Informacja o ograniczeniach i procedurach w podmianach załóg w portach na świecie.

W portach na całym świecie, obowiązują ograniczenia, środki bezpieczeństwa i procedury które cały czas się zmieniają w związku z dynamiką rozwoju pandemii.
Poniżej link do aktualizowanej mapy z zaznaczeniem części świata, Państwami i ograniczeniami związanymi z podmianami załóg.
Udostępniona jest na stronie UKP&I Club www.ukpandi.com

http://geollectcoronavirusdashboard.com.s3-website.us-east-2.amazonaws.com/

Źródło: www.omk.org.pl

Aktualna informacja dla marynarzy. Nadal obowiązuje zwolnienie z kwarantanny po powrocie ze statku – stan na dzień 07-06-2021 r

Z uwagi na publikację Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 06-05-2021 r. , informujemy, iż nadal kwarantanny po przekroczeniu zewnętrznej granicy UE w ramach wykonywania czynności zawodowych **nie muszą odbywać marynarze, rybacy oraz inni członkowie załóg statków morskich, pomimo wprowadzonych zmian w Rozporządzeniu. Rozporządzenie nie rozszerza ani nie zawęża rodzaju osób, podlegających obowiązkowej kwarantannie – w tym zakresie stosuje się przepisy dotychczasowe.**
Marynarze nadal są zwolnieni z obowiązku odbywania kwarantanny, wracając ze statku do domu po zakończeniu kontraktu.

Źródło: www.omk.org.pl

Pomoc finansowa OMK .

Przypominamy.
Marynarze należący do OMK, którzy ze względów zarówno indywidualnych jak i zawodowych wykonują testy na Covid, mogą ubiegać się o zapomogę finansową z OMK.
Zapomoga przysługuje tylko marynarzom z OMK indywidualnie zlecającym badania w celu zapewnienia bezpieczeństwa własnego, rodziny lub ułatwienia w przemieszczaniu się pomiędzy miejscami zamieszkania i pracy. Zapomoga nie przysługuje marynarzom wykonującym badania na zlecenie i koszt armatora.
Osoby zamierzające skorzystać z zapomogi finansowej proszone są o kontakt mailowy – biuro@nms.org.pl
Podstawą złożenia wniosku o zapomogę są opłacone składki , rachunek lub paragon, potwierdzenie przeprowadzonego badania (wynik testu – może być nieczytelny) oraz wskazanie nr konta bankowego.

Źródło omk.org.pl

Drewry : Niedobór oficerów sięgnie rekordowych poziomów już w 2026 r.

Zmniejszająca się atrakcyjność kariery na morzu, w połączeniu z ciągłym wzrostem floty, doprowadzą do największego od ponad dekady niedoboru oficerów floty handlowej na świecie – przewiduje Drewry w najnowszym raporcie.
Firma konsultingowa jest przekonana, że najnowsze trendy będą miały ważne konsekwencje zarówno dla zatrudnienia, jak i przyszłej inflacji kosztów załogi.

Szacuje się, że obecny niedobór podaży oficerów wynosi około 3% globalnej puli, co według Drewry'ego nie wpływa zauważalnie na zatrudnienie. Jest to jednak do pewnego stopnia maskowane tymczasową bezczynnością statków w niektórych sektorach, takich jak rejsy wycieczkowe, z powodu pandemii Covid-19.
W perspektywie do 2026 roku oczekuje się, że luka podażowo-popytowa powiększy się do deficytu wynoszącego ponad 5 proc. globalnej puli oficerów - najwyższego poziomu od 2013 roku. Głównym tego powodem jest spadek atrakcyjności kariery na morzu.
Według szacunków Drewry w ciągu pięciu lat do 2016 roku podaż marynarzy dostępnych dla załogi globalnej floty handlowej rosła w średnim rocznym tempie 2,7 proc. Niemniej jednak w ciągu ostatnich pięciu lat tempo wzrostu spadło do zaledwie 0,5 proc. rocznie.

Skutki Covid-19. Jakie perspektywy dla marynarzy?

– W związku z trwającymi negatywnymi skutkami życia na morzu wywołanymi przez pandemię Covid-19, niektórzy marynarze mogą skorzystać z planów emerytalnych, podczas gdy inni mogą szukać pracy na lądzie – powiedział dyrektor ds. badań załogowych w Drewry, Rhett Harris.
Tymczasem czerwcowy wskaźnik zmiany załogi organizacji Neptune Declaration pokazuje, że liczba marynarzy na pokładach statków po wygaśnięciu umowy o pracę wzrosła od wskaźnika majowego z 5,8 proc. do 7,4 proc., co odpowiada względnemu wzrostowi o 24,1 proc.. Liczba marynarzy na statkach przez ponad 11 miesięcy zmniejszyła się z 0,8 proc. do 0,4 proc., co odpowiada względnemu spadkowi o 50 proc.
Rosnące wskaźniki infekcji w kluczowych krajach, z których pochodzą załogi oraz bardziej rygorystyczne protokoły są postrzegane jako główne czynniki powodujące opóźnione i skomplikowane wymiany załogi.
Wskaźnik zmiany załogi Neptune Declaration opiera się na zagregowanych danych od 10 wiodących operatorów statków: Anglo- Eastern, Bernhard Schulte, Columbia Shipmanagement, Fleet Management (FLEET), OSM, Synergy Marine, Thome, V.Group, Wallem i Wilhelmsen Ship Management, które łącznie mają obecnie na pokładach około 90 000 marynarzy.

Szczepionka dla marynarzy

Pomimo nieustannych wezwań ze strony przemysłu do szybszego wprowadzania szczepionek dla marynarzy, sporadycznie próbowano nadać temu priorytet. Obejmowały one programy szczepień w portach USA, niektórych portach australijskich, Singapurze, Rosji i Holandii.
Niedawno Królewskie Belgijskie Stowarzyszenie Armatorów poinformowało, że Belgia oficjalnie rozpoczęła kampanię szczepień dla marynarzy. Szczepienia odbywają się obecnie w porcie w Antwerpii, a za kilka dni zostaną również przeprowadzone w porcie Zeebrugge. Około 2200 marynarzy zostanie zaszczepionych w ciągu miesiąca.
Według sondażu Seafarer Covid-19 Welfare Survey ogłoszonego przez Urząd Morski Bahamów, zdecydowana większość marynarzy (87 proc.) wciąż nie otrzymała pierwszej dawki szczepionki. Spośród dotychczasowych respondentów 86 proc. byłoby skłonnych otrzymać szczepionkę, gdyby została zaoferowana, a 65 proc. czułoby się bezpieczniej, gdyby zostało zaszczepione.
Uważa się, że globalny program szczepień dla marynarzy jest jedynym sposobem, aby przemysł morski ostatecznie zakończył kryzys związany ze zmianą załogi, który dotknął setki tysięcy marynarzy.
W szczytowym momencie kryzysu ponad 400 000 marynarzy na całym świecie utknęło na morzu w oczekiwaniu na repatriację w miesiącach poza ich umowami, z powodu niemożności wyrejestrowania się z powodu ograniczeń w podróżowaniu.
Liczba ta spadła z około 400 000 we wrześniu 2020 roku do około 200 000 w marcu 2021 roku.

