Wstrzymano budowę nowego terminala w Kopenhadze.

Zważywszy na ogólną niepewność rynkową, a zwłaszcza z przyszłym kształtem i formą branży rejsów wycieczkowych, tworzenie nowego terminalu rejsów wycieczkowych w Kopenhadze zostało odłożone na czas nieokreślony.
Pandemia koronawirusa, która mocno uderzyła w rynek wycieczkowy, spowodowała, że oznacza, że Port Kopenhaski Malmö (CMP) odroczył utworzenie nowego terminalu wycieczkowego w kopenhaskim Oceankaj. W związku z perspektywami zdrowego wzrostu na rynku wycieczkowym w Kopenhadze CMP rozpoczął pod koniec ubiegłego roku przetarg na utworzenie nowego terminalu wycieczkowego, którego zakończenie zaplanowano na 2022 rok. Jednak ze względu na negatywne skutki w związku z pandemią koronawirusa na światowym rynku rejsów wycieczkowych, trwający proces przetargowy został anulowany.
- Jest to, rzecz jasna, niezwykle godne ubolewania, w tym oczywiście również dla stron zaangażowanych w proces przetargowy, że inwestycja w nowy terminal wycieczkowy jest odraczana. Jeszcze kilka miesięcy temu przewidywaliśmy dobry rok 2020 z rekordową liczbą zawinięć do portów ze statków wycieczkowych z prawie milionem gości odwiedzających Kopenhagę. Jednak wraz z nadejściem kryzysu towarzyszącego pandemii koronawirusa to wszystko uległo gwałtownej zmianie. Także w Kopenhadze, gdzie prognozy wskazują, że sezon rejsów 2020 zostanie całkowicie odwołany, a następnie pojawi się niepewność w ciągu najbliższych kilku lat. Nowy terminal miał potwierdzić pozycję Kopenhagi jako centrum turystyki wycieczkowej w Północnej Europie, jednak teraz będziemy musieli po prostu poczekać, aż sytuacja się odwróci, abyśmy mogli ponownie skoncentrować się na rozwoju zrównoważonej turystyki wycieczkowej z korzyścią dla całego regionu - skomentowała Barbara Scheel Agersnap, prezes Copenhagen Malmö Port.
W ubiegłym roku turystyka rejsowa wygenerowała w tym regionie stołecznym przychody w wysokości 110 mln USD i zatrudniła około 2400 pełnoetatowych pracowników w całej Danii - większość w Kopenhadze. Gdy ponownie pojawi się wyraźniejszy obraz rozwoju branży rejsów wycieczkowych, CMP zdecyduje, kiedy zostanie uruchomiony nowy proces przetargowy.

Źródło:gospodarkamorska..pl

Czołowy armator masowców obiecuje ekologiczną rozbiórkę swoich statków.

Amerykański Eagle Bulk Shipping opracował w zeszłym roku politykę recyklingu statków, zobowiązując się do bezpiecznego i przyjaznego dla środowiska demontażu swoich jednostek.
Polityka, która weszła w życie w pierwszym kwartale 2020 roku, powstała, chociaż armator nie planuje złomowania żadnych statków w dającej się przewidzieć przyszłości.
W przypadku, gdy Eagle sprzedaje statek do recyklingu, firma będzie przestrzegać zobowiązań wyszczególnionych w Konwencji Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) z Hongkongu dotyczącej bezpiecznego i przyjaznego dla środowiska recyklingu statków (HKC).
- Jesteśmy przekonani, że recykling statków powinien zawsze odbywać się zgodnie z surowymi normami bezpieczeństwa, zdrowia i ochrony środowiska – wyjaśniła firma w swoim raporcie. -Przewidujemy, że okres użytkowania naszych statków wyniesie 25 lat. Najstarszy statek w naszej flocie został zbudowany w 2001 roku, a średni wiek naszej floty to mniej niż dziesięć lat.
Flota Eagle Bulk składa się obecnie z 50 masowców o łącznej nośności 2,9 miliona dwt i średnim wieku 8,7 lat.
W ciągu ostatnich czterech lat Eagle wdrażał kompleksowy program odnowy floty, sprzedając niektóre ze swoich najstarszych i najmniej wydajnych statków oraz pozyskując nowoczesne jednostki.
Jak wyjaśniono, był to istotny wkład w zwiększenie efektywności energetycznej floty firmy i zmniejszenie jej emisji gazów cieplarnianych (GHG). Program odnowy floty doprowadził do zmniejszenia zużycia paliwa na dwt na około 11 procent, wzrostu średniej wielkości statku o około 8 na centymetrze i utrzymania wieku floty Eagle na zasadniczo stałym poziomie około 8,7 lat.

- Dysponujemy dedykowanym zespołem wewnętrznym, który koncentruje się wyłącznie na optymalizacji wydajności statku, stale monitoruje prędkość i zużycie naszej floty oraz wydaje zalecenia, aby to poprawić. Oprócz naszego portfolio inicjatyw na rzecz efektywności energetycznej pracujemy nad opracowaniem celów redukcji emisji do 2021 roku - twierdzi Eagle.

Źródło: gospodarkamorska.pl

Stowarzyszenie brytyjskich portów bada możliwość wprowadzenia zasilania lądowego.

Po przeprowadzeniu nowych badań nad barierami dla zasilania lądowego w portach w Wielkiej Brytanii British Ports Association uważa, że fundusz Green Maritime Fund miałby zasadnicze znaczenie dla urzeczywistnienia tej inicjatywy.
Energia z lądu, znana również jako cold ironing, polega na dostarczaniu energii elektrycznej z lądu do statków przy nabrzeżu, umożliwiając im wyłączenie silników pomocniczych.
Te silniki pomocnicze są używane do obsługi pomieszczeń załogi i pasażerów oraz operacji związanych z ładunkiem (takich jak pompy lub systemy ogrzewania lub chłodzenia) i zwykle wykorzystują jeden rodzaj oleju napędowego.
Połączenia brzegowe dostarczają energię z sieci lub z pobliskich źródeł generacji. Zazwyczaj są one montowane na jednej koi, ale działają również rozwiązania mobilne (barki).
Obecnie nie ma dużych połączeń zasilania lądowego w portach w Wielkiej Brytanii ze względu na zbyt wysokie koszty kapitałowe związane z takimi projektami.
BPA powiedział, że cena energii elektrycznej w Wielkiej Brytanii i ogólny brak stałego popytu oznacza, że rzadko istnieje ekonomicznie uzasadnienie dla inwestowania w energię lądową, pomimo możliwości znacznego zmniejszenia emisji ze statków w czasie postoju.
Jak wyjaśniono, stosunkowo tanie paliwo morskie utrudnia konkurowanie energii z lądu ze względu na wysokie ceny energii elektrycznej. Według BPA można temu zaradzić, usuwając podatki od energii elektrycznej z energii brzegowej zgodnie z podatkami dostępnymi dla paliwa morskiego.
Stowarzyszenie stwierdziło, że Green Maritime Fund mógłby wspierać projekty redukcji emisji, w tym energię lądową, pokrywając w ten sposób wysokie koszty związane z modernizacją sieci energetycznej.
Badania przeprowadzone przez Arkevista dla BPA wykazały, że całkowite zużycie energii przez statki cumujące w Wielkiej Brytanii wyniosło ponad 641 gigawatogodzin energii w 2019 roku - około 0,5% całkowitego zapotrzebowania na energię w Wielkiej Brytanii.

