



ZWIĄZEK PRACODAWCÓW  
FORUM OKRĘTOWE  
ASSOCIATION OF POLISH MARITIME INDUSTRIES



NEWSLETTER MARZEC 2016

## U CZŁONKÓW FORUM OKRĘTOWEGO

### NOWE BUDOWY

#### Przekazany *Ivalo Arctica* - pierwszy z nowych statków RAL ze stoczni Remontowa Shipbuilding



*Ivalo Arctica* podczas wyjścia z Gdańska w rejs do Danii.  
Fot.: Piotr B. Stareńczak

Jak poinformował grenlandzki armator Royal Arctic Line, 23 marca 2016 r. przed południem odebrał on formalnie pierwszy z pięciu statków zamówionych w stoczni Remontowa Shipbuilding należącej do grupy kapitałowej Remontowa Holding.

Jest to arktyczny statek zaopatrzeniowy *Ivalo Arctica* (o stoczniowym numerze budowy B202/1 i symbolu projektu RMDC 2880 ACV 36 TEU). W nomenklaturze armatora statki typu B202 określany jest także jako *bygdeskib*, co oznacza statek do obsługi osad (rozrzucanych w dość dużych odległościach wzdłuż grenlandzkiego wybrzeża).

Ma wzmocniony kadłub (do żeglugi w lodach) i inne cechy oraz specjalne wyposażenie przystosowujące go do eksploatacji w ciężkich warunkach pogodowych i w niskich temperaturach. Statki typu B202

łączą cechy zaopatrzeniowców, samowyladowczych kontenerowców i lodołamaczy. Przystosowane są do ekstremalnie trudnych warunków żeglugi arktycznej w rejonach pokrytych grubą krą lodową przy temperaturach sięgających nawet do minus 40 stopni Celsjusza.

Nowe kontenerowce / zaopatrzeniowce zostały zaprojektowane w należącym do Remontowa Holding biurze konstrukcyjnym Remontowa Marine Design & Consulting.

*Ivalo Arctica* wyruszył 29 marca w swój pierwszy rejs - do duńskiego portu Aalborg, gdzie zaplanowano m.in. szkolenie załogi, zaopatrzenie i załadunek. Po postoju w Aalborgu, statek popłynie na Grenlandię, do portu Nuuk, gdzie odbędzie się uroczystość nadania imienia.

Charakterystyka podstawowa statku typu B202: długość całkowita 45,35 m; długość między pionami 42,83 m; szerokość konstrukcyjna 12,80 m; wysokość boczna do pokładu głównego 6,10 m; zanurzenie maksymalne 3,50 m; nośność 650 t; ładowność kontenerów 36 TEU; pojemność zbiorników balastowych 400,00

m<sup>3</sup>; pojemność zbiorników na wodę słodką 30,00 m<sup>3</sup>; pojemność zbiorników paliwowych 130,00 m<sup>3</sup>; silnik napędu głównego 1 x 1050 kW (przy 1200 obr./min.); śruba napędowa nastawna, czteropłatowa, o średnicy 2,1 m; prędkość eksploatacyjna 10,0 w.; zespoły prądotwórcze 2 x 370 kW (przy 1500 obr./min.); portowy / awaryjny zespół prądotwórczy 1 x 200 kW (przy 1200 obr./min.); ster strumieniowy dziobowy 1 x 200 kW; ster strumieniowy rufowy 1 x 200 kW; załoga 8 osób; klasyfikacja DNV GL; notacja klasy +1A1 General Cargo/Container Carrier PC6 TMON E0 NAUT-AWDG-P BIS CLEAN DAT (-35°C) HULL - PC5.

## Remontowa Shipbuilding: kolejny statek na wodzie



Wizualizacja statku typu PSV z napędem gazowym budowanego w stoczni Remontowa Shipbuilding SA.

Rys.: Wärtsilä

obsługi morskiego przemysłu wydobywczego, budowany jest z zastosowaniem najnowszych ekonomicznych rozwiązań eksploatacyjnych pozwalających na maksymalną ochronę środowiska oraz dbałość o bezpieczeństwo załogi i spełniać będzie najwyższe wymagania oraz standardy światowe.

