

Do sejmu trafił projekt ustawy o zmianie ustawy o systemie ubezpieczeń społecznych.

Projekt ustawy o ubezpieczeniach społecznych

Informujemy, że rządowy projekt ustawy o zmianie ustawy o systemie ubezpieczeń społecznych oraz niektórych innych ustaw wpłynął do Sejmu RP w dniu 08.05.2025 roku – druk nr 1246. Dnia 13.05.2025 roku w/w projekt został skierowany do I czytania w Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej oraz Komisji Polityki Społecznej i Rodziny.

Więcej na stronie: <https://omk.org.pl/>

Źródło: www.omk.org.pl

Zapraszamy do odwiedzania naszych stron www i FB.

Zapraszamy do odwiedzania naszych stron na <https://omk.org.pl>, <https://sea4you.eu> oraz dodatkowo polubienia nas <https://www.facebook.com> "Organizacja Marynarzy Kontraktowych NSZZ Solidarność".

Znajdziesz tam między innymi:

- porady podatkowe;
- ciekawostki;
- informacje;
- promocje dla marynarzy (członków OMK);
- strefę dla członków OMK;
- porady o układach zbiorowych;
- zniżki i oferty cenowe dla marynarzy;
- i inne cenne informacje.

Dołącz do nas i śledź "Organizację Marynarzy Kontraktowych". Aktualne informacje prosto z morza.

Więcej na stronie: <https://omk.org.pl/>

Źródło: www.omk.org.pl

Ubezpieczenia społeczne marynarzy.

W dniu 6 maja 2025 roku projekt ustawy o zmianie ustawy o systemie ubezpieczeń społecznych oraz niektórych innych ustaw został przyjęty przez Radę Ministrów. Zasadniczym celem proponowanych zmian jest objęcie marynarzy preferencyjnymi zasadami dotyczącymi ubezpieczeń społecznych i ustalania podstawy wymiaru składki ze względu na posiadany status zawodowy. Konieczność wprowadzenia zmian w przepisach obowiązującego prawa wynika przede wszystkim z ratyfikowania przez Polskę Konwencji o pracy na morzu. Zaakcentować należy, iż marynarze podobnie jak inne osoby wykonujące pracę zależną, objęci są konstytucyjną gwarancją prawa do

zabezpieczenia społecznego. Rozwiązania mające na celu zapewnienie marynarzom pełnej ochrony socjalnej uznać należy za potrzebne.

Cel projektowanych zmian

W uzasadnieniu projektu ustawy wskazano, że nadrzędnym celem jest uregulowanie zasad podlegania ubezpieczeniom społecznym przez marynarzy, w tym w szczególności marynarzy wykonujących pracę na morzu na statkach pływających pod banderami tzw. państw trzecich, czyli państw nienależących do Unii Europejskiej i Europejskiego Obszaru Gospodarczego. Ze względu na charakter pracy marynarzy, która obejmuje wykonywanie jej na statkach pływających pod różnymi banderami i w różnych porządkach prawnych, sytuacja tej grupy zawodowej w sferze ubezpieczeń społecznych jest zróżnicowana. W uzasadnieniu do projektu wyszczególniono trzy zasadnicze grupy marynarzy ze względu na zakres podlegania przez nich ubezpieczeniom społecznym:

Marynarze zatrudnieni na podstawie marynarskiej umowy o pracę przewidzianej w ustawie z dnia 5 sierpnia 2015 r. o pracy na morzu,

Marynarze pływający na statkach pod banderą państwa członkowskiego Unii Europejskiej (UE) lub Europejskiego Stowarzyszenia Wolnego Handlu (EFTA). Marynarze, którzy należą do tej grupy, zgodnie z przepisami rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 883/2004 z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie koordynacji systemów zabezpieczenia społecznego, podlegają ubezpieczeniom społecznym na zasadach przewidzianych w ustawodawstwie państwa bandery.

Marynarze pływający na statkach pod banderą państwa trzeciego, które nie jest państwem członkowskim UE/EFTA. W ramach tej grupy wskazano należy rozróżnić osoby ze względu na zasady i zakres podlegania ubezpieczeniom społecznym:

Marynarze zatrudnieni przez pracodawcę armatora mającego siedzibę w UE, którzy mają miejsce zamieszkania na terenie UE. Marynarze ci z mocy wyroku Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej C-631/17 podlegają ubezpieczeniom społecznym zgodnie z ustawodawstwem państwa członkowskiego ich miejsca zamieszkania. Oznacza to, że jeżeli marynarze ci mają miejsce zamieszkania na terytorium Polski, podlegają oni ubezpieczeniom społecznym zgodnie z przepisami polskiego prawa ubezpieczeń społecznych;

Marynarze pływający na statkach pod banderą państwa trzeciego, z którym Polska zawarła umowę dwustronną o zabezpieczeniu społecznym, w której zamieszczono postanowienia dotyczące podlegania ubezpieczeniom społecznym przez marynarzy (np. umowa o zabezpieczeniu społecznym z Turcją). Marynarze ci podlegają ubezpieczeniom społecznym zgodnie z przepisami jednego z państw-stron umowy, wskazanego w umowie. Jest to co do zasady państwo bandery. Ze względu jednak na zasady przewidziane w umowach tego typu (np. zasada eksportu świadczenia, zasada sumowania okresów, zasada równości zdarzeń) marynarz, mając miejsce zamieszkania w Polsce, może wywodzić z podlegania ustawodawstwu państwa trzeciego określone skutki dla swoich uprawnień z zakresu ubezpieczeń społecznych w Polsce;

Marynarze pływający na statkach pod banderą państwa trzeciego, z którym Polska nie zawarła umowy dwustronnej o zabezpieczeniu społecznym, a ich pracodawca armator nie ma siedziby na terenie UE/EFTA. Marynarze ci w praktyce nie są objęci ochroną ubezpieczeniową. Część z nich dobrowolnie przystępuje do ubezpieczenia emerytalnego i ubezpieczeń rentowych oraz odprowadza składki do Zakładu Ubezpieczeń Społecznych (ZUS) od zadeklarowanej kwoty nie niższej niż minimalne wynagrodzenie za pracę. Pozostali nie podlegają w tym okresie i z tytułu pracy na morzu ubezpieczeniom społecznym.

Status marynarza, a ubezpieczenie społeczne.

(.....)

Źródło: www.gospodarkamorska.pl

Największa taka transakcja w Polsce. Equinor i Polenergia domknęły finansowanie swoich farm na morzu.

Equinor, międzynarodowy koncern energetyczny z siedzibą w Norwegii i Polenergia, największa polska prywatna grupa energetyczna zamknęły finansowanie dla morskich farm wiatrowych Bałtyk 2 i Bałtyk 3. To największa transakcja w formule project finance w historii polskiej energetyki - w finansowanie projektów zaangażowanych zostało około 30 instytucji finansowych, a jej wartość to ponad 6 mld euro.

Środki na budowę morskich farm wiatrowych Bałtyk 2 i 3 zapewni około 30 polskich i międzynarodowych instytucji finansowych. Wśród nich znalazły się m.in. Bank Gospodarstwa Krajowego (BGK), unijny Europejski Bank Inwestycyjny (EBI) i Nordycki Bank Inwestycyjny (NIB). W ramach pakietu finansowania projektów, polska agencja ubezpieczeń kredytów eksportowych KUKE zapewnia gwarancje, a niemiecka agencja kredytów eksportowych Euler Hermes ubezpieczenie dla kredytodawców. Pakiety finansowania, o wartości przekraczającej 3 mld euro na projekt, zostały przez spółki zabezpieczone oddzielnie dla Bałtyk 2 i Bałtyk 3. Łączna kwota ponad 6 mld euro na oba projekty to największa transakcja w formule project finance w historii polskiej energetyki.

- Morskie farmy wiatrowe Bałtyk 2 i 3 to jedne z najważniejszych przedsięwzięć infrastrukturalnych we współczesnej historii Polski. Razem stanowią największe finansowanie projektowe, jakie kiedykolwiek zrealizowano w polskim sektorze energetycznym. Silne zainteresowanie ze strony instytucji finansowych podkreśla solidność tych projektów, a także ich strategiczne znaczenie dla transformacji energetycznej Polski oraz integracji wielkoskalowych odnawialnych źródeł energii z krajowym systemem energetycznym. Po podjęciu kluczowych decyzji i zabezpieczeniu finansowania, koncentrujemy się teraz na bezpiecznej, terminowej i efektywnej realizacji budowy — ściśle współpracując z naszymi partnerami, aby urzeczywistnić tę przełomową wizję — Michał Jerzy Kołodziejczyk, Prezes Zarządu Equinor w Polsce.

- Dokonałiśmy rzeczy niezwykłej: zamknęliśmy finansowanie zapewnione przez około 30 instytucji, największych graczy na międzynarodowym rynku finansowym, uzyskaliśmy wyjątkowo dobre warunki na wymagającym w ostatnich miesiącach rynku. Rozpoczynamy fazę budowlaną, tak by za trzy lata do polskich domów popłynęła czysta energia pochodząca z najnowocześniejszych turbin. Zamknięcie finansowania stawia nas w gronie największych prywatnych europejskich inwestorów w energetyce. To ogromny powód do dumy, że transakcja w formule project finance o takiej skali jest udziałem Polenergii, a polska prywatna grupa energetyczna, której największą akcjonariuszką jest Dominika Kulczyk, napędza transformację energetyczną – mówi Adam Purwin, prezes Polenergii S.A.

Zamknięcie finansowania oznacza spełnienie warunków zawieszających do uruchomienia kredytów. Wcześniej, 19 maja, Equinor i Polenergia podjęły ostateczne decyzje inwestycyjne (FID) dla obu projektów, rozpoczynając tym samym etap budowy obu farm.

Projekty Bałtyk 2 i Bałtyk 3 o łącznej mocy 1440 MW realizowane przez Equinor i Polenergię to kluczowy element polskiej transformacji energetycznej, a zarazem największa prywatna inwestycja energetyczna w Polsce. Już w 2028 roku 100 nowoczesnych turbin wiatrowych, każda z nich przewyższająca Pałac Kultury i Nauki w Warszawie, dostarczy zieloną energię do ponad 2 mln polskich gospodarstw domowych, wzmacniając bezpieczeństwo i niezależność energetyczną kraju. Zlokalizowane w polskiej wyłącznej strefie ekonomicznej Morza Bałtyckiego farmy stanowią szansę na rozwój lokalnego przemysłu i wsparcie polskiej gospodarki.

