

Informacja OMK.

Informujemy, że w związku ze specyfiką pracy naszego biura i zaostrzonej sytuacji związanej z COVID-19 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

Wyjazd do Niemiec. Aktualna informacja.

Przypominamy. Polska od 24/10/2020 r. na niemieckiej liście krajów podwyższonego ryzyka.

W związku z tym obowiązują obywateli polskich specjalne zasady wyjazdu przekraczania granicy z Niemcami, czyli test lub kwarantanna oraz obowiązek rejestracji cyfrowej .

Uwaga: obostrzenia nie dotyczą tranzytu przez Niemcy, Sytuacja jest dynamiczna, proszę śledzić informacje na bieżąco na źródłowych stronach:

Aktualny wykaz krajów wysokiego ryzyka:

https://www.rki.de/DE/Content/InfAZ/N/Neuartiges_Coronavirus/Risikogebiete_neu.html

Link do Policji Federalnej Niemiec

https://www.bundespolizei.de/Web/DE/04Aktuelles/01Meldungen/2020/03/200317_faq.html

Link do cyfrowej Delegacji wjazdu

https://www.bundespolizei.de/Web/DE/04Aktuelles/01Meldungen/2020/03/200317_faq.html

Link do Portalu RP

<https://www.gov.pl/web/niemcy/wprowadzenie-kontroli-granicznych-przez-niemcy-na-przejsciach-ladowych-z-austria-dania-francja-luksemburgiem-i-szwajcaria>

Źródło:omk.org.pl

COVID-19 informacje o danym kraju dla załóg statków.

Po rozprzestrzenieniu się COVID-19 na całym świecie, obowiązują ograniczenia, które cały czas się zmieniają w związku z dynamiką rozwoju pandemii. Na bieżąco aktualizowana mapa z zaznaczeniem części świata,

Państwami i ograniczeniami związanymi z podmianami załóg znajduje się na stronie

<https://www.itfseafarers.org/en/embed/covid-19-country-information-seafarers>

Źródło:itfseafarers.org

Nowe wytyczne z dnia 26-11-2020 r. w sprawie przedłużenia ważności morskich dokumentów marynarskich.

- Świadectwo przeszkolenia w zakresie indywidualnych technik ratunkowych
- Świadectwo przeszkolenia w zakresie ochrony przeciwpożarowej stopnia podstawowego
- Świadectwo przeszkolenia w zakresie bezpieczeństwa (zintegrowane)
- Świadectwo przeszkolenia w zakresie ochrony przeciwpożarowej stopnia wyższego,
- Świadectwo ratownika
- Świadectwo starszego ratownika
- Świadectwo przeszkolenia w zakresie opieki medycznej nad chorym

i które utraciły ważność dnia 1 lutego 2020 r. i później, a wyjątkowe okoliczności spowodowane konsekwencjami COVID-19 uniemożliwiły przedłużenie ważności tych dokumentów, **pozostają ważne do dnia upływu 90 dni od dnia odwołania stanu zagrożenia epidemicznego albo stanu epidemii ogłoszonego w związku z COVID-19. Przedłużenie nie wymaga osobnego, urzędowego potwierdzenia.**

- **Dyplomy**

których ważność ukończyła się dnia 1 marca 2020 r. i później, a wyjątkowe okoliczności spowodowane konsekwencjami COVID-19 uniemożliwiły przedłużenie ważności takiego dyplomu, **pozostają ważne do dnia upływu 90 dni od dnia odwołania stanu zagrożenia epidemicznego albo stanu epidemii ogłoszonego w związku z COVID-19. Przedłużenie nie wymaga osobnego, urzędowego potwierdzenia.**

Powyższe przedłużenie ważności dotyczy w szczególności marynarzy, którzy z uwagi na wprowadzone ograniczenia mają trudności z powrotem do kraju i nie mogą odnowić dyplomu lub świadectw przeszkolenia albo nie mogą odbyć odpowiedniego szkolenia lub zdać egzaminu niezbędnego do odnowienia dokumentu z uwagi na wprowadzone ograniczenia. 1.4. Z uwagi na nadzwyczajne okoliczności takiego przedłużenia, w sytuacji zmniejszenia ryzyka epidemicznego i złagodzenia obostrzeń lub zniesienia stanu epidemii na terenie kraju i umożliwienia spełnienia kryteriów do odnowienia dokumentów, marynarze posiadający przedłużone w tym trybie dokumenty powinni w miarę możliwości niezwłocznie uzupełnić wszystkie wymagane braki, w celu przedłużenia terminu ważności posiadanych dokumentów, zgodnie z przepisami rozporządzenia¹. 1.5. Marynarze, którzy znajdują się na terenie kraju, a ich dyplomy lub świadectwa utraciły ważność lub w najbliższym okresie utracą ważność powinni niezwłocznie, jeżeli jest to tylko możliwe, odnowić swoje dokumenty, przy najbliższej okoliczności.

- **Świadectwo zdrowia**

Świadectwo zdrowia wydane przez uprawnionego lekarza (uznanego przez administrację morską), które utraciło ważność od dnia 1 marca 2020 r. albo utraci ważność w okresie obowiązywania na obszarze Polski stanu zagrożenia epidemicznego albo stanu epidemii ogłoszonego w związku z COVID-19, **zachowuje ważność do dnia upływu 60 dni od dnia odwołania tego stanu.**

Marynarz jest obowiązany posiadać takie świadectwo zdrowia z niekatulaną datą ważności i uzyskać nowe świadectwo zdrowia tak szybko jak to będzie możliwe.

Link do treści Rozporządzenia:

https://www.omk.org.pl/DataFiles/MI-wytyczne-przedluzenie-CoC-26.11.2020_PL.pdf

Źródło: omk.org.pl

Grup zadaniowa SG STAR –Crew Safe.

Wspólne oświadczenie: Międzynarodowej Federacji Pracowników Transportu (ITF), Międzynarodowej Rady Pracodawców Morskich (IMEC), Międzynarodowej Izby Żeglugi (ICS), Zarządu Morskiego i Portowego Singapuru (MPA), Stowarzyszenia Żeglugi Singapuru (SSA), Oficerów Morskich Singapuru ?Związek (SMOU) i Singapurska Organizacja Marynarzy (SOS)?

Projekt kwarantanny IMEC-ITF w Manili zadeklarowany jako CrewSafe.

Fundusz Singapore Shipping Tripartite Alliance Resilience (SG-STAR) jest pierwszą globalną, od podstaw trójstronną inicjatywą z międzynarodowymi partnerami, w tym Międzynarodową Federacją Pracowników Transportu (ITF), Międzynarodową Radą Pracodawców Morskich (IMEC) i Międzynarodową Izłą Żeglugi, aby współpracować z interesariuszami z krajów żeglugi morskiej nad konkretnymi rozwiązaniami umożliwiającymi bezpieczną zmianę załogi, począwszy od Filipin.

Do funduszu SG-STAR dołączyły ostatnio organizacje międzynarodowe - Global Maritime Forum Maritime Industry Crew Change Taskforce, INTERTANKO, Norwegian Shipowners' Association i World Shipping Council, a także siedem władz portowych z Abu Zabi, Antwerpii, Barcelony, Hamburg, Rotterdam, Sines i Vancouver.

