



U CZŁONKÓW FORUM OKRĘTOWEGO

NOWE BUDOWY

Prom *Tõll* ze stoczni Remontowa Shipbuilding przekazany estońskiemu armatorowi



Tõll - wyjście z Gdańska.
Fot.: Piotr B. Stareńczak

Po oficjalnym przekazaniu 5 stycznia estońskiemu armatorowi przez stocznnię Remontowa Shipbuilding, 8 stycznia 2017 r. dwustronny prom *Toll* o stocznio- wym numerze B616/1 opuścił Gdańsk.

Jest to pierwszy z dwóch nowoczesnych promów pa- sażersko-samochodowych zbudowanych w Gdańsku na zamówienie estońskiego armatora TS Laevad OÜ (firmy - córki Portu Tallinn). Oba promy będą eks- ploatowane w barwach operatora i pod handlową nazwą Praamid (praamid.ee). Statki obsługiwać będą linie promowe z lądu stałego na estońskie wyspy Sa- aremaa and Hiiumaa. Drugi prom - *Piret* - jest na za- awansowanym etapie wyposażania.

Jednym z atutów tych jednostek są niskie koszty eks- ploatacji. Zoptymalizowany kształt kadłuba, przysto- sowany do pracy w ciężkich warunkach lodowych,

przyczyni się do zmniejszenia zużycia paliwa oraz mniejszej emisji toksycznych substancji do atmosfery. Wysoki poziom automatyki pozwala na eksploatację przy zmniejszonym do minimum stanie załogi.

Według ludowych podań i mitów, *Toll* był dobrym olbrzymem żyjącym na estońskiej wyspie Saaremaa. W sztormowej pogodzie obserwował morze i gdy dostrzegł statek w opresji wchodził do morza i ratował zało- gę.

Prom *Tõll* (typu B 616) dla Estonii ze stoczni Remontowa Shipbuilding

- charakterystyka podstawowa:

nr IMO - 9762651; sygnał wywoławczy - ESKH; port macierzysty - Kuivastu; państwo bandery - Estonia; armator - TS Laevad OÜ; operator - praamid.ee; stocznia - Remontowa Shipbuilding SA; długość całkowita - ok. 114,0 m; długość między pionami - 103,50 m; szerokość konstrukcyjna - 19,20 m; szerokość całkowita - 19,70 m; zanurzenie maks. - 4,0 m; odstęp międzywrgowy - 0,6 m; długość pokładu samochodowego

107,0 m; ładowność samochodów (4,65 m × 1,85 m) - 150; ładowność trailerów drogowych (naczepek; 19,00 m × 2,85 m) - 12; liczba miejsc dla pasażerów - 700 (w tym liczba miejsc siedzących - 640); miejsca dla wózków inwalidzkich - 7; maksymalna liczba ludzi na pokładzie - 718; liczba kabin załogi - 11; prędkość eksploatacyjna - 10 węzłów; prędkość maksymalna - 15 węzłów; klasyfikacja - DNV GL; notacja klasy - DNV + 1A1 R3 ICE-1A CAR FERRY B E0.

Salish Orca ze stoczni Remontowa Shipbuilding już w Kanadzie



Salish Orca - wypływa z Gdańska.
Fot. Bogdan Pięta

Salish Orca - pierwszy z trzech promów klasy „Salish”, o których informowaliśmy już niejednokrotnie, zbudowanych dla BC Ferries, największego północno-amerykańskiego operatora promowego, dotarł do kanadyjskiej prowincji British Columbia (BC, Kolumbia Brytyjska).

Prom pojawił się na wodach BC 11 stycznia rano czasu lokalnego po 50-dniowej podróży z Gdańska, w której przebył dystans 10 440 mil morskich. W Kanadzie prom zacumował początkowo w największym mieście prowincji, będącym siedzibą armatora - Vancouver.

