Aktualna informacja dla marynarzy. Nadal obowiązuje zwolnienie z kwarantanny po powrocie ze statku – stan na dzień 02-11-2021 r

Informujemy, iż nadal z obowiązku kwarantanny niezależnie od kierunku podróży w ramach wykonywania czynności zawodowych nie muszą odbywać marynarze, rybacy oraz inni członkowie załóg statków morskich oraz statków żeglugi śródlądowej, a także serwisanci statków oraz inspektorzy administracji morskiej lub uznanych organizacji w celu wykonania inspekcji.

Źródło: www.omk.org.pl

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 przekazujemy 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

Napaść na Inspektora ITF.

Inspektor ITF został fizycznie zaatakowany przez kapitana statku.
Atak miał miejsce na pokładzie statku, który był sprawdzany przez Inspektora Międzynarodowej Federacji Transportowców (ITF) pod kątem nieprzestrzegania przepisów bezpieczeństwa oraz nieprawidłowości w wynagrodzeniach i warunkach pracy załogi. Firma jest znanym europejskim armatorem, którego statek pływa pod banderą Luksemburga.

„ITF zdecydowanie potępia to, co się tutaj wydarzyło: fizyczny atak na Inspektora ITF, który tylko próbował wykonać swoją pracę” powiedział Koordynator Inspektoratu ITF Steve Trowsdale.

Trowsdale powiedział, że ITF, w celu ochrony prywatności, na razie nie ujawnia nazwiska Inspektora ani szczegółów tego incydentu ponieważ Federacja rozważa załatwienie tej sprawy na drodze prawnej. ITF zdecydowała się także, że dopóki sprawa jest w toku, nie ujawni nazwiska kapitana statku i nazwy firmy.

„ITF prowadzi politykę zerowej tolerancji wobec przemocy w pracy, co obejmuje także to, jak pracodawcy w branży lub ich agenci traktują urzędników, takich jak Inspektorzy ITF”, powiedział Trowsdale.
„Zespół naszych Inspektorów zawsze musi mieć możliwość wykonywania swojej ważnej pracy bez skrępowania i bez zastraszania. ITF stoi za naszymi inspektorami i będzie ich chronić w razie potrzeby.”

Trowsdale powiedział, że 134 Inspektorów, Koordynatorów i kontaktów związkowych codziennie *„wykonuje znakomitą pracę”* w obronie praw marynarzy i każdego roku pomaga tysiącom z nich. *„Ale”*, powiedział, *„naszych Inspektorów armator lub jego przedstawiciel nie zawsze wita z otwartymi ramionami na pokładzie – zwłaszcza jeśli ma coś do ukrycia.”*

W ramach prowadzonych inspekcji często wymaga się od Inspektorów aby byli obecni na pokładach statków w celu osobistego sprawdzenia sytuacji marynarzy. Inspektorzy muszą także przejrzeć zapisy związane z wynagrodzeniami, zarejestrowane godziny pracy i odpoczynku aby upewnić się, że zgadzają się one z tym, czego doświadczają marynarze.

„Nie ma znaczenia jak zły czy wzburzony jest armator lub jego przedstawiciel: i szczerze mówiąc, nie ma usprawiedliwienia i nie ma miejsca na to, by Inspektor ITF, czy ktokolwiek inny pracujący w przemyśle morskim został fizycznie napadnięty. Przemoc w naszej branży nie może być dopuszczalna" – powiedział Trowsdale.

ITF dokona przeglądu bezpieczeństwa Inspektorów

Ponieważ w tym roku został zaatakowany jeden z Inspektorów ITF rozpoczęła przegląd szkoleń i wsparcia, które oferuje pracownikom Inspektoratu. Ale ITF ma również ostrzeżenie dla innych w tej branży.
„Szkolimy naszych Inspektorów aby radzili sobie z agresywnymi ludźmi i różnymi sytuacjami na statkach i oczywiście, w razie potrzeby, oferujemy im wsparcie" – powiedział Trowsdale. *„Ale kiedy zdarzają się takie incydenty, jakkolwiek bezprecedensowe, musimy zatrzymać się i zapytać czy, jako organizacja, możemy zrobić coś więcej aby chronić nasz zespół w przyszłości."*
„Przyjrzymy się temu co sami musimy zrobić wewnętrznie", kontynuował Trowsdale. *„Ale powstrzymanie takich incydentów ma spowodować, że cała nasza branża przyjmie podejście ITF zerowej tolerancji dla przemocy i postaw agresywnych. Każdy marynarz, kapitan, pracodawca lub agent, który sprawia, że nasze miejsca pracy są niebezpieczne nie powinien mieć przyszłości w naszej branży. Kropka."*

Żegluga musi być bezpieczna dla wszystkich, także dla kobiet

„Za dużo przemocy i zastraszania ma miejsce w przemyśle morskim" – powiedziała Lena Dyring, przedstawicielka Sekcji Marynarskiej Kobiet ITF.
„I chociaż przemoc i zastraszanie w pracy stanowi zło dla wszystkich pracowników morskich – dla naszych marynarzy, dla naszych Inspektorów, dla naszych pracowników holowników – to jest ono szczególnie problematyczne dla kobiet i stanowi zagrożenie dla naszej branży w możliwościach przyciągania do zawodu i zatrzymywania w nim marynarzy."
Dyring powiedziała, że w nadchodzących latach spodziewane są znaczne niedobory siły roboczej na stanowiskach oficerskich i wśród marynarzy. *„Potrzebujemy więcej kobiet, które podejmą się tej pracy."*
„Z perspektywy związkowej rodzi się pytanie: jak przezwyciężyć brak siły roboczej? Musisz przede wszystkim upewnić się, że istnieją dobrej jakości miejsca pracy, w bezpiecznych warunkach, które kobiety zechcą podjąć. A to oznacza koniec przemocy – i żadnych usprawiedliwień dla sprawców."

