. <https://www.omk.org.pl/article/804>

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

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

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

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

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

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

## ***Covid-19 może być siłą napędową dekarbonizacji żeglugi przed 2050 r.***

---

Pandemia koronawirusa otwiera wiele nowych możliwości dla branży transportowej, powiedziała Cristina Aleixendri, dyrektor operacyjny w bound4blue podczas konferencji wideo prowadzonej przez SMM.

- Koronawirus może być siłą napędową umożliwiającą nam osiągnięcie celów dekarbonizacji jeszcze przed 2050 rokiem - zauważyła Aleixendri, wyjaśniając, że jednym z możliwych sposobów ograniczenia emisji obecnie jest napęd na wiatr.

Aby tak się stało - bound4blue opracowało inteligentny system żagli o nazwie „Wingsail”. Jest to składany i autonomiczny system żaglóplatów, który można zintegrować z szeroką gamą statków.

Układ został pomyślany jako uzupełniający układ napędowy, który wytwarza skuteczny ciąg z istniejących wiatrów, zmniejszając wymaganą moc silnika głównego, a tym samym zapewniając zużycie paliwa i redukcję emisji zanieczyszczeń nawet o 40 procent.

- Firmy spedycyjne mogą zaoszczędzić nawet 40 procent paliwa i związanych z tym emisji - dodała Aleixendri. Celem zielonych technologii i cyfryzacji jest ograniczenie emisji i kosztów. Muszą być opłacalne od pierwszego dnia, bez żadnych dotacji - powiedziała dalej.

Według Martina Stopforda, prezesa Clarkson Research, na drodze do dekarbonizacji oczekuje się trzech fal innowacji w zakresie przyszłych paliw okrętowych.

- Olej napędowy to cudowny wynalazek, a jego wymiana nie będzie łatwa - podkreślił Stopford.

Pierwsza fala obejmie konwencjonalnie napędzane, ale zoptymalizowane jednostki pływające. W dalszej kolejności pojawią się statki zasilane gazem i silnikiem hybrydowym lub elektrycznym o niskim poziomie emisji, zaawansowane cyfrowe systemy sterowania i akumulatory.

Stopford zauważył, że w trzeciej fali ogniwa paliwowe będą mogły działać bez wydzielania emisji.

Przemysł morski boryka się ze zmianami klimatu, wyzwaniem cyfryzacji, a teraz kryzysem koronawirusa. Stopford zauważył, że zmiany te mają „podobną skalę jak przejście z żagla na parę”.

Według niego ważne jest, aby pamiętać, że wzrost handlu zwalniał już przed uderzeniem COVID-19.

- Wkraczamy w erę, w której globalizacja nie jest już problemem. Zobaczymy więcej żeglugi bliskiego zasięgu i lokalnej produkcji - przewiduje Stopford.

Stopford przewiduje trzy możliwe scenariusze wysyłki po zakończeniu kryzysu koronawirusa. W najlepszym przypadku handel morski ponownie zacznie rosnać w 2023 roku, o 3,2 procent rocznie.

Drugi scenariusz zakłada przedłużającą się recesję, przy zmniejszeniu handlu światowego o jeden procent w latach 2020–2024, a następnie o ponownym wzroście w tempie 2,2 procent.

- W trzecim scenariuszu ma dojść do przedłużającej się recesji, a handel morski ma spadać o 17 procent do 2024 roku - powiedział Stopford w swojej najbardziej pesymistycznej prognozie.

Jak wcześniej informowaliśmy, międzynarodowe targi morskie SMM zostały przełożone na 2–5 lutego 2021 r. z powodu kryzysu związanego z koronawirusem.

Skutki pandemii i znaczenie COVID-19 dla transformacji sektora morskiego były głównymi tematami konferencji prasowej SMM Advance. Wiodący eksperci ocenili obecną sytuację w branży żeglugowej i jej konsekwencje dla programu SMM, który skoncentruje się na ekologicznej wysyłce i cyfryzacji.

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

## ***Przewozy kontenerowe.***

---

Pandemia koronawirusa trwa już od kilku miesięcy, znacznie oddziałując i zmieniając całą gospodarkę globalną oraz gospodarki poszczególnych państw. Sią rzeczy w sposób szczególny oddziałuje to na kształt gałęzi gospodarki warunkowanych globalnie. Taką gałęzią warunkowaną globalnie jest gospodarka morska, w tym w szczególności branża transportu morskiego i stoczniowa. Jedna jest niezbędna do utrzymania handlu światowego, w tym logistyki towarów podstawowej potrzeby i zasobów bez których nie mogłoby funkcjonować wiele innych gałęzi gospodarki. Z kolei branża stoczniowa dostarcza narzędzia dla branży shippingowej, w postaci statków – ich remontów, ale też bieżącego utrzymania ruchu.

W następstwie wprowadzonych restrykcji i ograniczeń mających na celu zahamowanie rozprzestrzeniania się pandemii Covid-19, globalna gospodarka mocno wyhamowała. Nastąpił szokowy spadek popytu, wydatków konsumpcyjnych i inwestycji. Wpływ Covid-19 okazał się większy niż wpływ poprzedniego globalnego kryzysu finansowego. Obecnie Międzynarodowy Fundusz Walutowy prognozuje, że globalny PKB skurczy się o 3 proc. W 2020 roku (w porównaniu ze spadkiem o 2,5 proc. w okresie między IV kwartałem 2008 roku a III kwartałem 2009 roku). Wszystko to przełożyło się negatywnie na rozwój całego sektora transportu morskiego.

Poniżej przedstawione zostały kwestie węzłowe dotyczące istotnej części branży shippingowej, jaką są przewozy kontenerowe.

Czas pandemii okazał się być szczególnie trudny dla przewozów kontenerowych. Z powodu wprowadzonych blokad tzw. „lockdowns” ( odnosi się to do około 40 % populacji świata na początku II kwartału br.) znacznie

ograniczył się popyt konsumencki, wiele łańcuchów dostaw zostało przerwanych, a to przełożyło się na sektor przewozów kontenerowych. Spodziewany jest gwałtowny spadek wolumenu światowych przewozów kontenerowych w II kwartale. Najnowszy scenariusz przewiduje gwałtowny spadek wolumenu na poziomie 11% w ujęciu TEU w 2020 roku (dla porównania w 2009 r. spadek wyniósł 9%). Jeżeli taki spadek okaże się faktem, będzie to największy spadek w historii.