Projekt oraz konstrukcja kadłuba zapewni niskie zużycie paliwa podczas operacji tranzytowych oraz wysokie możliwości manewrowe. Statek wyposażony zostanie w silniki dwupaliwowe z opcją zasilania gazem LNG w głównym reżimie pracy.

Jednostka budowana jest na podstawie projektu opracowanego przez norweskie biuro Wärtsilä Ship Design pod nadzorem towarzystwa klasyfikacyjnego DNV GL.

Podstawowe parametry: długość całkowita 89,20 m; długość p.p. 80,40 m; szerokość konstrukcyjna 19,00 m; prędkość 14,6 w.; nośność 5400 t; system napędowy: dwupaliwowe zespoły prądotwórcze 2 x 2610 kW + 2 x 1408 kW; pędniki azymutalne 2 x 220 kW; wysuwny pędnik azymutalny 1 x 880 kW; dziobowe stery strumieniowe 2 x 1000 kW; awaryjny zespół prądotwórczy 1 x 200 kW; wyposażenie pokładowe: dźwigi pokładowe 2 x 3 t/12 m; windy kotwiczne 2 x 12 t; windy cumownicze 2 x 12 t; windy pomocnicze 2 x 12 t; statek może przewozić (dzięki dedykowanym zbiornikom, pompom, etc.) m.in. paliwo, wodę słodką, metanol, popłuczyny zaolejone, płuczkę wiertniczą, solankę, olej bazowy, wodę balastową/wiertniczą, materiał z odwiertu, ładunek sypki (w przeładunku pneumatycznym - sprężarki zamiast pomp); załoga 25 osób; pojemność zbiornika LNG 230,00 m<sup>3</sup>; pojemność zbiornika paliwa 950,00 m<sup>3</sup>.

## Nowoczesna barka na farmy rybne ze Stal Complex

W lutym 2016 r. norweska firma Steinsvik specjalizująca się w projektowaniu i budowie wyposażenia dla sektora akwakultury przekazała pierwszą barkę paszową typoszeregu Nova armatorowi Lingalaks z Hardanger. W dniu 20 lutego miał miejsce chrzest barki, która powstała w Gdyni, na terenie Stoczni Marynarki Wojennej.

Koncepcja barek Nova została opracowana przez Steinsvik'a w kooperacji z Eker Sandvik. Chodzi w niej głównie o elastyczność wynikającą z budowy tych jednostek pływających, pod szeroki zakres zróżnicowanych wymogów, ze standardowych modułów.



Barka side-feeder Nova zbudowana przez Stal Complex w Gdyni.  
Fot.: Stal Complex

W dniu 14 stycznia nowoczesna barka typu *side-feeder* - pierwsza z typoszeregu Nova - wyprodukowana przez Stal Complex we współpracy z Fram Consulting AS i na zlecenie kontrahenta Steinsvik AS została wzięta na hol i opuściła wieczorem port Gdynia. Wcześniej - 11 grudnia 2015 r., Stal Complex zwodował tę barkę. Po zwodowaniu została wyposażona w instalacje agregatów, sprzęzarek paszowych oraz automatykę. Jak poinformowano w oficjalnym komunikacie Stal Complex - wyholowanie barki do Norwegii oznaczało zakończenie z pełnym sukcesem nietuzinkowego projektu, okupionego dużym wkładem pracy.

Nowa barka charakteryzuje się ładownością 600 ton i wydaje karmę dla ryb przez osiem podajników / dozowników, do których może być podłączonych maksymalnie do 12 „linii paszowych”.

Barka zbudowana przez Stal Complex na zamówienie Steinsvik, przełamuje dotychczasowe trendy w budowie tego typu konstrukcji, zawierając w sobie efektywne rozwiązania stylistyczne i koncepcyjne. Kluczem jest uzyskanie ciekawej i przestronnej bryły zapewniającej ergonomię i komfort pracy. Barka posiada modułową sterówkę, która może być zwrócona w różnych kierunkach w zależności od warunków pracy.

Większość konstrukcji została pospawana przy pomocy automatów łukiem krytym w celu uzyskania pożądanego efektu wizualnego i jakościowego.

