Spotkanie OMK ze studentami Politechniki Morskiej.

Pierwsza praca na statku, co zawiera kontrakt marynarski, ubezpieczenie społeczne, świadczenia chorobowe, opieka zdrowotna, jakie umowy powinien podpisać marynarz i na co zwracać uwagę oraz zagadnienia związane z bezpiecznym poszukiwaniem pracy to główne tematy spotkania ze studentami wydziału mechanicznego Politechniki Morskiej w Szczecinie, które odbyło się 31 stycznia br.
Szczegóły na naszej stronie internetowej.

Źródło: www.omk.org.pl

Pierwsza praca na morzu i kilka praktycznych porad. Przypominamy.

Niniejszym zamieszczamy link do publikacji OMK skierowanej do marynarzy rozpoczynających pracę na morzu. Polecamy zapoznanie się ze streszczeniem najważniejszych zagadnień. Przedstawione informacje dotyczą kontraktów, warunków zatrudnienia, podatków, ubezpieczeń itp.

https://www.omk.org.pl/_DataFiles/publikacje/Pierwsza%20praca%20ma%20norzu%20OMK%202021.pdf

Źródło: www.omk.org.pl

Zakończenie wyborów Delegatów OMK.

Informujemy, iż wybory Delegatów OMK na kadencję 2023 - 2028 zostały zakończone. Na naszej stronie internetowej zamieściliśmy wyniki wyborów.
https://www.omk.org.pl/article/1089

Źródło: www.omk.org.pl

Dubaj: dzięki ITF uwolniono kapitana statku Ocean Trader.

7 lipca 2021 roku w porcie Jebel Ali w Dubaju podczas załadunku zapalił się a następnie eksplodował kontener. Jak podała stacja Al. Jazeera wstrząsy związane z wybuchem można było odczuć 25 km od portu a w wielu budynkach wyleciały szyby. Na szczęście nikt nie został poważnie ranny.
Załoga zauważyła dym wydobywający się z kontenera zaraz po jego załadunku. Kapitan został natychmiast poinformowany i zarządził ewakuację oraz poinformował odpowiednie władze portowe. Według koordynatora inspektoratu ITF Steva'a Trowsdale'a „kapitan działał szybko i właściwie. Jest bohaterem i prawdopodobnie uratował życie wielu osobom". A jednak władze Dubaju zdecydowały, że zostanie zatrzymany.
Kapitan Santosh Kumar przetrwał 18 miesięcy policyjnych dochodzeń i sporów prawnych, podczas których nie pozwolono mu opuścić Dubaju, największego miasta w Zjednoczonych Emiratach Arabskich (ZEA). Nie zezwalając mu na wyjazd uniemożliwiono mu pracę w celu utrzymania rodziny. Przez cały czas zapewniał o swojej niewinności.
Dzięki wsparciu Międzynarodowej Federacji Transportowców (ITF) został wreszcie wypuszczony do domu w Indiach. Aby jednak zapewnić sobie wolność, marynarz musiał sprzedać swój dom, aby zapłacić wysoką grzywnę nałożoną przez dubajski sąd.

Po tym, jak kapitan Santosh Kumar otrzymał niewielką pomoc od właściciela statku, Sash Shipping Corp (firma zarejestrowana w Panamie) i jego menedżerów Inzu Ship Charter LLC (z siedzibą w Zjednoczonych Emiratach Arabskich), ITF wkroczyła, aby zorganizować reprezentację prawną i zakwaterowanie w ciągu tego półtora roku gdy był niezdolny do pracy.
Kapitanowi armator nadal jest winien wynagrodzenie w łącznej wysokości tysięcy dolarów amerykańskich, a jego roszczenie sięga marca 2021 r. Jego prawnicy nadal dochodzą zaległych wynagrodzeń w jego imieniu.
W sierpniu 2022 roku kapitan wraz z dziewięcioma innymi osobami i firmami (w tym Inzu) reprezentującymi zarządców statków i przeładunków został postawiony przed sądem pierwszej instancji w Dubaju. Został uznany za winnego „za pomyłkowe spowodowanie pożaru cudzej własności", skazany na miesiąc więzienia w zawieszeniu na trzy lata i grzywnę w wysokości 100 000 AED (około 27 500 USD). Rozprawa apelacyjna w listopadzie zakończyła się niepowodzeniem.
„Eksplozja trafiła na pierwsze strony gazet na całym świecie, czyniąc tę ??sprawę głośną i wywierając presję na wszystkich zaangażowanych" — powiedział Steve Trowsdale, koordynator inspektoratu ITF. „Następstwa tej sprawy były wyczerpujące dla kapitana Santosha, który moim zdaniem zachował się z honorem i prawdopodobnie w dniu wybuchu uratował życie wielu osobom. Jestem zachwycony, że w końcu mógł wrócić do Indii".

Przerażające doświadczenie dla pracownika

Władze Dubaju nie pozwoliły Kumarowi opuścić Zjednoczonych Emiratów Arabskich, dopóki nie została zapłacona grzywna a ponieważ od prawie dwóch lat nie otrzymał wynagrodzenia od swoich pracodawców, jedyną możliwością wpłacenia grzywny była sprzedaż domu w Indiach. Po zapłaceniu grzywny i usunięciu kilku dalszych przeszkód prawnych mógł wrócić do domu na początku tego miesiąca.
„To było przerażające doświadczenie dla kapitana Kumara", powiedział Trowsdale, „ale przynajmniej teraz może znowu pracować i zacząć odbudowywać swoje życie. ITF jest dumny ze swojej roli w pomaganiu indywidualnym marynarzom, którzy znaleźli się w tego rodzaju poważnych tarapatach. Nie mogę jednak nie zauważyć, że często jest to konieczne tylko dlatego, że pracodawcy nie wywiązują się ze swoich obowiązków".

Źródło: www.solidarnosc.nms.or.pl

Prof. Magdalena Błażewicz z Uniwersytetu Łódzkiego w gronie naukowców chroniących dno Pacyfiku.

Wydobycie wykorzystywanych w nowoczesnych technologiach pierwiastków z dna oceanu może mieć negatywny wpływ na środowisko i zagrażać morskiej różnorodności biologicznej.
Naukowcy z 30 instytucji z całego świata, w tym z Wydziału Biologii i Ochrony Środowiska UŁ, prowadzą badania, które mają temu zapobiec.
Projekt dotyczy badań północno-wschodniego Pacyfiku. To obszar, który znany jest naukowcom i międzynarodowym koncernom górniczym jako Clarion-Clipperton Fracture Zone. Jest on niezwykle ważny ekonomicznie z uwagi na obecność rud pierwiastków strategicznych takich jak: kobalt, molibden, mangan, lit i miedź.
"Zasoby tych minerałów na lądzie są nie tylko skromne, ale i trudnodostępne, tymczasem na dnie oceanu jest ich dużo, a w tym obszarze najwięcej" – wyjaśniła prof. Magdalena Błażewicz z Katedry Zoologii Bezkręgowców i Hydrobiologii Wydziału Biologii i Ochrony Środowiska Uniwersytetu Łódzkiego (UŁ).
Jak dodała, wydobycie rud metali z dna oceanu nie jest łatwiejsze niż ze złóż kobaltu np. w Republice Konga, ani tańsze, ale jest nieuniknione.
"Mówimy tu o pracach na głębokości 5000 metrów, gdzie ciśnienie sięga 500 atmosfer. Inżynierowie, którzy konstruują prototypy pojazdów pracujących na dnie oceanu, uważają, że z technicznego punktu widzenia łatwiej poradzić sobie z próżnią w przestrzeni kosmicznej niż z tak wysokim ciśnieniem pod wodą. Technologicznie pozyskiwanie pierwiastków z dna oceanu nie jest proste, ale zapotrzebowanie w wielu gałęziach przemysłu jest olbrzymie" – zaznaczyła biolożka.
Pierwiastki te są bowiem wykorzystywane do produkcji baterii o długiej żywotności i szybkim czasie ładowania, niezbędnych we wszystkich urządzeniach przenośnych. Presja pozyskiwania ich rud z dna oceanu jest więc