Przed 2008 r. wzrost w branży kontenerowej był w dużej mierze wystarczająco silny, aby przetrwać skutki kryzysu finansowego, a ekspansja wspierana była przez trwającą konteneryzację i coraz częstsze przenoszenie produkcji do Azji (wydłużanie łańcuchów dostaw). Kryzys spowodował w 2009 roku rzeczywisty spadek w globalnym wolumenie przewozów kontenerowych. Na głównych szlakach handlowych transpacyficznych i Daleki Wschód- Europa wolumen przewozów kontenerowych spadł o 20% r/r w I połowie 2009 roku.

Mimo, że gospodarka Chin wznowiła działalność (wartość eksportu w kwietniu wzrosła o 4% r/r) to brak popytu w Europie i USA (na początku maja liczba zawinięć do portów spadła o ok. 11% r/r) prowadzi do dalszego pogorszenia się sytuacji na rynku (spadek o 11% r/r w I kwartale).

Niższe koszty paliwa i ograniczony portfel nowych zamówień (10% floty) są pomocne w ratowaniu sytuacji na rynku przewozów kontenerowych, ale to jednak pandemia Covid-19 jest nadrzędnym czynnikiem rynkowym.

Opracowanie: Wydział Przemysłu Okrętowego MGMIŻS na podstawie materiałów własnych, Shipping Intelligence Weekly No. 1,421 i in.

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

## ***Nord Stream 2 musi być podporządkowany unijnym regulacjom.***

---

Niemiecki regulator rynku energetycznego - Bundesnetzagentur - odmówił udzielenia derogacji dla gazociągu Nord Stream 2. Tym samym musi on być podporządkowany unijnym regulacjom - poinformowało w piątek w komunikacie Polskie Górnictwo Naftowe i Gazownictwo.

"Bezpieczeństwo energetyczne Polaków jest jednym z priorytetów rządu. Zdecydowanie sprzeciwiamy się wszelkim monopolistycznym praktykom zagranicznych firm i próbom dzielenia europejskich odbiorców na lepszych i gorszych. Dzisiejsza decyzja niemieckiego regulatora, który odrzucił wniosek Nord Stream 2 o uprzywilejowane traktowanie, stanowi dowód skuteczności naszej polityki energetycznej" - powiedział cytowany w komunikacie Jacek Sasin, wicepremier i minister aktywów państwowych.

W komunikacie napisano, że o statusie prawnym Nord Stream 2 Bundesnetzagentur zdecydowała 15 maja 2020 roku. Niemiecki regulator oddalił wniosek spółki projektowej Nord Stream 2 AG w sprawie derogacji dla gazociągu Nord Stream 2 od stosowania regulacji prawa Unii Europejskiej.

"Polskie Górnictwo Naftowe i Gazownictwo z zadowoleniem przyjęło decyzję niemieckiego regulatora. Potwierdza ona siłę naszych argumentów przeciwko wyłączeniu Nord Stream 2 spod stosowania regulacji III Pakietu Energetycznego Unii Europejskiej. Od początku uważaliśmy, że Nord Stream 2 nie może być uprzywilejowany. Nadal niezmiennie, podobnie jak Rząd RP, stoimy na stanowisku, że projekt Nord Stream 2 niesie negatywne konsekwencje dla bezpieczeństwa dostaw i konkurencji na rynku gazu w Europie Środkowo-Wschodniej" - skomentował cytowany w komunikacie prezes PGNiG Jerzy Kwieciński.

PGNiG wyjaśnia, że spółka Nord Stream 2 AG budująca gazociąg Nord Stream 2 dążyła do wykorzystywania gazociągu przesyłającego gaz z Rosji do Niemiec bez konieczności udostępniania infrastruktury stronom trzecim, rozdziału właścicielskiego (unbundlingu) oraz stosowania transparentnych i rynkowych taryf. Dlatego w styczniu 2020 r. złożyła wniosek o udzielenie derogacji do Bundesnetzagentur. W marcu 2020 r. do postępowania zostały dopuszczone Polskie Górnictwo Naftowe i Gazownictwo SA oraz niemiecka spółka zależna PGNiG Supply & Trading. To pozwoliło na przedstawienie w postępowaniu szeregu argumentów przeciwko derogacji dla Nord Stream 2, czego efektem była decyzja Bundesnetzagentur.

Źródło: [pap.pl](http://pap.pl)

## ***Nowy rosyjski kompleks stoczniowy Zvezda zwodował pierwszą jednostkę w historii.***

---

Ogromny nowy rosyjski kompleks stoczniowy Zvezda zwodował swój pierwszy statek, tankowiec Aframax o nazwie Vladimir Monomakh. Dwupaliwowa jednostka, napędzana tradycyjnym paliwem i skroplonym gazem ziemnym, jest zaprojektowana do przewozu ropy.

Statek klasy lodowej ICE-1A ma długość 250 metrów, szerokość 44 metrów, nośność 114 tysięcy ton i może żeglować z prędkością 14,6 węzłów. Jest częścią 12 identycznych statków budowanych przez Zvezdę. Stocznia powiedziała, że tankowce są wyposażone w najbardziej zaawansowany system automatyki klasy A.

Tankowiec Aframax zwodowano z pływającego doku transferowego Vympel, który został dostarczony do kompleksu stoczniowego Zvezda w lipcu 2018 r. Dok umożliwia wodowanie wzdłużne statków z trzech różnych linii pochylni stoczni, a także wodowanie na boki urządzeń morskich.

Budowa statku rozpoczęła się w 2017 roku, co zbiegło się z umową dotyczącą projektu, budowy, nadzoru technicznego, obsługi i szkolenia załogi 10 tankowców klasy Aframax.

Obecnie cztery kolejne tankowce Aframax są w produkcji, a ceremonia cięcia metalu dla piątej jednostki odbyła się w lutym 2020 roku. Statki budowane są dla armatora Rosnefteflot.

Rosyjski koncern stoczniowy powstał na bazie Zvezda Far Eastern Shipyard przez konsorcjum Rosneftegaz, Rosneft i Gazprombank.

W ramach kompleksu planuje się budowę statków o dużej pojemności przeznaczonych do obsługi morskich projektów wydobycia minerałów, w tym w Arktyce, a także statków handlowych, które będą transportować ładunki na krajowych i międzynarodowych drogach wodnych.

Projekt utworzenia klastra stoczniowego i wyposażenia morskiego został uruchomiony przez rząd rosyjski w 2013 roku. Stocznia, która obecnie zatrudnia 3500 osób, powstaje w dwóch etapach, a jej całkowite zakończenie planowane jest na 2024 rok.