## REMONTY I PRZEBUDOWY

### Remontowa SA przebuduje promy zza oceanu na napęd LNG



Prom pasażersko-samochodowy *Spirit of British Columbia* armatora BC Ferries.  
Fot.: BC Ferries

*upgrades* (MLUs) dwóch promów klasy „Spirit” (nazywanych też „S-Class” albo „Super ferries”), w ramach których ich systemy napędowe zostaną przebudowane na *dual-fuel*, co pozwoli na ich zasilanie przede wszystkim paliwem LNG (alternatywnie także tradycyjnym morskim paliwem diesel’owskim).

Jak podkreślono w oficjalnym komunikacie armatora, stocznia kanadyjska Vancouver Shipyard z grupy Seaspan w British Columbia, była na „krótkiej liście” trzech wybranych i zaproszonych ostatecznie do złożenia ofert stoczni, jednak wycofała się z udziału w procesie przetargowym. Trzecią stocznia na shortliście była włoska stocznia z grupy Fincantieri, znanej w ostatnich kilkunastu latach głównie z budowy wielkich wycieczkowców.

Nowy, prestiżowy kontrakt Gdańskiej Stoczni Remontowa SA z grupy kapitałowej Remontowa Holding. Kanadyjski armator BC Ferries zakontraktował w niej modernizację swoich promów klasy „Spirit”, która obejmie przede wszystkim przebudowę ich siłowni na spalanie czystszej paliwa gazowego (LNG).

Modernizację zaplanowano jako *mid-life upgrade*, tzn. odbywającą się w połowie rezerwy przewidywanego dla tych promów (po modernizacji będą mogły być eksploatowane przez kolejny tak długi okres, jak od wprowadzenia do eksploatacji do modernizacji).

Jak poinformował w oficjalnym komunikacie kanadyjski armator, po zakończeniu cechującego się silną konkurencją konkursu ofert, BC Ferries zawarła ze stoczną Remontowa Ship Repair Yard SA z Gdańska kontrakt o wartości 140 mln dolarów na *mid-life*

Będzie to pierwszy kontrakt na przebudowę statku do zasilania paliwem gazowym tak dla Remontowej SA jak i dla polskich stocznii w ogóle, jeden z nielicznych w świecie i prawdopodobnie pierwszy na przebudowę promów tej wielkości.

Nie są to bardzo duże promy, jak na standardy europejskie (mają pojemność brutto rzędu 18 700 jednostek, dla porównania polski prom *Polonia* charakteryzuje się tonażem pojemnościowym brutto prawie 30 000), ale we flocie największego kanadyjskiego operatora promów BC Ferries są jednostkami największymi, flagowymi.

Remontowa SA ma bogate doświadczenie w udostępnianiu wymaganych zdolności inżynierskich i produkcyjnych w zakresie terminowo realizowanych dużych i skomplikowanych projektów przebudów jednostek pływających. O jej wyborze zdecydowały zarówno jej sprawdzone możliwości w realizacji dużych, skomplikowanych projektów, jak i doświadczenie z systemami napędowymi LNG - czytamy w komunikacie BC Ferries.

- W minionym roku finansowym wydaliśmy około 118 mln dolarów na paliwo dieslowskie dla całej naszej floty, z czego dwa promy należące do „Spirit Class” zużyły ok. 16 procent - powiedział Mark Wilson, wiceprezes BC Ferries ds. technicznych. - Przebudowa naszych dwóch największych promów, łącznie z wprowadzeniem do eksploatacji trzech nowych promów dual-fuel serii „Salish-Class” znajdujących się obecnie w budowie [w Remontowa Shipbuilding w Gdańsku - red.], przyczyni się w znacznym stopniu do utrzymania przystępności taryf przewozowych dla naszych klientów ze względu na znacznie niższe koszty LNG w porównaniu do paliwa marine diesel. Używając LNG do napędu statków klasy „Spirit”, spodziewamy się zmniejszyć emisję CO<sub>2</sub> o 12 000 ton rocznie, co odpowiada zniknięciu z dróg ok. 2500 samochodów - dodał Wilson.

