Tian Hui w Porcie Gdynia . Zakończył się rekordowy rozładunek elementów turbin wiatrowych.

Aż 115 elementów turbin wiatrowych przywiózł do Gdyni z Chin statek Tian Hui. To rekordowa liczba w historii Portu Gdynia. Rozładunek jednostki zakończył się w nocy z niedzieli na poniedziałek w BCT – Bałtyckim Terminalu Kontenerowym. Za obsługę agencyjną statku odpowiedzialna była Morska Agencja Gdynia.
– Jednostka Tian Hui została zbudowana w 2018 r., ma 189 m długości, 28 m szerokości i 11 m maksymalnego zanurzenia. Przywiozła do Gdyni ze stoczni Chengxi w Chinach rekordowy transport sekcji masztów wiatrowych. Trafią one na farmy wiatrowe w województwie zachodniopomorskim. Ciekawostką jest to, że jednostka nie użyła standardowej trasy płynąc przez Kanał Sueski, tylko, aby skrócić czas trwania podróży morskiej, wybrała Szlak Północny, prowadzący przez koło podbiegunowe północne. Czas skrócił się o 13 dni – mówi Mariusz Karbowski, agent statku Tian Hui z Morskiej Agencji Gdynia.
Tian Hui zacumował w BCT – Bałtyckim Terminalu Kontenerowym 26 września rano. Elementy, które przywiózł, to sekcje (segmenty) oraz fundamenty (TBR - tower base ring) wraz z oprzyrządowaniem, służące do montażu kompletnego masztu (wieży), na którym osadza się kolejne elementy, takie jak np.: gondola, rotor, łopaty śmigieł. Trafią na budowę największej farmy wiatrowej w Polsce, która składa się aż z 81 turbin GE. Jak poinformowała na stronie internetowej MAG, aktualnie jeszcze największą farmą w Polsce jest farma wiatrowa „Margonin", której elementy zostały przeładowane również w Porcie Gdynia na Terminalu GCT w 2009 roku.
Karbowski dodał, że MAG odpowiedzialny był za pełną relację portową dla jednostki Tian Hui i jej ładunku. – Aranżujemy wyładunek w porcie plus załadunek na transport docelowy, który zawiezie te komponenty na konkretną farmę – mówi Karbowski.
Maciej Krzesiński, dyrektor ds. marketingu i współpracy z zagranicą Zarządu Morskiego Portu Gdynia, podkreślił, że chociaż ten transport był rekordowy, nie jest to pierwszy taki przeładunek w Porcie Gdynia w ostatnim czasie. – To tylko świadczy o tym, że rzeczywiście jesteśmy gotowi i bardzo mocno przygotowujemy się do projektów, które będą realizowane nie tylko na lądzie, tak jak w tej chwili ma to miejsce, ale również na Morzu Bałtyckim. Chcemy stworzyć takie przyjazne środowisko do tego, aby ten przeładunek elementów związanych z budową farm wiatrowych na morzu odbywał się właśnie w naszym porcie. Nasze terminale już dzisiaj są właściwie, można powiedzieć, prawie w 100% do tego gotowe, zostały jeszcze do wykonania ewentualnie jakieś drobne prace inwestycyjne – mówi Maciej Krzesiński, dyrektor ds. marketingu i współpracy z zagranicą Zarządu Morskiego Portu Gdynia.
Kilka dni temu, przed Tian Hui, do Portu Gdynia z elementami turbin wiatrowych zawinął Chipolbrok Pacific. Statek przypłynął 21 września również do BCT – Bałtyckiego Terminalu Kontenerowego.
Przygotowania Zarządu Morskiego Portu Gdynia do budowy morskich farm wiatrowych potwierdza list intencyjny podpisany w lipcu tego roku pomiędzy ZMPG a miastami Gdynia i Rumia oraz Gminą Kosakowo. Ma on umożliwić stworzenie z wyprzedzeniem jak najkorzystniejszych warunków dla inwestorów bezpośrednio zaangażowanych w budowę morskich farm wiatrowych w polskiej wyłącznej strefie ekonomicznej na Bałtyku.

Źródło:gospodarkamorska.pl

Port Gdynia buduje sieć kooperacji z chińskim Portem Tangshan.

Zarząd Morskiego Portu Gdynia oraz Tangshan Port podpisały list intencyjny rozpoczynający współpracę w celu wymiany doświadczeń w zakresie zwiększaniu przepływów towarowych w obu portach.
Kooperacja pomiędzy portami Gdyni oraz Tangshan poprzez wymianę doświadczeń i dzielenia się najlepszymi praktykami handlowymi, ma skutkować wzmocnieniem konkurencyjności obu portów i podniesienia ich rangi w międzynarodowej sieci transportowej.
Współpraca dotyczy m.in. obszarów organizacji i wdrażania regularnych połączeń pomiędzy Portem Tangshan a Portem Gdynia. Porty planują wymieniać się wiedzą na temat planowanych i realizowanych inwestycji infrastrukturalnych, które mogłyby się przyczynić do rozwoju wielu linii żeglugowych.