olbrzymia, ale działania te powinny być szczegółowo zaplanowane i przeprowadzone w sposób bezpieczny dla środowiska.
"Rodzi się bowiem pytanie jaki wpływ będzie miała podwodna aktywność górnicza dla środowiska, bo skutki górnictwa na lądzie niestety są nam doskonale znane. Obszar środkowego Pacyfiku jest praktycznie nieznany nauce, co uniemożliwia ocenę w jaki sposób i jak dalece górnictwo głębokowodne wpłynie na jego ekosystemy. Nie tylko nie jest znamy jego topografii, ale także warunków środowiskowych kształtujących to środowiska. Co więcej, niewiele wiemy na temat organizmów morskich jakie tam żyją, z jakiej niszy pokarmowej korzystają oraz jakich warunków potrzebują do życia i tworzenia zdrowych i stabilnych populacji" – wskazała prof. Błażewicz. W związku z tym zainicjowano międzynarodowy projekt (Ecological Aspects of Deep-Sea Mining) w którego konsorcjum uczestniczy ponad 30 instytucji z 10 krajów. Prowadzone przez naukowców działania mają na celu ocenę bioróżnorodności biologicznej w tym obszarze, ale również ocenę tego, jakie skutki mogą mieć działania o charakterze antropogenicznym. Zaangażowani w projekt badali wpływ przemysłowej próby pozyskania konkrecji polimetalicznych w strefie Clarion Clipperton Fracture Zone oraz starali się ocenić jaki może mieć ona wpływ na jego ekosystemy.
Jak tłumaczyła profesor UŁ, dno oceanu pokryte jest warstwą miękkich osadów, można więc sobie wyobrazić, że prace górnicze z wykorzystaniem kombajnów będą je wzruszały, a prądy wody, będą je transportowały w inne, być może odległe miejsca. Wykonano badania, by sprawdzić, jak daleko i w którym kierunku osady denne mogą być transportowane.
"Informacja o kierunku transportu osadów dennych jest niezmiernie ważna. Poszczególne obszary dna oceanicznego zasiedlane są przez odmienne zespoły organizmów, w tym organizmów filtrujących, takich jak gąbki, małże i mszywioły. Duża ilość osadów w wodzie może zatykać ich aparaty filtracyjne i prowadzić do ich rychłej śmierci" – przekonywała biolożka.
Jak dodała, by ocenić, czy ekosystem będzie zdolny do regeneracji po zakończonych działaniach górniczych, trzeba być też pewnym, że żyjące tam organizmy mają możliwość przemieścić się z wyznaczonego przez ludzi rezerwuaru różnorodności biologicznej do obszaru zaburzonego działaniami gospodarczymi.
Prof. Błażewicz w swoich badaniach zajmuje się kleszczugowcami, drobnymi skorupiakami morskimi o bardzo ograniczonych możliwościach przemieszczania się. "Ich mała mobilność sprawia, że są one grupą modelową. Właśnie takie zwierzęta są doskonałymi wyznacznikami łączności genetycznej między obszarem wyznaczonym do eksploatacji górniczej a rezerwuarem różnorodności biologicznej. Są zatem wyznacznikiem najbardziej restrykcyjnego podejścia do problemu" – wyjaśniła.
Biolożka jest przekonana, że przy obecnej zaawansowanej technologii i odpowiednim finansowaniu, naukowcy są w stanie nie tylko wiarygodnie ocenić jakie skutki przyniesie przemysłowe pozyskanie konkrecji z dna, ale również zaproponować rozwiązania, które zminimalizują ich negatywne skutki dla środowiska.
"Z naszych badań wynika, że obszar wskazany jako rezerwuar różnorodności biologicznej jest bardzo ubogi pod względem bioróżnorodności, co sugeruje, że nie będzie on stanowił dobrego rezerwuaru dla regenerującego się ekosystemu morskiego" – podkreśliła i dodała, że należy bardzo rozważnie wyznaczyć obszary chronione oraz zaoferować naukowcom więcej czasu na badania, nim rozpoczną się działania górnicze, które mogą mieć nieodwracalne i dramatyczne dla środowiska skutki.

Źródło: gospodarka morska.pl

Stocznia Fincantieri zwodowała kolejny ekologiczny wycieczkowiec.

Włoskie przedsiębiorstwo uczyniło kolejny krok związany z budową nowego, ekologicznego wycieczkowca dla Regent Seven Seas Cruises, marki należącej do Norwegian Cruise Line Holdings. Dostawa jest zaplanowana na listopad tego roku.
Podobnie jak dwa wcześniejsze statki tej klasy, Seven Seas Explorer (2016) i Seven Seas Splendor (2020), Seven Seas Grandeur ma tonaż wynoszący 55 500 ton i zakwaterowanie dla 746 pasażerów oraz 542 członków załogi. Długość wynosi 224 metry, a szerokość 31 metrów. Podobnie jak poprzednie wycieczkowce, ma osiągać prędkość 20 węzłów i posiadać 10 pokładów. Wszystkie trzy są oparte na prototypowym projekcie opracowanym

przez Fincantieri z naciskiem na wydajność energetyczną, mając za cel optymalizację zużycia paliwa i energii na morzu oraz zmniejszenie wpływu na środowisko.
Fincantieri ma w planach dostarczyć wycieczkowce także dla innej linii należącej do Norwegian Cruise Line Holdings, Norwegian Cruise Line's (NCL). W ramach przedsięwzięcia zbuduje pięć kolejnych statków, w ubiegłym roku dostarczyła już jedną tego typu jednostkę. Wśród innych przedsięwzięć stojących przed włoską stocznią jest także budowa dwóch wycieczkowców nowej generacji klasy Allura, których zamawiającym jest Oceania Cruises.

Źródło: gospodarka morska.pl

TT Line czeka na nowy prom Peter Pan.

