Informacja OMK.

Informujemy, że w związku ze specyfiką pracy naszego biura i zaostrzonej sytuacji związanej z COVID-19 Biuro OMK będzie zamknięte od dnia 12.03.2020 roku 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

Informujemy, że uruchomiliśmy na naszej stronie panel informacyjny - Aktualności SARS-COV-2 , gdzie publikujemy w jednym miejscu ważne i pożyteczne informacje dla marynarzy powracających ze statku i wyjeżdzających do pracy na statek w okresie pandemii.

https://www.omk.org.pl/corona

Źródło:omk.org.pl

W jaki sposób funkcjonują loty międzynarodowe.

Od 14 października 2020 r. obowiązuje zakaz lądowania samolotów cywilnych wykonujących loty międzynarodowe z lotnisk położonych na terytorium Państw:
1) Belize;
2) Czarnogóry;
3) Federacyjnej Republiki Brazylii;
4) Gruzji;
5) Jordańskiego Królestwa Haszymidzkiego;
6) Królestwa Bahrajnu;
7) Kooperacyjnej Republiki Gujany;
8) Państwa Izrael;
9) Państwa Katar;
10) Państwa Kuwejt;
11) Państwa Libia;
12) Państwa Zjednoczonych Emiratów Arabskich;
13) Republiki Argentyńskiej;
14) Republiki Armenii;
15) Republiki Chile;
16) Republiki Iraku;
17) Republiki Kolumbii;

18) Republiki Kostaryki;
19) Republiki Libańskiej;
20) Republiki Malediwów;
21) Republiki Mołdawii;
22) Republiki Panamy;
23) Republiki Paragwaju;
24) Republiki Peru;
25) Republiki Tunezyjskiej;
26) Republiki Zielonego Przylądka;
27) Stanów Zjednoczonych Ameryki;
28) Sułtanatu Omanu;
29) Wspólnoty Bahamów

Ważne !

Zakaz nie obowiązuje lotów wyczarterowanych przed 14 października 2020 r.

Zakazu lotów nie stosuje się także do państw, które notyfikowały Polsce wprowadzenie rozwiązań gwarantujących, że na pokład samolotu będą przyjmowani wyłącznie pasażerowie z negatywnym wynikiem testu diagnostycznego w kierunku SARS-CoV-2. Wykaz takich państw **ogłasza w obwieszczeniu minister do spraw zagranicznych.**

Obowiązuje: do 27 października 2020

Źródło:omk.org.pl

COVID-19 informacje o danym kraju dla załóg statków.

Po rozprzestrzenianiu się COVID-19 na całym świecie, obowiązują ograniczenia, które caly 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

Koronawirus – sytuacja na świecie.

Zachęcamy do śledzenia bieżących doniesień nt. zagrożenia epidemiologicznego koronawirusem przed wyjazdem za granicę na stronie Europejskiego Centrum ds. Zapobiegania i Kontroli Chorób (ECDC) pod adresem: http://www.ecdc.europa.eu/en/covid-19/country-overviews

Źródło:omk.org.pl

Przedłuzenie ważnosci świadectw STCW-ponownie przypominamy.

Informujemy, że na podstawie Rozporządzenia Ministerstwa Gospodarki Morskiej Marynarze których dyplomy lub świadectwa przeszkoleń utraciły ważność lub w najbliższym okresie utracą ważność, a spełniają warunki do odnowienia na podstawie przepisów rozporządzenia, mogą składać wnioski w siedzibie urzędów morskich **lub w formie elektronicznej**, pod warunkiem przesłania skanów lub kopi

i wymaganych dokumentów wraz ze stosownym oświadczeniem (potwierdzające zgodność dokumentów z oryginałami).
Szczegółowe informacje można znaleźć na stronach urzędów morskich.
Świadectwa które utraciły ważność dnia 1 lutego 2020 r.i i później, a wyjątkowe okoliczności spowodowane konsekwencjami COVID-19 uniemożliwiły przedłużenie ważności tych dokumentów, **pozostają ważne do dnia 31 grudnia 2020 r.**
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 30 grudnia 2020 r**.
Przedłużenie nie wymaga osobnego, urzędowego potwierdzenia.
Powyższe przedłużenie ważności dotyczy w szczególności marynarzy, którzy przebywają obecnie na statkach, a z uwagi na wprowadzone ograniczenia mają trudności z powrotem do kraju ii i nie mogą odnowić dyplomu lub świadectw przeszkolenia.
Z uwagi na nadzwyczajne okoliczności takiego przedłużenia, w sytuacji zmniejszenia ryzyka epidemicznego i zniesienia stanu epidemii na terenie kraju, 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 . 1.6. Marynarze, którzy znajdują się na terenie kraju, a ich dyplomy lub świadectwa utraciły ważność lub w najbliższym okresie utracą ważność powinni niezwłocznie odnowić swoje dokumenty, przy najbliższej możliwej okoliczności.

Źródło:www.omk.org.pl

Ceny ropy na światowym rynku spadają.

Ceny ropy na globalnych giełdach paliw silnie spadają - surowiec tanieje o ponad 2 proc. Na świecie odnotowuje się przypadków zakażeń koronawirusem, natomiast w USA nie ma porozumienia w sprawie wsparcia dla gospodarki, co zdecydowanie pogarsza sentyment rynkowych graczy.
Baryłka ropy West Texas Intermediate w dostawach na XII na giełdzie paliw NYMEX w Nowym Jorku jest wyceniana po 38,93 USD, niżej o 2,31 proc.
Ropa Brent w dostawach na XII na giełdzie paliw ICE Futures Europe w Londynie jest wyceniana po 40,83 USD za baryłkę, niżej o 2,35 proc.
Na świecie notuje się coraz więcej przypadków nowych zakażeń Covid-19.
W USA zanotowano rekordową liczbę nowych zakażeń koronawirusem, już drugi dzień z rzędu. Coraz gorsza sytuacja epidemiczna panuje też w Europie - Włochy zatwierdziły częściową blokadę kraju, a Hiszpania wprowadziła godzinę policyjną.
- *W ciągu ostatnich kilku tygodni kwestia wielkości popytu przyciąga uwagę rynków, m.in. z powodu odradzania się pandemii koronawirusa* - mówi Daniel Hynes, starszy strateg ds. surowców w Australia & New Zealand Banking Group Ltd.
Tymczasem za Oceanem maleją perspektywy porozumienia w strawie bodźców fiskalnych dla amerykańskiej gospodarki.
Inwestorzy mieli nadzieje, że umowa w tej sprawie zostanie osiągnięta jeszcze przed wyborami prezydenckimi 3 listopada - na razie jednak Republikanie i Demokraci oskarżają się nawzajem o brak dobrej woli w pracach nad pakietem wsparcia dla gospodarki, osłabionej pandemią koronawirusa.
Na świecie pogarszają się też prognozy popytu na paliwa, a to zbiega się w czasie z prawie dwukrotnym zwiększeniem dostaw ropy z Libii, które jeszcze nabiera rozpędu - w ciągu 4 tygodni produkcja ropy ma tam wzrosnąć do ponad 1 mln baryłek dziennie.
Ropa w USA na NYMEX straciła na zakończenie poprzedniej sesji 1,9 proc. i kosztowała na zamknięciu handlu 39,85 USD/b - najmniej od prawie 2 tygodni.