– Celem kooperacji jest wymiana informacji na temat historycznych danych statystycznych dot. przeładunków oraz doświadczeń związanych z prowadzonymi badaniami marketingowymi. Oba porty w ramach swoich strategii rozwojowych wymieniać się będą informacjami na temat nowych technologii, których implementacja przyczyni się do zwiększenia zakresu usług oferowanych kontrahentom oraz do zwiększenia poziomu ich jakości. Jest to dla nas szczególnie istotne w kontekście realizowanej inwestycji Port Zewnętrzny – mówi Adam Meller, prezes Zarządu Morskiego Portu Gdynia.
Ważnym elementem kooperacji jest ścisła współpraca z Tangshan, która docelowo skutkować ma założeniem przedstawicielstwa Portu Gdynia Tangshan, aby jeszcze sprawniej kontynuować współpracę w dziedzinie handlu międzynarodowego, importu oraz ewentualnej potrzeby udostępnienia magazynów.
Porty rozpoczynają również współpracę na rzecz wspólnej promocji o zwiększenia zakresu usług oferowanych kontrahentom oraz do zwiększenia poziomu ich jakości.
„Podpisana umowa o wolnym handlu dla Portu Gdynia oznacza wiele możliwości, takie jak nowoczesne usługi, zwiększenie wydajności i elastyczności lokalnych firm kooperujących na co dzień z Portem Gdynia" mówi Wiceprezes Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A. Grzegorz Dyrmo.
Podjęta współpraca oparta działaniach wzajemnej promocji oraz wymianie wiedzy o najlepszych praktykach w przyszłości, stanie się zalążkiem nowych wspólnych projektów.
– Umowa o wolnym handlu między portami Gdyni oraz Tangshan stanowi istotny element postępującej integracji gospodarczej z rynkiem chińskim i jest kolejnym krokiem do usprawnienia transportu z Chin – mówi wiceprezes Zarządu Morskiego Portu Gdynia Maciej Bąk.
Kooperacja z Portem Tangshan pozwoli zbudować około portowe zaplecze ekonomiczne. Wpłynie to na rozwój gospodarki morskiej regionu i wprowadzeniu optymalnych standardów oferowanych usług.

Źródło:gospodarkamorska.pl

Księżna Kate matką chrzestną brytyjskiego polarnego statku badawczego .

Książę William wraz z małżonką Kate oficjalnie ochrzcili nowy brytyjski polarny statek badawczy - Sir David Attenborough. Jednostka została tak nazwana na cześć przyrodnika i dziennikarza Attenborougha, który w swojej dziesiątej dekadzie stał się działaczem na rzecz klimatu. Ceremonia odbyła się w stoczni w angielskim Birkenhead, gdzie powstał ten ogromny statek.
Kate, księżna Cambridge, nacisnęła żółty przycisk, aby uruchomić dźwignię, która zgodnie z morską tradycją rozbiła butelkę szampana na kadłubie statku.
Jej mąż książę William, wnuk królowej Elżbiety, powiedział w przemówieniu, że najnowocześniejszy statek pomoże poszerzyć globalną wiedzę o oceanach polarnych i ich wpływie na zmiany klimatu.
- Ponieważ zeszłotygodniowe protesty klimatyczne na całym świecie oraz wczorajszy raport na temat naszych oceanów i zamarzniętych regionów wykazały, że nigdy nie było ważniejszego momentu, aby ten statek zaczął działać - powiedział.
93-letni przyrodnik powiedział, że nazwanie statku jego imieniem to największy zaszczyt.
- Wielkie problemy wymagają dogłębnych badań i faktów, aby je rozwiązać, i właśnie po to będzie ten unikatowy statek - powiedział.
Sir David Attenborough ma 129 metrów długości i może łamać lód do jednego metra grubości przy trzech węzłach (5,6 km na godzinę). Wymaga około 30 osób i może przewieźć do 60 naukowców oraz personel pomocniczy.
Od marca 2020 roku jednostka będzie prowadziła próby lodowe na półkuli północnej, a do pełnej służby wejdzie w październiku przyszłego roku.

Źródło:gospodarkamorska.pl

GIANT – największa platforma LOTOS Petrobaltic –jest już w Polsce.

Po ośmiu dniach holowania GIANT dotarł do Portu Gdańsk. To nowo zakupiona platforma LOTOS Petrobaltic i największa ze wszystkich jednostek gdańskiej spółki. W sobotę stanęła przy Nabrzeżu Zamykającym w Porcie Północnym. Robi wrażenie.

Do Portu Gdańsk GIANT wyruszył z Portu Esbjerg w zachodniej Danii 20 września o godz. 7:20, gdzie do operacji holowania przygotowywała go polska załoga. Platformę holował serwisowiec offshore (AHTS) Assister. Jednostka ma 90,3 m długości, 23 m szerokości, 5 010 t nośności i 6 536 GT. Jej uciąg na palu to 282 T. Assister został zbudowany w 2000 r., pływa pod duńską banderą. GIANT był holowany ze średnią prędkością ok. 4,7 w.

LOTOS Petrobaltic kupił platformę GIANT w czerwcu tego roku od firmy MAERSK. Jednostka ma 84 m długości, 90 m szerokości i 24 284,6 t wyporności. Długość jej nóg to 160 m. Platforma może wiercić do głębokości 25 000 stóp (7,620 m). GIANT został zbudowany w 1986 r. w Japonii. Pełną modernizację przeszedł w 2012 r. Zanim platforma trafiła do Gdańska, operowała na wodach Morza Północnego jako MAERSK GIANT.

Docelowo platforma będzie pracowała na złożu B3 na Morzu Bałtyckim, ok. 70 km na północ od Rozewia.

– Po wykonaniu prac przystosowawczych wymaganych do odnowienia klasy oraz przeszkoleniu załogi, platforma rozpocznie prace rekonstrukcyjne na Bałtyku. Jej zadaniem będzie wykonanie przewidzianych rekonstrukcji 7 odwiertów na złożu B3 (B3-5, B3-6, B3-8, B3-9, B3-13, B3-14, B3-15) – mówił w czerwcu tego roku po zakupie platformy Grzegorz Strzelczyk, prezes LOTOS Petrobaltic.

Zanim platforma zostanie odholowana w miejsce pracy, musi zostać odpowiednio oznakowana i przystosowana do potrzeb eksploatacji na Bałtyku. Prace przystosowawcze wymagane do odnowienia klasy oraz przeszkolenie załogi zostaną przeprowadzone na terenie Naftoportu. Następnie jednostka zostanie przeholowana na złoże B3 – poinformowała w komunikacie Grupa LOTOS.

To już kolejna w ostatnich tygodniach platforma LOTOS Petrobaltic w Gdańsku. 20 września Gdańską Stocznię REMONTOWA opuściła przebudowana na Morskie Centrum Produkcyjne platforma Petrobaltic. Jednostka jest już w miejscu pracy na złożu B8. 28 września natomiast do Portu Gdańsk dotarła opisana powyżej platforma GIANT. To piąta jednostka LOTOS Petrobaltic.