ITF od dziesięcioleci aktywnie uczestniczy w kampaniach mających na celu położenie kresu przemocy w pracy. W ubiegłym roku Federacja i jej afilianci aktywnie wspierali rządy ratyfikujące Konwencję Międzynarodowej Organizacji Pracy nr 190 (C190), która weszła w życie 25 czerwca 2021 roku. Konwencja C190 kładzie szczególny nacisk na zwalczanie przemocy i nękanie ze względu na płeć w miejscach pracy.

Źródło: www.solidarnosc.nms.org.pl

Informacja o naborze kandydatów na szkolenia na Pilotów i praktyki pilotowe.

Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie w porozumieniu z Szefem Pilotów Stacji Pilotowej Szczecin Pilot informuje o naborze kandydatów na szkolenia na pilotów morskich i praktyki pilotowe dla Stacji Pilotowej Szczecin Pilot. Treść informacji została zamieszczona: https://www.ums.gov.pl/bezpieczenstwo-morskie/pilotaz

Źródło: ums.gov.pl

Ekwador: Operacja przeciwko przemytnikom narkotyków , przejęto dziewięć statków z kokainą.

Marynarka wojenna Ekwadoru ogłosiła w poniedziałek sukces wielkiej operacji morskiej przeciwko przemytnikom narkotyków. Przejęto m.in. dziewięć statków z kokainą. Wojskowi zapewniają, że operacja sparaliżowała przemyt narkotyków szlakiem morskim do Meksyku i USA.
Jak podaje komunikat ekwadorskiej marynarki wojennej, operacja przeprowadzona "w koordynacji i przy ścisłym współdziałaniu z amerykańskimi służbami - FBI, CIA oraz agencją antynarkotykową DEA" - pozwoliła na rozbicie grupy przestępczej, która przemyciła do tej pory do Meksyku i USA "co najmniej 50 ton kokainy".
W rezultacie operacji ekwadorskich sił morskich zatrzymano na pełnym morzu dziewięć szybkich przemytniczych łodzi z ładunkami kokainy, każda z kilkunastoosobową załogą. Jednostki "ucharakteryzowane" były na statki rybackie i płynęły z ekwadorskiego portu Manabi, który przynajmniej od roku służy kartelom narkotykowym jako główne centrum operacyjne.
Kartele posługują się, jak informuje dowództwo ekwadorskiej marynarki wojennej, również innymi rodzajami jednostek pływających do transportu narkotyków. Ostatnio przejęto m.in. niewielką łódź podwodną pływającą w częściowym zanurzeniu, zdolną zabierać od 6 do 8 ton narkotyków.
Dowództwo ekwadorskiej policji ogłosiło w poniedziałek, że w ciągu ostatnich 24 godzin w toku 20 operacji policyjnych aresztowano 21 handlarzy narkotyków i skonfiskowano "trzy tony zakazanych substancji".
Przygotowania do tej wielkiej operacji na wodach Oceanu Spokojnego między wybrzeżem Ekwadoru i Meksyku trwały ponad rok zanim zdołano zidentyfikować przywódców organizacji przestępczej i rozpoznać ich metody działania. Udało się w końcu aresztować trzech głównych bossów powiązanych z kolumbijskimi i meksykańskimi kartelami narkotykowymi. Kierowali oni przemytem narkotyków drogą morską z portu Manabi do portów meksykańskich, skąd następnie trafiały one m.in. do Stanów Zjednoczonych.
Według władz amerykańskich przez Ekwador przebiega jeden z najważniejszych szlaków przemytu narkotyków do Ameryki Środkowej, Ameryki Północnej i Europy.

Źródło: PAP

Do końca świata i o jeden dzień dłużej. Czy zatory portowe będą stałym elementem krajobrazu.

Globalna sieć portów jest zaplątana niczym węzeł gordyjski. Pojawiające się raz po raz restrykcje koronawirusowe, kryzys kontenerowy i inne problemy logistyczne sprawiają, że od miesięcy jesteśmy świadkami globalnych zatorów portowych, których końca nie widać.
Wielkość światowego handlu towarami, która w 2020 roku spadła o 5,3 procent, odbiła się od spowodowanego pandemią załamania. Według szacunków Światowej Organizacji Handlu, w tym roku ma on wzrosnąć o 8 procent. Jednak wąskie gardła w globalnej żegludze spowodowały wzrost kosztów i grożą zmniejszeniem tempa wzrostu.
Nie ma oznak trwałego złagodzenia sytuacji, co utrudnia dalsze perspektywy dla handlu międzynarodowego. Prawdopodobnie będzie to odczuwalne poprzez rosnące ceny i utrzymujące się niedobory niektórych towarów.
Wróżąc z fusów
Zatłoczenie portów oraz opóźnienia w świadczeniu usług będą stanowić przeszkodę dla planowej realizacji harmonogramów usług.
Przewiduje się, że tegoroczny globalny wzrost popytu na kontenery wyniesie ok. 8 proc., co będzie odzwierciedleniem silnego popytu w pierwszej połowie roku. Podczas gdy wzrost popytu na kontenery

