## *Dzięki szlachetnej postawie Unity Line, polscy strażacy popłynęli do Szwecji za darmo.*

W ostatnich dniach dużo mówi się o misji polskich strażaków, którzy ruszyli do Szwecji, by pomagać tamtejszym służbom w akcji gaszenia pożarów lasów. Jednym z ważnych ogniw, dzięki któremu realizacja tej misji stała się w ogóle możliwa, okazała się komunikacja promowa.
Szwedzkie lasy trawione są przez pożary, które są pokłosiem upalnego i suchego lata. W radzeniu sobie z katastrofą pomagają Szwedom przedstawiciele wielu innych krajów. Jedną z najbardziej imponujących inicjatyw wykazali się strażacy z Polski, którzy stawili się tam licznie wraz z nowoczesnym, profesjonalnym sprzętem. Skala zaangażowania polskich strażaków wywołała aplauz szwedzkiej społeczności. Ale duże brawa należą się też przewoźnikowi promowemu, który pomógł w przerzucenia strażaków oraz sprzętu do Szwecji. Pomocną rękę wyciągnęła firma Unity Line.
Polski armator wykazał się bezinteresownością. W sytuacji, gdy inne firmy zaprezentowały konkretne kwoty za transport strażaków oraz sprzętu, firma Unity Line zrobiła to nieodpłatnie. Polska ekipa przepłynęła ze Świnoujścia na pokładzie promu Gryf.
Przedstawiciele straży zdradzili, że wśród ofert, które wcześniej otrzymali, a które dotyczyły przewozu specjalistów oraz sprzętu do Szwecji, jedna opiewała na sumę 75 tysięcy złotych. Unity Line nie wzięło ani grosza, a dodatkowo wspaniale ugościło strażaków, oferując im komfortowe kabiny oraz wyżywienie. Strażacy przyznali też, że dzięki życzliwości załogi, rejs przebiegał we wspaniałej atmosferze.
Komentatorzy nie mają wątpliwości, że tak szlachetna postawa ze strony Unity Line, to doskonała reklama dla polskiego armatora.
W ramach akcji pomocowej do Szwecji trafiło 139 strażaków oraz 44 pojazdy.
O komentarz poprosilismy także rzecznika prasowego Stena Line Polska, Agnieszkę Zembrzycką: „Nie dostaliśmy zapytania o przewóz ładunków i osób od Państwowej Straży Pożarnej. Być może nie zostaliśmy wzięci pod uwagę ze względu na to, iż obie jednostki, które pojechały świadczyć pomoc w Szwecji były z Wielkopolski i skorzystanie z pomocy operatorów w porcie Świnoujście było po prostu wygodniejszą opcją. Sami wysłaliśmy propozycję pomocy z naszej strony a także informację o naszych możliwościach przewozowych do Komendy Głównej Państwowej Straży Pożarnej. Oferowana przez nas pomoc jest oczywiście bezpłatna. Co więcej, jesteśmy także w gotowości do tego typu pomocy przy transporcie strażaków z Niemiec."

*Źródło: gospodarkamorska.pl*

## *Izrael zatrzymał statek z Flotylli Wolności z zaopatrzeniem dla gazy.*

Marynarka izraelska zatrzymała w niedzielę na morzu statek tzw. Flotylli Wolności, który próbował mimo utrzymywanej przez ten kraj morskiej blokady Strefy Gazy dostarczyć tam środki medyczne pierwszej pomocy wartości 10 tys. euro.
Po niemal trzech miesiącach wolontariusze z 18 krajów, płynący na dwóch statkach - Al-Awda (arab. powrót) i Falestine (Palestyna) - mieli zawinąć tego dnia do portu w Gazie. Trzeci statek, Freedom, pod szwedzką banderą, miał dopłynąć do Gazy we wtorek.
Statek Al-Awda został zatrzymany w niedzielę w odległości 60 mil morskich od wybrzeży Gazy przez jednostki izraelskiej marynarki wojennej. Nakazano mu zmianę kursu i skierowano do izraelskiego portu Aszkelon. Falestine znajdował się o kilka godzin drogi od miejsca, gdzie zatrzymano Al-Awdę.
Agencja EFE, powołując się na Hiszpankę, Lucię Mazarrasę, które jest na pokładzie statku Al-Awda żeglującego pod norweską banderą, pisze, że środki medyczne miały być dostarczone m.in. rybakom w Strefie Gazy.
Intencją wolontariuszy, którzy próbują dotrzeć do izolowanej od świata Strefy Gazy, jest zwrócenie uwagi na

blokadę Gazy, którą Izrael ustanowił w 2007 roku, kiedy radykalny islamistyczny ruch Hamas odsunął tam od władzy umiarkowanych polityków palestyńskich z Fatahu prezydenta Mahmuda Abbasa.
Flotylla Wolności opuściła Skandynawię w połowie maja. W czasie rejsu statki zawijały do 28 portów, a płynący na nich wolontariusze organizowali publiczne spotkania, aby przedstawiać trudną sytuację w izolowanej od świata i stłoczonej na niewielkim terytorium palestyńskiej ludności oraz domagać się zakończenia blokady Strefy Gazy.
Blokadę Gazy próbowało przełamać w ciągu ostatnich ośmiu lat już ok. 20 statków w ramach Flotylli Wolności; ich rejsy były finansowane przez prywatnych donatorów z 14 krajów.

*Źródło: gospodarkamorska.pl*

## *Francuzi przejmą polską stocznię?*

Współwłaściciele Delphia Yachts poinformowali o podpisaniu umowy przedwstępnej o utworzeniu joint venture pomiędzy ich firmą, a stocznią Ostróda Yacht należącą do Beneteau Group. Jak można dowiedzieć się z niemieckiego portalu plasteurope.com, oznacza to przejęcie przez francuską firmę Benetau, 80% udziałów Delphia Yachts.
Jak czytamy w oficjalnym komunikacie: "Głównym celem nawiązania relacji kapitałowej między spółkami jest zapewnienie firmom dalszego, dynamicznego wzrostu wynikającego z planów strategicznych Beneteau Group oraz Delphia Yachts Kot sp.j. Spodziewamy się, że zawiązanie spółki joint venture obejmującej dotychczasową działalność spółki Delphia Yachts Kot sp.j. zostanie zakończone w ciągu najbliższych kilku miesięcy, pod warunkiem uzyskania wymaganych zezwoleń. Jako przyszli współwłaściciele nowo powstającej spółki z radością i optymizmem patrzymy w naszą wspólną przyszłość. Wierzymy, że zapewni ona stoczni Delphia Yachts oraz jej przedstawicielom handlowym dalszy stabilny wzrost. Zwiększy pewność zatrudnienia oraz da jeszcze większe możliwości rozwoju jej dotychczasowym i przyszłym pracownikom. Natomiast Żeglarze i Motorowodniacy z całego świata otrzymają kolejne wspaniałe jednostki marki Delphia."
Plasteurope.com dodaje także, że wartość transakcji nie została ujawniona. Póki co został podpisany jedynie list intencyjny a rozmowy dotyczące przejęcia są dopiero na półmetku. Jak powiedział na łamach Pulsu Biznesu Wojciech Kot, współzałożyciel Delphia Yachts Kot: "Beneteau Group to spółka giełdowa, więc miała obowiązek poinformować o podpisaniu listu. W tej chwili prowadzone są rozmowy, które potrwają jeszcze zapewne wiele miesięcy"
Stocznia jachtowa Delphia Yachts została założona w 1990 roku przez dwóch braci - Piotra i Wojciecha Kot. Obecnie jest największym producentem jachtów żaglowych w Polsce, oferującym modele o długościach od 7 do 15 m. W ciągu 28 lat działalności stocznia wybudowała 25 tysięcy jachtów najróżniejszych typów, od jednostek śródlądowych, poprzez morskie, aż do oceanicznych. Aż 95 proc. odbiorców stoczni stanowią klienci zagraniczni. Miejsca, w których można zobaczyć pływające łodzie Delphia Yachts to Niemcy, Rosja, Skandynawia, Francja, Turcja, USA, Kanada a nawet Chiny czy Japonia. W ostatnim roku stocznia miała 30 milionów euro przychodu ze sprzedaży.
Jeśli doszłoby do przejęcia części udziałów polskiego przedsiębiorstwa, byłaby to już druga akwizycja Beneteau. Wcześniej, na początku lipca kupił bowiem 60 proc. udziałów w spółce Seascape. Słoweński producent jachtów żaglowych zatrzymał 40 proc. udziałów, niezmienne kierownictwo, zespół i lokalizację.