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

## ***W portach Szczecin – Świnoujście mimo korona wirusa rośnie przeładunek zbóż, paliw, LNG i kontenerów.***

---

Blisko 10,5 mln ton towarów obsłużyły spółki przeładunkowe w zespole portów Szczecin-Świnoujście w okresie styczeń-kwiecień br. I choć w tle ich pracy jest pandemia koronawirusa, to z zachowaniem pełnych reżimów sanitarnych, statki obsługiwane są na bieżąco, ładunki są na bezpiecznym poziomie, w czym pomaga uniwersalny charakter obu portów.

Prym pod względem ilości wiodą zboża. Tych jest bez mała dwa razy więcej w porównaniu rok do roku, tj. prawie 766 tys. ton. W samym kwietniu statystyki notują czterokrotny wzrost w tej grupie w zestawieniu do kwietnia ub. roku. Obecnie na świecie jest duże zapotrzebowanie na zboża, podczas, gdy podaź znacząco się skurczyła na skutek ubiegłorocznych pożarów w Australii, stąd rekordy bije eksport polskiej pszenicy, która transportem morskim trafia do odbiorców.

Po czterech miesiącach dwucyfrowy wzrost notują: paliwa – w górę o 11,2 procent tj. więcej o 169 tys. ton, w tym więcej importu gazu LNG, a także propanu oraz eksportu oleju ciężkiego, jak również kontenery. Te na plusie o prawie 30 proc. wobec roku ub.

Pozostałe grupy ładunkowe w związku z pandemią koronawirusa oraz ze zmianami jakie zaszły w kraju i na świecie w przemyśle ciężkim, w tym zwłaszcza ograniczaniu pracy hut (co skutkuje mniejszymi przeładunkami węgla i rudy), zanotowały jednocyfrowy spadek.

W rezultacie cztery pierwsze miesiące br. zespół portów Szczecin-Świnoujście zakończył wynikiem o siedem procent niższym w porównaniu do zeszłego roku.

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

## ***Dostawa amerykańskiej ropy na Białoruś. Pośrednikiem polska firma.***

---

Dostawa amerykańskiej ropy na Białoruś "wzmacnia białoruską suwerenność" - ocenił w piątkowym oświadczeniu sekretarz stanu USA Mike Pompeo. Wezwał władze w Mińsku do liberalizacji handlu oraz zwiększenia dostępu do swojego rynku dla amerykańskich firm.

W oświadczeniu Pompeo potwierdził, że w bieżącym tygodniu na Białoruś wysłany zostanie pierwszy transport amerykańskiej ropy naftowej. O rozpoczęciu dostaw tego surowca z USA informował też w piątek białoruski minister spraw zagranicznych Uładzimir Makiej.

W ocenie Pompeo porozumienie o dostawie ropy - zawarte przez firmę United Energy przy udziale amerykańskiej spółki Trading i jej polskiego partnera, importera UNIMOT - "wzmacnia białoruską suwerenność oraz niepodległość".

Stany Zjednoczone - zaznaczył Pompeo - są "gotowe sprostać wymaganiom importowym krajów, które podobnie jak Białoruś chcą skorzystać z większego bezpieczeństwa energetycznego opartego na dywersyfikacji dostaw i handlu, zakorzenionym w amerykańskich wartościach wolnej przedsiębiorczości, praworządności i transparentnych umów wolnych od korupcji".

Sekretarz stanu USA wezwał równocześnie władze w Mińsku do "budowania na dokonanych postępach, by zwiększyć dostęp na swoim rynku dla amerykańskich firm i podjąć liberalizujące handel reformy, które są konieczne, by postępował proces akcesji (Białorusi) do Światowej Organizacji Handlu (WTO)". Na koniec zapewnił, że Stany Zjednoczone zamierzają kontynuować "wzmacnianie partnerstwa" z Białorusią.

"Potwierdzam z satysfakcją rozpoczęcie dostaw ropy ze Stanów Zjednoczonych na Białoruś" – oświadczył w piątek minister spraw zagranicznych Makiej. Pierwsza partia zawiera 80 ton surowca – poinformował portal TUT.by.

"Traktujemy współpracę z USA w sektorze naftowym jako istotny element bezpieczeństwa energetycznego państwa, ważną część rozwijanej przez strony współpracy handlowo-inwestycyjnej, a także jako czynnik zapewnienia suwerenności naszego kraju w sferze gospodarczej" – oświadczył Makiej w komunikacie opublikowanym w piątek na stronie MSZ.

Minister dodał, że jest to efekt ustaleń poczynionych podczas wizyty Pompeo na Białorusi i jego rozmów z prezydentem Alaksandrem Łukaszenką.

Makiej wskazał, że dostawy amerykańskiej ropy to część strategii dywersyfikacji źródeł zaopatrzenia Białorusi w surowiec w 2020 r. i w kolejnych latach.

Rzecznik prasowy białoruskiego koncernu naftowego Bielnaftachim Alaksandr Ciszczanka powiedział TUT.by, że tankowiec ma wypłynąć z portu w Beaumont w Teksasie 17 maja, a na początku czerwca dotrzeć do portu w litewskiej Kłajpedzie.

Wobec problemów z osiągnięciem porozumienia w sprawie zakupów ropy z Rosji Mińsk rozpoczął od początku roku aktywne poszukiwanie alternatywnych źródeł i tras dostaw. W kwietniu dostawy dużych ilości surowca z Rosji zostały wznowione, ale Białoruś – jak poinformowano – nie zrezygnowała z planów dywersyfikacji. Prowadzone są m.in. rozmowy ze stroną polską i przygotowania technicznych możliwości przyjmowania ropy z terytorium Polski rewersem przy użyciu jednej z nitek rurociągu Przyjaźń.

Źródło:pap.pl

## ***Pożar tankowca w Indonezji. Przynajmniej siedem osób nie żyje.***

---

Ratownicy odkryli zwęglone szczątki co najmniej siedmiu osób dzień po serii wybuchów na indonezyjskim tankowcu. Miejscowa policja dodała, że liczba ofiar może wzrosnąć.

Zmarli byli jednymi dziesiątek osób uwięzionych na 250-metrowym Jag Leeli, gdy wybuchł na nim pożar po kilku eksplozjach w porcie Belawan w Północnej Sumatrze, jednym z najbardziej ruchliwych w kraju.

Strażacy walczyli godzinami z piekłem na statku, który został zadokowany w celu naprawy.

- Zmarli byli wśród osób uwięzionych podczas pożaru. Nie znaleźli wyjścia - powiedział rzecznik lokalnej policji MP Nainggolan.

Dodał, że przeprowadzono testy DNA w celu zidentyfikowania spalonych ofiar, a niektórych członków załogi wciąż nie odnaleziono. Pożar zranił co najmniej 22 osoby.

Władze podały, że przyczyna wybuchów i pożarów nie jest jeszcze znana.