wyprzedzał wzrost podaży od drugiej połowy 2020 roku, prawdziwymi czynnikami wpływającymi na wysokie stawki frachtowe są zatory w portach i wąskie gardła w łańcuchu dostaw.
Czas oczekiwania statków w portach wydłużył się, co wymaga większej liczby statków na sznurku, aby przewieźć ten sam ładunek.
Pandemia koronawirusa Covid-19 również doprowadziła do przestojów, które opóźniły w szczególności statki z Azji. Pojemność magazynów również została ograniczona z powodu zatorów w portach i na lądzie, a zwrot pustych kontenerów z powrotem do Azji nadal pozostaje wyzwaniem.
W segmencie oceanicznym przewiduje się, że silny popyt eksportowy z Azji utrzyma się do końca roku. Kilka nadchodzących świąt, w tym Chiński Nowy Rok i Boże Narodzenie, spowoduje sezonowy wzrost wolumenu.
Zatory portowe były, są i będą problemem
Poważne zatory w regionie Azji i Pacyfiku utrzymują się w związku z utrzymującym się dużym zagęszczeniem placów przeładunkowych i zakłóceniami pogodowymi, a także wyzwaniami operacyjnymi, bez perspektywy poprawy w najbliższym czasie.
W Stanach Zjednoczonych poziomy zatorów w portach Los Angeles i Long Beach nadal się pogarszają, w miarę jak wkraczamy w szczyt sezonu żeglugowego związanego zbliżającym się sezonem świątecznym. Ograniczenia w zatrudnieniu w połączeniu z wysokim wolumenem przeładunku pozostają głównym problemem.
Podczas gdy porty w Wielkiej Brytanii działają bez zakłóceń, poważny niedobór ciężarówek w całym kraju prowadzi do dużego zagęszczenia placów składowych w portach. Port w Rotterdamie również odczuwa braki w transporcie ciężarowym, choć nie są one tak dotkliwe jak w Wielkiej Brytanii.
Perspektywy rynkowe, szczególnie w zakresie przewozów z Azji do Europy i z Azji do Ameryki Północnej, pozostają trudne.
W przypadku połączeń z Azji do Europy oczekuje się, że popyt na rynku będzie silny, a przestrzeń dla statków jest bardzo ograniczona. Mówiąc o transporcie z Azji do Ameryki Północnej, oczekuje się, że silny popyt utrzyma się przez resztę IV kwartału, ale ogólna sytuacja w portach Ameryki Północnej pogorszyła się w ostatnim czasie. Utrata zdolności przewozowych spowodowana niewykorzystanymi rejsami będzie postępować.
Z jednej strony prognozy mówią, że niedobór kontenerów może potrwać do 2022 roku, ponieważ nie ma wystarczającej ilości kontenerów w odpowiednich miejscach, aby zaspokoić zapotrzebowanie na ładunki. Co więcej, oczekuje się, że producenci kontenerów nie zwiększą produkcji na tyle szybko, aby w pełni złagodzić niedobór mocy produkcyjnych, co spowoduje, że popyt będzie nadal wysoki, a dostępność niska.
Cyfryzacja portów nadzieją jutra
Skala kryzysu związanego z zatorami, pokazała, że niektóre porty nie nadążają za technologiami cyfrowymi, aby zminimalizować czas postoju i maksymalizować przepustowość.
Analitycy z Drewry, w najnowszym wydaniu „Global Container Terminal Operators - Annual Review and Forecast", skorygowali w górę swoje prognozy pięcioletniego wzrostu przeładunków w portach. Oczekuje się, że w pierwszej połowie dekady przeładowywane towary będą rosły średnio o 5 proc. rocznie.
Według Drewry, cyfryzacja będzie kluczem do zwiększenia wydajności portów. Usprawniony przepływ danych może znacznie skrócić czas tranzytu kontenerów przez porty, zaś technologia blockchain stanowi obecnie podstawę do znacznego wzrostu wydajności.
Wpływ opóźnień w portach przyczynia się do wzrostu czarteru kontenerowców, gdzie firmy biorą dodatkowy tonaż na dłuższe kontrakty. Jednak kongestie hamują niektóre transakcje, ponieważ czarterujący wstrzymują się z podpisywaniem umów na statki, które mogą zostać zatrzymane i przez długi czas czekać w zatłoczonych portach.
Konkluzje
Przewiduje się, że wąskie gardła w portach i efekty związane z zatłoczeniem będą trwały nie tylko do końca 2021 roku, ale i dłużej.
Taka sytuacja oznacza dalsze kłopoty dla sprzedawców i firm z branży dóbr konsumpcyjnych, które próbują uzupełnić zapasy w kluczowym okresie świątecznych zakupów pod koniec roku.
Zatory w azjatyckich portach są szczególnie dotkliwe, ponieważ mogą spowolnić eksport w szczytowym sezonie dostaw do Stanów Zjednoczonych i Europy, które zazwyczaj mają miejsce od września do listopada.
W miarę jak światowa gospodarka wraca do życia, ogromna nierównowaga w ruchu kontenerów morskich pogłębia wąskie gardła w łańcuchu dostaw. Problemem jest wystarczająco szybkie przenoszenie pustych

kontenerów, a nie ich ilość w obiegu, ponieważ wąskie gardła łańcucha dostaw zatykają system. Obecnie nie widać żadnych oznak osłabienia, ponieważ konsumpcja pozostanie na wysokim poziomie co najmniej do końca roku, zaś wedle licznych głosów, problemy z dostępnością kontenerów będą się utrzymywać nawet do końca przyszłego roku.
Prócz tego kolejnym gwoździem do trumny globalnego łańcucha dostaw są wybuchające raz po raz ogniska pandemii w azjatyckich portach, które wprowadzają chaos na już zaburzonych harmonogramach dostaw. Czyli co, zatory w portach do końca świata i o jeden dzień dłużej?...

