

## ***Zapraszamy do odwiedzenia strony i zapoznania się z ofertami pracy, sea4you.pl.***

---

Bardzo serdecznie zapraszamy do odwiedzenia strony i zapoznania się z ofertami pracy. Codziennie nowe oferty [www.sea4you.eu](http://www.sea4you.eu).

Więcej: [www.omk.org.pl](http://www.omk.org.pl), [www.sea4you.eu](http://www.sea4you.eu).

Źródło: [www.omk.org.pl](http://www.omk.org.pl)

## ***Sąd holenderski orzekł - pytania wstępne.***

---

Holenderski Sąd Apelacyjny orzekł, że do Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej (UE) zostaną skierowane pytania wstępne

Sąd holenderski orzekł, że „pytania wstępne” dotyczące „klauzuli o pracy dla osób niebędących marynarzami” zostaną skierowane do Trybunału Sprawiedliwości UE.

Holenderski Sąd Apelacyjny orzekł, że do Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej (UE) zostaną skierowane pytania wstępne dotyczące Klauzuli o Pracy Niebędącej Pracą Marynarzy (NSWC).

Trybunał Sprawiedliwości UE będzie musiał wyjaśnić, czy NSWC narusza swobodę wolnej konkurencji i, jeśli tak, czy jej istnienie jest uzasadnione w świetle podstawowej swobody rokowań zbiorowych.

W rezultacie, w chwili obecnej, pierwotne pozytywne orzeczenie Sądu w Rotterdamie potwierdzające ważność NSWC nadal obowiązuje.

ITF i zrzeszone w nim związki zawodowe stoją na straży zasady, że partnerzy społeczni, poprzez negocjacje zbiorowe, mogą wspólnie decydować, co najlepiej służy interesom pracowników. Celem NSWC jest ochrona czasu pracy i odpoczynku marynarzy poprzez zapewnienie, że pracownicy portowi wykonują prace portowe, takie jak mocowanie statków.

ITF i zrzeszone w nim związki zawodowe będą bronić NSWC przed Trybunałem Sprawiedliwości UE.

„Zdecydowanie bronimy NSWC, ponieważ bezpieczeństwo i godziny odpoczynku marynarzy nie podlegają negocjacom. Dlatego ITF będzie nadal aktywnie i nieprzerwanie zabiegać o uzgodnioną klauzulę wynegocjowaną z pracodawcami, która jest kluczowa i fundamentalna dla zdrowia, bezpieczeństwa i ochrony zarówno marynarzy, jak i dokerów” – powiedział prezes ITF i przewodniczący sekcji dokerów, Paddy Crumlin.

ITF i zrzeszone w niej związki zawodowe popierają NSWC i cel, który ta organizacja sobie stawia: ochronę praw, bezpieczeństwa i dobrostanu marynarzy.

Więcej: <https://omk.org.pl/article/1310>.

Źródło: [www.omk.org.pl](http://www.omk.org.pl)

## ***Rośnie potrzeba kształcenia wysoko wykwalifikowanej kadry dla OZE.***

---

W perspektywie 2040 roku morskie farmy wiatrowe będą odpowiadać za produkcję ok. 19 proc. energii elektrycznej, co oznacza tysiące nowych miejsc pracy – powiedział PAP Wojciech Olszewski z PG. Jego zdaniem na rynku widać deficyt wysoko wykwalifikowanej kadry.

Wojciech Olszewski jest kierownikiem studiów podyplomowych Digital Skills for Wind Energy Systems na Politechnice Gdańskiej (PG). W rozmowie z PAP zwrócił uwagę na program DigiWind – inicjatywę edukacyjną, której celem jest kształcenie specjalistów w zakresie morskiej energetyki wiatrowej z wykorzystaniem zaawansowanych technologii cyfrowych. Projekt realizowany jest przez PG we współpracy z międzynarodowym konsorcjum uczelni i instytucji branżowych, w tym z PGE Baltica.

– Kształcimy ekspertów, którzy nie tylko rozumieją technologię, ale także globalne wyzwania związane z energią odnawialną. W obliczu zmian na rynku kluczowe staje się także posiadanie zdolności adaptacji do nowoczesnych trendów w obszarze zielonej energii – stwierdził Olszewski.

Dodał, że uczestnicy programu zdobędą wiedzę i praktyczne umiejętności w kluczowych obszarach związanych z tym sektorem, m.in. w zakresie projektowania, budowy oraz eksploatacji morskich farm wiatrowych, a także zarządzania danymi, automatyzacji i analizy w kontekście energetyki wiatrowej.

Program nauczania został przygotowany z myślą o osobach, które chcą rozwijać karierę – i tych, którzy będą stawiać pierwsze kroki w branży offshore. Uczestnicy będą mogli wybrać model kształcenia dostosowany do swoich potrzeb: studia magisterskie M.Sc (Master of Science), studia podyplomowe w formule MEP (Modular Education Program), a także specjalistyczne kursy w formule LLMs (Lifelong Learning Modules).

Olszewski podał, że studia na PG łączą teorię z praktyką dzięki współpracy z liderami branży. – Uczestnicy będą mieli okazję zdobywać umiejętności bezpośrednio od ekspertów, którzy wprowadzą ich w realia offshore. Warto zauważyć, że program jest realizowany globalnie, razem z prestiżowymi zagranicznymi uczelniami, takimi jak: Danmarks Tekniske Universitet (DTU), Technische Universiteit Delft (TUE Delft), Norges Teknisk-Naturvitenskapelige Universitet (NTNU) oraz Technological University of the Shannon (TUS) – powiedział.

Zaznaczył, że dzięki międzynarodowej współpracy studenci zyskują dostęp do najnowszych osiągnięć w dziedzinie technologii i energetyki odnawialnej, a także rozwijają umiejętności cenione na globalnym rynku pracy. Jego zdaniem takie przygotowanie stawia ich na czołowej pozycji w zawodzie, oferując konkurencyjność i możliwość pracy w jednej z najszybciej rozwijających się branż na świecie.

– Sektor OZE, w tym morska energetyka wiatrowa, potrzebuje specjalistów o różnorodnych kwalifikacjach. Do najważniejszych z nich należą kompetencje cyfrowe, inżynieryjne i zarządcze – stwierdził.  
(.....)

Źródło: [www.polskamorska.pl](http://www.polskamorska.pl)

## ***Senat nie zaproponował poprawek do ustawy o pomocy armatorom statków rybackich.***

---

Senat nie zaproponował w czwartek poprawek do ustawy umożliwiającej finansowe wsparcie armatorów w związku z zakazem połowu dorsza na Bałtyku. Według ustawy, rząd ma przeznaczyć w tym roku na ten cel 50 mln zł.

Za przyjęciem ustawy bez poprawek głosowało 57 senatorów, nikt nie był przeciw, a 28 senatorów wstrzymało się od głosu. Ustawa trafi teraz do prezydenta.

Chodzi o ustawę o pomocy państwa skierowanej do armatorów jednostek pływających w związku z wprowadzeniem zakazu połowu dorsza na Morzu Bałtyckim. Przewiduje ona, że właściciele jednostek rybackich organizujący rejsy wędkarskie będą mogli skorzystać z rządowej pomocy.

Wprowadzony przez Unię Europejską zakaz połowów dorszy obowiązuje od 2019 roku i ma na celu ratowanie zasobów tych ryb w Morzu Bałtyckim. Zakaz jest co roku przedłużany, a sytuacja ta powoduje straty dla armatorów, których połowy na Bałtyku dotyczyły głównie dorsza.

W samym 2025 r. na pomoc dla armatorów ma być przeznaczony łącznie 50 mln zł. Wedle szacunków rządu, z pomocy będą mogli skorzystać właściciele 98 jednostek.

Zgodnie z ustawą wsparcie będzie oferowane m.in., jeśli armator zezłomuje jednostkę pływającą albo nieodpłatnie przekazuje ją administracji publicznej lub szkole publicznej na cele niezwiązane z wykonywaniem działalności gospodarczej. Wnioski będzie można składać do dyrektorów urzędów morskich.

Wsparcie będzie udzielane wyłącznie raz na dany statek, a jego wysokość będzie uzależniona m.in. od jego objętości, wyrażonej w międzynarodowej jednostce V. Dopłata za wycofanie z użytku komercyjnego statku o objętości poniżej 10 V wynosić będzie 19 655 zł za 1 V; od 10 V do mniejszej niż 25 V – 18 975 zł za 1 V; od 25 V do mniejszej niż 50 V – 18 285 zł za 1 V. Za wycofanie statku o objętości powyżej 50 V armator będzie mógł otrzymać 1,2 mln zł.

Jak wskazano w uzasadnieniu, „kwoty te pozwolą zapewnić byt armatorom jednostek pływających oraz ich rodzinom w sytuacji braku możliwości prowadzenia dalszej działalności i konieczności kosztownego zutylizowania jednostek”.

Źródło: [www.polskamorska.pl](http://www.polskamorska.pl)

## ***Urząd Morski w Słupsku powraca po 6 latach.***

---

Po sześciu latach przerwy Urząd Morski w Słupsku ma zostać przywrócony. Ministerstwo Infrastruktury potwierdza, że reaktywacja instytucji planowana jest na 1 kwietnia 2026 roku. Odpowiednie rozporządzenie zostało już przekazane do uzgodnień międzyresortowych i opiniowania.

Nowy – a właściwie ponownie utworzony – urząd przejmie część kompetencji od Urzędów Morskich w Gdyni i Szczecinie. Zakres jego działania obejmie morskie wody wewnętrzne, morze terytorialne, wyłączną strefę ekonomiczną, porty i przystanie morskie oraz pas techniczny na środkowym wybrzeżu.

— Urząd swoim obszarem obejmie porty morskie w Kołobrzegu, Darłowie, Ustce i Łebie, a także przystanie rybackie położone między nimi. Siedziba przywróconego urzędu będzie znajdowała się w Słupsku – poinformowała Anna Szumańska, rzecznik prasowa Ministerstwa Infrastruktury.

— Decyzja ma przywrócić dawny podział administracyjny nad polskim wybrzeżem i naszą strefą Bałtyku na trzy Urzędy Morskie. Terytorialny zakres działania dyrektora Urzędu Morskiego w Słupsku obejmować będzie morskie wody wewnętrzne, morze terytorialne, wyłączną strefę ekonomiczną, porty, przystanie oraz określony geograficznie pas techniczny – dodała.

Środki na działalność urzędu zostaną zabezpieczone w budżecie państwa – z części przeznaczonej na gospodarkę morską oraz z rezerwy celowej.

Urząd Morski w Słupsku powstał w 1954 roku i przez dziesięciolecia zajmował się nadzorem nad żeglugą, ochroną wybrzeża oraz rozwojem portów i przystani na środkowym wybrzeżu. W szczytowym okresie zatrudniał blisko 300 osób. Został zlikwidowany 1 kwietnia 2020 roku decyzją ówczesnego ministra gospodarki morskiej Marka Gróbarczyka. Jego kompetencje przejęły urzędy w Gdyni i Szczecinie, a pracownicy zostali przeniesieni do tych jednostek.

Źródło: [www.polskamorska.pl](http://www.polskamorska.pl)

## ***Do Gdańska wpłynął pierwszy kontenerowiec, który przemierzył szlak arktyczny z Azji do Europy.***

---

W niedzielę do gdańskiego portu zawinął pierwszy kontenerowiec, który pokonał trasę ekspresową z Chin do Europy. Szlak wiodący przez Przejście Północno-Wschodnie skraca czas transportu, w stosunku do tradycyjnych tras, a także omija regiony zagrożone piractwem i niestabilne politycznie.