Linie promowe TT-Line czekają już w gotowości na zawinięcie drugiego promu Green Ship Peter Pan do Terminala Promowego w Świnoujściu. Jednostka ma pojawić się tam 19 lutego o godzinie 23:15, zaś pierwsze wejście statku w porze dziennej zaplanowane jest na następny dzień w godzinach 14:00-16:00.
23 stycznia 2023 r. Green Ship Peter Pan po raz pierwszy zacumował przy nabrzeżu Skandinavienkai w Travemünde. Drugi Green Ship uzupełnia w ten sposób flotę TT-Line składającą się łącznie z dziewięciu statków. Pierwszy oficjalny rejs promu Peter Pan z Travemünde do Trelleborga miał miejsce dnia 31 stycznia, ale już od 20 lutego będzie regularnie zawijał do portu w Świnoujściu. Wydłużony 53-dniowy rejs promu ze stoczni w Chinach do Europy pozwolił na dokładne sprawdzenie zdolności żeglugowej statku w różnych warunkach pogodowych oraz dostrojenie wszystkich jego możliwości do eksploatacji na Morzu Bałtyckim.
– Prom Peter Pan może zabrać na pokład 800 pasażerów oraz ponad 200 jednostek frachtowych. Skandynawski klimat był główną inspiracją przy projektowaniu wnętrz promu Peter Pan, podobnie jak to miało miejsce w przypadku siostrzanego promu Nils Holgersson. Na pokładzie Zielonego Statku dostępnych jest łącznie 245 nowoczesnych, przestronnych i wygodnych kabin w różnych kategoriach. Dla rodziców z dziećmi przeprawa Zielonym Statkiem będzie prawdziwą przygodą morską – mówi Aneta Wencel, Dyrektor TT-Line Polska.
Nowy Green Ship to już szósty statek w historii firmy, który nazywa się Peter Pan. Peter Pan piątej generacji jest aktualnie eksploatowany pod nazwą Tinker Bell i pozostaje we flocie TT-Line oraz regularnie zawija do portu w Świnoujściu. W 2018 r. Tinker Bell został przebudowany i wydłużony o 30 metrów, dzięki czemu emisja zanieczyszczeń na jednostkę frachtową została zredukowana nawet o 25%.
TT-Line cieszy się nie tylko ze zwiększenia zdolności przewozowych, ale także z faktu, że flota armatora staje się coraz bardziej przyjazna dla środowiska poprzez szeroko zakrojoną modernizację pozostałych jednostek.
– Świadomość ekologiczna w TT-Line jest silna. Od lat pracujemy nad poprawą naszych działań w zakresie ochrony środowiska. Dlatego jesteśmy dumni, że udało nam się zintegrować nasze dwa nowe promy Nils Holgersson i Peter Pan z pozostałymi statkami w ciągu roku. To znacznie poprawiło ślad środowiskowy naszej floty – wyjaśnia Bernhard J. Termühlen, Dyrektor Zarządzający.
Jako najbardziej przyjazne dla środowiska promy w historii firmy, Green Ships – Peter Pan i siostrzany Nils Holgersson, który został oddany do eksploatacji w kwietniu 2022 r. – gwarantują komfortową i zrównoważoną podróż promem. Oprócz przyjaznego dla środowiska paliwa LNG, na statkach zastosowano wiele proekologicznych, najnowszej generacji rozwiązań technicznych, które w ponad 90% pochodzą od europejskich producentów. Zielone Promy są wyposażone w energooszczędne systemy klimatyzacji i odzysku ciepła. Źródła światła LED zapewniają do 80 % mniejsze zużycie energii. Nowatorski program, oparty na sztucznej inteligencji dostosowuje prędkość statku, aby była najbardziej efektywna ekonomicznie, biorąc pod uwagę warunki pogodowe, zanurzenie, konsumpcję paliwa i szacowany czas przybycia do portu.
– Naszym celem i obowiązkiem jest zaspokojenie zwiększonego zapotrzebowania na usługi transportowe w możliwie najbardziej ekologiczny, przyjazny dla środowiska i energooszczędny sposób. Nasze zrównoważone inwestycje nie kończą się wraz z oddaniem do eksploatacji Green Ship Peter Pan, ale idą dalej w kierunku stałej poprawy efektywność środowiskowej naszej całej floty – dodała Aneta Wencel, Dyrektor Zarządzająca TT-Line Polska.

Źródło: gospodarka morska.pl

Rosyjska flota „ tankowców cieni ” rozrasta się w zastraszającym tempie.

Według giganta Trafigura - rosyjska flota "tankowców cieni" - które transportują rosyjską ropę na całym świecie, powiększyła się do około 600 jednostek.
Około 400 tankowców, czyli 20 procent światowej floty, "przestawiło się" z głównego biegu handlu na "pozornie rosyjskie interesy", oznajmił wicedyrektor ds. handlu ropą Ben Luckock w wywiadzie dla Bloomberg Television. W przypadku tankowców do przewozu produktów naftowych firma obserwuje ten stan na poziomie 200 tankowców - jest to 7 procent światowej liczby jednostek.
- Miałeś dawne czasy Iranu i Wenezueli, a tam była flota cieni, która była stosunkowo niewielka - powiedział Luckock.
- Ten rosyjski przepływ jest zupełnie inny - jest ogromny - dodał Luckock.
Unia Europejska od niedzieli zakaże prawie całego importu morskiego rosyjskich paliw rafinowanych, dwa miesiące po nałożeniu zakazu na ropę naftową. Środki te zostaną wprowadzone w połączeniu z limitem ceny rosyjskiej ropy dla każdego, kto chce uzyskać dostęp do kluczowych usług, takich jak ubezpieczenia.
- Zakaz ostatecznie podniesie ceny ropy naftowej i jej produktów, ponieważ mile się wydłużają - powiedział Luckock.
- Wiele osób mówi o tym, jak mogą sprytnie pozbyć się rosyjskiej ropy. Ale jest to ogromny wolumen, który musi znaleźć nowy dom - dodał ekspert.
Ceny ropy naftowej obniżyły się w tym roku, ponieważ rosyjska produkcja pozostaje na wysokim poziomie, częściowo ze względu na ciągłą gotowość nabywców i spedytorów do handlu z Moskwą. Kontrakty terminowe na ropę Brent w piątek oscylowały w granicy 80 dolarów za baryłkę.
Ceny ropy będą kształtować się na poziomie od 80 do 100 dolarów za baryłkę, zmierzając ku kwocie powyżej 90 dolarów tego lata, gdy chiński popyt się odbuduje, choć kontrakty terminowe mogą mieć trudności z przebiciem trzycyfrowych poziomów, powiedział Luckock.
- Budujemy głęboką nieefektywność na rynku ropy, który spędził dekady stając się niewiarygodnie wydajnym - powiedział Luckock.
Zgodnie z obecnymi regulacjami Trafigura prowadzi "bardzo mało" rosyjskich interesów związanych z produktami naftowymi, ale firma - która jest jednym z największych światpwych graczy na tym rynku, a do niedawna posiadała partnerstwo joint-venture z rosyjskim Rosneftem - będzie miała oko na to, co UE ogłosi w niedzielę.

Źródło: gospodarka morska.pl

Ubezpieczenia morskie w 2023/2024 wzrosną nawet o 10 %. Wzrosną koszty transportu morskiego i usług offshore.