W całym ub. tygodniu ropa w USA staniała o 2,5 proc.

Źródło:PAP

Uratowano 62. marynarzy z byłego statku badawczego z Gdańska.

Wszystkie sześćdziesiąt dwie osoby, które znajdowały się na pokładzie zarejestrowanego w Belize statku badawczego, który zatonął w zeszłym tygodniu na odległym południowym Oceanie Atlantyckim, są teraz w drodze do domu - podał południowoafrykański Urząd Bezpieczeństwa Morskiego.
Sześćdziesiąt dwie osoby to członkowie załogi statku Geo Searcher, byłego statku badawczego z Gdańska, który uderzył w skały i zatonął około mili od wyspy Gough 15 października. SAMSA wysłała SA Agulhas II, aby uratował zagubionych marynarzy, z których większość stanowili mieszkańcy RPA.
SAMSA powiedział, że marynarze zostali uratowani helikopterem z wyspy Gough.
Geo Searcher, 70-metrowa jednostka o nośności ok. 1260 t i pojemności brutto ok. 1850, została zbudowana w 1982 roku jako statek do badań naukowych. W 2016 roku została przebudowana w Gdańsku na wielofunkcyjny statek pasażersko-rybacki. W kwietniu 2017 roku odbył swój dziewiczy rejs do Tristanu, stając się głównym statkiem rybackim wyspy.
Właściciel statku, firma Ovenstone, obsługująca łowisko Tristan da Cunha, a w ramach umowy z rządem Tristanu obsługuje regularne usługi żeglugowe, obejmujące osiem rejsów rocznie między Kapsztadem a Tristan da Cunha na pokładzie trzech statków. Geo Searcher był największym z nich.
SA Agulhas II, zbudowany w 2012 roku jako polarny statek zaopatrzeniowy i badawczy, regularnie pływa w tym rejonie. Statek o długości 440 stóp obsługuje coroczne rejsy towarowe i pasażerskie do Tristan da Cunha, a także odwiedza wyspę Gough w ramach umowy dzierżawy z rządem Republiki Południowej Afryki w celu zwolnienia personelu stacji meteorologicznej.
Przedstawiciel SAMSA powiedział, że przyczyną wypadku może być „problem nawigacyjny", ale dochodzenie w sprawie jest w toku.

Źródło: gospodarkamorska.pl

Hurtigruten odwołuje rejsy po Antarktydzie od stycznia do marca z powodu pandemii.

Norweski armator Hurtigruten odwołał pozostałe rejsy po Antarktydzie od stycznia do marca przyszłego roku i zmniejszy przepustowość wzdłuż norweskiego wybrzeża z powodu braku międzynarodowych podróżnych, poinformowała firma w czwartek.
Linia wycieczkowa ogłosiła we wrześniu, że odwołała wszystkie pozostałe rejsy w tym roku z powodu wzrostu liczby przypadków COVID-19 w Europie i obu Amerykach.
- *Pandemia COVID-19 nadal dotyka duże części świata, a ograniczenia w podróżowaniu i wymagania dotyczące kwarantanny są powszechne i szybko się zmieniają* - poinformowała firma w czwartek.
Popyt na rejsy ekspedycyjne na drugą połowę 2021 i 2022 rok jest jednak duży i wielu klientów zdecydowało się raczej odroczyć niż odwołać - dodał.
W połowie czerwca firma była pierwszym operatorem wycieczkowym na świecie, który rozpoczął ponowne rejsy po wybuchu koronawirusa, reklamując zmniejszoną liczbę pasażerów, dystans społeczny i surowe zasady higieny.
Jednak dziesiątki członków załogi i pasażerów statku Hurtigruten uzyskały pozytywny wynik testu na obecność wirusa po rejsie arktycznym w lipcu, co spowodowało policyjne dochodzenie w sprawie okoliczności.
Firma podała, że tylko dwa statki będą obsługiwać ograniczone usługi między Bodoe i Kirkenes w północnej Norwegii w listopadzie.

Źródło gospodarka morska.pl

Aresztowano 7. pasażerów na gapę na tankowcu w Kanale La Manche.