LOTOS Petrobaltic wraz ze swoimi spółkami zależnymi koncentruje się na działalności operacyjno-serwisowej w obszarze bałtyckim, tj.: eksploatacji złoża B3, zagospodarowaniu złoża B8, w celu uruchomienia pełnej produkcji, realizacji projektów poszukiwawczych na Morzu Bałtyckim oraz koncesjach lądowych w Polsce. Równolegle spółka rozwija swoje kompetencje inżyniersko-wykonawczo-projektowe dla sektora offshore, docelowo z możliwością świadczenia usług poza Grupą LOTOS.

LOTOS Petrobaltic funkcjonuje w ramach Grupy Kapitałowej LOTOS, której działalność ma strategiczne znaczenie dla krajowego i europejskiego bezpieczeństwa w sektorze energii oraz polskiej gospodarki. LOTOS wydobywa gaz ziemny i ropę naftową w Polsce, Norwegii oraz na Litwie. Należy do niego, zlokalizowana w Gdańsku, jedna z najnowocześniejszych europejskich rafinerii, gdzie surowiec przerabiany jest głównie na wysokiej jakości paliwa, w tym paliwa premium – LOTOS Dynamic.

GIANT w liczbach

Długość: 84.00 m
Szerokość: 90.0 m
Długość nóg: 160 m
Wyporność: 24,284.6 t
Maksymalna głębokość akwenu: 350 ft /107 m
Maksymalna wysokość fali: 27.0 m
Średnia prędkość wiatru: 43.5 m/sec
Maksymalny prąd: 1.15 m/sec
Air gap: 21.2 m
Platforma może wiercić do głębokości 25 000 stóp (7,620 m)

Źródło:gospodarkamorska.pl

W Chinach zwodowano pierwszy mega kontenerowiec o napędzie LNG.

Pierwszy megakontenerowiec zasilany skroplonym gazem ziemnym został w tym tygodniu zwodowany w Chinach. JACQUES SAADE to pierwsza z 9 takich jednostek o ładowności 23 tys. TEU budowanych dla armatora CMA CGM.
Ceremonia odbyła się w tym tygodniu w Stoczni Jiangnan-Changxing w Szanghaju. Udział w niej wzięli: Rodolphe Saadé, przewodniczący i dyrektor generalny grupy CMA CGM, francuscy i chińscy urzędnicy, liderzy biznesu i klienci grupy CMA CGM.
CMA CGM zamówiła dziewięć kontenerowców w 2017 roku. Nowe statki dołączą do floty CMA CGM do końca 2020 roku. Będą pływać na szlaku z Azji do Europy Północnej.
CMA CGM JACQUES SAADE został nazwany na cześć założyciela CMA CGM i zostanie zarejestrowany we Francuskim Rejestrze Międzynarodowym (RIF).
Ujawniono, że statek ma nową „zieloną" farbę, co odróżnia go od tradycyjnie niebieskich kadłubów CMA CGM. Statek jest również ozdobiony na dziobie napisem „LNG POWERED".
Dziewięć statków tej serii będzie mierzyć 400 metrów długości i 61 metrów szerokości, co plasuje je wśród największych kontenerowców na świecie. Efektywność środowiskowa jest zwiększona dzięki zoptymalizowanemu kształtowi kadłuba z prostym dziobem.
Do 2022 roku CMA CGM odbierze 20 kontenerowców napędzanych LNG, ponieważ firma zamierza zmniejszyć swój ślad węglowy.

Źródło:gospodarkamorska.pl

Skrzydła samolotu na statkach? Niecodzienny pomysł holenderskiego projektanta.

Holenderski projektant eConowind ma dostarczyć jeden ze swoich innowacyjnych systemów napędu wspomaganego wiatrem Ventifoil na pokładzie statku towarowego o masie 3600 DWT, co stanowi pierwsze komercyjne zamówienie tego systemu.
System zostanie zainstalowany na pokładzie statku towarowego Ankie Van Dam Shipping w czwartym kwartale tego roku. Ventifoil został opracowany w ciągu ostatnich trzech lat przy pomocy dotacji UE. System wykorzystuje nieobrotowe skrzydła z otworami wentylacyjnymi i wewnętrzny wentylator, który wykorzystuje ssanie warstwy granicznej w celu zmniejszenia oporu i poprawy efektywności paliwowej.
- Po kilku latach projektowania i testowania bardzo cieszymy się z tego kolejnego dużego kroku. Pierwsza komercyjna instalacja pokaże, że oszczędność energii i emisji może jednocześnie oznaczać oszczędność pieniędzy - powiedział Frank Nieuwenhuis, prezes eConowind. - Jesteśmy przekonani, że tak innowacyjna firma, jak van Dam Shipping, będzie w stanie w pełni wykorzystać możliwości systemu i bardzo cieszymy się z dzielenia się wynikami w nadchodzących miesiącach - dodał.
Van Dam Shipping szacuje, że system w zaledwie trzy lata może wygenerować wystarczającą oszczędność paliwa, aby pokryć początkową inwestycję.
- Oczekujemy, że oszczędności na paliwie w okresie 3 lat będą równe kosztom systemu i tym samym spełnią nasze marzenie o ponownym wykorzystaniu wiatru w nowoczesnej żegludze - powiedział Jan van Dam, właściciel Van Dam Shipping.
Flota Van Dam Shipping składa się z ośmiu statków działających w północno-zachodniej Europie, w tym sześciu statków specjalizujących się w tranzycie Kanałem Saima w Finlandii.

Źródło:gospodarkamorska.pl

Nowy europejski projekt zamierza stworzyć nowy inteligentny system nawigacji dla statków.