Źródło: www.gospodarkamorska.pl

Policja w Nigerii przechwyciła narkotyki dostarczone kontenerami do portów morskich.

Policjanci z Narodowej Agencji ds. Zwalczania Narkotyków (NDLEA) przechwycili narkotyki o wartości około czterech mln dolarów dostarczone kontenerami do portów w stanie Rivers i Lagos.

Rzecznik NDLEA, Femi Babafemi, powiedział w niedzielę, że w dwóch skoordynowanych akcjach przejęto około sześciu milionów tabletek opioidowych, w tym tamol, tapentadol i karizoprodol, oraz 332 tys. butelek syropu na kaszel na bazie kodeiny.

Babafemi zapewnił, że zajęcie przemycanych narkotyków nastąpiło po przygotowanej i realizowanej z międzynarodowymi partnerami akcji wywiadowczej, w czasie której śledzono nowe szlaki przemytnicze wykorzystywane przez kartele narkotykowe.

Źródło: www.gospodarkamorska.pl

Turecki statek płynący z Gdańska osiadł na mieliźnie w cieśninie Sund.

Płynący z Gdańska 93-metrowy turecki masowiec Ali Aykin osiadł w niedzielę rano na mieliźnie w cieśninie Sund; jeden z członków załogi został zatrzymany w związku z piciem na pokładzie alkoholu - podała szwedzka Straż Przybrzeżna.

Jak poinformowano, przewożący złom statek zbczył z toru wodnego na wysokości miejscowości Klagshamn na południe od Malmoe. Wezwani na miejsce inspektorzy nie zaobserwowali śladu wycieku paliwa żeglugowego, którego w zbiornikach znajduje się 69 tys. litrów.

Nurkowie mają przeprowadzić dodatkowy przegląd stanu kadłuba, ale w niedzielę nie pozwoliły na to trudne warunki pogodowe. Następnie statek ma zostać odholowany, co jest wyzwaniem z uwagi na możliwość powstania uszkodzeń.

Według branżowej gazety "Sjoemmanen" jesienią 2024 r. ten zarejestrowany na karaibskich wyspach Saint Vincent i Grenadyny masowiec został objęty zakazem żeglugi w związku z licznymi usterkami i nieprawidłowościami podczas postoju w szwedzkim Halmstad.

Portem docelowym statku jest Setubal w Portugalii..

Źródło: www.gospodarkamorska.pl

Areszt dla członków kierownictwa stoczni w związku z nieudanym wodowaniem niszczyciela w Korei Północnej.

Aresztowano 3 członków kierownictwa stoczni w Chongjin, na północnym wschodzie kraju, w związku z nieudanym wodowaniem w ub. śróde budowanego tam niszczyciela w obecności przywódcy Korei Płn. Kim Dzong Una - poinformowały w niedzielę północnokoreańskie media.

Jak poinformowała agencja KCNA zatrzymano za "kryminalną niedbałość" głównego inżyniera stoczni, kierownika działu budowy kadłubów i zastępcę dyrektora ds. administracyjnych. Mają oni być odpowiedzialni za nieudane wodowanie nowego niszczyciela o wyporności 5 tys. ton, który - jak zapowiadał Kim - ma być wyposażony w najnowocześniejszą i najpotężniejszą broń, w tym nuklearną".

Kim, który był obecny przy nieudanym wodowaniu, wpadł we wściekłość i obarczył przedstawicieli armii, naukowców i pracowników stoczni odpowiedzialnością za "kryminalny czyn spowodowany absolutnym lekceważeniem, nieodpowiedzialnością i nienaukowym empiryzmem".

Jak podkreśla Associated P:ress, Kim przywiązuje wielką wagę do rozbudowy swojej floty wojennej, która sprostac - jak to określa - "militarnemu zagrożeniu ze strony USA". Nieudane wodowanie okrętu było dla niego dotkliwą porażką wizerunkową.

W ub. miesiącu Korea Północna zwodowała niezwykle uroczyście pierwszy podobny niszczyciel.

Władze północnokoreańskie utrzymują, że kadłub niszczyciela doznał tylko niewielkich uszkodzeń a ich naprawa zajmie tylko 10 dni, ale zagraniczni eksperci, opierając się na zdjęciach satelitarnych, są zdania, że uszkodzenia są daleko poważniejsze.

Źródło: www.gospodarkamorska.pl

Niebezpieczny ładunek wpadł do Morza Arabskiego, gdy sztorm wyrzucił statek.

Osiem kontenerów z niebezpiecznym ładunkiem wpadło w sobotę do Morza Arabskiego, gdy podczas sztormu statek MSC ELSA 3 płynący pod liberyjską banderą wyrzucił się na bok u wybrzeży Kerali, poinformowała w sobotę na portalu X indyjska marynarka wojenna.

Według jej rzecznika 184-metrowy statek płynął z Vizhinjam do Kochi, skąd miał obrać kurs na Tuticorini, w pobliżu północnych brzegów Sri Lanki. Ale wraz z nadejściem monsunu rozpętała się potężna burza. Statek stracił sterowność i mocno przechylony leży obecnie na mieliźnie u wybrzeży Kerali.

Indyjska marynarka wojenna i straż przybrzeżna wysłały ekipy ratunkowe, które uratowały 21 z 24 członków załogi.

Według portalu Manorama Online do morza wyciekła benzyna morska, czyli ta ze specjalnymi dodatkami, używana do silników łodzi i statków, oraz olej napędowy.

Indyjska straż przybrzeżna wydała ostrzeżenie przed potencjalnym skażeniem terenu w tym rejonie Kerali, a policja zaczęła nadawać komunikaty przez głośniki, ostrzegając ludzi, aby zachowali czujność i nie zbliżali się do niezidentyfikowanych obiektów, które mogą dryfować na brzeg.

Źródło: www.gospodarkamorska.pl

MAN Energy Solutions prezentuje „najmocniejszy na świecie” silnik metanolowy dla statków.

Firma MAN Energy Solutions ogłosiła, że w czerwcu tego roku dostarczy dla pierwszego kontenerowca najmocniejszy na świecie dwusuwowy silnik metanolowy, typu MAN B&W 12G95ME-C10.5-LGIM (Liquid Gas

Injection Methanol) o mocy znamionowej 82 440 kW przy 80 obr./min. Jest on obecnie budowany przez chińskiego licencjobiorcę CSSC-MES Diesel (CMD). Dzięki temu „najnowszemu, niezwykle kamieniowi milowemu” przedsiębiorstwo chce wpisywać się mocniej w działania na rzecz dekarbonizacji.

Zaplanowano silniki dla 12 kontenerowców o pojemności 24 000 TEU, które w skład swojej floty włączą chińscy przewoźnicy. Siedem statków powstaje w Nantong COSCO KHI Ship Engineering Co., Ltd. (NACKS) dla Orient Overseas Container (OOCL). Kolejne pięć jest budowanych w Dalian COSCO KHI Ship Engineering (DACKS) dla COSCO Shipping Lines. Każdy silnik będzie również wyposażony w opatentowany przez MAN Energy Solutions system emisji spalin EGRTC (Exhaust Gas Recirculation Turbocharger Cut-out), największy system recyrkulacji spalin (Exhaust Gas Recirculation, EGR) w dwusuwowym silniku do tej pory.

– W MAN Energy Solutions nasza wizja „Przenoszenia Dużych Rzeczy do Zera” motywuje wszystko, co robimy, rozwijając technologię silników, aby działały na paliwach, które walczą o pozycję na rynku w przyszłości. Ten ostatni, niezwykle kamień milowy – najmocniejszy na świecie silnik metanolowy – jest po prostu najnowszym spełnieniem tego. Wykorzystując potencjał metanolu, przybliżamy przemysł morski do rozwiązań zerowej emisji i w pełni spodziewamy się, że metanol będzie odgrywał ważną rolę jako paliwo przyszłości we wszystkich segmentach. Nasze podziękowania należą się CMD, OOCL i COSCO Shipping, cenionym partnerom, z którymi nadal dzielimy się tak wieloma najważniejszymi wydarzeniami – powiedział Bjarne Foldager, dyrektor Działu Silników Dwusuwowych w MAN Energy Solutions

– W miarę jak zmierzamy w kierunku przyszłości opartej na wielu paliwach, zainteresowanie metanolem stale rośnie. Do tej pory, pomiędzy nowymi silnikami i modernizacjami, pozyskaliśmy ponad 230 referencji ME-LGIM, które zgromadziły ponad 600 000 godzin pracy na samym metanolu. Technologia ME-LGIM, która jest na rynku od 10 lat, reprezentuje dojrzałą, sprawdzoną technologię i odzwierciedla zdolność MAN Energy Solutions do opracowywania atrakcyjnych technologii umożliwiających przejście żeglugi na paliwo węglowe. Ponadto, podczas gdy metanol produkowany ze źródeł odnawialnych jest atrakcyjną opcją paliwa morskiego ze względu na niską intensywność emisji dwutlenku węgla, silnik wykorzystujący zielony metanol może nawet zapewnić napęd neutralny pod względem emisji dwutlenku węgla, co zwiększa korzyści, jakie oferuje ME-LGIM – zaznaczył Christian Ludwig, dyrektor ds. Sprzedaży i Promocji Silników Dwusuwowych w MAN Energy Solutions.

MAN Energy Solutions opracował silnik dwupaliwowy ME-LGIM do pracy na metanolu, jak również na paliwie konwencjonalnym. Napęd ten jest oparty na sprawdzonej w firmie serii ME, z około 8500 silnikami w eksploatacji, i działa zgodnie z zasadą Diesel. Podczas pracy na zielonym metanolu oferuje neutralny pod względem emisji CO₂ napęd dla dużych statków handlowych, wpływając tym samym na dekarbonizację transportu drogą morską.