Źródło: gospodarka morska.pl

Odfjeld Oceanwind,OKEA, TrønderEnergi połączą platformę Draugen z farmą wiatrową.

Odfjell Oceanwind poinformował, że zawarł porozumienie (MOU) z norweską firmą poszukiwawczo-wydobywczą OKEA oraz spółką energetyczną TrønderEnergi w celu budowy pływającej morskiej farmy wiatrowej, która zostanie podłączona do ogromnej platformy naftowej Draugen.
Na początku współpracy trzy podmioty zajmą się wspólnymi analizami oraz ocenią potencjał rozwoju pływającej morskiej farmy wiatrowej. Zadaniem instalacji byłoby wyprodukowanie bezemisyjnej energii dla platformy Draugen. Badania obejmą ocenę ekonomiczną, techniczną i regulacyjną, jak również potencjalny wpływ na środowisko i klimat.
- Z niecierpliwością czekamy na dalsze badania tej możliwości w ścisłej współpracy z OKEA i TrønderEnergi. Projekt farmy wiatrowej Draugen wpisuje się również w długoterminową strategię firmy Odfjell Oceanwind, która chce stać się wiodącym dostawcą usług O&M i technologii pływających farm wiatrowych na świecie - powiedział Per Lund, dyrektor generalny firmy.
Najlepszą opcją są pływające elektrownie wiatrowe
Na tym etapie nie wskazano szczegółów dotyczących planowanej farmy, w szczególności jej przewidywanej specyfikacji i mocy. Odfjell Oceanwind, część norweskiej grupy Odfjell, specjalizuje się projektowaniu jednostek Mobile Offshore Wind Units (MOWU), których głównym celem jest dostarczanie energii elektrycznej do odbiorców znajdujący się poza siecią elektroenergetyczną, do których można zaliczyć platformy naftowo-gazowe. Norweski przemysł naftowy i gazowy ma duże ambicje i dąży do ograniczenia emisji dwutlenku węgla (CO_2) o 50 proc. W dekarbonizacji platform najlepszą opcją jest technologia floating, czyli pływających platform wiatrowych.
Draugen to pole naftowo-gazowe w południowej części Morza Norweskiego, 150 kilometrów na północ od Kristiansund. Głębokość wody w okolicy wynosi 250 metrów, więc nie ma obecnie najmniejszy szans, by ulokować tradycyjne farmy wiatrowej, przytwierdzone do podłoża. Złoże Draugen została odkryte w 1984 roku przez firmę Shell, plan rozwoju i eksploatacji został zatwierdzony w 1988 roku, a produkcja rozpoczęła się w 1993 roku.

Źródło:gospodarka morska.pl

Marynarka wojenna odparła atak piratów na irański tankowiec.

Marynarka wojenna odparła w poniedziałek rano atak piratów na irański tankowiec w Zatoce Adeńskiej - poinformowały irańskie media powołujące się na Korpus Strażników Rewolucji Islamskiej. Do próby przejęcia tankowca doszło w pobliżu Cieśniny Bab al-Mandab.
"Do ataku doszło jeszcze przed wpłynięciem tankowca do Cieśniny Bab al-Mandab. Tankowiec został otoczony przez cztery kutry, na który pokładzie znajdowały się grupy uzbrojonych mężczyzn" - podała irańska telewizja państwowa. "Atak udało się udaremnić, gdy z pilotujących tankowiec jednostek zostały oddane strzały ostrzegawcze" - zaznaczyła stacja.

Bab al-Mandab (dosłownie: Wrota Łez) to cieśnina oddzielająca wybrzeża Afryki od Półwyspu Arabskiego, która łączy Morze Czerwone z Oceanem Indyjskim. Jest to newralgiczny punkt żeglugowy łączący Europę z Dalekim Wschodem.

W Zatoce Adeńskiej bardzo często dochodzi do ataków piratów na jednostki pływające. Wywodzący się głównie z Somalii przestępcy dokonują uprowadzenia statków dla okupu.
W ostatnich latach irańska marynarka rozszerzyła obszar swoich działań, wysyłając okręty na wody oceanu Indyjskiego i Zatoki Adeńskiej, by lepiej chronić irańskie statki przed atakami somalijskich piratów.

Źródło: PAP

Wspólny kierunek i perspektywy – umowa ze spółkami Grupy Azoty i AM w Szczecinie podpisana.