Na mocy kontraktu statek miał być przekazany przez polską stocznnię w kraju, gdzie siedzibę ma armator. Formalnie miało się to odbyć po odprawie celnej ka-

nadyjskiego urzędu celnego oraz po ostatecznych inspekcjach.

Przez kilka następnych miesięcy załoga statku przejdzie szkolenia i tzw. „familiaryzację” (zapoznanie się) z samym statkiem i procedurami jego eksploatacji.

Po „dniach otwartych”, na których armator pochwali się swoimi promami przed użytkownikami, klientami i szeroką publicznością, planowanych w Powell River i Comox, *Salish Orca* rozpocznie pracę na linii łączącej te miejscowości na wiosnę tego roku.

Salish Orca - 107-metrowej długości, mogący przewozić do 145 pojazdów i 600 pasażerów, prom o pojemności brutto 8728 jedn., napędzany ekologicznym paliwem LNG, osiąga prędkość 15,5 węzłów.

Do Kanady został przeprowadzony przez Kanał Panamski, obsadzony załogą specjalistycznej firmy Redwise i częściową, „obserwującą” załogą z BC Ferries.

REMONTY I PRZEBUDOWY

Finnlady - największy w tym roku prom w Remontowej SA



Finnlady przy nabrzeżu Zdobywców Kołobrzegu w Remontowej SA.
Fot.: Jerzy Uklejewski

W obecnym sezonie zimowym (od grudnia ubiegłego roku - do marca bieżącego), stocznia Remontowa SA ma wyremontować łącznie aż dziewiętnaście promów pasażersko-samochodowych oraz towarowców ro-ro. Niektóre z nich opuściły już stocznię.

Mowa m.in. o promach: *Finnpulp*, *Finnmill* oraz *Finnlady*, należących do Finnlines Oy - fińskiego towarzystwa żeglugowego z włoskiej grupy Grimaldi. Ostatni ze wspomnianych promów był najdłuższym remontowanym w stoczni w 2017 roku. Charakteryzuje go długość 218,8 m, szerokość 30,5 m i należy do promów klasy „Star”, czyli ro-pax’ów o linii ładunkowej wynoszącej nieco ponad 4200 m oraz możliwości transportu ponad 500 pasażerów. Promy tej klasy, a zaliczyć należy do nich jednostki *Finn-*

star, Finnlady, Finmaid i *Nordlink*, które też bywały w Remontowej SA, budowane były w latach 2006-7 przez włoską grupę stoczniową Fincantieri w stocznjach w Castellammare di Stabia oraz Ancona.

Prom *Finnlady* wpłynął do stoczni Remontowej SA na rozszerzony remont dokowo-konserwacyjny. W marcu 2017 roku na remont wpłynie czwarty w bieżącym sezonie zimowym prom fińskiego armatora na remont o szerokim zakresie prac.

Finnlines został założony w 1947 roku i jest teraz jednym z największych operatorów promowych w całej Europie. Operator oferuje przewozy frachtowe w Europie Północnej oraz pasażerskie na Morzu Bałtyckim. Od roku 2006, Grimaldi Group jest największym udziałowcem Finnlines (50.7% udziałów). Do fińskiego operatora należą również Polfin Line, Trans-Russia Express oraz operator portu Finnsteve.

Pod sam koniec stycznia w Remontowej SA przebywały jednocześnie promy: *Pride of Canterbury, Pride of York, Stena Vision, Sassnitz*, i *King Seaways*. Prom *Bretagne* opuścił stocznję 28 stycznia.

Finnlady: nośność - 9653 ton, długość całkowita statku - 218,8 m, szerokość - 30,5 m, zanurzenie - 7,0 m, prędkość - do 22 węzłów, długość linii ładunkowej - 4216 m, miejsca pasażerskie - 554, klasa lodowa - 1ASuper.