Źródło:gospodarkamporska.pl

## *PKN Orlen rozważa budowę w Jedliczu instalację bioetanolu drugiej generacji.*

W ramach rozwoju zakładu w Jedliczu, należącego do spółki Orlen Południe, trwają wstępne prace projektowe nad budową instalacji bioetanolu drugiej generacji. Projekt związany jest z unijnymi wymogami, dotyczącymi stosowania paliw odnawialnych i biokomponentów w transporcie - podał PKN Orlen.

Informując w piątek 27/07o planowanym przedsięwzięciu, PKN Orlen wyjaśnił, że zgodnie z założeniami wydajność instalacji bioetanolu II generacji w zakładzie w Jedliczu mogłaby sięgnąć ok. 25 tys. ton rocznie.
Jak zaznaczyła spółka, "podejmowane działania dotyczące inwestycji w Jedliczu są spójne z kierunkami Grupy Orlen, która stoi w obliczu wyzwań wynikających z Narodowego Celu Wskaźnikowego, który zakłada osiągnięcie 8,5 proc. udziału paliw odnawialnych i biokomponentów w paliwach ciekłych w 2020 r.".
"PKN Orlen dostrzega duży potencjał aktywów na południu Polski, w tym zakładu w Jedliczu. Z myślą o rozwoju zakładu trwają wstępne prace projektowe nad budową instalacji do produkcji bioetanolu II generacji. Inwestycja jest niezwykle istotna w kontekście rosnących wyzwań związanych z unijnymi dyrektywami, które zobowiązują Polskę do użycia paliw odnawialnych i biokomponentów w transporcie" - zaznaczył płocki koncern.
Prezes PKN Orlen Daniel Obajtek zwrócił uwagę, że już teraz spółka Orlen Południe z grupy kapitałowej płockiego koncernu, "jest pionierem, a zarazem najbardziej doświadczonym polskim producentem biopaliw i biokomponentów". "Inwestycja w zakładzie w Jedliczu ułatwi nam spełnienie restrykcyjnych wymagań europejskich w zakresie udziału energii odnawialnej w transporcie. Co istotne, do produkcji zostaną użyte surowce niespożywcze, głównie słoma od miejscowych rolników" – podkreślił Obajtek, cytowany w komunikacie PKN Orlen po spotkaniu z pracownikami zakładu w Jedliczu.
Jak wyjaśnił płocki koncern, "rozważana w zakładzie w Jedliczu inwestycja ma na celu przerób przede wszystkim słomy w biopaliwa II generacji". "Po rozpoznaniu rynku surowcowego podpisano listy intencyjne na dostawę słomy, jako surowca. Pozwoli to na wykorzystanie potencjału lokalnego rolnictwa w regionie południowo-wschodniej Polski" - podała spółka.
Według PKN Orlen, realizacja przedsięwzięcia "umożliwi również zwiększenie wykorzystania terenów pod inwestycje Orlen Południe posiadanych w Jedliczu". "Projekt znajduje się obecnie we wstępnej fazie projektowej. Trwają analizy dotyczące m.in. pozyskania dostawcy technologii" - zaznaczył płocki koncern.
Orlen Południe to podmiot działający od początku 2015 r. po konsolidacji Rafinerii Trzebinia oraz Rafinerii Nafty Jedlicze, należących do grupy kapitałowej PKN Orlen. Spółka, specjalizując się w produkcji biopaliw i biokomponentów, a także oleju opałowego, wytwarza także komponenty dla przemysłu chemicznego, jak np. rozpuszczalniki czy gliceryna stosowana w przemyśle paszowym, a także przy produkcji środków antyzamarzających i antyzbrylających.
Z końcem 2016 r. Orlen Południe otrzymał dofinansowanie Narodowego Centrum Badań i Rozwoju (NCBR) na opracowanie i wdrożenie biodegradowalnych środków przeciwzbrylających do nawozów sztucznych opartych o surowce pochodzenia roślinnego. Wartość wsparcia w ramach programu sektorowego INNOCHEM wyniosła prawie 936 tys. zł przy budżecie całego projektu, który będzie realizowany do lutego 2019 r., szacowanym na ponad 1,6 mln zł.
W 2017 r. Orlen Południe informował, iż pracuje nad innowacyjną metodą biotechnologicznego przekształcania biorafineryjnych produktów ubocznych oraz surowców pochodzenia roślinnego w kwas mlekowy niezbędny w branży rolnej, spożywczej, medycznej i farmaceutycznej. Spółka podawała wówczas, że efektem prac, planowanych do listopada 2020 r., ma być pierwsza w Polsce instalacja wytwarzania kwasu mlekowego wykorzystująca odpady rolno-spożywcze czy biorafineryjne. Projekt, którego wartość to ponad 4,9 mln zł, uzyskał ponad 2,3 mln zł dofinansowania z NCBR w ramach programu sektorowego INNOCHEM.

Źródło: pap.pl

## *Giganci na morzu: Przemysł offshore – platformy wiertnicze typy jack-up.*

W branży wiertniczej jednostki typu offshore różnią się w zależności od przeprowadzanych operacji, warunków hydrometeorologicznych akwenu i typu wydobywanych surowców. Konstrukcje te dzielą się zatem na platformy, statki wiertnicze oraz pływające punkty produkcji, przechowywania i załadunku. W pierwszej części cyklu przyjrzymy się najpopularniejszemu na świecie rodzajowi konstrukcji wydobywczych czyli platformom typu jack-up.