Umowa precyzująca porozumienie o wzajemnej współpracy pomiędzy spółkami Grupy Azoty a Akademią Morską w Szczecinie została podpisana 28 października w siedzibie AMS.
Uruchomienie nowego kierunku – Inżynieria przemysłowa i morskie elektrownie wiatrowe, a na nim – dwóch specjalności: Diagnostyka Systemów Przemysłowych oraz Budowa i Eksploatacja Morskich Systemów Energetycznych od roku akademickiego 2021/2022 – to efekt porozumienia o wzajemnej współpracy, które podpisaliśmy we wrześniu 2020 r. pomiędzy Grupą Azoty Police, Grupą Azoty Polyolefins, Grupą Azoty Police Serwis oraz Akademią Morską w Szczecinie.
Podpisana dziś umowa precyzuje dalsze wspólne działania, przygotowanie kolejnych stopni i form studiów dotyczących inżynierii przemysłowej oraz zadania, jakie wszystkie strony zgadzają się wykonać, by te działania w najbliższym czasie realizować.
Przed nami kolejne prace i wyzwania, dlatego kolejny etap współpracy rozpoczynamy umową, która określa szczegółowo nasze zadania w kwestii rozwijania kierunków kształcenia w AMS tak, by jak najlepiej odpowiadały potrzebom rynku.
Dlaczego współpraca z biznesem jest korzystna dla wszystkich? Uczelnia zyskuje wpływ na kształtowanie perspektyw zawodowych swoich studentów i absolwentów, a firmy lub instytucje – zyskują pracowników „skrojonych" pod ich potrzeby.
– W polickim zakładzie następuje wymiana pokoleniowa – corocznie na emeryturę odchodzi około stu pracowników. Do tego trwa budowa Polimerów Police – to jedna z największych inwestycji w europejskim przemyśle chemicznym. Dlatego konsekwentnie realizujemy działania, których celem jest pozyskanie z rynku wyspecjalizowanych pracowników. Cieszę się, że Akademia Morska pozytywnie odpowiedziała na nasze potrzeby i dostosowała program i kierunki kształcenia do naszych oczekiwań – podkreślił prezes Grupy Azoty Police Mariusz Grab.
– Współpraca z otoczeniem biznesowym i wsłuchiwanie się w głos rynku stanowi jeden z najważniejszych kierunków rozwoju naszej uczelni, który kontynuujemy teraz również w ścisłej współpracy z Grupą Azoty Police – podkreśla JM Rektor, dr hab. inż. kpt. ż.w. Wojciech Ślączka, prof. AMS. – Na takiej współpracy korzystają nie tylko firma i uczelnia, ale także szerzej: cały region, który dzięki takim przedsięwzięciom może się rozwijać – dodaje rektor.
Porozumienie o współpracy obejmuje także zobowiązanie polickich spółek do przyjęcia na praktyki zawodowe wszystkich studentów, którzy podejmą kształcenie na dedykowanych specjalnościach. – Będę osobiście zabiegał o to, by przyjąć jak najwyżej wykwalifikowanych specjalistów w szeregi kadr powstającego właśnie zakładu spółki Grupa Azoty Polyolefins – deklarował dr Andrzej Niewiński, prezes zarządu spółki.
Swój udział w opracowywaniu treści programowych mają przedstawiciele spółek Grupy Police. – Wiem, że program studiów został przygotowany tak, by specjaliści, którzy opuszczą Akademię z dyplomem ich ukończenia byli najwyższej klasy profesjonalistami – zapewnia dr hab. inż. Artur Bejger, prof. AMS, prorektor ds. nauki Akademii Morskiej w Szczecinie.

Podpisany dziś dokument to konsekwencja zawartego we wrześniu 2020 r. Listu Intencyjnego, w którym strony poza deklaracją utworzenia wspólnych kierunków kształcenia, zadeklarowały także wolę podjęcia wspólnych działań badawczo-rozwojowych.

Źródło: gospodarka morska.pl

Ze szlaku wielkich jezior mazurskich znika oznakowanie tras wodnych.

Wody Polskie poinformowały o "redukcji oznakowania żeglugowego na sezon zimowy". Wyłączono także maszty ostrzegające o nagłym załamaniu pogody, a ze śluz i niektórych kanałów można korzystać tylko po uprzednim uzgodnieniu.
Oznakowanie szlaków wodnych ściągane jest na szlaku głównym od jeziora Roś w Piszu do rzeki Węgorapy w Węgorzewie. Boje wyznaczające trasę na wodzie znikają także ze szlaków bocznych. Ściąganie znaków potrwa kilka-kilkanaście dni, gdy zostanie zakończony Wody Polskie wydadzą osobny komunikat.
Zdjęcie oznakowania szlaków wodnych nie oznacza zakazu żeglowania. Można to nadal robić z tym, że żeglarze sami będą musieli unikać niebezpiecznych miejsc, np. skrytych pod wodą kamieni, czy mielizn.
Wody Polskie poinformowały, że w związku z remontami występują ograniczenia w ruchu żeglownym na kanałach Mioduńskim, Tałckim i Szymońskim. Tymi kanałami można przepłynąć tylko wtedy, gdy z jednodniowym wyprzedzeniem poinformowane zostaną o tym wyznaczone osoby (telefony dostępne na stronie internetowej Wód Polskich)
Także z jednodniowym wyprzedzeniem należy poinformować o chęci śluzowania na śluzach Guzianka 1, Guzianka 2, Karwik i Przerwanki.
Wody Polskie poinformowały także o wyłączeniu systemu ostrzegania pogodowego.
Mazurskie Ochotnicze Pogotowie Ratunkowe pełni dyżur przez cały rok.

Źródło: PAP

Powstał materiał, który może na zmianę grzać i chłodzić. Posłuży do produkcji elewacji przyszłości?

Każdy, kto ma samochód, dobrze wie, jak nagrzewa się w słońcu. Problem jest znacznie większy w przypadku biurowców pokrytych szkłem. Ale naukowcy odkryli, jak można je chłodzić. Zamiast tradycyjnych szklanych ścian proponują inny wynalazek.
Naukowcy z Uniwersytetu Duke stworzyli nowatorski materiał, który może pochłaniać energię słoneczną lub ją odbijać – w zależności od tego, czego właśnie potrzebujemy. Jak szacują, **ich wynalazek pozwoli oszczędzić nawet do jednej piątej kosztów klimatyzacji tylko w Stanach Zjednoczonych**. Odkrycie opisują w „American Chemical Society Energy Letters."
Zespół z Uniwersytetu Duke wykazał, że ich **materiał pochłania lub oddaje ciepło w zależności od tego, czy przepływa przezeń prąd czy nie**. W „trybie ogrzewania" ciemnieje i pochłania padające nań promieniowanie (na przykład słoneczne). W „trybie chłodzenia" zamienia się w lustro – ale weneckie. Odbija promieniowanie słoneczne i równocześnie wypuszcza promieniowanie cieplne na zewnątrz. To zapobiega nagrzewaniu się i pozwala oddać ciepło do otoczenia – czyli chłodzić.
Materiał ma jedną wadę – nie jest przezroczysty jak szkło. Nie nadaje się na okna. **Jednak będzie można wykorzystać go na elewacjach budynków.** W chłodne poranki okryte nim ściany nagrzeją się w słońcu, w gorące popołudnia zaś odbiją jego promienie i oddadzą ciepło do otoczenia. Wieczorem znów będzie można przełączyć taką ścianę, by pochłaniała ciepło.
Grafen i złoto tworzą przezroczyste elektrody
Materiał składa się z dwóch elektrod zbudowanych z grafenu pokrytych cienką warstwą złota. Pomiędzy nimi umieszczono przezroczysty elektrolit.