Poza przebudową systemu napędowego Remontowa SA zmodernizuje także systemy bezpieczeństwa i wyposażenie ratunkowe promów, łącznie z systemami szybkiej ewakuacji - *marine evacuation systems* (MES), łodziami ratowniczymi, systemami wykrywania ognia, systemem rozgłośni pokładowej (*public address system*) i zainstaluje system zraszaczy przeciwpożarowych (*local water mist fire protection system*).

Odnowiony zostanie wystrój wnętrz, głównie pomieszczeń pasażerskich, na co złoży się m.in. wymiana dywanów i wykładzin, odnowa łazienek i budowa nowej na pokładzie nr 5 każdego promu, rozbudowa sklepu i nowa kawiarnia na pokładzie 6. Zmodernizowane zostaną windy dla pasażerów, systemy elektryczne oraz zdalnego sterowania i monitoringu, wyposażenie nawigacyjne, a także system napędowy i manewrowy, łącznie z płetwami sterowymi i systemami sterowymi, dziobowymi sterami strumieniowymi, płatami śrub napędowych. Szeroko zastosowane nowe oświetlenie LED i bardziej efektywny system klimatyzacyjny przyczynią się do zmniejszenia zużycia energii.

Realizacja całego kontraktu ma się rozpocząć w roku 2017 i zakończyć w 2019. BC Ferries planuje modernizację pierwszego promu - *Spirit of British Columbia* - od jesieni 2017 r. do wiosny 2018, a drugiego - *Spirit of Vancouver Island* - w podobnej porze na przełomie lat 2018-2019. Ma to pozwolić armatorowi na utrzymanie obu, największych w jego flocie, promów w eksploatacji w okresie szczytowego ruchu w lecie.

## WYPOSAŻENIE OKRĘTOWE

### Activ na królewskim promie-wycieczkowcu



Kong Harald z serwisu promowego Hurtigruten.  
Fot.: Hurtigruten

W norweskiej stoczni Fosen Yard, prom wycieczkowy (skrzyżowanie promu z wycieczkowcem) *Kong Harald*, któremu swoje imię nadał obecny król Norwegii i doświadczony żeglarz, przejdzie w 2016 roku całkowitą metamorfozę. Znaczący udział w dokonaniu tej przemiany przypadnie firmie Activ. Do zakresu zakontraktowanych w niej prac wyposażeniowych należy m.in.:

- wymiana mebli i dywanów w kabinach;
- wymiana wyposażenia w kabinach sanitarnych (razem 126 kabin standardowych + 2 kabiny lux);
- renowacja ścian;

- renowacja futryn;
- renowacja korytarzy (poręcze, ściany i sufity).

Statek eksploatowany jest w słynnym norweskim serwisie promowym „przybrzeżnego ekspresu” Hurtigruten, który - ze względu na walory krajobrazowe i turystyczne - nabrał też cech i funkcji linii wycieczkowej (*cruisingowej*).

*Kong Harald* zbudowany został w 1993 roku w post-NRD-owskiej stoczni Volkswerft Stralsund. Charakteryzuje się 622 miejscami dla pasażerów (w tym - 469 w kabinach), ładownością 12 samochodów, pojemnością brutto 11 204, długością całkowitą 121,8 m, szerokością 19,2 m i prędkością 15 w.

## **Zmiana w zarządzie H. Cegielski - Poznań**

Z dniem 17 marca br. rozpoczął sprawowanie funkcji nowy prezes zarządu H. Cegielski - Poznań SA, Wojciech Więclawek.

## **Kolejna partia konstrukcji systemów odsiarczania spalin z Vistalu**

Jak poinformowano w połowie marca br., Vistal wyprodukował kolejne trzy nowe *scrubbery*, które służyć będą do odsiarczania i oczyszczania gazów spalinowych - jak to określono w oficjalnym komunikacie - „na największych wycieczkowcach świata”. Nie podano jednak producenta, dla którego Vistal był w tym przypadku podwykonawcą (marki / projektanta scrubberów), ani informacji, na jakie konkretnie statki trafi kolejna partia scrubberów zmontowanych przez Vistal we Władysławowie.