**Czym właściwie są platformy wiertnicze?**
Najkrótsza definicja mówi, że platforma wiertnicza to pływająca konstrukcja wyposażona w urządzenia do wykonywania odwiertów. Jej zadaniem jest wydobywanie spod dna morskiego gazu ziemnego czy ropy naftowej. Platformy te wykonane są ze stali lub żelbetonu, mają na wyposażeniu specjalistyczne urządzenia służące do poszukiwania, wydobywania, przetwarzania i magazynowania minerałów wydobytych z morskiego dna. Platformy dzieli się na jednostki samopodnośne (jack-up), platformy zanurzalne i półzanurzalne, platformy cięgnowe, platformy typu SPAR. W pierwszej części cyklu o gigantach offshore przyjrzymy się typowi jack-up, najpopularniejszemu na świecie rodzajowi platformy wiertniczej.
**Platformy wiertnicze samopodnośne** (ang. Self-elevanting Jack-up Rigs)
Pierwsza platforma tego typu została zbudowana w 1954 roku i do dziś ten typ jest najbardziej popularnym rodzajem ruchomej platformy wiertniczej. Głównym założeniem tej konstrukcji jest możliwość samopodnoszenia. Nogi platformy spoczywają na dnie morza, podczas gdy sprzęt wiertniczy unosi nie ponad poziomem wody. Zapewnia to bardzo stabilne środowisko wiercenia, w porównaniu do innych rodzajów platform. Te mobilne konstrukcje najczęściej stosuje się do prac na głebokościach od 100 do 150 metrów, wykorzystywane są do odwiertów, podwodnych prac naprawczych i do rekonstrukcji. Nie maja one własnego napędu i muszą być holowane do miejsca przeznaczenia.
Kadłub platformy zbudowany jest na zasadzie pontona, dzięki czemu ma dobrą wyporność, co umożliwia holowanie jednostki. Budowa konstrukcji umożliwia pływalność, dzięki czemu można tę platformę przetransportować w inne miejsce. Mobilność i stabilność konstrukcji daje możliwość wiercenia studni nad platformami stałymi. Platformę podnośną ustawia się obok platformy stałej i opuszcza nogi na dno powierzchni morza, następnie nad platformą stałą zostaje wysunięte ramię z wieżą wiertniczą.
Typy: Mobile offshore Drilling Units (MODU) – typ stosowany w odwiertach za olejem i / lub gazem ziemnym. Turbine Installation Vessel (TIV) – rodzaj stosowany w połączeniu z instalacjami morskimi turbin wiatrowych, Barges – nazwa platformy jack-up, która odnosi się też do specjalistycznych barek podobnych do platform ropy i gazu.
**Polskie platformy typu jack-up**
**Lotos Petrobaltic** – oddana do użytku w 2014 roku platforma spółki Lotos, która jako jedyna prowadzi poszukiwania i wydobycie węglowodorów w obrębie Morza Bałtyckiego. Została zbudowana w 1989 r. w Singapurze. Jest czwartą platformą spólki Lotos Petrobaltic.
Platforma ta może prowadzić wiercenia na głębokośći 105 m (350 ft.). Możliwe jest przedłużenie nóg platformy, które nagłębią się wówczas na 120 m w głąb morza. Do zadań tej platformy należy wykonywanie otworów oraz rekonstrukcja tych już istniejących. Potencjalne obiekty złożowe umiejscowione są pod dnem morza o głębokości wody powyżej 90 metrów.
Dane techniczne platformy:
Długość pokładu: 69,5 m
Szerokość pokładu: 80,5 m
Długość nóg: 151 m
Ciężar: 13 tys. t
Głębokość wiercenia: 9 tys. m
Załoga: 115 os.
**Baltic Beta** – platforma ta stoi na złożu B-3. Ropa przy "Baltic Beta" znajduje się na głębokości ok. 1 450 m pod dnem Morza Bałtyckiego. Wydobywa się ją dwunastoma otworami eksploatacyjnymi wyposażonymi w zagłowiczenia napowierzchniowe oraz głowice podwodne. W urządzeniach separacyjnych zainstalowanych na platformie "Baltic Beta" następuje oddzielenie gazu od ropy.
**Platformy na świecie**
Maersk, światowy gigant produkcji w dziedzinie transportu ma cztery platformy wiertnicze okreslone formatem XL uznawane za największe konstrukcje tego typy na świecie. Dwie z nich już pracują, w lutym br. firma odebrała najnowszą, trzecią ulepszoną jednostkę o nazwie Maersk Integrator. W przystłym roku zostanie oddany do użytku ostatni model z serii XL. Całkowita wartość inwestycji we wszystki 4 platformy jack-up to 2,6 mld USD.
**Maersk Intrepid**
Wymiar kadłub: 102,5 mx 88,8 mx 12 m

Długość nóg: 206,8 m
Ciężar: 13 tys t
głębokość wiercenia: 12000 m
Załoga: 150 os.
**Maersk Integrator** – stacjonuje na Morzu Północnym
Długość x szerokość 125m x 109m
Długość nóg: 207 m
Nośność 4 tys. t
głębokość wiercenia: 12000 m
**Maersk XL Enhanced 4** – przeznaczony do pracy na Morzu Północnym,
Wymiary kadłuba to: 102,5 mx 88,8 mx 12 m
długość 90,5 m, szerokość 105,4 m,
długość nóg 206, 7 m.,
głębokośc wiwercenia: 12 000 m
zanurzenie: 150 m.
Podmorską eksploatację ropy naftowej prowadzi ponad 40 państw, gazu ziemnego — 35 państw. Wiercenia przeprowadza się na coraz większych głębokościach. Przodują tutaj USA, które przy eksploatacji gazu ziemnego w Zatoce Meksykańskiej 1978 pierwsze przekroczyły głębokość 300 m, a 1994 — głębokość 871 m. W Polsce jest eksploatowane jedno złoże podmorskie ropy naftowej, położone na północ od przylądka Rozewie.

Źródło:gospodarkamorska.pl

***Nadchodzi rewolucja w morskim przemyśle. Przyszłością sektora są statki zasilane napędem hybrydowym i energią wiarową.***

Nadchodzi era statków przyszłości. To rewolucja dla transportu morskiego i stoczni. Choć jeszcze nawet 90 proc. statków jest napędzanych ciężkim olejem opałowym, to paliwem przyszłości jest zielona energia. Napędem statków jest coraz częściej skroplony gaz LNG czy energia wiatrowa. To wyzwanie dla przemysłu stoczniowego, który napędzają zarówno nowe statki, jak i rozwój morskiej energetyki wiatrowej, np. konieczność zbudowania mobilnej jednostki, która będzie pływać po morzach i oceanach. W planach pojawiają się też statki autonomiczne.
– Sektor stoczniowy nastawiony jest na realizację całościowych polityk, które pojawiają się w gospodarce na świecie – to zielona gospodarka, zielona energetyka. Sektor widzi potrzebę i dostosowuje się w ramach swoich działań do tych dyrektyw, które się pojawiają tak na poziomie UE, jak i światowych organizacji, nakazujących ograniczyć szkodliwy wpływ jednostek pływających na środowisko, a w szczególności zużycie starych, tradycyjnych paliw ciężkich z udziałem siarki – podkreśla w rozmowie z agencją Newseria Innowacje Piotr Słupski, konsultant ds. stoczniowych, InvRest PS.
Od 2015 roku na obszarach SECA – o kontrolowanej emisji siarki – wprowadzono restrykcyjne przepisy dotyczące zawartości tlenków siarki w gazach spalinowych emitowanych przez statki. Dlatego statki napędzane olejem opałowym, choć wciąż jeszcze stanowią zdecydowaną większość, będą powoli zastępowane. Rozwiązaniem przyszłości jest wykorzystanie do zasilania statków gazu LNG. Obecnie na świecie pływa lub jest zakontraktowanych ok. 200 statków zasilanych ciekłym gazem ziemnym.
– Pojawiają się także rozwiązania związane z źródłami elektrycznymi, tak jak mówi się o elektromobilności w znaczeniu pojazdów na drogach, tak też elektromobilność nie jest wcale tylko hasłem, ale staje się rozwiązaniem dla sektora stoczniowego. Chociażby największy w Polsce budowany prom hybrydowy, łączący tradycyjne źródło zasilania silnika z energią elektryczną – wskazuje Piotr Słupski.
Nowy prom „Color Hybrid" ma wejść do eksploatacji latem 2019 roku i zastąpić na trasie Sandefjord-Strömstad (Norwegia-Szwecja) o połowę mniejszą jednostkę. Ładowanie baterii, w które zostanie wyposażona jednostka, ma się odbywać podczas postoju w porcie przy pomocy kabla zasilającego ze specjalnych obiektów nabrzeżnych Color Line lub na samym pokładzie statku, a w pełni naładowane baterie pozwolą pokonać całą trasę. Statek

