WYJĄTKOWO –WYDANIE „WTORKOWE"

Aktualna informacja dla marynarzy. Nadal obowiązuje zwolnienie z kwarantanny po powrocie ze statku – stan na dzień 04-05-2021 r

Nadal kwarantanny po przekroczeniu zewnętrznej granicy UE w ramach wykonywania czynności zawodowych nie muszą odbywać marynarze, rybacy oraz inni członkowie załóg statków morskich oraz statków żeglugi śródlądowej, a także serwisanci statków oraz inspektorzy administracji morskiej lub uznanych organizacji w celu wykonania inspekcji,
Szczegółowe informacje znajdują się na stronie Komendy Głównej Straży Granicznej.
https://www.strazgraniczna.pl/pl/aktualnosci/9032,COVID-19-AKTUALNE-INFORMACJE-DLA-PODROZNYCH.html

Źródło: www.omk.org.pl

Problemy z egzaminami GOC (GMDSS)

Informujemy, iż ze względu na trwającą pandemię, kolejny raz zostały odwołane egzaminy na operatora GMDSS. Egzaminy GOC nie są już tak istotne dla osób posiadających dyplom i regularnie pracujących na morzu, ponieważ można je odnowić na podstawie praktyki pływania. Niestety brak możliwości przystąpienia do egzaminu ma zasadnicze znaczenie dla osób ubiegających się o pierwszy dyplom oficerski.
Dotyczy to absolwentów AM oraz osób, które uczestniczyły w kursach podwyższających kwalifikacje z poziomu pomocniczego na operacyjny. Znajdzie się też pewnie kilka osób, które nie mają możliwości odnowienia świadectwa na podstawie praktyki pływania.
OMK wystąpiło w tej sprawie do UKE, CMKE oraz Rady Ministrów.
Dnia 30.04 otrzymaliśmy informację z Departamentu Edukacji Morskiej o zmianie rozporządzenia Rady Ministrów w dniu 29.04, które obecnie przewiduje możliwość organizowania egzaminów na operatora GOC GMDSS podczas pandemii. W związku z powyższym przewidujemy, iż kolejne egzaminy odbędą się według ustalonego planu.
Treść Rozporządzenia:
https://www.omk.org.pl/_DataFiles/news/rozpradio.pdf

Źródło omk.org.pl

Pierwsza praca na morzu i kilka praktycznych porad.

Niniejszym zamieszczamy link do nowej publikacji OMK skierowanej do marynarzy rozpoczynających pracę na morzu. Mocno polecamy zapoznanie się ze streszczeniem najważniejszych zagadnień. Przedstawione informacje dotyczą kontraktów, warunków zatrudnienia, podatków, ubezpieczeń itp.

https://www.omk.org.pl/_DataFiles/publikacje/Pierwsza%20praca%20ma%20norzu%20OMK%202021.pdf

Źródło omk.org.pl

Kontakt z 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

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

Po rozprzestrzenianiu się COVID-19 w portach na całym świecie, obowiązują ograniczenia, środki bezpieczeństwa i procedury które cały czas się zmieniają w związku z dynamiką rozwoju pandemii.
Poniżej link do aktualizowanej mapy z zaznaczeniem części świata, Państwami i ograniczeniami związanymi z podmianami załóg.
Udostępniona jest na stronie UKP&I Club www.ukpandi.com

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

Źródło: www.omk.org.pl

Status specjalny marynarzy.

Od czasów starożytnych żegluga podlegała specjalnym regulacjom. W konsekwencji marynarze byli postrzegani jako "szczególny przypadek", a ta etykieta była od dawna używana do uzasadnienia ich wyłączenia z nowoczesnego prawodawstwa chroniącego prawa pracowników w sektorach lądowych.
Chociaż rzekomo zrobiono to w imię ochrony marynarzy, w rzeczywistości podważyło to ich prawa i ochronę. Marynarze nie są pracownikami drugiej kategorii i powinni być objęci minimalnymi standardami obowiązującymi wszystkich pracowników w prawodawstwie UE.
Fakt, że firmy żeglugowe często działają na poziomie globalnym, utorował drogę do przyjęcia określonych międzynarodowych ram regulacyjnych. Konwencja o Pracy na Morzu przyjęta przez Międzynarodową Organizację Pracy (MOP) oraz inne konwencje międzynarodowe przyjęte przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO) określają minimalne normy międzynarodowe dotyczące warunków zatrudnienia i pracy, szkolenia, ochrony i bezpieczeństwa. Pomysł, zgodnie z którym wystarczają międzynarodowe standardy minimalne w żegludze, doprowadził do wykluczenia marynarzy z wielu dyrektyw UE. Ostatnio marynarze zostali objęci niektórymi dyrektywami socjalnymi UE, ale nadal odmawia się im takich samych praw, jak mają pracownicy przemysłu lądowego.

Na przykład marynarze europejscy są wyłączeni z dyrektywy w sprawie przejrzystych i przewidywalnych warunków pracy, będącej częścią Europejskiego filaru praw socjalnych. Ich włączenie miałoby istotny pozytywny wpływ, ponieważ między innymi dałoby im prawo do informacji o ich ubezpieczeniu społecznym. Bezprecedensowy kryzys zdrowia publicznego spowodowany COVID-19 spowodował ostrą ulgę w trudnej

sytuacji marynarzy. Jednak niektóre państwa członkowskie UE nie zapewniają marynarzom kompleksowej ochrony socjalnej, która byłaby co najmniej równoważna tej oferowanej pracownikom na lądzie.
Niedawno pomysł wykluczenia marynarzy pojawił się w dyskusjach na szczeblu UE na temat proponowanej dyrektywy w sprawie odpowiednich minimalnych wynagrodzeń. Wniosek ma na celu poprawę adekwatności i zakresu płac minimalnych dla pracowników, przyczyniając się do ich godziwego poziomu życia oraz poprawy warunków życia i pracy. Niektóre państwa członkowskie argumentowały, że istniejąca ochrona przewidziana w Konwencji o pracy na morzu z 2006 r. Z późniejszymi zmianami jest wystarczająca. Argument ten jest błędny i wprowadzający w błąd i uniemożliwi ustanowienie równych szans i zasadniczą poprawę warunków pracy w europejskiej przestrzeni morskiej. Wykluczenie marynarzy mogłoby jeszcze bardziej pogorszyć ich i tak już niepewną sytuację i podważyć różne systemy płacy minimalnej obecnie stosowane wobec marynarzy w niektórych państwach członkowskich - czy to poprzez ustawowe przepisy ustawowe i wykonawcze, czy też układy zbiorowe pracy. Takie posunięcie dodatkowo legitymizuje dumping socjalny.
Jeśli chodzi o czas pracy marynarzy europejskich, istnieje również oddzielne rozporządzenie, które zezwala, aby prawnie dopuszczalny był znacznie dłuższy czas pracy na morzu niż na lądzie. Występowanie zgonów, urazów i chorób zawodowych jest znacznie częstsze wśród marynarzy niż w zawodach lądowych. Marynarze są obecnie ewidentnie niewystarczająco chronieni, co ma poważne konsekwencje dla ich zdrowia fizycznego i psychicznego. Kwestie zdrowia psychicznego, stres i zmęczenie to problemy, z którymi marynarze mają do czynienia regularnie i które zostały zaostrzone przez pandemię. Zawieszenie zmiany załogi i zakaz wyokrętowania załóg w terminalach portowych stały się i są nadal poważnymi problemami ze względów humanitarnych, bezpieczeństwa i zatrudnienia.
Badanie przeprowadzone na Uniwersytecie w Oslo pokazuje, w jaki sposób żegluga UE jest traktowana inaczej niż inne sektory gospodarki w Europie, bez żadnego prawnego lub moralnego uzasadnienia. Z badania wynika, że jedynym powodem odmiennego traktowania jest wybór polityczny: *„Nie ma (…) żadnych przeszkód prawnych dla wprowadzenia systemu zapewniającego sprawiedliwe warunki pracy w europejskiej przestrzeni morskiej. (…) Nie ma też praktycznych przeszkód dla włączenia świadczenia usług morskich do Europejskiego filaru praw socjalnych. Różnica, która istnieje, wydaje się raczej wynikiem (braku) woli politycznej ”.*
Kryzys Covid-19 pokazał, że pracownicy transportu morskiego wymagają szczególnej uwagi i uwypuklił złożoność globalnego przemysłu z nieograniczoną mobilnością siły roboczej i kapitału. Widzieliśmy wiele przypadków, w których państwa bandery nie przejmowały odpowiednio jurysdykcji w kwestiach społecznych dotyczących ich statków.
Zasadniczo mobilny charakter pracy marynarzy oznacza, że potrzebna jest nie mniejsza ochrona, ale większa ochrona.