Wiadomo jednak, że załadunek zbiorników wykonanych ze stali nierdzewnej po raz kolejny odbył się w porcie Władysławowo, tym razem na mały statek wielozadaniowy *Rysum*. Po przejściu przez Kanał Kiloński (w dniu 6 marca), statek dotarł (12 marca) do Saint-Nazaire w Francji, gdzie znajduje się stocznia STX France (dawniej Chantiers de l'Atlantique), a następnie, po przejściu przez Gibraltar w dniu 18 marca udał się do Monfalcone we Włoszech, gdzie mieści się z kolei stocznia budująca największe wycieczkowce wśród stoczni grupy Fincantieri.

## **INNE**

### **Dobre wyniki Vistal Gdynia SA w 2015 roku**

Grupa Vistal wypracowała w 2015 roku przychody wynoszące 410,3 mln zł, co oznacza wzrost o 27% rok do roku. Zyski EBIT i EBITDA wzrosły odpowiednio o 3% (do 28,0 mln zł z 27,1 mln zł) i 6% (do 42,1 mln zł z 39,6 mln zł). Zysk netto Grupy w 2015 roku wzrósł o blisko 16% i wyniósł 14,2 mln zł wobec 12,3 mln zł rok wcześniej.

Backlog Grupy osiągnął wartość 374,3 mln zł - tym samym Grupa odnotowała wzrost wartości portfela zleceń o ponad 52% r/r. Dodatkowo Grupa negocjuje kontrakty o łącznej wartości 350,1 mln zł.

Biorąc pod uwagę dobre wyniki finansowe oraz perspektywy na kolejne okresy, zarząd spółki zarekomendował wypłatę dywidendy za rok 2015 w wysokości 0,40 zł za akcję, co stanowi 39,9% skonsolidowanego zysku netto.

Segment *marine & offshore*, pomimo trudnej sytuacji związanej z ceną ropy, jest drugim najważniejszym obszarem działalności Grupy. Sprzedaż Grupy w segmencie *marine & offshore* wzrosła r/r o 43,9% (wartościowo o 40 mln zł). Grupa znacząco rozszerzyła portfel klientów i zwiększyła liczbę realizowanych kontraktów w infrastrukturze portowej związanych z wytwarzaniem konstrukcji dźwigowych. Pomimo trudnej sytuacji panującej na rynku *oil & gas*, Grupa pozyskała znaczące zlecenie (o wartości 75,5 mln zł), na budowę elementów platformy wydobywczej, potwierdzając swoją konkurencyjność i możliwości technologiczne. Zlecenie realizowane jest dla projektu Johan Sverdrup - jednego z największych realizowanych obecnie na świecie projektów w obszarze *oil & gas*. Jednocześnie Grupa jest w trakcie ofertowania i negocjacji kolejnych kontraktów z obszaru *marine & offshore*.

### **Stocznia Gdańsk SA i GSG Towers Sp. z o.o. pracodawcami przyjaznymi gdańskiej szkole zawodowej**

Spółki należące do Gdańsk Shipyard Group zostały uhonorowane nominacją do tytułu „Pracodawca Przyjazny Gdańskiej Szkole Zawodowej”. Wręczenie statuetek i dyplomów odbyło się 9 marca w Zespole Szkół Morskich w Gdańsku. Pamiątkowy dyplom złożył na ręce Prezesa GSG Akademii Rozwoju - Macieja Mierzwińskiego Prezydent Miasta Gdańska - Paweł Adamowicz.



Celem konkursu jest promowanie kształcenia zawodowego, wzmocnienie współpracy pomiędzy pracodawcami i szkołami zawodowymi oraz ukierunkowanie kształcenia zawodowego na innowacyjne rozwiązania techniczne i technologiczne, a także działanie na rzecz spójności kompetencji absolwentów z oczekiwaniami pracodawców - powiedział Piotr Kowalczyk, Z-ca Prezydenta Miasta Gdańska ds. Polityki Społecznej.