będzie miał 160 m długości i ponad 27 m szerokości, na pokład zabierze 2 tys. pasażerów oraz 500 pojazdów osobowych.
Przyszłością mogą się też okazać statki napędzane wiatrem, które mogłyby zredukować szkodliwą emisję nawet o 80 proc. Gdy wiatr będzie zbyt słaby, statek byłby napędzany skroplonym gazem ziemnym.
– Drugim bardzo ciekawym trendem, który jest dostrzegalny w rozwoju sektora stoczniowego i który stanowi o jego coraz większej innowacyjności, jest morska energetyka wiatrowa – ocenia ekspert. – Stocznie budują bardzo specjalistyczne jednostki do serwisu farm wiatrowych, ale również mogą budować same komponenty, które składają się na maszt, fundament itd., więc jednostkę niemobilną. Tutaj pojawiają się takie wyzwania technologiczne jak chociażby grubość blachy, która znacząco przekracza parametry typowe dla jednostek morskich pływających – twierdzi ekspert.
Z raportu McKinsey & Company „Rozwój morskiej energetyki wiatrowej w Polsce. Perspektywy i ocena wpływu na lokalną gospodarkę" wynika, że morska energetyka wiatrowa może w ciągu najbliższych lat stać się ważną branżą polskiej gospodarki. Do 2030 roku może powstać nawet 6 GW zainstalowanej mocy. Na rozwoju sektora skorzysta przede wszystkim branża stoczniowa, która może zmienić profil działania, pojawią się nowe zamówienia na duże statki do budowy farm.
Istotnym trendem na rynku są także statki autonomiczne zarówno w segmencie wojskowym, gdzie tego typu statki mają być wykorzystywane m.in. do rozbrajania min wodnych oraz patrolowania i monitorowania morza, jak i w zastosowaniach komercyjnych. Jak na razie niewielu producentów buduje tego typu pojazdy, ale sektor ma się dynamicznie rozwijać w najbliższych latach. Według Credence Research jego wartość w 2025 roku ma wynieść 155 mld dol.

Źródło: MorzaiOceany.pl

## *Prom Copernicus oddany do eksploatacji.*

25/07 na promie "Copernicus" odbyła się jego uroczysta inaugaracja. Mająca 150 m długości jednostka przeszła modernizację i będzie pływać w barwach Unity Line , tak jak pozostałe promy Euroafrica.
„Copernicus" a wcześniej „Puglia" został kupiony przez firmę Euroafrica Shipping Lines pod koniec ub. roku. Statek zbudowano w 1995 roku, czyli podobnie jak prom „Polonia", który wciąż jest uważany za jeden z najbardziej nowoczesnych na Bałtyku. Jako „Puglia" pływał ostatnio między włoskimi portami.
Na uroczystej inaugruacji z ust Prezesa Jacka Wiśniewskiego nie brakowało podziękowań w stronę wszystckih podwykonawców oraz pracowników mających udział przy szybkiej modernizacji promu.
W pracach modernizacyjnych uczestniczyły m.in. takie firmy jak JPP, Spawrem, Coldtech, Unimebel, Stocznia Szczecińska oraz Morska Stocznia Remontowa „Gryfia".
Parametry pasażersko–ładunkowe promu „Copernicus" po jego przebudowie są takie jak na siostrzanym statku „Galileusz", który jest w serwisie Unity Line, czyli 126 miejsc pasażerskich (głównie dla kierowców ciężarówek), 51 kabin, Pojemność ładunkowa wynosi około 90 ciężarówek, ale jest też możliwość ustawienia nawet ponad 100 jednostek frachtowych.

ródło:MorzaiOceany.pl

## *Uwaga na latające kamienie w porcie Ceuta.*

Ceuta znana jest wielu marynarzom, jeżeli nie z odwiedzin i przeładunków w tym porcie, to przynajmniej z zatrzymania w Ceucie lub jej pobliżu na bunkrowanie albo po prostu z mijania tego miejsca przy każdorazowym przejściu między Atlantykiem a Morzem Śródziemnym. Ostatnio pojawiają się powody, dla których marynarze nie mogą uważać już Ceuty za przyjazne i bezpieczne miejsce.
W ostatnich dniach liczne media donosiły o przypadku wdarcia się ok. sześciuset nielegalnych imigrantów z Afryki subsaharyjskiej do Ceuty - hiszpańskiej enklawy w północnej Afryce. W ostatni czwartek zdołali oni sforsować podwójne, ponad 6-metrowe ogrodzenie, zwieńczone specjalnym drutem kolczastym na granicy

między Marokiem a hiszpańską enklawą w północnej Afryce. Imigranci rzucali w ochraniających granicę funkcjonariuszy (m.in. policji marokańskiej i hiszpańskiej Guardia Civil) ekskrementami i wapnem palonym. Tym, którzy sforsowali granicę udało się dotrzeć do Centrum Czasowego Pobytu Imigrantów w Ceucie, gdzie zajął się nimi personel Czerwonego Krzyża.
W toku szturmu na strzeżoną granicę hiszpańskiej enklawy przybysze obrzucali kamieniami samochody policyjne, a pięciu żandarmów z formacji Guardia Civil zostało przewiezionych do szpitala.
Dodajmy, że pojedyncze osoby lub mniejsze grupki od dłuższego czasu przedostają się do Ceuty. A dla przykładu w październiku 2016 roku udało się to przy jednej okazji grupie około 220 migrantów z Afryki (z próbujących ok. 500). przedarło się do Ceuty. Doszło do starć z policją, w których zostało rannych 35 osób, w tym trzech funkcjonariuszy.
A co robią nielegalni migranci, gdy już znajdą się w Ceucue? Próbują wydostać z Ceuty do Europy (do Hiszpanii), a poza tym - koczują w mieście i w porcie.
Nie wiadomo, czy z nudów, czy z chęci zwrócenia na siebie uwagi i wymuszenia na władzach przetransportowania ich do europejskiej Hiszpanii, zaatakowali statek i jego załogę oraz pracowników dostawcy paliwa podczas bunkrowania w basenie portowym Poniente Dock w Ceucie.
Statkiem, w którego bunkrowaniu w niebezpieczny, bandycki sposób przeszkodzono, według wielu relacji "dla zabawy", był *Celtic Venture*, jeden z dziewięciu z floty walijskiego armatora Charles M. Willie & Co., który od dawna zatrudnia wielu Polaków.
*Celtic Venture*, najprawdopodobniej m.in. z Polakami wśród załogi, zawinął do Ceuty 18 lipca rano i pozostawał w tym porcie przez kilka godzin - wiele wskazuje na to, że jedynym celem wizyty było bunkrowanie paliwa.
Grupa nielegalnych migrantów, którzy już od dłuższego czasu kręcili się bez wyraźnego celu po porcie (i koczowali w rejonie falochronu), zaraz po godz. 13:00, zaczęła nagle rzucać kamieniami w statek i członków jego załogi oraz pracowników kompanii naftowej CEPSA, zajętych operacją dostawy / przyjęcia paliwa na statek. Pracownicy dostawcy paliwa i marynarze z *Celtic Venture* zostali zmuszeni do przerwania pracy pod gradem kamieni. Interweniowała wezwana Guardia Civil.
Nie ma informacji, czy zdołano przyjąć na statek całą zaplanowaną partię paliwa. Statek opuścił Ceutę tego samego dnia wczesnym popołudniem.
Nie był to podobno pierwszy taki przypadek w Ceucie.
Jak podał serwis informacyjny Ceuta Actualidad - delegat rządu Hiszpanii w Ceucie, Salvadora Mateos, dotychczas nie znalazła czasu, by spotkać się z prezesem zarządu portu Rafaelem Rodríguezen, mimo, że port już niejednokrotnie zgłaszał władzom hiszpańskim problemy z zabezpieczeniem terenów portowych.