Strażacy i ratownicy przetransportowali 22 rannych do szpitala i próbowali dotrzeć do dziesiątek osób wciąż uwięzionych na statku w porcie Belawan na północy Sumatry - sprecyzował szef lokalnej policji.

Najpierw było słycać dwie eksplozje, potem było widać płomienie, a następnie ogromne chmury czarnego dymu ze statku Jag Leela, o długości 250 metrów, który stał w porcie w celu naprawy - powiedział.

Ogień rozprzestrzenił się na co najmniej jeszcze jeden statek, który stał obok Jag Leela. Siła wybuchu spowodowała niewielkie uszkodzenia okolicznych domów - przekazał szef policji.

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

### ***Dwa statki na mieliźnie w Cieśninie Singapurskiej.***

---

Kontenerowiec Shahraz i masowiec Samudra Sakti I osiadły na mieliźnie w Batu Berhanti, na indonezyjskich wodach terytorialnych. Incydent miał miejsce w poniedziałek, 11 maja.

Statki osiadły na mieliźnie w bliskiej odległości, co mogło wskazywać, że albo próbowały uniknąć potencjalnej kolizji ze sobą, albo z trzecią jednostką. Przyczyna wypadku nie została jeszcze oficjalnie ustalona.

Urząd Morski i Portowy Singapuru (MPA) poinformowały, że przed zdarzeniem, oba statki zostały ostrzeżone przez Centrum Kontroli Operacji Portowych (POCC) MPA o ryzyku wejścia na mieliżnię. Jak powiedział rzecznik MPA Singapore: "Nie było żadnych doniesień o pokrzywdzonych bądź zanieczyszczeniu powstałym wskutek wypadku".

Ruch żeglugowy w rejonie Cieśniny Singapurskiej nie został zakłócony. Jako środek zapobiegawczy, wydano komunikat, aby statki znajdujące się w pobliżu zachowały szczególną ostrożność.

Według aktualizacji indonezyjskiej Dyrekcji Generalnej Transportu Morskiego, oddziału Ministerstwa Transportu tego kraju, kontenerowiec doznał znacznych uszkodzeń w strukturze kadłuba w rejonie śródokręcia. Sytuację utrudnia fakt, że statek jest załadowany kontenerami.

W lepszej kondycji znajdował się masowiec Samudra Sakti I. Udało się ściągnąć jednostkę z mieliżni i zakotwiczyć na wodach Batam celem przeprowadzenia dalszej inspekcji.

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

### ***Kolejne bomby z okolic Szczecina zneutralizowane.***

---

Siły 8. Flotyli Obrony Wybrzeża przeprowadziły neutralizację kolejnych pozostałości po II wojnie światowej na torze wodnym w okolicach Szczecina. We wtorek, 13 maja, unieszkodliwiono 5 bomb różnego typu, które zawierały w sobie łącznie ok. 500 kg materiału wybuchowego.

Operacja została podzielona na trzy fazy. W pierwszej fazie wydobyto z dna trzy niemieckie bomby głębinowe, które bezpiecznie przetransportowano do miejsca podjęcia przez Patrol Saperski, skąd wywieziono je na poligon lądowy. Tam obiekty zostały zniszczone. W drugiej fazie unieszkodliwiono na miejscu brytyjską bombę fosforową. Natomiast ze względu na duże ryzyko wybuchu podczas podnoszenia ostatniego obiektu została podjęta decyzja o wypaleniu materiału wybuchowego, w miejscu zalegania, przy zastosowaniu modułowego systemu ładunku kumulacyjnego. Nurkowie Minerzy 12. Dywizjonu Trałowców po raz kolejny skutecznie zastosowali metodę deflagracji, w wyniku której korpus amerykańskiej bomby lotniczej został rozszczelniony a ok. 40 % materiału wybuchowego wypalone. Pozostałości bomby AN-M64 zostały wysadzone metodą tradycyjną.

W operację zaangażowane były siły 8. Flotyli Obrony Wybrzeża m.in.: Grupa Nurków Minerów, załoga okrętu ORP "Hańcza" oraz holownika H-6 z 12. Dywizjonu Trałowców, a także Patrol Saperski z dziwnowskiego 8. Batalionu Saperów.

Źródło:gospodarkamorska.pl

### ***U wybrzeży Jemenu piraci zaatakowali tankowiec.***

---

Tankowiec Stolt Apal, pływający pod banderą Wielkiej Brytanii, został w niedzielę 17.05 zaatakowany ok. 140 km od wybrzeży Jemenu - poinformował armator statku. Sześciu uzbrojonych piratów zbliżyło się do jednostki w dwóch szybkich łodziach motorowych i wywiązała się strzelanina.

Po wielokrotnych strzałach ostrzegawczych ze strony ochrony Stolt Apal, załogi łodzi otworzyły ogień w kierunku statku - przekazał Stolt Tankers, firma do której należy statek. Ochrona odpowiedziała ogniem, unieszkodliwiając jedną z łodzi i kończąc w ten sposób piracki pościg - dodał Stolt Tankers.

Rejon mostku kapitańskiego został lekko uszkodzony pociskami, ale nikt nie odniósł żadnych obrażeń, nie doszło do skażenia, nie ucierpiał też ładunek; Stolt Apal powrócił na swoją trasę - zapewnił przedstawiciel armatora. Stolt Apal płynie z Al-Dżubajl na wschodzie Arabii Saudyjskiej, gdzie znajduje się filia saudyjskiego koncernu paliwowo-chemicznego Saudi Aramco, do Janbu na zachodzie królestwa. Ma niemal 33 tys. ton nośności.

Firma zajmująca się bezpieczeństwem morskim Dryad Global przekazała, że był to dziewiąty zgłoszony incydent w Zatoce Adeńskiej w tym roku - podał dziennik "Arab News".

Źródło:pap.pl

### ***Władcy mazi. W niedalekiej przyszłości przedmioty będą automatycznie zmieniać swój kształt i właściwości.***

---

Wyobraź sobie, że twój rower może stać się krzesłem, a telefon aktualizuje nie tylko swoje oprogramowanie, ale i wygląd. Skoro umiemy już programować komputery, dlaczego nie mielibyśmy programować materii?