Do tegorocznej edycji konkursu wytypowane zostały trzydzieści trzy przedsiębiorstwa. Nominacje do tytułu „Pracodawca Przyjazny Gdańskiej Szkole Zawodowej” zgłaszano w kategoriach odpowiadających profilom działalności firm: administracyjno-usługowy, budowlany, elektryczno-elektroniczny, mechaniczny i górniczo-hutniczy, rolniczo-leśny z ochroną środowiska, turystyczno-gastronomiczny, medyczno-społeczny oraz artystyczny.

„Obecność w tym zaszczytnym gronie jest dla nas wielkim wyróżnieniem oraz poważnym sygnałem, że nasze działania mają sens i, co najważniejsze, przynoszą wymierne rezultaty.

Wsparcie rozwoju kompetencji uczniów szkół zawodowych było, jest i będzie znaczącym elementem naszej działalności. Jestem pewien, że dzisiejsze inwestycje w młodzież przyniosą wymierne korzyści w długofalowej perspektywie rozwoju Gdańsk Shipyard Group” - skomentował nominację Prezes Zarządu Stoczni Gdańsk SA i GSG Towers sp. z o.o. - Jarosław Łasiński.

## **IMDIS 2016 Międzynarodowa Konferencja na temat danych morskich i systemów informacyjnych**

Instytut Morski w Gdańsku informuje o IMDIS 2016 - Międzynarodowej Konferencji na temat danych morskich i systemów informacyjnych, która odbędzie się w Gdańsku w dniach 11-13 października 2016 r.

Konferencja organizowana jest przez: IOPAN, Instytut Oceanologii Polskiej Akademii Nauk, IMGW, Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej, wspólnie z IFREMER, BODC, CSIC, MARIS i OGS, jako członkami konsorcjum SeaDataNet.

Cykl konferencji IMDIS ma na celu przegląd istniejących systemów informatycznych, służących różnym użytkownikom, funkcjonującym w obszarze morskim. Pokazuje również postęp rozwoju efektywności: infrastruktury zarządzającej dużymi i zróżnicowanymi zbiorami danych, standardów, interoperacyjnych systemów informatycznych, usług i narzędzi edukacyjnych.

Na konferencji zostaną zaprezentowane różne systemy dostępu on-line do danych, meta-danych i produktów, standardów komunikacyjnych i dostosowanych technologii by zapewnić interoperacyjność platform. Sesje będą się koncentrować na infrastrukturze, technologii i usługach dla różnych użytkowników: instytucji ochrony środowiska, badań naukowych, szkół, uczelni itp.

Więcej informacji na stronie konferencji: <http://imdis2016.seadatanet.org>

## **PRS informuje o nowych regulacjach**

Polski Rejestr Statków informuje o załączniku VI do Konwencji MARPOL - dodatkowych wymaganiach certyfikacyjnych Kodeksu technicznego NOx oraz o zmianach w formularzu IAPP.

Międzynarodowa Organizacja Morska (IMO) wprowadziła szereg poprawek w Załączniku VI do Konwencji MARPOL - O zapobieganiu zanieczyszczeniu powietrza przez statki.

Zmiany polegają na wprowadzeniu:

1. Określeń:

Okrętowy silnik wysokoprężny - oznacza spalinowy silnik tłokowy pracujący na paliwo płynne lub paliwo podwójne, do którego stosuje się правило 13 Załącznika VI do MARPOL, włączając systemy wspomagające/mieszane, jeżeli zostały zastosowane. Ponadto silnik napędzany gazem zainstalowany na statku zbudowanym w dniu 2016-03-01 lub później bądź napędzany gazem, dodatkowy albo nieidentyczny silnik zastępczy zainstalowany w tym dniu lub później również uważany jest za okrętowy silnik wysokoprężny (MEPC.67 (20)).

Paliwo olejowe - oznacza paliwo dostarczone na statek i przeznaczone do spalania dla celów napędowych lub eksploatacyjnych na statku, włączając w to paliwa gazowe, destylacyjne i pozostałościowe (poprawki do Załącznika VI do MARPOL).