Od 20 lutego obowiązywać będą nowe zabezpieczenia reasekuracyjne statków – informuje Steamship Mutual, powołując się na komunikat Marine Insurance P&I Club. Firmy ubezpieczeniowe zabezpieczają się przed rosnącymi kosztami.
W roku 2023 ogólny limit zabezpieczenia ryzyk dla czarterujących, którzy zostali wymienieni jako współubezpieczeni w ramach Owner’s Entry, wzrośnie z 350 mln USD do 500 mln USD. To globalny limit dla roszczeń związanych z zanieczyszczeniem i niezwiązanych z zanieczyszczeniem dla każdego zdarzenia – informuje Gard P. & I. (Bermuda) Ltd wraz Assuranceforeningen Gard.
Ustalenia dotyczące odnowienia programu reasekuracji International Group na rok rozpoczynający się 20 lutego 2023 r., w tym składki Hydra, zbiorowej ochrony ubezpieczeniowej od wycieków, alokacji TRIA, ubezpieczenia wojennego i stawek Laid Up, zostały już sfinalizowane.
Wzrost stawki nawet o ponad 10%
Najwyższe wzrosty opłat, bo o 10,5% do 0,4051 USD za GT, ustalono za transfer ryzyk związanych z ubezpieczeniem żeglugi oceanicznej zbiornikowców przewożących ropopochodne (benzynę, lekki olej napędowy i naftę). Uznano również konieczność podniesienia ubezpieczeń o 10,5% za kontenerowce do 0,7277 USD za

GT. Ubezpieczenia za zbiornikowce ropy naftowej wzrosną 3% do i tak wysokiej stawki 0,6663 USD za GT, a statków do przewozu ładunków masowych suchych o 6,2% do 0,5991 USD za GT.
Należy więc założyć, że w ślad za wzrostem ubezpieczeń flot zajmujących się transportem morskim, wzrosną ubezpieczenia flot obsługujących oil & gaz offshore oraz morskie farmy wiatrowe. Na pewno wzrosną ubezpieczenia flot rybackich i obsługujących farmy rybne i produkujące owoce morza.
Również właściciele jachtów muszą liczyć się z większymi wydatkami na ubezpieczenia. Wzrost ubezpieczeń dotknie również statki szkolne i jednostki administracji państw morskich.
Podwyżka ubezpieczeń zapewne nie pogłębi efektu inflacyjnego wywołanego wzrostem frachtów i kosztem spedycji i usług portowych, lecz na pewno zmieni w wielu przypadkach istotnie rentowność wykonywanych usług, koszty morskiej turystyki i budowy oraz obsługi instalacji offshore.
Firmy ubezpieczeniowe i asekuracyjne na pewno nie zignorują sygnału, który dał operator linii promowej Havila Kystruten (w GospodarkaMorska.pl pod linkiem: https://www.gospodarkamorska.pl/ekologiczny-armator-promow-nie-chce-przewozic-elektrycznych-samochodow-68983). Zakaz transportu e-pojazdów na podstawie zleconej analizy ryzyka sprawi, że również analitycy instytucji zajmujących się ubezpieczeniami promów od nowa przyjrzą się tej usłudze.

P&I Club się zabezpiecza

Standardowa ochrona ubezpieczeniowa instytucji stowarzyszonych w P&I Club dla armatorów w odniesieniu do ryzyka związanego z pasażerami i marynarzami łącznie dla wszystkich kategorii statków jest zagwarantowana do kwoty 3 mld USD dla każdego statku w wyniku jednego zdarzenia. Dodatkowy limit w wysokości 2 mld USD zagwarantowany jest wyłącznie dla ryzyka związanego z zabezpieczeniem roszczeń związanych z pasażerami.
W bieżącym roku reasekuracja ochrony przed rozlewem została ustalona przez International Group na roszczenia do 1 mld USD przekraczające limit General Excess Loss Reasekuration. Limit odpowiedzialności każdego Członka P&I CLUB do opłacenia wezwania z tytułu rozlewu pozostaje niezmieniony i wynosi 2,5% limitu konwencyjnego dla każdego zgłoszonego statku.

Zabezpieczenie przed ryzykiem wojennym

Warunki, na jakich zapewniona zostanie specjalna ochrona ubezpieczeniowa P&I na ryzyko transportu morskiego w strefie wojny w roku ubezpieczeniowym 2023, są w dużej mierze takie same jak w roku 2022. Jednak ze względu na trwającą wojnę między Rosją a Ukrainą reasekuratorzy nadwyżki wojennej IG P&I (International Group of P&I Associations) wymagają klauzuli terytorialnego wyłączenia dla statków prowadzących handel na tych wodach.
To znajdzie również odzwierciedlenie w warunkach specjalnego ubezpieczenia nadwyżki ryzyka wojennego IG P&I. International Group of P&I Associations jeszcze negocjuje dostępność ograniczonej ochrony ubezpieczeniowej dla statków dotkniętych wojną i wynik negocjacji będzie upubliczniony.
Limit ochrony ubezpieczeniowej ustalono na 500 mln USD. Pozostał on niezmieniony od 20 lutego 2020 r. Zabezpieczenie obejmie wyłącznie roszczenia przekraczające wartość zgłoszonego do ubezpieczenia statku.

Ryzyko terroryzmu

Ubezpieczenia skutków wynikających z aktów terroryzmu realizowane są zgodnie z definicją zawartą w amerykańskiej Terrorism Risk Insurance Act 2002, czyli ustawie o ubezpieczeniach od ryzyka terrorystycznego z 2002 r., z późniejszymi zmianami. Została ona przedłużona do 2027 r. Do stawki standardowej doliczana jest premia w wysokości 0,25 centa amerykańskiego za zgłoszony GT.
Specjalne ubezpieczenie P&I od ryzyka wojny wyklucza straty, szkody lub wydatki wynikające z aktu terroryzmu, który członek może ponieść lub za który członek może ponosić odpowiedzialność na mocy TOPIA 2006, porozumienia zawartego przez ubezpieczycieli zbiornikowców – Tanker Oil Pollution Indemnification Agreement (TOPIA). W ramach TOPIA Fundusz Uzupełniający jest rekompensowany w wysokości 50% wszelkich kwot wypłaconych tytułem odszkodowania za zdarzenia z udziałem tankowców objętych umową.
„W 2016 roku dokonano przeglądu i zmiany umów w oparciu o 10-letnie doświadczenie procesowe od momentu wejścia w życie umów. Nowe wersje, STOPIA (the Small Tanker Oil Pollution Indemnification Agreement) 2006 (z poprawkami z 2017 r.) i TOPIA 2006 (z poprawkami z 2017 r.), weszły w życie 20 lutego 2017 r." – wyjaśnia IOPC Funds.
„W przypadku zagrożeń związanych z cyberatakami, Covid i innymi pandemiami dostępna jest teraz bezpłatna i nieograniczona ochrona roszczeń do 650 mln USD powyżej 100 mln USD. Powyżej 750 mln USD istnieje

możliwość pokrycia roszczeń do 1,35 mld USD rocznego zagregowanego zabezpieczenia w odniesieniu do tych trzech rodzajów ryzyka" – informuje Steamship Mutual.
Powyżej tej kwoty P&I Club kontynuuje łączenie transferu ryzyk pomiędzy Klubami Grupy ryzyka niereasekurowanego. Ta kombinacja oznacza, że nie ma zmian w zakresie ubezpieczenia członkowskiego na rok 2023. Zbiorowa ochrona ubezpieczeniowa Overspill (o 1 mld USD ponad 2,1 mld USD) i dodatkowe ubezpieczenia są odnawiane ze składkami zawartymi w ogólnej stawce za GT – wyjaśnia The American Club.
Nie zmieniły się szczegółowe warunki ubezpieczenia związane z zanieczyszczeniami biologicznymi, chemicznymi i wirusami. W 2023/2024 r. warunki ubezpieczeń i reasekuracji pozostaną na takim samym warunkach.
Firmy ubezpieczeniowe tworzą konsorcja oraz fundusze reasekuracyjne, by zabezpieczać wypłaty w przypadku strat poniesionych przez armatorów, czarterujących lub zlecających przewóz ładunków morzem. Ubezpieczyciele zapewniają również transfer ryzyk związanych z zanieczyszczeniem środowiska lub strat w ludziach (marynarzy lub pasażerów).
Rocznie morzem przewozi się ponad 11 mld t ładunków. Między portami podróżują ładunki ponad 103 tys. statków o pojemności powyżej 100 GT i nośności przekraczającej 2 199 mln t. Ponad 43% to masowce, a 28,6% zbiornikowce.