OFFSHORE

Stocznia Remontowa SA zaangażowana w prace przy platformie *Petrobaltic*



Platforma *Petrobaltic* zadokowana na pokładzie *Rem Lifta 25 000*
Fot.: Jerzy Uklejewski

Stocznia Remontowa SA, na zlecenie spółki Lotos Petrobaltic SA, przeprowadziła operację zadokowania, a w późniejszym terminie dokona wydokowania, samopodnośnej platformy wiertniczej *Petrobaltic*.

Operację zadokowania przeprowadzono 7 stycznia 2017 roku na specjalnie przygotowanym zanurzalnym barko-pontonie *heavy-lift* o nazwie *Rem Lift 25 000*, należącym do stoczni Remontowa SA.

To już piętnasta platforma *offshore*, jaka trafiła do Remontowej SA, a zarazem piąty tego rodzaju obiekt, który zadokowano na pokładzie specjalistycznej jednostki *heavy-lift Rem Lift 25 000*. Jednak tego typu platformy, której nogi nie chowają się w pontonie, a wystają poniżej jego dna o 5 metrów, jeszcze nie dokowano. Dlatego operację musiało poprzedzić dostosowanie jednostki *Rem Lift 25 000* do zadokowania

platformy, polegające na zabudowie odpowiednimi konstrukcjami stalowymi. Koncepcję opracował generalny projektant stoczni Henryk Woźniak.

Przewidywany okres dokowania platformy na *Rem Lifcie* to 90 dni.

Platforma *Petrobaltic* zostanie przebudowana na centrum produkcyjne, przeznaczone na bałtyckie złożę B8 eksploatowane od września 2015 roku. Przypomnijmy, że pierwszy kontrakt na przebudowę platformy podpisano pod koniec 2014 roku. Prace stoczniowe rozpoczęły się jednak dopiero wiosną 2016 r.

OFFSHORE WIND

Z DMC Gdańsk nie tylko dysze śrubowe...

Damen Marine Components (DMC) dostarcza konstrukcje i części nie tylko dla przemysłu okrętowego. Jak poinformowano w grudniu 2016 roku, gdański zakład DMC, w ramach kontraktu z sektora *offshore wind* (morskiej energetyki wiatrowej), dostarczył kosz kablowy. Było to zlecenie pozyskane we współpracy z firmą siostrzaną gdańskiego oddziału DMC.



Kosz kablowy z DMC.
Fot.: DMC

Kosze kablowe używane są przez operatorów morskich farm wiatrowych do składowania dużych ilości kabli w zapasie. Na wypadek awarii czy uszkodzenia na farmie wiatrowej, nowy kabel może być dostarczony na miejsce instalacji w ciągu 48 godzin. Kosz kablowy o wysokości 3 metrów i średnicy 10,3 metra pomieścić może 205 ton kabla. Ze względu na spore rozmiary obiektu jedyną możliwością było wykorzystanie drogi wodnej, co nie stanowiło problemu, gdyż DMC Gdańsk dysponuje nabrzeżem, na którym można przeładowywać na jednostki pływające produkty dowolnych rozmiarów.

WYPOSAŻENIE OKRĘTOWE

Ponad 70 mln zł w inwestycjach dla „Cegielskiego” - wróci produkcja silników okrętowych?

Ministerstwo Skarbu Państwa, przed likwidacją, zdążyło udzielić pomocy firmie kojarzonej także z polskim przemysłem okrętowym. Jak ujawniono na początku grudnia - ministerstwo udzieliło Spółce H. Cegielski-Poznań SA wsparcia nie będącego pomocą publiczną na realizację Planu Inwestycyjnego na lata 2016-2021. Plan ten przewiduje działania, których wartość inwestycyjna wyniesie 72.500.000 zł, z czego 21.750.000 zł to kwota udziału własnego H. Cegielski-Poznań SA, a 50 750 000 zł to wsparcie MSP udzielone z Funduszu Restrukturyzacji Przedsiębiorstw.