Brytyjskie wojskowe służby specjalne przejęły kontrolę nad znajdującym się na Kanale Angielskim (La Manche) tankowcem, na pokładzie którego znaleziono pasażerów na gapę - prawdopodobnie nielegalnych migrantów. W wyniku akcji aresztowano siedem osób, których narodowości do wieczora w niedzielę nie ujawniono, zaś incydent jest zakończony. Nikomu z 22-osobowej załogi nic się nie stało.
Przejęcia statku opanowanego przez agresywnych pasażerów na gapę, gdy się już zaczynało ściemnać i przy pogarszającej się pogodzie, dokonała grupa SBS (*special boat squadron*).
Po południu podano, że na znajdującym się w pobliżu wyspy Wight greckim tankowcu Nave Andromeda załoga odkryła kilka nieuprawnionych do tego osób.
Gdy - jak relacjonowały agencje prasowe - "załoga próbowała zamknąć je w kabinie", doszło do niesprecyzowanych bliżej aktów przemocy (na razie nie wiadomo, co dokładnie zaszło), zaś załoga statku wysłała sygnał alarmowy.
Nad 228-metrowym statkiem krążyły policyjne śmigłowce, zaś wokół niego ustanowiono pięciomilową strefę bezpieczeństwa.
Przedstawiciele armatora i jego prawnicy zapewniali z kolei, że niemal na pewno nie jest to próba uprowadzenia tankowca.
Jednak Bob Seely, poseł reprezentujący w Izbie Gmin wyspę Wight, w rozmowie z mediami wyrażał obawę, że kapitan może nie mieć pełnej kontroli nad jednostką.
W relacjach niektórtch mediów podawano, że po aktach przemocy ze strony nielegalnych migrantów i blind (pasażerów "na gapę") załoga statku zamknęła się w punkcie schronienia (niektóre źródła sugerowały, że była to sterówka, inne, ze tzw. cytadela, czyli specjalne miejsce schronienia przed piratami lub innymi intruzami).
W opanowaniu sytuacji pomogły służby specjalne. Stacja BBC podała, że cała operacja zajęła dziewięć minut. Jak poinformowano, w czasie całego incydentu nikt nie odniósł obrażeń, a wszystkie siedem osób, które nielegalnie dostały się na pokład, aresztowano. Wieczorem brytyjskie ministerstwo obrony nazwało incydent "podejrzeniem porwania".
Cała załoga statku w chwili ostatniego zajścia na wodach brytyjskich składała się najprawdopodobniej z Filipińczyków. Wiemy, ża na pewno taka była w marcu bieżącego roku, z kiedy pochodzą najnowsze dostępne oficjalne dane na ten temat.
Nave Andromeda nie jest zwykłym zbiornikowcem do przewozu ropy surowej. Statek o nośności ok. 75 tys. ton może przewozić także ropę naftową, ale jest przede wszystkim produktowcem, czyli statkiem przystosowanym do przewozu produktów ropopochodnych (produktów rafinacji ropy naftowej).
Nigeria znana jest od lat jako dostawca ropy naftowej (ładunki z pól naftowych tego kraju, głównie pól offshore, trafia czasami także do Polski). Jednak *Nave Andromeda* nie transportował ostatnio (przed zajściem na podejściu do Southampton) ropy naftowej z Nigerii. Wręcz przeciwnie - wrócił z Nigerii pod balastem. Za to do Nigerii dostarczył produkty ropopochodne, czyli paliwa.
Na wodach nigeryjskich (w pobliżu Lagos, ale nie zawijając do portu) spędził prawie trzy tygodnie - okres od 18 września do 6 października. W tym czasie zaangażowany był, od 4 do 5 października, w operację przeładunkową STS (*ship to ship*), czyli transfer ładunku (na otwartym morzu) na produktowiec *Capt Gregory*.
Nave Andromeda na wodach w okolicy Wyspy Wight pojawił się w sobotę. Według planu w Southampton zacumować miał w niedzielę przed południem.
Nave Andromeda (nr IMO 9580405) należy do greckiej grupy Navios. Armatorem (właścicielem) statku jest Navios Maritime Acquisition, armatorem zarządzającym - Navios Tankers Management Inc, a operatorem - Navig8 LR8 Pool.
Zbudowany w 2011 roku, pływający pod Liberyjską banderą, zbiornikowiec charakteryzuje się pojemnością brutto 42 338, wypornością 88 886 ton i nośnością 74 999 ton, długością całkowitą 228,16 m, szerokością konstrukcyjną 32,24 m, wysokością boczną 20,90 m i zanurzeniem 14,45 m.

"Incydent ten, jeśli zostanie potwierdzony, wydaje się być drugim podobnym, polegającym na wrogim przejęciu statku na wodach Anglii, z udziałem pasażerów na gapę, przy czym pierwszy taki incydent odnotowano na pokładzie statku ro-ro o długiej na 5720 m linii ładunkowej *Grande Tema* w grudniu 2018 r." - stwierdzili specjaliści z brytyjskiej firmy doradczej ds. bezpieczeństwa Dryad Global.

Źródło PAP.pl

Osiem milionów euro dotacji na statek zasilany płynnym wodorem.

Norweski armator Wilhelmsen Group poinformował o przyznaniu 8 mln euro (9,5 mln dolarów) z funduszy Unii Europejskiej na zaprojektowanie i budowę statku w ramach projektu HySHIP.
W przedsięwzięciu uczestniczy 14 partnerów europejskich. Oprócz firmy Wilhelmsen, która koordynuje projekt, partnerami konsorcjum HySHIP są: Kongsberg Maritime, LMG Marin, Equinor, Norled, PersEE, Diana Shipping, Stolt-Nielsen Inland Tanker Service BV, Air Liquide, NCE Maritime CleanTech, DNV GL, ETH Zürich, Uniwersytet Strathclyde oraz Demokritos.
Pieniądze pochodzą z unijnego programu badań i innowacji "Horyzont 2020", w ramach wspólnego przedsięwzięcia na rzecz ogniw paliwowych i wodoru (Fuel Cells and Hydrogen Joint Undertaking - FCH2 JU). Aby otrzymać te środki, partnerzy projektu HySHIP muszą podpisać umowę o dotację do końca 2020 r.
HySHIP to kolejny projekt wspierany przez rząd Norwegii, którego działania koncentrują się ostatnio na rozwoju i komercjalizacji wodoru jako paliwa neutralnego pod względem emisji dwutlenku węgla.
Nowy statek demonstracyjny Ro-Ro o nazwie *Topeka* ma być eksploatowany przez Wilhelmsen i zasilany płynnym zielonym wodorem (LH2). W ramach projektu zostaną także zbadane możliwości stworzenia opłacalnego łańcucha dostaw wodoru oraz infrastruktury do jego bunkrowania.
Napęd statku ma być zasilany z akumulatora o pojemności 1000 kWh oraz wodorowego ogniwa paliwowego z membraną do wymiany protonów (PEM) o mocy 3 MW. Wodór będzie pochodził z nowego zakładu produkcyjnego LH2 w Mongstad koło norweskiego Bergen, którego budowę planują BKK, Equinor i Air Liquide.
Topeka będzie pływać w przybrzeżnej żegludze liniowej, transportując ładunki komercyjne, a także zbiorniki kriogeniczne LH2 do hubów bunkrowych, korzystając z gęstej siatki baz na zachodnim wybrzeżu Norwegii, obsługujących przemysł offshore. Huby te będą w przyszłości zaopatrywać statki zasilane LH2 w to paliwo, w tym promy i jednostki pełnomorskie.
"Wodór jako paliwo umożliwia żeglugę o niskiej lub zerowej emisji. Topeka będzie naszym pierwszym krokiem w kierunku wielkoskalowych operacji morskich wykorzystujących LH2. Stworzymy pełną infrastrukturę LH2 i komercyjny ekosystem, dzięki czemu usuniemy z dróg około 25 tysięcy ciężarówek rocznie" - mówi Per Brinchmann, wiceprezes ds. projektów specjalnych w Wilhelmsen.
Projekt HySHIP ma na celu obniżenie kosztów rozwoju i operacyjnych flot oraz promowanie szerszego przejścia statków w całej Europie na napędy zasilane LH2.
"Napędzane wodorem statki przybrzeżnej żeglugi liniowej, o regularnej częstotliwości zawinięć, są bardzo obiecującą alternatywą transportową dla baz w Equinor na zachodnim wybrzeżu Norwegii. Ta bezemisyjna jednostka pływająca będzie również cennym przykładem rozwoju technologicznego, wspierającego ambicje Equinor, aby przenieść transport ładunków z dróg na morze i zmniejszyć o połowę emisje z naszej działalności morskiej w Norwegii do 2030 roku" - podkreśla Frida Eklöf Monstad, wiceprezes ds. logistyki i reagowania kryzysowego w Equinor.
Planuje się, że do 2024 r. statek *Topeka* zostanie oddany do eksploatacji.
"HySHIP będzie wiodącym na świecie projektem innowacyjnym ze względu na zastosowanie ciekłego wodoru, rozmiar ogniwa paliwowego oraz koncepcję dystrybucji LH2" - dodaje Bart Biebuyck, dyrektor wykonawczy FCH2 JU.
Projekt HySHIP obejmuje również równoległe badania nad innymi jednostkami pływającymi o napędach zasilanych ogniwami paliwowymi LH2 różnej mocy - zbiornikowcem rzecznym (1 MW), przeznaczonym na śródlądowe drogi wodne, szybkim promem (3 MW) oraz statkiem dalekomorskim, dla którego modelowy system energetyczny o mocy 20 MW ma być testowany na masowcu capesize.