Metanol jest drugim po LNG najczęściej wybieranym surowcem jako „zielone paliwo”, pozwalające na uczynienie żeglugi transportowej bardziej przyjazną środowisku. Coraz więcej statków różnych typów i klas wykorzystuje silniki napędzane metanolem, a specjaliści z branży stoczniowej i technologicznej dążą do tego, by rozwiązanie to stało się coraz tańsze i tym samym bardziej opłacalne, z myślą o oszczędności paliwa i wydajności rejsów. W ubiegłym roku zamówiono 166 statków napędzanych metanolem, w tym 85 kontenerowców.

Aby sprostać potrzebom rynku, wynikającymi m.in. z rosnącej świadomości przewoźników oraz klientów, powstają kolejne ośrodki służące do produkcji metanolu i e-metanolu. Dzięki temu przewoźnicy, w tym czołowe firmy z branży żeglugowej, jak CMA CGM, COSCO Shipping Lines, Hapag-Lloyd, Maersk i Ocean Network Express, mają zapewnić im źródło paliwa. To wiąże się też z współpracą z portami w związku z wdrażaniem bunkrowania statków metanolem. W 2023 roku w rejs wyruszył pierwszy kontenerowiec napędzany metanolem, Laura Maersk, a rok później pierwszy samochodowiec, Höegh Aurora.

Źródło: www.gospodarkamorska.pl

Alarm radiowy na Bałtyku. Ratownicy z Darłowa w akcji ratunkowej. "Kolejne życie uratowane".

Okolo 6 mil morskich od linii brzegowej, doszło do niebezpiecznego incydentu na wodach Bałtyku. Na kanale radiowym odebrano dramatyczne wezwanie pomocy – załoga jednej z jednostek nadała sygnał: „Łódź nabiera wody – potrzebna pomoc”.

Do akcji natychmiast skierowano dwa zespoły ratownicze: R17 oraz R26 z Brzegowej Stacji Ratowniczej w Darłowie. Po dotarciu na wskazane współrzędne ratownicy zastali jednostkę z niesprawnym napędem, która gwałtownie nabierała wody. Dzięki szybkiej i skoordynowanej interwencji udało się przywrócić sprawność silnika oraz rozpocząć działania mające na celu wypompowanie wody z kadłuba.

Pod eskortą jednostek SAR, uszkodzona łódź została bezpiecznie odprowadzona do portu. Cała załoga jest cała i zdrowa.

Akcja zakończyła się sukcesem, a dzięki sprawnemu działaniu ratowników morskich nie doszło do tragedii. To kolejne udane działanie załóg SAR na polskim wybrzeżu, które przypomina o kluczowym znaczeniu służb ratowniczych dla bezpieczeństwa na morzu.

Źródło: www.gazetamorska.pl

Odszkodowania marynarskie: przedawnienie może zablokować wypłatę odszkodowania.

W nawiązaniu do publikacji dotyczącej dochodzenia marynarskich roszczeń odszkodowawczych, należy również pamiętać o kluczowym aspekcie, jakim są terminy przedawnienia. Czas ma szczególne znaczenie z punktu widzenia poszkodowanego marynarza, który stara się uzyskać należne odszkodowanie lub zadośćuczynienie za wypadki lub urazy poniesione podczas pracy na statkach. Ignorowanie kwestii przedawnienia może skutkować całkowitą utratą możliwości do dochodzenia roszczenia, dlatego tak istotne jest, aby każdy marynarz był świadomy terminów i konsekwencji ich przekroczenia.

Czym jest przedawnienie roszczeń marynarskich?

Przedawnienie to instytucja prawna, która określa maksymalny czas, w jakim poszkodowany może dochodzić roszczeń. Po jego upływie, roszczenie nie wygasa, ale nie może być skutecznie dochodzone w sposób przymusowy (przed sądem). Oznacza to, że armator może spełnić świadczenie, np. wypłacić marynarzowi odszkodowanie, po okresie przedawnienia, aczkolwiek nie musi, bowiem nie ma skutecznej instytucji przymuszenia go do tego. W przypadku marynarzy, którzy ulegli wypadkowi podczas pracy na morzu, termin przedawnienia jest niezwykle ważny, ponieważ w wielu przypadkach dotyczy on spraw na styku wielu systemów prawnych, a przepisy prawa morskiego lub cywilnego mogą się różnić w zależności od państwa.

Kiedy zaczyna biec termin przedawnienia?

Zasadniczo termin przedawnienia w przypadku marynarskich roszczeń odszkodowawczych liczy się od momentu, w którym poszkodowany doznał wypadku. Co istotne, termin ten może być różny w zależności od właściwości prawa lub jurysdykcji, w której sprawa jest rozpatrywana, co w praktyce oznacza, że marynarze powinni być świadomi lokalnych przepisów prawa, które mogą być odmiennie stosowane w zależności od bandery statku czy

kraju, w którym spółka armatorska ma siedzibę. Warto pamiętać, że rzadko właściwymi w sporze są przepisy prawa krajowego państwa, w którym marynarz ma obywatelstwo lub miejsce zamieszkania.

Rodzaje terminów przedawnienia

W kontekście roszczeń marynarskich, czas na zgłoszenie sprawy może wahać się od 1 do 3 lat, ale w niektórych sytuacjach przedawnienie może wynieść nawet 10 lat. Dlatego tak ważne jest, aby nie czekać z dochodzeniem swoich roszczeń od armatorów lub klubów P&I do ostatniej chwili. Na przykład, w przypadku roszczeń związanych z obrażeniami ciała, termin przedawnienia może wynosić 3 lata, natomiast w przypadku szkód materialnych – krótszy okres, wynoszący zwykle rok. Z kolei w przypadku deliktu okres przedawnienia wydłuża się w wielu przypadkach do 6 lub 10 lat.

Znaczenie odpowiedzialności armatora

Wypadki, urazy, rozstroje zdrowia, a w najtragiczniejszych przypadkach – śmierć marynarza w wyniku wypadku podczas pracy na statku, to sytuacje, które mogą wiązać się z odpowiedzialnością armatora. Tego typu zdarzenia mogą prowadzić do roszczeń cywilnych, a w niektórych przypadkach także do odpowiedzialności karnej armatora, jeżeli okaże się, że wypadek wynikał z zaniedbań lub nieprzestrzegania przepisów dotyczących bezpieczeństwa. W takich okolicznościach marynarze mają prawo domagać się odszkodowania lub zadośćuczynienia za poniesione straty, zarówno materialne, jak i niematerialne, ale również za cierpienie.

Wymagana pomoc profesjonalnego pełnomocnika

Z uwagi na skomplikowany charakter spraw marynarskich, w tym międzynarodowy wymiar prawa morskiego, kluczowe jest skorzystanie z pomocy profesjonalnego pełnomocnika, który posiada doświadczenie w tej specyficznej dziedzinie prawa. Marynarze, pomimo wiedzy i doświadczenia zawodowego na morzu, nie zawsze dysponują wystarczającą wiedzą prawniczą, by skutecznie dochodzić swoich roszczeń samodzielnie. Dlatego pomoc prawnika, który zna niuanse międzynarodowych przepisów, jest nieoceniona. W wielu przypadkach niezbędne jest również pomoc lokalnych sprawdzonych kancelarii prawnych.

Dlaczego dokumentacja ma kluczowe znaczenie?

W każdym przypadku dochodzenia roszczenia marynarskiego, niezbędna jest w miarę możliwości kompletna dokumentacja. Od protokołu wypadkowego, przez raporty lekarskie, aż po umowę o pracę wraz z załącznikami. Zgłoszenie wypadku do odpowiednich podmiotów oraz zebranie wszelkich potrzebnych dokumentów zaraz po zdarzeniu może zdecydować o tym, czy roszczenie będzie miało szansę na pozytywne rozpatrzenie. Należy pamiętać, że w przypadku zaniedbań w zbieraniu dokumentów, może dojść do znacznego utrudnień w skutecznym dochodzeniu roszczeń, które nawet wykluczy możliwość uzyskania odszkodowania.

Co się dzieje po upływie terminu przedawnienia?

Po upływie terminu przedawnienia roszczenie nie wygasa, ale nie możemy go efektywnie dochodzić przed sądem. W razie wniesienia sprawy po terminie, sąd „odrzuca sprawę”, nawet jeśli poszkodowany marynarz dysponuje wszystkimi niezbędnymi dowodami. Warto podkreślić, że przepisy dotyczące przedawnienia nie są elastyczne – oznacza to, że niezależnie od sytuacji, po upływie terminu nie będzie już możliwe dochodzenie roszczeń. Dlatego tak ważne jest, by nie czekać na ostatnią chwilę, zwłaszcza w przypadku spraw międzynarodowych, gdzie procedury mogą być bardziej skomplikowane.

Różnice w przepisach krajowych a międzynarodowych

Należy również zwrócić uwagę na fakt, że dana sprawa marynarska może potencjalnie podlegać przepisom różnych państw np. z uwagi na to do jakich portów zawija statek, jaką podnosi banderę lub jaka właściwość prawa została wskazana w umowie o pracę z marynarzem. W takich przypadkach mogą występować znaczące różnice w terminach przedawnienia, a także w zasadach dochodzenia roszczeń. Warto, aby marynarz skonsultował się z prawnikiem specjalizującym się w prawie morskim, który pomoże mu określić, jakie przepisy mają zastosowanie w jego sprawie.

Podsumowanie

Podobnie jak w przypadku innych roszczeń, czas ma kluczowe znaczenie również w sprawach dotyczących odszkodowań marynarskich. Przedawnienie może całkowicie uniemożliwić uzyskanie należnej rekompensaty, dlatego marynarze powinni być świadomi obowiązujących terminów. Szybkie działanie w celu zabezpieczenia swoich roszczeń np. poprzez rozpoczęcie negocjacji z armatorem, zebranie odpowiednich dokumentów oraz konsultacja z prawnikiem mogą pomóc uniknąć utraty szansy na odzyskanie odszkodowania i wielu tego typu sprawach są kluczowe aby zakończyć sprawę korzystnie dla marynarza i jego rodziny.

Źródło: www.portalmorski.pl

SAREX 25, czyli zgrane działania służb ratowniczych na lądzie, w powietrzu i na morzu.

Zakończyły się kolejne epizody kompleksowego ćwiczenia poszukiwawczo-ratowniczego SAREX 25, które stanowi jeden z kluczowych elementów w doskonaleniu procedur i wzmacnianiu interoperacyjności jednostek ratowniczych w Polsce i krajach sąsiednich.

