Informacja o obowiązkowej wymianie dyplomów i certyfikatów szkoleń załóg pływających-przypomnienie.

W dniu 31 grudnia 2016 roku mija okres wdrażania zmian do Konwencji STCW powszechnie nazywanych Manila Admendments 2010. Dyplomy wydane przed 20.08.2013. utracą swoją ważność
Przepisy wprowadzają między innymi obowiązek weryfikacji i wymiany Dyplomów Oficerów Działu Pokładowego i Maszynowego, a na niektórych stanowiskach odbycia dodatkowych szkoleń i uzyskania lub wymiany certyfikatów.
Wszyscy członkowie załogi, w tym także oficerowie, będą zobowiązani do posiadania i odnawiania co 5 lat czterech szkoleń podstawowych. Dotyczy to również oficerów, którzy legitymują się certyfikatami szkoleń wyższego stopnia.
Wszyscy oficerowie obu działów będą zobowiązani do posiadania Świadectwa Ratownika oraz Ppoż. Stopnia Wyższego, a certyfikaty te podlegać będą wznawianiu co 5 lat. Na statkach wyposażonych w szybką łódź ratunkową Certyfikaty Starszego Ratownika wymagane będą od wszystkich oficerów. Dotychczasowe certyfikaty bezterminowe utracą ważność i podlegać będą wymianie na certyfikaty o pięcioletnim okresie ważności.
Wszyscy Oficerowie Działu Pokładowego będą zobowiązani do posiadania kompetencji z zakresu Nautycznego Dowodzenia Statkiem, a Oficerowie Działu Maszynowego kompetencji z zakresu Dowodzenia Siłownią Okrętową. Osoby ubiegające się o wydanie dyplomu po raz pierwszy będą zobowiązane udokumentować odbycie takich szkoleń.
Dla oficerów zatrudnionych na statkach pasażerskich certyfikaty obowiązkowych szkoleń będą musiały być wznawiane co 5 lat.
Wznawianiu co 5 lat podlegać będą również certyfikaty szkoleń na zbiornikowce dla oficerów na Poziomie Zarządzania obu działów, a kwalifikacje te wymagać będą potwierdzenia w formie „Endorsementu" na dotychczasowych zasadach podobnie jak dyplomy.
Pozostałe, dotychczas obowiązujące szkolenia na różnych poziomach kompetencji są nadal wymagane i w większości przypadków certyfikaty zachowują ważność ale mogą też wymagać wymiany na nowy aktualnie obowiązujący wzór.
Osoby zatrudnione dotychczas na statkach jako Elektrycy Okrętowi nie posiadający dyplomu morskiego nie będą mogły pracować na tych stanowiskach jeśli stanowiska te będą wymienione w Safe Maning Certyficate statku. Dyplomy Elektro-Automatyków okrętowych wydane przed 20.08 2013. podlegają wymianie na nowy wzór. Wprowadzone jest również nowe szkolenie certyfikowane przez Urząd Morski w zakresie uprawnień do obsługi instalacji elektrycznej powyżej 1 kV.
Dokumenty potwierdzające kompetencje na Poziomie Pomocniczym nie podlegają weryfikacji ale stopniowo będą wymieniane na nowe wzory.
Świadectwo Starszego Marynarza wydane przed 20.08.2013 podlega wymianie i wydawane będzie w oparciu o przepisy STCW, a nie jak dotychczas MOP.
W Dziale Maszynowym pojawiły się nowe stanowiska: Starszy Motorzysta i Elektromonter Maszynowy.
Świadectwo Kucharza Okrętowego wydane przed 08.10.2014. podlega wymianie na nowy wzór.
Należy zwrócić uwagę, że obecnie praktyka związana z wymianą dyplomów w każdym z Urzędów Morskich jest nieco odmienna. Ze względu na ograniczoną dostępność szkoleń oraz wydłużający się czas wymiany dokumentów w Urzędach Morskich zaleca się nie odkładania składania wniosku o weryfikacje i wymianę dokumentów na koniec roku.

Źródło: Urząd Morski.pl

Finlandia chce rozwinąć bezzałogową flotę statków już do 2025 r.