H. Cegielski-Poznań to firma ze 170-letnią tradycją. Od dawna była uznanym na całym świecie liderem jakości w sektorze dostawców silników i elektrowni wysokoprężnych dużej mocy (od 3,5 MW do 200,0 MW). Do niedawna HCP słynął z produkcji lokomotyw spalinowych i elektrycznych, a także silników okrętowych. Zapaść na rynku stoczniowym odbiła się również na spółce, wymuszając zmiany w firmie i wprowadzenie do oferty nowych produktów, a także linii technologicznych.

W ramach Programu Inwestycyjnego Spółka planuje inwestycje w nowe technologie produkcyjne, modernizację parku maszynowego, ekspansję sprzedażową połączoną z wejściem na nowe rynki (również zagraniczne) oraz umocnienie pozycji na rynkach już istniejących. Program zakłada również ochronę miejsc pracy i zwiększenie zatrudnienia w H. Cegielski-Poznań SA. Ponadto, w Spółce wdrożony zostanie szereg innowacji organizacyjnych, przekładających się na systematyczny rozwój firmy w wielu obszarach działalności. Rozwiązania przyjęte w Programie Inwestycyjnym przygotowane zostały w oparciu o realną ocenę rynkową oraz propozycje rozwiązań gwarantujących jej stabilny rozwój. Potencjał spółki, zgromadzone doświadczenie oraz moce wytwórcze, połączone z nowoczesnym zarządzaniem - pozwolą na realizację zakładanych celów Programu Inwestycyjnego.

Po wdrożeniu zaproponowanego przez spółkę biznesplanu, H. Cegielski-Poznań SA ma ogromną szansę stać się kontynuatorem chlubnej, wypracowywanej przez lata, tradycji polskiej innowacji, oferując dostarczane na światowy rynek produkty z wielu branż.

Jak z kolei podało w II połowie stycznia 2017 r. Radio Szczecin - zakłady Cegielskiego w Poznaniu są gotowe produkować silniki okrętowe. Prezes firmy Wojciech Więclawek zadeklarował, że produkcję można rozpocząć od razu. Zarząd Cegielskiego liczy - jak relacjonuje Radio Szczecin - że ustawa stoczniowa spowoduje, iż w polskich stoczniach będą budowane statki, do których Cegielski wyprodukuje silniki.

- Zakłady Cegielskiego jako jedyna firma w Polsce są w stanie z marszu rozpocząć produkcję silników okrętowych na potrzeby stoczni. Dlatego mamy ogromne nadzieje w związku ze zmianami, które się pojawiły, prawnymi koncepcjami polskiego rządu mającymi na celu rozwinięcie tej branży - powiedział Więclawek cytowany przez Radio Szczecin.

Cegielski zmontował ostatni silnik okrętowy osiem lat temu. Dziś serwisuje i produkuje części do tych silników. W czasach koniunktury Cegielski budował nawet 50 silników do statków i elektrowni rocznie.

Forum Bezpieczeństwa Morskiego Państwa 2017



II Forum Bezpieczeństwa Morskiego Państwa 2017 w Warszawie.
Fot.: Piotr B. Stareńczak

W czwartek, 19 lutego 2017 r. w Warszawie odbyło się Forum Bezpieczeństwa Morskiego Państwa 2017, zorganizowane przez Akademię Marynarki Wojennej w Gdyni i Zarząd Targów Warszawskich. Była to już druga edycja forum, na którym omawiano stan obecny i perspektywy modernizacji technicznej Marynarki Wojennej RP.

Forum Bezpieczeństwa Morskiego Państwa to jednodniowe wydarzenie w formule konferencji wraz z towarzyszącą wystawą, którego celem jest promowanie roli i znaczenia Marynarki Wojennej.