Grupa zadaniowa funduszu SG-STAR (SFTF), kierowana przez Stowarzyszenie Żeglugi Singapuru (SSA), z członkami Zarządu Morskiego i Portowego Singapuru (MPA), Związku Oficerów Morskich Singapuru i Organizacji Marynarzy w Singapurze, opracowała program audytu CrewSafe w oparciu o model zmiany załogi w Singapurze, aby ustanowić bezpieczne i skalowalne „korytarze” do zmiany załogi. Pomoże to zapewnić kontrolę jakości obiektów kwarantanny / przebywania, placówek medycznych i pobierających wymazy w krajach zaopatrujących załogę.

SFTF wyznaczył audytorów do przeprowadzania ocen w niedawno zainaugurowanych procesach i obiektach bezpiecznej kwarantanny IMEC-ITF w Manili na Filipinach, a mianowicie w hotelu St. Giles i hotelu Marriot, a także w procesach bezpiecznej kwarantanny przez Norweskie Stowarzyszenie Armatorów w hotelu Marriot oraz Laboratorium Molekularne i PCR Szpitala Marynarzy AMOSUP. Firma SFTF wyraziła zadowolenie, że obiekty te spełniają kryteria CrewSafe, spełniając między innymi następujące środki bezpiecznego zarządzania.

SFTF rozważa dalsze udoskonalenia programu audytów CrewSafe, które mogą obejmować stosowanie elektronicznych inteligentnych urządzeń do noszenia, odpornych na manipulacje, gdy załoga znajduje się w kwarantannie, a także bezpieczne przetwarzanie dokumentów dla załogi wchodzącej na pokład.

Biorąc pod uwagę poparcie audytorów, MPA usprawni procedury składania wniosków o rejestrację załóg z tych akredytowanych obiektów wchodzących na statki w Singapurze, zgodnie z celem ułatwienia zmiany załogi w bezpieczny i odpowiedzialny sposób.

„Singapur poważnie traktuje naszą odpowiedzialność za ułatwianie bezpiecznej zmiany załogi. Cieszymy się, że możemy współpracować z naszymi trójstronnymi partnerami na całym świecie, aby przyspieszyć rozwój praktycznych rozwiązań dotyczących zmiany załogi w czasie pandemii. Cieszymy się również, że możemy liczyć na wsparcie portów z Abu Zabi, Antwerpii, Barcelony, Hamburga, Rotterdamu, Sines i Vancouver, a także międzynarodowych organizacji morskich, takich jak Grupa Zadaniowa ds. Zmiany Załóg Przemysłu Morskiego Global Maritime Forum, INTERTANKO, Norwegian Shipowners' Stowarzyszenie i Światowa Rada Żeglugi, w celu uznania CrewSafe i innych programów Funduszu SG-STAR za globalną inicjatywę ułatwiającą bezpieczną zmianę załogi. Z niecierpliwością czekamy na przyjęcie bardziej podobnie myślących partnerów, którzy dołączą do nas w tym globalnym sojuszu” - powiedziała Quah Ley Hoon, dyrektor naczelna MPA.

„SFTF ma na celu stopniowe globalne uznanie procesu CrewSafe, który uznaje bezpieczne obiekty. Takie uznanie ze strony rządów krajowych i organizacji międzynarodowych zapewni większe uczestnictwo i przyniesie długoterminowe rozwiązanie problemu przemieszczania się załóg przez granice państw” - powiedział Nitin Mathur, członek Rady SSA i przewodniczący SFTF.

Więcej:

<https://www.itfseafarers.org/en/news/sg-star-fund-taskforce-develops-crewsafe-audit-programme-and-attracts-more-global-partners>

Źródło omk.org.pl

ITF odzyskuje 1,7 mln dolarów należnych pensji marynarzy.

W obliczu niepokojącego wzrostu liczby przypadków porzucania przez armatorów statków i załogi, związki zawodowe pomogły odzyskać ponad 1,7 miliona dolarów wynagrodzeń dla marynarzy.

Od czerwca tego roku Międzynarodowa Federacja Pracowników Transportu (ITF) i jej organizacje

stowarzyszone, pomogły ponad 135 marynarzom na 12 statkach w świecie arabskim w powrocie do swoich rodzin na całym świecie.

Mohamed Arrachedi jest koordynatorem ITF Arab World and Iran Network. Chociaż wydaje mu się, że odzyskanie tak imponującej sumy dla pracowników, świadczy o skuteczności ITF, działającej w imieniu marynarzy. ITF jest zaniepokojony, ilością wynagrodzenia które nie zostały wypłacone.

„Na całym świecie, a szczególnie w tym regionie, z pewnością rośnie liczba przypadków porzucenia statków oraz marynarzy i niewypłaconych wynagrodzeń. Widzimy również, że coraz więcej pracodawców wstrzymuje pensje, które są winni marynarzom - a marynarze płacą za to cenę” - powiedział Arrachedi.

„Głównym czynnikiem jest zmiana załogi. Rządowe ograniczenia graniczne Covid-19 i koszty lotów międzynarodowych oznaczają, że coraz więcej pracodawców ogranicza swoje straty i rezygnuje z zobowiązań wobec marynarzy - często „zamykając” swoją działalność i pozostawia marynarzy wciąż na pokładzie z niezapłaconymi marynarzom tysiącami dolarów”.

Arrachedi mówi, że w typowych przypadkach porzucenia, pracodawcy przestaną wypłacać pensje na kilka tygodni, a potem miesięcy.

„Obiecują załozdze zaległe wynagrodzenie, a także szybką repatriację, jeśli kontrakty załogi się skończą. Obiecują. A potem pewnego dnia armator lub jego agent przestanie odpowiadać na korespondencje od załogi”.

„Pracodawcy często znikają bez śladu. Odszedł.”

Ale nie wszystkie przypadki niewypłaconych zarobków prowadzą do porzucenia, co może utrudniać marynarzom rozeznanie, kiedy ich pracodawca jest uczciwy i dlaczego nie wypłaca im wynagrodzenia.

Marynarze boją się „rozkołysać łodzi”

Wielu marynarzy często obawia się konsekwencji kłótni z pracodawcą w sprawach takich jak wynagrodzenie - nawet jeśli podejrzewają lub wiedzą, że są oszukiwani.

Istnieją dwa powody, dla których marynarze czują się onieśmieleni.

Po pierwsze, wciąż uważa się, że „czarne listy”, czyli zakaz naboru marynarzy, przez właścicieli statków i ich agentów rekrutacyjnych, odmawiając im możliwości zatrudnienia w przyszłości, jest szeroko rozpowszechnione w branży.

„Marynarze martwią się, że jeśli zadowolą głos, nie dostaną kolejnego kontraktu” - mówi Arrachedi.

Drugim powodem wahania się przed wypowiedzeniem jest fakt, że właściciele statków są dla marynarzy „biletami do domu”. Zgodnie z Konwencją o pracy na morzu pracodawca pokrywa koszty transportu marynarzy na statki i ze statków. Marynarze obawiają się, że rozszluszczony armator może odroczyć lub odmówić im repatriacji, w ramach kary za roszczenia za niewypłaconym wynagrodzeniem.

Co gorsza, w tej chwili do 400 000 marynarzy jest uwięzionych, pracujących na statkach, którzy nie mogą wrócić do domu. Często ich nikłe szanse na przezwyciężenie rządowych ograniczeń granicznych związanych z Covid-em, zależą od determinacji ich pracodawców, aby poradzić sobie z przeszkadzającą biurokracją i wyprawić marynarzy na rekordowo drogie loty.