Źródło: gospodarka morska.pl

Potencjał azjatyckich stoczni po COVID 19.

Pandemia COVID-19 ujawniła zdolność azjatyckich stoczni do dostarczania efektywnych kosztowo statków niskoemisyjnych, znajdując odzwierciedlenie w sporym wolumenie zamówień. To właśnie azjatycki przemysł stoczniowy szybko podniósł się po trudnym dla światowym gospodarki 2020 roku, zwiększając swój udział w

rynku.
Chociaż stocznie azjatyckie budują statki taniej niż Zachodni konkurenci, nie tylko atrakcyjna cena stanowi o ich potencjale. Współpracując z wiodącymi producentami systemów napędowych, stocznie z Dalekiego Wschodu sukcesywnie wprowadzają najnowsze technologie niskoemisyjne. Wymownym przykładem może być jeden z najbardziej zaawansowanych technologicznie kontenerowców, Jacques Saadé, napędzany LNG, zbudowany w Chinach.
Na skutek pandemii koronawirusa, a co za tym idzie, problemów z zapewnieniem ciągłości łańcucha dostaw, globalna produkcja statków handlowych zmniejszyła się o ponad 40% w porównaniu z rekordowym 2011 r. W połowie 2020 r., wolumen zamówień wynosił niewiele ponad jedną trzecią wolumenu, który stocznie miały w swoich portfelach zamówień jeszcze na początku dekady.
Azja stanowi największe zagłębie przemysłu stoczniowego, odpowiadając za 52% rynku w 2020 r. W ostatniej dekadzie światowy przemysł stoczniowy prezentował strukturę rynkową trójstronnej konkurencji Chin, Korei Południowej oraz Japonii. Chociaż globalne zamówienia na nowe statki spadły o ponad połowę w ciągu pierwszych dziewięciu miesięcy pandemicznego 2020 r., stocznie azjatyckie szybko odbiły się od dna.

Za Wielkim Murem statki sznurem

Od początku XXI wieku chiński przemysł stoczniowy gwałtownie się rozwija się dzięki wsparciu polityki rządowej i niskim kosztom produkcji. Do najpopularniejszych statków budowanych w Chinach należą kontenerowce, masowce, tankowce oraz statki specjalnego przeznaczenia, w tym gazowce, zdobywając przewagę konkurencyjną na rynku międzynarodowym. W samym tylko 2020 r., chiński przemysł stoczniowy odpowiadał za 40,4% światowej produkcji statków.
Mimo tak znaczącej pozycji, na skutek pandemii COVID-19, globalny rynek budowy nowych statków został zahamowany. Od stycznia do listopada 2020 r. do Chin wpłynęły zamówienia na nowe statki o nośności 22,52 mln ton, co oznacza spadek w odniesieniu do 2019 roku o 8,7%. Pandemia COVID-19, miała znaczący wpływ na przemysł stoczniowy w Chinach w pierwszym kwartale 2020 r., odpowiadając za spadek produkcji o 27,3% w analogicznym okresie czasu w poprzednim roku. W całym 2020 r. zamówienia na chińskie statki wyniosły 19,77 mln ton, co oznacza spadek o 13,5%.
Już pod koniec 2020 r., kiedy Chiny ujarzmiły koronawirusa, przemysł stoczniowy z impetem stanął na nogi, zaś przykładów nie trzeba daleko szukać.
Na początku listopada 2020 r., stocznia Yangzijiang Shipbuilding (YZJ) ogłosiła, że zapewniła sobie już nowe zamówienia o wartości ponad miliarda dolarów, co stanowi więcej, niż przez cały 2019 r. Cześć zamówień, które dawnymi czasy trafiłyby do realizacji w europejskich stoczniach, zostały przejęte przez Chiny.
Również pod koniec 2020 r., stocznia Guangzhou Shipyard International wygrała kontrakt na budowę dwóch 230-metrowych promów RoPax dla P&O, które mają pływać po Kanale La Manche w 2023 r. Co interesujące, Chińczycy coraz bardziej wchodzą na rynek promów i statków wycieczkowych, które do tej pory były domeną europejskich stoczni, zaś wspomniane 230- metrowe RoPaxy mają szansę stać się flagowymi jednostkami na jednej z najbardziej ruchliwych dróg wodnych na świecie.

Korea nie próżnuje

Rywalizacja o laur światowego lidera przemysłu stoczniowego pomiędzy Chinami a Koreą Południową stała się bardziej intensywna. Południowokoreański progres w nowych zamówieniach przypomina o potrzebie zwiększenia wysiłków przez chińskie firmy stoczniowe i przejścia na wyższy poziom organizacji łańcucha dostaw w globalnym przemyśle stoczniowym.
W pierwszym kwartale bieżącego roku Korea Południowa wyprzedziła Chiny i stała się największym światowym producentem statków pod względem nowych zamówień, pomimo tego, że od 2012 r. to właśnie Chiny przewodziły globalnej produkcji statków.
Południowokoreańskie stocznie szczególnie skorzystały z fali nowych zamówień na kontenerowce, ponieważ pandemia zmieniła krajobraz globalnego przemysłu żeglugowego.
Tylko w marcu Evergreen Marine, firma szerzej znana po tym, jak jeden z jej kontenerowców zablokował na prawie tydzień Kanał Sueski, powodując straty mierzone w miliardach dolarów amerykańskich, złożyła zamówienia na 25 nowych kontenerowców o wartości 2,5 miliarda dolarów w Samsung Heavy Industries (SHI). Prócz tego wśród post-covidowych zamówień można wśród nich wskazać m.in. warte 2,6 mld dolarów zamówienie od firmy naftowo-gazowej Adnoc ze Zjednoczonych Emiratów Arabskich na trzy przyjazne dla

środowiska ropowce, które zostaną zbudowane przez Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering (DSME). Ropowce będą wyposażone w najnowszą technologię niskoemisyjną w postaci wysokociśnieniowego silnika dwupaliwowego, który może być zasilany LNG, co czyni je pierwszymi ropowcami o tak dużej nośności zasilanymi ciekłym gazem ziemnym.
Specjalizująca się w budowie jednostek o dużym tonażu DSME posiada pełen portfel zamówień, który obejmuje dziewięć gazowców LNG, cztery kontenerowce, dwa zbiornikowce typu shuttle, pięć zbiornikowców do przewozu ropy naftowej oraz jeden zbiornikowiec do przewozu gazu.
W Seulu, podobnie jak w Pekinie i Tokio, przemysł stoczniowy jest postrzegany jako sztandarowa gałąź gospodarki, zatrudniająca setki tysięcy ludzi, a przez to zapewniające tak potrzebne miejsca pracy, dlatego też tamtejsze rządy chętnie wspierają przemysł stoczniowy.
W obliczu konkurencji ze strony głównych rywali – w szczególności Chin, oraz w mniejszym stopniu, Japonii – koreański rząd zdecydował o wsparciu subwencją 5 mld dolarów fuzji Hyundai Heavy Industries (HHI) i DSME w konsorcjum Korea Shipbuilding, dzięki czemu kraj osiągnął 20% udział w globalnym rynku nowych statków.