Ratownictwo morskie – koordynacja, precyzja i gotowość

Na Bałtyku przeprowadzono epizod MSAR, w którym uczestniczyły siły Marynarki Wojennej RP – w tym załogi z 3. Flotyli Okrętów oraz Brygady Lotnictwa Marynarki Wojennej. Scenariusz zakładał poszukiwanie i ratowanie nurka w rejonie działań jednostek hydrograficznych. W działaniach brały udział m.in. ORP Maćko, motorówka hydrograficzna MH-2 oraz jednostki z Bazy Służb Ratowniczych we Władysławowie.

Ważnym elementem ćwiczeń była również symulacja ewakuacji medycznej z jednostki obsługującej Morskie Farmy Wiatrowe – scenariusz coraz bardziej realistyczny w kontekście rozwoju infrastruktury offshore w polskiej strefie ekonomicznej. Tego rodzaju operacje wymagają ścisłej współpracy załóg morskich i lotniczych, wysokiej precyzji działania oraz błyskawicznej reakcji w warunkach ograniczonego dostępu i zmiennych warunków pogodowych. Lądowo-lotniczy epizod ratowniczy – szybka reakcja w terenie trudnodostępnym

Równolegle w województwie lubuskim przeprowadzono działania w ramach scenariusza katastrofy wojskowego statku powietrznego Su-22. Załoga, w wyniku awarii silnika, zmuszona była do katapultowania się nad silnie zalesionym, trudno dostępnym obszarem.

Na podstawie zgłoszenia służby koordynujące w Rescue Coordination Centre (RCC) działającym przy Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej niezwłocznie uruchomiły procedury alarmowe. Do działań ratowniczych skierowano m.in. niemiecki śmigłowiec ratowniczy #SAR, który znajdował się najbliżej miejsca zdarzenia, a także Lotniczy Zespół Poszukiwawczo-Ratowniczy LZPR-1 z Powidza.

Dzięki międzynarodowej współpracy, koordynacji między służbami i zastosowaniu nowoczesnych środków lokalizacji i transportu, udało się szybko zlokalizować członków załogi i przetransportować ich do placówek medycznych.

Znaczenie ćwiczeń, a poprawa poziomu gotowości operacyjnej

Ćwiczenia takie jak #SAREX25 są niezbędne, by utrzymać najwyższy poziom gotowości operacyjnej oraz zgrania służb ratowniczych na wszystkich możliwych płaszczyznach – morskim, lądowym i powietrznym. Scenariusze oparte na realistycznych zagrożeniach pozwalają nie tylko doskonalić procedury, ale także budować zaufanie i efektywną współpracę transgraniczną – co w sytuacjach kryzysowych ma kluczowe znaczenie dla ratowania życia ludzkiego.

Źródło: www.gospodarkamorska.pl

Orlen i Northland Power przyspieszają budowę pierwszej polskiej farmy wiatrowej na Bałtyku.

Grupa ORLEN osiągnęła kolejny kamień milowy w rozwoju morskiej energetyki wiatrowej. W Łebie działa już pierwsza w Polsce baza operacyjno-serwisowa dla MEW. Zbudowana od podstaw infrastruktura portowa będzie obsługiwała budowaną przez ORLEN wspólnie z kanadyjskim partnerem Northland Power morską farmę wiatrową Baltic Power. Już teraz odgrywa ona kluczową rolę w trwającym procesie budowy na morzu, którego finałem będzie uruchomienie w przyszłym roku pierwszej polskiej farmy wiatrowej na Bałtyku.

– Jako Grupa ORLEN jesteśmy zarówno pionierem, jak i liderem w rozwoju morskiej energetyki wiatrowej w Polsce. Już w 2026 r. z naszej farmy Baltic Power popłynie do odbiorców czysta energia elektryczna wyprodukowana na morzu. Lądowym sercem przedsięwzięcia jest otwierana dziś baza operacyjno-serwisowa. W ORLENIE doskonale rozumiemy, że Polska musi wykorzystać potencjał Morza Bałtyckiego, dlatego to nie koniec naszych inwestycji w tym regionie. Baza serwisowa jest kluczem do sukcesu budowy Baltic Power, a Pomorze staje się kluczem do przyszłości polskiej energetyki. Setki pracowników każdego dnia prowadzą największe w historii prace instalacyjne na morzu, a kolejni szykują wielomiliardowe inwestycje w sieci przesyłowe i nowe źródła wytwarzania. Wszystko to zapowiedzieliśmy w strategii i dotrzymujemy słowa. Realizujemy największy w historii program inwestycji w polską energetykę wart nawet 380 mld zł – mówi Ireneusz Fafara, prezes zarządu, dyrektor generalny ORLEN.

Baza w Łebie obejmuje specjalnie wzmocnione na jej potrzeby nabrzeże serwisowe wyposażone w dwa dźwigi, miejsce dla statków do transportu załóg (CTV), magazyn wysokiego składowania na niezbędny sprzęt i części zamienne oraz warsztaty i zaplecze techniczne dla załóg serwisowych i techników. W tym samym budynku mieści się Morskie Centrum Koordynacyjne Baltic Power (MCC), które rozpoczęło działalność wraz ze startem morskich instalacji. Działa ono w trybie 24/7 każdego dnia roku. W ciągu ostatnich kilku tygodni baza została wyposażona i przygotowana do codziennych zadań. Technicy i personel serwisowy mają rozpocząć tam pracę jeszcze w tym roku.

– To moment prawdziwej radości dla całej branży morskiej energetyki wiatrowej w Polsce – od teraz wszyscy spacerujący kanałem portowym w Łebie mogą zobaczyć w pełni działającą infrastrukturę morskiej farmy wiatrowej. Deklaracje i plany przerodziły się w konkretne działania i namacalną infrastrukturę. Baza Baltic Power w Łebie będzie obsługiwać statki serwisowe i wykonywać wszystkie niezbędne czynności dla zapewnienia bezawaryjnego i bezpiecznego funkcjonowania morskiej farmy wiatrowej. Tu przez około 30 lat pracę znajdzie ok. 60 techników i pracowników – mówi Grzegorz Szabliński, prezes zarządu Baltic Power.

Baza w Łebie wspiera obecnie prace instalacyjne na morskim placu budowy położonym ok. 23 km od wybrzeża. Aktualnie trwają prace fundamentowe, obejmujące instalację monopali i elementów przejściowych. Instalacja turbin wiatrowych i kabli morskich rozpocznie się w nadchodzących tygodniach. Na lądzie budowa tras kablowych i stacji elektroenergetycznej w gminie Choczewo przebiega zgodnie z harmonogramem.

Uruchomienie morskiej farmy wiatrowej Baltic Power planowane jest na 2026 rok. Inwestycja ORLEN i Northland Power jest najbardziej zaawansowanym projektem morskiej energetyki wiatrowej w Polsce i pierwszym, który wszedł w fazę budowy. Farna będzie jednym z pierwszych na świecie projektów instalujących turbiny wiatrowe o mocy 15 MW. Generując około 4 000 GWh zeroemisyjnej energii elektrycznej rocznie, Baltic Power ma na celu zmniejszenie emisji CO₂ o około 2,8 miliona ton rocznie w porównaniu z konwencjonalnymi źródłami energii.

Źródło: www.gazetamorska.pl

Gdańsk buduje przyszłość offshore. Terminal T5 kluczowym punktem dla farmy Baltica 2.

Przedstawiciele PGE Baltica i Ørsted, w tym specjaliści od spraw portowych, zapoznali się z postęпами prac przy budowie terminalu, który posłuży do instalacji turbin morskiej farmy wiatrowej Baltica 2. Przedstawiciele Istrana, spółki realizującej projekt T5, oraz Baltic Hub, w otoczeniu którego powstaje nowy terminal, opowiedzieli o trwających pracach oraz roli standardów QHSE podczas budowy.

W wizycie na terenie budowy udział wzięli także przedstawiciele generalnego wykonawcy – sopockiej firmy NDI, inżyniera kontraktu – Royal Haskoning DHV, a także Polskiego Funduszu Rozwoju, który jest współwłaścicielem Baltic Hub Container Terminal oraz wiodącym udziałowcem spółki Istrana.

- Tutaj w Gdańsku powstaje najnowocześniejszy terminal instalacyjny dla branży offshore wind w Polsce. Inwestycja ta jest kluczowa nie tylko dla realizacji morskiej farmy wiatrowej Baltica 2, ale także dla rozwoju całego programu morskiej energetyki wiatrowej w naszym kraju. To właśnie stąd przeprowadzimy instalację 107 turbin dla naszego projektu, która zaplanowana jest na 2027 rok. Porty instalacyjne to ważny element budowy lokalnego łańcucha dostaw. To tutaj i wokół terminala powstawać będą nowe miejsca pracy, tworzyć się będzie sieć firm kooperujących. To tutaj będzie tętnić życie polskiego offshore'u – powiedział Bartosz Fedurek, prezes zarządu PGE Baltica.

Jak przyznał Ulrik Lange, wiceprezydent i dyrektor zarządzający projektu Baltica 2, Ørsted, wizyta w Gdańsku była doskonałą okazją, aby zobaczyć, jak postępują prace nad budową terminalu T5 w Gdańsku.

- Realizując wspólną inwestycję, Ørsted i PGE kierują się harmonogramem, z którym ściśle powiązane są umowy podpisywane z dostawcami. Dlatego też dostarczenie na czas portu instalacyjnego w Gdańsku jest kluczowym czynnikiem powodzenia projektu Baltica 2. Jako największy w historii projekt energii odnawialnej w Polsce, Baltica 2 będzie liderem w przejściu Polski na zieloną energię, produkując zieloną energię elektryczną, która zaspokoi potrzeby około 2,5 miliona polskich gospodarstw domowych – powiedział Ulrik Lange.

Lech Paszkowski, prezes spółki Istrana, podkreślił, że inwestycja w terminal T5 stawia Baltic Hub oraz Polski Fundusz Rozwoju – dwóch udziałowców spółki Istrana – w roli liderów wspierających transformację energetyczną kraju.