Większość posiadanych przez ciebie rzeczy wydałaby się znajoma dla kogoś z roku 1900. Twoja szczotka jest plastikowa, ale zachowuje się tak samo jak drewniana. Pralka – bardzo zmyślne urządzenie – też nie jest czymś nie do ogarnięcia umysłem. Ale komputer? No tak... tu właśnie gość z początku XX wieku posądziłby cię o czary. A gdybyśmy sprawili, że wszystko przypominałoby komputer? A przynajmniej żeby wiele z twoich rzeczy dostosowywało się do twoich upodobań? W epoce potężnej mocy obliczeniowej i zaawansowanych tworzyw syntetycznych? Dlaczego nie możesz nakazać czterem krzesłom przekształcenia się w stół? Naukowcy nazywają taki wynalazek programowalną materią. Jego podstawą jest wzbogacenie przedmiotów informacją. Mogą nią być dosłownie bity i bajty zapisane we wbudowanym komputerze lub może być nią „wiedza” umieszczona w samej konstrukcji przedmiotu pod postacią jego kształtu lub składu materiałowego. Pracujący w Massachusetts Institute of Technology dr Erik Demaine mówi o tym w ten sposób: „Dla mnie najciekawszą możliwością programowania materii jest pomysł wielofunkcyjnych gadżetów. Potrafię sobie wyobrazić, jak mój rower zmienia się w krzesło, kiedy chcę sobie usiąść, a nie jeździć po okolicy. A potem przekształca się w laptopa. Albo mój telefon rozwija się w laptopa. Żyjemy w świecie komputerów, w którym oprogramowanie można dowolnie zmieniać. Programowalna materia jest tym samym dla przedmiotów. Jeśli chcesz mieć najnowszy model telefonu, musisz pójść do sklepu i kupić fizyczne urządzenie. Można sobie wyobrazić, że w przyszłości nasz telefon sam będzie potrafił zmienić się w nowy model. Takie mam marzenie”.

Naukowcy, inżynierowie i artyści z całego świata starają się je urzeczywistnić choćby w niewielkim stopniu. Niektórzy chcą programować materię tak, żeby reagowała na otoczenie. Inni chcą wbudować we wszystko, co produkujemy, małe roboty. Najbardziej ambitni twórcy marzą o uniwersalnych materiałach, które potrafią przyjąć dowolny kształt.

## WŁADCY MAZI

W czasie pracy w słynnym ośrodku badawczym w Palo Alto dr David Duff ukuł określenie „wiadro czegoś” (Bucket of Stuff), którym określił ostateczny cel rozwoju programowalnej materii. Wyobraź sobie, że masz wiadro bliżej nieokreślonej mazi. Przypinasz je sobie do paska i przystępujesz do naprawy ciekącego zlewu. Kiedy okazuje się, że potrzebujesz klucza imbusowego 7/32 cala, zwyczajnie przekazujesz polecenie jego uformowania wiadra czegoś. Z mazi wyłania się potrzebne narzędzie i dociągasz nim poluzowaną śrubę. Kiedy się orientujesz, że potrzebujesz kombinerek – pojawiają się kombinierki. Kiedy zachodzi potrzeba użycia przepychaczki, maż z wiadra przyjmuje kształt długiej rurki z elastycznym kopolastym zakończeniem. Może być jeszcze lepiej! Zamiast mówić: „Podaj mi śrubokręt”, możesz powiedzieć: „Poluzuj tę śrubę”, a maż sama ustali, jak to zrobić najlepiej. Albo zamiast samodzielnie przepychać zatłoczony sedes, zwracasz się do swojego zmęczonego wiadra: „Rób, co trzeba, kolego”.

Oczywiście działanie wiadra czegoś nie ograniczałoby się do formowania prostych narzędzi. Może potrzebujesz poduszki? Kalkulatora? A może robotycznego zwierzątko? Albo zapomniałeś, że dziś są walentynki, w związku z czym nakazujesz mazi przybrać postać kwiatów? Może nawet udałoby się ją tak skonfigurować, żeby wytwarzała więcej mazi! Innymi słowy wiadro czegoś zawiera materię prawdziwie uniwersalną – przynajmniej w granicach wyznaczonych prawami fizyki. To najbardziej ambitny cel stojący przed badaczami rozwijającymi programowalną materię i jednocześnie zapewne najbardziej odległy. Jest tak z kilku przyczyn. Po pierwsze każda cząstka mazi musi robić mnóstwo rzeczy, a jej zminiaturyzowanie jest bardzo trudne. Prof. Skylar Tibbits z MIT zauważył, że „klucz zapewne chcesz mieć zrobiony z czegoś twardego, ale jeśli potem zapragniesz zabawki dla dziecka, powinna być raczej zrobiona z elastycznego materiału. Jak sprawić, by tak różne cechy realizować jednym materiałem?”.

Innym problemem jest inteligencja każdej cząstki. Dr Demaine powiedział: „Z jednej strony jeśli nanoboty nie będą szczególnie inteligentne, naprawdę trudno będzie sprawić, żeby zrobiły coś sensownego. Jeśli zaś będą inteligentne, każdy z nich będzie potrzebował własnej baterii, a potem wiesz, no... będzie trudno”. Samo zapewnienie autonomicznego zasilania wielkiej gromadzie nanobotów jest dość problematyczne. Ale jeśli chcemy uniknąć potrzeby używania zewnętrznej maszyny, nieustannie przekazującej energię poszczególnym robotom, potrzebujemy jakiegoś sposobu na jej zmagazynowanie w każdej drobinie programowalnej materii. Naukowcom udało się niedawno uzyskać baterie wielkości ziarna piasku (dzięki użyciu specjalnej drukarki 3D). Są wciąż za duże na nasze potrzeby, a do tego zgadujemy, że nie są zbyt tanie.

## PIERWSZY KROK DO CHMARY

Zespół MIT złożony z dr Danieli Rus, Johna Romanishina (doktoranta w jej laboratorium) i dr. Kyle’a Gilpina zrobił bardzo ważny krok na drodze do uzyskania prawdziwego wiadra czegoś: M-klocki. To kostki o około pięciocentymetrowych krawędziach z wbudowanym kołem zamachowym i zamocowanymi w ściankach magnesami. Kiedy koło się obraca, magnesy utrzymują kostki sczepione ze sobą. Ale kiedy koło nagle się zatrzymuje, klocek „ożywa”, ponieważ jest mu przekazywany moment pędu. Wtedy poszczególne M-klocki mogą się łączyć z innymi niż dotychczas i w ten sposób zmienić konfigurację całego zespołu. Mamy więc dwa stany: w jednym z nich klocki mogą się swobodnie poruszać, a w innym są mocno ze sobą sczepione.