Mierzący 294 metry długości kontenerowiec „Istanbul Bridge” wyruszył 23 września z chińskiego portu Ningbo-Zhoushan. Według informacji z portalu MarineTraffic, śledzącego żeglugę morską, w sobotę wieczorem jednostka stanęła na redzie portu w Gdańsku, a w niedzielę wczesnym rankiem do niego zawinęła.

„Pomimo niesprzyjających warunków pogodowych na północnym Atlantyku, które chwilowo wymusiły obniżenie prędkości, jednostka dotarła do Felixstowe po 18 dniach podróży. Transport obejmował m.in. takie towary jak moduły magazynowania energii oraz ładunki e-commerce w ramach handlu transgranicznego” – informuje Joanna Sadowska ze spółki ATC Cargo (generalny przedstawiciel armatora statku na polskim rynku – PAP).

Trasa rejsu prowadziła przez Północną Drogę Morską, czyli szlak żeglugowy biegnący wzdłuż północnych wybrzeży Syberii przez Morze Arktyczne do Europy. To zdecydowanie krótsza droga łącząca Europę z Azją Wschodnią, niż południowy szlak morski przez Kanał Sueski (około 40 dni rejsu – PAP)

Przedstawicielka ATC Cargo podkreśliła, że przygotowania do przełomowego rejsu trwały ponad trzy lata i obejmowały szeroki zakres działań, od modernizacji floty i szkoleń załóg, po rozwój systemów meteorologicznych i nawigacyjnych niezbędnych do bezpiecznego poruszania się w rejonach arktycznych.

Dodała ponadto, że w okresie zimowym, gdy żegluga po Północnej Drodze Morskiej jest niemożliwa, armator planuje rozwój produktu „East Europe Express”, czyli szybkiego, multimodalnego rozwiązania logistycznego łączącego transport morski przez Kanał Sueski z kolejowymi dostawami do terminali w Europie Środkowej.

„Nowy system umożliwi dostarczenie towarów w ciągu 25 dni, tworząc spójny, całoroczny ekosystem transportowy pomiędzy Chinami a Europą” – podkreśla Joanna Sadowska.

Źródło: [www.polskamorska.pl](http://www.polskamorska.pl)

## ***Rząd we wtorek zajmie się projektem „Bezpieczny Bałtyk”.***

---

Rząd na wtorkowym posiedzeniu zajmie się projektem nowelizacji, który ma usprawnić działania Marynarki Wojennej na Bałtyku – m.in. poprzez zapewnienie jej okrętom uprawnień takich, jakie ma Straż Graniczna. Projekt znany jest pod roboczą nazwą „Bezpieczny Bałtyk”.

Projekt ustawy o zmianie niektórych ustaw w celu usprawnienia działań Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej na wypadek zagrożenia bezpieczeństwa państwa na polskich obszarach morskich oraz zapewnienia bezpieczeństwa na Morzu Bałtyckim przygotowało Ministerstwo Obrony Narodowej.

Ma on m.in. stworzyć podstawy prawne do prowadzenia poza granicami kraju działań patrolowych, odstraszających i monitorujących, a także zapewnić wzmocnienie ochrony infrastruktury krytycznej na Morzu Bałtyckim.

Wiceszef MON Paweł Zalewski w czerwcu, podczas prezentacji założeń projektu, informował, że zaprojektowane zmiany umożliwią np. wykorzystanie Marynarki Wojennej w taki sposób, jak „dzisiaj są wykorzystywane okręty Straży Granicznej, na naszych wodach terytorialnych czy w naszej strefie ekonomicznej na Bałtyku”. Dodał, że przepisy ułatwią m.in. udział polskiego wojska w natowskiej operacji patrolowania Bałtyku Baltic Sentry.

Projekt zakłada też nowe rozwiązania dotyczące reagowania na incydenty na morzu, takie jak ataki na polskie okręty czy polską infrastrukturę krytyczną, w tym gazociąg Baltic Pipe oraz inne instalacje jak platformy wiertnicze czy farmy wiatrowe. W razie konieczności odparcia „bezpośredniego, bezprawnego zamachu” na tego rodzaju obiekty lub w „celu przeciwdziałania czynnościom zmierzającym bezpośrednio do takiego zamachu” dowódca okrętu albo statku powietrznego miałby możliwość zdecydowania o użyciu uzbrojenia.

Ponadto, dowódcy okrętów MW i członkowie ich załóg mają otrzymać uprawnienia wojskowych organów porządkowych – Żandarmerii Wojskowej – m.in. prawo do użycia broni w określonych sytuacjach.

Opracowane przez MON przepisy dotyczą także reagowania na incydenty związane z naruszeniem polskiej przestrzeni powietrznej np. przez obce rakiety. Jak tłumaczył w czerwcu Zalewski, na przykład dowódca grupy ogniowej, który utraci kontakt z Dowództwem Operacyjnym zyskałby możliwość zestrzelenia takiej rakiety na terytorium RP.

W ustawie o zasadach użycia lub pobytu Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej poza granicami państwa mają też pojawić się dodatkowe przesłanki dotyczące wysłania polskich żołnierzy za granicę. Proponowane przesłanki to „wzmocnienie bezpieczeństwa Rzeczypospolitej Polskiej”, „stałe, operacyjne działania prowadzone w celu monitorowania bezpieczeństwa zewnętrznego Rzeczypospolitej Polskiej lub w ramach wysuniętej obecności”.

Ponadto w ustawie ma się pojawić zapis, że „użycie Sił Zbrojnych RP poza granicami państwa może nastąpić na podstawie niezbywalnego prawa do samoobrony, o którym mowa w art. 51 Karty Narodów Zjednoczonych”..

Źródło: [www.polskamorska.pl](http://www.polskamorska.pl)

### ***Nowe połączenie Ro-Ro Hiszpania – Polska.***

---

Port w Bilbao zyskał nowe, ważne połączenie. Operator żeglugowy Finnlines uruchomił cotygodniową linię towarową Ro-Ro łączącą hiszpański port z Gdynią. To nowy korytarz transportowy, który ma wzmocnić wymianę handlową między Hiszpanią a Polską.

Statki będą wypływać z Bilbao w każdą sobotę. Połączenie obsługują trzy nowoczesne jednostki klasy Finneco, które mogą przewozić naczepy, pojazdy i kontenery. To rozwiązanie, które ma być ekologiczną alternatywą dla transportu drogowego i usprawnić przepływ towarów między Europą Zachodnią, Skandynawią i krajami bałtyckimi.

Każdy statek może zabrać na pokład do 420 naczep lub 2500 pojazdów.

Statki Finneco I, II i III należą do programu modernizacji tzw. zielonej floty Finnlines. Każda jednostka wyposażona jest w systemy baterii litowo-jonowych, panele słoneczne oraz technologię smarowania kadłuba mikropęcherzykami powietrza, co pozwala ograniczyć opory hydrodynamiczne i emisję spalin.

W ostatnich latach Port w Bilbao rozwijał swoje możliwości w zakresie obsługi ładunków Ro-Ro i wielozadaniowych, koncentrując się na sektorach energii, przemysłu i transportu intermodalnego. Teraz, dzięki nowemu połączeniu z Gdynią, umacnia swoją pozycję jako element północno-południowych korytarzy logistycznych Europy, łączący Atlantyk z Bałtykiem.

Źródło: [www.polskamorska.pl](http://www.polskamorska.pl)

### ***Vestas rezygnuje z realizacji planowanej fabryki w Szczecinie.***

---

Vestas, duńska firma specjalizująca się w produkcji turbin wiatrowych, zawiesza plany otwarcia swojej największej fabryki w Polsce, powołując się na słaby popyt na rynku europejskim – podaje Financial Times.

W 2024 roku Vestas ogłosił plany budowy nowej fabryki w Szczecinie, która miała produkować łopaty do flagowego modelu V236-15.0 MW. Uruchomienie działalności było zaplanowane na 2026 rok i miało stworzyć ponad 1000 nowych miejsc pracy. Fabryka miała powstać na północy Szczecina, na terenie zakupionym przez firmę w lutym 2023 roku.

Inwestycja zostanie jednak wstrzymana. Jak podaje Financial Times: „plany zostały wstrzymane z powodu niższego niż przewidywano popytu na morską energię wiatrową w Europie”.

Według Financial Times decyzja ta pokazuje, z jakimi trudnościami zmagają się europejski sektor energetyki wiatrowej w kontekście rosnących kosztów, problemów w łańcuchach dostaw oraz nieprzychylniej polityki Stanów Zjednoczonych.

Źródło: [www.gospodarkamorska.pl](http://www.gospodarkamorska.pl)

### ***"Po pierwsze, jest pan wolny". Sąd nie zgodził się na ekstradycję Ukraińca podejrzanego o wysadzenie Nord Stream.***

---

Sąd postanowił odmówić władzom niemieckim wydania Wołodymyra Ż., a także uchylić środek zapobiegawczy w postaci tymczasowego aresztowania i nakazać jego niezwłoczne zwolnienie - poinformował w piątek sędzia Dariusz Łubowski.

- Po pierwsze jest pan wolny - powiedział do Wołodymyra Ż. sędzia.

Następnie zaznaczył, że wniosek władz niemieckich o wydanie mężczyzny nie zasługuje na uwzględnienie. Podkreślił, że przedmiotem niniejszego postępowania nie jest ustalenie, czy ścigany dopuścił się zarzucanego mu przez stronę niemiecką czynu, a jedynie czy czyn ten może stanowić podstawę do wykonania europejskiego nakazu aresztowania.

- Sąd polski nie dysponuje w tej sprawie żadnymi dowodami, albowiem strona niemiecka przesłała jedynie bardzo ogólne informacje - dodał.

Na postanowienie warszawskiego sądu okręgowego można wnieść zażalenie do Sądu Apelacyjnego.

Do zniszczenia trzech z czterech nitek Nord Stream 1 i Nord Stream 2, przeznaczonych do transportu gazu ziemnego z Rosji do Niemiec, doszło 26 września 2022 roku (ponad siedem miesięcy po wybuchu pełnoskalowej

rosyjskiej agresji na Ukrainę) na głębokości około 80 metrów, na dnie Morza Bałtyckiego. 49-letni Ukrainiec twierdzi, że nie miał nic wspólnego z atakiem i że w czasie, gdy do niego doszło, przebywał w Ukrainie.

Źródło: [www.gospodarkamorska.pl](http://www.gospodarkamorska.pl)

## ***Prezydent podpisał inicjatywę ustawodawczą dotyczącą projektu ustawy „Tak! Dla Polskich Portów”.***

---

Na terenie Portu Gdynia odbyła się uroczystość podpisania przez prezydenta RP Karola Nawrockiego inicjatywy ustawodawczej dotyczącej projektu ustawy „Tak! Dla Polskich Portów”.

W trakcie wydarzenia prezydent zaznaczył, że jest to dowód na wypełnianie jego zobowiązań z kampanii wyborczej w ramach "Planu 21". Zaznaczył, że "będzie konsekwentnie realizowany".

- Jestem przekonany, że musimy myśleć o szerszej perspektywie, przynajmniej do 2035 roku, w kontekście inwestycji portowych. Polskie porty generują miejsca pracy, dają wpływ do budżetu państwa. Musimy dokładać wszelkich sił, aby rozwijać infrastrukturę portową, bo bez niej nie mielibyśmy m. in. bezpieczeństwa energetycznego. Rozwój portów decyduje też o naszym bezpieczeństwie militarnym, bo to tutaj trafia sprzęt wojskowy - podkreślił prezydent Karol Nawrocki.