Swoją obecnością zaszczylicili je tacy goście, jak m.in.: podsekretarz stanu w Ministerstwie Obrony Narodowej Tomasz Szatkowski, podsekretarz stanu w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej Grzegorz Witkowski, zastępca szefa Biura Bez-

pieczeństwa Narodowego Dariusz Gwizdała, przewodniczący Sejmowej Komisji Obrony Narodowej Michał Jach, dowódca Centrum Operacji Morskich - Komponentu Morskiego wadm. dr Stanisław Zarychta, inspektor Marynarki Wojennej kadm. Mirosław Mordel, dyrektor Departamentu Programów Morskich szwedzkiej agencji FMV kadm. Odd Werin, szef Inspektoratu Uzbrojenia płk Dariusz Pluta, dyrektor Departamentu Zwierzchnictwa nad Siłami Zbrojnymi w BBN gen. bryg. dr Jarosław Kraszewski, dowódca 3. Flotylli Okrętów kadm. Krzysztof Jaworski i dowódca 8. Flotylli Obrony Wybrzeża kmdr Krzysztof Zdonek.

Relacja video z wydarzenia dostępna jest pod adresem:

<http://www.portalmorski.pl/tv/filmy/ii-forum-bezpieczenstwa-morskiego-panstwa>

Relacja tekstowa dostępna także w Portalu Morskim:

<http://www.portalmorski.pl/info/wydarzenia/46290-rozpozczela-sie-druga-edycja-forum-bezpieczenstwa-morskiego-panstwa>

Zmiana w zarządzie CTM

W dniu 15 grudnia 2016 roku uchwałą rady nadzorczej spółki, na stanowisko wiceprezesa zarządu Ośrodka Badawczo-Rozwojowego Centrum Techniki Morskiej SA powołana została Pani Joanna Sztiler.

Wizyta studentów Politechniki Gdańskiej w CTM Gdynia

W dniu 13 stycznia 2017 roku Ośrodek Badawczo-Rozwojowy Centrum Techniki Morskiej SA (CTM) gościł kilkunastu studentów z Wydziału Oceanotechniki Politechniki Gdańskiej. Celem kolejnej z cyklicznie organizowanych w gdyńskim ośrodku wizyt, było zapoznanie studentów - przyszłych specjalistów z zakresu technologii podwodnych - z rozwijanymi w CTM nowoczesnymi systemami uzbrojenia broni podwodnej oraz ochrony morskiej infrastruktury krytycznej. Podczas spotkania inżynierowie z CTM zaprezentowali systemy wykorzystywane w zwalczaniu zagrożeń bezpieczeństwa morskiego, ze szczególnym uwzględnieniem systemów zwalczania zagrożeń asymetrycznych oraz minowych.

PRS relacjonuje zmiany w prawie dotyczącym projektowania, budowy i eksploatacji statków

97 sesja Komitetu Bezpieczeństwa Morskiego (MSC) Międzynarodowej Organizacji Morskiej odbyła się w Londynie w dniach 21-25 listopada 2016 roku. Polskę reprezentowali przedstawiciele Administracji: Wojciech Zdanowicz- Przewodniczący Delegacji, Wacław Bielawski- Stały Przedstawiciel RP przy IMO, Tadeusz Wojtasik- Przewodniczący Sekcji MSC, Przemysław Lenard i Aleksandra Karbownik - członkowie delegacji.

PRS zaprezentował najważniejsze postanowienia z 97. sesji Komitetu Bezpieczeństwa Morskiego (MSC). Poniżej niektóre z nich:

Tymczasowe zalecenia dotyczące bezpiecznego przewozu personelu przemysłowego

Komitet MSC przyjął Tymczasowe zalecenia dotyczące bezpiecznego przewozu więcej niż 12 osób personelu przemysłowego na statkach uprawiających żeglugę na wodach międzynarodowych.

Zachęca się Państwa do stosowania tych zaleceń do czasu opracowania nowego rozdziału Konwencji SOLAS oraz projektu nowego kodeksu poświęconego temu zagadnieniu. Podkomitet ds. projektowania i konstrukcji statku (SDC) będzie koordynował opracowywanie tych instrumentów prawnych.