Konsorcjum szwedzkich, norweskich i niemieckich partnerów otrzymało zielone światło dla rozpoczęcia projektu Prepare Ships, który ma podnieść bezpieczeństwo i wydajność żeglugi.
26-miesięczny projekt, który ma się rozpocząć w grudniu tego roku, otrzymał niedawno dofinansowanie za pośrednictwem Europejskiej Agencji GNSS (GSA). Celem Prepare Ships jest stworzenie rozwiązania pozycjonowania dla inteligentnych systemów nawigacyjnych.
Konsorcjum kierowane przez RISE Research Institutes of Sweden opracuje system nawigacji, który przewiduje pozycje innych statków poprzez uczenie maszynowe. Zmniejszy to ryzyko kolizji i umożliwi bardziej wydajną nawigację.

Jedną z głównych przyczyn dzisiejszych kolizji statków jest brak wiedzy na temat pozycji i zamiarów innych statków. Dzięki możliwości przewidywania przyszłych pozycji pobliskich jednostek z wysoką dokładnością za pomocą EGNSS i uczenia maszynowego. Oprócz zmniejszenia ryzyka kolizji pozwala to na bardziej energooszczędne manewrowanie statkami, co przyczynia się do zmniejszenia wpływu żeglugi na środowisko.
Oprócz RISE w projekcie uczestniczy także Telko z Norwegii, SAAB ze Szwecji, ANAVS z Niemiec, szwedzki organ ds. map i ewidencji gruntów (Lantmäteriet), a jego wsparciem jest Stena Line (Szwecja).
„Prepare Ships będą łączyć technologie wspierające oficerów na załogowych statkach oraz operatorów lądowych kontrolujących bezzałogowe statki. Opracowany produkt będzie miał również zastosowanie do innych aplikacji wymagających wysokiej dokładności - powiedział Pål Hansen, wiceprezes ds. badań i rozwoju w firmie Telko.

Źródło:pap.pl

Zatonął holownik na Atlantyku. Trzy osoby uratowane.

Bourbon Offshore poinformował, że uratowano trzy osoby z załogi holownika Bourbon Rhofe, który zatonął na Oceanie Atlantyckim. Trwają poszukiwania kolejnych 11 członków załogi.
Pogoda w strefie poszukiwań poprawiła się od czwartku, kiedy zgłoszono awarię na jednostce.
- Zmobilizowane zespoły ratownicze odnalazły szalupę z 3 członkami załogi na pokładzie. Odkrycia dokonała jednostka Falcon 50 specjalnie wyposażona do tego rodzaju misji i wysłana przez francuską marynarkę wojenną - poinformował Bourbon Offshore w aktualizacji w sobotę. - Trzej członkowie załogi są obecnie pod pieczą zespołu wsparcia medycznego. Potwierdzono, że statek zatonął. Poszukiwania są kontynuowane w poprawiających się warunkach pogodowych. Wszystkie niezbędne środki są wdrażane przez Cross AG i francuską marynarkę wojenną pod zwierzchnictwem prefekta reprezentującego władzę morską państwa – dodał.
Francuska marynarka wojenna wysłała Falcona 50 z Dakaru oraz fregaty nadzoru Ventôse, aby pomóc w poszukiwaniach. Dodatkowo wiele statków handlowych zmieniło kurs, aby udzielić pomocy.
Bourbon Offshore z siedzibą we Francji poinformował wcześniej, że holownik w momencie wypadku był oddalony około 1200 mil morskich od wyspy Martyniki na Morzu Karaibskim, gdy wysłał sygnał o niebezpieczeństwie.
W pewnym momencie odnotowano, że Bourbon Rhode znajdował się zaledwie 60 mil morskich od oka Lorenza, który w tym czasie był głównym huraganem kategorii 4. Bourbon Rhode jest częścią floty holowników terminalowych Bourbon, które zapewniają operacje pomocy, czuwanie i obsługę morskich terminali naftowych i gazowych, i specjalizuje się w pomocy FPSO.

Źródło:gospodarkamorska.pl

Rzeczoznawca wyceni wartość wraku wydobytego z gdańskiej mariny.

Gdański Ośrodek Sportu powoła eksperta, który wyceni wartość kutra wydobytego w sobotę z dna gdańskiej mariny. Jeśli po ocenie rzeczoznawcy okaże się, że gra jest warta świeczki, jednostka zostanie wystawiona na licytację - powiedział w niedzielę PAP Grzegorz Pawelec z GOS.

„Jeśli po ocenie rzeczoznawcy okaże się, że gra jest warta świeczki, to wystawimy jednostkę na licytację. Zyski z niej zostaną przeznaczone na pokrycie istniejącego zadłużenia armatora wobec gminy" – powiedział w niedzielę PAP starszy specjalista ds. komunikacji GOS, Grzegorz Pawelec. Wyjaśnił, że GOS ma prawomocny wyrok sądu ws. zapłaty za postój jachtu w marinie na kwotę - z odsetkami - ponad 20 tys. złotych.
Trwająca ok. czterech godzin operacja wyciągnięcia kutra z wody zakończyła się w sobotę ok. południa. Wrak wydobył specjalistyczny dźwig pływający.
"Incentive", pierwotnie kuter rybacki, który został przez ostatniego brytyjskiego właściciela przerobiony na jacht, zatonął w Marinie Gdańsk 16 czerwca 2016 roku. W kolejnych dniach ze względów bezpieczeństwa służby usunęły z ożaglowanej jednostki luźne części, ze zbiorników wypompowano paliwo i oleje.
Administrujący mariną Gdański Ośrodek Sportu starał się o usunięcie "Incentive", jednak brytyjski właściciel nie interesował się zatopioną jednostką. Do zabrania statku wzywał też bezskutecznie cudzoziemca Urząd Morski.
GOS wystąpił przeciwko właścicielowi "Incentive" na drogę sądową. W czerwcu br. roku Sąd Rejonowy w Gdańsku zdecydował, że wrak ma być usunięty przez GOS, a kosztami tej operacji należy obciążyć właściciela jednostki.
Wydobyciem wraku, zajęła się wyłoniona w przetargu, firma PC Divers z Gdańska. Pawelec wyjaśnił, że umowa ze spółką opiewająca na ponad 195 tys. zł, obejmuje przeprowadzenie operacji wyciągnięcia, przetransportowania i składowania przez 6 miesięcy jednostki na lądzie.
Incentive" to kuter o długości 17 metrów i szerokości 5,2 metra, waży ok. 40 ton.