Źródło:gospodarka morska.pl

Możliwe dodatkowe sankcje na Nord Stream 2.

Możliwe jest wprowadzenie dodatkowych amerykańskich sankcji na gazociąg Nord Stream 2; ich projekt rozważany był w 2019 roku i ma on poparcie rządu w Waszyngtonie - potwierdziło PAP źródło w Kongresie USA.

Dwoje amerykańskich senatorów, Republikanin Ted Cruz oraz Demokratka Jeanne Shaheen, planuje przedstawić projekt sankcji w przyszłym tygodniu - poinformował Reuters, powołując się na źródło zaangażowane w sprawę. By weszły w życie konieczne jest przegłosowanie ich przez Kongres oraz podpisanie przez prezydenta USA Donalda Trumpa.

Zastrzegające anonimowość źródło PAP w Kongresie potwierdziło, że rozważane dodatkowe nowe sankcje to projekt "sporządzony i dyskutowany" w 2019 roku i cieszy się on poparciem amerykańskiego rządu.

W środę rzeczniczka senatora Cruza Lauren Blair Aronson powiedziała agencji Reutera, że w kwestii sankcji "wszystkie opcje pozostają na stole". Oceniła, że nowa propozycja "znacząco poszerzy zakres sankcji".

W oświadczeniu z połowy maja biuro senatora Cruza stwierdziło, że jeśli "Gazprom użyje statku Akademik Czerski do zakończenia gazociągu Nord Stream 2, to prezydent będzie musiał i nałoży sankcje na Gazprom zgodnie z obowiązującym amerykańskim prawem". Dodano, że zgodnie z nowymi restrykcjami urzędnicy Gazpromu "nie będą mieli możliwości przyjazdu do USA, a wszystkie ich aktywa zostaną zamrożone".

W wypowiedzi dla środowego wydania dziennika "Handelsblatt" ambasador USA w Berlinie Richard Grenell oświadczył, że Stany Zjednoczone przygotowują nowe sankcje mające udaremnić dokończenie budowy gazociągu Nord Stream 2 z Rosji po dnie Bałtyku do Niemiec.

"Dalsze sankcje spotkały się z ponadpartyjną akceptacją. Mimo kampanii wyborczej (w USA - PAP) proces legislacyjny może zostać szybko zrealizowany" - powiedział Grenell, który rozmawiał w ubiegłym tygodniu w Waszyngtonie z członkami Kongresu USA.

Jak pisze "Handelsblatt", nie jest jasne, jaką formę przybrałyby nowe sankcje. Zdaniem niemieckiej gazety ekonomicznej, mogłyby to być kary handlowe dla firm prowadzących bieżącą obsługę gazociągu przy pomocy specjalistycznego wyposażenia, ale "dyskutuje się w Waszyngtonie także nad sankcjami dla nabywców rosyjskiego gazu".

Stany Zjednoczone uzasadniają swą negatywną postawę wobec Nord Stream 2 tym, że jeszcze bardziej uzależniłby on Europę od dostaw gazu z Rosji. Stanowisko to podzielają również Polska i Ukraina.

W rezultacie ogłoszonych w grudniu 2019 roku amerykańskich sankcji szwajcarska firma Allseas wycofała swe układające rury na dnie morskim statki z dalszego udziału w budowie Nord Stream 2. Długość brakującego jeszcze podmorskiego odcinka gazociągu wynosi w przypadku jednej z jego nitek 65 kilometrów, a drugiej 85 kilometrów.

Źródło:pap.pl

58 pracowników z FPSO pracującego u wybrzeży Ghany z pozytywnym wynikiem na obecność koronawirusa.

Pięćdziesięciu ośmiu pracowników uzyskało pozytywny wynik testu na obecność COVID-19 w zakładzie produkcyjnym ropy naftowej prowadzonym przez Tullow Oil u wybrzeży Atlantyku w Ghanie.
Pięćdziesięciu siedmiu pracowników z pozytywnym wynikiem pracowało na statku pomocniczym, a tylko jeden pracownik znajdował się na samej jednostce FPSO. Firma powiedziała, że cały zainfekowany personel został zabrany na ląd w celu izolacji i leczenia.
Ghana zgłosiła ponad 7600 przypadków nowego koronawirusa i 34 zgony, co stanowi drugą najwyższą liczbę przypadków w Afryce Zachodniej po Nigerii, chociaż przeprowadziła znacznie więcej testów niż jakikolwiek inny kraj w regionie.
Na początku tego miesiąca 695 pracowników uzyskało pozytywny wynik w przetwórni ryb w nadmorskim mieście Tema, budząc obawy, że wirus wymyka się spod kontroli. Firma zapewniła jednak, że produkcja nie została wstrzymana ani spowolniona.
Od końca marca Nigeria pozwala zacumować w swoich portach tylko tym statkom towarowym, które przebywały na morzu przez ponad dwa tygodnie, aby zapobiec rozprzestrzenianiu się koronawirusa.
Eksperci ds. zdrowia obawiają się powszechnego wybuchu epidemii w najbardziej zaludnionym kraju w Afryce, liczącym 200 milionów ludzi, co może przeciążyć jego słaby system opieki zdrowotnej.
Nigeria zamknęła również granice lądowe i międzynarodowe lotniska, aby ograniczyć rozprzestrzenianie się wirusa. Buhari powiedział na Twitterze, że wydał dyrektywę, że „tylko statki towarowe, które były na morzu dłużej niż 14 dni, mogą zawinąć do naszych portów. Ich załoga musi jednak poddać się testom i zostać uznaną za wolną od chorób przez władze sanitarne portu".

Źródło:gospodarkamorska.pl

Norweski rząd wspiera morską energię wiatrową.