Do tego klocki potrafią się przemieszczać w trzech wymiarach. Koło zamachowe dysponuje energią wystarczającą do podrzucenia klocków w górę, co umożliwia tworzenie struktur trójwymiarowych. Celem jest teraz stopniowe zmniejszanie rozmiarów klocków. Z pięciocentymetrowych kostek nie można uzyskać zbyt wielu rzeczy – z tego samego powodu, dla którego nie stworzysz zbyt wielu różnych obrazków, jeśli będziesz dysponować tylko niewielką liczbą kwadratów dwa na dwa. Ale jest to już jakiś początek. Nie zapominajmy, że w latach 50. ubiegłego wieku jeden gigabajt pamięci ważył jakieś 250 ton, a teraz możemy nosić w kieszeni karty SD zdolne pomieścić setki gigabajtów danych. Gdyby programowalna materia zyskała taką samą popularność jak programowalne komputery, moglibyśmy oczekiwać podobnych technicznych cudów.

Kiedy już stworzymy odpowiednio małe drobiny, trzeba będzie znaleźć jakiś sposób, by potrafiły ustalić, dokąd mają się udać i co mają zrobić. To jest zagadnienie programistyczne, które dr Cynthia Sung z Uniwersytetu Pensylwanii wyjaśniła w następujący sposób: „Mamy wiele świetnych algorytmów, które potrafią sobie poradzić z bardzo licznymi zespołami robotów. Teraz najważniejsze pytanie brzmi: czy zdołamy



zastosować te algorytmy w praktyce, ponieważ kiedy mamy wielkie chmary robotów, z racji samej liczby maszyn niektóre z pewnością ulegną awarii. Wiele straci łączność z pozostałymi. Wiele będzie rejestrowało bardzo zaszumione dane z czujników, w związku z czym część nanobotów nie będzie za bardzo wiedziała, gdzie znajdują się pozostałe. Musimy zadbać o to, by tworzone algorytmy potrafiły sobie poradzić z takimi problemami – żeby po sięgnięciu do wiadra po klucz naprawdę wyciągać klucz, a nie coś, co go tylko przypomina i w dodatku się sypie”.

## JAK INDYWIDUALISTÓW ZAMIENIĆ W ORKIESTRĘ

Koordynowanie zachowania wielu małych maszyn jest trudne. Nie chcemy, żeby każdy robot z osobna wykonywał złożone obliczenia, ponieważ wtedy każdy będzie potrzebował więcej podzespołów. W idealnej sytuacji wszystkie maszyny kolektywnie realizują zbiór prostych zasad w celu wykonania złożonych działań. I muszą to robić szybko. Wyobraź sobie, że chcesz przywołać nóż, żeby się nim obronić. Nawet jeśli napastnik będzie pod wrażeniem jego formowania, zapewne nie zechce czekać kilku godzin i zwyczajnie zabierze ci ten portfel. Problemy z koordynacją rosną w tempie wykładniczym w miarę dodawania kolejnych robotów. Jeśli pomyślisz o ich zespole jako o największej maszerującej orkiestrze w historii ludzkości, szybko zrozumiesz, dlaczego. Kiedy orkiestra przechodzi od jednego układu do drugiego, poszczególni muzycy nie mówią sobie nawzajem „po prostu idź we właściwe miejsce”. Przed występem bardzo długo ćwiczą niewpadanie na kolegów i nieprzewracanie ich. Dlatego właśnie wszyscy znają nie tylko układ docelowy, ale też najlepszy sposób jego osiągnięcia.

Im więcej dodamy muzyków do orkiestry (i skomplikujemy dodatkowo sprawę, umożliwiając ruch w pionie), tym bardziej złożone się to wszystko stanie. Skoordynowanie tysiąca osób będzie dużo trudniejsze niż setki. A nasze wiadro czegoś będzie pewnie mieściło o wiele więcej niż tysiąc malutkich współpracujących ze sobą robotów. Wiemy jednak, że koordynacja działań poszczególnych członków dużych grup jest możliwa. Niektóre termyty budują olbrzymie złożone kopce z oddzielnymi pomieszczeniami różnego przeznaczenia. Robią to, chociaż zapewne żaden z termitów z osobna nie wie, jak zbudować cały kopiec.

## EWOLUCJA ROBOTÓW

Ustalenie, jak takie programy miałyby działać, jest problematyczne. Szczególnie spodobał nam się pomysł dopuszczenia ewolucji robotów. U organizmów rozmnażających się płciowo wygląda to tak: mamusia stworek i tatuś stworek bardzo się kochają. Łączą się w parę i wydają na świat gromadkę małych. Krwiozercza natura eliminuje najsłabsze z nich. Te, które przetrwają, zostają nowymi mamusiami i tatusiami. Roboty nie są jeszcze gotowe, by dosłownie ze sobą spółkować, nawet jeśli wgra się im jakiś seksowny, podkręcający nastrój kod. Niemniej jednak potrafią tworzyć „potomstwo”. Załóżmy, że jedna grupa nauczyła roboty ustalać własny sposób poruszania się. Mamy grupkę robotów wypróbowujących na wpuł losowe ruchy. Niektóre suną szybko, inne powoli, jeszcze inne stoją w miejscu. Później „rozmnażamy” te, które ruszały się najlepiej, i generujemy nowe ruchy, które te roboty wypróbowują. Z dużym prawdopodobieństwem to nowe „pokolenie” będzie nieco szybsze, ale pojawi się w nim przy tym duże zróżnicowanie. Cały proces jest powtarzany wielokrotnie, w wyniku czego powstają coraz lepsze i lepsze mechanizmy ruchu, z czego część mogłaby być trudna do przewidzenia przez ludzi.

Zasadniczo powinniśmy zdołać wykorzystać ramy ewolucyjne do ustalania sposobów wykonywania bardziej złożonych poleceń, takich jak: „Ułóżcie się w kształt gwiazdy” albo: „Przynieście mi piwo, żalodne metalowe sługi”. Jeśli damy robotom odpowiednio dużo czasu, w końcu znajdą wydajną metodę osiągnięcia celu. Dodatkowym udogodnieniem jest możliwość wgrania innym robotom dowolnego wypracowanego zestawu zachowań. Jeśli uzyskane metody będą wystarczająco ogólne, można będzie je przekazać dowolnej innej grupie maszyn. Metody ewolucyjne mogą dać naprawdę dziwaczne możliwości. Jedna z publikacji, które czytaliśmy, sugerowała, że roboty mogą ewolucyjnie wypracować sposoby wykonywania pewnych zadań, które będą lepsze niż cokolwiek, co mógłby zaprogramować człowiek. Dr Yaochu Jin z Uniwersytetu w Surrey i dr Yan Meng ze Stevens Institute of Technology zaproponowali model, w którym roje mogłyby ewolucyjnie wykształcić dłoń odpowiednią do danego zadania. Badacze zauważają, że różnice między dłońmi ludzi i szympanów mogły powstać w czasie, kiedy zaczęliśmy rzucać różnymi rzeczami i wymachiwać maczugami. Zatem zamiast pracować nad projektem dłoni dla robota do (powiedzmy) murowania, dajemy rojowi zadanie pobierania cegieł. Roboty rozpoczną ewolucję tak samo jak opisywane powyżej roboty meblowe, aż wykształcą optymalną „dłoń”.