Dla wielu marynarzy zmęczonych po 12, 14 lub 18 miesiącach, na morzu, zdesperowanych by wrócić do domu, zrobienie sobie wroga z pracodawcy jest ryzykiem, którego nie chcą podjąć.

„W większości tych przypadków musieliśmy ciężko walczyć, aby zapewnić poszanowanie praw marynarzy, a zawsze wymaga to, aby najpierw stanęli w obronie siebie i zabierali głos. Tak wielu z tych marynarzy było zastraszanych i zabraniano im nawet skontaktowania się z ITF” - mówi Arrachedi.

MV Mako, Port w Adenie

17-osobowa załoga armatora MV Mako, pod banderą Mołdawii odważyła się zabrać głos po tym, jak spędzili pełne dziewięć miesięcy bez zapłaty.

Po trzech miesiącach od wejścia na statek w Algierii egipski marynarz Hasan*, przestał otrzymywać wypłaty od swojego pracodawcy. Hasan powiedział, że do refleksji skłoniły go znaki ostrzegawcze, kiedy zmuszono go do zakupu sobie biletów lotniczych, aby podjąć pracę. Musiał nawet posiadać własne buty ochronne i odzież do pracy.

Zanim Mako zacumował w porcie Aden w Jemenie w sierpniu 2020 r., Był na pokładzie przez dwanaście miesięcy, z czego dziewięć było niezapłaconych.

Hasan zażądał opuszczenia statku, otrzymania zaległego wynagrodzenia i repatriacji do domu. Skontaktował się z ITF w celu uzyskania pomocy.

Pod naciskiem ITF, firma zgodziła się zorganizować i opłacić lot do domu Hasana. ITF upewnił się, że Hasan otrzymał 5 292 USD wstrzymanej pensji, a także zwrot kosztów podróży, które poniósł przy wejściu na statek. Członkowie załogi Hasana na pokładzie MV Marko również otrzymywali niezapłacone wynagrodzenie za pracę na statku. W rzeczywistości wszyscy pozostali członkowie załogi nie otrzymali wynagrodzenia, za przynajmniej część swojego zatrudnienia na pokładzie. Po repatriacji Hasana, niektórzy z jego członków załogi zgłosili się do ITF w porcie Adabiyya w Egipcie, zdeterminowani, by coś zrobić z ich losem. Z pomocą ITF zostali repatriowani z zarobkami w sumie 38 792 USD.

Podczas procesu udzielania pomocy marynarzom otrzymującym nieuregulowane wynagrodzenie, ITF często zwraca się do państwa bandery, w którym statek jest zarejestrowany, z prośbą o zachęcenie lub wymuszenie na właścicielu statku właściwego postępowania i wypłaty zaległych uprawnień pracownikom, których to dotyczy. Jednak głównie syryjska załoga MV Mako, nie otrzymała wsparcia ze strony Mołdawii podczas swoich „batalii o pieniądze”.

Ponad 400 statków jest obecnie zarejestrowanych w śródlądowej Mołdawii, kraju, który jeszcze nie ratyfikował Konwencji o pracy na morzu. Konwencja jest jednak nadal stosowana, gdy statki pływające pod banderą Mołdawii znajdują się w portach 90 krajów, które ją ratyfikowały. Agencje kontroli państwa portu mają za zadanie egzekwowanie przestrzegania Konwencji o pracy na morzu i mogą zatrzymywać statki.

„Dlatego tak ważne jest, aby załoga zabrała głos. W wielu przypadkach możemy im pomóc, jeśli zgłoszą niewypłacone wynagrodzenie i naruszenie umów” - mówi Arrachedi.

* Hasan nie jest jego prawdziwym imieniem.

MV Hannoud, Bejrut

W ramach odzyskanych wynagrodzeń Arrachedi i organizacja ITF Arab World and Iran Network pomogły również w Bejrucie, 18 marynarzom odzyskać przeszło czteromiesięczne niezapłacone zarobki.

Marynarze wchodzili na pokład statku MV Hannoud pływającego pod banderą Sierra Leone, kiedy armator porzucił swoje obowiązki, pozostawiając załogę nawet bez jedzenia i wody.

Arrachedi powiedział, że w tak poważnej sytuacji jak ta „państwo bandery” zazwyczaj podchodzi do akcji i upewnia się, że marynarze na statkach pływających pod ich banderą otrzymają prowiant, nieopłacone należności i repatriację do domu. Jednak, jak mówi Arrachedi, Administracja Morska Sierra Leone nie zareagowała, ponieważ trudna sytuacja MV Hannoud stała się jeszcze bardziej tragiczna.

MV Hannoud został aresztowany przez libańskie władze i zacumowany w Bejrucie, podczas gdy zainteresowane strony walczyły o przyszłość statku w sądzie. ITF pomagał marynarzom w zaopatrzeniu.

Pod koniec czerwca „legalna batalia” dobiegły końca i statek opuścił Bejrut. ITF pomógł wszystkim 18 marynarzom odzyskać należne pensje za cztery miesiące, którym wypłacono 141 790 USD.

MV Algrace, Zjednoczone Emiraty Arabskie

ITF pomogła także załodze jednego ze statków pływających pod banderą Panamy odzyskać prawie 100 000 USD, niezapłaconych wynagrodzeń należnych syryjskiej załodze MV Algrace. Po pierwsze, 29 446 USD zostało zwrócone marynarzom, gdy statek zacumował w Jebel Ali w Zjednoczonych Emiratach Arabskich. Kiedy zgłosiło się kolejnych siedmiu marynarzy, przy pomocy ITF odzyskano kolejną należność, w wysokości 62 773 USD. Większość załogi zmustrowała 7 września i dwa dni później została repatriowana przez Sudan.

„Koopercja” przynosi rezultaty

Arrachedi wyjaśnia, że duża część odzyskanych wynagrodzeń jest wynikiem połączonych wysiłków Krajów Arabskich, ITF i Iranu. „Sieć” została oficjalnie utworzona w 2018 r. I jest zasilana przez wolontariuszy ze związków w całym regionie, którzy są zatroskani o dobro marynarzy.

„Muszę złożyć wielkie podziękowania za wielkie zasługi dla nieustannych wysiłków „naszych kontaktów ITF” w

świecie arabskim - koledze Mazern w Jemenie, kolegów Hamdan i Abdelhafiz w Sudanie oraz kolegów Nasser i Haytham w Libanie. Sam nie mógłbym osiągnąć tych wyników”.

Jesteśmy przekonani, że wraz ze wzrostem świadomości wśród marynarzy w regionie, z „oznakami porzucenia”, więcej marynarzy stanie na stanowisku, potępi niesprawiedliwość i będzie dochodzić swoich praw. Możemy położyć kres bezkarności niektórych nieuczciwych armatorów.

Pierwszym krokiem marynarza, powinien być kontakt z organizacją afiliowaną w ITF, (np. OMK).

Źródło: omk.org.pl

Strona rosyjska pracuje nad opcjami ukończenia NS 2.