Norweski rząd przeznaczył 25 milionów NOK (ok. 1,3 miliona EUR) na projekt w branży morskiej energetyki wiatrowej i utworzenie centrum badań nad energią odnawialną.
Zaproponowano 15 milionów NOK (około 1,4 miliona EUR) na nowe centrum badawcze w dziedzinie energii odnawialnej, które skupi się przede wszystkim na wyzwaniach w sektorze morskiej energetyki wiatrowej.
„Nowe centrum badawcze zgromadzi najlepszych w branży, instytutach i środowiskach akademickich, aby stawić czoła różnym wyzwaniom, związanym z rozwojem morskiej energetyki wiatrowej w Norwegii" - powiedziała Minister Ropy i Energii Tina Bru.
Dodatkowe 10 mln NOK (około 926 000 EUR), przydzielone przez Ministerstwo Ropy Naftowej i Energii, będzie wspierać rozwój łańcuchów dostaw i modeli dostaw dla morskiej energii wiatrowej.
„Pomoże to uruchomić większy projekt, mający na celu zacieśnienie współpracy przemysłowej oraz opracowanie łańcuchów dostaw i modeli dostaw, dostosowanych do szybko rozwijającego się rynku", powiedziała minister Bru.
Projekt jest prowadzony przez Norsk Industri. Prace będą opierać się między innymi na wiedzy i dobrze funkcjonujących modelach współpracy, opracowanych w ciągu dziesięcioleci operacji naftowych i gazowych - zgodnie z komunikatem prasowym rządu Norwegii.
Finansowanie rządu w sektorze morskiej energetyki wiatrowej ogłoszono dzisiaj (29 maja) w ramach proponowanych środków ekonomicznych, mających na celu wzmocnienie norweskich firm i miejsc pracy oraz przyczynienie się do ekologicznej restrukturyzacji.

Źródło:gospodarkamorska.pl

Tykające bomby na dnie Bałtyku.

Zarówno administracja morska jak i ochrony środowiska nie rozpoznawały zagrożeń wynikających z zalegania w zatopionych na dnie Bałtyku wrakach ropopochodnego paliwa i broni chemicznej. Nie szacowały też ryzyka z nimi związanego i skutecznie nie przeciwdziałały rozpoznanym i zlokalizowanym zagrożeniom. Może to doprowadzić do katastrofy ekologicznej na niespotykaną skalę. Największe zagrożenie stanowią pochodzące z okresu II wojny światowej Stuttgart i Franken. Z pierwszego już wydobywa się paliwo, drugi, z powodu korozji może się zapaść w każdej chwili i spowodować ogromną katastrofę ekologiczną. Do tego w rejonie Głębi Gdańskiej może spoczywać na dnie co najmniej kilkadziesiąt ton amunicji i bojowych środków trujących (BŚT), w tym jeden z najgroźniejszych iperyt siarkowy. Od wojny już kilkakrotnie doszło do poparzenia nim rybaków i plażowiczów.
Wśród najgroźniejszych źródeł zanieczyszczeń Bałtyku wymienia się rozlewy paliw i substancji ropopochodnych oraz uwalnianie się substancji z broni chemicznej (bojowych środków trujących i produktów ich rozpadu). Jak się okazało w wyniku międzynarodowych i krajowych projektów badawczych problemy te dotyczą również polskiej strefy Bałtyku. Na naszych wodach zalegają setki wraków statków, a także broń i amunicja chemiczna - pozostałości głównie po II wojnie światowej i okresie zimnej wojny. Problem wbrew pozorom mimo upływu kolejnych dekad nie jest zanikający a nabrzmiewa. Bowiem wraz z postępującą korozją wraków okrętów, pojemników i beczek z bronią i amunicją chemiczną oraz zwiększającą się eksploatacją Morza Bałtyckiego, wzrastają ryzyka przedostawania się do wód i dna Bałtyku oraz organizmów żywych szkodliwych substancji (ropy i substancji ropopochodnych, bojowych środków trujących i produktów ich rozpadu), w tym ryzyko nagłego, niekontrolowanego wycieku ogromnej ilości substancji niebezpiecznych (m.in. paliw lekkich i ciężkich) wskutek zapadnięcia się skorodowanego wraku okrętu i rozszczelnienia pojemników z paliwem.
W przypadku jednostki Franken, przeprowadzone przez Instytut Morski w Gdańsku badania wskazują na możliwość zalegania nawet 6.000 ton paliw i produktów ropopochodnych. Skorodowany wrak może pod wpływem własnego ciężaru zapaść się i spowodować nagły wyciek dużej ilości tych substancji. Tymczasem, jak wynika z ustaleń kontroli NIK, odpowiedzialna za zwalczanie zagrożeń i zanieczyszczeń środowiska morskiego

spowodowanych rozlewem na powierzchni morza substancji ropopochodnych, Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa była zdolna do zebrania własnymi siłami i środkami około 3.000 ton oleju, a przy wykorzystaniu sił i środków innych jednostek - do 3.500 ton.
W przypadku jednostki Stuttgart zaś, w otoczeniu wraku stwierdzono plamę o przybliżonej powierzchni zaolejenia około 415 000 m². Ponadto zasięg skażenia dna powiększa się. Badania przeprowadzone przez Instytut Morski w Gdańsku w kwietniu 2016 r. potwierdzają stwierdzoną przezeń w 2009 r. „(…) lokalną katastrofę ekologiczną. Tam gdzie zalega mazut utworzyła się strefa azoiczna (strefa pozbawiona życia), która wraz z plamą poszerza swój zasięg degradując środowisko naturalne (…)".
Znalezione na terenie Niemiec duże ilości amunicji chemicznej oraz zapasów bojowych środków trujących w pojemnikach (skrzyniach), po II wojnie światowej wojska alianckie w oparciu o ustalenia Konferencji Poczdamskiej, postanowiły zatopić. Na obszarze Morza Bałtyckiego wyznaczono miejsca zatopień (były to znajdujące się poza polskimi obszarami morskimi lub na ich granicy m.in. Głębie Gotlandzka i Bornholmska).
Polskie obszary morskie. Źródło: Opracowanie własne NIK na podstawie map: Biura Hydrograficznego Marynarki Wojennej i Urzędu Morskiego w Gdyni.
Jednak jak wynika z międzynarodowego projektu badawczego CHEMSEA wyznaczone miejsca nie stanowią jedynych, w których zatapiano broń chemiczną lub w których zatopiona broń chemiczną może się znajdować. Potwierdzono bowiem występowanie bojowych środków trujących lub produktów ich rozpadu również w Głębi Gdańskiej i Rynnie Słupskiej - w polskich obszarach morskich. „Stanowisko" składowania środków bojowych w Głębi Gdańskiej ma średnicę 0,62 mil morskich. Ponadto chemiczne środki bojowe znajdowano także na plażach w Dziwnowie, Kołobrzegu i Darłowie, co sugeruje istnienie większej liczby takich „stanowisk", jak i zatapianie broni chemicznej także podczas transportu do miejsc wyznaczonych.
Kontrola NIK objęła Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, Ministerstwo Środowiska (obecnie Ministerstwo Klimatu), Główny Inspektorat Ochrony Środowiska, Urzędy Morskie w Gdyni, Słupsku i Szczecinie, Morską Służbę Poszukiwania i Ratownictwa, Urzędy Wojewódzkie: Pomorski, Warmińsko - Mazurski i Zachodniopomorski. Kontrolą objęto okres od 2016 do pierwszej połowy 2019 r.
Najważniejsze ustalenia kontroli
Najwyższa Izba Kontroli wskazuje na brak pełnego rozpoznania zagrożeń wynikających z zalegania wraków z paliwem i broni chemicznej na dnie Morza Bałtyckiego. Administracja morska i administracja ochrony środowiska wzajemnie obarczają się odpowiedzialnością za przeciwdziałanie tym zagrożeniom, nie uznając swoich kompetencji, podczas gdy, zdaniem NIK, z przepisów jasno wynika podział obowiązków w zakresie rozpoznania zagrożeń. Ponadto w miejscach gdzie takie rozpoznanie już zostało dokonane, ww. administracje nie podejmowały działań prewencyjnych i interwencyjnych. Zarówno Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej jak i Minister Środowiska (obecnie Minister Klimatu) zostali ocenieni negatywnie przez NIK.