Źródło: portalmorski.pl

## *Mega zamówienie koreańskiego armatora trafi do kilku stoczni.*

Największa linia żeglugowa w Korei Południowej, Hyundai Merchant Marine, zdecydowała się podzielić swój kontrakt na 20 jednostek wśród trzech najlepszych stoczni w Korei Południowej. Dzięki temu armator szybciej chce osiągnąć ogólną ładowność floty rzędu 1 mln TEU.
HMM ogłosiło zamówienie 20 megakontenerowców w kwietniu tego roku. Dwanaście z nich będzie miało ładowność 23 tys. TEU, a osiem 14 tys. TEU. Powstaną one w stoczniach: Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering, Hyundai Heavy Industries i Samsung Heavy Industries.
Koreańskie ministerstwo ds. oceanów i rybołówstwa ma przedstawić swój pięcioletni plan odbudowy przemysłu okrętowego jeszcze w tym miesiącu. Komitet Założycielski Koreańskiej Korporacji Promocji Morskiej zacznie udzielać wtedy wsparcia finansowego.
Koreański przewoźnik dołączy do klubu posiadaczy największych kontenerowców na świecie. Do obecnych lub przyszłych użytkowników takich statków należą takie firmy jak CMA CGM i MSC. Popyt na wieksze statki jest spowodowany rosnącymi potrzebami przewozowymi, oraz koniecznością dostosowanie się do nowych regulacji

dotyczących ograniczenia emisji do środowiska szkodliwych substancji. Wprowadzane przez IMO przepisy wchodza w życie od 2020 roku.
Hyundai Merchant Marine jest największą morską spółką przewozową Korei Południowej i 13 taką firmą na świecie. Przejęła pałeczkę pierwszeństwa od Hanjin Shipping, firmy która ucierpiała w wyniku kryzysu z 2016 roku.

Źródło: gospodarkamorska.pl

## *Cięcia OPEC wciąż pogłębiają kryzys na rynku tankowców.*

Strategia Organizacji Krajów Eksportujących Ropę Naftową (OPEC) mająca zaradzić globalnemu przesytowi ropy powoduje spustoszenie w kluczowym ogniwie w łańcuchu dostaw przemysłu naftowego: flocie supertankowców, które transportują paliwo między kontynentami.
Średnie zarobki tych statków spadły w zeszłym roku o ponad połowę do poziomów niespotykanych od 2009 r. I znacznie poniżej przewidywań analityków żeglugi. Teraz przedłużenie obniżki produkcji w całym 2018 r. przyczynia się do spowolnienia.
- Te cięcia znacznie zmniejszyły liczbę ładunków z Bliskiego Wschodu do Azji w czasie, gdy dostarczana jest duża ilość nowo budowanych statków - powiedział Olivier Jakob, dyrektor zarządzający Petromatrix GmbH.

Tankowce VLCC mogą mierzyć ćwierć mili i są zdolne przewieźć około 2 milionów baryłek ropy. Od początku 2017 r. OPEC i jej sojusznicy dążą do ograniczenia wydobycia ropy o prawie 1,8 mln baryłek dziennie, ograniczając eksport i handel tankowcami na najważniejszych szlakach handlowych. Grupa w czerwcu planuje powtórzyć cięcia, które obecnie trwają.
Eksport bunkra członków OPEC z Zatoki Perskiej w zeszłym miesiącu spadł poniżej 18 milionów baryłek dziennie po raz pierwszy od sierpnia. W szczególności spadły dostawy do Chin i Japonii z Arabii Saudyjskiej, Iranu i Zjednoczonych Emiratów Arabskich.
Tymczasem globalna flota supertankowców ma wzrosnąć w tym roku o 4 procent, po wzroście o 5,3 procent w zeszłym roku i o 7,4 procent w 2016 roku - szacuje Clarkson Research Services Ltd.
- Jeśli OPEC podniesie obniżkę produkcji w swojej korekcie w czerwcu, stawki wzrosłyby, ponieważ więcej ropy zostanie wpompowane na rynek - powiedział Jakob. - Ale jeśli tak nie będzie, stopy będą cierpieć przez cały rok – dodał.
Zarobki tankowców spadły o 57 procent do średnio 17 794 dolarów dziennie w ubiegłym roku. To najniższy od co najmniej 2009 wynik – pokazują dane Clarkson. Analitycy ankietowani przez Bloomberg przewidzieli średnio 25 000 dolarów dziennie na rok 2017.

Źródło: gospodarkamorska.pl

## *Niedokończony rejs Kapitana Węgrzyna.*

O żeglarzu kpt. Grzegorzu Węgrzynie, który w czerwcu 2015 r. wypłynął w samotny rejs dookoła świata, głośno było zwłaszcza wiosną 2017 r., kiedy media w całej Polsce, ale nie tylko, podały informację, że nieopodal Nowej Zelandii w dramatycznych okolicznościach uratowano z uszkodzonego jachtu s/y „Regina R. polskiego żeglarza. Z informacji wynikało, że jacht został uszkodzony w trakcie silnego sztormu i że życie Polaka wisiało na włosku. Ponad rok od tych wydarzeń pytam Grzegorza, jak było naprawdę. – Nie było ani sztormu, ani zagrożenia – odpowiada. Organizatorzy akcji ratowniczej tak ratowali żeglarza, który uratowany być nie chciał, że w efekcie pozbawili go całego majątku, jakim był jego jacht i przede wszystkim – przerwali niemal dwuletnią samotną żeglugę dookoła świata, niwecząc tym samym kilkuletni okres przygotowań.
Nie mam jachtu, mam czas

Kapitan Grzegorz Węgrzyn nie wygląda na człowieka pokonanego. Wręcz przeciwnie. Kiedy go pytam o tę najważniejszą sprawę, mówi wprost: Tak, zamierzam dokończyć to, co zacząłem.
Znamy się od lat. Grzegorz urodzony koło Zamościa, lecz związany od wielu lat z Gryfinem, był za komuny działaczem „Solidarności". W stanie wojennym nękany i inwigilowany przez SB, wielokrotnie zatrzymywany, karany zakazami wyjazdów, odmowami wydawania paszportu, co odbiło się na jego pasji do żeglarstwa. Po 1989 r. chciał zrealizować swoje dziecięce marzenie o rejsie dookoła świata. Gdyby nie tamta pechowa noc, najprawdopodobniej dziś siedziałby na tym samym miejscu jako kolejny żeglarz, który zamknął pętlę.