Włączenie prądu płynącego w jednym kierunku sprawia, że na elektrodzie pojawiają się cząstki metalu. Jej powierzchnia zaczyna wtedy pochłaniać zarówno światło, jak i podczerwień. Gdy kierunek prądu zmienia się zaś na przeciwny, cząstki metalu wędrują z powrotem do przezroczystego elektrolitu i taka powierzchnia odbija światło. Podczerwień zaś przepuszcza tylko w jedną stronę - co pozwala na ucieczkę ciepła. **Przejście ze stanu odbijającego światło (czyli chłodzącego) do pochłaniającego promieniowanie (czyli ogrzewającego) trwa minutę do dwóch.**
Niestety to tylko prototyp, bowiem po kilku takich cyklach przełączeń układ zaczyna tracić swoją sprawność. Badacze są jednak pewni, że to naprawią. Sądzą też, że może im się udać inna sztuczka – osiągnięcie schłodzenia poniżej temperatury otoczenia. Tak powstałaby klimatyzacja, która zużywa ułamek energii zasilającej współczesne klimatyzatory. Jak to możliwe?
Ciepło można oddać prosto w kosmos
Sztuka polega na tym, żeby promieniowanie podczerwone trafiło prosto w kosmos. Ciepło oddawane jest zwykle w postaci promieniowania podczerwonego o bardzo szerokim zakresie fal. Większość podczerwieni pochłania powietrze (a dokładnie zawarta w nim para wodna).
Istnieje jednak wąski zakres podczerwieni, której powietrze nie zatrzymuje. Oznacza to, że fale o takiej długości trafiają prosto w kosmos. Kosmiczna przestrzeń jest niezwykle zimna, więc stanowi bardzo dobry „odbiornik ciepła".
Chodzi o to, by emitowane promieniowanie podczerwone zamienić na takie, które trafi w kosmos. **Pierwsze materiały, które pochłaniają podczerwień w szerokim zakresie fal, a oddają tylko o długości przepuszczanej przez atmosferę, już istnieją.** Pokryte nimi przedmioty tracą ciepło i stają się o kilka stopni chłodniejsze od otoczenia.
– Jestem w stanie wyobrazić sobie, że ta technologia będzie wykorzystywana na elewacjach do pasywnego ogrzewania i chłodzenia. Znacząco zmniejszy to energię, którą zużywają współczesne systemy chłodzenia. Jestem pewien, że to obiecujący kierunek – mówi Hsu.

Źródło: Focus.pl

Jedenastka 13.kolejki Ekstraklasy.

Za nami komplet meczów w 13. serii spotkań PKO Bank Polski Ekstraklasy. Niespodzianek nie brakowało. Punkty straciło kilku pretendentów do tytułu mistrzowskiego. A kto błysnął indywidualnie? Oto nasza jedenastka kolejki.
Rafał Strączek (Stal Mielec) - bohater beniaminka w starciu z Lechem Poznań. Kolejorz w tym sezonie demoluje praktycznie wszystkich, ale Stali nie potrafił złamać właśnie dzięki golkiperowi. Strączek obronił aż 9 strzałów i był najlepszym zawodnikiem meczu w Mielcu.

Andrzej Niewulis (Raków Częstochowa) - dwoił się i troił w ofensywie, aby Raków wyjechał z Łęcznej z kompletem punktów. Wywalczył rzut karny, ale pomylił się Fran Tudor, który trafił w słupek. W defensywie szef.

Michał Nalepa (Lechia Gdańsk) - biało-zieloni po raz szósty w tym sezonie zanotowali czyste konto. Odzyskał aż 12 piłek, wygrał zdecydowaną większość pojedynków i nie popełnił ani jednego faulu. W zasadzie występ kompletny w defensywie.

Jakub Bartkowski (Pogoń Szczecin) - zaliczył asystę przy golu Kurzawy, którego poprzedziła najpiękniejsza akcja meczu. Radził sobie z ofensywnymi piłkarzami Legii, a co ważne nie skupił się tylko na przeszkadzaniu, ale sam też pomagał swojej ekipie w ataku.

Arkadiusz Pyrka (Piast Gliwice) - wywalczył rzut karny, który wykorzystał Damian Kądzior. Był aktywny, pracował także mocno w defensywie. Wydaje się, że to on jest teraz podstawowym młodzieżowcem dla trenera Fornalika.

Samuel Stefanik (Bruk-Bet Termalica Nieciecza) - piłkarz meczu w Niecieczy. Strzelił gola, zaliczył asystę oraz popisał się kluczowym podaniem, czyli miał udział przy trzech z czterech goli dla Słoni w starciu ze Śląskiem.