W zeszłym tygodniu Australia Global Energy Ventures (GEV) zaprezentowała koncepcję pierwszego na świecie statku do przewozu sprężonego wodoru – H2 Ship, który ma transportować to paliwo z Australii do regionu Azji i Pacyfiku, korzystając z doświadczenia firmy w budowie statków na sprężony gaz ziemny.
H2 Ship będzie miał pojemność ładunkową do 2 tys. ton (23 mln m sześc.) sprężonego wodoru.

Źródło: PortalMorski.pl

IMO zatwierdziło pakiet środków na rzecz dekarbonizacji żeglugi.

Na spotkaniu Międzynarodowej Organizacji Morskiej w minionym tygodniu uzgodniono pakiet krótkoterminowych środków, mających na celu ograniczenie emisji gazów cieplarnianych (GHG), który zostanie teraz przekazany rządom do ostatecznego zatwierdzenia. Porozumienie to krytykują ekolodzy.
Porozumienie w sprawie emisji GHG zostało zawarte podczas międzysesyjnej grupy roboczej IMO ds. ograniczenia emisji gazów cieplarnianych (Intersessional Working Group on Reduction of GHG Emissions), w przededniu planowanej na listopad 76 sesji Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego IMO (Marine Environment Protection Committee - MEPC), na której będzie można formalnie zatwierdzić te środki to realizacji.
Uzgodniony pakiet, znany pod wspólną nazwą J/5, ma pomóc IMO w osiągnięciu celu, jakim jest zmniejszenie intensywności emisji dwutlenku węgla w żegludze o 40 proc. do 2030 r. i zgodnie z Porozumieniem Paryskim w sprawie globalnego ocieplenia.
Jak podaje Tradewinds, do tej pory nie wydano oficjalnego oświadczenia w sprawie ww. porozumienia w ramach IMO. Jednak Międzynarodowa Izba Żeglugi ((ICS - International Chamber of Shipping) z zadowoleniem przyjęła wynik tego spotkania.
"Po tygodniowym wirtualnym spotkaniu udało się osiągnąć porozumienie, które obejmuje prawnie wiążące środki mające na celu zapewnienie do 2030 r. 40 procentowej redukcji intensywności emisji dwutlenku węgla w porównaniu z 2008 r. Porozumienie to przyczyni się do całkowitej dekarbonizacji żeglugi międzynarodowej, co jest zobowiązaniem w pełni popieranym przez ICS, reprezentującą ponad 80 proc. światowej floty handlowej" - stwierdzono w komunikacie ICS.
Porozumienie w ramach IMO jest kompromisem pomiędzy kilkoma propozycjami.
Kluczowe znaczenie ma tu koncepcja wskaźnika istniejącej efektywności energetycznej statków (Energy Efficiency Existing Ship Index - EEXI) oraz wymóg opracowania i wdrożenia przez armatorów ulepszonego planu zarządzania efektywnością energetyczną statków (Ship Energy Efficiency Management Plan - SEEMP). Statki będą również musiały mieścić się w granicach wskaźnika intensywności emisji dwutlenku węgla.
Porozumienie IMO osiągnięte w wyniku ww. spotkania międzysesyjnego krytykują jednak ekolodzy twierdząc, że w planie tym brakuje środków egzekwowania prawa, i że normy efektywności energetycznej statków mierzone indeksem EEXI zostały "rozmyte".
Czytaj także:
Zieloni krytykują porozumienie IMO w sprawie dekarbonizacji żeglugi
Europejska pozarządowa grupa ekologiczna Transport & Environment oraz inni lobbyści stwierdzili, że forsowane przez IMO środki ograniczą emisję CO2 jedynie o 0,65 proc. do 2030 roku. Argumentują, że statki będą mogły pozostawać w eksploatacji przez trzy lata, nie spełniając wymogów w zakresie efektywności, zanim będą musiały wdrożyć plany SEEMP.
Faig Abbasov, dyrektor programowy ds. transportu morskiego tej organizacji twierdzi, że należy podjąć działania na szczeblu regionalnym po tym, jak nie udało się znaleźć globalnego rozwiązania problemu emisji z transportu morskiego.
"Rządy zignorowały Porozumienie Paryskie, uzgadniając środki, które pozwolą na wzrost emisji ze statków w nadchodzących dziesięcioleciach. Agenda morska ONZ po raz kolejny pokazała światu, że potrafi dokonać jedynie kosmetycznych zmian. Kraje UE powinny działać w ramach zielonego porozumienia, aby wypełnić lukę pozostawioną przez IMO" – zaapelował zielony lobbysta z Transport & Environment.

Jednak przed ww. spotkaniem Japonia zdecydowanie argumentowała, że jej propozycja wskaźnika EEXI może pomóc żegludze w osiągnięciu celu, jakim jest zwiększenie intensywności emisji dwutlenku węgla o 40 proc. do 2030 r..