- Aby energia z morskich farm wiatrowych mogła na trwałe zagościć w polskim miksie energetycznym, musimy jako państwo dysponować własnym terminalem instalacyjnym, zdolnym do obsługi przeładunku komponentów niezbędnych przy realizacji projektów offshore w rejonie południowego Bałtyku. To warunek konieczny do rozwoju krajowego łańcucha dostaw, a także impuls dla gospodarczego i technologicznego rozwoju Gdańska oraz całego regionu. Terminal T5 to również szansa dla polskich firm i specjalistów, którzy będą bezpośrednio zaangażowani w ten proces – zaznaczył Lech Paszkowski.

W 2024 roku należąca do PGE i Ørsted spółka Elektrownia Wiatrowa Baltica 2 oraz należąca do Baltic Hub spółka Istrana, podpisały umowę dzierżawy przestrzeni portowej, na której powstanie terminal instalacyjny T5 dla morskich farm wiatrowych. PGE i Ørsted wykorzystają go do magazynowania, wstępnego montażu oraz instalowania na morzu elementów turbin dla projektu Baltica 2.

Na ponad 21 hektarach powstaną powierzchnie o podwyższonej nośności niezbędne do realizacji projektów offshore. Koncepcja i kształt terminala pozwoli na jednoczesne wykorzystanie całkowitej długości nabrzeży obejmujących dwa stanowiska załadunkowe dla statków instalacyjnych typu jack-up, nabrzeże rozładunkowe i rampę do rozładunku statków transportowych typu ro-ro.

Projekt Baltica 2 wszedł w tym roku w fazę budowy na morzu. Niebawem rozpoczną się prace przygotowujące dno morskie do posadowienia fundamentów i ułożenia podmorskich kabli. Od połowy 2024 roku trwa już budowa lądowej infrastruktury przyłączeniowej w gminie Choczewo. Inwestorzy – PGE i Ørsted – podjęli już ostateczną decyzję inwestycyjną dla projektu. Mają zakontraktowane kluczowe komponenty niezbędne do rozpoczęcia budowy Baltica 2 na morzu, a także podpisane wszystkie umowy dotyczące instalacji – fundamentów, kabli, turbin i morskich stacji transformatorowych. Partnerzy posiadają wszystkie niezbędne pozwolenia budowlane. Dzięki 107 turbinom o łącznej mocy 1,5 GW morska farma wiatrowa Baltica 2 znacząco przyczyni się do transformacji polskiej energetyki.

Źródło: www.gazetamorska.pl

Stocznia „Wulkan” w Szczecinie: od kryzysu do stabilizacji. Roczne podsumowanie i ambitne plany rozwoju.

Produkcja konstrukcji okrętowych, wytwarzanie konstrukcji offshore (pierwszy kontrakt na ukończeniu), wynajem powierzchni i współpraca z firmami sektora morskiego, zakup nowych technologii, budowa doku dla MSR „Gryfia”, a także kontrakt z Urzędem Morskim na budowę statku – to główne cele rozwojowe Zarządu Stoczni Szczecińskiej „Wulkan” na najbliższe lata. Fundamentem ich realizacji stała się gruntowna reorganizacja firmy oraz podpisana właśnie umowa inwestycyjna pomiędzy Funduszem Rozwoju Spółek a Ministerstwem Infrastruktury, w ramach której do stoczni trafi 240 milionów złotych wsparcia.

– Nasz rząd podjął decyzję o dokapitalizowaniu Stoczni kwotą 240 milionów złotych. Są to środki finansowe, które zostaną przeznaczone na budowę doku dla Morskiej Stoczni Remontowej „Gryfia”, który będzie mógł przyjmować największe statki wpływające do szczecińskiego portu. Będziemy również zwiększać potencjał produkcyjny Stoczni Szczecińskiej „Wulkan”. Za te pieniądze wybudujemy nowe hale produkcyjne i zakupimy niezbędne maszyny oraz narzędzia do gięcia blachy, aby stocznia i firmy, które tutaj funkcjonują, mogły realizować swoje ambitne działania i się rozwijać – powiedział Arkadiusz Marchewka, sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury.

Z kolei Aleksandra Skibniewska, prezes Funduszu Rozwoju Spółek, zaznaczyła:

– Właśnie dziś realizujemy kolejny krok w procesie rozwoju zachodniopomorskiego sektora stoczniowego i podpisujemy z Ministerstwem Infrastruktury umowę inwestycyjną. Pozwoli ona na wsparcie procesów rozwojowych, modernizację i rozbudowę infrastruktury w Stoczni Szczecińskiej „Wulkan” i umożliwi uruchomienie nowej umowy wykonawczej na budowę doku pływającego dla MSR „Gryfia”.

Grzegorz Huszcz, pełnomocnik zarządu ds. organizacyjnych Stoczni Szczecińskiej „Wulkan”, podkreślił, że finalna forma doku będzie odpowiadała zarówno potrzebom rynku, jak i formalnym wymogom branżowym:

– W wyniku wielomiesięcznych dyskusji i pracy wspólnie z „Gryfią”, zredefiniowaliśmy przedmiot kontraktu na budowę doku. Efekt końcowy jest taki, że dok będzie dalej dokiem o pełnej zdolności jako narzędzie do remontu statków. Jednocześnie będzie spełniał wszystkie wymogi formalne towarzystw klasyfikacyjnych. Wypracowaliśmy podstawę do zawarcia nowego porozumienia, umowy wykonawczej na kontynuację budowy doku, z kosztami oraz terminem realizacji całego przedsięwzięcia.

Trudny początek – skuteczna naprawa

Minął rok, odkąd nowy zarząd Stoczni Szczecińskiej „Wulkan” przejął przedsiębiorstwo w krytycznej kondycji. W 2024 roku spółka zmagala się ze stratą netto w wysokości 136 mln PLN, ryzykiem upadłości restrukturyzacyjnej, trzymiesięcznymi zatorami płatniczymi oraz kontraktami, których warunki były niewykonalne.

– To był bardzo trudny rok. Zarząd dzisiaj obchodzi rocznicę, odkąd przejął odpowiedzialność za stocznię. Wtedy przedstawialiśmy sytuację trudną: sytuację stoczni na skraju upadłości, niewypłacalność, wiele nierentownych kontraktów realizowanych ze stratą. Rok minął na bardzo intensywnej pracy, na wielu zmianach, niestety też okupionych stresem dla organizacji, środowiska i ludzi. Po roku pracy zarządu i całego zespołu stoczniewego uzyskaliśmy stabilizację. Z tej też perspektywy chciałbym bardzo podziękować całemu zespołowi stoczni, który ciężko pracował, żeby ten wynik osiągnąć – powiedział Radosław Kowalczyk, prezes parządu Stoczni Szczecińskiej „Wulkan”.

Efekty roku działań

Dzisiaj stocznia jest wypłacalna, na bieżąco realizuje płatności, a według wstępnych danych osiągnęła dodatni wynik finansowy w wysokości 17 mln PLN (audyt w toku). Obecnie blisko 70 firm działa na terenie Stoczni „Wulkan”, a każdego dnia pracuje tam ponad 2 tysiące osób. Stocznia wykorzystuje w pełni swoje zasoby produkcyjne, maksymalizując potencjał infrastruktury i powierzchni przemysłowej.

Kierunki rozwoju Stoczni "Wulkan"

W planach na najbliższe lata znajdują się:

- budowa nowoczesnych hal produkcyjnych dla konstrukcji okrętowych i offshore,
- inwestycje w automatyzację i nowoczesne maszyny,
- realizacja kontraktu z Urzędem Morskim na budowę statku,
- rozwój współpracy z firmami sektora morskiego,
- ukończenie budowy doku dla MSR „Gryfia” – obecnie zaawansowanie wynosi 50%, termin realizacji to 24 miesiące.

– Jesteśmy w połowie drogi do celu, ale już dzisiaj możemy mówić o sukcesie: stocznia jest stabilna finansowo i ma realne perspektywy rozwoju. To zasługa ciężkiej pracy zespołu, współpracy z partnerami oraz wsparcia Ministerstwa Infrastruktury i Funduszu Rozwoju Spółek – podkreśla prezes Radosław Kowalczyk.

Źródło: www.gazetamorska.pl

Kontenerowiec z nieoczekiwaną wizytą w... ogrodzie.

Mieszkańca domu, zlokalizowanego około 30 minut od Trondheim musiało ogarnąć ogromne zdziwienie, gdy w swoim ogrodzie, w czwartek nad ranem zobaczył statek. Jak relacjonują media, mężczyzna dowiedział się o nieproszonym gościu, dopiero gdy budził go zaniepokojony sąsiad.

Tym nieproszonym gościem okazał się 135-metrowy statek NCL Salten o pojemności 862 TEU, zbudowany w 2002 roku. Jednostka osiadła na mieliźnie w nocy, dwa metry od drzwi wejściowych domu niedaleko miejscowości Byneset nad Trondheimsfjorden, trzecim pod względem długości fiordzie w Norwegii. Przyczyna tego niecodziennego zdarzenia nie jest jeszcze jasna, sprawę bada policja.

Dzwonek zadzwonił o porze, o której bardzo nie lubię otwierać drzwi – powiedział rozbawiony właściciel domu w wywiadzie dla kanału telewizyjnego TV2, relacjonując, że zaniepokojony zmierzającym w kierunku lądu statkiem sąsiad zaalarmował go około godziny 5 nad ranem.

Kilka godzin później ogromny, czerwono-zielony statek nadal stał przy drewnianym domu.

To bardzo niewygodny, nowy sąsiad, ale wkrótce odpłynie – dodał.

Statek, będący własnością firmy Baltnautic jest czarterowany przez norweską firmę North Sea Container Line.

To poważny incydent, ale całe szczęście nikt nie został ranny. Załoga statku i wszystkie osoby postronne są bezpieczne. Trwa akcja ratunkowa i ściśle współpracujemy z władzami i innymi zaangażowanymi podmiotami. W chwili obecnej nie znamy przyczyny incydentu i czekamy na zakończenie dochodzenia prowadzonego przez odpowiednie organy – powiedziała dyrektor zarządzająca NCL Bente Hetland.

Jak dodała, obecnie oceniane są uszkodzenia statku i wszczęto wewnętrzne dochodzenie w sprawie przyczyn wypadku.

Wyniki tego dochodzenia zostaną wykorzystane do wprowadzenia środków mających na celu wzmocnienie i dalszą poprawę bezpieczeństwa na statkach czarterowanych przez NCL – podkreśliła Hetland.