Źródło:pap.pl

Wybuch zbiornikowca w Korei Południowej . Wielu rannych.

18 marynarzy zostało rannych w wybuchu zbiornikowca Stolt Groenland w Korei Południowej. Do zdarzenia doszło w piątek w porcie w Ulsan. Pożar rozprzestrzenił się na cumujący obok inny zbiornikowiec Bow Dalian. Nie ma ofiar śmiertelnych.
Stolt Tanker, operator zbiornikowca, poinformował w komunikacie, że pożar, który wybuchł ok. godz. 11:00 w zbiornikach ładunkowych, został już ugaszony. „Wszyscy marynarze zostali bezpiecznie ewakuowani, a ich rodziny poinformowane o zdarzeniu. Nadal trwają działania przeciwpożarowe, by wyeliminować wszelkie zagrożenia. (…) Statek Bow Dalian cumujący obok został odsunięty z miejsca zdarzenia. Stolt Tankers chciałby wyrazić głębokie ubolewanie incydentem i jego potencjalnym wpływem na tych, którzy byli na pokładzie lub w pobliżu dwóch statków. Bezpieczeństwo wszystkich osób i ochrona środowiska mają ogromne znaczenie dla działalności firmy. Stolt Tankers chciałby podziękować służbom ratowniczym za natychmiastową reakcję na tę poważną sytuację. Dokładna przyczyna zdarzenia nie jest jeszcze znana. Więcej informacji wkrótce" – napisał w komunikacie Stolt Tanker.
Według portalu The Maritime Bulletin, przyczyną eksplozji mogło być przegrzanie ładunku. Produktowiec Stolt Groenland transportował m.in. styren. Ładunek ten sąsiadował ze zbiornikami ładunkowymi z cieczami, które powinny być ogrzewane. W gaszeniu pożaru uczestniczyło wiele zastępów straży pożarnej.
Portal The Korea Times, powołując się na południowokoreańską agencję Yonhap, poinformował, że rannych zostało 12 marynarzy i 6 ratowników. Głównie z powodu oparzeń i w wyniku zatrucia trującym dymem. Południowokoreańskie władze donoszą, że jeden z obywateli ich kraju doznał poważnych obrażeń.
Łącznie na obu jednostkach przebywało 46 marynarzy. Ich życiu nic nie zagraża.
Stolt Groenland ma 182,72 m długości, 32,24 m szerokości, 43 478 t nośności i 25 881 GT, Zbudowana w 2009 r. jednostka pływa po banderą Kajmanów, Jej operatorem jest Stolt Tankers BV z Holandii.
Bow Dalian natomiast ma 119,62 m długości, 18,59 m szerokości, 9 118 t nośności i 6 583 GT. Zbudowana w 2012 r. jednostka pływa pod singapurską banderą. Jej operatorem jest Odfjell Manadement AS (Equasis).

Źródło: gospodarkamorska.pl

Zwodowano pierwszy chiński śmigłowiec desantowy określany jako Typ 075.

W Szanghaju zwodowano pierwszy chiński śmigłowcowiec desantowy, określany jako Typ 075. Gdy wejdzie do służby, znacznie zwiększy zdolności desantowe chińskiej marynarki wojennej oraz siłę oddziaływania Pekinu w polityce zagranicznej – oceniają eksperci.
Ceremonia wodowania okrętu odbyła się w środę – podała oficjalna chińska agencja prasowa Xinhua. Państwowy dziennik „Huanqiu Shibao" uznał, że budowa jednostki oznacza „nową erę w rozwoju chińskich okrętów wojennych".
„Śmigłowcowiec desantowy jest narzędziem projekcji siły, pozwalającym skierować w praktycznie dowolny rejon świata duży oddział żołnierzy, zdolny do samodzielnych operacji (…) Zadaniem tych jednostek jest transport dużego oddziału piechoty morskiej, liczącego 1-1,5 tys. żołnierzy wraz z wyposażeniem i pojazdami, w tym transporterami opancerzonymi i czołgami" - ocenili eksperci z Instytutu Boyma.
Według oficjalnych chińskich mediów Typ 075 musi jeszcze przejść proces dostosowywania uzbrojenia oraz próby na morzu, nim będzie mógł wejść do służby. Wodowanie nie oznacza, że okręt osiągnie wkrótce status operacyjny – podał hongkoński dziennik „South China Morning Post", powołując się na źródło w Pekinie. Według tej gazety okręt ma wyporność 40 tys. ton, długość 250 metrów i jest zdolny do przewożenia co najmniej 30 śmigłowców.
Zdaniem Instytutu Boyma przypuszczalnie powstaje już druga jednostka tego typu, a trzecia jest w planach. „Dwa lub trzy śmigłowcowce desantowe zmienią na korzyść Chin równowagę sił w regionie" - ocenił instytut w omówieniu przysłanym do PAP, przypominając, że Chiny prowadzą liczne spory terytorialne z sąsiadami, w tym o obszary Morza Południowochińskiego z Wietnamem, Filipinami i Malezją oraz z Japonią o wyspy Senkaku (chiń. Diaoyu) na Morzu Wschodniochińskim.
„Wielu analityków ocenia Typ 075 jako istotne narzędzie w przypadku, gdyby Chiny kontynentalne musiały kiedyś dokonać siłowego zjednoczenia z Tajwanem" - napisał chiński dziennik „Global Times". Pekin uznaje demokratycznie rządzony Tajwan za zbuntowaną prowincję „jednych Chin" i nigdy nie wykluczył możliwości użycia siły, by przejąć nad nim kontrolę.
„Jeśli tajwańscy secesjoniści przekroczą czerwoną linię, Typ 075 może służyć jako wyraźne ostrzeżenie dla nich i dla zagranicznych sił opozycyjnych" - podał „Global Times", cytując anonimowego komentatora.
„SCMP" donosił w 2017 roku, że Chiny planują zwiększenie liczby żołnierzy swojej piechoty morskiej z 20 tys. do 100 tys. Według ekspertów cytowanych wtedy przez hongkoński dziennik część żołnierzy może stacjonować w chińskiej bazie wojskowej w Dżibuti oraz w porcie Gwadar w Pakistanie.
Komentatorzy zwracają uwagę, że konstrukcja śmigłowcowców desantowych umożliwia wykorzystanie – oprócz helikopterów - również samolotów pionowego lub skróconego startu i lądowania (V/STOL), takich jak amerykański F-35B. Chiny nie dysponują jednak jak na razie samolotami tego rodzaju. „Nic nie wiadomo by w Państwie Środka próbowano tak skomplikowane maszyny projektować, a kupić ich nie ma skąd" - napisał Instytut Boyma.
Pierwszy chiński śmigłowcowiec desantowy zbudowano w ciągu zaledwie 2,5 roku. Zdaniem komentatorów tak szybkie tempo wynikało z chęci zwodowania okrętu przed przypadającą na 1 października 70. rocznicą proklamowania komunistycznej Chińskiej Republiki Ludowej.