Źródło: www.solidarnosc.nms.org.pl

Ocean Indyjski to morskie cmentarzysko.

Tysiące ludzi utonęły w ostatnich dekadach na Oceanie Indyjskim w drodze na Majottę, jedyną wyspę archipelagu Komorów, która wciąż należy do Francji. Ci, którym udało się dopłynąć, stają się celami obław urządzanych przez miejscową ludność, która nie chce się niczym dzielić ze swymi niedawnymi rodakami. Podziały pogłębia szalejąca na wyspie pandemia Covid-19, która nie powstrzymała zdesperowanych ludzi chcących dopłynąć do lepszego świata.
Podobnie jak migranci przemierzający Morze Śródziemne z Afryki do Europy, Komoryjczycy w poszukiwaniu lepszego życia starają się przedostać przez Kanał Mozambicki - najczęściej pod osłoną nocy, stłoczeni na pokładach małych łodzi rybackich nazywanych kwassa-kwassa - na Majottę, która jako zamorski departament Francji jest również częścią UE.
„Europa była tak porażona tragediami z ostatnich lat na Morzu Śródziemnym, że podobny kryzys na Oceanie Indyjskim przechodzi prawie niezauważony" – oceniała w 2015 roku BBC w materiale zatytułowanym „francuski +cmentarz+ migrantów w Afryce". Po sześciu latach niewiele się zmieniło. Łodzie z uchodźcami nadal płyną na Majottę, ludzie nadal toną, ale nagłówki gazet zdominował koronakryzys.

W latach 1995-2012 na Kanale Mozambickim utonęło 7-10 tys. Komoryjczyków, czyli około 1 proc. całej ludności tego kraju – informował w sprawozdaniu francuski senat. Wielu miejscowych obserwatorów uważa tę liczbę za zaniżoną, a władze Komorów określają cieśninę jako „największe morskie cmentarzysko świata", które pochłonęło - ich zdaniem - ponad 50 tysięcy bezimiennych ofiar.
Zdaniem niektórych komentatorów odpowiedzialność za trwający kryzys ponosi Francja, która wbrew oenzetowskim zasadom dekolonizacji podzieliła Komory i utrzymała zwierzchnictwo nad Majottą, a w 2011 roku uczyniła ją swoim zamorskim departamentem.
Paryż podkreśla, że mieszkańcy Majotty opowiedzieli się przeciwko niepodległości w szeregu referendów. Krytycy twierdzą natomiast, że Francja celowo rozpatrzyła wyniki na poszczególnych wyspach Komorów oddzielnie, by utrzymać Majottę, gdzie stacjonuje jednostka francuskiej Legii Cudzoziemskiej.
ONZ wielokrotnie potępiała aneksję wyspy. W 1976 roku, rok po uzyskaniu niepodległości przez Komory, Rada Bezpieczeństwa ONZ głosowała nad rezolucją uznającą zwierzchnictwo tego kraju nad Majottą, ale Francja skorzystała z przysługującego jej prawa weta.
Niepodległe Komory borykają się tymczasem z korupcją i konfliktami wewnętrznymi. W kraju przeprowadzono lub udaremniono ponad 20 zamachów stanu. Pobliska Majotta, gdzie PKB per capita jest 10 razy wyższe niż na Komorach, jawi się wielu ich mieszkańcom jako kraina dobrobytu i stabilności.
Francuskie patrole przechwytują każdej nocy po kilka łodzi z migrantami, którzy są następnie deportowani – informowała w 2018 roku agencja New Humanitarian. Na Majotcie mieszka ok. 250 tys. ludzi, a co roku odsyłanych jest stamtąd nawet ponad 25 tys. migrantów.
Komoryjczycy twierdzą, że należą do tego samego narodu, ale po ryzykownej przeprawie na Majottę stają się tam nielegalnymi imigrantami. Miejscowa ludność obwinia ich o wzrost przestępczości, przeciążanie służby zdrowia i systemu szkolnictwa. W 2018 roku wyspę sparaliżowały protesty przeciwko nielegalnym przybyszom, na których urządzano obławy.
Około 70 proc. spośród 10 tys. dzieci rodzonych co roku w jedynym szpitalu w stolicy Majotty, Mamoudzou, to dzieci nielegalnych migrantów – podawała wówczas BBC, powołując się na oficjalne statystyki. Według tej stacji Paryż rozważał nawet formalne wykluczenie tego szpitala z terytorium Francji, by urodzone tam dzieci nie nabierały uprawnień do francuskiego obywatelstwa.
„Prawda jest taka, że dusimy się na Majotcie. Nie możemy już się dostać do naszych szpitali. Musimy latać na Reunion albo w inne miejsca na leczenie" – mówiła agencji AFP jedna z protestujących, kobieta o imieniu Marianne.
Przeciążenie służby zdrowia stało się jeszcze bardziej widoczne w czasie pandemii koronawirusa. Na początku 2021 roku na Majotcie zanotowano gwałtowny wzrost liczby zakażeń i do końca kwietnia odnotowano ich blisko 20 tys. Afrykańskie media donosiły w lutym o dramatycznej sytuacji w jedynym szpitalu Majotty, gdzie pacjenci z Covid-19 zajmowali wszystkie 36 miejsc na intensywnej terapii.
AFP opisywała historię jednej z wielu Komoryjek, które ryzykowały niebezpieczną przeprawę na Majottę, by urodzić we Francji. „Chcę popłynąć na Majottę, żeby moje dziecko miało francuski akt urodzenia, żeby dać moim dzieciom lepszą edukację. Mogę wykonywać prace domowe. Tutaj prawie nic się na tym nie zarabia" – powiedziała agencji kobieta o imieniu Aicha, która w swojej nadgniłej chatce ze sklejki i liści powiesiła na ścianie mapę Majotty.