Dane AIS wskazują, że NCL Salten wciąż stoi na płyciźnie. Próba jego ściągnięcia, która odbyła się w czwartek, zakończyła się niepowodzeniem. Kolejna ma się odbyć najwcześniej dzisiaj, tj. w piątek, 23 maja.

Naszym priorytetem jest bezpieczne ściągnięcie statku z mielizny i jak najszybsze przywrócenie jego normalnego funkcjonowania. Doceniamy współpracę i wsparcie lokalnych władz oraz naszych partnerów w tym procesie – mówi podsumowała dyrektor generalna NCL.

Źródło: www.gazetamorska.pl

Władze Malezji zatrzymały kontenerowiec MSC za kotwiczenie bez pozwolenia.

Władze malezyjskie zatrzymały kontenerowiec MSC (Mediterranean Shipping Company) po tym, jak zakotwiczył bez odpowiedniego zezwolenia. Kapitan i drugi mechanik zostali zabrani na ląd celem przesłuchania. Grozi im kara grzywny w wysokości do 23 tys. dolarów, a nawet dwa lata więzienia.

Sytuacja miała miejsce 16 maja, gdy Centrum Kontroli Obszaru zidentyfikowało statek, który określono jako „podejrzany”. Około godziny 9.20 czasu lokalnego rozpoczęto monitorowanie ruchu kontenerowca, a około godziny 13.20 zauważono, że stoi on w miejscu - około 22 mil morskich od Sekinchan - miasta położonego na północ od Kuala Lumpur, wzdłuż zachodniego wybrzeża Malezji, w Cieśninie Malakka.

Na miejsce wysłano patrol, który wszedł na pokład statku i wylegitymował 23-osobową załogę. Kapitan, 44-letni obywatel Rosji nie przedstawił żadnych dokumentów uprawniających do zakotwiczenia. W rezultacie zarówno on, jak i drugi mechanik zostali przewiezieni do siedziby głównej straży przybrzeżnej stanu Selangor celem przesłuchania.

Władze Malezji udostępniły zdjęcie statku, nie ujawniając jego nazwy. Jednak na burcie widoczne były jego oznaczenia - MSC - i jak donoszą media zagraniczne, chodzi o statek MSC Olia o pojemności 3760 TEU, zarejestrowany w Liberii. 17 maja wypłynął z Dżakarty do Singapuru.

Incydent ten podkreśla, jak surowe przepisy morskie obowiązują w Malezji. Jak czytamy w prasie zagranicznej, podobne działania podjęto wobec statków w całej Azji Południowo-Wschodniej ze względu na obawy dotyczące bezpieczeństwa na tych wodach, znanych z nielegalnego transferu ropy z Iranu. Raporty wskazują także na wzrost liczby napadów w Cieśninie Malakka i Cieśninie Singapurskiej.

Na chwilę obecną nie ma żadnych dodatkowych informacji na temat tego zdarzenia. Dane z systemów śledzenia ruchu statków wskazują, że MSC Olia cumuje w Port Klang.

MSC (Mediterranean Shipping Company) została założona przez włoskiego biznesmena i miliardera Gianluigiego Aponte w 1970 roku. Rodzinną firmę prowadzi obecnie jego syn Diego Aponte.

Źródło: www.gazetamorska.pl

Trwa holowanie kontenerowca, który dryfował na Atlantyku.

Maersk Sana, który od 28 kwietnia dryfował na Atlantyku jest już holowany do Freeport na Bahamach. Do bezpiecznej przystani zostało jeszcze 900 mil morskich.

Przypomnijmy, że w maszynie kontenerowca Maersk Sana, który płynął do Singapuru, doszło do eksplozji i pożaru. W wyniku wypadku trzech członków załogi zostało rannych, jeden z nich otrzymał pierwszą pomoc na statku, ale pozostałych dwóch marynarzy wymagało hospitalizacji. Zostali więc przetransportowani na inny statek Maerska, a następnie ewakuowani do szpitala.

Od tamtej pory statek "bezpiecznie dryfował" około 250 mil morskich na wschód od Bermudów i oczekiwał na pomoc, która nadeszła z Europy. Akcja ratunkowa z udziałem oceanicznego holownika Sea1 Ruby rozpoczęła się 16 maja.

Holownik dotarł na miejsce i jest w trakcie holowania statku do portu na Bahamach, gdzie ma przybyć w ostatnim tygodniu maja. Nasze zespoły monitorujące nadal śledzą rozwój sytuacji pogodowej i postępy operacyjne, aby zapewnić bezpieczne i sprawne przeprowadzenie całej akcji – informuje Maersk.

Zarejestrowany w Norwegii holownik jest eksploatowany przez Sea1 Offshore, dawniej Siem Offshore (zmiana nazwy nastąpiła w 2024 roku).

Źródło: www.portalmorski.pl

ARP: trwają prace nad strategią dla Polskich Linii Oceanicznych.

Trwają prace nad strategią dla Polskich Linii Oceanicznych, dotyczącą projektów żeglugowych, które mają wzmocnić obecną ofertę spółki i umożliwić jej ekspansję w nowych segmentach rynku - poinformowała PAP Agencja Rozwoju Przemysłu. Dodała, że mogą skorzystać na tym polskie stocznie.

Sytuacja finansowa Grupy Kapitałowej Polskich Linii Oceanicznych (PLO) wskazuje na stopniową poprawę - poinformowała Agencja Rozwoju Przemysłu (ARP) w odpowiedzi na pytania PAP dotyczące kondycji spółki oraz planów dotyczących jej rozwoju.

Agencja ma obecnie 98,25 proc. akcji PLO, pozostałe akcje należą do Stoczni Gdynia (0,75 proc.) oraz pracowników (1 proc.).

ARP zaznaczyła, że choć rok 2023 zakończył się dla PLO stratą w wysokości około 6,7 mln zł, to w 2024 r. Grupa Kapitałowa PLO wypracowała już zysk netto w wysokości 2,9 mln zł.

Wyniki za pierwszy kwartał 2025 r. również napawają optymizmem i potwierdzają pozytywny trend. Obecna sytuacja finansowa pozwala na przejście do realizacji strategii rozwoju oraz planowanych inwestycji w obszarze działalności podstawowej - stwierdziła ARP. - Obecnie trwają prace nad nową strategią rozwojową na najbliższych kilka lat, która ma umożliwić PLO długo oczekiwany, szeroko zakrojony rozwój - dodała. Agencja wskazała, że planowane projekty żeglugowe mają na celu zarówno wzmocnienie istniejącej oferty, jak i ekspansję na nowe segmenty rynku żeglugowego.

ARP podkreśliła, że PLO ma potencjał do "odegrania istotnej roli" w krajowym i międzynarodowym transporcie morskim, również w zakresie strategii bezpieczeństwa. Zwróciła uwagę, że oczekiwania społeczne oraz gospodarcze wobec spółki są duże.

Odnosząc się do pytania PAP o ewentualne dokapitalizowanie PLO, ARP stwierdziła, że decyzje o konkretnych projektach rozwojowych oraz sposobie ich finansowania zostaną podjęte po rozpatrzeniu propozycji PLO dotyczących działań strategicznych i operacyjnych.

Mowa jest tutaj między innymi o środkach z KPO (Krajowy Plan Odbudowy) dot. podwójnego (cywilnego i wojskowego - PAP) zastosowania, które mają wesprzeć nie tylko obecny potencjał używanej jednostki ro-ro, ale być może pozwolić również na inwestycje w nowe statki ro-ro w ramach zapowiadanej repolonizacji, wykorzystując do tego polskie stocznie - wskazała ARP. (Ro-ro to statki, które umożliwiają łatwy załadunek i rozładunek towarów przewożonych transportem na kołach - PAP). W ocenie Agencji obecny moment rozwoju PLO stanowi "wyjątkową szansę", którą należy maksymalnie wykorzystać. - ARP będzie z pewnością wspierać PLO przy realizacji kluczowych projektów żeglugowych - zadeklarowała Agencja.

Zarząd PLO podjął również decyzję o ograniczeniu nieefektywnych wydatków oraz pozyskaniu kapitału, który zostanie przeznaczony na rozwój działalności podstawowej spółki, tj. inwestycje w projekty żeglugowe - przekazała ARP pytana o przetarg, który ogłosiły PLO w sprawie sprzedaży prawa użytkowania wieczystego działek o łącznej powierzchni 3 080 m kw. wraz z budynkiem administracyjno-biurowym w Gdyni przy ul. Śląskiej 49 A.

ARP wytłumaczyła, że decyzja o sprzedaży nieruchomości przy ul. Śląskiej w Gdyni wynika z faktu, że obiekt ten pozostaje niewykorzystany od 2014 r.

Pomimo podejmowanych prób jego zagospodarowania, przeprowadzone analizy jednoznacznie wskazały na brak opłacalności takich działań. Utrzymanie nieruchomości generowało przez lata znaczne koszty dla spółki, które nie przekładały się na żadne korzyści operacyjne - stwierdziła.

Polskie Linie Oceaniczne to przedsiębiorstwo armatorskie o 75-letniej tradycji w żegludzie liniowej. W momencie powołania posiadały one 43 statki o nośności ponad 200 tys. DWT i eksploatowały 13 linii żeglugowych. Spółka podaje, że w jej zasięgu znajdowały się wtedy porty: na Bałtyku, m. Śródziemnym, Bliskim i Dalekim Wschodzie, a także na wschodnim wybrzeżu Ameryki Płd. W latach 70. flota PLO wzrosła do 176 jednostek o łącznej nośności przekraczającej 1,2 mln DWT, a roczne przewozy wzrosły do ponad 5 mln t. Zatrudnienie wzrosło do ponad 10 tys. osób. Flagowym statkiem PLO był transatlantyk m/s Batory, zastąpiony następnie przez jednostkę Stefan Batory. Od marca 1996 r. po utworzeniu sześciu spółek armatorskich działalność PLO jako armatora została praktycznie zakończona. Na początku 1999 r. Grupa PLO składała się z 12 spółek (2 w fazie likwidacji), w tym 5 żeglugowych. Wszystkie zatrudniały ok. 3 tys. osób, w tym 1450 marynarzy. 29 czerwca 1999 r. przedsiębiorstwo państwowe PLO zostało przekształcone w spółkę akcyjną.