Odpowiedź samuraja

Japonia, kolejny azjatycki gigant przemysłu stoczniowego, z niepokojem obserwuje poczynienia konkurencji, dostrzegając rosnącą siłę wschodnich sąsiadów. Dla Japończyków przemysł stoczniowy ma kluczowe znaczenie, gdyż 99% japońskiego handlu odbywa się drogą morską.
Patrząc w przyszłość, Japonia stawia na innowacje w dążeniu do bezemisyjnej żeglugi. Nowo zbudowany samochodowiec Sakura Leader stanowi kamień milowy w tym kierunku.
Sakura Leader jest napędzany najnowszym silnikiem dwupaliwowym firmy IHI Power Systems i został zbudowany przez Shin Kurushima Toyohashi Shipbuilding, zaś Mitsubishi Shipbuilding dostarczyło złożony system zasilania gazem. Samochodowiec jest zdolny do przewiezienia 7000 samochodów i jest pierwszym tak dużym samochodowcem napędzanym LNG zbudowanym w Japonii – i z pewnością nie będzie ostatnim. Już teraz siostrzany samochodowiec jest już w drodze.
Mimo okazjonalnych powodów do dumy, japoński przemysł stoczniowy poległ w starciu ze skutkami koronawirusa.
Prezes Japońskiego Stowarzyszenia Stoczniowców, Saito Tamotsu, podczas konferencji online mającej miejsce 24 maja br., stwierdził, że japoński przemysł stoczniowy pozostaje w kryzysie z powodu pandemii.
Saito dostrzegł, że chińskie i południowokoreańskie stocznie zdobywają liczne zamówienia dzięki silnemu wsparciu rządowemu, na co japońskie stocznie nie mogą liczyć. Rząd dostrzegł ciężar problemu, zapowiadając zmiany w prawie w celu zwiększenia wsparcia dla stoczniowców i firm żeglugowych, lecz od projektu do realnej pomocy upłynie czas, który efektywnie wykorzystują konkurenci, w szczególności Chińczycy i Koreańczycy.

Konkluzje

Kryzys wywołany pandemią odcisnął piętno na światowej gospodarce, w tym na przemyśle stoczniowym. Na tle globalnej konkurencji, azjatyckie stocznie wyszły z konfrontacji z koronawirusem nie tylko szybko, ale również silniejsze, o czym świadczy wolumen zamówień realizowanych – oraz czekających na realizację – w Azji.
Co tyczy rywalizacji stoczniowych gigantów, jakimi są Korea Południowa oraz Chiny, wysoka pozycja Korei Południowej w budowie statków w post-covidowej rzeczywistości może stanowić wskazówkę dla chińskich stoczni.
Południowokoreańskie firmy mają wyższy wskaźnik lokalizacji części i komponentów, co w kontekście pandemii oznacza, że koreańskie stocznie cieszą się szybszym łańcuchem dostaw, a także sprawniejszą obsługą w zakresie dostrajania sprzętu, jak również kontroli kosztów. Chiny powinny wzbogacić swój łańcuch przemysłowy w kierunku wspierania przemysłu stoczniowego. Wiele różnych gałęzi przemysłu powinno działać w synergii, co poprawiłoby konkurencyjność chińskiego przemysłu stoczniowego. Chińskie stocznie dorównują jakością swoim południowokoreańskim konkurentom, ale dostawcy części pozostają w tyle, co obnażyła pandemia.

Źródło gospodarkamorska.pl

KE: Baltic Pipe to ważny projekt .Komisja gotowa zaangażować się w znalezienie rozwiązania.

Baltic Pipe to ważny projekt dla regionu, Komisja Europejska jest gotowa zaangażować się w znalezienie rozwiązania po decyzji Danii w sprawie cofnięcia pozwolenia środowiskowego dla lądowego odcinka gazociągu – przekazało źródło w KE.
- Baltic Pipe to projekt (...) o dużym znaczeniu dla regionu, sprowadzający po raz pierwszy gaz z Morza Północnego do Europy Środkowo-Wschodniej. Projekt otrzymał dotację w wysokości 215 mln euro z instrumentu "Łącząc Europę". Komisja Europejska śledzi rozwój sytuacji w zakresie kontynuacji budowy Baltic Pipe, po decyzji urzędu duńskiego w sprawie pozwolenia środowiskowego dla duńskiego lądowego odcinka projektu – przekazał wysoki urzędnik Komisji Europejskiej.
„Pozwolenie środowiskowe dla tego gazociągu jest kwestią krajową duńskich władz i sądów. Komisja Europejska jest gotowa zaangażować się w znalezienie rozwiązania tej sprawy, tak aby kwestie środowiskowe zostały w pełni uwzględnione" – dodało źródło.
PCI (Projects of Common Interest) to projekty infrastruktury energetycznej będące przedmiotem wspólnego zainteresowania Unii Europejskiej. Mogą one korzystać z zagwarantowanych prawnie udogodnień w postaci m.in.: przyspieszonej procedury wydawania pozwoleń i decyzji administracyjnych, możliwości otrzymania wsparcia finansowego w ramach instrumentu „Łącząc Europę" w formie bezzwrotnych dotacji lub instrumentów finansowych.
W czwartek duński operator systemu przesyłowego Energinet poinformował, że Duńska Komisja Odwoławcza ds. Środowiska i Żywności cofnęła pozwolenie środowiskowe dla rurociągu Baltic Pipe, którym ma płynąć gaz z Norwegii przez Danię do Polski. Polskie MSZ poinformowało, że skutki tej decyzji są analizowane.
Według komunikatu spółki Energinet Komisja Odwoławcza ds. Środowiska i Żywności uchyliła 31 maja pozwolenie środowiskowe z 12 lipca 2019 roku wydane przez Duńską Agencję Ochrony Środowiska. Sprawa została przekazana do ponownego rozpatrzenia przez ten urząd.
Decyzja oznacza, że Duńska Agencja Ochrony Środowiska musi przeprowadzić dodatkowe badania konieczne do oceny, czy inwestycja może zniszczyć lub uszkodzić tereny rozrodu lub odpoczynku wskazanych gatunków. Dotyczy to niektórych gatunków myszy i nietoperzy występujących na obszarze lądowej części planowanego gazociągu o długości 210 km, który ma przebiegać przez Jutlandię oraz wyspy Fionia i Zelandia.
"Bardzo nam przykro z powodu tej decyzji. Gdy w 2019 roku otrzymywaliśmy od władz pozwolenie w sprawie Baltic Pipe, zaznaczono, że powinniśmy prowadzić dalsze prace nad szeregiem środków zapewniających dobre warunki życia niektórym gatunkom zwierząt. Od tego czasu kontynuujemy wysiłki w celu ich ochrony. Jednak Komisja Odwoławcza twierdzi, że wszystkie środki powinny zostać określone przed wydaniem pozwolenia" - stwierdziła w komunikacie Marian Kaagh, wicedyrektorka spółki Energinet, która realizuje projekt na duńskim odcinku.
Według Kaagh "Energinet jest w trakcie wyjaśniania z władzami konsekwencji decyzji o uchyleniu pozwolenia środowiskowego i przygotowuje się do wstrzymania budowy do czasu uzyskania niezbędnych pozwoleń". "Musimy dokładnie zbadać, co dokładnie oznacza dla projektu Baltic Pipe cofnięcie pozwolenia, a zwłaszcza dla prac budowlanych w miejscach, gdzie występują chronione gatunki" - pokreśliła Kaagh.
W rozmowie z telewizją TV2 Kaagh przyznała, że jest "bardzo zaskoczona decyzją" organu odwoławczego. "My jako klient i oni jako (Duńska Agencja Ochrony Środowiska) byliśmy przekonani, że wszystko zostało wyjaśnione" - stwierdziła.
Według profesora prawa ochrony środowiska Petera Pagha z Uniwersytetu w Kopenhadze winnym jest organ zatwierdzający, czyli podlegająca duńskiemu rządowi Agencja Ochrony Środowiska.
Komisja Odwoławcza ds. Środowiska i Żywności, uchylając pozwolenie środowiskowe, powołała się na dyrektywę siedliskową UE.
Wiceminister spraw zagranicznych Paweł Jabłoński komentując w czwartek dla PAP decyzję o cofnięciu pozwolenia zwrócił uwagę, że dotyczy ona wyłącznie duńskiego odcinka Baltic Pipe. "Na pozostałych odcinkach prace trwają w sposób niezakłócony. Wiele wskazuje na to, że prace na duńskim odcinku, którego dotyczy dzisiejsza decyzja, zostaną wstrzymane jedynie czasowo, do momentu spełnienia wymogów środowiskowo-prawnych przez duńskiego inwestora" - dodał.
Jabłoński wskazał, że w tej konkretnej sprawie Polska nie jest stroną postępowania. "Z tego powodu nie mamy prawnej możliwości odniesienia się do tej decyzji. Podejmujemy odpowiednie działania kanałami