Źródło:pap.pl

Wybuch w centrum wirusologii na Syberii. Trzymano tam wirusa ospy prawdziwej, Eboli i wąglika.

To jedno z ostatnich dwóch miejsc na świecie, gdzie składowano próbki wirusa powodującego ospę prawdziwą. Personel laboratorium Wektor potwierdził w oficjalnym oświadczeniu – doszło do eksplozji butli z gazem i pożaru.

Do wypadku doszło w godzinach prac remontowych i inspekcji sanitarnej Państwowego Rosyjskiego Centrum Badań Wirusologii i Biotechnologii, znanym pod nazwą Wektor. Laboratorium znajduje się w osiedlu Kołcowo, należącego do obwodu syberyjskiej metropolii Nowosybirsk. W mieście tym mieszka w nim 1,5 mln ludzi i nieoficjalnie uznawane jest za stolicę Syberii.
"Na 5 piętrze 6-piętrowego budynku laboratorium żelbetowego w remontowanym pomieszczeniu inspekcji sanitarnej wybuchł pożar z butlą gazową (zlikwidowany na powierzchni 30 m2). " – czytamy w oświadczeniu na stronie placówki naukowej.
Personel laboratorium dodaje, że w czasie wypadku nie przeprowadzano żadnych prac z próbkami wirusów oraz, że nie została uszkodzona konstrukcja budynku. Jeden z pracowników trafił na intensywną terapię z obrażeniami od oparzeń.
Placówka Wektor powstała w 1974 roku i owiana była złą sławą miejsca gdzie opracowywano broń sowiecką biologiczną podczas Zimnej Wojny. Obecnie to jedno z największych na świecie centr opracowujących nowe szczepionki oraz metody diagnozowania i walki z chorobami zakaźnymi.
Powołując się na lokalne władze agencja RIA-Novosti podaje, że nie wykryto żadnego biologicznego zagrożenia w związku z wypadkiem.
Drugim z ośrodków przechowujących wirusa jest amerykańskie laboratorium Centr Kontroli i Zapobiegania Chorób Zakaźnych (CDC) w Atlancie.
Wirus ospy prawdziwej został w 1980 roku uznany w przez Światową Organizację Zdrowia za eradykowany, czyli pokonany i wyeliminowany ze środowiska wśród ludzi, roślin i zwierząt. Zniszczony i niezdolny do powrotu.
Ośrodek Wektor przechowuje także próbki wirusów Ebola oraz wąglika. Poniedziałkowy wypadek nie jest pierwszym w tym miejscu, o którym dowiedział się świat. W 2004 roku zmarła pracująca tam Antonina Presniakowa, która przypadkowo ukłuła się igłą z wirusem Ebola. Patogen wywołuje śmiertelną w skutkach gorączkę krwotoczną. O incydencie władze poinformowały WHO dopiero po dwóch tygodniach.
Choć eksperci oceniają, że wypadek raczej nie jest groźny, a wirusy nie dość, że są trzymane w najmocniej zabezpieczonych miejscach, których tego typu wydarzenie nie powinno naruszyć.
Z drugiej strony wydarzenie budzi na całym świecie duży niepokój w związku z niedawną nieudaną próbą rakietową. W wyniku awarii napędu i eksplozji zginęło 5 pracowników laboratorium. Po wypadku Rosja zamknęła na miesiąc dla żeglugi część Morza Białego, a zdawkowe informacje z Kremla odnośnie tej sprawy tworzyły wrażenie, jakby władza chciała ukryć cały incydent.

Źródło:Focus.pl

Tak wygląda klasyfikacja medalowa ME w siatkówce. Polska w czołówce..

W niedzielę zakończyły się siatkarskie mistrzostwa Europy, które wygrali Serbowie. Ale choć zdobyli złoty medal, to w historycznej klasyfikacji wciąż nie załapali się na podium. Polska zajmuje 5. miejsce.
W sobotę w "małym finale" mistrzostw Europy mierzyły się zespoły Polski i Francji. Jak imponująco trójkolorowi rozpoczęli spotkanie, tak słabo je zakończyli. Biało-czerwoni pokazali natomiast mistrzowską klasę i wygrali 3:0. Polacy zdobyli brąz turnieju i tym samym mają już dziewięć medali w historii mistrzostw Europy (jeden złoty, pięć srebrnych, trzy brązowe). Tylko cztery reprezentacje mają lepszy bilans.
Bezpośrednio przed Polakami znajdują się Serbowie, którzy w niedzielę pokonali Słoweńców 3:1 (19:15, 25:16, 25:18, 25:19) w finale Euro. Serbowie zdobyli mistrzostwo po ośmiu latach przerwy. W całej historii ME mają już 12 medali (trzy złote, jeden srebrny i dwanaście brązowych. Słoweńcy, dzięki zajęciu drugiego miejsca, awansowali na 10. lokatę w historycznej klasyfikacji, w której przewodzą Rosjanie.
Historyczna klasyfikacja medalowa ME:
1. Rosja* - 22 medale (14 złotych - 3 srebrne - 5 brązowych)
2. Włochy - 13 (6-4-3)
3. Czechy* - 7 (3-4-0)
4. Serbia* - 12 (3-1-8)