Źródło: PAP

Morskie wiatraki zasiliły w energię 39 procent domów w Wielkiej Brytanii

The Crown Estate, instytucja zarządzająca majątkiem brytyjskiej korony, opublikowała raport, z którego wynika, iż morskie elektrownie wiatrowe pokryły zapotrzebowanie na energię 39 proc. gospodarstw domowych w Wielkiej Brytanii. Sektor offshore wind odgrywa już zdecydowanie jedną z najważniejszych ról w brytyjskiej energetyce.
„Offshore wind operational report 2020" to już dziewiąte wydanie raportu na temat eksploatacji morskich elektrowni wiatrowych w Wielkiej Brytanii. Adrian Fox, szef działu Offshore Assets w Crown Estate, powiedział, iż tegoroczny raport o eksploatacji morskiej energetyki wiatrowej w Wielkiej Brytanii obrazuje dojrzały i prężny

sektor, którego celem jest zwiększenie wkładu w realizację narodowych ambicji w obszarze neutralności klimatycznej.
Pomimo pandemii COVID-19 sektor nie dość, że rozwijał się prężnie, to cieszył się rekordową zdolnością operacyjną. Wiatraki na morzu dostarczyły energię elektryczną do 39 proc. brytyjskich domów, co odpowiada 40,7 TWh. W rezultacie offshore wind odpowiedzialny był za 13 proc. produkcji energii w miksie energetycznym Wielkiej Brytanii. Dla porównania w 2019 r. ten wolumen wyniósł 32 TWh, czyli energia z morza zasiliła 30 proc. domów. Co więcej, flota wiatraków wokół Wielkiej Brytanii dalej się rozwija. Moce, które są w budowie wzrosły o 60 proc. w 2020 r. – z 4,4 GW do 7,2 GW, co odpowiada 70 proc. obecnie dostępnych aktywów wiatrowych.
The Crown Estate przypomina, że pierwsza turbina wiatrowa w Wielkiej Brytanii została zainstalowana ponad 20 lat temu. Obecnie ponad 3 tys. turbin wiatrowych jest w budowie (76 proc.), albo w eksploatacji (24 proc.). W ubiegłym roku zapadło kilka istotnych decyzji dla brytyjskich farm wiatrowych. W fazie budowy A i B farmy wiatrowej Dogger Bank (jednej z największych na świecie) będą użyte turbiny Haliade-X o mocy 13 MW. Jeden obrót takiej turbiny może zapewnić produkcję wolumenu energii, który wystarczy do zasilenia gospodarstwa domowego na dwa dni.
Wielka Brytania jest europejskim liderem pod względem rozwoju morskich farm wiatrowych, które stanowią 42 proc. floty wiatrowej zainstalowanej na wodach Starego Kontynentu. Tylko w 2020 r. przybyło 0,7 GW za sprawą East Anglia One. Moc zainstalowana w morskich farmach wiatrowych wyniosła 10,4 GW na koniec 2020 r.

Źródło:PAP

Wilson Short Sea Shipping po norwesku.

Organizacja Grupy Wilson i działanie na rynku żeglugowym

Wilson to grupa powiązanych ze sobą spółek, działających w żegludze bliskiego zasięgu oraz logistyce morskiej ładunków masowych zapewnianej za pomocą tonażu małej i średniej wielkości kabotażowców. Spółka Wilson ASA notowana jest na norweskiej giełdzie w Oslo (Oslo Stock Exchange).
Wilson należy do większego norweskiego podmiotu holdingowego o nazwie Caiano. Jego działalność jest zdywersyfikowana. Aktywność dotyczy inwestycji w nieruchomości, działalności hotelarskiej, własności morskich terminali przeładunkowych, żeglugi, a nawet jest tutaj miejsce na włoskie winnice i markę wina „Caiano". Grupa Caiano, posiada udziały w Euro-Terminal AS, który z kolei poprzez polskie spółki zależne jest właścicielem między innymi Euro-Terminalu w Świnoujściu. Oprócz wspomnianej już Grupy Wilson, działalność żeglugowa odbywa się również za pomocą Green Reefers Group.
Większość z podpisywanych przez grupę Wilson kontraktów przewozowych opiera się na otwartych umowach długoterminowych, tzw. COA (ang. Contract of Affreightment) w ramach których gestorzy ładunków deklarują ilość planowanych w danym okresie przewozów i na tej podstawie zapewniane są przez grupę odpowiednie statki podstawiane w danej ilości do wskazanych portów w określonym czasie. Praktyką rynkową stosowaną w czarterowaniu statków jest to, iż w ramach umów generalnych na każdy przewóz zawierane są zazwyczaj odrębnie czartery na pojedynczą podróż. Dzięki temu zapisy każdej umowy czarterowej można stosować konkretnie dla każdego przypadku transportu z osobna.
Tonaż grupy operuje w ramach tzw. europejskiej żeglugi bliskiego zasięgu. Według definicji zaczerpniętych ze strony internetowej polskiego Biura Promocji Żeglugi Morskiej Bliskiego Zasięgu została ona zdefiniowana jako „przewóz ładunków i pasażerów drogą morską pomiędzy portami położonymi w geograficznych granicach Europy lub pomiędzy portami nieleżącymi w Europie, ale w krajach mających linię brzegową na morzach zamkniętych graniczących z Europą".
W chwili obecnej wszystkie europejskie kraje morskie także te, które nie są członkami Unii Europejskiej, aktywnie współuczestniczą w rozwijaniu idei w ramach swoich polityk transportowych.
Żegluga bliskiego zasięgu jeszcze kilka lat temu była bardzo mocno promowana w Unii Europejskiej poprzez hasło przenoszenia ładunków „z lądu na morze" (ang. „from land to sea"). Szczególny nacisk dotyczył potrzeby odciążenia środowiska naturalnego, a także przeciążonego i nieefektywnego transportu drogowego na rzecz

rozwiązań bardziej ekologicznych jak również bardziej wydajnych przewozów intermodalnych ze szczególnym uwzględnieniem przewozów morskich, rzecznych i kolejowych. Istniały nawet specjalne programy wsparcia tej idei, jak np. Marco Polo, które dofinansowały inicjatywy organizacji takich rozwiązań.

Potężna flota niedużych jednostek i międzynarodowa załoga

Flota Wilson to kilkadziesiąt (około 92) jednostek, tzw. coasterów w przedziałach tonażowych pomiędzy 1,500 – 3,000 DWT, 3,000 – 4,500 DWT, 5,000 DWT, 6,000 – 8,500 DWT. Dodatkowo we flocie znajdują się też dwie jednostki kontenerowe o nośności 4,577 ton oraz 4,635 ton jak również dwie jednostki określone przez armatora jako „system vessels" o nośności 3,580 ton oraz 3,599 ton. Statki te mogą w części ładowni przewozić ładunki płynne.

Większość z jednostek jest bezpośrednio własnością Wilsona. Zaledwie 6 jednostek o tonażu od 2,420 do 2,460 ton jest czarterowana na czas, czyli wraz z załogą i odpowiedzialnością za większość kwestii dotyczących zarządu nad jednostką, pozostającą w gestii głównego armatora. Dwie jednostki są natomiast czarterowane na zasadzie „bare boat". Oznacza to, że to Grupa Wilson odpowiada za zdecydowaną większość spraw związanych z tymi statkami, tj. załogą, zarządem technicznym, handlowym, itp.