dyplomatycznymi. Trzeba pamiętać, że projekt Baltic Pipe ma dla Europy strategiczny charakter, nikt nie powinien tracić tego faktu z oczu" - dodał.
Wiceszef MSZ poinformował, że polscy eksperci także analizują decyzję duńskiej Komisji Odwoławczej ds. Środowiska i Żywności dla całego projektu Baltic Pipe.
Baltic Pipe ma być gotowy jesienią 2022 roku. Nie wiadomo na razie, czy projekt zostanie opóźniony.

Źródło: gospodarka morska.pl

Turcja: Erdogan zapowiedział ochronę Morza Marmara przed plagą śluzu morskiego.

Prezydent Turcji Recep Tayyip Erdogan zapowiedział walkę z tzw. śluzem morskim, groźnym dla życia biologicznego organicznym osadem, którym pokrywane jest Morze Marmara, położone między Azją Mniejszą a Półwyspem Bałkańskim.
Według Erdogana przyczyną niszczącego faunę morską i zagrażającego rybołówstwu zjawiska jest spuszczanie nieoczyszczonych ścieków do morza oraz ocieplenie klimatu. Turecki prezydent powołał 300-osobowy zespół, który ma dokładnie zbadać sprawę niebezpiecznego śluzu.
Lepki osad tworzy się naturalnie, gdy wskutek wysokich temperatur i zanieczyszczenia wód dochodzi do przerostu glonów - informuje BBC. Śluz morski został po raz pierwszy zaobserwowany w Turcji w 2007 roku, ale pojawiał się również na Morzu Egejskim, u wybrzeży Grecji. Substancja pokrywa teraz dużą część Morza Marmara i - według BBC - to najprawdopodobniej największe wystąpienie tego zjawiska w historii
Gromadzący się na powierzchni morza osad dusi żyjące w nim zwierzęta. "Z powodu przerostu śluzu kilka gatunków ostryg, małży i rozgwiazd jest zagrożonych wyginięciem" - powiedział prof. Bayram Ozturk z tureckiego instytutu badań morskich. Dodał, że problem zakończy się dopiero po inwestycjach w oczyszczanie ścieków płynących do morza z 16-milionowego Stambułu.
W niedzielę minister środowiska Turcji Murat Kurum zapowiedział, że całe Morze Marmara stanie się strefą chronioną, a zanieczyszczenia płynące z nadmorskich miast i przepływających statków zostaną zmniejszone. We wtorek ma się rozpocząć wielka akcja oczyszczania morza.

Źródło:PAP.pl

Żegluga wycieczkowa powraca do USA.

Amerykańskie Centrum Kontroli Chorób (CDC) zatwierdziło jeden statek wycieczkowy z Royal Caribbean do wznowienia żeglugi w czerwcu, ponad rok po zawieszeniu rejsów w USA z powodu pandemii COVID-19.
Celebrity Edge odpłynie z Port Everglades w Fort Lauderdale 26 czerwca. Będzie to pierwszy rejs z USA od ponad roku z pasażerami na pokładzie.
– Rejsy z USA powracają! – ogłosił Richard D. Fain, prezes i dyrektor generalny Royal Caribbean Group, powiedział w oświadczeniu.
CDC powiedział, że jest zaangażowany we współpracę z branżą rejsów wycieczkowych i portami w celu wznowienia rejsów, ale etapowo.
– CDC i branża rejsów wycieczkowych zgadzają się, że branża ma to, czego potrzebuje, aby iść naprzód i nie ma żadnych dodatkowych przeszkód na drodze do wznowienia żeglugi od połowy lata – podała agencja w środę.
Statek pominie symulowaną podróż, ponieważ wymaga to szczepienia załogi i pasażerów, powiedział CDC.
Royal Caribbean powiedział, że wszystkie rejsy odbędą się ze zaszczepioną załogą, a wszyscy powyżej 16 roku życia muszą przedstawić dowód szczepienia przeciwko COVID-19. Od 1 sierpnia wszyscy goście w wieku 12 lat i starsi muszą przedstawić dowód szczepienia.
Inauguracyjny rejs
Wydarzenie przygotowuje grunt pod ogłoszenie przez Royal Caribbean Group dodatkowych tras.

Stan Floryda, do którego później dołączyła Alaska, pozwał administrację prezydenta Joe Bidena w sądzie federalnym w kwietniu, starając się obalić decyzję CDC, aby uniemożliwić amerykańskiemu przemysłowi wycieczkowemu natychmiastowe wznowienie działalności. Sędzia federalny skierował ten pozew do mediacji w zeszłym tygodniu.

Źródło:gospodarkamorska

Turcja: odkrycie złóż gazu ziemnego na Morzu Czarnym.

Turcja dokonała nowego odkrycia gazu ziemnego na Morzu Czarnym - ogłosił w piątek prezydent Recep Tayyip Erdogan. Dodał, że Ankara zintensyfikuje poszukiwania w nadziei na obniżenie wysokich rachunków za energię.
"Nowe odkrycie 135 mld m sześć. gazu na Morzu Czarnym nastąpiło w odwiercie Amasra-1" - powiedział Erdogan. Odkrycia dokonano na polu Sakarya, gdzie Turcja ogłosiła wcześniej znalezienie 405 mld m sześć. tego surowca.
Ilości gazu odkrytego przez Ankarę są skromne w porównaniu z głównymi złożami światowymi, a eksperci przewidują wysokie koszty wydobycia, w szczególności ze względu na ich głębokość.
Turcja zużywa rocznie od 45 do 50 miliardów metrów sześciennych gazu ziemnego, prawie w całości importowanego, głównie z Rosji. Według Urzędu Regulacji Rynku Energii (EPDK) oznacza to wydatki rzędu 11 miliardów euro.
Po odkryciu pierwszego złoża w marcu Erdogan obiecywał, że ten "w 100 procentach turecki" gaz ziemny trafi do domów w 2023 roku, który jest rokiem kolejnych wyborów prezydenckich.
Wraz z badaniami na Morzu Czarnym Ankara zintensyfikowała również inicjatywy we wschodniej części Morza Śródziemnego, gdzie odkryto w ostatnich lata ogromne rezerwy gazu, co zaostrzyło apetyt krajów nadbrzeżnych.
Wiercenia przeprowadzone przez Turcję w ostatnich miesiącach na wodach Grecji i Cypru wywołały napięcia i wzmocniły izolację dyplomatyczną Ankary, która obecnie dąży do polepszenia stosunków ze swoimi śródziemnomorskimi sąsiadami.