To nie jest tak szalone, jak się może wydawać – formalnie rzecz biorąc, nasze ciała składają się z mnóstwa maleńkich maszyn, które w skoordynowany sposób wykonują wiele różnych rzeczy. Jeśli roboty byłyby zdolne do kilku podstawowych działań – badania otoczenia, komunikowania się, łączenia, przenoszenia rzeczy i poruszania – w teorii powinny zachowywać się jak komórki organizmów żywych. Jeśli dostaną dostatecznie dużo czasu, nic nie stoi na przeszkodzie ewolucyjnego wykształcenia dłoni, innych kończyn czy nawet prostego układu nerwowego. W końcu żadna z komórek w naszych mózgach sama w sobie mózgiem nie jest.

Kelly i Zach Weinersmith – małżeński duet autorów: uznana badaczka i pisarka popularnonaukowa oraz rysownik komiksów, zafascynowany nauką.

Źródło: Focus.pl

### **Pogoń idzie na mistrza.**

---

Pogoń Szczecin postawiła kolejny krok w kierunku pierwszego w historii mistrzostwa kraju. W ramach #EkstraklasaGra Portowcy pokonali na swoim boisku Jagiellonię Białystok (3:0) i na dwie kolejki przed końcem sezonu przewodzą tabeli.

Z punktu widzenia ligowej tabeli i walki o mistrzostwo kraju w naszej zabawie #EkstraklasaGra, niedzielny mecz miał kolosalne znaczenie. Przed startem kolejki to bowiem właśnie Portowcy przewodzili stawce mając dwa punkty zapasu nad Lechem Poznań oraz Śląskiem Wrocław i było wiadomo, że ich zadaniem jest utrzymanie pozycji lidera.

Lech i Śląsk wygrały swoje mecze w ramach 35. kolejki i jak się okazało, podopieczni **Kosty Runjaicia** od początku wysłali jasny sygnał, że zamierzają podążyć śladem swoich głównych rywali w wyścigu mistrzowskim.

Już w 13. minucie **Sebastian Kowalczyk** dostrzegł czekającego na podanie **Pawła Cibickiego** i znajdując nieco miejsca wypuścił go na czystą pozycję. Snajper Pogoni zdołał uniknąć pozycji spalonej i znajdując się w sytuacji sam na sam z bramkarzem, zmusił go do kapitulacji. Piłkarze Jagiellonii protestowali i sędzia postanowił uznać ich wątpliwości, sprawdzając całą akcją raz jeszcze za pośrednictwem systemu VAR. Ten jednak potwierdził słuszność jego wcześniejszej decyzji i gospodarze mogli się cieszyć z gola.

Przewaga Portowców była znaczna, natomiast goście nie potrafili złapać odpowiedniego rytmu. Efekt był taki, że w okolicach pola karnego Jagiellonii co rusz się kotłowało, natomiast **Dante Stipica** był kompletnie bezrobotny.

Jeszcze przed przerwą Pogoń potwierdziła swoją wyższość drugim trafieniem. Tym razem kibicom przypomniał o sobie **Damian Dąbrowski**, który po stracie rywala przejął piłkę na jego połowie, podciągnął kilka metrów i mimo sporego dystansu do bramki, zdecydował się na strzał. Jak się okazało, pomocnik gospodarzy nie tylko uderzył mocno, ale również celnie, ponieważ trafił idealnie przy lewym słupku, nie dając bramkarzowi szans na skuteczną interwencję.

Po zmianie stron obraz gry nie uległ zmianie. Pogoń wciąż była stroną przeważającą i wcale nie zamierzała zadowalać się dwoma bramkami przewagi. Piłkarze Runjaicia byli głodni gry i chcieli nie tylko odnieść zwycięstwo, ale również wysłać jasny sygnał do swoich przeciwników, że w tym sezonie #EkstraklasaGra tytuł mistrzowski powędruje właśnie do Szczecina.

Jagiellonia swoją najlepszą okazję na złapanie kontaktu miała w 65. minucie, kiedy to ładnie skrzydłem przedarł się **Maciej Makuszewski**, który dośrodkował przed bramkę, ale strzał głową **Jesusa Imaza** zatrzymał się na poprzeczce. Było to jednak wszystko na co goście byli sobie w stanie pozwolić, a niewykorzystana sytuacja zemściła się na nich w końcówce.

W polu karnym Jagi piłkę ręką zagrał bowiem **Zoran Arsenić** i arbiter wskazał na "wapno". Wątpliwości nie było, a jedenastkę na bramkę zamienił **Srdjan Spiridonović**. Pogoń miała już trzy gola zapasu i było to trafienie, które już definitywnie przesądziło o losie rywalizacji w Szczecinie.

Pogoń wróciła na pozycję lidera i na dwie kolejki przed końcem ma dwa punkty przewagi nad Lechem i Śląskiem. Czy ten kapitał uda się finalnie przekuć na mistrzostwo Polski w #EkstraklasaGra? Przekonamy się już za kilkanaście dni.

Źródło:PiłkaNożna.pl

### **Info OMK.**

---

Biuro OMK będzie zamknięte od dnia 12.03.2020 roku do odwołania. Cały czas jesteśmy dostępni pod adresem e-mail: [biuro@nms.org.pl](mailto:biuro@nms.org.pl), prosimy o kontakt e-mailowy.

W sprawach roszczeń, opinii dot. kontraktów etc. prosimy o kontakt pod awaryjnym numerem telefonu: **516 516 900**. W pozostałych 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)

### **PRZECZYTAJ, ZANIM ZAMUSTRUJESZ-PORADY OMK / ITF.**

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

zapłatę jakiegokolwiek części kosztów związanych z przybyciem na statek lub repatriacją.

- Nie podpisuj umowy, która zawiera klauzulę, która ogranicza Twoje prawo do wstąpienia, kontaktu, konsultacji lub bycia reprezentowanym przez związek zawodowy wybrany przez Ciebie.

- Należy pamiętać, że indywidualna umowa o pracę nie zawsze będzie zawierać szczegóły dodatkowych świadczeń. W związku z tym należy starać się, aby uzyskać potwierdzenie (najlepiej w formie pisemnego porozumienia lub zobowiązania w kontrakcie) jaka rekompensata zostanie wypłacona w przypadku:

Choroby lub urazu w okresie obowiązywania umowy

Śmierci (kwota należna upoważnionemu krewnemu)

Utraty statku

Utraty rzeczy osobistych w wyniku utraty statku

Przedterminowego wypowiedzenia umowy.