80% wszystkich załóg, liczących łącznie około 1,450 osób to Rosjanie. Oprócz tego największy udział narodowościowy w całej grupie mają też marynarze z Polski, Ukrainy i Norwegii. Jak chwali się tym oficjalnie firma, kadra pływająca nie podlega dużej rotacji, dzięki czemu poszczególne statki posiadają stałą, ale zmianową obsadę. Taka polityka kadrowa wpływa z kolei pozytywnie na kondycję techniczną i bezpieczeństwo statków, ponieważ stałe załogi najlepiej eksploatują i odnajdują się na statkach wtedy, kiedy niezbyt często je zmieniają.

Wilson Polsce

Statki floty Grupy Wilson są obecne w Polsce bardzo często. Można je napotkać regularnie niemal we wszystkich naszych portach. Pojawiają się również w krajowych stoczniach na różnego rodzaju remontach.

Jedno z ostatnich zawinięć miało miejsce w tygodniu 17. Na statek tego armatora załadowano 66 modułów mieszkalnych produkcji firmy Unihouse S.A. Operacji dokonano we współpracy z Morską Agencją Gdynia Sp. z o.o. na gdyńskim terminalu kontenerowym – Gdynia Container Terminal (GCT), należącym do globalnego potentata CK Hutchison Holdings.

Polskich tropów jest jednak jeszcze więcej. W nazwach statków pojawiają się bowiem polskie miasta i rzeki. I tak na przykład we flocie znajduje się: „Wilson Gdynia", „Wilson Gdansk", a nawet „Wilson Odra" i „Wilson Wisla".

Parametry techniczno – eksploatacyjne m/v „Wilson Finnfjord":

- Flaga: Barbados
- Numer IMO: 9491769
- Rok budowy: 2012
- Stocznia: Shandong Baibuting Shipbuilding, Rong Cheng, Chiny
- DWT: 3,561
- Towarzystwo klasyfikacyjne i notacja klasy:

DNV GL / 100 A5 E1 Multi-purpose dry cargo ship BWM Equipped for carriage of containers DBC Solas-II-2 Reg19 G Strenghtened for heavy cargo MC E1 AUT

- Długość (LoA): 89,97 m
- Szerokość (Breadth): 15,4 m
- Zanurzenie (Draft): 5,8 m

Rynkowy gigant, czyli 1+1 = 3

Na wiosnę zeszłego roku na rynku pojawiła się wiadomość o powstaniu giganta w segmencie short sea shippingu. Umowa weszła w życie we wrześniu 2020 roku. Wilson wraz z innym armatorem Arkon Shipping podpisali umowę handlową, której celem jest powołanie największego podmiotu żeglugowego, operującego flotą ponad 130 statków i działającego w europejskim short sea shippingu. Wkładem Arkon Shipping miało być 20 masowców, w tym 5 ekologicznych jednostek wielozadaniowych.

Tych 5 jednostek to tzw. Hanse Eco Friendly Multipurpose Vessels, które Rhenus-Arkon-Shipinvest zamówił w 2019 roku. Każda z jednostek miała mieć nośność 4,200 ton oraz posiadać hybrydowy napęd dieselowsko – elektryczny, które spełniałyby najnowsze normy IMO w zakresie parametrów emisji spalin, tzw. IMO – Tier 3. Dodatkowo jednostki dzięki odpowiedniemu kształtowi kadłuba miały zapewniać mniejsze zużycie paliwa.

Konstrukcja ładowni statków miała być otwarta, tzw. „open top cargo holds", a nadbudówki miały być zlokalizowane w części dziobowej, aby umożliwić przewóz większych elementów ciężkich i ponadgabarytowych.

Celem organizacji przedsięwzięcia miało być polepszenie efektywności operacyjnej obu flot, zwiększenie możliwości akwizycyjnych, a także wykorzystanie ekonomii skali na różnych polach działania: eksploatacyjnych, technicznych, finansowych, a także wciąż zaostrzanych, coraz bardziej restrykcyjnych wymagań dotyczących ochrony środowiska naturalnego.
Czy projekt powiedzie się, i jaka będzie rola nowych – starych graczy na rynku? Dotychczasowa wieloletnia działalność Wilsona, sięgająca swoją historią do lat 20-tych XX wieku wskazuje na to, że prowadzi on skuteczną politykę w zakresie akwizycji zarówno tonażu jak i kontraktów ładunkowych, więc pewnie i w tym przypadku należy spodziewać się sukcesu.

Źródło:gospodarka morska.pl

Siemens przewiduje boom na morską energetykę wiatrową na Morzu Bałtyckim.

Według Pawła Przybylskiego, szefa Siemens Gamesa Renewable Energy SA w regionie, Bałtyk posiada potencjał produkcyjny rzędu kilkudziesięciu gigawatów i mógłby go osiągnąć już w 2040 roku. Najwięcej ambicji w tym regionie przejawia Polska ze swoim planem instalacji aż do 11 gigawatów.
Będziemy przyglądać się wszystkim rynkom, na których możemy się rozwijać, ale z pewnością region bałtycki jest dla nas bardzo interesujący - powiedział Przybylski.
Polska, największa wschodnia gospodarka Unii Europejskiej, stara się odbudować swój system energetyczny, ponieważ rosnące ceny emisji dwutlenku węgla sprawiają, że starzejące się elektrownie węglowe stają się nieopłacalne. Morska energetyka wiatrowa, a także elektrownie jądrowe, gazowe i słoneczne będą napędzać zmianę, która będzie częścią projektu przejścia na czystą gospodarkę o wartości 1,6 biliona złotych (424 miliardy dolarów).

Wabienie gigantów

Ponieważ globalna moc na morzu ma wzrosnąć do ponad 200 gigawatów do 2030 roku, Siemens Gamesa postrzega Morze Północne i Irlandzkie w Europie, Ameryce Północnej i Azji Południowo-Wschodniej jako inne kluczowe rynki.
- Przewidujemy, że za około 5 lat nastąpi skok, a globalna roczna moc zainstalowana wzrośnie do ponad 10 gigawatów z kilku gigawatów w tej chwili. A my się do tego przygotowujemy - powiedział Przybylski.
Projekt morskiej energetyki wiatrowej w Polsce ma kosztować około 130 miliardów złotych, a turbiny będą stanowić mniej niż 30% tego kosztu. To już przyciągnęło takie firmy jak Equinor ASA, Orsted AS i Northland Power Inc. do współpracy z lokalnymi inwestorami.
Siemens Gamesa, który ma już ponad 1,5 gigawata lądowych turbin wiatrowych pracujących w Polsce i pozyskuje zamówienia od lokalnych dostawców na 1 mld zł rocznie, chce być częścią tego wysiłku. Firma posiada ponad 60% udział w światowym rynku turbin morskich.