Obok podpisania dokumentu prezydent odwiedził Bałtycki Terminal Kontenerowy i zapoznał się z jego codzienną działalnością. Zwrócił uwagę, że polskie porty generują 230 tys. miejsc pracy i dają 60 mld zł. wpływów do budżetu państwa. Wskazywał, że rozwój infrastruktury portowej wpływa na bezpieczeństwo energetyczne, a także decyduje o bezpieczeństwie militarnym i współpracy sojuszniczej. W związku z tym ostatnim również spotkał się z żołnierzami 598. Brygady Transportowej US Army, która integruje i synchronizuje strategiczne rozmieszczenie i dystrybucję sił naziemnych w celu przemieszczania, rozmieszczania i utrzymania Sił Zbrojnych na rzecz dowództwa USA w Europie (USEUCOM) i Afryce (USAFRICOM). Na terenie Portu Gdynia regularnie pojawiają się transporty amerykańskiego sprzętu wojskowego, w związku z prowadzonymi ćwiczeniami oraz wykonywanymi zadaniami.

Oprócz tego, regularnie mają miejsce wejścia okrętów państw sojuszniczych i partnerskich. Przykładem tego były niedawne wizyty niemieckiej fregaty FGS Hamburg oraz amerykańskich okrętów, niszczyciela USS Bulkeley i transportowca USNS Red Cloud. Wszystko to wpisuje się w wzmocnienie obecności wojsk NATO w regionie i tzw. "wschodniej flance".

Inicjatywa ustawodawcza „Tak! Dla Polskich Portów”, ma być próbą strategicznego, szerokiego spojrzenia na polską gospodarkę morską i na zadania, jakie w związku z tym stoją przed państwem. Według prezydenta ma to być próba „zdyscyplinowania i zobligowania rządu polskiego, aby dokończył inwestycje, które zostały rozpoczęte za czasów Zjednoczonej Prawicy”. Jednocześnie rząd ma zyskać możliwość "rozwiązywania pewnych problemów, które pojawiają się wokół wielu inwestycji".

Prezydent wskazał też, że inicjatywa wiąże się z nowymi inwestycjami portowymi do 2035 roku. Ma to oznaczać dalszy rozwój infrastruktury portowej w Gdańsku, Gdyni, Szczecinie i Świnoujściu. Do tego dochodzi też wzrost bezpieczeństwa energetycznego, wymieniając tu terminale gazowe i naftowe. Co istotne, kluczowym założeniem jest, by "polskie porty były w polskich rękach".

Inicjatywę "Tak! Dla polskich portów" Karol Nawrocki porównał z projektem ustawy "Tak! Dla CPK", która już znajduje się w trakcie prac legislacyjnych Sejmu RP. Wymienił w niej szereg przedsięwzięć związanych z branżą

morską w Polsce, które są obecnie w fazie realizacji, bądź dopiero je to czeka. Są to budowa głębokowodnego terminala w Świnoujściu, Portu Zewnętrznego i Drogi Czerwonej w Gdyni, terminala FSRU na Zatoce Gdańskiej, głębokowodnego stanowiska przeładunku paliw płynnych w Porcie Gdańsk, terminala instalacyjnego T5 w Gdańsku, a także alternatywnego dojazdu kolejowego do gdańskiego portu, wraz z nowym mostem prowadzącym przez Martwą Wisłę. Oprócz tego wskazał na modernizację Odrzańskiej Drogi Wodnej, uruchomienie terminala zbożowego w Gdańsku i budowę nowego terminala zbożowego (agroportu) w Szczecinie.

Źródło: [www.gospodarkamorska.pl](http://www.gospodarkamorska.pl)

### ***Samolot towarowy wypadł z pasa, zginęło dwóch pracowników lotniska.***

---

Dwóch pracowników ochrony lotniska w Hongkongu zginęło w poniedziałek rano, gdy samolot towarowy Boeing 747 należący do tureckich linii ACT Airlines wypadł z pasa startowego, uderzając w pojazd patrolowy, po czym wpadł częściowo do morza - podały władze portu lotniczego.

Do zdarzenia doszło przed godz. 4 czasu lokalnego (godz. 22 w niedzielę w Polsce).

Samolot z nieustalonych dotąd przyczyn wypadł z północnego pasa startowego, uderzył w pojazd patrolowy i wpadł do morza. W wyniku uderzenia maszyna rozpadła się na części.

Samochód, w którym znajdowali się ochroniarze, został zepchnięty do wody. 30-letni pasażer zginął na miejscu, a 41-letni kierowca zmarł po przewiezieniu do szpitala.

Według władz lotniska, pojazd ochrony znajdował się na wyznaczonej trasie patrolowej poza pasem startowym. Pilot nie zgłaszał wcześniej żadnych problemów technicznych maszyny, jednak po wylądowaniu „nagle zszedł z kursu” – przekazał dyrektor wykonawczy ds. operacji lotniskowych Steven Yiu.

Czteroosobowa załoga samolotu zdołała się bezpiecznie ewakuować.

Maszyna należąca do tureckich linii ACT Airlines leciała z Dubaju i wykonywała rejs dla Emirates SkyCargo.

Władze lotnictwa cywilnego podkreśliły, że sprawa ma „ogromne znaczenie” i wszczęto postępowanie w celu ustalenia przyczyn zdarzenia.

W związku z incydentem północny pas startowy został zamknięty, lecz operacje lotnicze są kontynuowane na pozostałych dwóch pasach.

Był to drugi incydent na tym pasie w ciągu ostatnich miesięcy i najtragiczniejszy wypadek lotniczy w Hongkongu od katastrofy samolotu China Airlines w 1999 r., w którym zginęły trzy osoby.

Źródło: [www.gospodarkamorska.pl](http://www.gospodarkamorska.pl)

### ***Moc energii odnawialnej wzrasta, ale firmy walczą o przetrwanie.***

---

Światowa moc energii odnawialnej podwoi się do 2030 roku, przy czym fotowoltaika będzie odpowiadać za blisko 80% wzrostu. Nowy raport Międzynarodowej Agencji Energetycznej ujawnia niepokojący paradoks: pomimo rekordowej ekspansji, świat nie jest na właściwej drodze do osiągnięcia kluczowych celów klimatycznych, a producenci technologii OZE notują miliardowe straty.

Zgodnie z opublikowanym corocznym raportem Międzynarodowej Agencji Energetycznej (IEA) „Renewables 2025”, światowa ekspansja energii odnawialnej postępuje w znacznym tempie, jednak przewiduje się, że nie uda się osiągnąć ambitnego celu wyznaczonego na COP28, czyli potrojenia mocy z OZE do 2030 roku.

Chociaż oczekuje się, że światowa moc OZE podwoi się do końca dekady, głównie za sprawą fotowoltaiki (PV), ogólna prognoza na lata 2025-2030 została obniżona o 5% w porównaniu z ubiegłoroczną analizą.

„W nadchodzących latach wzrost światowej mocy odnawialnej zdominuje fotowoltaika, ale energetyka wiatrowa, hydroenergetyka, bioenergia i geotermia również będą miały w tym swój udział” – komentuje raport Dyrektor Wykonawczy Międzynarodowej Agencji Energetycznej, Fatih Birol. „Fotowoltaika jest na dobrej drodze, by w ciągu najbliższych pięciu lat odpowiadać za około 80% wzrostu światowej mocy odnawialnej” – dodaj Birol.

Ambitne cele a szara rzeczywistość

Za korektą kryją się jednak znaczące zmiany regionalne, wynikające przede wszystkim z istotnych decyzji politycznych w Stanach Zjednoczonych i Chinach.

Prognozę dla Stanów Zjednoczonych obniżono o prawie 50% na skutek polityki, która zakłada wcześniejsze wygaszanie federalnych ulg podatkowych, nowe ograniczenia importowe oraz zawieszenie wydawania dzierżaw na nowe morskie farmy wiatrowe. Podobnie prognoza dla Państwa Środka została obniżona o 5%, ponieważ Pekin przechodzi z systemu stałych taryf na konkurencyjne aukcje, co wpłynie na opłacalność projektów i nieznacznie obniży rentowność dla inwestorów.

Z kolei perspektywy dla innych głównych rynków są bardziej optymistyczne. Prognozę dla Indii podniesiono o prawie 10%, co plasuje kraj na drugim miejscu pod względem wzrostu. Na Bliskim Wschodzie oraz w Afryce Północnej odnotowano największy wzrost prognozy – o 23% – dzięki rozwojowi fotowoltaiki w Arabii Saudyjskiej.

Raport prognozuje, że światowa moc odnawialnych źródeł energii wzrośnie o 4600 GW w latach 2025-2030. Główną siłą napędową ekspansji stanowi fotowoltaika, która ma odpowiadać za prawie 80% całkowitego wzrostu. Jej rozwojowi sprzyjają niskie koszty, szybsze procedury uzyskiwania pozwoleń oraz szeroka akceptacja społeczna.

Oczekuje się, że energetyka wiatrowa niemal podwoi swoją globalną moc do ponad 2000 GW do 2030 roku, chociaż sektor morskiej energetyki wiatrowej boryka się ze znacznymi trudnościami, a prognozę jego pięcioletniego wzrostu obniżono o ponad 25% z powodu wyższych kosztów i opóźnień w realizacji projektów. Przewiduje się, że do końca roku OZE stanie się największym źródłem wytwarzania energii elektrycznej na świecie, co ma swoje uzasadnienie. Raport think tanku EMBER, prezentujący dane za I poł. br. wskazuje na historyczny moment, w którym to właśnie czysta energia prześcignęła węgiel jako paliwo wytwarzające energię elektryczną.

Paradoks nadpodaży

Pomimo imponującego rozwoju kondycja finansowa sektora produkcyjnego jest paradoksalna. Główni producenci paneli fotowoltaicznych i turbin wiatrowych odnotowali znaczne straty, mimo rosnącej liczby instalacji na całym świecie.

W Chinach nadpodaż spowodowała spadek cen paneli fotowoltaicznych o ponad 60% od 2023 roku, co doprowadziło do ujemnych marż netto u czołowych producentów i od początku ubiegłego roku przyniosło straty w wysokości prawie 5 mld dolarów. Producenci turbin wiatrowych spoza Państwa Środka również borykali się z problemami finansowymi i odnotowali skumulowane straty.

Niepewnej sytuacji finansowej towarzyszą utrzymujące się problemy w łańcuchu dostaw.

Raport podkreśla, że łańcuchy dostaw komponentów fotowoltaicznych i surowców krytycznych wykorzystywanych w turbinach wiatrowych pozostaną w dużym stopniu skoncentrowane w Chinach, a ich udział w kluczowych segmentach produkcji utrzyma się powyżej 90% do końca dekady, co stwarza znaczne ryzyko dla bezpieczeństwa łańcucha dostaw.

(.....)

Źródło: [www.gospodarkamorska.pl](http://www.gospodarkamorska.pl)

## ***HMM inwestuje 2,8 mld dolarów w nowe, ekologiczne statki.***

---

Południowokoreański armator HMM ogłosił inwestycję wartą 4 biliony KRW (ok. 2,8 mld USD), obejmującą budowę nowych jednostek napędzanych LNG oraz bardzo dużych tankowców (VLCC).

Zamówienia realizowane będą przez HD Hyundai Heavy Industries i Hanwha Ocean, a dostawy przewidziano na lata 2027–2028.