Myślę, że od początku ogłoszenia przez amerykańskich senatorów zamiaru poszerzenia zakresu stosowania sankcji strona rosyjska pracuje nad opcjami ukończenia NS2 bez udziału zachodnich firm - powiedziała ekspertka OSW Agata Łoskot-Strachota. "Planowane wznowienie prac nad budową gazociągu Nord Stream 2, w rok po jej wstrzymaniu w związku z sankcjami USA, ma niewątpliwie znaczenie symboliczne i ma pokazywać wolę i możliwości strony rosyjskiej do ukończenia strategicznego projektu pomimo przeciwności" - mówi Łoskot-Strachota.

"Warto jednocześnie podkreślić, że póki co chodzi o prace nad krótkim odcinkiem w niemieckich wodach. Brak jest informacji dotyczących prac nad dłuższym brakującym odcinkiem w wodach duńskich. Trudno więc stwierdzić, czy obecne wznowienie prac doprowadzi do finalizacji budowy gazociągu, a w konsekwencji kiedy mogłoby to nastąpić" - zauważa analityczka Ośrodka Studiów Wschodnich.

Ekspertka dodaje, że "prace na płytkich wodach niemieckich nie są narażone na sankcje amerykańskie, które dotyczą od października br. nie tylko statków zaangażowanych w budowę NS2 na głębokości poniżej 100 stóp, ale też podmiotów/osób świadczących usługi lub przekazujących towary niezbędne dla dostarczenia/działania tych statków". "Na sankcje te narażone są natomiast podmioty aktywne przy budowie gazociągu w głębszych wodach duńskich. O realności tego ryzyka świadczy wycofanie się w ostatnim czasie norweskiego towarzystwa klasyfikacyjnego Det Norske Veritas (DNV GL) ze świadczenia części usług na rzecz Nord Stream 2 AG", operatora gazociągu - wskazuje Łoskot-Strachota.

Jak zauważa, brak jest wskazówek ze strony rosyjskiej, jak Nord Stream 2 AG planuje ominąć te sankcje. "Niewątpliwie może szukać podmiotów gotowych świadczyć poszczególne usługi pomimo ryzyka sankcji amerykańskich. Mogą to być podmioty rosyjskie – co pokazuje choćby szykowanie rosyjskich statków do wznowienia układania rur po tym jak w grudniu 2019 r. wycofała swoje jednostki renomowana szwajcarska firma Allseas" - przypomina ekspertka. Zastrzega przy tym, że nie wiadomo, czy takie firmy, spełniające wymagane, wysokie standardy by się znalazły oraz jak długo trwałoby ich wdrożenie do prac nad projektem.

Główna specjalistka i koordynatorka prac badawczych OSW dotyczących europejskiego rynku i polityki gazowej przypomina, że ostatnio pojawiły się też informacje w mediach niemieckich i rosyjskich o tym jakoby władze niemieckiej Meklemburgii-Pomorza Przedniego starały się doprowadzić do powstania fundacji, która umożliwiałaby ochronę gazociągu przed sankcjami USA jako inwestycji ważnej dla ochrony klimatu. "Trudno jest zweryfikować te informacje oraz szczegóły dotyczące tego pomysłu. Niewątpliwie natomiast zapisy przepisów sankcyjnych zostały tak skonstruowane, by uniemożliwić uniknięcie sankcji poprzez transakcje za pośrednictwem podmiotów trzecich i umożliwiają m.in. objęcie nimi także podmiotów ułatwiających prace nad gazociągiem" - tłumaczy.

Spytana przez PAP, czy Rosjanie znajdą sposób, by dokończyć budowę bez zachodnich podwykonawców i jakie ewentualnie miałyby to implikacje, Łoskot-Strachota odpowiada: "Myślę, że od początku ogłoszenia przez amerykańskich senatorów zamiaru poszerzenia zakresu stosowania sankcji strona rosyjska pracuje nad opcjami ukończenia NS2 bez udziału zachodnich firm. W związku ze świadomie stosowaną strategią komunikacyjną minimalizującą informacje o planowanych działaniach, trudno przesądzać, z jakim skutkiem nad tym pracuje".

Według ekspertki pewną wskazówką jest proces dostosowywania rosyjskich statków oraz wymogów formalnych m.in. zgód na budowę gazociągu do budowy NS2 bez jednostek Allseas. "Widać, że jest to czasochłonne oraz że podwyższa koszty. Dodatkowo długo nie wiedzieliśmy z całą pewnością, które rosyjskie statki będą zaangażowane w budowę niemieckiego odcinka – obecnie wszystko wskazuje, że główną jednostką odpowiedzialną za budowę będzie Akademik Czernski - oraz, jak sprawnie będzie ta budowa przebiegać. Nie wiemy też, jaki podmiot zastąpi DNV w świadczeniu usług na rzecz statków budujących gazociąg, z których norweska firma ostatnio się wycofała" - wskazuje.

"Wydaje się też, że zastąpienie tak ubezpieczycieli jak podmiotu odpowiedzialnego za certyfikację będzie trudniejsze niż zastąpienie statków Allseas rosyjskimi jednostkami. Jeśli się to uda, to wydłuży czas realizacji gazociągu i podniesie koszty projektu" - ocenia rozmówczyni PAP.

Pytana o szanse ukończenia projektu oraz późniejsze oczekiwane korzyści pomimo amerykańskich sankcji, ekspertka podkreśla, że trudno na to odpowiedzieć. "Bardzo mało wiadomo o tym, jak strona rosyjska planuje ukończyć NS2 w obliczu rosnących trudności związanych z poszerzonymi sankcjami USA. Nie jest też jasne, czy i jakie rozwiązanie prawne mające umożliwić uniknięcie sankcji wypracowali Niemcy (Meklemburgia-Pomorze Przednie). Niewątpliwie jednak widać determinację tak Gazpromu i Moskwy, zaangażowanych w projekt firm europejskich (Uniper, Wintershall, OMV, Engie i Shell), a także popierających realizację gazociągu Niemiec, Austrii i kilku innych państw UE by budowę NS2 ukończyć" - zaznacza Łoskot-Strachota.

"Aby zwiększyć atrakcyjność projektu widać wpisywanie go w strategiczne cele polityki klimatycznej UE – podkreślanie przez NS2 AG niższej emisyjności gazu z Rosji od np. LNG z USA oraz dyskusje rosyjsko-niemieckie nad opcją wykorzystania NS2 do eksportu wodoru. Prowadzone są prace nad wspólnym unijnym instrumentem mogącym chronić europejskie firmy przed tego typu eksterytorialnymi sankcjami - tłumaczy ekspertka. - Jednocześnie trwa lobbying m.in. Niemiec w Waszyngtonie mający ograniczyć ryzyko nałożenia sankcji lub w ogóle skłonić USA do rezygnacji z nich. Widać, że Berlin liczy na zmianę linii amerykańskiej wobec NS2 za kolejnej administracji nowego prezydenta Joe Bidena".

"Trzeba pamiętać, że obecnie opóźnienia w realizacji NS2 nie są bardzo dotkliwe dla strony rosyjskiej czy europejskich partnerów Gazpromu - podkreśla analityczka - Ustalone zostały na kilka lat zasady dotyczące tranzytu gazu przez Ukrainę, a pandemia przyczyniła się do przynajmniej czasowego obniżenia popytu na gaz w Europie. Późniejsze oddanie do użytku NS2 nie byłoby więc olbrzymim problemem dla jego zwolenników. Wciąż też nie jest przesądzone, jak gazociąg będzie funkcjonował – musi on spełniać wymogi znowelizowanej dyrektywy gazowej, jednak za jej wdrożenie odpowiedzialna jest strona niemiecka".