Napięty terminarz

Przybylski twierdzi, że ponieważ zarówno miejsce w portach jak i rezerwacje floty instalacyjnej, cieszą się dużym zainteresowaniem ze strony innych inwestorów, projekty w Polsce mogą napotkać potencjalne wąskie gardła.
-Plan niektórych firm energetycznych, aby rozpocząć produkcję energii na morzu w kraju w 2024 roku staje się „coraz mniej realistyczny", podczas gdy rok 2025 jest już „bardzo ambitny" - powiedział.
Obecnie to Port Gdynia wymieniany jest jako przyszły Port Instalacyjny dla polskich projektów offshore, jednak cały czas nie zapisano uchwały w ustawie. Port Gdynia ogłosił już gotowość do wybudowania portu instalacyjnego na potrzeby morskich farm wiatrowych w Polsce. Władze portu podjęły już starania o uzyskanie wstępnych decyzji w tej sprawie.

Źródło: gospodarkamorska.pl

Skrubery pod lupą . Oczyszczają spaliny, zanieczyszczają wodę?.

Ponad 3600 statków wyposażonych w płuczki zrzuca rocznie do otwartego morza około 10 mld ton wody odpadowej po płukaniu spalin. Na Bałtyku na wodach terytorialnych statki pozbywają się około 68 mln t rocznie, a na szwedzkich wodach terytorialnych około 53 mln t.
Akwenem o najwyższym stężeniu wody z płuczek na km2 są wody Singapuru. Najbardziej zanieczyszczają wodę statki z płuczkami pływające pod banderą Panamy, Wysp Marshalla i Liberii. Na wodach Stanów Zjednoczonych statki pozbywają się corocznie 147 mln t. Około 300 mln t wody z płuczek odbieranych jest w portach. Około 83 mln t przyjmowane jest w 10 portach. Aż połowa z tej ilości przyjmowana była w Georgetown na Kajmanach, w czasach dynamicznego rozkwitu turystyki morskiej.
Flota statków ze skruberami liczy obecnie ponad 4300 statków – ustalili eksperci International Council on Clean Transportation (ICCT). Analitycy BIMCO twierdzą, że jest ich ponad 3900. Tak więc do oceanów i mórz zrzucane są najprawdopodobniej większe ilości wody odpadowej niż podano w opublikowanym niedawno raporcie ICCT. Według danych Gibson Shipbrokers płuczki zostały już zainstalowane w siłowniach 31% dużych zbiornikowców (VLCC – Very Large Crude Carrier). Przewiduje się, że 32% aktualnego portfela zamówień zbiornikowców VLCC będzie wyposażonych w płuczki. Oznacza to, że do końca bieżącego roku prawie 40% floty VLCC będzie posiadała skrubery.

Płuczek wciąż niewiele

Autorzy raportu przyjęli do analizy 81 297 statków, choć ostatni raport UNCTAD stwierdza, że flota handlowa liczy już około 98 tys. jednostek o nośności przekraczającej 2 069 mln t. Jednak badaniom poddano 3628 statków z 3754 podanych do analizy przez ekspertów z Clarksons Research. Należy to dodać, że polskie stocznie remontowe mają swój udział rynku skruberów. Tego typu instalacje montowane były przez stocznie remontowe Nauta i Remontowa na zleceniu kilku operatorów.
W ciągu ostatnich kilkunastu miesięcy liczba statków wyposażonych w skrubery prawie się podwoiła. Od stycznia 2020 r. do marca 2021 r. ilość instalacji na statkach wzrosła z 2011 do 3 935 jednostek - wyliczyli eksperci BIMCO. Analitycy Clarksona doliczyli się 3 947 statków z płuczkami. To wciąż niewiele, jeśli weźmiemy pod uwagę, że po oceanach pływa niespełna 100 tys. statków handlowych. Nie potwierdziły się prognozy EGCSA (Exhaust Gas Cleaning Systems Association) z 2018 r. Organizacja ta na podstawie wyników badań ankietowych swoich członków zapowiadała, że już na początku 2020 r. po oceanach pływać będzie 4 tys. statków z zamontowanymi skruberami (systemy, płuczki do oczyszczania spalin). Niskie ceny ropy naftowej i bunkru oraz spowolnienie gospodarcze w I połowie 2020 r. z powodu pandemii Covid-19 mocno zweryfikowały plany inwestycyjne armatorów.

Armatorzy oszczędzają na ekologii

Postawiono na instalacje najtańsze. Głównie skoncentrowano się na jednostkach, które wyposażone są w płuczki z obiegiem otwartym. Armatorzy taki system preferują, bo jest najtańszy. Dlatego 85% wszystkich zainstalowanych scruberów działa w systemie otwartym. To dominujące rozwiązanie we flocie handlowej i pasażerskiej. Na badanych 3628 statkach dominują scrubery z otwartą instalacją. To 85% wszystkich systemów. Na drugim miejscu są układy hybrydowe, które stanowią 14% instalacji. Tylko 1% płuczek działa w obiegu zamkniętym. A więc taki system zainstalowano jedynie na około 360 statkach na 97 tys. jednostek handlowych. Armatorzy długo ociągali się z inwestycjami, dlatego ponad połowa wszystkich płuczek była montowana w 2019 r. i 2020 r. o czym niedawno informowaliśmy na łamach www.gospodarkamorska.pl. Mimo pandemii tempo montażu instalacji nie zwolniło.

Portowe płukanie

Około 300 mln t wody z płuczek przekazywanych jest w portach. Prawie jedna trzecia, bo 83 mln t (28%) przyjmowana jest w 10 wiodących portach świata. W 2019 r. najwięcej odbierała administracja Georgetown. To wynik tego, że ten port wybierali armatorzy statków wycieczkowych. Na 50 statków wyposażonych w płuczki cumujących w Georgetown, 49 jednostek były to statki wycieczkowe. Zresztą te jednostki dominują w oddawaniu wody odpadowej z płuczek we wszystkich 10 portach, zajmujących czołową pozycję w świadczeniu

tego typu usługi. To wynik tego, że „statki wycieczkowe spędzają 25% czasu w portach i mają najwyższe zużycie energii w porcie ze wszystkich typów statków" – uzasadniają statystyki autorzy raportu „Global scrubber washwater discharges under IMO's 2020 fuel sulfur limit" i wyjaśniają, że „średnie zużycie energii przez statek wycieczkowy wyposażony w płuczkę w porcie wynosi 12 MW/h". Jest to wynik 3 razy wyższy w porównaniu z tankowcami, które w czasie cumowania w porcie zużywają średnio 4 MW/h. Niespełna 2 MW/h energii zużywa kontenerowiec średniej wielkości wyposażony w skruber.

Z przeprowadzonej w portach analizy wynika, że w niektóre porty można uznać za „gorące punkty". W nich kumulują się odbiory wody z płuczek. 'Hot spoty' zidentyfikowano zarówno w Ameryce Północnej jak i na Karaibach, a także w Europie, w tym w kanale La Manche, Morzu Północnym, Bałtyku i Morzu Śródziemnym. W Europie wyróżnia się Southampton, który odbierał rocznie około 7,2 mln t wody z płuczek. 96% pochodzi ze statków pasażerskich. Barcelona przyjmuje 3,7 mln t wody odpadowej, która w 75% pochodzi z jednostek pasażerskich. We włoskim porcie Civitavecchia odbierano rocznie 3,5 mln t (73% dostawcami były cruisy).