*Źródło: Kurier Szczeciński.pl*

## *Pamiętajcie o MLC.*

Jesteście marynarzami. Czy znacie MLC ? MLC jest międzynarodową konwencją pracy ustanowioną przez Międzynarodową Organizację Pracy (MOP), która określa prawa marynarzy do przyzwoitych warunków pracy i dlatego też czasem nazywana jest marynarską „Kartą Praw".
MLC weszła w życie w sierpniu 2013 roku i coraz więcej państw ją podpisuje. Państwo, które ratyfikuje Konwencję MLC poprzez swoje narodowe układy zbiorowe pracy , musi wypełniać jej postanowienia a armatorzy statków zarejestrowanych w krajach, które ją ratyfikowały muszą przestrzegać tych narodowych przepisów i innych uregulowań.
MLC określa i gwarantuje minimalne warunki pracy i życia dla marynarzy. Dotyczy każdego, kto pracuje na jakimkolwiek stanowisku na statku, którego dotyczy MLC. Według jej postanowień każdy marynarz ma prawo do bezpiecznego miejsca pracy, które spełnia normy bezpieczeństwa, bez obaw o warunki zatrudnienia, godnej pracy I godnych warunków życia, ochrony zdrowia, opieki medycznej i innych form ochrony socjalnej.
Nie może być pracy przymusowej, wykorzystywania dzieci do pracy, dyskryminacji a ty masz prawo do organizowania się i rokowań zbiorowych.
Jest wiele sposobów realizowania Konwencji MLC. Państwo Portu (Port State), które ratyfikowało Konwencję MLC może kontrolować każdy statek, który zawinie do jego portu, nawet jeśli państwo bandery statku jej nie ratyfikowało.
Również ty masz możliwość podjęcia pewnych działań. Marynarze, jeżeli wymagania Konwencji MLC nie są przestrzegane, mogą składać skargi na statku lub na lądzie a statek może zostać zatrzymany do czasu aż problem zostanie rozwiązany.

**MLC a marynarska umowa o pracę**

Każdy marynarz ma prawo do uczciwej umowy o pracę, która określi warunki jego zatrudnienia. Marynarska umowa o pracę zawsze musi być zawarta na piśmie.
Musi być jasna. Musi być prawnie wykonalna.
Twoja umowa o pracę musi zawierać, jako minimum: twoje dane, nazwę i adres armatora, miejsce i datę zawarcia umowy, stanowisko na statku, wysokość wynagrodzenia lub sposób jego naliczania, wysokość płatnego urlopu i sposób jego wyliczenia, warunki zakończenia kontraktu wraz z okresem wypowiedzenia a także świadczenia dotyczące zdrowia i zabezpieczenia społecznego zapewniane przez armatora, prawo do repatriacji oraz odniesienia do układu zbiorowego (CBA) – jeśli jest zawarty.
Musisz mieć możliwość przejrzenia swojej umowy o pracę i skorzystania z porady przed jej dobrowolnym podpisaniem. Umowa musi być podpisana zarówno przez ciebie jak i armatora lub jego przedstawiciela. Jej wszystkie rubryki, zwłaszcza dotyczące płac, muszą być wypełnione. Nigdy nie podpisuj czystych kartek papieru!
Ty i armator musicie mieć po jednym egzemplarzu oryginału umowy o pracę. Jeśli odnosi się ona do układu zbiorowego to jego kopia musi być dostępna na statku. Podobnie umowa o pracę – jej kopia w języku angielskim musi być dostępna do kontroli na statku.

**MLC a rekrutacja i zatrudnienie**

Jesteś marynarzem? Szukasz pracy ? Żaden marynarz nie powinien płacić za znalezienie pracy. Najczęściej marynarze znajdują zatrudnienie poprzez biura załogowe i agencje pośredniczące. Czasem może to być także poprzez twój związek zawodowy lub stronę układu zbiorowego pracy.
W sprawie zatrudnienia także MLC daje prawa. Według niej nie możesz być obciążany żadnymi opłatami za znalezienie pracy poprzez agencje zajmujące się rekrutacją i zatrudnieniem. Agencje te muszą być licencjonowane lub w inny sposób prawnie regulowane. Muszą działać w sposób odpowiedzialny za twoje prawa pracownicze.
Jedyne koszty, którymi możesz być obciążony to koszty twojego świadectwa zdrowia, narodowej książeczki żeglarskiej, paszportu lub innych dokumentów podróżnych. Koszty wiz muszą być pokrywane przez armatora.
Zgodnie z Konwencją MLC agencje rekrutujące i zatrudniające nie mają prawa umieszczania marynarzy na „czarnej liście" ani pozbawiania możliwości zatrudnienia na stanowisku, do którego mają kwalifikacje, wstrzymywania zarobków lub obciążania finansowo pośrednio lub bezpośrednio czy wykorzystywania innych, niekorzystnych finansowych opłat.
Agencje rekrutujące i zatrudniające muszą sprawdzić twoje kwalifikacje do pracy, poinformować cię o twoich prawach i obowiązkach wynikających z umowy o pracę i dać ci wystarczająco dużo czasu abyś mógł zapoznać się z tymi warunkami zanim je podpiszesz a także wręczyć ci kopię umowy o pracę.
Upewnij się, że ich umowa jest zgodna z odpowiednimi przepisami narodowymi i że armator, z którym współpracują jest zabezpieczony finansowo. Agencje rekrutujące i zatrudniające powinny skutecznie reagować na wszelkie twoje skargi, posiadać ubezpieczenie na wypadek konieczności rekompensaty z tytułu poniesionych przez ciebie szkód. Wszyscy armatorzy mają wobec ciebie obowiązki - zgodnie z zapisami w umowie o pracę.
Agencje mają obowiązek prowadzenia aktualnego rejestru rekrutowanych i zatrudnianych za ich pośrednictwem marynarzy. Zawsze wybieraj renomowane agencje.

**MLC - jak składać skargę**

Jeśli twoje prawa są łamane możesz złożyć skargę. Niepłacone wynagrodzenia, długie godziny pracy, brak odpoczynku, pozbawienie praw do urlopu, problemy ze zdrowiem i bezpieczeństwem. Możesz złożyć skargę na statku do kierownika działu lub oficera przełożonego, do kapitana lub armatora albo władz zewnętrznych jeśli zajdzie taka potrzeba.
Jeśli zdecydujesz się na składanie skargi to musisz korzystać z określonych procedur i formularzy składania skarg. Twoja skarga zawsze jest poufna. Nie możesz być represjonowany za jej składanie .
Możesz także składać skargę na lądzie, np. do upoważnionego oficera w porcie, do którego zawinął twój statek. Zostanie wówczas przeprowadzone dochodzenie. Upoważniony oficer zajmie się twoją skargą. Jeśli dotyczy ona poważnych problemów – statek może zostać zatrzymany w porcie aż do ich rozwiązania.
Pytaj o formularz składania skarg na statku. Korzystaj z niego jeśli masz skargę. Miej wszelkie dokumenty dotyczące podjętych przez ciebie kroków.

**MLC - pomoc w przypadku choroby, wypadku I śmierci**

Zgodnie z Konwencją MLC armator ponosi odpowiedzialność za zapewnienie marynarzom zatrudnionym na swoim statku pomocy i wsparcia jeżeli zachorują, ulegną wypadkowi lub umrą w czasie swojego zatrudnienia. Ta odpowiedzialność zaczyna się w chwili gdy marynarz rozpoczyna swoją pracę a kończy się z chwilą repatriacji.
Armator musi posiadać zabezpieczenie finansowe aby zapewnić odszkodowanie w przypadku śmierci lub długotrwałej niezdolności do pracy marynarza z powodu wypadków lub choroby zgodnie z prawem krajowym, umową o pracę marynarza lub układem zbiorowym.
MLC nakazuje, aby jako minimum, były pokrywane następujące koszty : koszty opieki medycznej i leków, wyżywienie i zakwaterowanie do czasu gdy chory lub ranny w wyniku wypadku marynarz nie wyzdrowieje lub do czasu gdy choroba lub niezdolność do pracy zostanie uznana za trwałą, pełne wynagrodzenie płatne tak długo jak chory lub marynarz po wypadku pozostaje na burcie lub do czasu jego repatriacji. Marynarzowi także przysługuje pełne lub częściowe wynagrodzenie do czasu wyzdrowienia zgodnie z krajowymi przepisami lub układem zbiorowym.
Armator ponosi także koszty transportu pozostawionych na statku rzeczy marynarza oraz w przypadku śmierci w czasie zatrudnienia, koszty pogrzebu.
Jeśli krajowe przepisy tak określają to wówczas konieczność wypłacania przez armatora kosztów opieki medycznej może być ograniczona do 16 tygodni od chwili zachorowania lub wypadku.