Administracja morska (Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej wraz z Dyrektorami Urzędów Morskich: w Gdyni, Słupsku i Szczecinie) mimo upływu nawet 70 lat od zatopienia statków i broni chemicznej nie dokonała inwentaryzacji dna, tzn. nie rozpoznała miejsc, ilości, rodzaju i stanu materiałów niebezpiecznych (paliwa i produktów ropopochodnych z wraków oraz bojowych środków trujących i produktów ich rozpadu).

Nie opracowano metodyki i techniki szacowania ryzyka związanego ze skażeniem środowiska morskiego. Nawet w przypadku mogących stanowić największe ryzyko wśród rozpoznanych wraków statków, niemieckich jednostek Franken i Stuttgart, jak i zlokalizowanych w Głębi Gdańskiej miejsc zatopienia broni chemicznej, nie podejmowano skutecznego przeciwdziałania tym zagrożeniom, które doprowadziłoby do ich neutralizacji.

Administracja ochrony środowiska (Minister Środowiska, obecnie Minister Klimatu, wraz z Głównym Inspektorem Ochrony Środowiska) pomimo posiadania informacji o zagrożeniach ze strony materiałów niebezpiecznych, nie prowadziła monitoringu wód polskich obszarów morskich, w tym osadów i organizmów żywych (m.in. ryb, omułków), pod względem stężeń bojowych środków trujących oraz produktów ich rozpadu, a także - z wyjątkiem benzo(a)pirenu - paliwa i produktów ropopochodnych z wraków statków. Badaniami i oceną jakości wód nie objęto nawet rozpoznanych już miejsc zatopień bojowych środków trujących i wraków statków z paliwem. W szczególności dotyczyło to „składowiska" broni chemicznej, znajdującego się w Głębi Gdańskiej.

Ponadto Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej wykonujący prawa właścicielskie Skarbu Państwa do wód morza terytorialnego oraz morskich wód wewnętrznych, nie występował do państw bandery statków zatopionych na terenie objętym jego władztwem o pokrycie kosztów usunięcia wraków lub o inną pomoc w usunięciu zanieczyszczeń dokonanych przez okręty takich państw. Nie podejmował także działań w celu pozyskania od innych państw informacji o miejscach, ilości i rodzaju broni chemicznej, która została zatopiona w polskich obszarach morskich.
NIK skierowała wnioski systemowe do:
Prezesa Rady Ministrów o:
- zapewnienie bieżącego monitorowania działań podejmowanych przez Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, dyrektorów urzędów morskich,
Ministra Klimatu oraz Głównego Inspektora Ochrony Środowiska w zakresie prac nad rzetelną oceną ryzyka związanego z występowaniem materiałów niebezpiecznych (bojowych środków trujących i produktów ich rozpadu oraz paliw i produktów ropopochodnych z wraków statków) w polskich obszarach morskich, a także działań, jakie należy zrealizować w odniesieniu do stwierdzonych ryzyk oraz zapewnienie ich finansowania;
Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej o:
- przeprowadzenie kompleksowej identyfikacji zatopionych w polskich obszarach morskich materiałów niebezpiecznych (bojowych środków trujących i produktów ich rozpadu oraz paliw i produktów ropopochodnych z wraków statków) oraz rozpoznanie skali zagrożeń w zidentyfikowanych miejscach ich zalegania (inwentaryzacja dna); - usunięcie bezpośredniego zagrożenia wynikającego z zalegania na dnie Morza Bałtyckiego wraków statków Franken i Stuttgart;
Ministra Klimatu o:
- zapewnienie w ramach nadzoru sprawowanego nad Głównym Inspektorem Ochrony Środowiska objęcia programem monitoringu wód morskich substancji niebezpiecznych pochodzących z: bojowych środków trujących i produktów ich rozpadu, oraz paliwa i produktów ropopochodnych z wraków zatopionych statków; - zapewnienie uwzględnienia wskaźników dotyczących bojowych środków trujących i produktów ich rozpadu, w tym związków siarkoorganicznych i arsenoorganicznych, w zestawie właściwości typowych dla dobrego stanu środowiska wód morskich;
Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej oraz Minister Klimatu o:
- doprowadzenie do umieszczenia w wykazie substancji priorytetowych substancji niebezpiecznych pochodzących z bojowych środków trujących i produktów ich rozpadu, w tym w szczególności związków siarkoorganicznych i arsenoorganicznych;
Głównego Inspektora Ochrony Środowiska o:
- uwzględnienie w programie monitoringu wód morskich oraz w zadaniu zarządzania kryzysowego polegającym na badaniu i ocenie jakości środowiska morskiego zagrożeń wynikających z występowania substancji niebezpiecznych pochodzących z: bojowych środków trujących, w tym w szczególności związków siarkoorganicznych i arsenoorganicznych, oraz paliwa i produktów ropopochodnych z wraków zatopionych statków, w tym w szczególności w obszarze zalegania wraku statku Stuttgart;
Wojewodów: Warmińsko-Mazurskiego i Zachodniopomorskiego o:
- zapewnienie pełnej spójności wszystkich planów zarządzania kryzysowego obowiązujących na terenie danego województwa.

Źródło:pap.pl

8 czerwca obchodzimy Światowy Dzień Oceanów.

W tym roku ze względu na pandemię COVID-19 WWF przenosi wspólne świętowanie Światowego Dnia Oceanów do wirtualnej rzeczywistości! A dodatkowo, świętować będziemy przez aż 7 dni i zakończymy koncertem Skubasa, z gościnnym udziałem Natalii Grosiak z Mikromusic.
WWF przygotowało cały tydzień webinariów, spotkań z ludźmi morza i warsztatów poświęconych oceanom.
Będzie to doskonały sposób, by włączyć się w globalny ruch na rzecz ochrony mórz i oceanów z własnego domu.