Pytana o efektywne posunięcie zmierzające do niedopuszczenia do zakończenia budowy projektu, któremu ostro sprzeciwia się Polska i państwa bałtyckie, ekspertka odparła: "Zablokowanie projektu znajdującego się w tak zaawansowanym etapie realizacji, choć nie jest niemożliwe, to jest bardzo trudne. Jedynym obecnie efektywnym sposobem mogącym, choć niemuszającym wstrzymać ukończenie budowy NS2 są amerykańskie sankcje. Dodatkowym wyzwaniem związanym zarówno z zablokowaniem NS2 jak i jego ukończeniem pozostają sprzeczne interesy i olbrzymie kontrowersje polityczne, jakie projekt budzi – czy projekt powstanie czy też nie pozostanie czynnikiem dzielącym UE wewnątrz" - podsumowuje.

Źródło:PAP

Barka Fortuna będzie układać Nord Stream 2.

Barka Fortuna będzie układać podwodny odcinek gazociągu Nord Stream 2 - tak podały rosyjskie media, powołując się na dane niemieckiej Federalnej Agencji Morskiej i Hydrograficznej (BSH). Fortuna ma układać rurociąg w wodach Niemiec.

Świadczą o tym dane ostrzeżenia nawigacyjnego opublikowanego przez BSH - podała rosyjska agencja informacyjna RIA Nowosti. BSH informuje, że Fortuna, pływająca pod banderą rosyjską, będzie znajdować się na

Bałtyku na południe od rejonu Adlergrund od 5 grudnia do 31 grudnia br. i będzie prowadzić tam podwodne prace przy rurociągu.

Według portalu Marine Traffic, śledzącego ruch jednostek morskich, Fortuna znajduje się obecnie w niemieckim porcie Wismar.

Dziennik "RBK" podał niedawno, że Fortuna zmieniła właściciela. Jednostka należy teraz do spółki Uniwersalna Grupa Transportowa (UTG) - mikroprzedsiębiorstwa, którego zysk w 2019 roku wynosił 105 mln rubli (1,38 mln USD). Dyrektorem i właścicielem spółki jest Andriej Aprielenko. Firma zatrudnia jedynie dwie osoby. Wcześniej dzierżawcą Fortuny była rosyjska firma MRTS, która w sierpniu ogłosiła, że nie będzie uczestniczyć w układaniu rur dla Nord Stream 2 w wodach Danii.

28 listopada br. spółka Nord Stream 2 AG, która jest operatorem rosyjsko-niemieckiego gazociągu poinformowała, że planuje w grudniu wznowić układanie magistrali w wyłącznej strefie ekonomicznej Niemiec, przy pomocy układających rury statków z kotwicami. Fortuna jest właśnie taką jednostką. Wcześniej brała udział w układaniu pierwszych 13 km obu nitek gazociągu Nord Stream 2 u wybrzeży Rosji.

Jak się ocenia, rosyjski Gazprom potrzebuje co najmniej dwóch miesięcy na ułożenie pozostałych 160 km gazociągu Nord Stream 2 - głównie na wodach Danii. W lipcu br. Dania zgodziła się, na prośbę operatora Nord Stream 2, na wykorzystanie na tym obszarze statków niewyposażonych w system dynamicznego pozycjonowania (DP) - takich właśnie, jak Fortuna.

Przy Nord Stream 2 od roku nie prowadzono żadnych robót. Prace na dnie Morza Bałtyckiego zostały wstrzymane pod koniec 2019 r. z powodu sankcji amerykańskich, grożących firmom zaangażowanym w projekt; karanie sankcjami firm uczestniczących w budowie NS2 zalegalizował prezydent USA Donald Trump. W efekcie z przedsięwzięcia tego wycofała się szwajcarska firma Allseas wraz ze swymi dwoma statkami do układania rur na dnie morskim.

Sankcje amerykańskie dotyczą nie tylko statków zaangażowanych w budowę NS2 na głębokości poniżej 100 stóp, ale też podmiotów czy osób świadczących usługi na rzecz tych jednostek. Restrykcje te obejmują podmioty aktywne przy budowie gazociągu w głębszych wodach duńskich, ale nie prace przy budowie gazociągu na płytkich wodach niemieckich.

Źródło:PAP

PSE i Litgrid wyłonili wykonawcę badań pod kabel Harmony.

Polski i litewski operatorzy przesyłowi prądu - PSE i Litgrid - wyłonili wykonawcę badań dna Bałtyku pod kabel Harmony, który ma połączyć systemy energetyczne Polski i Litwy.

Badania geofizyczne i geotechniczne będzie prowadzić wyłonione w przetargu konsorcjum MEWO, Uniwersytetu Morskiego w Gdyni i Garant Diving - poinformowali w czwartek obaj operatorzy. Ruszą jeszcze w tym roku, zgodnie z umową zakończą się w III kwartale 2021 r.

Efektom będzie raport, zawierający m. in. informacje o budowie dna, jego ukształtowaniu itd. Na tej podstawie podjęte zostaną decyzje dotyczące sposobu układania kabla. Badania pozwolą też na wykrycie obiektów takich jak wraki, niewybuchy - tzw. UXO, czy inne niebezpieczne elementy zalegające na dnie morza.

Harmony Link to 330 km kabel w technologii prądu stałego HVDC (High Voltage Direct Current), która połączy stacje w Żarnowcu na Pomorzu oraz w Darbenai na Litwie. Ok. 290 km przebiegnie na dnie morza. Pozwoli na przesył mocy rzędu 700 MW. To element programu synchronizacji systemów energetycznych Litwy, Łotwy i Estonii z systemem Europy kontynentalnej. Projekt otrzymał dofinansowanie w ramach unijnego mechanizmu CEF. Zgodnie z harmonogramem synchronizacja powinna nastąpić z końcem 2025 r., do tego czasu muszą być gotowe wszystkie elementy projektu.

Obecnie obaj operatorzy przygotowują m. in. dokumentację przetargową na ułożenie samego kabla i budowę stacji konwerterowych.

Źródło:PAP

Jest postęp , spór o równe warunki gry.

W negocjacjach między Wielką Brytanią a Unią Europejską dokonano dużego postępu w kwestii rybołówstwa, co oznacza, że głównym punktem spornym pozostają obecnie tzw. równe warunki gry - poinformował niedzielę wieczorem brytyjski dziennik "The Guardian".

Powołując się na źródła w Brukseli gazeta podała, że obie strony już niemal sfinalizowały warunki dostępu unijnych statków rybackich do 200-milowej wyłącznej strefy ekonomicznej Wielkiej Brytanii, zgodnie z którymi zmiany wprowadzane były stopniowo w okresie pięciu do siedmiu lat.

Głównym punktem spornym są obecnie, według źródeł "Guardiana", równe warunki gry, czyli żądanie UE, aby Wielka Brytania dostosowywała się do unijnych regulacji - także tych przyszłych - w zakresie m.in. ochrony środowiska, praw pracowniczych czy praw konsumenckich.

Francja i Niemcy miały zakomunikować głównemu unijnemu negocjatorowi Michelowi Barnierowi, że są zgodne co do tego, iż Wielka Brytania będzie musiała ponieść konsekwencje, jeśli w przyszłości odejdzie od unijnych regulacji. UE proponuje, aby miała prawo jednostronnie nałożyć taryfy celne na brytyjskie towary, jeśli rząd w Londynie nie dostosuje się do uaktualnień regulacyjnych wprowadzanych przez Brukselę.