Woda z płuczek do morza

Kapitanowie statków jednak zasadniczo nie zawracają sobie głowy zdawaniem wody odpadowej ze spłuczek w portach i leją ją strumieniami za burtę. Państwa z największymi wyłącznymi strefami gospodarczymi i akwenami przyjmują tony zrzutów. Stany Zjednoczone znajdują się na czele 10. krajów, które na swoich wodach terytorialnych i w strefach ekonomicznych doświadczają praktyki pozbywania się wody z płuczek. Rocznie w oceanach otaczających Stany Zjednoczone statki wyrzucają około 147 mln t wody odpadowej, co daje około 168 t/km2.

Wielka Brytania na swoich akwenach musi pogodzić się ze zrzutami 125 mln t, co daje 559 t/km2. Włochy z wodami terytorialnymi i strefą gospodarczą o powierzchni 155 tys. km2 muszą przyjąć 102 mln t (654 t/km2). Tak więc tylko w tych trzech krajach statki pozbywają się na morzu otwartym łącznie 374 mln t wody ze spłuczek. Biorąc pod uwagę ilość ton zrzutów na jednostkę powierzchni, Stany Zjednoczone zajmują 51 miejsce wśród 154 badanych krajów. Obok Włoch, jednym z najbardziej niekorzystnie doświadczonym krajów jest nasz bałtycki sąsiad, Szwecja, Na jej wodach terytorialnych statki pozbywają się rocznie 53 mln t, co oznacza 657 t/km2. W niezbyt korzystnej sytuacji jest również Korea Płd., na której wodach terytorialnych załogi pozbywają się rocznie 58 mln t, co daje 696 t/km2.

Płuczkowi rekordziści

Jednak rekordziści znajdują się w całkiem innych rejonach świata. Mimo zakazów załogi pozbywają się wody odpadowej z płuczek tam gdzie im wygodnie. Cierpią kraje, które dysponują małymi akwenami wód terytorialnych. Na czele rankingu najbardziej poszkodowanych niefrasobliwością załóg znalazły się Singapur, Jordania i Słowenia. Te trzy kraje muszą liczyć się z najwyższym stężeniem wody z płuczek na km2. Singapur wprowadził zakaz przyjmowania wody ze spłuczek w terminalach. Dlatego na jego akwenach o powierzchni 714 km2, z ruchliwą Cieśniną Malakka, statki zostawiają rocznie około 15 tys. t wody z płuczek na km2. Do wód Jordanii (97 km2) trafia około 3,1 tys. t/km2. Słowenia z akwenami o powierzchni 214 km2, rocznie przyjmuje ponad 3 tys. t/km2. Podobną wielkość zrzutu musi przyjąć również Monako z powierzchnią wód terytorialnych 74 km2.

„To badanie ilustruje, jakie są konsekwencje wprowadzenia regulacji dotyczących zanieczyszczeń, a nie problem zanieczyszczenia" - zauważa Bryan Comer, kierownik programu morskiego ICCT. Zwraca on uwagę, że wprowadzając program redukcji emisji dwutlenku siarki, Międzynarodowa Organizacja Morska stworzyła globalny problem zanieczyszczenia wody. Kraje i porty muszą teraz zdecydować, czy zezwolić statkom na dalsze zrzucanie zanieczyszczeń na swoich wodach terytorialnych i w strefach ekonomicznych bez odszkodowania, czy też zakazać stosowania płuczek na zarządzanych przez siebie akwenach.

Czyste powietrze, a jaka woda?

Wprowadzając strefy wolne od zanieczyszczeń tlenkami siarki, IMO wywołało nowy problem. Okazuje się, że właśnie w PSSA (Particularly Sensitive Sea Areas - szczególnie wrażliwe obszary morskie) są najbardziej narażone na zrzuty wody z płuczek. Najbardziej negatywnie doświadczone są wody Morza Północnego i Bałtyckiego. Tutaj trafia rocznie 605 mln t wody ze skruberów. To 91% wody z płuczek odprowadzanej w PSSA. Natomiast położona na Morzu Śródziemnym Cieśnina Świętego Bonifacego jest miejscem intensywnych zrzutów na km2 (825 t/km2). Kapitanowie statków upatrzyli sobie również tak znane miejsce jak Wielka Rafa Koralowa,

która również została wyznaczona przez IMO jako PSSA. Corocznie w tym rejonie wypompowuje się 32 mln t wody z płuczek.
BIMCO prognozował kilka miesięcy temu, że koło 430 statków, tj. 56,3% obecnego portfela zamówień na kontenerowce będzie miała siłownie wyposażone w skrubery. Do tego należy dodać jednostki modernizowane, które w stoczniach remontowych wyposażone zostaną w instalacje z płuczkami. W efekcie w br. w skrubery wyposażono około 32% floty kontenerowców (około 8 mln TEU) oraz około 31% zbiornikowców do przewozu ropy naftowej. Clean Shipping Alliance (CSA), grupa lobbystów popierająca montowanie skruberów, wielokrotnie odrzucała zarzuty, że wody z płuczek są toksycznymi ściekami, co podnosi ICCT i inne organizacje ekologiczne. Mike Kaczmarek, prezes CSA, twierdzi, że „usuwanie wody do oceanów z systemów oczyszczania spalin nie należy interpretować jako formy zanieczyszczenia morza. Systemy te są używane od dziesięcioleci i nie ma absolutnie żadnych dowodów na jakiekolwiek negatywne skutki dla życia morskiego lub jakości wody morskiej, ani na wodach otwartych, ani w środowisku portowym".
W świetle badań przeprowadzonych przez ICCT nie wiadomo, czy cieszyć się z czystego powietrza, czy martwić wodą z płuczek pompowaną do mórz i oceanów. ICCT opracował aktywne narzędzie, do bieżącego śledzenia wyrzucania wody z płuczek do morza, które znajduje się pod adresem: https://theicct.org/publications/global-scrubber-discharges-Apr2021. Każdy może więc sam wyrobić sobie zdanie, czy życzy sobie, by w pobliżu jego miasta czy brzegu statki opróżniały zbiorniki z wodą odpadową ze skruberów.

Źródło:gospodarka Morska.pl

Cracovia zostaje w Ekstraklasie.