5. Polska - 9 (1-5-3)
6. Francja - 7 (1-4-2)
7. Holandia - 5 (1-2-2)
7. Rumunia - 5 (1-2-2)
9. Hiszpania - 1 (1-0-0)
10. Słowenia - 2 (0-2-0)
11. Bułgaria - 5 (0-1-4)
12. Węgry - 2 (0-1-1)
13. Niemcy - 1 (0-1-0)
13. Szwecja - 1 (0-1-0)
15. Grecja - 1 (0-0-1)

*Liczba medali Rosji uwzględnia sukcesy ZSRR, a w przypadku Czech uwzględnia Czechosłowacji. Serbowie mają wliczone medale, które zdobyła reprezentacja Jugosławii.

WIĘCEJ O:

Źródło: Sport.pl

Info OMK.

PRZECZYTAJ, ZANIM ZAMUSTRUJESZ-PORADY OMK / ITF.

• Nie rozpoczynaj pracy na statku bez posiadania pisemnej umowy.
• Nigdy nie podpisuj umowy in blanco lub umowy, która wiąże się z dowolnymi warunkami, które nie zostały określone lub których nie znasz.
• Sprawdź, czy umowa, którą podpisujesz odnosi się do układu zbiorowego pracy (CBA). Jeśli tak, upewnij się, że jesteś w pełni świadomy warunków tego CBA i zachowaj kopię tego dokumentu wraz z umową.
• Upewnij się, że czas trwania umowy jest wyraźnie określony.
• Nie podpisuj umowy, która umożliwia dokonanie zmiany okresu obowiązywania umowy wyłącznie według własnego uznania armatora. Każda zmiana uzgodnionego okresu obowiązywania umowy powinna być za obopólną zgodą.
• Zawsze upewnij się, że umowa wyraźnie określa wysokość płacy podstawowej i upewnij się, że podstawowe godziny pracy są jasno określone (na przykład 40, 44 lub 48 tygodniowo). Międzynarodowa Organizacja Pracy (ILO) stwierdza, że podstawowe godziny pracy powinny wynosić maksymalnie 48 tygodniowo (208 miesięcznie).
• Upewnij się, że umowa wyraźnie określa, jak nadgodziny zostaną wypłacone i w jakiej wysokości. Może być wypłacana jednakowa stawka godzinowa za wszystkie przepracowane godziny powyżej kwoty podstawowej. Lub może być miesięczna ustalona kwota za gwarantowaną liczbę nadgodzin, w takim przypadku należy wyraźnie podać stawkę za każdą przepracowaną godzinę, ponad gwarantowaną nadgodzinę. ILO stwierdza, że wszystkie godziny nadliczbowe należy płacić co najmniej w wysokości 1,25 x normalnej stawki godzinowej.
• Upewnij się, że umowa wyraźnie określa liczbę dni płatnego urlopu miesięcznie. ILO stwierdza, że urlop płatny nie powinien wynosić mniej niż 30 dni w roku (2,5 dnia w miesiącu kalendarzowym).
• Upewnij się, że wypłaty płacy zasadniczej, nadgodzin i urlopu są jasno i oddzielnie wyszczególnione w umowie.
• Nie podpisuj umowy, która pozwala armatorowi na wstrzymanie lub zatrzymanie jakiejkolwiek części wynagrodzenia w okresie obowiązywania umowy. Powinieneś mieć prawo do pełnej zapłaty zarobionegowynagrodzenia na koniec każdego miesiąca kalendarzowego.
• Nigdy nie podpisuj umowy, która zawiera jakąkolwiek klauzulę stwierdzającą, że jesteś odpowiedzialny za zapłatę jakiejkolwiek części kosztów związanych z przybyciem na statek lub repatriacją.
• Nie podpisuj umowy, która zawiera klauzulę, która ogranicza Twoje prawo do wstąpienia, kontaktu, konsultacji lub bycia reprezentowanym przez związek zawodowy wybrany przez Ciebie.
• Należy pamiętać, że indywidualna umowa o pracę nie zawsze będzie zawierać szczegóły dodatkowych

świadczeń. W związku z tym należy starać się, aby uzyskać potwierdzenie (najlepiej w formie pisemnego porozumienia lub zobowiązania w kontrakcie) jaka rekompensata zostanie wypłacona w przypadku:
Choroby lub urazu w okresie obowiązywania umowy
Śmierci (kwota należna upoważnionemu krewnemu)
Utraty statku
Utraty rzeczy osobistych w wyniku utraty statku
Przedterminowego wypowiedzenia umowy.
• Upewnij się, że otrzymałeś i zachowałeś kopię umowy, którą podpisałeś i zachowujesz.

PAMIĘTAJ ... niezależnie od warunków, każda umowa, którą zawarłeś dobrowolnie, w większości jurysdykcji, będzie uznana za prawnie wiążącą.

Jesteś marynarzem pracującym na kontraktach u zagranicznych armatorów ?