Zgodnie z ww. zaleceniami, za personel przemysłowy uważane są wszystkie osoby przewożone lub zakwaterowane na statku dla celów działalności przemysłowej *offshore* wykonywanej przez te osoby na innych statkach i/lub innych obiektach *offshore*. Takie osoby nie powinny być uważane za pasażerów w znaczeniu określonym w prawie I/2(e) Konwencji SOLAS. Powinny one otrzymać szkolenie i zapoznać się z procedurami bezpieczeństwa.

Tymczasowe zalecenia dla przewozu ładunku masowego skroplonego wodoru

Komitet MSC przyjął Tymczasowe zalecenia dla przewozu ładunku masowego skroplonego wodoru. Zostały one opracowane z uwagi na fakt, iż Międzynarodowy kodeks budowy i wyposażenia statków przewożących skroplone gazy luzem (Kodeks IGC) nie zawiera wymagań dla przewozu takiego ładunku.

Zalecenia są oparte na wynikach studium porównawczego podobnych ładunków wymienionych w Kodeksie IGC, takich jak skroplony gaz ziemny.

Tymczasowe wytyczne zawierają wymagania ogólne i specjalne dla przewozu ładunku masowego skroplonego wodoru przez statek, m.in. zapisy o: przenośnym wykrywaczu wodoru przeznaczonym dla każdego członka załogi pracującego w pomieszczeniach ładunkowych, czujkach wykrywających pożar wodoru, odpowiednich środkach bezpieczeństwa zapobiegających powstawaniu mieszaniny wybuchowej w przypadku wycieku wodoru.

Ładunki, które mogą ulec upłynnieniu

Komitet MSC zatwierdził projekt poprawek do paragrafu 4.5.1 oraz 4.5.2 Międzynarodowego morskiego kodeksu stałych ładunków masowych (Kodeks IMSBC) podkreślających obowiązek nadawcy ładunku do zapewnienia, że został przeprowadzony test na określenie TML (*transportable moisture limit*) stałego ładunku masowego i badanie na zawartość wilgoci. Projekt poprawek zostanie przedłożony do przyjęcia na 98 sesji Komitetu MSC wraz z kolejnym zestawem zmian do Kodeksu, które mają być przyjęte w 2017 roku i wejść w życie w 2020 roku.

Standardy konstrukcyjne oparte na celu

W oparciu o doświadczenia ze wstępnych audytów weryfikacyjnych, Komitet MSC na sesji w dalszym ciągu pracował nad zmianami do Wytycznych do weryfikacji zgodności ze standardami konstrukcyjnymi opartymi na celu (GBS). Zmiany będące przedmiotem dalszej dyskusji na kolejnej sesji zawierają dodatkowe oraz poprawione artykuły dotyczące takich kwestii jak ustalenie daty obowiązywania każdej zmienionej wersji Wytycznych, czy przesyłania planów działań korygujących dla jakichkolwiek niezgodności lub obserwacji zgłoszonych przez zespoły audytowe GBS. Przyjęto również zaktualizowany harmonogram działań dotyczących wdrożenia schematu weryfikacji GBS, w którym 31 grudnia 2017 roku będzie ostatnim dniem na otrzymanie informacji o zmianie przepisów oraz ewentualnej prośby o przeprowadzenie nowych wstępnych audytów weryfikacyjnych.

Na ostatniej sesji Komitet MSC potwierdził, że przepisy budowy zbiornikowców i masowców przesłane do IMO przez 12 towarzystw klasyfikacyjnych spełniają cele i wymagania funkcjonalne ustanowione dla takich statków w Międzynarodowych standardach konstrukcyjnych opartych na celu dla masowców i zbiornikowców (Rez. MSC.287(87)) przyjętych w 2010 roku.