Źródło: gospodarkamorska

Sri Lanka: kontenerowiec z chemikaliami zaczął tonąć; ratownicy odholowują go w głąb morza.

Eksperci od ratownictwa morskiego próbują odholować na głębiny kontenerowiec z ładunkiem chemikaliów, na którym przed 12 dniami wybuchł pożar i który zaczął tonąć w środę u wybrzeży Kolombo, głównego portu Sri Lanki – poinformowały miejscowe władze.
Jak podaje agencja AP, pokład kontenerowca MV X-Press Pearl znalazł się pod wodą nazajutrz po ugaszeniu pożaru. Fotograf AFP w Sarakkuwie, na północ od Kolombo, przekazał, że rufa statku jest pod wodą.
Odholowanie kontenerowca nakazał prezydent Sri Lanki Gotabaya Rajapaksa, aby zminimalizować potencjalne szkody dla wybrzeża wyspy.
Eksperci próbują odholować statek w głąb morza, ponieważ jeśli zatonie w swojej obecnej pozycji w pobliżu Kolombo, spowoduje poważne zanieczyszczenie - przestrzegł rzecznik marynarki wojennej Indika de Silva.
Pożar wybuchł 20 maja, kiedy statek był zakotwiczony ok. 9,5 mil morskich (18 km) na północny zachód od Kolombo i czekał na wejście do portu.
Według lankijskiej marynarki wojennej pożar został spowodowany przez chemikalia przewożone na kontenerowcu pływającym pod banderą Singapuru. Jednostka transportowała 1486 kontenerów, w tym 25 ton kwasu azotowego i innych chemikaliów, które zostały załadowane 15 maja w porcie Hazira w Indiach.
Ogień strawił większość ładunku i zanieczyścił okoliczne wody oraz długi odcinek słynnych plaż na wyspie.

Lankijska policja prowadzi dochodzenie w sprawie pożaru, a sąd w Kolombo nałożył we wtorek na kapitana, inżyniera i asystenta inżyniera zakaz opuszczania kraju. 25-osobowa załoga statku została ewakuowana w zeszłym tygodniu; wśród członków załogi byli obywatele Filipin, Chin, Indii i Rosji.

Źródło: PAP.pl

Rosja: Polska może stracić na uruchomieniu Nord Stream 2.

Uruchomienie Nord Stream 2 może zaszkodzić tranzytowi gazu nie przez Ukrainę, a dostawom przez terytorium Polski, która "może stracić" na skutek zmniejszenia dostaw poprzez gazociąg Jamał-Europa - przekonuje rządowy rosyjski dziennik "Rossijskaja Gazieta".
"Istnieje opinia, że uruchomienie Nord Stream 2 zmniejszy lub zatrzyma tranzyt ukraiński. Możliwy jest jednak i inny wariant - zmniejszenie dostaw poprzez gazociąg Jamał-Europa biegnący przez Białoruś. Dla Mińska taka decyzja nie spowoduje żadnych strat, bo właścicielem gazociągu na terytorium Białorusi jest Gazprom. Stracić zaś może Polska, leżąca na dalszej trasie (gazociągu)" - ocenia dziennik w piątkowym wydaniu.
Podkreśla, że Rosji nie łączy z Polską kontrakt dotyczący wykorzystania tego gazociągu i że strona rosyjska, "tak, jak wymagali tego polscy politycy", przeszła na zasady przewidziane w regulacjach europejskich.
Oceny te "RG" wyraża w artykule, w którym akcentuje przede wszystkim, że Nord Stream 2 "uczyni Niemcy największym graczem na gazowym rynku Europy". Staną się one bowiem "krajem największym pod względem tranzytu gazu do innych państw europejskich".
Rządowy dziennik podkreśla, że "niemieckie firmy tworzą wspólne przedsiębiorstwa z Gazpromem", a strona rosyjska ma dostęp na rynek wewnętrzny Niemiec. Choć dla Rosji "mogą pojawić się problemy we współpracy z aparatem państwowym" w Niemczech, to "owe teoretycznie możliwe rozbieżności leżą na innej płaszczyźnie niż problemy z Ukrainą" - zaznacza "RG".
Rosyjska agencja TASS przekazała w piątek prognozę austriackiego koncernu OMV, który uważa, że budowa Nord Stream 2 zostanie ukończona w tym roku. Taką ocenę wyraził szef koncernu Rainer Seele na trwającym w Petersburgu Międzynarodowym Forum Ekonomicznym.
17 maja 2020 r. wygasła wieloletnia umowa zawarta w 1995 r. między Gazpromem a spółką Europol Gaz na tranzyt rosyjskiego surowca do krajów Europy Zachodniej. Operator gazociągu stosuje teraz zasady przewidziane w europejskich regulacjach: przydziela przepustowości pozwalające na przesył gazu poprzez polski odcinek gazociągu jamalskiego w ramach niedyskryminacyjnej procedury aukcyjnej, przeprowadzanej na zasadach rynkowych, na zasadach i w terminach określonych w tzw. rozporządzeniu CAM NC.
Wszystkie wyniki aukcji mają formuły "ship-or-pay", co oznacza, że zwycięzca będzie musiał zapłacić odpowiednią stawkę za zakontraktowaną przepustowość, niezależnie od tego, czy gaz prześle, czy też nie.

Źródło:PAP.pl

Jak złapać wiatr słoneczny? Uczeni z Polski konstruują sprzęt dla NASA.

Polscy naukowcy przeprowadzą pierwszy pełny i samodzielny eksperyment w ramach misji NASA. Dzięki GLOWS dowiemy się więcej o tym, jak Słońce wpływa na nasze kosmiczne podwórko.
Heliosfera to wypełniona wiatrem słonecznym, gazami i pyłem bańka w przestrzeni rozciągająca się ponad stukrotnie dalej od Słońca niż orbita Ziemi. Jest to zarazem jedyne miejsce we Wszechświecie, co do którego nie mamy wątpliwości, że obecne są w nim istoty żywe. Im lepiej poznamy heliosferę, tym łatwiej będzie nam badać odległe układy planetarne w poszukiwaniu życia.
– Chcemy zrozumieć, jakim zmianom w czasie ulega szybkość i gęstość wiatru słonecznego na różnych szerokościach heliograficznych, od równika do biegunów Słońca. Pozwoli nam to zrozumieć warunki krytyczne dla powstania i podtrzymania procesów biologicznych wokół gwiazd, które w trakcie swej wędrówki w Galaktyce napotykają na różne i zmienne w czasie warunki „meteorologiczne" – wyjaśnia dr hab. Maciej Bzowski, kierujący

zespołem naukowców i inżynierów z Centrum Badań Kosmicznych Polskiej Akademii Nauk pracujących nad GLOWS (skrót od GLObal solar Wind Structure). To urządzenie, fachowo zwane fotometrem, będzie obserwować światło emitowane przez atomy wodoru wchodzące w skład wiatru słonecznego.
GLOWS będzie jednym z elementów misji NASA o nazwie IMAP (Interstellar Mapping and Acceleration Probe). Biorą w niej udział najlepsi eksperci od heliosfery z całego USA i Europy. Obok instytucji takich jak Uniwersytet Princeton, Instytut Technologii Massachusetts (MIT), Laboratorium Napędu Odrzutowego (JPL) czy Narodowe Laboratoria w Los Alamos w gronie tym znalazło się także Centrum Badań Kosmicznych PAN.