Źródła brytyjskie twierdzą, że negocjacje załamią się, jeśli w ciągu najbliższych 48 godzin żądanie to nie zostanie wycofane. Brytyjcy negocjatorzy proponują w zamian dokonanie przeglądu umowy po nieokreślonej jeszcze liczbie lat, aby umożliwić zmianę warunków handlu w przypadku, gdyby w trakcie jej obowiązywania pojawiły się znaczne rozbieżności.

"Nie będzie żadnego porozumienia, jeśli UE nie uzna rzeczywistości. Będziemy nadal rozmawiać tylko wtedy, gdy nastąpi jakiś ruch i będziemy widzieć, że ma to jakiś sens" - mówi cytowane przez "Guardiana" brytyjskie źródło rządowe bliskie negocjaczom.

W poniedziałek wieczorem brytyjski premier Boris Johnson ponownie będzie rozmawiać telefonicznie z przewodniczącą Komisji Europejskiej Ursulą von der Leyen, co może być decydującym momentem dla powodzenia negocjacji. W efekcie ich sobotniej rozmowy wstrzymane przez Barniera i jego brytyjskiego odpowiednika Davida Frosta negocjacje zostały wznowione w niedzielę w Brukseli.

Oprócz rybołówstwa i równych warunków gry trzecim punktem spornym pozostaje sposób rozstrzygnięcia ewentualnych przyszłych sporów handlowych między Wielką Brytanią a UE. "The Guardian" nie informuje, czy w tej kwestii nastąpiło zbliżenie stanowisk.

Brak porozumienia przed 31 grudnia 2020 roku, kiedy skończy się okres przejściowy po brexicie, oznacza, że od przyszłego roku handel między Wielką Brytanią a UE będzie odbywał się na ogólnych zasadach Światowej Organizacji Handlu (WTO), czyli będą mogły być stosowane cła, kwoty ilościowe i inne bariery.

Jak się uważa, ostatecznym terminem na zawarcie porozumienia, tak, aby przed końcem roku udało się je ratyfikować, jest rozpoczynający się w czwartek szczyt UE.

Źródło:PAPI

Burze i śnieżyce na Wschodnim Wybrzeżu USA mogą się przekształcić w „ bombę cyklonową”.

Ulewnie deszcze i śnieżyce napływające w weekend ze Środkowego Atlantyku na tereny północno-wschodnich amerykańskich stanów mogą się przekształcić w pogodową „bombę cyklonową”. Stanowi to także zagrożenie dla marynarzy.

Jak podkreśla meteorolog CNN Taylor Ward pogarszające się szybko warunki pogodowe z ulewnymi deszczami i śnieżycami zaalarmowały władze kilku stanów północno-wschodnich. Wiatr w porywach w Nowej Anglii w tym w Massachusetts może osiągnąć prędkość 80 km na godzinę.

- *Ponieważ front gwałtownie się intensyfikuje, spowoduje również wietrzne warunki, zwłaszcza wzdłuż wybrzeża od środkowego Atlantyku po Maine. (...) „Można się spodziewać, że prędkość wiatru w porywach dojdzie w*

sobotę od 45 do 60 km na godzinę, a niekiedy może nawet przekraczać 80 km na godzinę na takich terenach jak Cape Cod. – wyjaśnił w CNN Ward.

Burze stworzą również niebezpieczeństwo dla marynarzy na wodach przybrzeżnych Massachusetts i Rhode Island. Wiatry do 50 węzłów (ok. 90 km na godzinę) i fale o wysokości ponad 6 metrów są spodziewane późnym sobotnim popołudniem i w nocy lokalnego czasu. Ograniczenie widoczności wraz z silnymi wichurami może doprowadzić do przewrócenia lub uszkodzenia statków.

Ostrzeżenia obowiązują wzdłuż wybrzeża Atlantyku, od stanów Karolina Południowa i Karolina Północna do Maine.

- *Burza mogłaby się nasilić na tyle szybko, by przekształcić się w „bombę cyklonową”, zjawisko charakteryzujące się spadkiem ciśnienia o co najmniej 24 milibary w ciągu 24 godzin oraz zwiększonymi opadami i niszczyielskim wiatrem.* – tłumaczy CNN.

Według prognoz najsilniejszy deszcz nawiedzi szczególnie obszary od Richmond w Wirginii do Bostonu. Spodziewane są tam opady od 5 do 12 cm.

Najcieńszy śnieg od 20 do 36 cm prawdopodobnie spadnie między Worcester w stanie Massachusetts a Caribou w stanie Maine.

- *Podróże nie jest zalecane od późnego popołudnia, ponieważ istnieje możliwość wystąpienia obfitych opadów śniegu prowadzących do niebezpiecznych warunków.* - ostrzegął w sobotę oddział Krajowych Służb Meteorologicznych (NWS) w Portland w stanie Maine dodając, że mogą nastąpić zakłócenia w dostawach prądu.

Źródło:PAP.pl

Enigma znaleziona na dnie Bałtyku.

Wynajęci przez ekologów nurkowie badający dno zatoki Gelting na północnym wybrzeżu Niemiec zamiast starych sieci wędkarskich szkodzących faunie i florze odkryli porzuconą tam maszynę szyfrującą. Enigma stosowana była przez niemieckie wojska podczas II wojny światowej do kodowania wiadomości radiowych.

– To odkrycie jakich mało. WWF od dawna próbuje oczyścić Bałtyk z porzuconych sieci rybackich i regularnie odnajdujemy duże obiekty wokół których się zaplątały. Zazwyczaj to pnie drzew albo głazy. Enigma jest zdecydowanie najbardziej ekscytującym z takich znalezisk – wyjaśnia Gabriele Dederer z World Wide Fund for Nature (WWF), organizacji która opłaciła prace nurków z firmy Submaris z Kiel.

Nurek Florian Huber jest przekonany, że Enigmę do zatoki Gelting wyrzucono w maju 1945 roku. Właśnie w tym miesiącu i w tym miejscu załogi 47 okrętów podwodnych zatopiły swoje jednostki, by nie wpadły one w ręce Aliantów.

– Enigma trafiła za burtę dokładnie w tym samym momencie – twierdzi Huber, dodając, że egzemplarze tego urządzenia są niezwykle rzadkie. W niemieckich muzeach jest ich dosłownie kilka. Ta z zatoki Gelting trafi do muzeum archeologicznego w Szlezwigu.

Przenośna elektromechaniczna maszyna szyfrująca skonstruowana przez Artura Scherbiusa oparta była na mechanizmie obracających się wirników. Produkowano ją od lat 20-tych ubiegłego wieku w wytwórni Scherbius & Ritter.

Najwcześniejsze Enigmy były maszynami przeznaczonymi na rynek cywilny. W połowie lat 20. zaczęły ich używać także niemieckie siły zbrojne. Najwcześniej do służby wprowadziła ją Kriegsmarine w 1926 roku, po dwóch latach swojej wersji (zwanej Enigmą Wehrmachtu) zaczęła używać Reichswehra.