- Upewnij się, że otrzymałeś i zachowałeś kopię umowy, którą podpisałeś i zachowujesz.

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

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

### **Zapraszamy do OMK / ITF**

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

Ponadto:

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

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

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

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

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

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

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

Wypełnij deklarację na naszej stronie internetowej: [www.omk.org.pl](http://www.omk.org.pl) **Może polubisz nas na FB ?**

---

## ***Wydarzyło się 18 maja - kalendarium***

---

18 maja jest 138 dniem w kalendarzu gregoriańskim. Do końca roku pozostał 227 dni. 18 maja jest Międzynarodowym Dniem Muzeów.

Imieniny obchodzą:

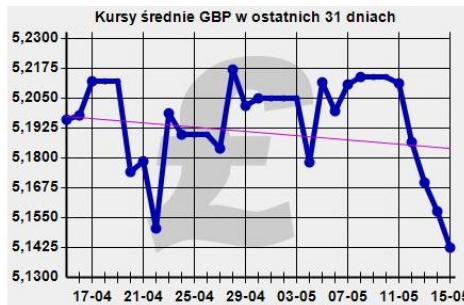
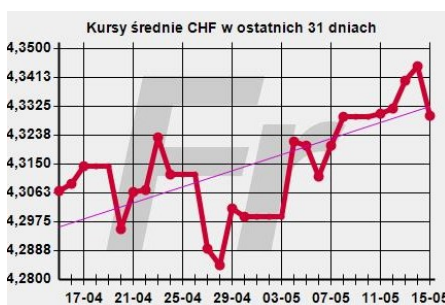
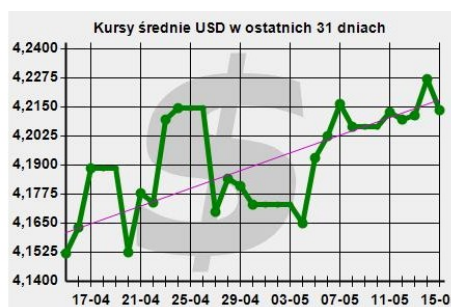
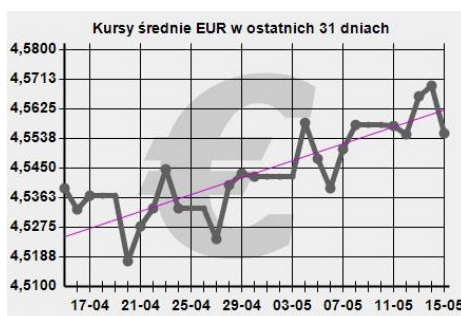
Aleksandra, Alicja, Eryk, Eryka, Eufrazja, Faina, Feliks, Jan, Julita, Klaudia, Liberiusz, Matrona, Myślabor, Sandra, Teodot i Wenancjusz.

Wydarzyło się sporo rzeczy na przełomie lat, między innymi:

**1282r.** – Podczas zjazdu w **Miliczu** doszło do **ugody** między **księciem gdańskim Mściwojem II** a **krzyżakami**, na mocy której otrzymali oni ziemię **gniewską**, część **Mierzei Wiślanej** i **Żuław**.

- 1792r. - Wybuchła wojna polsko-rosyjska, zwana wojną w obronie Konstytucji 3 maja.
- 1809r.– Wojna polsko-austriacka: wojska polskie zdobyły Sandomierz.
- 1831r.– Powstanie listopadowe: Sejm wykluczył ze swego grona posłów, którzy nie podpisali uchwały o detronizacji Mikołaja I Romanowa
- 1888r. – W Bydgoszczy wyjechał na trasę pierwszy tramwaj konny.
- 1943r. – Żandarmeria niemiecka i oddziały ukraińskie dokonały pacyfikacji wsi Szarajówka koło Biłgoraja, podczas której 58 mieszkańców wepchnięto do kilku domów i stajni i spalono żywcem.

## Kursy walut (kursy średnie NBP)



Skojarzone:  C.B.F +4.34%  E.S.F +1.48%  A.SPX +0.39%  D.Y.F +2.68%  U.SDPLN -0.06%

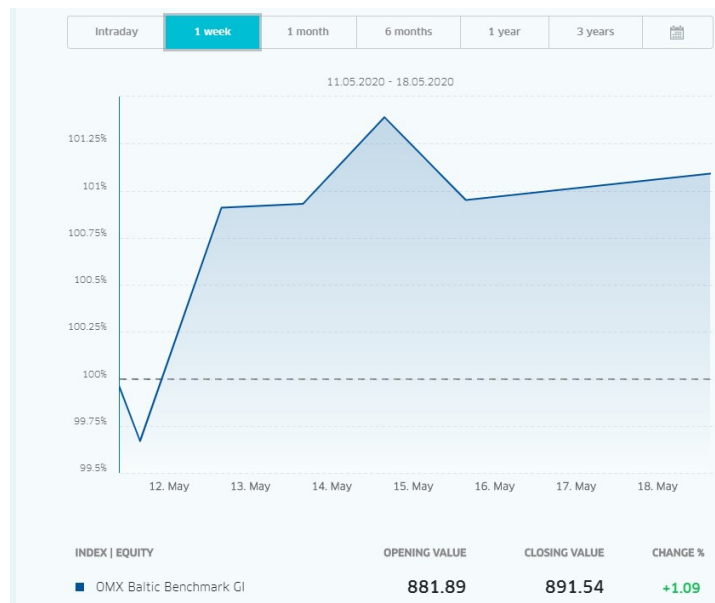
**CRUDE OIL WTI** (Commodities Futures: CL.F) | Ticker Rank: 6 (0) | ★ 5760

Kurs	31.12 \$/bbl	Data	2020-05-18 09:56:10
Zmiana	+1.69 (+5.74%)	Max/min	31.23 / 29.86
Zmiana 52t	-32.09 (-50.77%)	Max/min 52t	65.65 / 6.50
Otwarcie	29.86	Poprz. kurs	29.43
Bid		Ask	
Wolumen		Obrót	
LOP		Transakcje	

Stopy zwrotu: 10 dni: +52.62%, YTD: -49.03%

CL.F - 10 dni 18 Maj 2020 9:56 CEST (C)Stooq

<https://stooq.pl/>  
Zmiany serii (▲): 2020-04-20 [cze 2020], 2020-03-16 [maj 2020], ...



## Rozrywka

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

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

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



**Kowalski pyta kolegę:**

- Czy twoja żona jest brunetką, czy blondynką?

- Trudno powiedzieć. Dwie godziny temu poszła do fryzjera i jeszcze nie wróciła.