Źródło:PortalMorski

Jest raport w sprawie ogromnego pożaru na Maersk Honam.

6 marca 2018 roku Maersk Honam płynął z Singapuru do Suez, kiedy w jego trzeciej ładowni, bezpośrednio pod kwaterami pojawił się ogień. Początkowo załoga próbowała sama zwalczyć ogień, ale wysiłek pozostał bezskuteczny. W wyniku pożaru zginęło 5 członków załogi. Dochodzenie w tej sprawie poprowadziło Transport Safety Investigation Bureau (TSIB) w Singapurze. Znamy już jego wyniki.
Pożar wybuchł najprawdopodobniej w wyniku rozkładu niebezpiecznego ładunku generującego intensywne ciepło - podaje Transport Safety Investigation Bureau (TSIB).
Ponieważ większość dowodów została zniszczona przez pożar, nie jest możliwe jednoznaczne ustalenie jego przyczyny. Na początku zdarzenia zauważono jednak dym o charakterystycznym zapachu chloru, co pozwala wnioskować, że jeden lub więcej kontenerów w ładowni nr 3 zawierającej dichloroizocyjanuran sodu został naruszony przez samoistny rozkład. Blokowe rozmieszczenie dodatkowo opóźniło szybkość reakcji i wytwarzania ciepła, co spowodowało niekontrolowane rozprzestrzenianie się ognia - czytamy w sprawozdaniu.
Pożar w ładowni statku należącego do Maesk Line był tak rozległy, że załoga musiała wezwać pomoc. Najbliżej miejsca wypadku był wtedy statek ALS Ceres, na którego pokład ewakuowano 22 członków załogi. Pięciu marynarzy zginęło.
Konsekwencjami technicznymi pożaru były rozległe uszkodzenia konstrukcyjne w rejonie nadbudówki i części dziobowej. 228-metrowy odcinek obejmujący śródokręcie i część rufową kontenerowca został przetransportowany do Korei Południowej. Statek został odbudowany i powrócił do eksploatacji w sierpniu 2019 r. pod nazwą Maersk Halifax.
Honam o wymiarach 353 x 54 m, został zbudowany w 2017 roku. W chwili wypadku, na pokładzie znajdowało się w sumie 7 860 kontenerów, co odpowiada 12 416 TEU.

Źródło:gospodarkamorska.pl

Łódź podwodna będzie badać morza wielkiego księżyca saturna.

Naukowcy opracowywali koncepcyjną misję, która miałaby wysłać łódź podwodną na ogromny księżyc Saturna, Tytana, na którego lodowatej powierzchni znajdują się jeziora i morza ciekłych węglowodorów.
Taka misja, jeśli zostanie zatwierdzona i sfinansowana przez NASA, może być gotowa do wystartowania już w latach 30. XXI wieku, potencjalnie torując drogę do jeszcze bardziej ambitnych eksploracji okrętami podwodnymi w przyszłości - twierdzą twórcy koncepcji.
- *Uważamy, że łódź podwodna Titan to swego rodzaju pierwszy krok przed wyruszeniem w misję na Europę lub Enceladus* - powiedział w zeszłym miesiącu Steven Oleson z NASA Glenn Research Center w Ohio, podczas prezentacji agencji Future In-Space Operations.
Europa i Enceladus - odpowiednio księżyce Jowisza i Saturna - oba posiadają na swej powierzchni ogromne oceany. Jednak zbiorniki te są zakopane pod lodowymi skorupami i dlatego trudniej byłoby zrzucić do nich łódź podwodną niż do mórz powierzchniowych Tytana.
NASA pracuje nad statkiem kosmicznym - ośmiowirnikowym dronem o nazwie Dragonfly, który ma wystartować w 2026 r. Jeśli wszystko pójdzie zgodnie z planem, Dragonfly wyląduje na Tytanie w 2034 r., a następnie zbada złożoną chemię i potencjał księżyca na zamieszkanie w wielu różnych lokalizacjach.

Łódź podwodna może być kolejnym krokiem w eksploracji Tytana. Agencja nie wybrała pomysłu Titan jako oficjalnej misji, ale Oleson i jego zespół otrzymali dwie rundy finansowania z programu NASA Innovative Advanced Concepts (NIAC), który ma na celu pobudzenie rozwoju pomysłów eksploracyjnych i nowych technologii. Te dwa stypendia NIAC o wartości 100 000 USD i 500 000 USD zostały przyznane odpowiednio w 2014 i 2015 r.
Głównym celem prac NIAC było sporządzenie podstawowego planu inżynieryjnego potencjalnego okrętu podwodnego Titan..
Wyjątkowość tej misji jest wielowarstwowa. Na przykład, chociaż Tytan jest ogromny jak na księżyc, jest znacznie mniejszy niż Ziemia, stanowiąc zaledwie 14% przyciągania grawitacyjnego naszej planety. Oznacza to, że łódź podwodna Tytan nie odczuje takiego nacisku na kadłub, jak łódź podwodna na tej samej głębokości na Ziemi.
Łódź podwodna Titan płynęłaby przez inne medium niż te tutaj na Ziemi. Oleson powiedział, że łódź podwodna może dość łatwo przebić się przez ciekłe węglowodory, a materiał jest transparentny dla sygnałów radiowych, umożliwiając komunikację z jednostką nawet wtedy, gdy jest zanurzona. Komunikacja ta może dotrzeć do łodzi podwodnej bezpośrednio z Ziemi lub być przekazywana za pośrednictwem orbitera Tytana.
Samodzielny okręt podwodny Titan musiałby być duży - około 6 metrów długości i ważyć (na Ziemi) 1500 kilogramów - aby pomieścić niezbędny sprzęt komunikacyjny. Z kolei okręt podwodny w towarzystwie orbitera może zmieścić te same instrumenty naukowe w korpusie o długości zaledwie 2 m i wadze około 500 kg.
Ten sprzęt naukowy powinien zawierać co najmniej pakiet chemiczny analizujący próbki cieczy, urządzenie do obrazowania powierzchni, sondę głębokości, stację meteorologiczną i przyrząd mierzący właściwości fizyczne otaczającego morza - ustalili Oleson i jego zespół. Dodatkowe instrumenty mogą między innymi analizować próbki dna morskiego i obrazować dno oceanu.
Samodzielny okręt podwodny lub duet suborbiterów prawdopodobnie byłyby misjami flagowymi, powiedział Oleson. Okręty flagowe to najdroższe i najbardziej ambitne misje NASA, z cenami przekraczającymi obecnie 2 miliardy dolarów. Przykłady obejmują Cassini-Huygens, łazik Marsa Curiosity i łazik Mars 2020 Perseverance, który został wystrzelony w kierunku Czerwonej Planety pod koniec lipca br.
Wszystkie wersje eksploratora morza Tytan miałyby napęd atomowy, tak jak Cassini i Dragonfly.
Potencjalnie nadający się do zamieszkania świat
Mając 5150 kilometrów szerokości, Tytan jest drugim co do wielkości księżycem w Układzie Słonecznym. Jedynym większym od niego jest Ganimedes Jowisza.
Ale rozmiar to nie wszystko, co czyni Titana wyjątkowym. Gigantyczny księżyc jest jedynym światem poza Ziemią znanym ze stabilnych cieczy na swojej powierzchni - mórz i jezior ciekłego metanu i etanu, z których niektóre są większe niż Wielkie Jeziora Ameryki Północnej.
Ponadto gęsta atmosfera Tytana prawdopodobnie zawiera cząsteczki organiczne, elementy budulcowe życia, które zawierają węgiel. W rezultacie wielu astrobiologów postrzega Tytana jako obiecującą potencjalną siedzibę do życia, co sugeruje, że rodzime organizmy mogą wirować w powietrzu księżyca lub pływać w jego jeziorach i morzach.
Większość tego, co wiemy o Tytanie, dowiedzieliśmy się z misji Cassini-Huygens o wartości 3,2 miliarda dolarów, która badała Saturna i jego liczne księżyce z bliska w latach 2004-2017. Większość tej pracy wykonał orbiter NASA Cassini Saturn, ale znaczący wkład pochodził również z lądownika Huygens, sondy Europejskiej Agencji Kosmicznej i Włoskiej Agencji Kosmicznej, która wylądowała na Tytanie w styczniu 2005 roku.