Tej drugiej używały także inne niemieckie organizacje wojskowe i rządowe. W szczytowym momencie Alianci odszyfrowywali dziennie 3 tys. niemieckich komunikatów. Dzięki temu możliwe było m.in. śledzenie ruchu niemieckich łodzi podwodnych na Atlantyku.

Wywiad brytyjski opatrzył Enigmę kryptonimem Ultra ze względu na stopień utajnienia wyższy niż najtajniejszy (ang. most secret). Po raz pierwszy szyfrogramy zakodowane przy pomocy Enigmy udało się odczytać polskim kryptologom w grudniu 1932 roku w Pałacu Saskim w Warszawie. Mieściła się tam siedziba Biura Szyfrów Oddziału II Sztabu Głównego Wojska Polskiego.

Na podstawie prac Polaków (przede wszystkim Mariana Rejewskiego, Jerzego Różyckiego oraz Henryka Zygalskiego) kontynuowano prace nad dekodowaniem szyfrów stale unowocześnianych maszyn Enigma tak w Polsce, a po wybuchu II wojny światowej we Francji i Wielkiej Brytanii.

Źródło:Focus.pl

Poznańska lokomotywa rozniosła Górali.

Oszczędzanie zawodników w meczu Ligi Europy się opłaciło. Lech Poznań bez żadnego trudu rozniosło w pył piłkarzy Podbeskidzia Bielsko-Biała aż 4:0.

Drużyna Lecha Poznań podchodziła do tego meczu w minorowych nastrojach. Kilka dni temu Kolejorz przegrał sromotnie z Benfiką Lizbona i definitywnie zakończył swoją przygodę na europejskich boiskach. W Portugalii nie wystąpili kluczowi zawodnicy drużyny, którzy odpoczywali na dzisiejszy mecz przeciwko Podbeskidziu.

Już od pierwszych minut piłkarze Żurawia wiodli prym w tym meczu i byli przy piłce. Co ciekawe, jako pierwsi do siatki trafili przyjezdni, **Marko Roginic** pokonał **Filipa Bednarka**, jednak **Wojciech Myć** nie uznał trafienia "Górali". System VAR wychwycił pozycję spaloną strzelca bramki.

Stracony gol najwyraźniej rozzłościł piłkarzy z Poznania, którzy już kilka minut później objęli prowadzenie. **Thomas Rogne** wykorzystał dogranie Alana Czerwińskiego i głową skierował futbolówkę do siatki. Tuż przed końcem pierwszej części spotkania prowadzenie podwyższył **Mikael Ishak**. Szwed wykorzystał błąd jednego z zawodników Podbeskidzia, przejął piłkę w polu karnym rywala i silnym uderzeniem zaaplikował ją w siatce gości.

Piłkarze Lecha świetnie weszli w spotkanie po przerwie, już dwie minuty po wznowieniu gry **Pedro Tiba** wykorzystał dogranie **Daniego Ramireza** i **Lech** prowadził trzema bramkami. Nie minęło pięć minut, a Ramirez jako kolejny wpisał się do protokołu meczowego ze zdobytą bramką.

Podbeskidzie w tym meczu praktycznie nie istniało. Zawodnicy **Krzysztofa Brede** oddali raptem jeden celny strzał na bramkę i poza tym nie mieli żadnych okazji do zagrożenia bramki strzeżonej przez Filipa Bednarka. Gospodarze do ostatniego gwizdka sędziego kontrolowali przebieg spotkania i dopisują ważne trzy punkty.

Drużyna Kolejorza awansowała na siódme miejsce w klasyfikacji i ma dziesięć oczek straty do lidera. Podbeskidzie zamyka stawkę drużyn.

TABELA					
12 kolejka					
	Z	R	P	Z/S	P
1 Legia Warszawa	8	2	2	19:11	26
2 Raków Częstochowa	7	3	2	24:13	24
3 Śląsk Wrocław	6	2	4	18:12	20
4 Górnik Zabrze	6	2	3	17:11	20
5 Zagłębie Lubin	5	4	3	16:13	19
6 Jagiellonia Białystok	5	2	5	19:21	17
7 Lech Poznań	4	4	3	22:16	16
8 Pogoń Szczecin	4	4	2	11:7	16
9 Lechia Gdańsk	5	1	6	17:18	16
10 Cracovia	4	6	2	16:14	13
11 Warta Poznań	4	1	7	11:15	13
12 Wisła Kraków	2	5	5	17:17	11
13 Piast Gliwice	2	4	6	12:18	10
- Wisła Płock	2	4	5	12:18	10
15 Stal Mielec	2	3	6	13:23	9
16 Podbeskidzie	2	3	7	12:29	9

Źródło:PiłkaNożna.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 6-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/article/567>

Może polubisz nas na FB ?

www.omk.org.pl

Przypominamy o pomocy finansowej dla marynarzy z OMK wykonujących badania na COVID-19.

Marynarze należący do OMK, którzy ze względów zarówno indywidualnych jak i zawodowych wykonują testy na covid, mogą ubiegać się o zapomogę finansową z OMK.

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 jest rachunek lub paragon oraz potwierdzenie przeprowadzonego badania.

Źródło www.omk.org.pl

Wydarzyło się 07 grudnia - kalendarium

07 grudnia jest 341 dniem w kalendarzu gregoriańskim. Do końca roku pozostało 24 dni. 07 grudnia jest obchodzony jako Międzynarodowy Dzień Lotnictwa cywilnego.

Imieniny obchodzą:

Agaton, Ambrozja, Ambroży, Atenodor, Eutylian, Józefa, Marcin, Marciślaw, Ninomysł, Polikarp, Sabin, Siemira d, Urban i Zdziemił

Wydarzyło się sporo rzeczy na przełomie lat, między innymi:

1381 r. – Wielki mistrz zakonu krzyżackiego Winrich von Kniprode nadał prawa miejskie Nidzicy.

1550 r. - W katedrze wawelskiej odbyła się koronacja Barbary Radziwiłłówny, drugiej żony króla Zygmunta Augusta.

1655r. - Potop szwedzki: chorągiew pułkownika Gabriela Wojniłowicza odbiła Krosno.

1753r.– Ordynat Janusz Aleksander Sanguszko, za namową książąt Czartoryskich, zawarł ugodę kolbuszowską na mocy której Ordynacja Ostrogska została rozwiązana, a jej majątek uległ parcelacji pomiędzy największe rodziny magnackie Korony Królestwa Polskiego.

1789 r.– Sejm Czteroletni przyjął uchwałę nakazującą dostarczenie jednego rekruta z 50 dymów dóbr i miast królewskich i duchownych oraz jednego rekruta ze stu dymów dóbr i miast dziedzicznych.

1925 r. – Liga Narodów przyznała Polsce prawo do utrzymania straży wojskowej na Westerplatte.