Adrian Łyszczarz (Śląsk Wrocław) - wszedł w drugiej połowie i błyskawicznie podłączył swoją drużynę do tlenu, strzelając dwa gole. Wrocławianie jednak nie dowieźli remisu...

Sebastian Kowalczyk (Pogoń Szczecin) - jeden z bohaterów Portowców w Warszawie. Zaliczył asystę przy trafieniu Zahovicia, był bardzo aktywny, brał na siebie ciężar gry i z reguły notował udanie podania.

Rafał Wolski (Wisła Płock) - momentami jest flegmatyczny, powolny, ale kiedy wrzuci wyższy bieg, to na jego grę patrzy się z przyjemnością. W starciu z Wisłą Kraków zaliczył asystę i był liderem drugiej linii Nafciarzy.

Łukasz Sekulski (Wisła Płock) - ustrzelił dublet w starciu z Białą Gwiazdą i poprowadził płocczan do zwycięstwa.

Fedor Cernych (Jagiellonia Białystok) - najlepszy piłkarz Jagi w meczu z Piastem. Strzelił gola, zaliczył asystę, był aktywny i wysłał kolejny sygnał, że wraca do najwyższej formy.

TABELA

13 kolejka

		Z	R	P	Z/S	P
1	Lech Poznań	8	4	1	27:7	28
2	Lechia Gdańsk	7	5	1	23:10	26
3	Pogoń Szczecin	7	4	2	22:10	25
4	Raków Częstochowa	7	4	1	24:16	25
5	Śląsk Wrocław	5	5	3	23:18	20
6	Radomiak	4	7	2	17:13	19
7	Piast Gliwice	5	3	5	21:19	18
8	Cracovia	4	5	4	20:21	17
9	Jagiellonia Białystok	4	5	4	16:19	17
10	Stal Mielec	4	5	4	15:18	17
11	Zagłębie Lubin	5	2	5	14:18	17
12	Wisła Płock	5	1	7	21:21	16
13	Górnik Zabrze	4	3	5	14:16	15
14	Wisła Kraków	4	2	7	14:23	14
15	Bruk-Bet Termalica	2	4	6	16:21	10
16	Legia Warszawa	3	0	8	11:19	9
17	Warta Poznań	1	3	7	8:17	6
18	Górnik Łęczna	1	4	8	10:30	7

Źródło: PiłkaNozna.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

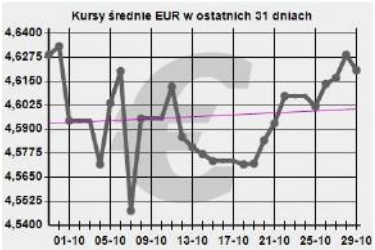
Wydarzyło się 02 listopada - kalendarium.

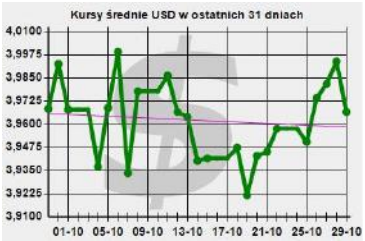
01 listopada jest 306. dniem w kalendarzu gregoriańskim. Do końca roku pozostaje 59 dni. Dzisiaj obchodzony jest w Polsce Dzień Zaduszny.
Dzisiaj imieniny świętują :
Agapiusz, Ambroży, Bohdan, Bohdana, Eudoksjusz, Jerzy, Malachiasz, Małgorzata, Marcjan, Stomir, Teodot, To biasz, Wiktoryn, Wojsław i Wojsława
Wydarzyło się sporo rzeczy na przełomie lat, między innymi:
1626 r.– Wojna trzydziestoletnia: wojska szwedzkie zajęły port w Ustce.
1655 r.– Potop szwedzki: w nocy z 1 na 2 listopada wojska szwedzkie spaliły Pilicę.
1660 r – V wojna polsko-rosyjska: zwycięstwem wojsk polskich zakończyła się bitwa pod Cudnowem (14 października-2 listopada).
1754 r. – Arcyksiężna Austrii Maria Teresa Habsburg przekształciła dotychczasowe bielskie wolne państwo stanowe w księstwo bielskie, nadając właścicielom tytuł księcia.
1830 r. - Opuszczający na zawsze Polskę Fryderyk Chopin wyjechał z Warszawy do Kalisza.
1932 r.– Józef Beck został ministrem spraw zagranicznych w rządzie Aleksandra Prystora.
1945 r. 11 Polaków zginęło, a 4 zostało rannych w wyniku ataku oddziału UPA na wieś Kuźmina koło Przemyśla.
1950 r. – Przed Rejonowym Sądem Wojskowym w Warszawie zakończył się proces członków 5. Wileńskiej Brygady AK, w którym na karę śmierci zostali skazani: mjr Zygmunt Szendzielarz, ppłk Antoni Olechnowicz, kpt. Henryk Borowski i ppor. Lucjan Minkiewicz. Ponadto Lidia Lwow została skazana na dożywocie, a Wanda Czarnecka-Minkiewicz na 12 lat pozbawienia wolności.
1974 r. – W Puszczy Białowieskiej wichura powaliła kilkusetletni Dąb Jagiełły.