Dołącz do wydarzenia Tydzień Oceanów Z WWF.
Wszyscy jesteśmy zależni od oceanów, bez względu na to gdzie mieszkamy. Dlatego też wszyscy powinniśmy czuć się odpowiedzialni za ich stan. Sprawdź, co możesz zrobić na rzecz oceanów!
Co zaplanowali organizatorzy?

PONIEDZIAŁEK | 1 CZERWCA

16:00 Webinarium Rafy koralowe na krawędzi. Wpływ zmiany klimatu na oceany
Prowadzenie: Jadwiga Moczarska, WWF Polska

19:00 Webinarium Błękitne Opowieści. Prawdziwe historie z bałtyckich plaż. Dla małych i dużych
Prowadzenie: Jan Wilkanowski, lider Błękitnego Patrolu WWF

WTOREK | 2 CZERWCA

16:00 Webinarium Tajemniczy świat rekinów i płaszczek
Prowadzenie: Magda Niedużak, WWF i Jakub Degee, podwodny fotograf

19:00 Warsztaty DIY Haft morski dla początkujących. Drugie życie t-shirtów
Prowadzenie: Wiktoria Podolec, pracownia tkacka Tartaruga

Potrzebne materiały: igła, mulina, nożyczki, ołówek, opcjonalnie: tamborek albo gruba, sztywna tektura lub karton i taśma dwustronna

ŚRODA | 3 CZERWCA

16:00 Webinarium Plastikowy ocean
Prowadzenie: Sylwia Migdał i Marta Kalinowska, WWF Polska

CZWARTEK | 4 CZERWCA

16:00 Webinarium Wpływ rybołówstwa na ekosystemy morskie
Prowadzenie: Justyna Zajchowska, WWF Polska

PIĄTEK | 5 CZERWCA

16:00 Webinarium Broń chemiczna w Bałtyku
Prowadzenie: Michał Czub, Instytut Oceanologii PAN

SOBOTA | 6 CZERWCA

Warsztaty dla dzieci
11:00 Pod wodą

12:00 Ocean w butelce - morski eksperyment
Prowadzenie: Małgorzata Janczarczyk i Jagoda Monkiewicz z Przedszkola Montessori Leśna Akademia w Poznaniu

14:00 - Webinarium Na patrolu z Błękitnymi WWF. 10 lat na plaży
Prowadzenie: Rafał Jankowski, koordynator Błękitnego Patrolu WWF

NIEDZIELA | 7 CZERWCA
KONCERT FINAŁOWY
19:00 Skubas akustycznie
z gościnnym udziałem Natalii Grosiak z Mikromusic

Link do wydarzenia: Koncert na żywo na kanale WWF Polska na Facebooku.

Historia Światowego Dnia Oceanów

W 2008 r. ONZ ustanowiła Światowy Dzień Oceanów. Ocean był od zawsze ważną częścią historii ludzkości, a ten szczególny dzień został ustanowiony aby podkreslić nasz związek z morzem i podnieść świadomości na temat różnych zagrożeń, na jakie jest narażony.

Zielone płuca naszej planety tak naprawdę są błękitne! [1] - co drugi oddech, bo aż połowę zawartości tlenu w atmosferze, zawdzięczamy właśnie produkującym go oceanom! Żyjąc na lądzie, z dala od mórz i oceanów, bardzo rzadko zdajemy sobie sprawę, jak wielkie znaczenie dla naszego życia mają ekosystemy morskie. Oceany zapewniają utrzymanie milionom, a żywność – miliardom ludzi na świecie. To woda, jej temperatura, zachodzące w niej procesy chemiczne, a także prądy morskie, napędzają życie na Ziemi oraz sprawiają, że ludzkość może istnieć!

[1] Robert Hofrichter, Tajemnicze życie oceanów

Niniejsza publikacja została przygotowana z udziałem finansowym Unii Europejskiej. Za treść tej publikacji odpowiada wyłącznie WWF i nie można jej w żaden sposób odbierać jako stanowisko Unii Europejskiej.

Źródło:gospodarkamorska.pl

Chevron planuje zwolnić 15 procent swojej załogi.

Chevron Corp. planuje w tym roku zmniejszenie o 10–15% globalnej siły roboczej, co jest największym jak dotąd ograniczeniem zatrudnienia wśród głównych firm naftowych po pandemii Covid-19.
Firma dąży do obniżenia kosztów, aby przetrwać najgorszą katastrofę cen ropy naftowej w ciągu pokolenia. Wśród innych dużych koncernów naftowych BP Plc redukuje stanowiska kierownicze, a Royal Dutch Shell Plc oferuje dobrowolne zwolnienia. Exxon Mobil Corp. powiedział, że zamierza obniżyć koszty operacyjne o 15%, nie uwzględniając zwolnień.
Cięcia Chevrona odpowiadają około 6000 z 45 000 pracowników stacji pozapaliwowych.
- Usprawniamy nasze struktury organizacyjne, aby odzwierciedlić wydajność i dopasować przewidywane poziomy aktywności", oświadczył w środę Chevron. - To trudna decyzja i nie podejmujemy jej pochopnie.
Chevron planuje w tym roku zlikwidować 1 miliard dolarów wydatków operacyjnych, a także obniżyć wydatki kapitałowe o prawie jedną trzecią. Jeszcze przed pandemią dyrektor naczelny Mike Wirth dążył do redukcji kosztów.
Redukcje miejsc pracy będą „powszechne, ale obciążą funkcje korporacyjne i funkcje wsparcia", powiedział dyrektor finansowy Pierre Breber w wywiadzie z 1 maja. Powiedział jednak, że może to również wpłynąć na pracowników terenowych, ponieważ niższe ceny ropy oznaczają „niższy poziom aktywności".

Źródło: gospodarkamorska.pl

Do widzenia Ziemio ! Układ Słoneczny się starzeje i musimy sobie poszukać innej planety.