Źródło: gospodarka morska.pl

Tego jeszcze nigdzie nie było. Chrzest symulatora CTV w wirtualnej rzeczywistości. To na nim wyszkolą kadry dla polskiego offshore wind.

Centrum Nowych Kompetencji konsekwentnie realizuje swoją strategię aktywnego wdrażania prototypowych technologii i bezprecedensowych rozwiązań. Przedstawiciele polskiego sektora offshore wind oraz lokalnego samorządu zebrali się w Gdyni na premierowym pokazie symulatora statku typu CTV – Crew Transfer Vessel.
Innowacja to połączenie ze sobą dwóch już istniejących rzeczy w zupełnie nowy sposób – trafnie ujęła Małgorzata Bartosik, zastępca dyrektora generalnego stowarzyszenia Wind Europe, podczas ceremonii chrztu łodzi służącej do transportu załóg na morskie farmy wiatrowe. Uroczystość miała miejsce w wirtualnej rzeczywistości. Wirtualna była też chrzczona jednostka. Obecność matki chrzestnej, Małgorzaty Bartosik, również.
To pierwsze takie wydarzenie i pierwszy, jedyny na świecie tak zaawansowany technicznie symulator. Będzie on przeznaczony do szkoleń kadry niezbędnej przy obsłudze polskich farm wiatrowych. Centrum Nowych Kompetencji wychodzi w ten sposób naprzeciw rosnącemu zapotrzebowaniu rynku na usługi wykwalifikowanych specjalistów w obszarze offshore wind.
Skill set dla skippera
– Crew Trasnfer Vessel to jednostka, która służy nie tylko podczas budowy, lecz potem również do serwisu turbin wiatrowych na morzu. Potrzebni są wykwalifikowani sternicy, tymczasem na rynku pracy wciąż brakuje ludzi odpowiednio przygotowanych do obsługi takich łodzi – zwraca uwagę Tomasz Lisiecki, prezes zarządu CNK. – Bez wykwalifikowanej kadry trudno sobie wyobrazić rozwój branży morskiej energetyki wiatrowej – dodaje.
Inwestycja została zrealizowana w ramach mikrograntu na badania i rozwój przyznanego spółce LKK przez Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego. Na wykonawcę innowacyjnego projektu wyłoniono innowacyjny podmiot, tj. działający w ramach Pomorskiego Parku Naukowo-Technologicznego w Gdyni start-up Flint Systems, specjalizujący się w opracowywaniu i produkowaniu symulatorów szkoleniowych wykorzystujących technologię VR.
Koncepcja obejmowała stworzenie aplikacji jednostki CTV zintegrowanej z istniejącą już platformą ruchu, składającą się z fotela sternika z pulpitem w futurystycznie zaprojektowanej obudowie. Powstałe w ten sposób narzędzie bazuje na realistycznej symulacji odzwierciedlającej fizyczne parametry zachowania statku oraz jego otoczenia. Oprogramowanie uwzględnia modyfikację czynników specyficznych dla środowiska morskiego, zwłaszcza zmiennych warunków atmosferycznych – wpływu falowania, prądów wodnych, wiatru, mgły, opadów itp. To zatem kompletny system umożliwiający profesjonalne przygotowanie załóg serwisujących maszty i turbiny wiatrowe na morzu.

– To narzędzie pozwoli nam na lądzie, w bezpiecznych warunkach trenować nawet najbardziej ekstremalne manewry, na które trzeba być przygotowanym, pracując na otwartym morzu – wyjaśnia Tomasz Lisiecki.
Co istotne, szkolenie na stacjonarnym symulatorze jest nie tylko rozwiązaniem bardziej komfortowym, ale również tańszym i eko-odpowiedzialnym

Kwalifikacje w branży portowo-offshorowej do zdobycia za pół darmo

Realizacja projektu symulatora CTV wpisuje się w ogólną koncepcję udostępniania przez CNK nowoczesnych i skutecznych narzędzi edukacyjnych w celu praktycznego przygotowania do wejścia na rynek pracy. Jeszcze w tym miesiącu, w ramach inicjatywy Invest in Pomerania Academy, rusza cykl specjalistycznych szkoleń operatorskich, obejmujących zarówno zajęcia teoretyczne, jak i praktyczne, kończących się egzaminami oraz wydaniem stosownych uprawnień. Każdy uczestnik otrzyma dofinansowanie w wysokości 50% kosztów szkolenia i egzaminu. Szacuje się, że przynajmniej połowa kursantów w okresie 6 miesięcy od zakończenia udziału w szkoleniu podejmie pracę zgodnie z kierunkiem uzyskanych kwalifikacji. CNK zapewnia wsparcie w uzyskaniu od swoich partnerów ofert pracy jako operator żurawia wieżowego, suwnicy RTG, ciągnika terminalowego, wózka widłowego oraz reach stacker'a. W szkoleniach mogą uczestniczyć obcokrajowcy. CNK ma doświadczenie w realizacji szkoleń z języka polskiego dostosowanego do wymogów pracy operatorów.
Zapisy: sekretariat@cnkom.pl +48 570 180 220

Źródło: gospodarka morska.pl

Grzyby wywołają kolejna pandemię ?

Świat jest pełen mikroorganizmów chorobotwórczych, które mogą wyrządzić nam krzywdę. Bakterie i wirusy to poważny problem, ale jeszcze groźniejsze wydają się być grzyby.
Patogenne grzyby (Candida, Aspergillus, Cryptococcus i inne) są notorycznymi zabójcami osób z obniżoną odpornością. Dla większości populacji są całkowicie nieszkodliwe, bo nie radzą sobie zbyt dobrze w cieple naszych ciał. Eksperci ostrzegają, że wkrótce może się to zmienić.
Na fali popularności serialu “The Last of Us” media ponownie zainteresowały się tematyką grzybów chorobotwórczych, a to przecież problem stary jak świat. Naukowcy ostrzegają, że grzyby mogą być coraz groźniejsze, a winne jest globalne ocieplenie.
Grzyby wywołają kolejną pandemię?
Badanie przeprowadzone przez Duke University School of Medicine wykazało, że podwyższone temperatury powodują, że patogenny grzyb Cryptococcus deneoformans przystosowuje się do nowych warunków. Zwiększa to liczbę jego zmian genetycznych, których skutki są nieznane – niektóre mogą przypuszczalnie prowadzić do większej odporności na ciepło, a inne zwiększyć potencjał chorobotwórczy.
yższa temperatura sprawia, że transpozony, czyli tzw. skaczące geny łatwiej przemieszczają się w obrębie DNA grzyba, co prowadzi do zmian w sposobie, w jaki jego geny są wykorzystywane i regulowane. Szczegóły opisano w czasopiśmie Proceedings of the National Academy of Sciences.
Te mobilne elementy prawdopodobnie przyczyniają się do adaptacji w środowisku i podczas infekcji. Może to nastąpić jeszcze szybciej, ponieważ stres cieplny przyspiesza liczbę zachodzących mutacji.
To może brzmieć jak dystopia rodem z serialu “The Last of Us”, gdzie to właśnie globalne wzrosty temperatur doprowadziły do pandemii grzybów chorobotwórczych, zamieniających ludzi w zombie. Mimo iż jest to obraz fikcyjny, to zdaniem naukowców warto o nim mówić, by uwrażliwiać społeczeństwo na zagrożenia płynące ze świata grzybów. Jeżeli grzyby chorobotwórcze faktycznie dostosują się do zmieniających się temperatur, to może czekać nas pandemia gorsza od COVID-19.
Dr Asiya Gusa dodaje:
Nie mówimy o chorobach zakaźnych w sensie komunikacyjnym – nie przenosimy grzybów na siebie. Ale zarodniki znajdują się w powietrzu. Wdychamy je przez cały czas, a nasze układy odpornościowe są wyposażone w urządzenia do ich zwalczania.
Zarodniki grzybów są zazwyczaj większe niż wirusy, więc maski ochronne stosowane podczas pandemii COVID-19 prawdopodobnie wystarczyłyby do ich zatrzymania. Drugim ważnym sprzymierzeńcem jest ciepłota naszych ciał – na razie.
Dr Asiya Gusa dodaje:

Odnotowujemy wzrost chorób grzybiczych w dużej mierze ze względu na wzrost liczby osób, które mają osłabione układy odpornościowe. A to oznacza dla nich lepsze warunki do rozwoju. Z drugiej strony, same grzyby też przystosowują się do wyższych temperatur. To naturalny proces, jak z nabywaniem oporności na szczepionki przez rozprzestrzeniające sie wirusy czy bakterie.

Skaczące geny

Naukowcy z Uniwersytetu Duke'a skupili się na trzech transpozonach, które były szczególnie aktywne podczas stresu cieplnego u C. deneoformans. Tylko u tego gatunku grzyba jest co najmniej 25 innych transpozonów, które mogą się zmobilizować do działania w dowolnym momencie.

Stres cieplny przyspieszył zmiany materiału genetycznego grzyba. Po 800 pokoleniach wzrostu w medium laboratoryjnym, tempo mutacji transpozonów było pięciokrotnie wyższe u grzybów hodowanych w temperaturze ciała (37oC) w porównaniu z grzybami hodowanymi w temperaturze 30oC.

Czytaj też: Grzyby glebowe mogą wywoływać zapalenie płuc. Amerykanie mają problem – kolejni możemy być my

Jeden z transpozonów – T1 – miał tendencję do wstawiania się pomiędzy geny kodujące, co mogło prowadzić do zmian w sposobie kontroli genów. Element o nazwie Tcn12 często lądował w obrębie sekwencji genu, potencjalnie zaburzając jego funkcję i prowadząc do oporności na leki. A z kolei Cnl1 wykazywał tendencję do pojawiania się w pobliżu lub w sekwencjach telomerów na końcach chromosomów (efekt nieznany). Zwiększona aktywność transpozonów wydawała się być wyższa w grzybach żyjących w myszach niż w kulturach laboratoryjnych, a to kolejny powód do niepokoju. Uczeni podejrzewają, że dodatkowe wyzwania związane z przetrwaniem w zwierzęciu z odpowiedzią immunologiczną i innymi stresorami mogą napędzać transpozony do jeszcze większej aktywności.

Przykład Cryptococcus neoformans pokazuje, że kierunek ewolucji grzybów chorobotwórczych jest nieznany i powinniśmy być przygotowani na różne warianty. Nie apokalipsy zombie, ale pandemii infekcji grzybiczych, które mogą być jeszcze trudniejsze do opanowania niż COVID-19.

Źródło:Focus.pl

Niespodzianka w Szczecinie.

Nie tak wyobrażali sobie początek 2023 roku w Ekstraklasie piłkarze i kibice Pogoni Szczecin. Podopieczni trenera Jensa Gustafsona dość niespodziewanie ulegli w niedzielny wieczór Śląskowi Wrocław 0:2. Dzisiaj Portowcy byli całkowicie bezradni w ofensywie i po raz kolejny w tym sezonie mieli problemy w obronie.

Chociaż od pierwszych minut Portowcy starali się przejąć inicjatywę i narzucić rywalom swoje warunki gry, to pierwszą konkretną okazję na gola mieli jednak goście. W 5. minucie spotkania John Yeboah posłał idealne prostopadłe podanie w pole karne do Caye Quintany, ale Hiszpan z dogodnej pozycji uderzył jedynie w boczną siatkę. To był sygnał ostrzegawczy dla gospodarzy, którzy w pierwszym kwadransie rywalizacji byli znacznie częściej przy piłce, ale nie potrafili stworzyć dużego zagrożenia pod bramką Rafała Leszczyńskiego.

Gospodarze wymieniali sporą liczbę podań na połowie rywala i szukali przewag na skrzydłach, ale czujni defensorzy Śląska umiejętnie przerywali ataki swoich rywali. Pierwszą poważną okazję na gola Portowcy mieli w 23. minucie rywalizacji, kiedy to na uderzenie z dalekiego dystansu zdecydował się Vahan Bichakhchyan, ale świetnie w bramce spisał się Leszczyński i sparował tę piłkę na rzut rożny. Kilka minut później swoją szansę miał Pontus Almqvist, ale płaskie uderzenie szwedzkiego napastnika Pogoni poleciało tuż obok lewego słupka.

Piłkarze Pogoni w pierwszej połowie spotkania mieli przewagę, byli stroną przeważającą, ale z wysokiego, bo ponad 60% posiadania piłki, nie wynikało praktycznie nic w kwestii zagrożenia pod bramką Leszczyńskiego. Gospodarzom brakowało albo dokładnego ostatniego podania, albo większej skuteczności pod bramką wrocławian. Z kolei goście nie potrafili wyjść ze skutecznym kontratakiem i za bardzo nie mieli w pierwszej części gry pomysłu na grę ofensywną.

W drugą połowę znakomicie weszli jednak goście, którzy w 48. minucie objęli prowadzenie. Victor Garcia idealnie wrzucił piłkę z lewego skrzydła w pole karne, gdzie dopadł do niej Erik Exposito i Hiszpan strzałem głową zdobył swoją czwartą bramkę w tym sezonie. To były dobre minuty Śląska, który kilka chwil później mógł prowadzić już 0:2, ale strzelec gola - John Yeboah był na pozycji spalonej. Na to mogła odpowiedzieć Pogoń, ale strzał rezerwowego Sebastiana Kowalczyka w 59. minucie trafił jedynie w słupek.

Pięć minut później świetną sytuację miał Kamil Grosicki, ale strzał skrzydłowego Pogoni z kilku metrów świetnie wybronił Leszczyński. Następnie swoją szansę mieli goście, ale Quintana uderzył wysoko nad bramką z kilku metrów. Rywalizacja w drugiej połowie stała się ciekawsza, a wynikało to również chociażby z odważniejszej gry gości, którzy potrafili zagrozić bramce rywala. Mimo wszystko gospodarze do samego końca spotkania prowadzili grę i walczyli o odwrócenie losów rywalizacji.
Jednak w 85. minucie spotkania po faulu Alexandra Gorgona na Yeboahu w polu karnym podyktował jedenastkę dla gości. Rzut karny na gola zamienił sam poszkodowany i znacznie przybliżył wrocławian do sensacyjnej wygranej w niedzielny wieczór. W doliczonym czasie gry świetną okazję na podwyższenie prowadzenia miał Exposito, ale dobrą interwencją popisał się Dante Stipica.
Nic więcej w tym spotkaniu się już nie wydarzyło. Pogoń dzisiaj była bezradna w ofensywie i nie miała pomysłu na stworzenie konkretnego zagrożenia pod bramką Leszczyńskiego. Z kolei Śląsk w drugiej połowie zagrał odważniej i przede wszystkim skuteczniej i zasłużenie wywozi ze Szczecina cenny komplet punktów.