Na zakończenie 28 kolejki Cracovia wygrała 1:0 z Górnikiem Zabrze.
Trener **Michał Probierz** dokonał dwóch zmian względem bezbramkowo zremisowanych derbów Krakowa.
W jedenastce Górnik doszło do trzech roszad. Do składu wrócili **Alasana Manneh**, **Aleksander Paluszek** i **Alex Sobczyk**.
Cracovia objęła prowadzenie już w 3 minucie. Efektowną akcję bramkową zainicjował **Marcos Alvarez**, który zagrał na wolne pole do **Pelle van Amersfoorta**, a ten wyłożył piłkę **Sergiu Hanki**. Rumun zrobił co do niego należało, a po trafieniu pokazał koszulkę z dedykacją dla zmarłego prawie pięć lat temu **Patricka Ekenga**. Kameruńczyk miał atak serca w trakcie meczu Dinama Bukareszt, w którym wówczas grał razem z Hanką.
Górnicy długo nie mogli otrząsnąć się po szybko straconej bramce.
W grze drużyny **Marcina Brosza** widoczna była nerwowość. W 20 minucie uraz zgłosił **Lukas Hrosso**. **Karol Niemczycki** szykował się do wejścia, jednak Słowak pozostał na murawie. W 33 minucie zakotłowało się pod bramką Górnika. W najważniejszym momencie van Amersfoortowi zabrakło jednak precyzji. Na półmetku rywalizacji było 1:0 dla Cracovii.
Kontuzja Hrosso okazała się na tyle poważna, że na drugą połowę już nie wybiegł. To nie była jedyna zmiana dokonana przez trenerów w przerwie. **Florian Loshaj** zastąpił Marcosa Alvareza, zaś w Górniku **Giannis Masouras** wszedł za Paluszka. Najlepszej okazji w pierwszym kwadransie drugiej połowy nie wykorzystał **Jesus Jimenez**, który przestrzelił z narożnika pola bramkowego. W 69 minucie Loshaj po głowie stojącego w murze **Krzysztofa Kubicy** posłał piłkę w ręce **Martina Chudego**.
W 72 minucie Niemczycki poradził sobie z uderzeniem Jimeneza zza pola karnego. Kilka chwil później **Bartosz Nowak** szukał sposobu na dostarczenie piłki jednemu z kolegów w szesnastce gospodarzy, jednak przesadził z siłą włożoną w górne podanie. W 85 minucie Górnik powinien doprowadzić do wyrównania. Po wrzutce Nowaka z rzutu rożnego **Richmond Boakye** główkował w poprzeczkę. Napastnik rodem z Ghany miał wymarzoną okazję, aby przełamać strzelecką niemoc. W ostatniej akcji meczu Niemczycki odbił strzał Przemysława Wiśniewskiego z głowy. To była interwencja na wagę trzech punktów dla Pasów.
Cracovia wygrała 1:0 i zapewniła sobie utrzymanie w Ekstraklasie. Górnik pozostaje bez zwycięstwa od siedmiu spotkań.

TABELA

28 kolejka

		Z	R	P	Z/S	P
1	Legia Warszawa	18	6	4	47:24	60
2	Pogoń Szczecin	15	6	7	34:19	51
3	Raków Częstochowa	14	8	5	41:24	50
4	Piast Gliwice	11	9	8	37:28	42
5	Lechia Gdańsk	12	5	11	38:34	41
6	Zagłębie Lubin	11	7	10	37:35	40
7	Warta Poznań	12	4	12	30:29	40
8	Śląsk Wrocław	10	9	9	32:29	39
9	Jagiellonia Białystok	9	7	12	36:44	34
10	Lech Poznań	8	9	11	36:36	33
11	Górnik Zabrze	9	6	13	27:31	33
12	Cracovia	8	12	8	27:30	31
13	Wisła Kraków	7	9	12	35:38	30
14	Wisła Płock	7	8	13	32:43	29
15	Stal Mielec	6	9	12	30:45	27
16	Podbeskidzie	6	6	16	28:58	24

Źródło:PilkaNozna.pl

Jesteś marynarzem pracującym na kontraktach u zagranicznych armatorów ?

Zapraszamy do OMK / ITF – wypełnij deklarację :

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

Ponadto:

• Oferujemy po 12-miesięcznej przynależności pomoc w podniesieniu Twoich kwalifikacji, refundujemy kosztu kursów i szkoleń wynikających z Konwencji STCW ukończonych w ośrodkach szkoleniowych w Polsce

• Możesz w razie poważnej sytuacji kryzysowej na statku, w każdej chwili skontaktować się z nami pod awaryjnym numerem telefonu, czynnym 24 h / 24 h.

• Odwiedź na naszej stronie internetowej strefę Marynarze mają taniej – są miejsca gdzie dostaniesz zniżki na podstawie naszej legitymacji OMK/ITF – przejazdy na lotniska, kursy, szkolenia itp.

• Zawsze gdy masz wątpliwości dotyczące zatrudnienia możesz zwrócić się do nas z zapytaniem o sprawdzenie kontraktu, warunków zatrudnienia, prośbą o poradę.

• Możesz skorzystać z bezpłatnej porady podatkowej udzielanej przez prawnika z wyspecjalizowanej Kancelarii Podatkowej z którą współpracujemy (bezpłatna porada / opinia / sporządzenie rozliczenia rocznego.

• Możesz skorzystać z bezpłatnej porady współpracującej z nami Kancelarii Prawnej w zakresie prawa cywilnego, rodzinnego, karnego.

• Możesz liczyć na poprowadzenie roszczenia, w razie kłopotów z armatorem (opóźnienie lub brak wypłaty wynagrodzenia, wypadek na statku, inne)

Wypełnij deklarację na naszej stronie internetowej: https://www.omk.org.pl/przylacz_sie

Może polubisz nas na FB ?

www.omk.org.pl

Wydarzyło się 04 maja - kalendarium

04 maja jest 124 dniem w kalendarzu gregoriańskim. Do końca roku pozostało 241 dni. 04 maja obchodzony jest w Polsce jako **Dzień Strażaka**

Dzisiaj imieniny obchodzą :

Antonia, Antonina, Damian, Damiana, Florian, Gościwit, Gotard, Grzegorz, January, Kasjan, Leonida, Lucyla, Mic hał, Monika, Paulin, Pelagia, Tekla, Teodora, Strzedziwoj, Sylwan i Wespazjan

Wydarzyło się sporo rzeczy na przełomie lat, między innymi:

1807 r. – W pałacu w Kamieńcu w Prusach Wschodnich Napoleon Bonaparte i wysłannik szacha Fatha Ali Szaha podpisali francusko-perski układ sojuszniczy.

1834 r. -Oficjalnie otwarto Cytadelę Warszawską.

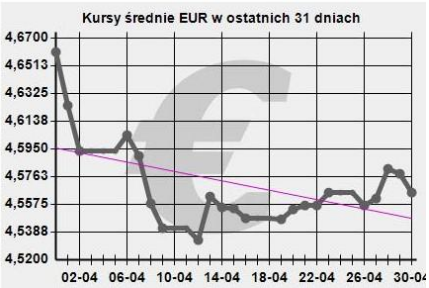
1848 r. - Powstanie wielkopolskie: zwycięstwo wojsk pruskich w bitwie o Buk.
1863 r.– Powstanie styczniowe: w nocy z 4 na 5 maja oddział Ignacego Mystkowskiego urządził pod Stokiem zasadzkę na wojska carskie, odnosząc jedno z największych polskich zwycięstw podczas powstania.
1897 r. - W Szczecinie zwodowano transatlantyk „Kaiser Wilhelm der Große".
1935 r. – Śmiertelnie chory marszałek Józef Piłsudski został na własną prośbę przewieziony z kwatery w Generalnym Inspektoracie Sił Zbrojnych do Belwederu, gdzie zmarł 12 maja.
1944 r. – W Owczarni na Lubelszczyźnie członkowie oddziału Armii Ludowej podstępnie rozbroili i zamordowali 18 żołnierzy Armii Krajowej, a 13 dalszych zranili..
1950 r. – 29 górników zginęło w wybuchu metanu i pyłu węglowego w KWK „Jankowice" w Rybniku.