Koniec życia naszej gwiazdy jest nieunikniony, ale mamy miliard lat na znalezienie nowego domu
Słońce starzeje się tam samo jak my wszyscy. Pewnego dnia wypali całe paliwo wodorowe w swoim rdzeniu. Za 5 lub 6 miliardów lat strefa fuzji wodorowej zacznie się powoli poszerzać, aż temperatury spadną poniżej 10 milionów stopni. Wtedy wodorowy reaktor fuzyjny w środku Słońca po prostu się wyłączy. Po setkach milionów lat własna grawitacja Słońca spowoduje skurczenie się jego bogatego w hel rdzenia. Popiół wodorowego ognia stanie się paliwem i w Słońcu rozpocznie się druga runda reakcji fuzyjnych. To da naszej gwieździe jeszcze kilkaset milionów lat życia. Powstałe w wyniku reakcji tlen i węgiel dostarczą Słońcu dodatkowej energii, dzięki której nadal będzie świecić. Potem z żółtego karła zmieni się w czerwonego olbrzyma. Zmniejszy to jego siłę przyciągania względem Wenus i Ziemi, co sprawi, że oddalą się na bezpieczniejszą odległość – na pewien czas. To wielkie czerwone Słońce pożre natomiast Merkurego.
Chcemy, aby nasz kolejny dom znajdował się w bezpieczniejszej odległości od Słońca. Nie będzie to więc Mars ani Jowisz czy Saturn. Nie Uran, nie Neptun, których pochmurne powierzchnie dręczyć będą nieustanne pioruny. Choć może się nam zdawać, że kończą nam się dostępne światy, w Układzie Słonecznym pozostaje Tryton, jeden z księżyców Neptuna.
ŚWIAT TRYTONA
Nazwany imieniem greckiego bóstwa morskiego Tryton skorzysta znacznie, przynajmniej z naszego punktu widzenia, na transformacji Słońca w czerwonego olbrzyma. Gdy Słońce się rozszerzy, Tryton zmieni się w miejsce z przypominającymi Alpy szczytami, pokrytymi śniegiem zabarwionym na różowo przez wielką czerwoną gwiazdę na niebie, siedem razy większą niż nasze Słońce obecnie. Kiedy ciepło czerwonego olbrzyma stopi amoniakowy i wodny lód na tym się nagie i okaże się małym białym karłem, któremu nie starczy energii, by ogrzać garstkę swoich pozostałych dzieci. Księżyce na obrzeżach Układu Słonecznego – a wraz z nimi Tryton – znów zamarzną. Jeśli więc szukamy nowego domu na dłuższą metę – na przykład na więcej niż kilkaset milionów lat – musimy udać się jeszcze dalej. Opuścić nasz Układ Słoneczny i wyruszyć w podróż po szerokim oceanie przestrzeni międzygwiezdnej.
KOSMICZNE ŻAGLOWCE
Jak tego dokonać? Gwiazdy są tak odległe, że potrzeba by statków, w których ludzkie załogi przeżyłyby dłużej niż kiedykolwiek do tej pory. Najbliższa gwiazda, Proxima Centauri, znajduje się cztery lata świetlne stąd. To blisko 40 bilionów kilometrów. Gdyby sonda Voyager 1, poruszająca się z niezłą prędkością 62 tysięcy kilometrów na godzinę, leciała do Proximy Centauri, podróż zajęłaby jej 73 tysiące lat. A to tylko najbliższa z setek miliardów gwiazd w naszej galaktyce. Jeśli chcemy przetrwać jako gatunek dłużej niż nasza planeta, musimy wykorzystać naszą wiedzę o przyrodzie i zbudować żaglowce, które pchać będzie światło. Wyobraźcie sobie flotę ogromnych okrętów z masztami długości wielu kilometrów. Gdy w ich majestatyczne żagle uderzy foton światła, popchnie je lekko do przodu. Żagle są ogromne, ale bardzo cienkie. To oznacza, że w próżni kosmicznej nawet drobny foton zwiększy ich prędkość, aż poruszać się będą ze znaczącym ułamkiem prędkości światła.
Gdy statki oddalą się od domu na tyle, że Słońce stanie się tylko jedną z wielu gwiazd na niebie, mogą zostawić za sobą potężne boje laserowe. Wyobrażam sobie, że początkowo kołyszą się, aż ustabilizują je atomowe silniki. Wyemitują promienie światła laserowego, przecinające przestrzeń, by wylądować na żaglach. To jak kosmiczny pokaz świateł. Lasery zdadzą egzamin, gdy światło rodzimej gwiazdy za bardzo przygaśnie. Gdybyśmy mieli w ten sposób pożeglować do Proximy Centauri, zajęłoby to nie 73 tysiące, ale 80 lat.
ZŁOTA GODZINA NA PROXIMIE
Proxima Centauri, czerwony karzeł, ma dwójkę gwiezdnego rodzeństwa, Alfę Centauri A i Alfę Centauri B. Wokół Proximy krąży przynajmniej jedna planeta, Proxima b. Leży w strefie mieszkalnej gwiazdy, ale nie wiemy jeszcze, czy może podtrzymać życie. Czy chroni ją pole magnetyczne, dzięki któremu życie mogło wyewoluować na Ziemi? Czy zachowa atmosferę w obliczu wiatrów słonecznych, dwa tysiące razy silniejszych od tych, które w stronę naszej planety wysyła Słońce? Jako że znajduje się tak blisko gwiazdy, Proxima b okrąża ją w jedynie 11 ziemskich dni. Taka bliskość dobrze wróży życiu, gdyż czerwone karły wydzielają tylko ułamek ciepła, którym obdarza nas Słońce. Ale jeśli pole magnetyczne planety jest słabe lub zmienne, życie mogło nie dostać tam

szansy. Kolejnym skutkiem położenia Proximy b tak blisko gwiazdy jest to, że obraca się ona synchronicznie. Jedna jej strona stale zwrócona jest ku gwieździe, zaś druga skazana na wieczną ciemność.
Czerwone karły może nie są zbyt gorące, ale mają przed sobą długą przyszłość – biliony lat. Cały wszechświat ma tylko 14 miliardów lat, co stanowi mniej niż jeden procent przyszłego życia czerwonych karłów, najpowszechniejszych gwiazd we wszechświecie. Ich planety mogą korzystać ze strefy mieszkalnej tak długo, jak długo żyją ich gwiazdy. Pomyślcie, jaki potencjał rozwoju mają cywilizacje, których przyszłość mierzy się w bilionach lat.
Na skrawku powierzchni leżącym między dniem a nocą na synchronicznie obracającym się świecie panuje wieczna „złota godzina". Gdyby Proxima b była zdatna do zamieszkania, jej życie rozwijałoby się właśnie tam. Może stanowić dom dla tamtejszych gatunków albo potencjalny przystanek dla naszych potomków. Grawitacja na Proximie b jest o mniej więcej 10 procent większa niż na Ziemi. Nie stanowi to dla nas wielkiego problemu – to jak ćwiczenia z lekkim obciążeniem.
ZAGIĄĆ CZASOPRZESTRZEŃ
Do dłuższych wypraw, dalej niż do najbliższej gwiazdy, potrzebować będziemy szybszych statków. Powiedzmy, że znaleźliśmy układ położony około 100 lat świetlnych od domu, z kilkoma potencjalnie zdatnymi do zamieszkania światami. Nawet świetlne żaglowce potrzebowałyby wielu setek lat, by tam dotrzeć. Czy możliwe jest zbudowanie statku, który przekroczy barierę światła? Miguel Alcubierre, fizyk matematyczny z Meksyku, zainspirowany serialem „Star Trek", dokonał obliczeń dla statku, który mógłby teoretycznie pokonać dystans między naszym Słońcem a tym odległym układem gwiezdnym w rok lub mniej. Ale zaraz: czy jedną z podstawowych zasad fizyki nie jest „nie będziesz podróżować szybciej niż światło"? Owszem. Jednak napęd Alcubierre'a nie porusza się – robi to kosmos.
Sam statek byłby zamknięty we własnym bąbelku czasoprzestrzeni, gdzie nie musiałby łamać żadnych praw fizyki. Harold White ze Stanów Zjednoczonych dopracował parę szczegółów, takich jak niemożliwe do zaspokojenia wymagania energetyczne, i stwierdził, że nadświetlny statek międzygwiezdny przynajmniej teoretycznie jest możliwy. Ale jego budowa wykracza poza nasze obecne możliwości. Statek z napędem Alcubierre'a to machina wytwarzająca fale grawitacyjne, które ściskają ocean czasoprzestrzeni przed nim i rozszerzają go za nim. Podczas gdy napęd Alcubierre'a wydaje się stać w miejscu, fałdy na strukturze czasoprzestrzeni przed nim ciasno się zaciskają, a za nim rozciągają. Skuter wodny do śmigania przez galaktykę. Ponad 900 bilionów kilometrów w mgnieniu oka. Zanim się spostrzeżecie, znajdziecie się w układzie jakiejś naprawdę odległej gwiazdy
Prezentowany przez nas fragment pochodzi z książki Ann Druyan „Kosmos. Możliwe światy" w tłum. Piotra Grzegorzewskiego, Marcina Wróbla i Pawła Dembowskiego, wydanej przez Wydawnictwo Burda Książki (www.burdaksiazki.pl).