MLC pozwala krajom na wyłączenie odpowiedzialności armatora jeżeli wypadek nie został spowodowany w czasie pracy na statku lub jeśli został spowodowany umyślnie przez marynarza lub jeśli choroba czy wypadek zostały zatajone przed jego pierwszym zatrudnieniem. MLC chroni prawa marynarzy i gwarantuje odpowiednie standardy.

**MLC - prawo do repatriacji**

MLC daje ci prawo do repatriacji bez żadnych kosztów z twojej strony. Jesteś uprawniony do repatriacji na koszt armatora w przypadkach gdy: twoja umowa o pracę wygasa podczas gdy jesteś za granicą, jest wypowiedziana, z uzasadnionych powodów przez armatora lub przez ciebie lub nie możesz nadal wykonywać swoich obowiązków np. z powodu choroby lub wypadku lub jeśli armator nie wywiązuje się ze swoich zobowiązań prawnych wobec ciebie, np. ze względu na niewypłacalność.

Prawo do repatriacji dotyczy zwykle transportu lotniczego do miejsca, gdzie została podpisana twoja umowa o pracę, do twojego kraju zamieszkania lub miejsca określonego w układzie zbiorowym lub innego, wspólnie uzgodnionego z armatorem.

Armator musi zapłacić za twoją podróż do miejsca repatriacji, zakwaterowanie i wyżywienie w czasie podróży. Zapłacić dodatek za czas podróży, jeśli jest to wymagane przez krajowe prawo lub określone w układzie zbiorowym, koszt badania gdy jest niezbędne aby upewnić się, że jesteś zdolny do podróży oraz za transport 30 kg bagażu osobistego.

Armatorowi nie wolno domagać się od ciebie jakichkolwiek płatności z twojego wynagrodzenia lub innych należnych ci świadczeń za twoją repatriację, chyba że dopuściłeś się poważnego złamania umowy o pracę, co może wiązać się z odliczeniem z twojego płatnego urlopu czasu oczekiwania na repatriację i jej rzeczywisty czas trwania.

Narodowe przepisy dotyczące repatriacji muszą być dostępne na statku. Statki muszą posiadać odpowiednie finansowe zabezpieczenie na repatriację. Jeśli właściciel statku nie zapłaci za twoją repatriację wówczas odpowiedzialność za nią ponosi państwo bandery.

To tylko niektóre z ważnych dla każdego marynarza uregulowań zawartych w Konwencji MLC. Warto się z nią zapoznać bo stanowi ona Wasze zabezpieczenie i gwarancje waszych praw.

Źródło: BiuletynMorski KSMMiR

***Info OMK.***

Pilnie poszukiwani marynarze na stanowisko Kucharza. Szczegóły w biurze OMK biuro@nms.org.pl, i w Strefie Członków Związku – Giełda Pracy na www.omk.org.pl

---

OMK zwraca się z prośba do marynarzy należących do naszej Organizacji o zaktualizowanie swoich danych na dostępnym formularzu na naszej stronie internetowej i przesłanie pocztą lub na adres email: biuro@nms.org.pl
Aktualizacja danych polega między innymi na wskazaniu i podaniu danych osoby upoważnionej do kontaktu z OMK w imieniu marynarza.
Ta informacja jest niezwykle istotna z uwagi na zakres podstawowego ubezpieczenia NNW którym są objęci marynarze należący do naszej Organizacji.
Formularz aktualizacji danych jest dostępny na naszej stronie internetowej. Możemy również przesłać formularz na adres e-mail wskazany w deklaracji. W tej sprawie proszę się kontaktować : biuro@nms.org.pl

---

**Do 20 sierpnia marynarze z OMK, będą mogli przystąpić do ubezpieczenia bez tzw. karencji - z wyłączeniem operacji chirurgicznych – 180 dni karencji, wypełniając wstępny kwestionariusz i przesyłając na adres: biuro@nms.org.pl**

**Warunki ubezpieczenia i wstępny kwestionariusz dostępny jest na naszej stronie internetowej.**

PZU na podstawie nadesłanych wstępnych kwestionariuszy , przygotuje właściwe deklaracje do podpisu, które roześlemy e-mailem marynarzom, którzy przystąpią do ubezpieczenia i poinformujemy o konieczności wpłaty składki ubezpieczeniowej w wysokości 330,00 za 11 m-cy , lub 300 za 10 m-cy. ( Zasada podobna jak u pracodawcy przy ubezpieczeniu grupowym – pracodawca przekazuje składki za swoich pracowników potrącając im z wynagrodzenia-u nas marynarz opłaca je sam a OMK przekazuje do PZU)

Marynarz i pełnoletni najbliżsi członkowie jego rodziny deklarują chęć przystąpienia do ubezpieczenia wypełniając wstępny kwestionariusz ( każda osoba osobno ), skanując i przesyłając na adres :biuro@nms.org.pl

**Przypominamy , że OMK jest negocjatorem i pośrednikiem w zawarciu dodatkowego ubezpieczenia NNW nie płatnikiem.** W razie pytań lub wątpliwości prosimy o kontakt

---

**W jakich sytuacjach Organizacja Marynarzy Kontraktowych naprawdę może Ci pomóc?**
**Oto kilka z nich :**

- Po 6-miesięcznej przynależności do OMK można skorzystać z zapomogi szkoleniowej do kursów i szkoleń związanych z STCW.
- Po 6-miesięcznej przynależności do OMK przysługują Ci świadczenia statutowe w następujących przypadkach: urodzenie dziecka, śmierć członka rodziny, wypadki losowe.
- Sprawdzimy dla Ciebie poprawność podpisywanego kontraktu
- Sprawdzimy, czy statek na który jedziesz jest pokryty układem zbiorowym, kto naprawdę jest armatorem i jaką ma opinie.
- Masz problem z agencją pośredniczącą bądź nie jesteś jej pewien? Zgłoś się do nas.
- W razie jakiegokolwiek trwałego uszczerbku na zdrowiu pomożemy załatwić wszelkie formalności w uzyskaniu odszkodowania.
- W razie jakichkolwiek nieprawidłowości na statku służymy nie tylko natychmiastową radą na całym świecie ale i pomocą, w tym prawniczą, w dochodzeniu swoich roszczeń i praw.
- Nawet w najdalszym zakątku świata nie jesteś sam, masz do kogo zwrócić się o pomoc.
- Masz dostęp do wielu informacji związanych z marynarskim rynkiem pracy - i to pewnych, bo pochodzących z bezpośrednio od innych kolegów marynarzy.
- Jesteś objęty ubezpieczeniem NNW na koszt Organizacji, w pracy i podczas wypoczynku, również ubezpieczenie działa w strefach ataków pirackich
- Jesteś objęty bezpłatną opieką Kancelarii podatkowej i prawnej. Możesz raz na dwa lata skorzystać z darmowej porady/opinii doradcy podatkowego i radcy prawnego w zakresie praca cywilnego, rodzinnego.