TABELA

19 kolejka

		Z	R	P	Z/S	P
1	Raków Częstochowa	14	3	2	37:13	45
2	Legia Warszawa	11	5	3	29:22	38
3	Lech Poznań	9	6	4	23:17	33
4	Widzew Łódź	9	4	6	26:21	31
5	Pogoń Szczecin	8	6	5	32:30	30
6	Cracovia	8	4	6	20:12	28
7	Wisła Płock	8	4	6	29:25	28
8	Stal Mielec	8	4	7	25:23	28
9	Radomiak	8	3	8	22:23	27
10	Warta Poznań	7	5	6	19:17	26
11	Śląsk Wrocław	6	6	7	19:25	24
12	Górnik Zabrze	5	6	8	27:31	21
13	Lechia Gdańsk	6	3	10	20:31	21
14	Jagiellonia Białystok	4	8	7	27:28	20
15	Zagłębie Lubin	5	5	9	17:29	20
16	Piast Gliwice	4	5	10	19:24	17
17	Miedź Legnica	3	5	11	20:30	14
18	Korona Kielce	3	4	11	19:29	13

Źródło: Piłka Nożna

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

Przynależność do Związku zawodowego wielu z nas uważa za zbyteczną i niepotrzebną będąc w dużym błędzie. Przedstawiamy tutaj kilka powodów, wymiernych korzyści, dla których warto należeć do Organizacji Marynarzy Kontraktowych.
Przynależność do OMK można traktować jako Ubezpieczenie od nieszczęśliwych wypadków i zdarzeń podczas pracy na morzu. Istotna jest także ochrona praw marynarzy. Życie stwarza różne niespodzianki i nawet najlepszym z nas, pracującym dla najlepszych armatorów może się wiązać z przykrymi sytuacjami.
ETF wykorzystuje każdą szansę jak i kreuje nowe w celu zabezpieczenia miejsc i warunków pracy europejskich marynarzy, utrzymania poziomu szkoleń i morskiego know-how. Wypełniając deklarację do OMK wstępujesz także do ETF i tym samym wspierasz działania na rzecz lepszych miejsc pracy dla marynarzy z UE.
Nasze cele:

- Polscy marynarze powinni mieć równoważne warunki zatrudnienia jaki ich koledzy w innych krajach UE.
- Zakończenia dyskryminacji płacowej i socjalnej oraz segregacji marynarzy ze względu na kraj pochodzenia.
- Każdy marynarz zatrudniony na statku pod banderą UE powinien korzystać z ubezpieczenia społecznego przewidzianego w prawie wspólnotowym.

- Dbanie o wizerunek marynarza w Polsce jak i na świecie poprzez rzetelne informowanie o trudach jego pracy.
- Stworzenie, wdrożenie i egzekwowanie w Polsce przepisów umożliwiających i gwarantujących godziwe warunki pracy marynarzom na statkach polskiej bandery.
- Powszechne stosowania systemu zatrudnienia na czas nieokreślony (zatrudnienie na stałe).
- Zagwarantowanie miejsc pracy dla marynarzy wspólnotowych na statkach uprawiających żeglugę na wodach europejskich oraz międzynarodowych, z należących do armatorów z UE.
- Ustawiczne staranie o obejmowanie marynarzy takimi samymi warunkami i zasadami zabezpieczeń społecznych z jakich korzystają pracownicy lądowi.
- Aktywnego udziału w budowaniu i utrzymywaniu światowej sieci ośrodków dla marynarzy, na miarę potrzeb XXI wieku.

W ramach przynależności do OMK zostaniesz natychmiast objęty ubezpieczeniem od następstw nieszczęśliwych wypadków w PZU 24 h podczas pracy na statku i wypoczynku w domu, również w strefie działań pirackich. Koszt ubezpieczenia ponosi OMK.
Ponadto:
• Oferujemy po 12-miesięcznej przynależności pomoc w podniesieniu Twoich kwalifikacji, refundujemy kosztu kursów i szkoleń wynikających z Konwencji STCW ukończonych w ośrodkach szkoleniowych w Polsce
• Możesz w razie poważnej sytuacji kryzysowej na statku, w każdej chwili skontaktować się z nami pod awaryjnym numerem telefonu, czynnym 24 h / 24 h.
• Odwiedź na naszej stronie internetowej strefę Marynarze mają taniej – są miejsca gdzie dostaniesz zniżki na podstawie naszej legitymacji OMK/ITF – przejazdy na lotniska, kursy, szkolenia itp.
• Zawsze gdy masz wątpliwości dotyczące zatrudnienia możesz zwrócić się do nas z zapytaniem o sprawdzenie kontraktu, warunków zatrudnienia, prośbą o poradę.
• Możesz skorzystać z bezpłatnej porady podatkowej udzielanej przez prawnika z wyspecjalizowanej Kancelarii Podatkowej z którą współpracujemy (bezpłatna porada / opinia / sporządzenie rozliczenia rocznego.
• Możesz skorzystać z bezpłatnej porady współpracującej z nami Kancelarii Prawnej w zakresie prawa cywilnego, rodzinnego, karnego.
• Możesz liczyć na poprowadzenie roszczenia, w razie kłopotów z armatorem (opóźnienie lub brak wypłaty wynagrodzenia, wypadek na statku, inne)
Wypełnij deklarację na naszej stronie internetowej: https://www.omk.org.pl/przylacz_sie
Może polubisz nas na FB ?
https://www.facebook.com/Organizacja-Marynarzy-Kontraktowych-NSZZ-Solidarno%C5%9B%C4%87-117864694936213/

Wydarzyło się 06 lutego - kalendarium.