Obecnie działalność firmy koncentruje się na świadczeniu usług przewozowych drogą morską. PLO dysponują dwoma statkami typu ro-ro: POL STELLA i FRANCESCO NULLO, które działają na rynku czarterowym między portami we Włoszech a portami w Turcji.

PLO prowadzą też działalność shipchandlerską POL-Supply (zaopatrywanie statków w portach morskich w żywność i potrzebne produkty).

Spółka zajmuje się również działalnością crewingową (zarządzanie personelem dla statków) oraz poprzez spółkę zależną POL-Levant Sp. z o.o. prowadzi działalność hotelowo-gastronomiczną w Hotelu Dom Marynarza.

Agencja Rozwoju Przemysłu wspiera rozwój polskich firm finansując inwestycje i pomagając w procesach restrukturyzacyjnych. ARP ma aktywa w 76 spółkach, z tego w 51 z nich – pakiety większościowe (spółki te wchodzi w skład Grupy ARP). Główne branże, w których działają spółki z Grupy ARP, to: stoczniowa, kolejowa, metalowa, wydobywcza, odlewnicza, opakowaniowa, tekstylna, turystyczna, modernizacji i budowy maszyn. ARP sprawuje także nadzór nad 89 spółkami z udziałem Skarbu Państwa.

ARP zarządza też dwiema Specjalnymi Strefami Ekonomicznymi w południowo-wschodniej Polsce (Mielec i Tarnobrzeg), jest właścicielem zespołów zamkowo-parkowych w Baranowie Sandomierskim i Krasiczynie (zarządza nimi Fundacja Pro Arte et Historia). W ramach Grupy Polskiego Funduszu Rozwoju ARP współpracuje z polskimi instytucjami wspierającymi rozwój przedsiębiorstw.

Źródło: www.portalmorski.pl

Zatrzymany przez Rosję grecki tankowiec został zwolniony i kontynuuje rejs.

W poniedziałek wieczorem rosyjskie władze zwolniły, zatrzymany w niedzielę, tankowiec Green Admire, należący do greckiego armatora, który przewoził olej łupkowy z estońskiego portu. Statek opuścił rosyjskie wody terytorialne i płynię w kierunku Rotterdamu – poinformowało estońskie radio ERR.

Według estońskiej marynarki wojennej Rosjanie wielokrotnie ostrzegali załogę tankowca przed wypłynięciem na uznaną przez nich za niebezpieczną dla żeglugi strefę na rosyjskich wodach terytorialnych. Załoga jednak zignorowała nakaz zmiany kursu.

Jak przekazał zastępca dowódcy marynarki Johan-Elias Seljamaa, chodzi o odcinek wzdłuż granicy morskiej, którym statki mogą płynąć do portu w Petersburgu. Władze rosyjskie zatrzymały statek i nakazały zakotwiczenie w pobliżu wyspy Gogland.

Ta największa na Zatoce Fińskiej wyspa położona jest ok. 40 km od południowych wybrzeży Finlandii (port Kotka) oraz ok. 55 km od północnych brzegów Estonii. Mocno wyposażona z zainstalowanymi radarami jest wykorzystywana przez Rosję do celów militarnych i jak donosiły fińskie media, prawdopodobnie z tej wyspy pochodziło źródło zakłóceń w odbiorze sygnału GPS w regionie południowej Finlandii oraz Estonii. Wyspa w 20-leciu międzywojennym należała do Finlandii, była zdemilitaryzowana i stanowiła atrakcję turystyczną.

Estońska Agencja Transportu poinformowała, że odtąd w związku z tym incydem, który był pierwszym takim przypadkiem, lokalne służby będą pilotować statki przez estońskie wody, mimo że są płytsze i trudniejsze do żeglugi, szczególnie dla większych jednostek. Podkreślono, że zalecenie by unikać przepływania przez wody rosyjskie wprowadzono jednak już w 2022 r. po rozpoczęciu pełnoskalowego zbrojnego ataku Rosji na Ukrainę. Ostateczną decyzję o trasie podejmuje jednak kapitan statku.

Tankowiec Green Admire, pływający pod banderą Liberii, został zatrzymany przez Rosjan w niedzielę rano po wypłynięciu z estońskiego portu Sillamae na północno-wschodnim wybrzeżu kraju. Estońskie MSZ oświadczyło po tym, że działania Rosji są "nieprzewidywalne", a o zdarzeniu, tj. zatrzymaniu unijnego tankowca, poinformowali zostali sojusznicy. Media łączyły ten incydent jako odpowiedź Rosji na wcześniejsze działania estońskich służb, które aktywnie zaczęły kontrolować statki rosyjskiej "floty cienia".

Źródło: www.portalmorski.pl

Trump podjął ważną decyzję. Chodzi o cła i UE.

Prezydent USA Donald Trump powiedział w niedzielę, że po rozmowie z przewodniczącą Komisji Europejskiej Ursulą von der Leyen zdecydował się wstrzymać nałożenie 50 proc. ceł na towary z UE 1 czerwca. Rozmowy handlowe między obiema stronami mają zostać wznowione wkrótce.

"Odebrałem dziś telefon od Urszuli von der Leyen, przewodniczącej Komisji Europejskiej, z prośbą o przedłużenie terminu 1 czerwca na 50 proc. cła w odniesieniu do handlu i Unii Europejskiej. Zgodziłem się na przedłużenie — do 9 lipca 2025 r. — miałem zaszczyt to zrobić" - napisał Trump na swoim portalu społecznościowym. "Przewodnicząca Komisji powiedziała, że rozmowy rozpoczną się szybko" - dodał.

Swoją decyzję potwierdził potem w rozmowie z dziennikarzami przed odlotem z New Jersey do Białego Domu.

"Ona powiedziała, że chce przejść do poważnych negocjacji. 9 lipca to była data, o którą prosiła (...) I zgodziłem się to zrobić. A ona powiedziała, że szybko się spotkamy, żeby zobaczyć, czy możemy coś wypracować" - mówił Trump.

Ogłoszenie Trumpa oznacza, że wycofał się ze swojej zapowiedzi z piątku, kiedy oznajmił, że rozmowy z UE "idą donikąd" i w związku z tym nałoży na UE cła w wysokości 50 proc. Pytany o to później sugerował, że podjął już w tej sprawie decyzję.

Początkowo, według ogłoszenia z "dnia wyzwolenia" 2 kwietnia, towary z UE miały podlegać 20 proc. cłom, lecz Trump zawiesił tę stawkę, obniżając je, jak wszystkim innym krajom poza Chinami, do 10 proc. Zawieszenie wyższych cel miało obowiązywać do 9 lipca.

Źródło: www.pap.pl

Fińskie MSZ wzywa ambasadora Rosji. Sprawa jest traktowana "poważnie".

Fińskie ministerstwo spraw zagranicznych wezwało ambasadora Rosji w Helsinkach Pawła Kuzniecowa w związku z podejrzeniem naruszenia przestrzeni powietrznej przez dwa rosyjskie samoloty wojskowe – podało radio Yle.

Chodzi o incydent w przestrzeni nad Zatoką Fińską, niedaleko Porvoo (ok. kilkadziesiąt km na wschód od Helsinek), z udziałem rosyjskich samolotów, o którym fiński resort obrony poinformował w piątek.

MSZ nie przekazało dotąd oficjalnie komunikatu w tej sprawie, ale podjęcie środków dyplomatycznych, tj. wezwanie szefa rosyjskiej placówki w Helsinkach, resort potwierdził w niedzielę wieczorem głównym fińskim mediom, m.in. krajowemu nadawcy Yle oraz dziennikowi "Helsingin Sanomat".

Według szefa resortu obrony Anttiego Hakkanena sprawa jest traktowana "poważnie". Służby nie podały dotąd bardziej szczegółowych informacji o jakie rosyjskie samoloty wojskowe chodzi. Dochodzenie prowadzi straż graniczna.

Ostatni raz Rosjanie naruszyli przestrzeń powietrzną Finlandii na początku lutego. Wówczas rosyjski rządowy samolot przebywał w fińskiej przestrzeni przez kilka minut, a incydent miał miejsce w zachodniej części Zatoki, niedaleko Hanko (ok. 130 km od Helsinek).

Źródło: www.pap.pl

Tragedia w Alpach. Znalezione ciała pięciu narciarzy.

Ciała pięciu narciarzy znaleźli ratownicy górscy na lodowcu Adler w Alpach szwajcarskich - podała w komunikacie w niedzielę miejscowa policja, cytowana przez Anse. Tożsamość ofiar nie jest jeszcze znana.

Policja w Zermatt w kantonie Valais poinformowała, że poszukiwania przy użyciu śmigłowca podjęto po sygnałach od innych przebywających w tym rejonie narciarzy wysokogórskich, którzy podczas wspinaczki zobaczyli porzucone narty.

Prokuratura wszczęła śledztwo w sprawie śmierci narciarzy

Jak zaznaczono, trwa identyfikacja ofiar, a prokuratura wszczęła śledztwo w sprawie śmierci narciarzy.

Źródło: www.pap.pl

Jesteś marynarzem pracującym na kontraktach u zagranicznych armatorów? Zapraszamy do OMK / ITF.

Przynależność do Związku zawodowego wielu z nas uważa za zbyteczną i niepotrzebną będąc w dużym błędzie. Przedstawiamy tutaj kilka powodów, wymiernych korzyści, dla których warto należeć do Organizacji Marynarzy Kontraktowych.

Przynależność do OMK można traktować jako Ubezpieczenie od nieszczęśliwych wypadków i zdarzeń podczas pracy na morzu. Istotna jest także ochrona praw marynarzy. Życie stwarza różne niespodzianki i nawet najlepszym z nas, pracującym dla najlepszych armatorów może się wiązać z przykrymi sytuacjami.

ETF wykorzystuje każdą szansę jak i kreuje nowe w celu zabezpieczenia miejsc i warunków pracy europejskich marynarzy, utrzymania poziomu szkoleń i morskiego know-how. Wypełniając deklarację do OMK wstępujesz także do ETF i tym samym wspierasz działania na rzecz lepszych miejsc pracy dla marynarzy z UE.