Heliosfera to kosmiczny kokon otaczający Układ Słoneczny

Amerykanie wyjątkowo wysoko ocenili wkład polskich naukowców w rozpoczętą wcześniej i wciąż trwającą misję heliosferyczną IBEX (Interstellar Boundary EXplorer). To otworzyło furtkę do podjęcia większego wyzwania. Tym razem Polacy działają samodzielnie: od złożenia propozycji eksperymentu, przez opracowanie i zbudowanie instrumentu, aż po analizę zebranych danych.
– Rzadko się zdarza, aby w dużych i poważnych misjach kosmicznych za opracowanie, budowę i testy całego instrumentu badawczego odpowiadał jeden instytut – wyjaśnia dr hab. inż. Piotr Orleański z CBK PAN. – GLOWS początkowo zamierzaliśmy budować wspólnie z Niemcami, ale ci wycofali się z projektu ze względów finansowych. Odtąd realizujemy instrument samodzielnie, co było pewną komplikacją. Kolejną jest konieczność bardzo szybkiego dostosowania naszego stylu pracy do amerykańskiego. Mimo tych różnic pomyślnie przeszliśmy pierwszy przegląd projektu – dodaje.
Misja IMAP tworzona jest przez międzynarodowy zespół naukowy pod kierownictwem prof. Davida J. McComasa z Uniwersytetu Princeton, a realizację projektu koordynuje Laboratorium Fizyki Stosowanej z Uniwersytetu Johnsa Hopkinsa. – Naszym celem jest jednoczesne badanie dwóch najważniejszych kwestii dotyczących heliosfery, czyli przyspieszenia wyrzucanych przez Słońce naładowanych elektrycznie cząstek oraz interakcji heliosfery z najbliższym kosmicznym otoczeniem – wyjaśnia prof. McComas.
Zdaniem badaczy heliosfera może tworzyć kokon, który chroni Układ Słoneczny w podobny sposób, jak magnetosfera chroni Ziemię przed promieniowaniem kosmicznym. Jej istnienie i rozmiar może też wpływać na to, w jaki sposób formuje się życie na planetach.

Sonda przeanalizuje świecący wodór w przestrzeni kosmicznej

Sonda IMAP ma zostać wyposażona w 10 instrumentów pozwalających na prowadzenie kompleksowych badań. Część z nich prowadzi obserwacje zdalne, pozostałe wykonują analizy na miejscu. – Te drugie to przyrządy do badania wyrzucanych przez Słońce cząstek naładowanych. Lokalne obserwacje prowadzi także magnetometr. Natomiast instrumenty do badań zdalnych, w tym konstruowany przez nas GLOWS, będą obserwować zachowanie atomów o różnych energiach – wyjaśnia dr Bzowski.
Obserwacje zdalne polegają w tym przypadku, podobnie jak w klasycznej astronomii, na rejestrowaniu światła. Do sondy IMAP będzie ono docierać z odległych miejsc, w tym z granicy między heliosferą a przestrzenią międzygwiezdną.
W tak złożonej misji kluczowa jest synergia pomiędzy poszczególnymi instrumentami i danymi przez nie pozyskiwanymi. GLOWS ma rejestrować nie tylko fotony emitowane przez kosmiczny wodór, ale również cząstki naładowane elektrycznie.
Natomiast inne zainstalowane na sondzie instrumenty zwane ENA są czułe na fotony ultrafioletowe, które obserwuje GLOWS. Dopiero łącząc dane ze wszystkich 10 przyrządów, będzie można wyrobić sobie pogląd na to, co dzieje się na granicznym obszarze heliosfery.
– Jednak takiego studium nie da się przeprowadzić nie wiedząc, co jest „za płotem". Chodzi o drugi poza Słońcem czynnik kształtujący heliosferę, czyli materię międzygwiezdną – tłumaczy dr Bzowski. – Słońce porusza się przez jeden z obłoków tej materii, a heliosfera kończy się tam, gdzie wyrównują się ciśnienia wiatru słonecznego i materii międzygwiazdowej. Aby poznać tę materię, musimy dokonać pomiarów, a jedyną na to szansą jest obserwacja gazu międzygwiazdowego wnikającego do heliosfery. Właśnie takie obserwacje będzie prowadził przyrząd IMAP-Lo i nasz GLOWS. IMAP-Lo bardzo szczegółowo, lecz tylko przy samym satelicie, a GLOWS znacznie mniej szczegółowo, ale za to szerzej – dodaje uczony.

Misja NASA ma przeczesać całe niebo analizując wiatr słoneczny

W związku z tym, że CBK PAN odgrywa znaczącą rolę w przedsięwzięciu, będzie miało pierwszeństwo w dostępie do danych zebranych przez wszystkie instrumenty misji. – Przeanalizujemy je, kontynuując tym samym

zainicjowany jeszcze w latach 90. XX wieku program heliosferyczny. Dane z GLOWS posłużą m.in. do uzupełnienia modelu czynników jonizacyjnych w heliosferze, który opracowaliśmy w CBK PAN i od lat stosujemy do analizy rozmaitych pomiarów oraz wykorzystujemy przy współpracy z licznymi grupami badawczymi z całego świata – podkreśla dr Bzowski.

Satelita naukowy IMAP ma zostać wyniesiony w kosmos w 2025 roku rakietą firmy SpaceX. Zostanie umieszczony w pobliżu tzw. punktu libracji L1 między Ziemią a Słońcem, ok. 1,5 mln km od Ziemi. W miejscu tym równoważą się potencjały grawitacyjne Ziemi i Słońca, dzięki czemu umieszczony w jego pobliżu statek kosmiczny łatwiej jest utrzymać w stałym położeniu względem Ziemi i Słońca.

Nie oznacza to, że satelita będzie pozostawał w absolutnym bezruchu. Ponieważ punkt L1 codziennie przesuwa się wraz z Ziemią, to również pola widzenia instrumentów IMAP każdego dnia znajdą się w nieco innych miejscach. Dzięki temu w ciągu pół roku instrumenty satelity będą mogły obejrzeć niemal całe niebo.

– Każdego kolejnego dnia będziemy obserwowali przetykany gwiazdami przebieg strumienia światła emitowanego przez wodór. Fachowo nazywamy to krzywą blasku. Ta krzywa będzie zmieniała się w ciągu roku, w miarę jak będziemy widzieli coraz to inne rejony heliosfery. Cały czas jednak będzie w sobie nosić jakiś odcisk struktury wiatru słonecznego, którego będzie szukał i który będzie badał nasz instrument – mówi dr Bzowski.