Źródło: Focus.pl

Info OMK.

Biuro OMK będzie zamknięte od dnia 12.03.2020 roku do odwołania. Cały czas jesteśmy dostępni pod adresem e-mail: biuro@nms.org.pl, prosimy o kontakt e-mailowy.

W sprawach roszczeń, opinii dot. kontraktów etc. prosimy o kontakt pod awaryjnym numerem telefonu: **516 516 900**. W pozostałych 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)

PRZECZYTAJ, ZANIM ZAMUSTRUJESZ-PORADY OMK / ITF.

• Nie rozpoczynaj pracy na statku bez posiadania pisemnej umowy.
• Nigdy nie podpisuj umowy in blanco lub umowy, która wiąże się z dowolnymi warunkami, które nie zostały określone lub których nie znasz.
• Sprawdź, czy umowa, którą podpisujesz odnosi się do układu zbiorowego pracy (CBA). Jeśli tak, upewnij się, że jesteś w pełni świadomy warunków tego CBA i zachowaj kopię tego dokumentu wraz z umową.
• Upewnij się, że czas trwania umowy jest wyraźnie określony.
• Nie podpisuj umowy, która umożliwia dokonanie zmiany okresu obowiązywania umowy wyłącznie według własnego uznania armatora. Każda zmiana uzgodnionego okresu obowiązywania umowy powinna być za obopólną zgodą.
• Zawsze upewnij się, że umowa wyraźnie określa wysokość płacy podstawowej i upewnij się, że podstawowe godziny pracy są jasno określone (na przykład 40, 44 lub 48 tygodniowo). Międzynarodowa Organizacja Pracy (ILO) stwierdza, że podstawowe godziny pracy powinny wynosić maksymalnie 48 tygodniowo (208 miesięcznie).
• Upewnij się, że umowa wyraźnie określa, jak nadgodziny zostaną wypłacone i w jakiej wysokości. Może być wypłacana jednakowa stawka godzinowa za wszystkie przepracowane godziny powyżej kwoty podstawowej. Lub może być miesięczna ustalona kwota za gwarantowaną liczbę nadgodzin, w takim przypadku należy wyraźnie podać stawkę za każdą przepracowaną godzinę, ponad gwarantowaną nadgodzinę. ILO stwierdza, że wszystkie godziny nadliczbowe należy płacić co najmniej w wysokości 1,25 x normalnej stawki godzinowej.
• Upewnij się, że umowa wyraźnie określa liczbę dni płatnego urlopu miesięcznie. ILO stwierdza, że urlop płatny nie powinien wynosić mniej niż 30 dni w roku (2,5 dnia w miesiącu kalendarzowym).
• Upewnij się, że wypłaty płacy zasadniczej, nadgodzin i urlopu są jasno i oddzielnie wyszczególnione w umowie.
• Nie podpisuj umowy, która pozwala armatorowi na wstrzymanie lub zatrzymanie jakiejkolwiek części wynagrodzenia w okresie obowiązywania umowy. Powinieneś mieć prawo do pełnej zapłaty zarobionegowynagrodzenia na koniec każdego miesiąca kalendarzowego.
• Nigdy nie podpisuj umowy, która zawiera jakąkolwiek klauzulę stwierdzającą, że jesteś odpowiedzialny za zapłatę jakiejkolwiek części kosztów związanych z przybyciem na statek lub repatriacją.
• Nie podpisuj umowy, która zawiera klauzulę, która ogranicza Twoje prawo do wstąpienia, kontaktu, konsultacji lub bycia reprezentowanym przez związek zawodowy wybrany przez Ciebie.
• Należy pamiętać, że indywidualna umowa o pracę nie zawsze będzie zawierać szczegóły dodatkowych świadczeń. W związku z tym należy starać się, aby uzyskać potwierdzenie (najlepiej w formie pisemnego porozumienia lub zobowiązania w kontrakcie) jaka rekompensata zostanie wypłacona w przypadku:
Choroby lub urazu w okresie obowiązywania umowy
Śmierci (kwota należna upoważnionemu krewnemu)
Utraty statku
Utraty rzeczy osobistych w wyniku utraty statku
Przedterminowego wypowiedzenia umowy.
• Upewnij się, że otrzymałeś i zachowałeś kopię umowy, którą podpisałeś i zachowujesz.

PAMIĘTAJ ... niezależnie od warunków, każda umowa, którą zawarłeś dobrowolnie, w większości jurysdykcji, będzie uznana za prawnie wiążącą.

Jesteś marynarzem pracującym na kontraktach u zagranicznych armatorów ?

Zapraszamy do OMK / ITF

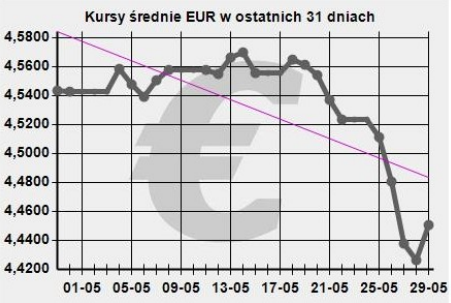
W ramach przynależności do OMK zostaniesz natychmiast objęty ubezpieczeniem od następstw nieszczęśliwych wypadków w PZU 24 h podczas pracy na statku i wypoczynku w domu, również w strefie działań pirackich. Koszt ubezpieczenia ponosi OMK.
Ponadto:
• Oferujemy po 6-miesięcznej przynależności pomoc w podniesieniu Twoich kwalifikacji, refundujemy kosztu kursów i szkoleń wynikających z Konwencji STCW ukończonych w ośrodkach szkoleniowych w Polsce i za granicą.