Nowe statki wpisują się w strategię dekarbonizacji żeglugi i wzmacniania konkurencyjności HMM. Zastosowanie napędu dwupaliwowego LNG pozwoli armatorowi spełniać coraz bardziej restrykcyjne wymogi środowiskowe IMO i UE, a jednocześnie ograniczyć emisję dwutlenku węgla.

Inwestycja stanowi część średnioterminowej strategii HMM do 2030 roku, zakładającej rozbudowę floty do 130 jednostek i zwiększenie pojemności do 1,5 mln TEU. Równoległe spółka rozwija działalność w segmencie przewozów masowych, dywersyfikując źródła przychodów i wzmacniając pozycję w globalnym transporcie morskim.

Dzięki nowym zamówieniom HMM kontynuuje transformację w kierunku nowoczesnej, elastycznej i niskoemisyjnej floty, gotowej na wyzwania rynku i nadchodzące regulacje.

Źródło: [www.gospodarkamorska.pl](http://www.gospodarkamorska.pl)

## ***Wyjątkowe zamówienie CMA CGM. Kontenerowce dla przewoźnika powstaną w Indiach.***

---

Francuski przewoźnik podpisał list intencyjny w sprawie wyjątkowego zamówienia na sześć kontenerowców. Wynika to z faktu, że statki zostaną zbudowane nie w Chinach czy Korei Południowej, ale... w Indiach. Tym samym CMA CGM staje się pierwszym, dużym podmiotem z branży morskiej, który zdecydował się na taki krok, co może zwiastować w przyszłości większe zainteresowanie indyjskim potencjałem przemysłu stoczniowego.

Zgodnie z informacją podaną przez firmę 15 października, list intencyjny dotyczy sześciu kontenerowców z napędem na LNG i pojemności 1700 TEU, które zostaną zbudowane w stoczni Cochin Shipyard (CSL). Dodatkowo zostaną zarejestrowane pod indyjską banderą, co ma wyrażać wsparcie dla polityki morskiej New Delhi w kwestii wzrostu potencjału morskiego państwa. Przypomnijmy, że w październiku tego roku rząd zatwierdził pakiet wsparcia dla sektora stoczniowego i morskiego o wartości ok. 8,3 mld dolarów. Celem jest rewitalizacja branży, wzmocnienie samowystarczalności oraz pozycjonowanie Indii jako globalnego lidera w przemyśle stoczniowym. Celem jest sfinansowanie zakupu i budowy statków, zwiększając ilość jednostek morskich pływających pod indyjską banderą o 20%.

– Cieszę się, że CMA CGM jest pierwszą międzynarodową firmą żeglugową, która zamówiła statki LNG zbudowane w Indiach. Ten kamień milowy odzwierciedla zaufanie, jakim darzymy indyjski potencjał przemysłowy i technologiczny, i wspiera ambicje premiera Modiego, aby uczynić z Indii globalną potęgę w przemyśle stoczniowym. Indie są krajem strategicznym dla CMA CGM, gdzie inwestujemy, szkolimy i wprowadzamy innowacje. Poza budową statków, wzmacniamy nasze partnerstwa w zakresie logistyki, szkoleń morskich i zrównoważonego transportu, aby wspierać rozwój Indii i przyczynić się do dekarbonizacji globalnego handlu – przekazał Rodolphe Saadé, prezes i dyrektor generalny Grupy CMA CGM.

– Cieszymy się, że CMA CGM wybrało CSL do udziału w tej przełomowej inicjatywie. CSL zobowiązuje się do dostarczania wysokiej jakości statków z zrównoważonymi rozwiązaniami, aby sprostać oczekiwaniom rynku w

zakresie przyszłej żeglugi. Ten projekt ma również ogromne znaczenie dla CSL, ponieważ współpracujemy z największą grupą stoczniową HD KSOE jako głównym partnerem, co dodatkowo wzmacnia nasze zaangażowanie w dostarczanie najlepszych w swojej klasie rozwiązań poprzez partnerstwa, aby służyć klientom na całym świecie – zaznaczył Madhu S Nair, dyrektor zarządzający Cochin Shipyard.

Zaplanowane kontenerowce, które zostaną zbudowane w indyjskiej stoczni, będą też projektowane we współpracy z południowokoreańskim zakładem mieszczącym się w Ulsan, HD Hyundai Heavy Industries. CMA CGM podkreśla, że partnerstwo z Cochin Shipyard jest dowodem na wspólne zaangażowanie na rzecz innowacji, zrównoważonego rozwoju i globalnej doskonałości w transporcie morskim. Statki będą dostarczane w latach 2029–2031, zgodnie ze strategią francuskiego przewoźnika, dotyczącą odnowy floty w myśl dekarbonizacji transportu morskiego.

Inwestycje mają się zwrócić, generując dwu- a nawet trzykrotnie większe zyski z samego tylko sektora transportu morskiego. Z tej sumy władze planują zainwestować ok. 700 mln dolarów w istniejące stocznie, zapewniając ich modernizację i zwiększenie możliwości twórczych. W odpowiedzi na te i inne przedsięwzięcia CMA CGM przerejestrował w 2025 roku cztery statki pod indyjski rejestr. Pierwszym w kwietniu był kontenerowiec CMA CGM VITORIA (IMO: 9434905). Plan zakłada zwiększenie ich liczby, a także wzrostu zatrudnienia indyjskich marynarzy. Do końca tego roku miało to być 1000 i 500 kolejnych w 2026 roku.

CMA CGM założył również w Indiach, w Ćennaju w stanie Tamil Nadu, siedzibę swojej organizacji Global Business Services (GBS), pełniąc rolę strategicznego centrum wspierającego szeroki wachlarz funkcji w zakresie spedycji, logistyki, finansów, prawa, obsługi klienta i transformacji. Z oddaną kadrą liczącą ponad 9000 pracowników, GBS obsługuje 160 agencji na całym świecie, nadzorując 261 procesów i 158 działów, realizując ponad 60% głównych procesów transakcyjnych firmy.

Indie stanowią strategiczny rynek dla CMA CGM, zajmując kluczową pozycję w globalnej sieci agencyjnej. Z 34-letnią obecnością w tym kraju i zatrudnieniem około 17 000 pracowników, firma dąży do stanowienia kluczowej roli w łączeniu Indii z rynkami globalnymi poprzez 19 cotygodniowych połączeń morskich. Poza podstawową działalnością żeglugową CMA CGM aktywnie inwestuje w indyjską infrastrukturę portową, posiadając znaczące udziały strategiczne w terminalach Nhava Sheva (NSFT), w pobliżu Mumbai oraz w Mundra Port.

Źródło: [www.gospodarkamorska.pl](http://www.gospodarkamorska.pl)

### ***Nowy statek Stena Line gotowy do wypłynięcia. Stena Connecta ma być nową jakością w żegludze.***

---

W chińskiej stoczni mieszczącej się w Weihai, CMI Shipyard, odbyła się 16 października ceremonia chrztu i przekazania nowego statku, który dołączy do floty Stena Line. Stena Connecta, Wkrótce wyruszy on w swój pierwszy rejs, do macierzystego portu, leżącego nad Morzu Irlandzkim.

W uroczystości wzięli udział dyrektor generalny Stena Line Niclas Mårtensson, członkowie kierownictwa firmy oraz właściciel Stena AB Dan Sten Olsson. Nowy nabytek, wraz z bliźniaczym Stena Futura, który wszedł do eksploatacji we wrześniu tego roku, zwiększy zdolność przewozową trasy Belfast–Heysham o 40%.

– Z wielką dumą świętujemy dziś kolejny kamień milowy w historii naszej floty i całej firmy. Stena Connecta oraz jej bliźniaczy statek stanowią najnowsze osiągnięcia w dziedzinie technologii morskiej. Nie tylko odegrają one kluczową rolę w utrzymaniu niezbędnych połączeń transportowych w Irlandii i Wielkiej Brytanii, ale także wniosą znaczący wkład w realizację naszych celów zrównoważonego rozwoju, zakładających redukcję emisji CO<sub>2</sub> o 30 procent do 2030 roku – powiedział Niclas Mårtensson, dyrektor generalny Stena Line.

Technologia hybrydowa nowej generacji

Prom należy do serii klasy NewMax, zbudowany z myślą o maksymalnej zdolności frachtowej. Tak jak Stena Futura, Stena Connecta ma wymiary 147 metrów długości i 26 metrów szerokości, z linią ładunkową 2800 metrów i tonażem 20835 GT. Oba statki mają obsługiwać żeglugę na trasie Belfast-Heysham, łącząc Irlandię Północną z Anglią.

Na pokładzie zaimplementowano najnowocześniejsze rozwiązania w zakresie zrównoważonego rozwoju oraz specjalnie zaprojektowaną technologię morską, zaprojektowaną z myślą o wyjątkowych warunkach pływowych Morza Irlandzkiego. Szczególne znaczenie ma hybrydowy napęd, który ma wpisywać się w politykę przewoźnika odnośnie dekarbonizacji żeglugi na wprawdzie krótszych, ale regularnie obsługiwanych trasach. Oba promy mogą być napędzane paliwem metanolowym. W odróżnieniu od poprzednika, nowy nabytek Stena Line posiada już zamontowane dwa żagle rotorowe Norsepower Rotor Sails o wymiarach 28 na 4 metry, które pozwalają zaoszczędzić do 9% paliwa na obsługiwanej. Stena Futura, jest aktualnie przygotowany do montażu podobnego rozwiązania.

Obie jednostki są wyposażane w technologie, które umożliwią wykorzystanie zarówno napędu elektrycznego, jak i zasilania z lądu, gdy będzie ono dostępne, obniżając tym samym zużycie energii. Ponadto Stena Line ściśle współpracuje z dostawcami, zapewniając przyszłe dostawy e-metanolu i realizując swoje strategiczne cele związane z przejściem na paliwa odnawialne oraz redukcją emisji CO<sub>2</sub> o 30% do 2030 roku.

Wzmocnienie połączeń na Morzu Irlandzkim

Stena Line jest największym operatorem promowym na Morzu Irlandzkim, dysponującym flotą 13 statków (w tym Stena Connecta, który wejdzie do eksploatacji w styczniu 2026 r.). Firma obsługuje nawet 238 rejsów tygodniowo, oferując rozbudowaną sieć tras, która obejmuje połączenia pasażerskie i towarowe z Belfastu do Cairnryan i Liverpoolu, z Dublina do Holyhead oraz z Rosslare do Fishguard, a także trasy frachtowe z Belfastu do Heysham i Dublina.

W tym roku mija też 30 lat od rozpoczęcia działalności Stena Line na Morzu Irlandzkim, podczas których firma odegrała ważną rolę we wspieraniu zarówno handlu, jak i społeczności w całym regionie. Niclas Mårtensson podkreślił przy tym, że zamówienie na oba statki wynikało z branych pod uwagę oczekiwań i zapotrzebowania klientów na zwiększenie zdolności przewozowych na obsługiwanych trasach. Plan zakłada, że Stena Connecta rozpocznie regularną żeglugę w styczniu przyszłego roku.

Źródło: [www.gospodarkamorska.pl](http://www.gospodarkamorska.pl)

### ***Presja Trumpa działa? Maersk przekierowuje statki z chińskich do południowokoreańskich portów.***

---

14 października duński przewoźnik Maersk poinformował o zmianach w jednej ze swoich usług w Azji, TP7. Zapowiedział „tymczasowe zmiany”, które wzbudziły mieszane relacje, gdyż statki nie będą rozładowywać towarów w chińskim porcie Ningbo, przenosząc je do południowokoreańskiego Busan. Choć może to być zmiana wynikająca ze strategii firmy, pojawiają się głosy, że ma to polityczny kontekst, biorąc pod uwagę, że dotyczy to towarów eksportowanych do USA.