Źródło:gospodarkamorska.pl

Lech tylko na remis z Carcovią.

Lech Poznań po tym jak w środku tygodnia zmierzył się w Lidze Europy z Benfiką Lizbona, teraz musiał przestawić się na tryb gry w Ekstraklasie. Kolejorz na własnym terenie zagrał z Cracovią.
Start sezonu ligowego dla Kolejorza nie był najprostszy. Sześć spotkań i zaledwie osiem punktów - nie był to dobry początek.

Cracovia miała na swoim koncie zaledwie pięć punktów po siedmiu meczach. Musimy jednak pamiętać, że Pasy ukarane zostały przed startem sezonu odjęciem pięciu "oczek".
Lech od pierwszych minut meczu miał przewagę optyczną. Widać było, że Cracovia koncentruje się przede wszystkim na grze szybkim atakiem.
Pomimo tego, że lepsze wrażenie sprawiał Lech, to w 30. minucie na prowadzenie wyszła Cracovia. **Pelle van Amersfoort** wykorzystał dobre dośrodkowanie z prawej strony boiska. Taktyka Pasów, czyli gra szybkim atakiem, przyniosła skutek.
Po stracie bramki Lech nie potrafił odpowiedzieć Cracovii. Po pierwszej połowie Kolejorz przegrywał u siebie 0:1.
Początek drugiej odsłony meczu to zdecydowana przewaga Lecha. Kolejorz rzucił się do ataków i szukał szansy na wyrównanie stanu rywalizacji.
Jednak defensywa Cracovii zdołała odpierać ataki gospodarzy przez bardzo długi czas. Dopiero w 86. minucie wynik uległ zmianie.
Zamieszanie w polu karnym Pasów wykorzystał **Muhammad Awad**, który zachował zimną krew i doprowadził do wyrównania.
Do końca meczu wynik już nie uległ zmianie. Lech kontynuuje swoją przeciętną formę na boiskach Ekstraklasy.

Źródło:PiłkaNożna.pl

TABELA

8 kolejka

		Z	R	P	Z/S	P
1	Raków Częstochowa	6	1	1	20:9	19
2	Zagłębie Lubin	4	2	2	10:7	14
3	Górnik Zabrze	4	1	2	13:8	13
4	Śląsk Wrocław	4	1	3	13:9	13
5	Legia Warszawa	4	1	2	9:8	13
6	Pogoń Szczecin	3	2	1	6:4	11
7	Jagiellonia Białystok	3	2	2	8:7	11
8	Lechia Gdańsk	3	1	3	11:10	10
9	Wisła Kraków	2	3	2	13:9	9
10	Lech Poznań	2	3	2	13:11	9
11	Wisła Płock	2	3	3	10:12	9
12	Warta Poznań	2	1	3	5:5	7
13	Cracovia	2	5	1	11:11	6
14	Stal Mielec	1	2	5	8:19	5
15	Podbeskidzie	1	2	5	9:21	5
16	Piast Gliwice	0	2	6	5:14	2

Finlandia: beton na placach zabaw zastąpiono ściółką. Już na miesiącu poprawiła się odporność dzieci.

Miesiąc biegania po ściółce leśnej pokrywającej place zabaw kilku przedszkoli w Finlandii pozwoliło korzystnie zmienić działanie układu immunologicznego grupy maluchów w wieku 3-5 lat.
Opisany w czasopiśmie "Science Advances" wspólny eksperyment badaczy z uczelni w Helsinkach i Tampere oraz instytutu badań nad zasobami naturalnymi LUKE zgodny jest z powszechnie panującą opinią, że "umorusane dzieciaki latające po podwórku" wyrastają na zdrowszych dorosłych. pośród 10 biorących udział w doświadczeniu placówek z miast Lahti i Tampere pracownicy 4 rozłożyli na placach zabaw naturalną trawę, posadzili wrzosy i jagody. Zachęcali też dzieci do opieki nad roślinami zasadzonymi w skrzynkach które ustawiono na ściółce.
W pozostałych przedszkolach albo stan pozostawiono bez zmian (dzieci nadal bawiły się na typowych betonowych placach), albo zdecydowano się na zmianę codziennej rutyny i zaczęto wyprowadzać malców na codzienne wycieczki do lasu.