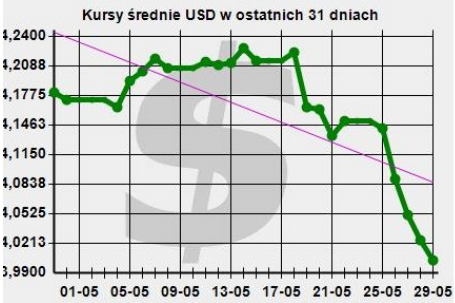
• Możesz w razie poważnej sytuacji kryzysowej na statku, w każdej chwili skontaktować się z nami pod awaryjnym numerem telefonu, czynnym 24 h / 24 h.
• Odwiedź na naszej stronie internetowej strefę Marynarze mają taniej – są miejsca gdzie dostaniesz zniżki na podstawie naszej legitymacji OMK/ITF – przejazdy 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: www.omk.org.pl **Może polubisz nas na FB ?**

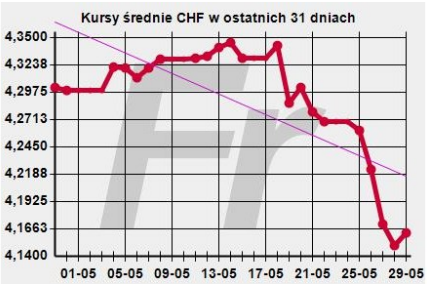
Wydarzyło się 1 czerwca - kalendarium

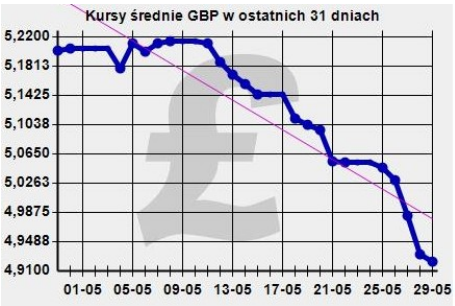
1 czerwca jest 152 dniem w kalendarzu gregoriańskim. Do końca roku pozostał 213 dni. 1 czerwca jest Międzynarodowym Dniem Dziecka.
Imieniny obchodzą:
Alfons, Bernard, Felin, Felina, Firmus, Fortunat, Ischyrion, Julian, Justyn, Juwencja, Juwencjusz, Konrad, Konrada, Magdalena, Nikodem, Pamfil, Paweł, Pamela, Porfiriusz, Prokul, Seleukos, Świętopełk, Teobald, Tespezjusz, Tespezy
Wydarzyło się sporo rzeczy na przełomie lat, między innymi:
1345r. –Wojna polsko-czeska: król Polski Kazimierz III Wielki najechał księstwo raciborsko-opawskie.
1639r. - Obrączkowe zaćmienie Słońca widoczne w północnej Polsce
1656r.– Potop szwedzki: zwycięstwo wojsk szwedzkich w bitwie pod Kcynią.
1765r.– Król Stanisław August Poniatowski powołał Komisję Dobrego Porządku dla Starej i Nowej Warszawy.
1809r. – Wojna polsko-austriacka: Austriacy, zagrożeni przez zbliżające się wojska polskie, ewakuowali się z Warszawy.
1926r. – Ignacy Mościcki został wybrany przez Zgromadzenie Narodowe na urząd prezydenta RP.
1946r. – Prezes Rady Ministrów wydał rozporządzenie zabraniające produkcji gatunków wędlin uznanych za luksusowe..
1950r. – Ukazał się komunikat prasowy Ministerstwa Rolnictwa i Reform Rolnych o zrzuceniu przez amerykańskie samoloty u polskiego wybrzeża masowych ilości stonki ziemniaczanej, która po wydostaniu się na brzeg miała się rozplenić po całym kraju.

Kursy walut (kursy średnie NBP)






Kursy średnie CHF w ostatnich 31 dniach
4,3500
4,3238
4,2975
4,2713
4,2450
4,2188
4,1925
4,1663
4,1400
01-05 05-05 09-05 13-05 17-05 21-05 25-05 29-05


Kursy średnie GBP w ostatnich 31 dniach
5,2200
5,1813
5,1425
5,1038
5,0650
5,0263
4,9875
4,9488
4,9100
01-05 05-05 09-05 13-05 17-05 21-05 25-05 29-05

Skojarzone: ES.F +0.35% CB.F -0.37% DY.F +1.76% USDPLN -0.79% ^SPX +0.48%
CRUDE OIL WTI (Commodities Futures: CL.F) | Ticker Rank: 12 (0) | 5776
Kurs 35.37 $/bbl
Data 2020-06-01 09:44:00
Zmiana -0.12 (-0.34%)
Max/min 35.89 34.83
Zmiana 52t -17.88 (-33.58%)
Max/min 52t 65.65 6.50
Otwarcie 35.02
Poprz. kurs 35.49
Bid
Ask
Wolumen
Obrót
LOP
Transakcje
Stopy zwrotu: 10 dni: +11.75%, YTD: -42.07%
Zacznij Inwestowanie
CL.F - 10 dni
1 Cze 2020 9:44 CEST
(C)Stooq
35
34
33
32
31
18Ma 19Ma 20Ma 21Ma 22Ma 26Ma 27Ma 28Ma 29Ma 1Cz
https://stooq.pl/
Interwal 1 Godz.
Zmiany serii (▲): 2020-05-18 [lip 2020], 2020-04-20 [cze 2020], ...

Dzienny
1 tydzień
1 miesiąc
6 miesięcy
1 rok
3 lata
25.05.2020 - 01.06.2020
103%
102.5%
102%
101.5%
101%
100.5%
100%
99.5%
26. May 27. May 28. May 29. May 30. May 31. May 1. Jun
INDEKS | KAPITAŁ
WARTOŚĆ POCZĄTKOWA
WARTOŚĆ KOŃCOWA
ZMIANA %
OMX Baltic Benchmark GI
896,52
924,7
+3,14

Rozrywka

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

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

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

Czasami kobiety są bardzo podejrzliwe w stosunku do swoich mężów. Kiedy Adam wracał późno przez kilka nocy, Ewa się martwiła.
- Prowadzasz się z inną kobietą - natarła na niego.
- To niedorzeczne - odpowiedział Adam - Jesteś jedyną kobietą na świecie.
Kłótnia się przeciągała, aż w końcu Adam zasnął. Obudziło go wtykanie palców w jego tors. To była Ewa.
- Co ty wyprawiasz? - zdenerwował się Adam.
- Liczę twoje żebra.