Jak informuje w swojej informacji prasowej Maersk, Potomac Express (IMO: 9349526), pływający pod amerykańską banderą kontenerowiec niemieckiego Hapag-Lloyd, z którym duński przewoźnik współpracuje, nie będzie już zawiązał do chińskiego Ningbo. Ładunki przeznaczone do tego portu lub stanowiące tam „przystanek” będą odtąd rozładowywane w południowokoreańskim Busan i dostarczane do miejsc przeznaczenia za pośrednictwem istniejącej sieci Maersk. Towary eksportowe z Ningbo do USA będą ładowane na kontenerowiec Maersk Luz (IMO: 9526904) i podłączane do sieci ładunkowej dla Potomac Express w południowokoreańskim Gwangyang.

Do Ningbo nie zawinie też statek Maersk Kinloss (IMO: 9333022), pływający pod amerykańską banderą. Ładunki importowe przeznaczone do lub przez Ningbo będą także rozładowywane w porcie południowokoreańskim i będą nadal docierać do Ningbo i miejsca przeznaczenia za pośrednictwem istniejącej sieci. Eksport z Ningbo lub przez Ningbo do USA zostanie załadowany w formie wahadłowej, a przeładunek nastąpi w Korei Południowej.

Sytuacja może zdawać się komplikująca usługę TP7, a Maersk nie tłumaczy dokładnych przyczyn zmian, podkreślając, jednak, że odbywa się to w ramach wsparcia klientów celem „efektywnego i skutecznego zarządzania łańcuchem dostaw przez cały czas”. Należy zauważyć, że sprawa wizyt w chińskim porcie dotyczy statków pływających pod amerykańską banderą, co może sugerować próbę dostosowania się do sytuacji wynikającej z napięć na linii Chiny-USA, w tym co rusz zapowiadanych czy ogłaszanych przez obie strony sankcji. Wskazuje się tu niedawno ogłoszoną „specjalną opłatę portową” dla statków pływających pod banderą USA, które miałyby być obsługiwane w chińskich portach. W ubiegłym tygodniu chińskie władze zapowiedziały, że będą pobierać opłatę w wysokości 400 juanów (56 dolarów) za tonę netto dla statków amerykańskich, co zasadniczo odpowiada opłacie 50 dolarów za tonę netto, którą Stany Zjednoczone nakładają na statki chińskie. Ponadto Pekin odpowiedział również planami stopniowego podwyższania opłat do 17 kwietnia 2028 roku z tą samą datą wejścia w życie.

Mimo że Maersk nie przyznaje, że zmiany w rotacji usługi TP7 to efekt chęci uniknięcia dodatkowych kosztów, zaznacza że dąży do transparentności w relacjach z klientami i informowaniem o dalszych zmianach, tak tymczasowych jak i długoterminowych. Wskazuje przy tym, że będzie tak samo działać w sytuacji zmian w sieciach regionalnych i globalnych, pracując nad bardziej długoterminowymi rozwiązaniami. To może wskazywać, że z racji na wojnę handlową Chin z USA Maersk może wprowadzić kolejne zmiany, związane z obsługą tak chińskich, jak i amerykańskich portów przez kontenerowce Maersk oraz innych przewoźników. Przypomnijmy, że biorąc pod uwagę zapowiedzi Donalda Trumpa względem nakładania dodatkowych opłat na statki budowane w Chinach, zmiany mogą być jeszcze poważniejsze.

Źródło: [www.gospodarkamorska.pl](http://www.gospodarkamorska.pl)

### ***W tym tygodniu Unia Europejska prawdopodobnie przyjmie 19. pakiet sankcji wobec Rosji.***

---

Szefowa unijnej dyplomacji Kaja Kallas zapowiedziała w poniedziałek w Luksemburgu, że Unia Europejska prawdopodobnie przyjmie w tym tygodniu 19. pakiet sankcji wobec Rosji w związku z jej inwazją na Ukrainę.

Przed rozpoczęciem spotkania ministrów spraw zagranicznych państw UE w Luksemburgu Kallas podkreśliła, że trwają rozmowy z państwami członkowskimi o tym, jak lepiej koordynować działania wobec rosyjskiej floty cieni.

Odniosła się także do możliwego spotkania prezydenta USA Donalda Trumpa z przywódcą Rosji Władimirem Putinem w Budapeszcie, podkreślając, że „nie jest to nic przyjemnego”, że do niego dojdzie. – Zobaczymy, co z tego wyniknie – powiedziała.

Kallas oceniła też, że wszelkie wysiłki Trumpa, by zaprowadzić pokój na Ukrainie, należy odbierać pozytywnie, ale nie widać, by Rosja naprawdę pragnęła tego pokoju.

– Jeśli Ameryka ma dużą siłę, by wyrzucić presję na Rosję, by ta przystąpiła do negocjacji, i jeśli z niej skorzysta, to oczywiście dobrze – powiedziała szefowa unijnej dyplomacji.

Pod koniec ubiegłego tygodnia źródła unijne informowały, że przyjęcie 19. pakietu sankcji UE przeciw Rosji jest nadal blokowane przede wszystkim przez Austrię, która domaga się, aby część zamrożonych rosyjskich aktywów została uwolniona i przekazana bankowi Raiffeisen w ramach rekompensaty.

Szefowa Komisji Europejskiej Ursula von der Leyen w połowie września przedstawiła propozycję 19. pakietu sankcji na Rosję. Znalazł się w nim zakaz importu rosyjskiego LNG na rynki europejskie oraz objęcie koncernów Rosneft i Gazprom Nieft zakazem transakcji. Aby pakiet mógł wejść w życie, wymagana jest jednomyślna zgoda unijnej „27”.

W negocjacjach nad nowymi sankcjami Austria zaczęła domagać się, by częściowo złagodzone zostały sankcje wobec jednego z rosyjskich oligarchów Olega Deripaski. Wiedeń chce, by część jego zamrożonych aktywów została uwolniona i przekazana bankowi Raiffeisen w ramach rekompensaty. Ten bank mimo trwającej wojny wciąż prowadzi działalność w Rosji, a tamtejszy sąd nałożył na niego karę w wysokości 2 miliardów euro. Aktywa miałyby stanowić rekompensatę za tę karę.

Wiele krajów członkowskich obawia się, że krok ten stworzyłby niebezpieczny precedens dla innych podmiotów objętych sankcjami. Część dyplomatów zwraca też uwagę, że inne instytucje finansowe wycofały się z działalności w Rosji, a austriacki bank także miał taką możliwość od początku rosyjskiej inwazji na Ukrainę. Z nieoficjalnych informacji wynika też, że również Słowacja nadal zgłasza wątpliwości, ale wobec tej części sankcji, która dotyczy energii. Bratysława chce, żeby sprawa embarga na rosyjską energię trafiła na szczyt UE, gdzie mogła przedstawić swoje obawy dotyczące bezpieczeństwa dostaw ropy, z uwagi na to, że Słowacja nie ma dostępu do morza.

Zgodnie z pakietem wycofanie rosyjskiego skroplonego gazu ziemnego ma nastąpić do 1 stycznia 2027 r. Poza odejściem od rosyjskiego LNG Komisja chce, by w ramach 19. pakietu UE zaostrzyła środki ograniczające dochody Rosji z ropy naftowej. Wspólnota dopuszcza możliwość handlu rosyjską ropą tylko w ramach specjalnego limitu.

Von der Leyen poinformowała też we wrześniu, że w ramach 19. pakietu KE zaproponowała sankcje na 118 dodatkowych statków z rosyjskiej tzw. floty cieni; transportuje ona rosyjską ropę, która jest następnie sprzedawana po cenie wyższej niż narzucona przez międzynarodowe restrykcje. Sankcjami UE ma zostać objętych łącznie ponad 560 jednostek.

Główne rosyjskie firmy handlujące energią, Rosneft i Gazprom Nieft, zostaną objęte całkowitym zakazem transakcji. Inne firmy zostaną objęte również zamrożeniem aktywów.

Źródło: [www.gospodarkamorska.pl](http://www.gospodarkamorska.pl)

### ***Chińskie MSZ: chcemy wznowić dialog z Kanadą i wspólnie bronić globalnego porządku handlowego.***

---

Chiny są gotowe do wznowienia dialogu i wymiany na wszystkich szczeblach z Kanadą, a także do wspólnej obrony multilateralizmu i międzynarodowego porządku handlowego - oświadczył w piątek minister spraw zagranicznych Chin, Wang Yi, podczas spotkania z szefową kanadyjskiego resortu dyplomacji Anitą Anand w Pekinie.

„Chiny i Kanada mają szerokie wspólne interesy i duże pole do współpracy. Możemy stać się partnerami wzajemnego rozwoju, opierając się na wzajemnym szacunku” – powiedział Wang, cytowany w nocie chińskiego MSZ. Podkreślił, że obie strony powinny wzmocnić komunikację, wyeliminować zakłócenia i odbudować wzajemne zaufanie.

Spotkanie odbyło się w 55. rocznicę nawiązania stosunków dyplomatycznych między obu krajami. Wang Yi zaznaczył, że chińska strona liczy na przestrzeganie przez Kanadę zasady „jednych Chin”, co stanowić ma polityczną podstawę relacji.

Jak przekazało MSZ, obie strony wyraziły chęć zacieśnienia współpracy w dziedzinach takich, jak handel, bezpieczeństwo, globalne zarządzanie i wymiana kulturalna. Kanada potwierdziła swoje zaangażowanie w multilateralizm i poparcie dla wolnego handlu, deklarując gotowość do ścisłej koordynacji z Chinami w ramach wielostronnych organizacji.

Relacje chińsko-kanadyjskie w ostatnich latach są napięte i naznaczone kryzysami dyplomatycznymi. Punktem zwrotnym było aresztowanie dyrektora finansowej Huawei, Meng Wanzhou, w 2018 roku na wniosek USA, a następnie retorsyjne uwięzienie dwóch Kanadyjczyków - Michaela Spavora i Michaela Kovriga - w Chinach. Chociaż oboje zostali później uwolnieni, napięcia narosły z powodu oskarżeń Ottawy o chińską ingerencję w kanadyjskie sprawy i wybory. Ottawa konsekwentnie wyraża zaniepokojenie chińskim łamaniem praw człowieka.

W ostatnim czasie zaczęła eskalować również wojna handlowa. W sierpniu br. Pekin ogłosił wstępne cła antydumpingowe na import kanadyjskiego rzepaku, rok po tym jak Kanada zapowiedziała nałożenie 100-procentowej taryfy celnej na import chińskich pojazdów elektrycznych.

Źródło: [www.gospodarkamorska.pl](http://www.gospodarkamorska.pl)

## ***Uchwała 7 Sędziów NSA w sprawie Norwegii i ulgi abolicyjnej – sprawozdanie z rozprawy z dn.06.10.2025 r.***

---

Na łamach różnych portali internetowych pojawiło się kilka artykułów dotyczących powodów odroczenia publikacji uchwały 7 Sędziów NSA na termin z urzędu. Większość z tych artykułów, prawdopodobnie przez brak prawniczej wiedzy autorów, błędnie wskazuje na przedmiot uchwały, przebieg i charakter postępowania i skutki jego rozstrzygnięcia.

Z uwagi na powyższe, kluczowe jest odniesienie się do wszystkich wątpliwości, zarówno autorów tych artykułów, jak i samych marynarzy.