## *Jedenastka weekendu 2.kolejki Ekstraklasy wg Pili Nożnej.*

Za nami prawie wszystkie mecze 2. kolejki Lotto Ekstraklasy w sezonie 2018-19. W redakcji "Piłki Nożnej" wzięliśmy pod lupę siedem dotychczas rozegranych spotkań i dokonaliśmy wyboru piłkarzy, którzy otrzymali nominacje do "11" weekendu.
Pełną pulę podczas tej rundy zgarnął Śląsk Wrocław, który zremisował w delegacji z Lechią Gdańsk (1:1), a naszym zdaniem na wyróżnienia zapracowali sobie **Jakub Słowik**, **Farshad Ahmadzadeh** i **Piotr Celeban**. Dla kapitana WKS-u była to już druga nominacja w obecnym sezonie.

Kolejnym klubem, który zasłużył sobie na więcej niż jednego nominowanego zawodnika w "11" weekendu była Jagiellonia Białystok. Wicemistrz Polski pokonał na wyjeździe Arkę Gdynia (2:0), a na szczególne słowa uznania zasłużyli sobie **Nemanja Mitrović**, a także **Karol Świderski**, który zdobył dwa gole.
Na wyróżnienie zapracował sobie także m.in. **Filip Starzyński**, który od początku sezonu znajduje się w bardzo wysokiej formie i poprowadził Zagłębie Lubin do zwycięstwa nad beniaminkiem z Sosnowca (2:1). Dla pomocnika, podobnie jak dla Celebana, to już druga nominacja w sezonie.
Z bardzo dobrej strony zaprezentowali się również **Szymon Żurkowski** z Górnika Zabrze, który jako jeden z nielicznych dawał jakość podczas starcia z Wisłą Płock, czy **Darko Jevtić** z Lecha Poznań, który nie tylko wpisał się na listę strzelców w trakcie meczu z Cracovią, ale również stworzył swoim kolegom kilka sytuacji bramkowych znakomicie rozdając piłki ze środka pola.

TABELA

2 kolejka

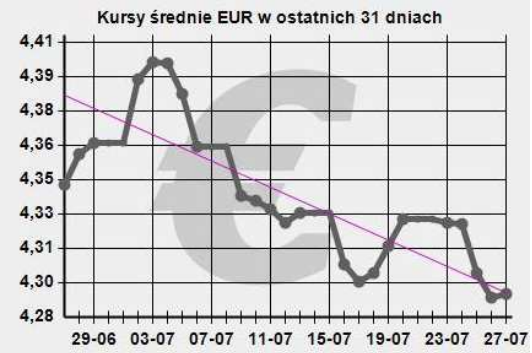
| | | Z | R | P | Z/S | P |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | Zagłębie Lubin | 2 | 0 | 0 | 5:2 | 6 |
| 2 | Lech Poznań | 2 | 0 | 0 | 4:1 | 6 |
| 3 | Śląsk Wrocław | 1 | 1 | 0 | 4:2 | 4 |
| 4 | Lechia Gdańsk | 1 | 1 | 0 | 2:1 | 4 |
| - | Wisła Kraków | 1 | 1 | 0 | 2:1 | 4 |
| 6 | Jagiellonia Białystok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

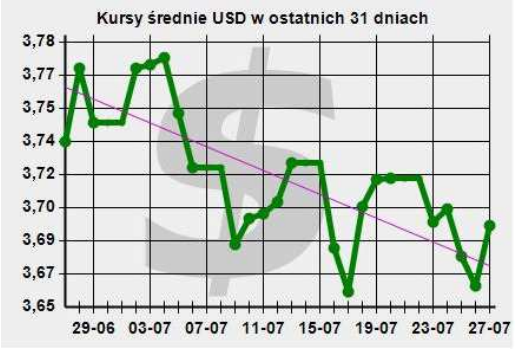
*Źródło: PiłkaNozna.pl*

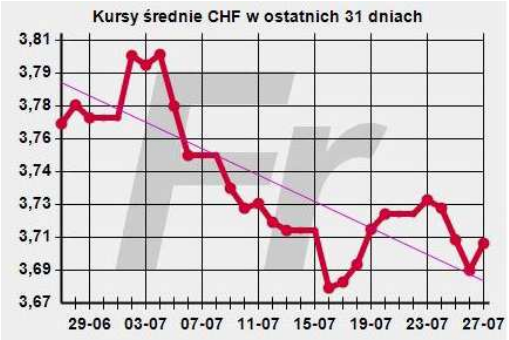
## *Wydarzyło się 30 lipca- kalendarium*

30 lipca jest 211 dniem w kalendarzu gregoriańskim. Do końca roku pozostały 154 dni. 30 lipca jest Międzynarodowym Dniem Przyjaźni.
Imieniny obchodzą:
Abdon, Ingeborga, Julita, Leopold, Maksyma, Piotr, Rościsław, Sekunda, Swojsław, Ubysław i Ursus.
Wydarzyło się sporo rzeczy na przełomie lat, między innymi:
**1457r.** – Wojna trzynastoletnia: rozpoczęło się oblężenie krzyżackiej twierdzy Gniew.
**1553r.** – Na Wawelu została koronowana Katarzyna Habsburżanka, trzecia żona króla Zygmunta II Augusta.
**1796r.** – W Łażanach na Dolnym Śląsku otwarto drugi europejski most żelazny..
**1880r**. – W Poznaniu uruchomiono pierwszą linię tramwaju konnego..
**1893r**. – Powstała Socjaldemokracja Królestwa Polskiego.
**1920r**. – Tymczasowy Komitet Rewolucyjny Polski ogłosił *Manifest do polskiego ludu roboczego miast i wsi*, w którym zapowiedział utworzenie polskiej republiki radzieckiej.
**1943r**. – Rzeź wołyńska: oddział UPA zamordował 33 Polaków w Antonówce nad Horyniem i okolicach.
**1985r**. – W warszawskiej hali Torwar odbył się pierwszy polski koncert grupy Depeche Mode.

## *Kursy walut (kursy średnie NBP)*



## *Rozrywka*

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 4 | | | | | | | |
| | | | 9 | | 8 | | | |
| 7 | | | | | 4 | 1 | 8 | 6 |
| | | 1 | | | | | 9 | 4 |
| 4 | | | 5 | | | | 7 | |
| | 2 | | | | | | | 1 |
| | | 6 | 2 | 8 | 7 | | | |
| | 1 | | | | | | | |
| | 9 | | 6 | | | | | |

(c) 2018 OnlineSudoku.pl

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | 7 | 4 | | | | |
| | | 3 | | | | | | |
| 4 | 7 | | 2 | | 1 | | | |
| | | 6 | | | | | 4 | 3 |
| | 5 | 7 | | | | | 1 | |
| | 1 | | | 6 | | | | |
| 9 | | | 5 | | | 2 | | 7 |
| | | | 4 | 9 | | 3 | | |
| 5 | | | | 2 | | | | |

(c) 2018 OnlineSudoku.pl

**Jechał facet wielką, wyładowaną po brzegi ciężarówką.**
**W pewnym momencie ciężarówka przejeżdżając pod niskim mostem, zablokowała się. Na miejsce przyjechała policja.**
**Po chwili policjant wysiada z radiowozu, obchodzi dookoła ciężarówkę i pyta?**
**- Co, zablokował się pan?**
**- Nie, k...a, most wiozłem i mi się paliwo skończyło!**