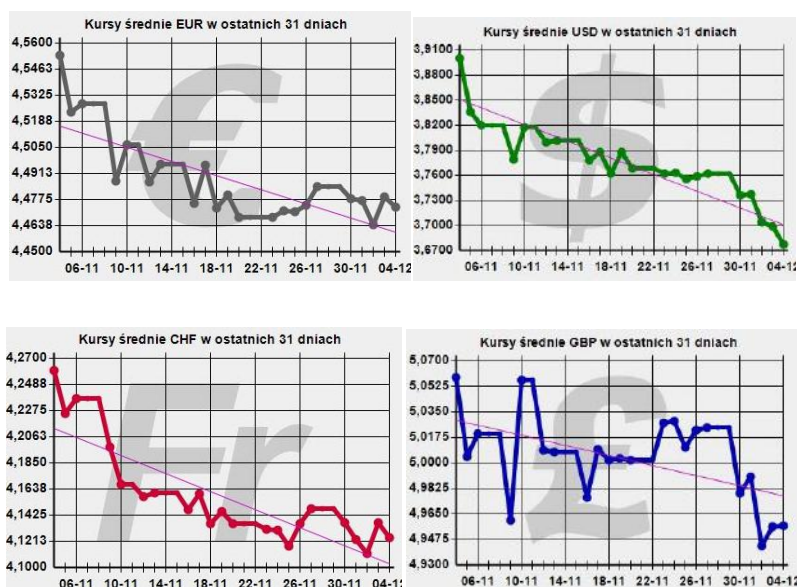
1939r. – Akcja T4: Niemcy rozpoczęli mordowanie ok. 1200 pacjentów szpitala psychiatrycznego w Dziekanówce (od 1951 roku dzielnicy Gniezna).

- W Nowym Mieście Lubawskim w odwecie za podpalenie budynków gospodarczych w Gryźlinach Niemcy rozstrzelali 15 polskich zakładników.

1944r. – W nocy z 6 na 7 grudnia oddział AK pod dowództwem por. Jana Borysewicza odbił po raz drugi, tym razem z rąk sowieckich, miasto Ejszyszki (obecnie na Litwie). Z rozbitego aresztu NKWD uwolniono 34 więźniów, zniszczono dokumentację NKWD i miejscowej placówki prosowieckiego Związku Patriotów Polskich.

1967r. – W katastrofie tramwajowej w Szczecinie zginęło 15 osób, a rannych zostało ponad 100.

Kursy walut (kursy średnie NBP)



<https://www.nbp.pl/>



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



<https://nasdaqbaltic.com/statistics/en/charts>

Notowania surowców

Data ostatniej aktualizacji: 2020-12-07 08:43

Walor	Jednostka	Kurs	Zmiana	Zmiana procentowa	Max 1R	Min 1R	Czas
ROPA	USD/baryłka	49,01	-0,04	-0,08%	68,8600	19,8500	07.12.08:43
ZŁOTO	USD/luncja	1 841,95	-0,40	-0,02%	2 084,0000	1 484,9000	07.12.08:43
MIEDŹ	USD/tona	7 713,75	-42,25	-0,54%	7 786,2500	4 808,5000	07.12.08:43
SREBRO	USD/luncja	24,17	-0,15	-0,62%	29,2800	12,0500	07.12.08:43
PALLAD	USD/luncja	2 348,25	-5,75	-0,29%	2 785,7000	1 460,0000	07.12.08:43
PLATYNA	USD/luncja	1 052,40	-18,10	-1,69%	1 072,9000	594,8000	07.12.08:43
NIKIEL	USD/tona	16 415,00	60,00	0,37%	16 422,5000	10 930,0000	07.12.08:43
ALUMINIUM	USD/tona	2 020,25	-21,25	-1,04%	2 080,0000	1 481,7500	07.12.08:43
OLÓW	USD/tona	2 036,25	2,76	0,14%	2 105,7500	1 568,2500	07.12.08:39
CYNK	USD/tona	2 755,25	22,50	0,82%	2 808,7500	1 815,0000	07.12.08:39
ROPA WTI	USD/baryłka	46,00	-0,09	-0,20%	63,0300	12,9100	07.12.08:43
MIEDŹ COMEX	USD/funt	3,50	-0,03	-0,85%	3,5300	2,1000	07.12.08:43
BAWELNA	USofunt	71,86	0,30	0,42%	73,7200	48,8600	07.12.08:42
BENZYNA	USD/galon	1,26	0,00	0,00%	1,7500	0,4200	07.12.08:43
CANOLA	CAD/tona	593,10	4,00	0,68%	593,2000	448,0000	04.12.20:19
CUKIER	USofunt	14,46	-0,25	-1,70%	16,7700	9,3600	04.12.18:58
DIESEL	USD/tona	397,63	-0,75	-0,19%	628,5000	192,7500	07.12.08:43
DREWNO	USD/1000 stóp deskowych	678,60	15,20	2,29%	948,0000	283,2000	04.12.22:00
GAZ ZIEMNY	USD/mln btu	2,43	-0,12	-4,71%	3,3900	1,5300	07.12.08:43
KAKAO	GBP/tona	1 770,00	-15,00	-0,90%	2 082,0000	1 533,0000	04.12.17:54
KAUCZUK	JPY/kilogram	247,10	-1,90	-0,76%	290,8000	140,2000	07.12.07:15
KAWA	USofunt	117,03	-2,65	-2,21%	140,8300	93,8500	04.12.19:30
KUKURYDZA	USD/buszel	416,88	-3,24	-0,77%	426,7500	307,8800	07.12.08:42
MLEKO	USD/cetnar	15,35	-0,15	-0,97%	24,1800	11,0100	04.12.21:54
OLEJ OPALOWY	USD/galon	1,40	0,00	0,00%	2,0800	0,6700	07.12.08:43
OLEJ PALMOWY	MYR/tona	3 348,00	19,00	0,57%	3 395,0000	1 947,0000	01.12.21:15
OLEJ SOJOWY	USofunt	37,95	-0,45	-1,17%	38,8800	25,0100	07.12.08:43
PSZENICA	USo/korzec	569,88	-5,74	-1,00%	634,5000	473,6200	07.12.08:43
RYŻ	USo/cetnar	12,24	-0,01	-0,08%	22,0700	11,4000	07.12.03:12
RZEPAK	EUR/tona	409,00	1,75	0,43%	421,2500	336,5000	04.12.18:30
SOJA	USo/korzec	1 155,62	-5,26	-0,44%	1 194,0000	824,8800	07.12.08:43
SOK POMARAŃCZOWY	USofunt	123,73	-2,95	-2,33%	129,4000	93,3500	04.12.20:00
ŚRUTA SOJOWA	USD/tona	383,50	-1,35	-0,35%	397,7000	280,3500	07.12.08:43
WIEPRZOWINA	USofunt	65,80	-0,20	-0,30%	78,2000	37,2700	04.12.20:04
WOŁOWINA	USofunt	112,08	-0,41	-0,36%	127,8000	79,8900	04.12.20:04

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

Rozrywka

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

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

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

<http://pl.sudokuonline.eu/>



Świętego Mikołaja wezwano do przeprowadzenia okresowych badań do przedłużenia licencji pilota (jako że prowadzi on pojazd latający w cywilnej przestrzeni powietrznej).

Najpierw gruntownie przebadano jego zdrowie, m. in. wzrok i reakcje, potem zaczęto sprawdzać umiejętności praktyczne, typowe procedury i tak dalej. Sprawdzono też jego pojazd, stan reniferów, ich badania etc. W końcu przyszedł czas na test praktyczny, Mikołaj razem z instruktorem usiedli w saniach. Mikołaj zaczął sprawdzać checklistę, a instruktor wyjął ze swej torby strzelbę.

- Po co ta strzelba? - zdziwił się Mikołaj.

Instruktor odpowiedział ściszym głosem:

- Nie powinienem ci o tym mówić, ale w tym ćwiczeniu podczas startu stracisz jeden z silników.

Źródło: dowcipy.pl