### Ulga abolicyjna a zakres pytania prawnego

Na wstępie, analizując tytuły artykułów – pod żadnym względem uchwała nie dotyczy zastosowania ulgi abolicyjnej. Artykuły wskazują, że uchwała ma przesądzić o zastosowaniu ulgi abolicyjnej dla marynarzy – co nie jest prawdą. NSA podejmie uchwałę w przedmiocie pytania prawnego w zakresie możliwości zastosowania metody unikania podwójnego opodatkowania wskazanej w art. 22 ust 1 lit a)-d) w przypadku, gdy osoba mająca miejsce zamieszkania w Polsce i osiąga z tego tytułu dochód, nie podlega z tytułu jego uzyskania, zgodnie z prawem wewnętrznym Norwegii, obowiązkowi podatkowemu. Meritum uchwały będzie obejmować to czy do dochodów marynarza zastosowanie znajduje metoda proporcjonalnego odliczenia, jeżeli w Norwegii nie zapłaci podatku albo nie zostanie zwolniony z zapłaty podatku?

W tym zakresie pytanie prawne nie dotyczy w ogóle zastosowania ulgi abolicyjnej. Kolejna kwestia – kluczowa dla marynarzy – pytanie prawne zostało zadane w oparciu o art. 15 § 1 pkt 3 czyli w danej sprawie „NSA podejmuje uchwały zawierające rozstrzygnięcie zagadnień prawnych budzących poważne wątpliwości w konkretnej sprawie sądowo administracyjnej” a nie, jak zostało to podniesione we wskazanych publikacjach, w każdej sprawie dotyczącej zastosowania umów o unikaniu podwójnego opodatkowania.

Prostując nieprawdziwe informacje:

1. Uchwała nie dotyczy zastosowania ulgi abolicyjnej.
2. Uchwała zapadnie w konkretnej sprawie sądowo administracyjnej konkretnego podatnika.

Różnica pomiędzy obowiązkiem podatkowym a zobowiązaniem podatkowym i hierarchia źródeł prawa

Zgodnie z art. 3 ust 1 ustawy o podatku dochodowym od osób fizycznych - osoby fizyczne, jeżeli mają miejsce zamieszkania na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, podlegają obowiązkowi podatkowemu od całości swoich dochodów (przychodów) bez względu na miejsce położenia źródeł przychodów (nieograniczony obowiązek podatkowy).

Z kolei przepis art. 3 ust. 1 stosuje się z uwzględnieniem umów w sprawie unikania podwójnego opodatkowania, których stroną jest Rzeczpospolita Polska (art. 4a u.p.d.o.f.).

Natomiast, zobowiązaniem podatkowym jest wynikające z obowiązku podatkowego zobowiązanie podatnika do zapłacenia na rzecz Skarbu Państwa, województwa, powiatu albo gminy podatku w wysokości, w terminie oraz w miejscu określonych w przepisach prawa podatkowego (art. 5 ustawy Ordynacja podatkowa).

Powyższe oznacza, iż aby powstało zobowiązanie do zapłaty podatku musi powstać obowiązek podatkowy. A przy kreowaniu obowiązku podatkowego należy uwzględnić postanowienia umów o unikaniu podwójnego opodatkowania.

(.....)

Definicja pojęcia „exempt from tax”

Umowa o unikaniu podwójnego opodatkowania oraz korespondencja pomiędzy Polskim Ministerstwem Finansów a Norweskimi Związkiem Armatorów posługują się pojęciem „exempt from tax” – zwolnienie spod opodatkowania. W rozumieniu strony norweskiej „exempt from tax” to dochód zwolniony = niepodlegający opodatkowaniu = wyłączony spod opodatkowania. Zagraniczne systemy podatkowe nie rozróżniają tego pojęcia tak jak czynią to polskie organy podatkowe. Co więcej, przedstawiciele Norweskich Związków Armatorów wskazują, iż zastosowanie w Polsce ulgi abolicyjnej to dochód „exempted from tax” czyli ostatecznie zwolniony z opodatkowania. Oznacza to, że zwykła ulga podatkowa (skutkująca brakiem faktycznej zapłaty podatku) stanowi o zwolnieniu dochodu z opodatkowania.

Jeżeli na kanwie interpretacji polskich przepisów, marynarze zostaliby opodatkowani w oparciu o bezprawnie wytworzoną przez organy podatkowe przesłankę powstania obowiązku podatkowego w Polsce w związku z brakiem zapłaty podatku za granicą, stanowiłoby to naruszenie przepisów Ustawy o podatku dochodowym od osób fizycznych, ustawy Ordynacja podatkowa, Konstytucji RP, danej umowy o unikaniu podwójnego opodatkowania i Konwencji Wiedeńskiej, a co najistotniejsze wprowadzeniem w błąd drugiej strony danej konwencji co do celu i skutków jej zawarcia.

Skutki uchwały w kontekście praktyk polskiego aparatu skarbowego

Uchwała siedmiu Sędziów NSA zapadnie w konkretnej sprawie i będzie wiązała tylko w tej sprawie. Uchwała nie będzie wiążąca ani dla sądów, ani dla organów w innych sprawach podatkowych dotyczących zastosowania Konwencji z Norwegią, a tym bardziej dla zastosowania Konwencji np. z UK czy Singapurem.

(.....).

Źródło: [www.gospodarkamorska.pl](http://www.gospodarkamorska.pl)

### ***Od dnia 01.01.2026 roku - Ubezpieczenia społeczne marynarzy.***

---

W dniu 6 sierpnia Prezydent podpisał ustawy o zmianie ustawy o systemie ubezpieczeń społecznych oraz niektórych innych ustaw. Nowe rozwiązania w zakresie ustawy o systemie ubezpieczeń społecznych, które obejmą marynarzy obowiązkowym ubezpieczeniem emerytalnym i rentowym wejdą w życie od stycznia 2026 roku.

W uzasadnieniu do projektu ustawy podkreślano, 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.

Niestety obecny kształt przepisów nie uwzględnia zastrzeżeń i uwag zgłaszanych przez związki zawodowe marynarzy i samych marynarzy, dlatego też przepisy te budzić będą wiele wątpliwości interpretacyjnych oraz praktycznych.

Taki stan rzeczy może narazić marynarzy na liczne uciążliwości i ryzyka finansowe np. kwestia utraty statusu marynarza przy kontynuacji pracy, a dalsze objęcie ubezpieczeniem społecznym.

Status marynarza

W ustawie z dnia 13 października 1998 r. o systemie ubezpieczeń społecznych wprowadzono zmianę definicji ustawowej płatnika składek, dodając nowego płatnika składek, tj. ubezpieczonego będącego marynarzem, zobowiązanego do opłacania składek na własne ubezpieczenie społeczne. W ustawie dodany został nowy tytuł do obowiązkowych ubezpieczeń społecznych: emerytalnego, rentowych, chorobowego i wypadkowego – obejmujący marynarza.

Przepisy ustawy o zmianie ustawy o systemie ubezpieczeń społecznych oraz niektórych innych ustaw regulują status marynarza. W ustawie wskazano, że za marynarza uważa się osobę zamieszkujejącą na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej i wykonującą pracę na podstawie marynarskiej umowy o pracę, o której mowa w art. 2 pkt 2 ustawy z dnia 5 sierpnia 2015 r. o pracy na morzu (Dz. U. z 2023 r. poz. 2257 oraz z 2025 r. poz. 620), zwanej dalej "marynarską umową o pracę", lub innej umowy dotyczącej świadczenia przez marynarza pracy na morzu na statku o pojemności brutto (GT) 100 jednostek i wyższej oraz o przynależności polskiej albo innej niż polska, która dokonała zgłoszenia do ubezpieczeń społecznych, przedkładając jednocześnie kopię zaświadczenia wydanego przez agencję zatrudnienia albo dyrektora urzędu morskiego, jeżeli umowy międzynarodowe nie stanowią inaczej.

A zatem status marynarza będzie potwierdzany stosownym zaświadczeniem wydawanym przez dyrektora urzędu morskiego lub agencję zatrudnienia. Zaświadczenie potwierdzające status marynarza, wydaje marynarzowi:

1) niekorzystającemu z pośrednictwa w zawarciu marynarskiej umowy o pracę lub innej umowy dotyczącej świadczenia pracy na morzu z armatorem - dyrektorem urzędu morskiego, o którym mowa w ustawie z dnia 5 sierpnia 2015 r. o pracy na morzu, właściwy dla miejsca zamieszkania marynarza albo

2) korzystającemu z pośrednictwa w zawarciu marynarskiej umowy o pracę lub innej umowy dotyczącej świadczenia pracy na morzu z armatorem - agencją zatrudnienia, o której mowa w art. 18 ust. 2 ustawy z dnia 5 sierpnia 2015 r. o pracy na morzu, pośrednicząca w zawarciu umowy.

Zgodnie z nowymi przepisami podmioty uprawnione do wystawiania zaświadczeń dla tej grupy zawodowej, będą potwierdzały w zaświadczeniu posiadanie statusu marynarza oraz datę jego uzyskania w celu zgłoszenia do ubezpieczeń społecznych, a także datę rozpoczęcia i datę planowanego zakończenia pracy na statku morskim - na podstawie przedłożonych przez marynarza dokumentów w postaci marynarskiej umowy o pracę lub innej umowy dotyczącej świadczenia przez marynarza pracy na morzu, wpisów do ksiąteczki żeglarskiej lub praktyki pływania potwierdzonej zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 68 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2025 r. poz. 883). Wydane marynarzowi zaświadczenie będzie ważne w okresie 1 miesiąca od daty jego wydania.

Warunkiem objęcia obowiązkowymi ubezpieczeniami społecznymi (emerytalnym i rentowymi, chorobowym oraz wypadkowym) będzie złożenie w Zakładzie Ubezpieczeń Społecznych zgłoszenia do ubezpieczeń społecznych wraz z zaświadczeniem wystawionym przez dyrektora urzędu morskiego lub agencję zatrudnienia. Zaświadczenie wydane przez podmiot uprawniony będzie ważne przez okres jednego miesiąca od daty wydania.

Obowiązek opłacenia składek będzie trwał przez 12 miesięcy liczony od dnia wskazanego w zaświadczeniu jako dzień uzyskania statusu marynarza wydanym przez dyrektora urzędu morskiego lub agencję zatrudnienia.

W tym okresie marynarz objęty będzie pełną ochroną ubezpieczeniową, z wyłączeniem okresu, w którym po zakończeniu pracy na morzu dokona „zawieszenia” statusu marynarza na okres od miesiąca do maksymalnie 3 miesięcy.

Marynarz po zakończeniu wykonywania pracy na statku morskim może dokonać zawieszenia statusu marynarza na okres nie krótszy niż miesiąc i nie dłuższy niż 3 miesiące w danym roku kalendarzowym. W przypadku ponownego powrotu na statek zgodnie z rozwiązaniami ustawy marynarz będzie mógł wznowić status marynarza, a tym samym kontynuować ubezpieczenie.