Żegluga wokół licznych konstrukcji *offshore*

Komitet MSC przyjął poprawki zalecające rządów państw uwzględnienie bezpieczeństwa żeglugi podczas planowania licznych konstrukcji na morzu, takich jak turbiny wiatrowe. Zmiana polega na dodaniu nowego paragrafu do Ogólnych zasad projektowania tras żeglugowych (Rez. A.572(14) z późn. zm.) dotyczącego stawiania licznych konstrukcji przybrzeżnych.

Zaktualizowane Poradniki SafetyNET i NAVTEX

Komitet MSC zatwierdził projekt okólnika zawierający poprawki do międzynarodowych poradników NAVTEX i SafetyNet. Potwierdził jednak, że zmiany w zakresie wejścia w życie powyższych Poradników oraz propozycji zmian powinny zostać w pierwszej kolejności rozpatrzone przez Podkomitet NCSR. Zastąpią one wersje wydane w 2010 i 2011 roku.

Pozostałe poprawki

Komitet MSC przyjął następujące poprawki do instrumentów IMO, które mają wejść w życie z dniem:

- 1 lipca 2018 roku:

Poprawki do Międzynarodowego kodeksu wdrażania programu rozszerzonych przeglądów na masowcach i zbiornikowcach olejowych (Kodeks ESP, 2011);

Poprawki do Międzynarodowej konwencji o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania świadectw oraz pełnienia wacht (Konwencja STCW) oraz Kodeksu STCW, które uwzględniają nowe obowiązkowe minimalne wymagania szkoleniowe dla kapitanów i oficerów pokładowych na statkach uprawiających żeglugę na wodach polarnych, oraz rozszerzają szkolenie awaryjne dla personelu na statkach pasażerskich.

- 1 stycznia 2020 roku:

Poprawki do Konwencji SOLAS , w tym zmiany do przepisu II-1/3-12 dotyczące ochrony przed hałasem, przepisy II-2/1 oraz II-2/10 dotyczące ochrony przeciwpożarowej, oraz nowe przepisy XI-1/2-1 dotyczące harmonizacji okresów przeglądu statków towarowych niepodlegających postanowieniom Kodeksu ESP;

Poprawki do Międzynarodowego kodeksu stateczności w stanie nieuszkodzonym (Kodeks IS, 2008), dotyczące statków wykonujących operacje kotwiczenia oraz statków zaangażowanych w operacje podnoszenia i holowania, w tym holowanie eskortowe;

Poprawki do Międzynarodowego kodeksu systemów bezpieczeństwa pożarowego (Kodeks FSS), które wyjaśniają rozmieszczenie załogi w pomieszczeniach ogólnego użytku do obliczenia szerokości klatek schodowych;

Poprawki do Międzynarodowego kodeksu budowy i wyposażenia statków przewożących skroplone gazy lizem (Kodeks IGC), które ujednolicają wymagania dotyczące klasy ognioodporności okien sterówki zawarte w Kodeksie IGC z wymaganiami z rozdziału II-2 Konwencji SOLAS.

* * *

Ośrodek ds. IMO przy Polskim Rejestrze Statków SA przekazuje instytucjom gospodarki morskiej wykaz wymagań uchwalonych przez Międzynarodową Organizację Morską, które zaczną obowiązywać w roku 2017. PRS organizuje także zebrania Sekcji specjalistycznych, na których na bieżąco omawiane są postanowienia IMO, a na które zapraszani są przedstawiciele armatorów, instytucji naukowych, stoczni, przedsiębiorstw związanych z gospodarką morską.

Wykaz wymagań IMO wchodzących w życie w 2017 r. PRS przedstawia pod adresem:

<https://www.prs.pl/informacje-o-statkach/nowe-wymagania-techniczne/wykaz-wymagan-imo-wchodzacych-w-zycie-w-2017-r.html>

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:



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