Misja NASA będzie kosztować pół miliarda dolarów

Całkowity budżet misji to ponad 500 mln dolarów, nie licząc wyniesienia na orbitę. Koszt ten podzielą między sobą instytucje współtworzące IMAP. Finansowy udział Polski będzie stosunkowo niewielki. W ramach porozumienia, jakie Ministerstwo Edukacji i Nauki podpisało pod koniec ubiegłego roku z NASA, wyłożymy na opracowanie i budowę instrumentu oraz analizę zebranych danych kwotę 16 mln zł. A chociaż jest to tylko niewielki procent kosztów misji, to dzięki niemu polscy uczeni zyskają dostęp do wszystkich danych z IMAP.

Emerytowany wicedyrektor NASA Steve Jurczyk zaznacza, że porozumienie z Polską opiera się na współpracy zainicjowanej już w 1962 r. Wtedy w Obserwatorium w Borówcu (obecnie to jeden z ośrodków CBK PAN) prowadzono na zlecenie NASA naziemne obserwacje amerykańskich satelitów. – Doceniamy wsparcie Polski dla misji IMAP. Wspólnie będziemy pracować nad lepszym poznaniem naszego kosmicznego otoczenia – podkreśla Steve Jurczyk.

– Konkurs na udział w misji IMAP wygraliśmy między innymi dzięki wieloletnim inżynierskim doświadczeniom w tworzeniu instrumentów badawczych dla Europejskiej Agencji Kosmicznej – mówi prof. Iwona Stanisławska, dyrektor CBK PAN. – Praca nad GLOWS to długi proces, wymagający skrupulatności i stałego zaangażowania. Ale to również wyjątkowa radość, gdy widzimy logo CBK PAN wśród emblematów kilkunastu najważniejszych instytucji naukowych świata. To pokazuje, że polska nauka z zakresu badań kosmosu, choć borykająca się z brakami, w tym tymi finansowymi, broni się jakością na najwyższym, światowym poziomie – dodaje uczona.

Czym jest wiatr słoneczny?

Choć Słońce wydaje nam się z Ziemi spokojne, jego powierzchnia podlega częstym i gwałtownym zmianom. Nasza najbliższa gwiazda emituje nie tylko światło. Nieustannie wyrzuca w przestrzeń kosmiczną także namagnesowaną plazmę. W jej skład wchodzą cząstki naładowane elektrycznie: elektrony, protony (jądra wodoru), cząstki alfa (jądra helu) i niewielka ilość jąder cięższych pierwiastków.

Wiatr słoneczny zaczyna się na granicy korony słonecznej i rozchodzi się promieniście we wszystkich kierunkach. Jego zasięg wyznacza granice heliosfery. Co jakiś czas od Słońca odrywają się większe obłoki materii. Takie wyrzuty plazmy niesione przez wiatr słoneczny po zderzeniu z ziemską magnetosferą wywołują burze magnetyczne, które mogą uszkadzać satelity i linie energetyczne. Natomiast cząstki wiatru słonecznego wnikające do magnetosfery w rejonach podbiegunowych wywołują zorzę polarną.

W 2020 r. badająca koronę słoneczną Parker Solar Probe uchwyciła dźwięk uwalnianych z korony naładowanych cząstek. Dzięki temu po raz pierwszy usłyszeliśmy brzmienie wiatru słonecznego.

Źródło:Focus

Kto wysle najwięcej wychowanków na Euro?

Portal CIES Football Observatory przygotował specjalne zestawienie klubów, które mogą pochwalić się największą liczbą wychowanków w kadrach drużyn na zbliżające się mistrzostwa Europy. W czołówce znalazł się Lech Poznań.
bsolutnym liderem klasyfikacji jest Ajax Amsterdam. Przez akademię holenderskiego klubu przewinęło się aż 14 piłkarzy, którzy mogą wystąpić na Euro! Akademia Ajaxu od lat jest uznawana za topową w Europie, więc nie jest to żadne zaskoczenie, że lideruje w tym zestawieniu.
Plecy Holendrów ogląda Dynamo Kijów. Jedenastu absolwentów akademii mistrza Ukrainy znalazło się wśród powołanych na zbliżający się turniej.
Najniższy stopień podium dzielą dwa kluby z Bałkanów. Po dziewięciu wychowanków na Euro mają Dinamo Zagrzeb z Chorwacji oraz FK Rabotnicki z Macedonii Północnej.
Na piątym miejscu w zestawieniu znalazł się Lech Poznań. Kolejorz może się cieszyć z ośmiu absolwentów swojej akademii. Mowa o **Tomaszu Kędziorze, Janie Bednarku, Kamilu Jóźwiaku, Jakubie Moderze, Tymoteuszu Puchaczu, Dawidze Kownackim, Karolu Linettym i Bartoszu Bereszyńskim**.
Lech może pochwalić się taką samą liczbą wychowanków jak HJK Helsinki z Finlandii, FC RB Salzburg, Manchester City i MSK Żylina.

Źródło:PilkaNoznat.pl

Jesteś marynarzem pracującym na kontraktach u zagranicznych armatorów ?

Zapraszamy do OMK / ITF – wypełnij deklarację :

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

www.omk.org.pl

Kontakt z OMK.

Informujemy, że w związku ze specyfiką pracy naszego biura biuro OMK będzie zamknięte do odwołania.
We wszystkich sprawach proszę kontaktować się drogą e-mail: biuro@nms.org.pl

W pilnych sprawach dot. spraw roszczeń prosimy o kontakt pod awaryjnym numerem telefonu:

516 516 900.

W pozostałych pilnych sprawach pod nr telefonu:

696 322 422.

Powyższe wynika z obowiązującej ustawy z dnia 2 marca 2020 roku o szczególnych rozwiązaniach związanych z zapobieganiem, przeciwdziałaniem i zwalczaniem COVID-19, innych chorób zakaźnych oraz wywołanych nimi sytuacji kryzysowych (Dz.U. z 2020 r., poz. 374)