Podstawa wymiaru składek

Podstawę wymiaru składek na ubezpieczenia społeczne marynarzy stanowić będzie zadeklarowana kwota, nie niższa jednak od minimalnego wynagrodzenia za pracę, którego wysokość określana jest co roku rozporządzeniem Rady Ministrów w sprawie wysokości minimalnego wynagrodzenia za pracę oraz wysokości minimalnej stawki godzinowej w danym roku. Od dnia 1 stycznia 2026 r. będzie wynosić ona 4806 zł. Składka w nowej wysokości obowiązywać będzie od dnia 1 stycznia do dnia 31 grudnia danego roku. Ustawodawca wskazał także na możliwość zadeklarowania wyższej kwoty podstawy wymiaru składek. Dodatkowo obowiązkowe będzie opłacanie składek na Fundusz Pracy i Fundusz Solidarnościowy oraz składki na ubezpieczenie zdrowotne. Kwota zadeklarowana jako podstawa wymiaru składek na ubezpieczenia społeczne będzie jednocześnie stanowiła dla marynarza podstawę wymiaru składki zdrowotnej. Jeśli do podstawy wymiaru składek marynarz zadeklaruje kwotę minimalnego wynagrodzenia, wówczas będzie zwolniony z przekazywania do ZUS dokumentów rozliczeniowych za każdy kolejny miesiąc kalendarzowy (także w razie zmiany kwoty minimalnej płacy).

Objęcie ubezpieczeniem wstecz

Marynarze zamieszkujący na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej mogą na wniosek złożony do Zakładu opłacić składki na ubezpieczenia emerytalne i rentowe za wybrane miesiące w okresie od dnia 1 lipca 2020 r. do dnia 30 czerwca 2025 r., w których nie podlegali ubezpieczeniom emerytalnemu i rentowym. Warunkiem opłacenia składek wstecz będzie złożenie wniosku w terminie do dnia 30 czerwca 2027 r. wraz z zaświadczeniem potwierdzającym posiadanie statusu marynarza przez przynajmniej 3 miesiące w roku każdym wskazanym w ust. 1, za który marynarz wnosi o opłacenie składki na ubezpieczenia emerytalne i rentowe.

Podsumowanie

Rozszerzenie zasad podlegania ubezpieczeniom społecznym na osoby wykonujące pracę na morzu na statkach pływających pod tzw. tanimi banderami, czyli państw nienależących do Unii Europejskiej i Europejskiego Obszaru Gospodarczego należy uznać za słuszne. Objęcie marynarzy ubezpieczeniem i tym samym zapewnienie im chociaż minimalnych świadczeń na wypadek różnych zdarzeń losowych, czy też starości jest prawidłowe. Jednakże trudno oczekiwać od tej grupy zawodowej chęci deklarowania wyższej podstawy wymiaru składki niż niezbędne minimum określone w ustawie. W takim przypadku uzyskanie statusu marynarza i objęcie ubezpieczeniem społecznym nie gwarantuje marynarzom godnego świadczenia na wypadek starości.

Co więcej, przepisy te wymagają dalszego dopracowania, gdyż w naszej ocenie są zbyt nieprecyzyjne w wielu aspektach i rodzą zbyt wiele obowiązków formalnych po stronie marynarzy..

Źródło: [www.gospodarkamorska.pl](http://www.gospodarkamorska.pl)

### ***Z Luvru skradziono bezcenne klejnoty. Nowe informacje na temat sprawców.***

---

W związku z kradzieżą historycznych klejnotów w Luwrze poszukiwane są cztery osoby; sprawcy byli zamaskowani i zbiegli na skuterach - poinformowała prokurator Paryża Laure Beccuau. Ministerstwo kultury Francji oświadczyło, że skradziono osiem przedmiotów. Dziewiąty przedmiot, korona cesarzowej Eugonii, została odnaleziona. Sprawcy porzucili ją podczas ucieczki. Prezydent Francji Emmanuel Macron zapewnił, że klejnoty zostaną odzyskane, a sprawcy zuchwałego napadu staną przed sądem.

- Odzyskamy (skradzione - PAP) dzieła, a sprawcy zostaną postawieni przed sądem - powiedział Macron. - Robi się wszystko, aby do tego doprowadzić - dodał. Szef państwa nazwał kradzież „atakem na dziedzictwo, które szanujemy jako część naszej historii”.

Śledczy biorą pod uwagę hipotezę, że za kradzieżą stoi przestępczość zorganizowana. W mniejszym stopniu rozpatrywana jest ingerencja zagraniczna, choć nie jest ona całkiem wykluczona.

Cele przestępczości zorganizowanej mogą być dwa: albo działanie na korzyść zleceniodawcy, albo chęć pozyskania cennych kamieni, by prowadzić operację ich „wyprania”.

Laure Beccuau, prokurator Paryża

Według niej systemy alarmowe w Luwrze działały, ale dodała, że trzeba wyjaśnić, czy strażnicy słyszeli alarmy. Prokurator wspomniała przy tym, że sprawcy grozili strażnikom na miejscu narzędziami, których użyli do przecięcia witryn, gdzie znajdowały się klejnoty.

Nie zrabowano słynnego diamentu Regent

Beccuau potwierdziła oficjalnie, że złodzieje nie zrabowali słynnego diamentu Regent znajdującego się w tej samej sali - Galerii Apolla. Relacjonowała, że w śledztwo zaangażowano około 60 osób i zapewniła o „absolutnej determinacji” władz, by schwytać sprawców.

Kradzież klejnotów w Luwrze. Sprawcy dokonali jej w siedem minut

Ze swej strony ministerstwo kultury przekazało, że w momencie włamania zadziałały alarmy umieszczone na oknie galerii i w dwóch witrynach, gdzie znajdowały się klejnoty. Pięciu pracowników muzeum znajdujących się w sali i w przyległych pomieszczeniach podjęło działania, by ostrzec siły porządkowe i zapewnić ewakuację zwiedzających - podał resort. Ministerstwo dodało, że dzięki tej interwencji sprawcy rzucili się do ucieczki pozostawiając sprzęt, którym się posługiwali przy włamaniu.

Resort kultury: skradziono osiem przedmiotów stanowiących bezcenne dziedzictwo

Ministerstwo kultury Francji oświadczyło w niedzielę w komunikacie, że z Luwru skradziono osiem przedmiotów, których wartość historyczna jest bezcenna. Dziewięć przedmiot, korona cesarzowej Eugenii została odnaleziona; sprawcy porzucili ją podczas ucieczki.

Taśma policyjna po kradzieży w Luwrze Fot. PAP/EPA/Mohammed Badra

„Absolutnie nie do sprzedania”. Szef domu aukcyjnego o klejnotach skradzionych z Luwru

Resort poinformował, że sprawcy włamali się do dwóch gablot i że badany jest stan odnalezionej korony.

Media przekazały, że skradziono trzy przedmioty z kolekcji biżuterii należącego do królowych, Marii Amelii (żony króla Ludwika Filipa I) i Hortensji (matki Napoleona III). Jest to diadem, naszyjnik z szafirów i kolczyki z szafirami. Łupem złodziei padły także naszyjnik ze szmaragdów i para kolczyków ze szmaragdami z kompletu biżuterii cesarzowej Marii Ludwicy (żony Napoleona I).

Trzy kolejne przedmioty pochodziły z kolekcji cesarzowej Eugenii (żony Napoleona III), chodzi o broszkę zwaną „relikwiarzem”, diadem i kokardę (broszę). Złodzieje zabrali również odnalezioną koronę, wykonaną ze złota, brylantów i szmaragdów. Brosza w kształcie kokardy została kupiona przez Luwr w 2008 roku za 6,72 mln euro..

Źródło: [www.pap.pl](http://www.pap.pl)

## ***Polacy współautorami narzędzia kryminalistycznego, które odczytuje wiek z DNA.***

---

Polscy badacze współtworzyli jedno z najbardziej zaawansowanych narzędzi kryminalistycznych, które na podstawie próbki DNA potrafi oszacować wiek człowieka z dokładnością do kilku lat. Opracowane przez nich modele są obecnie testowane w laboratoriach na całym świecie.

Projekt VISAGE (z ang. Visible Attributes through Genomics) był realizowany przez konsorcjum kilkunastu ośrodków z Europy. Liderem przedsięwzięcia był Erasmus Medical Center w Rotterdamie, a Polskę reprezentowały dwie jednostki Uniwersytet Jagielloński i Centralne Laboratorium Kryminalistyczne Policji w Warszawie.

- Ten projekt jest dużym sukcesem Polski, ponieważ narzędzie, które powstało w jego ramach, jest obecnie testowane i walidowane na całym świecie. To naprawdę duża ranga - zaznaczyła zaangażowana w projekt dr hab. Ewelina Pośpiech, obecnie prof. Pomorskiego Uniwersytetu Medycznego, wcześniej zatrudniona na UJ.

Jak wyjaśniła, celem VISAGE było opracowanie metod, które pozwalają z dużą dokładnością przewidzieć różne cechy człowieka, takie jak wygląd, pochodzenie biogeograficzne czy wiek, na podstawie jego DNA. Polski zespół odpowiadał za stworzenie modeli predykcyjnych służących do określania tego ostatniego parametru.

DNA jako zegar

Epigenetycy potrafią odczytywać wiek człowieka z jego DNA, wykorzystując zjawisko metylacji DNA, czyli proces chemiczny, w którym do nici DNA dołączane są grupy metylowe. Choć nie zmieniają one samej informacji genetycznej, wpływają na aktywność genów w poszczególnych komórkach organizmu. Wraz z wiekiem wzór metylacji zmienia się w przewidywalny sposób, tworząc swoisty biologiczny zegar.

Modele takie pojawiły się w naukach biomedycznych po raz pierwszy w 2011 r. Nazwano je zegarami epigenetycznymi. Ich dokładność stale rośnie, a kolejne generacje uwzględniają coraz większą liczbę markerów, czyli charakterystycznych fragmentów DNA, w których zachodzą zmiany metylacji DNA.

Jednak, co podkreśliła w rozmowie z PAP prof. Pośpiech, to, co sprawdza się w nauce i badaniach biomedycznych, niekoniecznie sprawdzi się w kryminalistyce. W laboratoriach policyjnych naukowcy często mają do dyspozycji niewielkie ilości materiału biologicznego, do tego nierzadko jest on zdegradowany. Dlatego potrzebne są inne rozwiązania - prostsze, choć nadal niezwykle precyzyjne.

- Modele stosowane w kryminalistyce muszą opierać się na mniejszej liczbie markerów DNA, starannie dobranych do konkretnego celu. Dodatkowo muszą być zintegrowane z technologiami używanymi w laboratoriach sądowych, tak aby cały proces był możliwy do zastosowania w praktyce - podkreśliła ekspertka.

Jak dodała, określenie wieku na podstawie metylacji DNA ma w śledztwach ogromne znaczenie. Im precyzyjniej da się określić wiek osoby, od której pochodzi próbka, tym bardziej zawęży się krąg osób podejrzanych.

- Modele, które stworzyliśmy, są w stanie oszacować ten wiek z dokładnością do 3 lat, a czasem nawet mniejszą - zaznaczyła prof. Pośpiech.

Łącznie zespół, w pracach którego prof. Pośpiech brała udział pod kierownictwem prof. Wojciecha Branickiego, opracował pięć różnych modeli predykcyjnych, każdy dopasowany do innej tkanki: krwi, nasienia, wymazów z jamy ustnej, kości i chrząstek. W kryminalistyce taka wszechstronność ma ogromne znaczenie, ponieważ materiał biologiczny z miejsca zdarzenia może być bardzo różny.

Kompletne rozwiązanie dla laboratoriów kryminalistycznych

Narzędzie VISAGE to kompleksowe rozwiązanie, które obejmuje zarówno część laboratoryjną, jak i informatyczną. Dane o metylacji DNA są przetwarzane przez specjalny program komputerowy, który zwraca informację na temat wieku osoby.

- Zaletą tego rozwiązania jest to, że mamy kompletny system: od izolacji DNA, przez analizę laboratoryjną jego metylacji, po gotowy wynik w programie komputerowym. To w pełni funkcjonalne narzędzie - wyjaśniła naukowczyni.