Zapraszamy do OMK / ITF

W ramach przynależności do OMK zostaniesz natychmiast objęty ubezpieczeniem od następstw nieszczęśliwych wypadków w PZU 24 h podczas pracy na statku i wypoczynku w domu, również w strefie działań pirackich. Koszt ubezpieczenia ponosi OMK.
Ponadto:
• Oferujemy po 6-miesięcznej przynależności pomoc w podniesieniu Twoich kwalifikacji, refundujemy kosztu kursów i szkoleń wynikających z Konwencji STCW ukończonych w ośrodkach szkoleniowych w Polsce i za granicą.
• 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 (opóźnienienie lub brak wypłaty wynagrodzenia, wypadek na statku, inne)
Wypełnij deklarację na naszej stronie internetowej: www.omk.org.pl **Może polubisz nas na FB ?**

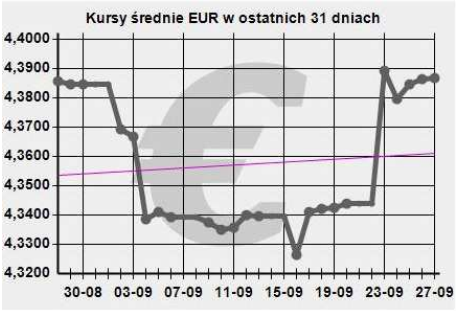
Wydarzyło się 30 września - kalendarium

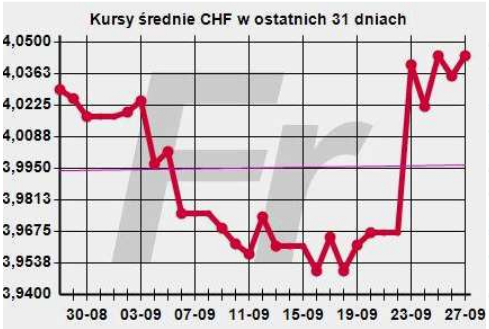
30 września jest 273 dniem w kalendarzu gregoriańskim. Do końca roku pozostały 92 dni. 30 września jest obchodzony w Polsce jako Dzień Chłopaka
Imieniny obchodzą:
Euzebia, Felicja, Franciszek, Grzegorz, Hieronim, Hieronima, Honoriusz, Imisław, Jimisław, Nadzieja, Ursus, Wiktor, Znamir, Zofia.

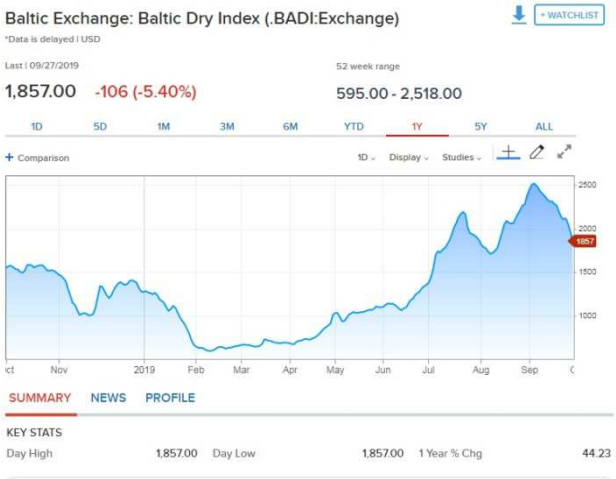
Wydarzyło się sporo rzeczy na przełomie lat, między innymi:
1089r. – Został otruty królewicz Mieszko Bolesławowic, syn Bolesława II Szczodrego. Wraz z jego śmiercią wygasła pierworodna, królewska linia Piastów.
1602r. – II wojna polsko-szwedzka: po czteromiesięcznym oblężeniu skapitulował szwedzki garnizon w Białym Kamieniu (obecnie Paide w Estonii).
1626r.– III wojna polsko-szwedzka: zwycięstwo wojsk szwedzkich nad litewskimi w bitwie pod Zelborkiem.
1632r.– Armia moskiewska wkroczyła w granice Rzeczypospolitej. Rozpoczęła się tzw. wojna smoleńska.
1773r.. – Sejm ratyfikował traktaty rozbiorowe.
1921r. – Przeprowadzono Pierwszy Powszechny Spis Ludności.

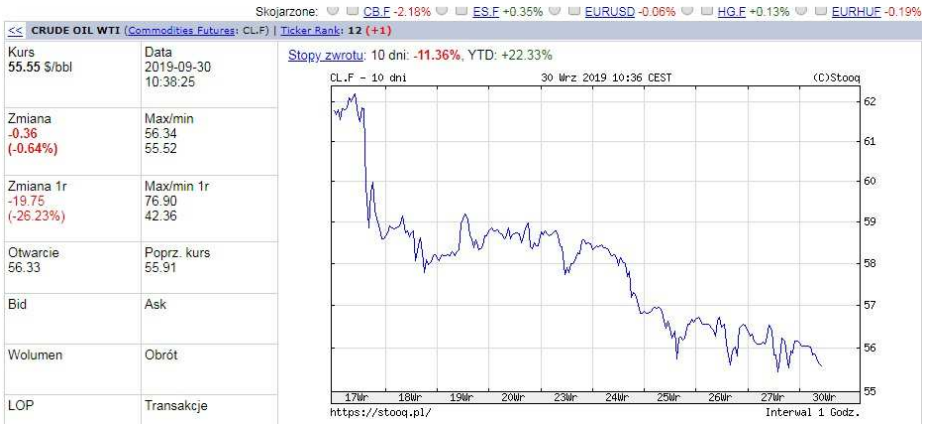
2003r. – W Warszawie odbył się protest kilku tysięcy taksówkarzy przeciwko obowiązkowi posiadania kas fiskalnych.

Kursy walut (kursy średnie NBP)









Rozrywka

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

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

• • •

Na przyjęciu rozmawia lekarz z prawnikiem. Co chwila ktoś im przeszkadza, pytając lekarza o darmową poradę w sprawie jakiejś dolegliwości. Po godzinie takiej przerywanej rozmowy zrozpaczony lekarz pyta prawnika: – Co pan robi, żeby ludzie przestali pana pytać o sprawy zawodowe, kiedy jest pan poza biurem? – Daję im rady – mówi prawnik – a potem przesyłam im rachunek. Lekarz trochę się zszokował, ale postanowił spróbować. Następnego dnia, czując się nieco winnym, przygotował rachunki. Kiedy poszedł do swojej skrzynki pocztowej, znalazł rachunek od prawnika.