Nasze cele:

- Polscy marynarze powinni mieć równoważne warunki zatrudnienia jakich koledzy w innych krajach UE.
- Zakończenia dyskryminacji płacowej i socjalnej oraz segregacji marynarzy ze względu na kraj pochodzenia.
- Każdy marynarz zatrudniony na statku pod banderą UE powinien korzystać z ubezpieczenia społecznego przewidzianego w prawie wspólnotowym.
- Dbanie o wizerunek marynarza w Polsce jak i na świecie poprzez rzetelne informowanie o trudach jego pracy.
- Stworzenie, wdrożenie i egzekwowanie w Polsce przepisów umożliwiających i gwarantujących godziwe warunki pracy marynarzom na statkach polskiej bandery.
- Powszechne stosowania systemu zatrudnienia na czas nieokreślony (zatrudnienie na stałe).
- Zagwarantowanie miejsc pracy dla marynarzy wspólnotowych na statkach uprawiających żeglugę na wodach europejskich oraz międzynarodowych, z należących do armatorów z UE.
- Ustawiczne staranie o obejmowanie marynarzy takimi samymi warunkami i zasadami zabezpieczeń społecznych z jakich korzystają pracownicy lądowi.
- Aktywnego udziału w budowaniu i utrzymywaniu światowej sieci ośrodków dla marynarzy, na miarę potrzeb XXI wieku.

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:

- **Możesz rozszerzyć swoje członkostwo o ubezpieczenie medyczne obejmujące również Twoją rodzinę. Szczegóły:**
<https://www.omk.org.pl/article/1152>
- 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 amatorem (opóźnienie lub brak wypłaty wynagrodzenia, wypadek na statku, inne)
- W razie bardzo trudnej sytuacji zdrowotnej i materialnej możesz skorzystać z cyklicznego wsparcia finansowego z Marynarskiego Funduszu Renty Chorobowej.
-

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

Może polubisz nas na FB ?

<https://www.facebook.com/Organizacja-Marynarzy-Kontraktowych-NSZZ-Solidarno%C5%9B%C4%87-117864694936213/>

Wydarzyło się 26 maja - kalendarium.

26 maja jest **146** dniem w kalendarzu gregoriańskim. Do końca roku pozostało **219** dni.

Dzisiaj imieniny świętują:

Adalwin, Adalwina, Alwin, Alwina, Angelika, Eleuteria, Eleuteriusz, Eleutery, Emil, Ewelina, Filip, Filip Neriusz, Karp, Kwadrat, Lambert, Lamberta, Paulina, Teodor, Więcemił, Zachariasz i Zachary.

OMK życzy solenizantom wszystkiego najlepszego ☺

Wydarzyło się sporo rzeczy na przełomie lat, między innymi:

1331 – W Chęcinach rozpoczął się ogólnopolski wiec zwołany przez króla Władysława Łokietka – początek polskiego parlamentaryzmu.

1569 – Wołyń został przyłączony do Korony Królestwa Polskiego.

1584 – Uwięziony z rozkazu kanclerza wielkiego koronnego Jana Zamoyskiego hetman kozacki, rotmistrz królewski i kalwinista Samuel Zborowski został ścięty na dziedzińcu zamku wawelskiego.

1648 – Powstanie Chmielnickiego: Kozacy pokonali wojska polskie w bitwie pod Korsuniem.

1703 – III wojna północna: wojska szwedzkie rozpoczęły oblężenie Torunia.

1714 – Druga lokacja Ostrowa Wielkopolskiego.

1792 – Wojna polsko-rosyjska: klęska wojsk litewskich w bitwie pod Opsą.

1812 – Fryderyk August I przekazał pełnię swojej władzy Radzie Ministrów Księstwa Warszawskiego.

1831 – Powstanie listopadowe: klęska powstańców w bitwie pod Ostrołęką.

1863 – Powstanie styczniowe: zwycięstwo powstańców w bitwie pod Salichą.

1872 – Otwarto dwutorową linię kolejową Inowrocław-Bydgoszcz.

1921 – III powstanie śląskie: zakończyła się nierozstrzygnięta bitwa w rejonie Góry św. Anny (21-26 maja).

1926 – W Wilnie powstał Białoruski Instytut Gospodarki i Kultury (w czerwcu rozpoczął działalność w Warszawie).

1942 – W Wereszczynie na Lubelszczyźnie Niemcy rozstrzelali około 300 Żydów.

1943 – Oddział Kedywu AK dokonał masakry 28 Ukraińców we wsiach Strzelce i Tuchanie koło Chełma.

1945:

Odbył się pierwszy koncert Filharmonii Śląskiej w Katowicach.

We Wrocławiu odbyła się defilada wojsk powracających z frontu.

1956 – W Krakowie zainaugurował działalność kabaret Piwnica pod Baranami.

1957 – Powstało Towarzystwo Rozwoju Ziem Zachodnich.

1965 – Stefan (Rudyk) został prawosławnym metropolitą warszawskim i całej Polski.

1966 – Brutalnie stłumiono protesty mieszkańców Brzegu w obronie mienia kościelnego.

1988 – Otwarto Szpital Centrum Zdrowia Matki Polki w Łodzi.

1998 – Oddano do użytku stację warszawskiego metra Centrum.

2001 – W Krakowie odsłonięto pomnik psa Dżoka.

2006 – Papież Benedykt XVI w ramach swojej pielgrzymki odprawił mszę św. na pl. marsz. Józefa Piłsudskiego w Warszawie.

2010 – Po dotarciu fali powodziowej do Bałtyku zakończył się pierwszy etap powodzi.

2019 – Odbyły się wybory do Parlamentu Europejskiego.

Źródło: www.pl.wikipedia.org

Kurs kupna i sprzedaży walut NBP

Kursy kupna i sprzedaży walut obcych – tabela A

bieżące kursy średnie walut obcych w złotych określonych w § 2 pkt 1 i 2 uchwały Nr 51/2002 Zarządu Narodowego Banku Polskiego z dnia 23 września 2002 r. w sprawie sposobu wyliczania i ogłaszania bieżących kursów walut obcych (Dz. Urz. NBP z 2023 r. poz. 1):

dolar amerykański	USD	3,7506	-0,14
dolar australijski	AUD	2,4206	+0,12
dolar hongkoński	HKD	0,4790	-0,19
dolar kanadyjski	CAD	2,7145	+0,26
dolar nowozelandzki	NZD	2,2292	+0,27
dolar singapurski	SGD	2,9156	+0,18
euro	EUR	4,2541	+0,22
forint węgierski	HUF	1,0546	+0,18
frank szwajcarski	CHF	4,5392	-0,14
funt szterling	GBP	5,0587	+0,50
hrywna ukraińska	UAH	0,0904	0,00
jen japoński	JPY	2,6172	-0,15
korona czeska	CZK	0,1709	+0,29
korona duńska	DKK	0,5703	+0,23
korona islandzka	ISK	2,9379	-0,05
korona norweska	NOK	0,3702	+0,33
korona szwedzka	SEK	0,3928	+0,38
lej rumuński	RON	0,8418	+0,44
lew bułgarski	BGN	2,1751	+0,22

26-05-2025r.

Źródło: <https://www.money.pl/pieniadze/nbp/srednie/>

Notowania NYMEX. Crude Oil



Źródło: <https://stoq.pl/q/?s=cl.f>

Indeksy rynku bałtyckiego.



Źródło: <https://nasdaqbaltic.com>

Notowania surowców.

Surowiec	Kurs	Zm. %	Zmiana	Otwarcie	Max	Min
Ropa	64,38	+0,26%	0,17	64,43	64,82	64,18
Złoto	3 368,64	-0,76%	-25,86	3 383,50	3 384,12	3 357,95
Miedź	9 622,10	+1,12%	106,95	9 513,15	9 625,00	9 484,65
Srebro	33,70	+0,27%	0,09	33,57	33,74	33,52
Pallad	1 010,50	-0,13%	-1,30	1 005,75	1 014,75	1 004,75
Płatyna	1 094,20	+0,53%	5,80	1 087,85	1 098,80	1 087,20
Nikiel	15 590,63	+0,60%	93,75	15 495,00	15 610,63	15 367,88
Aluminium	2 472,40	+0,50%	12,20	2 464,20	2 474,23	2 442,45
Bawelna	65,06	+0,08%	0,43	65,67	66,53	65,33
Benzyna	2,08	0,00%	0,00	2,08	2,09	2,08
Canola	720,30	+0,60%	4,90	715,90	723,90	713,60
Cukier	17,31	-0,52%	-0,09	17,29	17,36	17,22
Cynk	2 708,00	+0,10%	2,70	2 708,65	2 725,50	2 673,75
Diesel	613,13	+0,18%	1,13	613,75	614,38	611,63
Drewno	600,50	+0,67%	4,00	596,50	604,00	596,50
Gaz ziemny	3,72	-0,27%	-0,01	3,79	3,80	3,70
Kakao	6 671,00	-0,02%	-427,00	7 155,00	7 194,00	6 565,00
Kauczuk	318,00	-1,00%	-3,20	318,90	318,90	316,40
Kawa	369,80	-0,26%	-0,95	361,70	362,00	355,38
Kukurydza	459,25	-0,05%	-0,25	459,25	459,25	459,00
Miedź	9 622,10	+1,12%	106,95	9 513,15	9 625,00	9 484,65
Miedź comex	4,86	+0,41%	0,02	4,87	4,89	4,84
Mleko	19,40	-2,66%	-0,53	19,87	19,99	19,30
Nikiel	15 590,63	+0,60%	93,75	15 495,00	15 610,63	15 367,88
Olej opalowy	2,08	0,00%	0,00	2,08	2,09	2,08

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

Rozrywka

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

Zagraj w sudoku nieparzyste

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: 0:3

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

Źródło: <http://pl.sudokuonline.eu/>

H U M O R

- Czy jest jakaś miara szczęścia?
- Tak, promile.

* * * *

Dzwoni kierowca tira do szefa:

- Szefie rozjechałem psa.
- Auto całe?
- Całe.
- To go zakop i jedź dalej.

To go zakopał i znów dzwoni do szefa.

- Szefie zakopałem go.
- No to po co znowu dzwonisz?
- Bo nie wiem co z radiowozem zrobić.