Źródło: [www.pap.pl](http://www.pap.pl)

## ***Cena złota oszalała. Ekonomiści dostrzegają niepokojącą analogię. "Sygnał alarmowy".***

---

Październik znany jest jako miesiąc krachów gospodarczych. W tym roku pogłoski o zbliżającym się kryzysie finansowym są jeszcze głośniejsze niż zwykle. By się o tym przekonać, wystarczy spojrzeć na cenę złota, która w ostatnich latach poszybowała. A to poważny sygnał alarmowy.

Październik znany jest jako miesiąc krachów gospodarczych. W tym roku pogłoski o zbliżającym się kryzysie finansowym są jeszcze głośniejsze niż zwykle. By się o tym przekonać, wystarczy spojrzeć na cenę złota, która w ostatnich latach poszybowała. A to poważny sygnał alarmowy.

Źródło: [www.onet.pl](http://www.onet.pl)

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

---

Przynależność do Związku zawodowego wielu z nas uważa za zbędną 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 stosowanie 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 armatorem ( 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](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 20 października - kalendarium.***

---

20 października jest **293** dniem w kalendarzu gregoriańskim. Do końca roku pozostało **72 dni**.

#### **Dzisiaj imieniny świętują:**

Apollon, Artemiusz, Aureliusz, Aurora, Budzisława, Felicjan, Irena, Jan Kanty, Jerzy, Maria, Witalis i Żywia.

OMK życzy solenizantom wszystkiego najlepszego 😊

#### **Wydarzyło się sporo rzeczy na przełomie lat, między innymi:**

**1506** – Przyszły król Polski Zygmunt I Stary został wielkim księciem litewskim.

**1595** – Wyprawa Jana Zamoyskiego do Mołdawii: zwycięstwem wojsk polskich nad tureckimi i tatarskimi zakończyła się bitwa pod Cecorą.

**1600** – W bitwie pod Bukowem na Wołoszczyźnie hetman Jan Zamoyski pokonał hospodara Michała Walecznego.

**1655** – W Kiejdanach hetman wielki litewski Janusz Radziwiłł zerwał unię Litwy z Koroną i podpisał pakt wiążący ją ze Szwecją. Król szwedzki Karol X Gustaw zostaje uznany za wielkiego księcia litewskiego.

**1709** – Król August II Mocny i car Piotr I Wielki podpisali I traktat toruński.

**1791** – Unia polsko-litewska: Sejm Czteroletni uchwalił akt Zaręczenia Wzajemnego Obojga Narodów, zawierający szczegółowe przepisy wykonawcze do Konstytucji 3 maja.

**1820** – Założono Warszawską Resursę Kupiecką.

**1822** – Zainaugurował działalność Teatr Stary w Lublinie.

**1860** – Towarzystwo Wzajemnych Ubezpieczeń w Krakowie otrzymało koncesję na działalność.

**1863** – Powstanie styczniowe: zwycięstwo powstańców w bitwie pod Rybnicą.

**1894** – Rozpoczął działalność Wojewódzki Szpital dla Nerwowo i Psychicznie Chorych Dziekanek w Gnieźnie (jako Krajowy Zakład Psychiatryczny w Dziekanek).

**1911** – Premiera filmu niemego Skandal na ulicy Szopena.

**1918** – Rada Miejska Lwowa przyjęła rezolucję o przyłączeniu miasta do Polski.

**1919** – Naczelnik Państwa Józef Piłsudski dokonał uroczystego otwarcia Akademii Górniczej w Krakowie (obecnej Akademii Górniczo-Hutniczej im. Stanisława Staszica).

**1921** – Rada Ambasadorów Ligi Narodów zatwierdziła decyzję o podziale Górnego Śląska.

**1923** – Senat Wolnego Miasta Gdańska uchwalił wprowadzenie guldena gdańskiego w miejsce marki niemieckiej.

**1929** – W Grodnie odsłonięto pomnik Elizy Orzeszkowej.

**1933** – Nisko uzyskało prawa miejskie.

**1934** – Nad Wisłą w Puławach otwarto Most im. Ignacego Mościckiego.

**1939** – W ramach operacji „Tannenberg” w Wielkopolsce rozpoczęły się masowe egzekucje członków polskiej „warstwy przywódczej”.

**1943:**

Przy ul. Mazowieckiej 32 w Krakowie Niemcy dokonali pierwszej w mieście publicznej egzekucji 20 więźniów z więzienia Montelupich.

W Charzewicach (dziś dzielnica Stalowej Woli) Niemcy rozstrzelali 25 Polaków.

**1947** – Przywódca PSL Stanisław Mikołajczyk potajemnie opuścił kraj.

**1952** – Sąd Najwyższy na posiedzeniu odbywającym się w trybie tajnym, pod nieobecność oskarżonego i jedynie na podstawie nadesłanych dokumentów, zatwierdził wyrok śmierci na gen. Augustcie Emiliu Fieldorfie, wydany 16 kwietnia przez Sąd Wojewódzki w Warszawie.

**1957** – W rozegranym na Stadionie Śląskim w Chorzowie meczu eliminacyjnym do Mistrzostw Świata Polska, po dwóch golach Gerarda Cieślaka, pokonała ZSRR 2:1.

**1958** – Dokonano oblotu szybowca SZD-16 Gil.

**1959** – Odsłonięto odbudowany po zniszczeniu w czasie II wojny światowej pomnik Stanisława Moniuszki w Katowicach.

**1975** – Premiera filmu Doktor Judym w reżyserii Włodzimierza Haupego.

**1985** – Stanisław Bunin z ZSRR został zwycięzcą XI Międzynarodowego Konkursu Pianistycznego im. Fryderyka Chopina.

**1998** – Były kanclerz Niemiec Helmut Kohl został odznaczony Orderem Orła Białego.

**2000** – Współwłaściciel spółki Art-B zamieszanej w aferę finansową związaną z tzw. oscylatorem bankowym Bogusław Bagsik został skazany na karę 9 lat pozbawienia wolności.

**2010** – Rosjanka Julianna Awdiejewa została zwyciężczynią XVI Międzynarodowego Konkursu Pianistycznego im. Fryderyka Chopina.

**2012** – W Warszawie oddano do użytku Dom Kereta, jeden z najwęższych budynków mieszkalnych na świecie.

**2021** – W Gdańsku-Oliwie odsłonięto pomnik Ireny Jarońskiej.

Źródło: [www.pl.wikipedia.org](http://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	3,6388	-0,22
dolar australijski	AUD	2,3506	-0,93
dolar hongkoński	HKD	0,4685	-0,15
dolar kanadyjski	CAD	2,5900	-0,31
dolar nowozelandzki	NZD	2,0815	-0,52
dolar singapurski	SGD	2,8112	-0,15
euro	EUR	4,2565	+0,11
forint węgierski	HUF	1,0895	-0,11
frank szwajcarski	CHF	4,6096	+0,69
funt szterling	GBP	4,8847	-0,32
hrywna ukraińska	UAH	0,0872	-0,46
jen japoński	JPY	2,4294	+0,76
korona czeska	CZK	0,1750	0,00
korona duńska	DKK	0,5699	+0,11
korona islandzka	ISK	3,0060	-0,03
korona norweska	NOK	0,3601	-0,55
korona szwedzka	SEK	0,3844	-0,29
lej rumuński	RON	0,8367	+0,12
lew bułgarski	BGN	2,1763	+0,11

20-10-2025r.

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

## Notowania NYMEX. Crud Oil



Źródło: <https://stooq.pl/q/?s=cl.f>

## Indeksy rynku bałtyckiego.



Źródło: <https://nasdaqbaltic.com>

## Notowania surowców.

### Notowania surowców - najważniejsze surowce

Surowiec	Kurs	Zm. %	Zmiana	Otwarcie	Max	Min	Czas	Jednostka
Ropa	60,86	-0,70%	-0,43	61,47	61,55	60,69	2025-10-20 09:17	USD/baryka
Złoto	4 271,86	+1,39%	58,56	4 278,11	4 289,50	4 230,19	2025-10-20 09:17	USD/uncja
Miedź	10 694,60	+0,95%	100,15	10 597,50	10 728,98	10 588,80	2025-10-20 09:16	USD/tona
Srebro	50,78	+1,36%	0,68	50,95	51,14	50,09	2025-10-20 09:16	USD/uncja
Pallad	1 512,50	-0,64%	-9,80	1 537,50	1 544,25	1 456,00	2025-10-20 09:16	USD/uncja
Płatyna	1 619,10	-0,02%	-0,40	1 643,00	1 646,00	1 584,10	2025-10-20 09:16	USD/uncja
Nikiel	15 124,13	+0,08%	12,75	15 104,00	15 156,00	15 097,25	2025-10-20 09:16	USD/tona
Aluminium	2 782,80	+0,30%	8,25	2 772,50	2 784,10	2 772,00	2025-10-20 09:16	USD/tona
Bawełna	64,65	+0,58%	0,37	64,19	64,78	64,18	2025-10-20 09:15	US\$/funt
Benzyna	1,83	-0,54%	-0,01	1,84	1,84	1,82	2025-10-20 09:17	USD/galon
Canola	616,20	-0,23%	-1,40	617,70	622,00	614,70	2025-10-17 20:19	CAD/tona
Cukier	15,53	-1,71%	-0,27	15,83	15,85	15,46	2025-10-17 18:59	US\$/funt
Cynk	2 950,35	+0,34%	9,90	2 938,65	2 954,70	2 932,15	2025-10-20 09:15	USD/tona
Diesel	634,88	+0,30%	1,88	636,00	636,50	631,00	2025-10-20 09:16	USD/tona
Drewno	634,00	+1,04%	6,50	627,50	634,00	623,50	2025-10-17 20:23	USD/1000 stóp deskowych
Gaz ziemny	3,17	+5,32%	0,16	3,16	3,18	3,14	2025-10-20 09:16	USD/młn btu
Kakao	4 128,00	-1,69%	-71,00	4 271,00	4 290,00	4 022,00	2025-10-17 17:54	GBP/tona
Kauczuk	318,00	0,00%	0,00	318,90	318,90	316,40	2025-05-23 23:59	JPY/kilogram
Kawa	396,90	+0,79%	3,10	394,00	401,65	386,33	2025-10-17 19:29	US\$/funt
Kukurydza	422,10	-0,09%	-0,40	422,63	423,90	421,60	2025-10-20 09:08	USD/buszelt
Miedź	10 694,60	+0,95%	100,15	10 597,50	10 728,98	10 588,80	2025-10-20 09:16	USD/tona
Miedź comex	5,03	+1,21%	0,06	5,01	5,07	4,97	2025-10-20 09:16	USD/funt
Mleko	16,61	+0,24%	0,04	16,63	16,71	16,41	2025-10-17 20:54	USD/cełnar
Nikiel	15 124,13	+0,08%	12,75	15 104,00	15 156,00	15 097,25	2025-10-20 09:16	USD/tona
Olej opałowy	2,18	0,00%	0,00	2,18	2,19	2,17	2025-10-20 09:17	USD/galon

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

## Rozrywka

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

### 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: 0:2

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

Źródło: <http://pl.sudokuonline.eu/>

## H U M O R

### Dumny ojciec do synka:

- Bocian przyniósł ci siostrzyczkę, chcesz ja zobaczyć?
- Później, pokaż mi najpierw bociana.

\*\*\*\*\*

### W sądzie:

- Zabiłeś go?
- Nie
- Wiesz co ci grozi za krzywoprzysięstwo?
- Mniej niż za morderstwo.