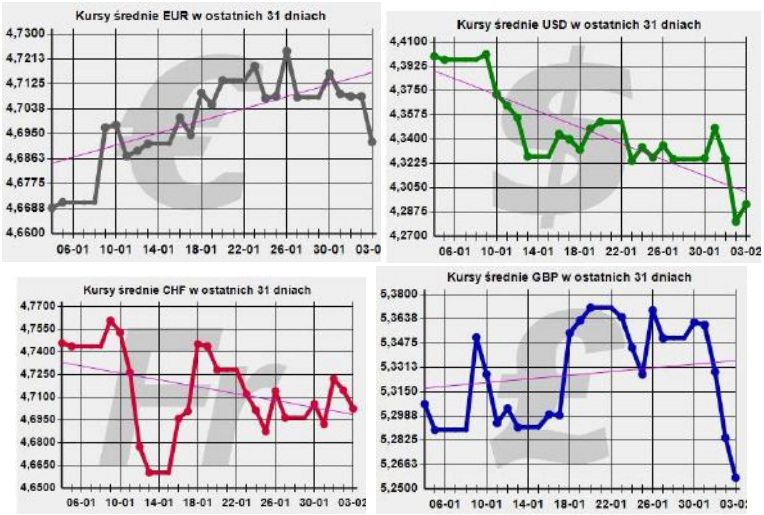
06 lutego 37 dniem w kalendarzu gregoriańskim. Do końca roku pozostaje 328 dni. Obchodzimy w dniu dzisiejszym Międzynarodowy Dzień Zerowej Tolerancji dla Okaleczania Żeńskich Narządów Płciowych.
Dzisiaj imieniny świętują:
Amand, Amanda, Antoni, Bogdan, Bogdana, Bohdan, Bohdana, Dorota, Gaston, Joachim, Leon, Leona, Paweł, S zymon, Tytus, Wedast i Zdziewit.
Wydarzyło się sporo rzeczy na przełomie lat, między innymi:
1633 r. – Władysław IV Waza został koronowany w katedrze na Wawelu na króla Polski.
1863 r.– Rozpoczęła się największa podczas powstania styczniowego bitwa pod Siemiatyczami, w której następnego dnia zwycięstwo odniosły wojska rosyjskie..
1906 r.– Założono Polski Komitet do Zwalczania Raka.
1940 r.– Został przedstawiony tzw. plan Pabsta, przewidujący 10-krotne zmniejszenie i przebudowę Warszawy.
1943 r.– W oficynie kamienicy przy ul. Długiej 44/46 Niemcy odkryli skład broni i tajną drukarnię należące do Narodowych Sił Zbrojnych. W wyniku strzelaniny zginęło kilku żołnierzy NSZ i kilku niemieckich policjantów. 80 konspiratorów i mieszkańców kamienicy zostało aresztowanych, a następnie kobiety deportowano do obozu koncentracyjnego na Majdanku, a mężczyzn rozstrzelano 12 lutego w Lasach Chojnowskich pod Warszawą.

1997 r – Sejm RP przyjął ustawę o powszechnym ubezpieczeniu zdrowotnym, powołującą 16 regionalnych Kas Chorych.
2002 r.– W katastrofie w KWK „Jas-Mos" w Jastrzębiu Zdroju zginęło 10 górników.
.

Kursy walut (kursy średnie NBP)

Kursy średnie walut NBP
Tabela z dnia 2023-02-03

1 EUR	**4,6920**
1 USD	**4,2928**
1 CHF	**4,7023**
1 GBP	**5,2571**



https://www.nbp.pl/

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

https://nasdaqbaltic.com

Notowania surowców

Data ostatniej aktualizacji: 2023-02-06 10:58

Walor	Jednostka	Kurs	Zmiana	Zmiana procentowa	Max 1R	Min 1R	Czas
ROPA	USD/baryłka	80,10	0,37	0,46%	129,4400	76,5000	06.02 10:58
ZŁOTO	USD/uncja	1 835,45	7,40	0,39%	2 058,3000	1 629,3000	06.02 10:58
MIEDZ	USD/tona	8 881,50	-47,50	-0,53%	10 751,5000	7 128,0000	06.02 10:58
SREBRO	USD/uncja	22,47	0,07	0,31%	26,8900	17,6600	06.02 10:58
PALLAD	USD/uncja	1 686,25	-48,50	-3,01%	3 149,0000	1 609,5300	06.02 10:58
PLATYNA	USD/uncja	979,06	-1,35	-0,14%	1 168,8000	806,4500	06.02 10:58
NIKIEL	USD/tona	27 509,50	-744,00	-2,61%	81 051,5000	19 212,0000	06.02 10:57
ALUMINIUM	USD/tona	2 620,00	-57,50	-2,23%	3 902,0000	2 112,0000	06.02 10:58
OŁÓW	USD/tona	2 293,50	0,00	0,00%			23.12 08:54
CYNK	USD/tona	3 187,50	-57,50	-1,78%	4 509,0000	2 677,5000	06.02 10:58
ROPA WTI	USD/baryłka	73,40	0,20	0,27%	124,7000	71,5600	06.02 10:58
MIEDZ COMEX	USD/funt	4,03	0,00	0,00%	4,9200	3,2300	06.02 10:58
BAWEŁNA	USc/funt	84,87	-0,35	-0,41%	154,7400	72,0800	06.02 10:58
BENZYNA	USD/galon	2,51	-0,01	-0,43%	4,3100	2,0500	06.02 10:58
CANOLA	CAD/tona	831,80	6,50	0,79%	1 208,8000	769,8000	03.02 20:19
CUKIER	USc/funt	21,30	0,00	0,00%	21,7800	17,4000	06.02 10:58
DIESEL	USD/tona	906,75	4,75	0,59%	1 372,3800	797,7500	06.02 10:58
DREWNO	USD/1000 stóp deskowych	489,90	-11,10	-2,17%	1 464,4000	345,0000	03.02 22:01
GAZ ZIEMNY	USD/mln btu	2,59	0,00	0,00%	9,7700	2,3800	06.02 10:58
KAKAO	GBP/tona	2 003,00	-8,00	-0,40%	2 100,0000	1 685,0000	03.02 17:54
KAUCZUK	JPY/kilogram	229,90	0,10	0,04%	269,1000	208,5000	03.02 11:00
KAWA	USc/funt	173,55	-0,28	-0,16%	258,5300	142,9800	06.02 10:58
KUKURYDZA	USD/buszel	674,12	-2,88	-0,43%	815,0000	562,5000	06.02 10:58
MLEKO	USD/cetnar	17,87	-0,14	-0,79%	25,3400	17,5800	03.02 21:53
OLEJ OPAŁOWY	USD/galon	2,79	0,01	0,36%	4,5600	2,7800	06.02 10:58
OLEJ PALMOWY	MYR/tona	3 848,00	98,00	2,61%	7 105,0000	3 225,0000	03.02 11:15
OLEJ SOJOWY	USc/funt	58,15	0,10	0,17%	86,5500	55,8300	06.02 10:58
PSZENICA	USc/korzec	764,50	-2,50	-0,33%	1 294,0000	721,7500	06.02 10:58
RYŻ	USc/cetnar	17,76	0,00	0,00%	18,3600	14,8000	06.02 02:26
RZEPAK	EUR/tona	546,60	2,00	0,37%	994,7500	525,5000	03.02 18:30
SOJA	USc/korzec	1 628,00	-6,00	-0,39%	1 770,1200	1 343,7500	06.02 10:58
SOK POMARAŃCZOWY	USc/funt	239,60	-2,67	-1,10%	242,2700	132,7000	03.02 19:59
ŚRUTA SOJOWA	USD/tona	480,00	-3,90	-0,78%	497,5000	378,6500	06.02 10:58
WIEPRZOWINA	USc/funt	76,05	-0,52	-0,69%	122,3500	74,4000	03.02 20:04
WOŁOWINA	USc/funt	160,45	0,55	0,34%	160,0000	130,5200	03.02 20:04

https://www.bankier.pl/surowce/notowania

Rozrywka

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

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: 0:11

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

H U M O R

Rozmawiają dwaj bankowcy:
- Wiesz, przez ten kryzys, to nie moge spać, wiercę się całą noc, ale z nerwów nie daję rady zasnąć.
- A ja śpię jak niemowlę...
- No co Ty, naprawdę?! Jak to, jak niemowlę?!
- No po prostu, całą noc ryczę, a nad ranem sram w gacie...