– Dzieci z pierwszych 4 placówek mogły się bawić na tej ściółce 5 razy w tygodniu. Po krótkim czasie flora bakteryjna w przewodzie pokarmowym i na skórze tych maluchów była znacznie zdrowsza – informują naukowcy w informacji prasowej.
W porównaniu do dzieci bawiących się na betonie, te mające przez miesiąc kontakt ze ściółką leśną miały zwiększoną liczbę limfocytów T. Po badaniach krwi pozytywną zmianę odnotowano także w przypadku szeregu innych markerów immunologicznych (np. cytokin TGF-beta).
– Mikrobiota w przewodach pokarmowych przedszkolaków mających zwiększony kontakt z roślinami przypominała tę obserwowaną u dzieci odwiedzających las każdego dnia – stwierdziła Marja Roslund z Uniwersytetu Helsińskiego.
Naukowcy już wcześniej odnotowywali, że wystawienie młodego organizmu na kontakt z roślinnością w jakiś sposób poprawia funkcjonowanie układu immunologicznego. Dzieci wiejskie rzadziej np. zapadają na alergię czy astmę.
Nie wiadomo jednak, czy zachodzi w tym przypadku związek przyczynowo-skutkowy. Może to też być efekt wdychania lepszej jakości powietrza, dłuższego kontaktu ze słońcem, ćwiczeń na świeżym powietrzu czy relaksu, który zapewnia naturalne otoczenie.
Jak przekonują fińscy badacze, ich eksperyment jest pierwszym, w którym wprost manipulowano środowiskiem miejskim w którym przebywają dzieci a potem poddawano ocenie zmiany w ich mikrobiocie i układzie immunologicznym.
Zgodnie ze teorią różnorodności biologicznej, im uboższy jest nasz ekosystem, im mniej jest on różnorodny, tym większe prawdopodobieństwo występowania wśród żyjących w nim ludzi chorób immunologicznych.
- Żeby nasz układ odpornościowy mógł nauczyć się zwalczać patogeny i bakterie, musi mieć z nimi jakiś kontakt. Im bardziej oczyszczamy z roślin i zwierząt nasze otoczenie, tym bardziej stajemy się bezbronni. Idealnie by było, żeby dzieci mogły każdego kopać dołki w naturalnej glebie i bawić się w kałużach– zauważają naukowcy z Helsinek.
Autorzy eksperymentu sugerują, że wszystkie placówki oświatowe, a szczególnie te zajmujące się najmłodszymi, powinny zmieniać swoje bezpośrednie otoczenie na bardziej naturalne. Przekonują, że zastosowane w ich doświadczeniu materiały jak trawa czy sadzonki nie są czymś kosztownym, a zysk w postaci poprawy zdrowia dzieci jest ewidentny.

Źródło:Focus.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 (opóźnienienie 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.

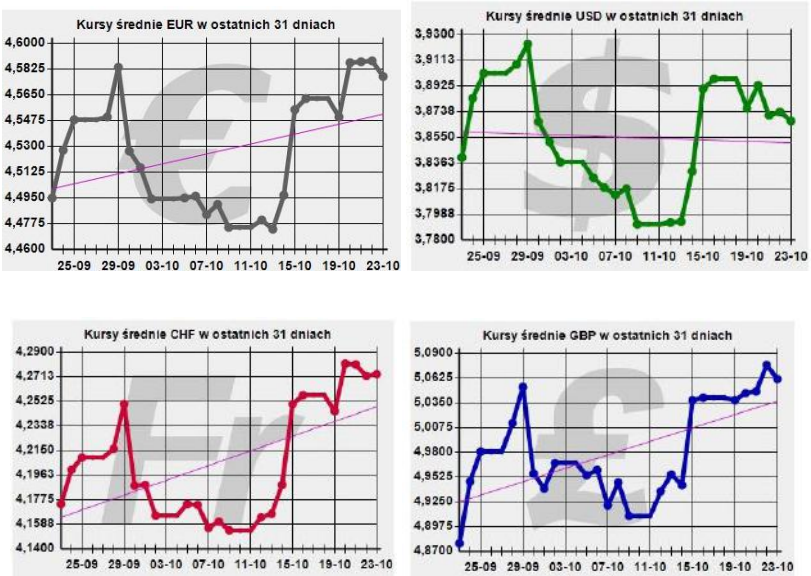
Źródło www.omk.org.pl

Wydarzyło się 26 października - kalendarium

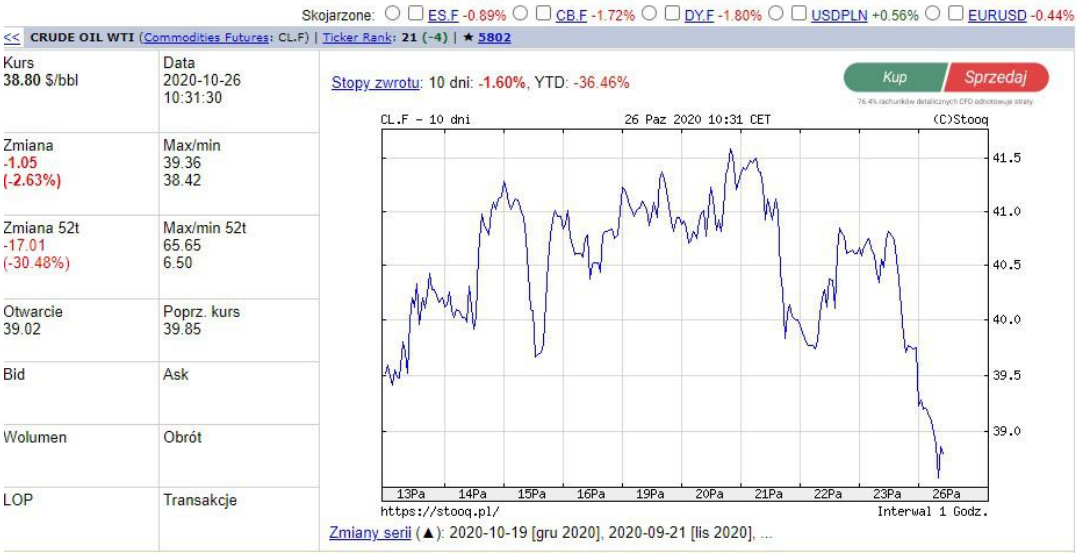
26 października jest 299 dniem w kalendarzu gregoriańskim. Do końca roku pozostał 66 dni. 26 października jest Światowym Dniem Donacji i Transplantacji.
Imieniny obchodzą:
Amand, Amanda, Bernard, Bonawentura, Damian, Demetriusz, Ewaryst, Felicysym, Fulko, Leonarda, Lucjan, Lucyna, Ludomiła, Lutosław, Łucjan, Łucjana, Marcjan, Rustyk i Rustyka.
Wydarzyło się sporo rzeczy na przełomie lat, między innymi:

1206 r. – Papież Innocenty III wydał bullę wzywającą polski kler do wspierania opata Godfryda z Łekna w jego działaniach misyjnych wśród Prusów.
1659 r. - Potop szwedzki: zwycięstwo wojsk polskich w bitwie pod Gdańską Głową.
1794 r. - Insurekcja kościuszkowska: w czasie ofensywy Aleksandra Suworowa na Warszawę doszło do bitwy pod Kobyłką..
1927r.– Sprowadzono ze Szwajcarii urnę z sercem Tadeusza Kościuszki.
1930 r.– Piłkarska reprezentacja Polski po raz pierwszy rozegrała mecz na Stadionie Wojska Polskiego w Warszawie, pokonując Łotwę 6:0.
1939 r. – Na podstawie dekretu Adolfa Hitlera z 12 października powstało Generalne Gubernatorstwo, . Sowieci przekazali Wilno Litwinom.
W pobliżu Górska pod Toruniem został uprowadzony i zamordowany ksiądz Jerzy Popiełuszko..
1964 r. – Przed Sądem Wojewódzkim w Warszawie rozpoczął się proces Melchiora Wańkowicza, oskarżonego o działalność antypaństwową.
1971r. – Zakupiono licencję na produkcję Fiata 126
1982 r. – Sejm PRL przyjął ustawę o wychowaniu w trzeźwości i przeciwdziałaniu alkoholizmowi.
1987 r. – W Szczecinie otwarto pierwszą nitkę Trasy Zamkowej.

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: 2020-10-26 10:31

Walor	Jednostka	Kurs	Zmiana	Zmiana procentowa	Max 1R	Min 1R	Czas
ROPA	USD/baryłka	41,03	-0,61	-1,46%	68,6600	19,6500	26.10 10:31
ZŁOTO	USD/uncja	1 901,85	-1,55	-0,08%	2 064,0000	1 456,7000	26.10 10:31
MIEDŹ	USD/tona	6 818,00	-57,75	-0,84%	6 997,0000	4 608,5000	26.10 10:31
SREBRO	USD/uncja	24,28	-0,40	-1,62%	29,2600	12,0500	26.10 10:31
PALLAD	USD/uncja	2 373,30	-36,30	-1,51%	2 766,7000	1 460,0000	26.10 10:31
PLATYNA	USD/uncja	892,85	-15,40	-1,70%	1 027,6500	594,8000	26.10 10:31
NIKIEL	USD/tona	15 522,50	-82,50	-0,53%	16 857,5000	10 930,0000	26.10 10:30
ALUMINIUM	USD/tona	1 837,25	-5,50	-0,30%	1 863,5000	1 461,7500	26.10 10:31
OŁÓW	USD/tona	1 762,50	-16,50	-0,93%	2 257,0000	1 598,2500	26.10 10:30
CYNK	USD/tona	2 538,25	-10,75	-0,42%	2 566,5000	1 815,0000	26.10 10:31
ROPA WTI	USD/baryłka	38,80	-0,90	-2,27%	63,0300	12,9100	26.10 10:31
MIEDŹ COMEX	USD/funt	3,11	-0,03	-0,96%	3,2000	2,1000	26.10 10:31
BAWEŁNA	USc/funt	71,50	0,19	0,27%	71,9800	48,8500	26.10 10:31
BENZYNA	USD/galon	1,11	-0,03	-2,63%	1,7500	0,4200	26.10 10:31
CANOLA	CAD/tona	548,40	-2,60	-0,47%	548,7000	448,0000	26.10 10:18
CUKIER	USc/funt	14,52	-0,21	-1,43%	15,7700	9,3600	26.10 10:31
DIESEL	USD/tona	320,88	-10,25	-3,10%	628,5000	192,7500	26.10 10:31
DREWNO	USD/1000 stóp deskowych	513,60	-19,10	-3,59%	948,0000	263,2000	23.10 22:04
GAZ ZIEMNY	USD/mln btu	3,25	0,31	10,54%	3,0300	1,5300	26.10 10:31
KAKAO	GBP/tona	1 700,00	7,00	0,41%	2 055,0000	1 533,0000	23.10 17:54
KAUCZUK	JPY/kilogram	268,90	35,90	15,41%	233,0000	140,2000	26.10 10:08
KAWA	USc/funt	104,75	-0,63	-0,60%	140,8300	93,6500	26.10 10:30
KUKURYDZA	USD/buszel	416,12	-3,76	-0,90%	418,3800	307,8800	26.10 10:31
MLEKO	USD/cetnar	22,19	0,67	3,11%	24,1800	11,0100	23.10 20:40
OLEJ OPAŁOWY	USD/galon	1,13	-0,02	-1,74%	2,0600	0,6700	26.10 10:31
OLEJ PALMOWY	MYR/tona	2 772,00	-226,00	-7,54%	3 136,0000	1 947,0000	19.10 12:15
OLEJ SOJOWY	USc/funt	34,29	0,14	0,41%	35,4300	25,0100	26.10 10:31
PSZENICA	USc/korzec	624,38	-10,12	-1,59%	633,3800	473,6200	26.10 10:31
RYŻ	USc/cetnar	12,52	0,18	1,46%	22,0700	11,4000	26.10 02:59
RZEPAK	EUR/tona	397,50	-0,25	-0,06%	421,2500	336,5000	23.10 18:30
SOJA	USc/korzec	1 080,75	-6,00	-0,55%	1 073,1200	824,8800	26.10 10:31
SOK POMARAŃCZOWY	USc/funt	115,73	4,53	4,07%	129,4000	93,3500	23.10 19:59
ŚRUTA SOJOWA	USD/tona	383,35	-3,55	-0,92%	381,9500	280,3500	26.10 10:31
WIEPRZOWINA	USc/funt	67,12	0,95	1,44%	78,2000	37,2700	23.10 20:04
WOŁOWINA	USc/funt	103,78	0,42	0,41%	127,8000	79,8900	23.10 20:04

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

Rozrywka

			5			7		6
					7		9	
				8	3		5	
3	8			9		5		
6	2						1	8
		5		6			7	2
	6		8	7				
	9		1					
1		4			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: 0:1

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

http://pl.sudokuonline.eu/

• • •

Wokół samicy pływa wieloryb i narzeka:
- Dziesiątki organizacji ekologicznych, setki aktywistów, tysiące polityków i naukowców, dziesiątki tysięcy ludzi na manifestacjach, rządy w tylu krajach robią wszystko, by zachować nasz gatunek, a ciebie boli głowa...

Źródło: dowcipy.pl