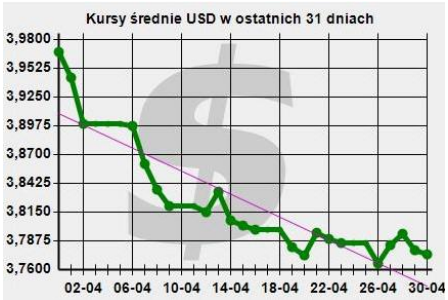
Kursy walut (kursy średnie NBP)

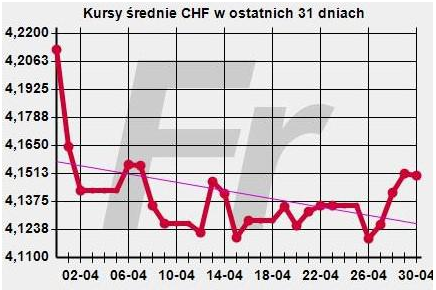
Kursy średnie walut NBP

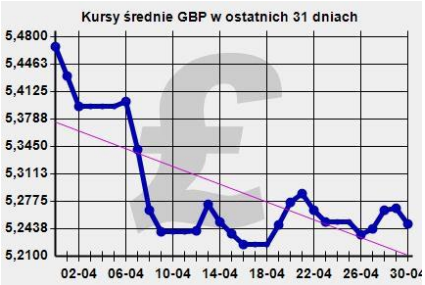
Tabela z dnia 2021-04-30

1 EUR	**4,5654**
1 USD	**3,7746**
1 CHF	**4,1502**
1 GBP	**5,2491**









https://www.nbp.pl/

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

Notowania surowców

Data ostatniej aktualizacji: 2021-05-04 08:03

Walor	Jednostka	Kurs	Zmiana	Zmiana procentowa	Max 1R	Min 1R	Czas
ROPA	USD/baryłka	67,50	-0,14	-0,21%	69,5400	28,0500	04.05 08:03
ZŁOTO	USD/uncja	1 786,20	-6,90	-0,38%	2 064,0000	1 679,8000	04.05 08:03
MIEDŹ	USD/tona	9 916,50	107,50	1,10%	9 876,7500	5 129,2500	04.05 08:03
SREBRO	USD/uncja	26,89	-0,15	-0,55%	29,2600	14,8300	04.05 08:03
PALLAD	USD/uncja	2 975,00	-2,00	-0,07%	2 972,0000	1 782,4000	04.05 07:59
PLATYNA	USD/uncja	1 235,45	1,80	0,15%	1 313,7000	783,4000	04.05 08:03
NIKIEL	USD/tona	17 722,50	137,50	0,78%	19 865,0000	11 807,5000	04.05 08:03
ALUMINIUM	USD/tona	2 430,25	10,00	0,41%	2 420,2500	1 461,7500	04.05 08:03
OŁÓW	USD/tona	2 156,50	13,50	0,63%	2 186,7500	1 598,2500	04.05 07:58
CYNK	USD/tona	2 944,50	24,00	0,82%	2 929,0000	1 900,5000	04.05 08:03
ROPA WTI	USD/baryłka	64,44	-0,09	-0,14%	66,2600	21,1600	04.05 08:03
MIEDŹ COMEX	USD/funt	4,51	-0,02	-0,44%	4,5300	2,3200	04.05 08:03
BAWEŁNA	USc/funt	87,80	-0,23	-0,26%	93,6200	53,5700	04.05 08:02
BENZYNA	USD/galon	2,12	0,02	0,95%	2,1500	0,8300	04.05 08:03
CANOLA	CAD/tona	864,00	-4,70	-0,54%	868,7000	463,6000	03.05 20:20
CUKIER	USc/funt	16,77	-0,28	-1,64%	17,8200	10,1200	03.05 18:58
DIESEL	USD/tona	542,13	-0,49	-0,09%	553,8800	228,2500	04.05 08:03
DREWNO	USD/1000 stóp deskowych	1 589,00	86,70	5,77%	1 563,6000	325,2000	03.05 22:03
GAZ ZIEMNY	USD/mln btu	2,96	0,00	0,00%	3,3900	1,5300	04.05 08:03
KAKAO	GBP/tona	1 606,00	-39,00	-2,37%	1 982,0000	1 533,0000	30.04 17:54
KAUCZUK	JPY/kilogram	246,50	5,80	2,41%	290,6000	148,8000	30.04 12:00
KAWA	USc/funt	140,45	-1,10	-0,78%	146,5800	93,6500	03.05 19:30
KUKURYDZA	USD/buszel	683,88	3,38	0,50%	683,0000	307,8800	04.05 08:02
MLEKO	USD/cetnar	18,95	-0,25	-1,30%	24,1800	12,9400	03.05 22:21
OLEJ OPAŁOWY	USD/galon	1,96	0,00	0,00%	1,9700	0,8200	04.05 08:03
OLEJ PALMOWY	MYR/tona	4 055,00	186,00	4,81%	4 126,0000	1 947,0000	03.05 12:15
OLEJ SOJOWY	USc/funt	63,24	-0,25	-0,39%	62,7300	25,7800	04.05 08:02
PSZENICA	USc/korzec	725,00	4,60	0,64%	737,7500	473,6200	04.05 08:01
RYŻ	USc/cetnar	13,75	0,00	0,00%	22,0700	11,4000	04.05 02:04
RZEPAK	EUR/tona	512,75	8,25	1,64%	527,0000	365,7500	03.05 18:29
SOJA	USc/korzec	1 531,12	4,62	0,30%	1 541,5000	832,7500	04.05 08:03
SOK POMARAŃCZOWY	USc/funt	108,73	0,70	0,65%	129,4000	105,5300	03.05 20:00
ŚRUTA SOJOWA	USD/tona	416,40	1,75	0,42%	466,5000	280,3500	04.05 08:02
WIEPRZOWINA	USc/funt	112,44	2,68	2,44%	111,8300	44,7300	03.05 20:04
WOŁOWINA	USc/funt	115,11	-1,18	-1,01%	125,9400	86,1300	03.05 20:04

Rozrywka

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

Spróbuj czegoś nowego - sudoku ukośnego. Wypełnij siatkę cyframi tak, aby każdy rząd, kolumna, podświetlony obszar 3x3 oraz **obie przekątne** zawierały wszystkie cyfry od 1 do 9.

Zagraj online w sudoku ukośne:

wydrukuj | rozpocznij nowe | Twój czas: 0:2

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

http://pl.sudokuonline.eu/

• • •

Kapitan linii United, już emerytowany, opowiedział tę historię, która zdarzyła się jego koledze w latach pięćdziesiątych. Jego kolega był FO (pierwszym oficerem, czyli drugim pilotem) i za dowódcę miał pilota ze "starej szkoły", zionącego ogniem kapitana.
Sceneria zdarzeń: raport przed wylotem, samolot Convair 540 Elko, lot do Las Vegas, Newada.
kapitan: "Nie dotykaj niczego, chyba że rozkażę." drugi pilot: "Tak jest, proszę pana." po półgodzinie lotu kapitan: "Jak to się dzieje, że mamy prędkość tylko 140 węzłów?" drugi
pilot: "Och, czyżby życzył pan sobie schować podwozie?"

Źródło: dowcipy.pl