Kursy walut (kursy średnie NBP)

Kursy średnie walut NBP
Tabela z dnia 2021-11-02

1 EUR	**4,6208**
1 USD	**3,9664**
1 CHF	**4,3496**
1 GBP	**5,4619**

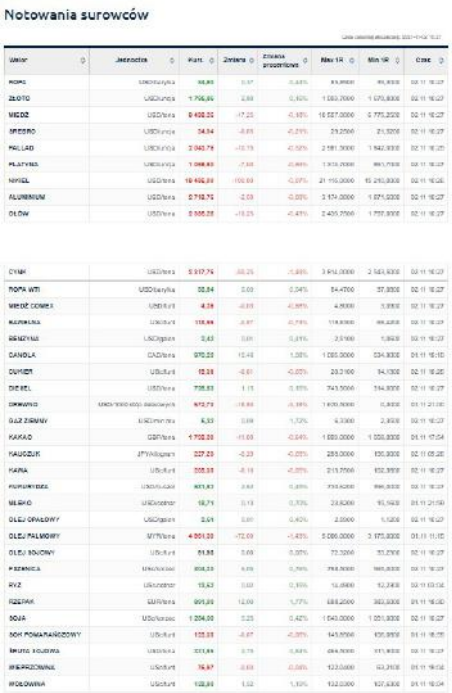




https://www.nbp.pl/

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

https://nasdaqbaltic.com



Notowania surowców

Walor	Jednostka	Kurs	Zmiana	Zmiana procentowa	Max 1R	Min 1R	Czas
ROPA	USD/baryłka	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
ZŁOTO	USD/uncja	1 796,80	2,80	0,16%	1 880,7000	1 670,8000	[illegible]
MIEDŹ	USD/tona	9 408,00	-17,25	-0,18%	10 527,0000	9 775,2000	[illegible]
SREBRO	USD/uncja	24,94	[illegible]	[illegible]	29,2500	24,3200	[illegible]
PALLAD	USD/uncja	2 040,79	[illegible]	[illegible]	2 181,3000	1 942,9000	[illegible]
PLATYNA	USD/uncja	1 098,83	[illegible]	[illegible]	1 [illegible],7000	[illegible]	[illegible]
NIKIEL	USD/tona	19 406,50	[illegible]	[illegible]	21 155,0000	19 250,0000	[illegible]
ALUMINIUM	USD/tona	2 718,75	-2,00	-0,08%	3 174,0000	2 671,2000	[illegible]
OŁÓW	USD/tona	[illegible]	[illegible]	[illegible]	2 455,7500	1 777,9000	[illegible]
CYNK	USD/tona	3 017,74	[illegible]	[illegible]	3 [illegible],0000	[illegible]	[illegible]
ROPA WTI	USD/baryłka	82,84	0,03	0,04%	84,4700	37,9000	[illegible]
MIEDŹ COMEX	USD/funt	4,26	[illegible]	[illegible]	4,9000	3,8900	[illegible]
KUKURYDZA	USD/buszel	115,44	[illegible]	[illegible]	119,8000	[illegible]	[illegible]
BENZYNA	USD/galon	2,43	[illegible]	[illegible]	2,5100	1,8600	[illegible]
CANOLA	CAD/tona	970,00	12,40	1,28%	1 085,0000	834,9000	[illegible]
OWIES	USD/buszel	5,28	[illegible]	[illegible]	6,2100	4,1300	[illegible]
ON	USD/tona	735,53	[illegible]	[illegible]	743,5000	594,9000	[illegible]
DREWNO	USD/1000 sztuk	672,75	[illegible]	[illegible]	1 [illegible],0000	[illegible]	[illegible]
GAZ ZIEMNY	USD/mmBtu	5,33	[illegible]	1,72%	6,3300	2,8900	[illegible]
KAKAO	USD/tona	4 700,00	[illegible]	[illegible]	5 [illegible],0000	4 [illegible],9000	[illegible]
KAUCZUK	JPY/kilogram	227,20	[illegible]	[illegible]	253,0000	195,9000	[illegible]
KAWA	USD/funt	208,35	[illegible]	[illegible]	213,7500	152,3000	[illegible]
KUKURYDZA	USD/buszel	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
MLEKO	USD/cwintal	18,71	[illegible]	0,70%	23,8200	[illegible]	[illegible]
OLEJ OPAŁOWY	USD/galon	2,01	[illegible]	[illegible]	2,0000	1,1200	[illegible]
OLEJ PALMOWY	MYR/tona	4 801,00	-72,00	-1,48%	5 [illegible],0000	3 [illegible],0000	[illegible]
OLEJ SOJOWY	USD/funt	[illegible]	[illegible]	[illegible]	72,7200	[illegible]	[illegible]
PSZENICA	USD/buszel	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
RYŻ	USD/cwintal	15,43	[illegible]	[illegible]	16,0000	[illegible]	[illegible]
RZEPAK	EUR/tona	[illegible]	12,00	1,77%	688,2000	[illegible]	[illegible]
SOJA	USD/buszel	1 204,00	5,25	0,42%	1 543,0000	1 [illegible]	[illegible]
SOK POMARAŃCZOWY	USD/funt	[illegible]	[illegible]	[illegible]	145,5500	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
WIEPRZOWINA	USD/funt	[illegible]	[illegible]	[illegible]	122,0000	[illegible]	[illegible]
WOŁOWINA	USD/funt	[illegible]	[illegible]	[illegible]	132,0000	[illegible]	[illegible]

Rozrywka

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

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: 0:5

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

http://pl.sudokuonline.eu/

H U M O R

Zagadka matematyczna.
Robotnik wykonuje swoją pracę w 4 dni i 5 godzin. Pijany robotnik tę samą pracę wykonuje w 7 dni i 8 godzin. Na budowie pracuje 7 robotników i 1 majster nadzorujący. Majster przychodzi trzeźwy na budowę co 3 dzień, a do sklepu monopolowego jest 13 minut biegiem.
Oblicz zysk sklepu monopolowego, gdy budowany jest dom dwukondygnacyjny?

Źródło: dowcipy.pl