Źródło:omk.org.pl

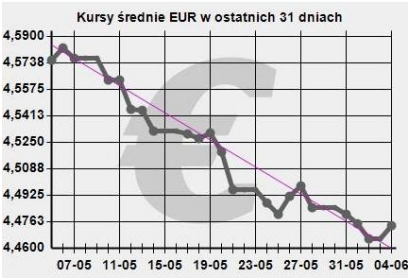
Wydarzyło się 07 czerwca - kalendarium

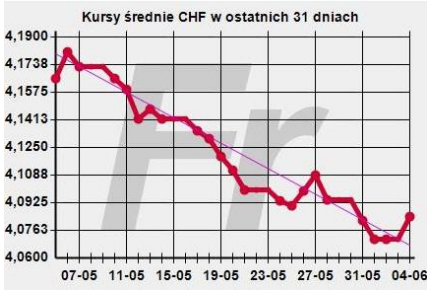
07 czerwca 158 dniem w kalendarzu gregoriańskim. Do końca roku pozostało 207 dni.
Dzisiaj imieniny obchodzą :
Anna, Antoni, Jarosław, Jeremiasz, Jeremi, Lukrecja, Meriadek, Meriadok, Paweł, Piotr, Robert, Roberta, Sabinian, Teresa, Wiesław, Wiesława i Wisław.
Wydarzyło się sporo rzeczy na przełomie lat, między innymi:
1415 r. – Przez teren Polski przechodził pas całkowitego zaćmienia Słońca.
1457 r. - Wojna trzynastoletnia: król Kazimierz IV Jagiellończyk wjechał triumfalnie na wykupiony od czeskich najemników zamek w Malborku.
1698 r. - Zawarto umowę piską na mocy której król August II Mocny zgodził się na zajęcie Elbląga przez Prusy Książęce..
1982 r.– Podpisano polsko-radziecką umowę o współpracy przy budowie warszawskiego metra.
2003 r. - W pierwszym dniu referendum europejskiego frekwencja wyniosła około 17%.
2009 r. – Odbyły się wybory do Parlamentu Europejskiego.
2017 r. – Na łamach tygodnika „Nature" ogłoszono odkrycie datowanych na 315 tys. lat szczątków Homo sapiens w Dżabal Ighud w południowym Maroku, co oznacza, że człowiek rozumny istniał już 100 tys. lat wcześniej, niż dotychczas sądzono..

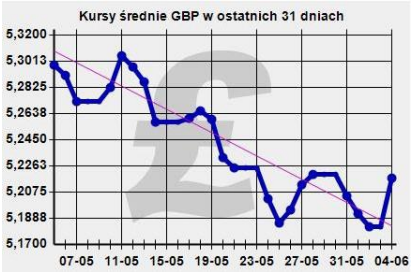
Kursy walut (kursy średnie NBP)

Kursy średnie walut NBP
Tabela z dnia 2021-05-21

1 EUR	**4,4734**
1 USD	**3,6931**
1 CHF	**4,0838**
1 GBP	**5,2174**







https://www.nbp.pl/

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

Notowania surowców

Data ostatniej aktualizacji: 2021-06-07 10:11

Walor	Jednostka	Kurs	Zmiana	Zmiana procentowa	Max 1R	Min 1R	Czas
ROPA	USD/baryłka	71,51	-0,12	-0,17%	71,9000	37,8900	07.06 10:11
ZŁOTO	USD/uncja	1 885,35	-8,65	-0,46%	2 064,0000	1 679,8000	07.06 10:11
MIEDŹ	USD/tona	9 906,75	-51,75	-0,52%	10 557,0000	5 660,5000	07.06 10:11
SREBRO	USD/uncja	27,67	-0,24	-0,86%	29,2600	17,4900	07.06 10:11
PALLAD	USD/uncja	2 841,50	-3,50	-0,12%	2 981,5000	1 843,1000	07.06 10:05
PLATYNA	USD/uncja	1 162,80	-4,85	-0,42%	1 313,7000	798,3000	07.06 10:11
NIKIEL	USD/tona	17 757,50	-237,50	-1,32%	19 865,0000	12 477,5000	07.06 10:11
ALUMINIUM	USD/tona	2 434,50	-20,00	-0,81%	2 534,5000	1 571,7500	07.06 10:11
OŁÓW	USD/tona	2 137,75	1,50	0,07%	2 227,7500	1 737,7500	07.06 10:11
CYNK	USD/tona	2 978,00	-27,75	-0,92%	3 078,7500	1 988,2500	07.06 10:11
ROPA WTI	USD/baryłka	69,28	-0,13	-0,19%	69,6100	35,7500	07.06 10:11
MIEDŹ COMEX	USD/funt	4,50	-0,02	-0,44%	4,8000	2,5400	07.06 10:11
BAWEŁNA	USc/funt	86,31	0,49	0,57%	93,6200	58,9900	07.06 10:11
BENZYNA	USD/galon	2,20	0,00	0,00%	2,2100	1,0200	07.06 10:11
CANOLA	CAD/tona	763,60	19,90	2,68%	1 005,9000	468,5000	04.06 20:20
CUKIER	USc/funt	17,75	0,05	0,28%	18,1200	11,3600	07.06 10:10
DIESEL	USD/tona	582,38	-1,75	-0,30%	586,1300	304,6300	07.06 10:11
DREWNO	USD/1000 stóp deskowych	1 284,20	-33,50	-2,54%	1 670,5000	353,0000	04.06 20:47
GAZ ZIEMNY	USD/mln btu	3,09	-0,01	-0,32%	3,3900	1,5300	07.06 10:10
KAKAO	GBP/tona	1 617,00	6,00	0,37%	1 903,0000	1 533,0000	04.06 17:54
KAUCZUK	JPY/kilogram	240,00	-3,00	-1,23%	290,6000	153,8000	07.06 08:15
KAWA	USc/funt	161,53	4,03	2,56%	161,9300	93,6500	04.06 19:30
KUKURYDZA	USD/buszel	694,88	13,98	2,05%	730,6200	307,8800	07.06 10:11
MLEKO	USD/cetnar	17,88	0,02	0,11%	24,1800	15,1000	04.06 20:54
OLEJ OPAŁOWY	USD/galon	2,11	0,00	0,00%	2,1200	1,0800	07.06 10:11
OLEJ PALMOWY	MYR/tona	4 131,00	-19,00	-0,46%	4 455,0000	2 336,0000	04.06 12:15
OLEJ SOJOWY	USc/funt	72,95	1,51	2,11%	71,7500	27,3000	07.06 10:10
PSZENICA	USc/korzec	696,90	12,00	1,75%	763,0000	473,6200	07.06 10:11
RYŻ	USc/cetnar	13,30	0,00	0,00%	20,4700	11,4000	07.06 03:43
RZEPAK	EUR/tona	537,75	-0,25	-0,05%	556,0000	372,7500	04.06 18:30
SOJA	USc/korzec	1 603,50	20,38	1,29%	1 643,0000	863,7500	07.06 10:10
SOK POMARAŃCZOWY	USc/funt	122,08	1,33	1,10%	129,2500	105,5300	04.06 20:00
ŚRUTA SOJOWA	USD/tona	399,70	4,35	1,10%	466,5000	280,3500	07.06 10:10
WIEPRZOWINA	USc/funt	119,69	0,50	0,42%	119,5300	44,7300	04.06 20:04
WOŁOWINA	USc/funt	118,06	-0,40	-0,34%	125,9400	95,1100	04.06 20:05

Rozrywka

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

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

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

http://pl.sudokuonline.eu/

• • •

Posłuchałem w końcu dobrej rady, jaką znalazłem w pewnym czasopiśmie i nareszcie odnalazłem spokój duszy...
Było tam napisane:
"Sposób, jak osiągnąć spokój wewnętrzny polega na tym, że trzeba skończyć wszystko to, co się rozpoczęło."
W domu rozejrzałem się dookoła i zastanowiłem się, co rozpoczołem i w połowie przerwałem...
Zanim wyszedłem do pracy, dopiłem butelkę whisky , potem skończyłem rum, Martini, wódke brzoskwiniową i pudełko czekoladek.
Nawet sobie nie wyobrażasz, jak się teraz fajnie czuję!
Przekaż to wszystkim tym, którzy chcą odnaleźć spokój duszy ;)

Źródło: dowcipy.pl