2. Wymagań:

Wymagania konwencyjne dla spalarek okrętowych

Spalarka zainstalowana na statku przed 2000-01-01 powinna spełniać wymagania zawarte w rezolucji MEPC.59(33) wraz z poprawkami wprowadzonymi do niej rezolucją MEPC.92 (45) oraz w rezolucji MEPC.76 (40) wraz z poprawkami wprowadzonymi do niej rezolucją MEPC.93 (45).

Wymagania techniczne w zakresie ograniczania emisji NOX

Świadectwo IAPP wydane dla silnika okrętowego na podstawie MARPOL, Załącznik VI, paragraf 13/7.3, powinno wskazywać jeden z następujących elementów:

została zastosowana Uznana Metoda na mocy par. 7.1.1 niniejszego paragrafu;

silnik został certyfikowany na mocy par. 7.1.2 niniejszego paragrafu;

Uznana Metoda nie jest jeszcze dostępna, jak opisano w par. 7.2 niniejszego paragrafu; lub

Uznana Metoda nie ma zastosowania.

Powyższe zmiany weszły w życie z dniem 1 marca 2016 r. Dotyczą one armatorów i operatorów statków.

Zmiany zostały wprowadzone do Przepisów PRS – Przepisy Nadzoru Konwencyjnego Statków Morskich, Część IX – Ochrona środowiska, 2016.

Zaktualizowano również Załącznik do Świadectwa IAPP (formularz D) oraz podano wytyczne do poprawnego wypełniania w cyrkularzu MEPC.1/Circ.849.

Nie będziemy informować na łamach Biuletynu FO zawsze, o wszystkich nowościach w przepisach, komunikowanych przez PRS. Zachęcamy do śledzenia witryny internetowej klasyfikatora.

## Prezentacja prac dyplomowych nominowanych do Nagrody KORAB-RINA 2016



Finaliści konkursu KORAB-RINA 2016.

Fot.: PG

16 marca 2016 r. odbyła się publiczna prezentacja prac dyplomowych nominowanych do Nagrody KORAB-RINA 2016, za najlepsze prace dyplomowe obronione w roku 2015. Jest to jedenasta edycja nagrody RINA-KORAB.

Komisja złożona z przedstawicieli TOP KORAB i RINA oraz Wydziału Oceanotechniki i Okrętownictwa PG przyznała THE 2016 RINA-KORAB STUDENT NAVAL ARCHITECT AWARD za pracę pt. „Projekt pasywnego systemu kompensacji nurzania kolumny rynnowej”, którą opracował i przedstawił mgr inż. Piotr Matusz (promotor: prof. dr hab. inż. Czesław Dymarski).

Finalistami Konkursu zostali:

- mgr inż. Marta Nowacka za pracę pt. „Ocena zgodności modeli elementów skończonych z wykorzystaniem kryterium MAC” (promotor: dr inż. Maciej Kahsin);
- mgr inż. Jacek Jastrzębski za pracę pt. „Projekt żurawia obrotowego na platformę półzanurzalną o wysięgu 60 m i udźwigu 1000 kN” (promotor: prof. dr hab. inż. Czesław Dymarski);
- mgr inż. Leszek Samson za pracę pt. „Zastosowanie analizy modalnej w detekcji uszkodzeń na przykładzie konstrukcji wsporczej morskiej turbiny wiatrowej” (promotor: dr inż. Maciej Kahsin).

Wszyscy uzyskali bezpłatne roczne członkostwo w Towarzystwie Okrętowców Polskich KORAB oraz w The Royal Institution of Naval Architects RINA, a Zwycięzca Konkursu dodatkowo kolejny rok bezpłatnego członkostwa w obu organizacjach, a także nagrodę pieniężną.

**Newsletter Związku Pracodawców FORUM OKRĘTOWE ukazuje się raz w miesiącu**

Uphagena 23, 80-237 Gdańsk  
telefon: (+48) 58 345 82 89  
www.forumokretowe.org.pl  
e-mail: forum@forumokretowe.org.pl

ZWIĄZEK PRACODAWCÓW  
**FORUM OKRĘTOWE**  
ASSOCIATION OF POLISH MARITIME INDUSTRIES

**Wydawca:**

PortalMorski.pl

**Redakcja: TEMAT Sp. z o.o., Na Ostrowiu 1, 80-958 Gdańsk**