Finlandia zamierza być liderem w rozwoju autonomicznych i bezzałogowych statków i to już w przyszłej dekadzie. Fińska Agencja Innowacji (znana także jako Tekes) ogłosiła w zeszłym tygodniu start nowego programu, który zakłada współpracę firm specalizujących się w autonomicznych jednostkach oraz przedsiębiorstw ze strefy IT. Wspólnie mają stworzyć rozwiązania dla bezzałogowej żeglugi: statki, usługi oraz zaplecze.
Projekt wspiera także fińskie ministerstwo transportu i komunikacji, które pozwoli na łatwiejsze testowanie autonomicznych technologii. Tekes z kolei zapewni finansowanie tych projektów.
Wśród koperujących firm znajdzie się między innymi Rolls Royce, który już od jakiegoś czasu pracuje nad powstaniem bezzałogowych statków. Nowe wyniki badań prowadzonego przez koncern jasno pokazują, że już niedługo zdalnie sterowane i bezzałogowe statki staną się codziennością.
- To już się dzieje. Teraz pozostaje tylko odpowiedzieć na pytanie, kiedy pierwsza taka jednostka opuści stocznie - powiedział Oskar Levander, wiceprezes ds. innowacji w Rolls-Royce. - Już teraz mamy dostępne technologie, które umożliwiają stworzenie bezzałogowego i autonomicznego statku. W ramach naszego projektu już stworzyliśmy symulację systemu sterowania taką jednostkę. Do końca tej dekady pierwszy wyposażony w nią statek będzie już na wodzie - dodał.
Projekt Advanced Autonomous Waterborne Applications Initiative (AAWA), prowadzony przez brytyjski koncern służy wykreowaniu rozwiązań służących do stworzenia pierwszej takiej jednostki. Badane są systemy bezpieczeństwa, systemy nawigacji oraz dostosowanie tych statków do obecnych przepisów morskich.

Źródło: gospodarkamorska.pl

Bańka po upadku Hanjin pękła. Stawka frachtowe znów spadają.

Wzrost stawek na szlaku Azja-Europa spowodowany upadkiem armatora Hanjin okazał się krótkotrwały. W ubiegłym tygodniu stawki spadły aż o 20 proc., do poprzedniego poziomu.
Dane bazują na indeksie Shanghai Containerised Freight Index (SCFI), która bada stawki frachtu między innymi z portów chińskich w kierunku do Antwerpii, Felixstowe, Le Havre, Hamburga i DCT Gdańsk.
Przypomnijmy, że zadłużony na 4,5 mld euro południowokoreański armator ogłosił niedawno upadłość. Jako przyczyny podano trudności płatnicze i zadeklarowaną we wtorek przez banki odmowę kontynuowania pomocy finansowej dla armatora.
To była dobra wiadomość dla wszystkich innych armatorów, którym nie tylko ubył konkurent, ale dano jeszcze możliwość zarobienia większych pieniędzy. Stawki na rynku umów krótkoterminowych na trasie Azja-Europa wzrosły bowiem o 254 dolary, do 949 dolarów za TEU (kontener 20-stopowy).
Choć upadłość Hanjin nie jest w stu procentach przesądzona, to przyszłość koreańskiego armatora rysuje się w ciemnych barwach. Ponad połowa jego jednostek (ok. 44) nie może wejść do portu i czeka na morzu na rozwój sytuacji. A możliwość szybkiego rozładowania tych statków i przerzucenia ich na korzystne obecnie umowy krótkoterminowe, mogłaby dać Hanjin trochę oddechu.
Armator dostaje coraz więcej pozwów od swoich klientów, domagających się zwrotu transportowanych towarów. Jeśli pomoc koreańskiego rządu okaże się niewystarczające, to kapitał bankruta trzeba będzie wystawić na sprzedaż.

Źródło: gospodarkamorska.pl

Maersk kończy z mega kontenerowcami, będzie szukać okazji do przejęć.

Największy na świecie armator kontenerowców nie zamierza już więcej budować nowych jednostek. Zamiast tego skupi się na przejmowaniu mniejszych armatorów.
To drastyczna zmiana strategii armatora, którego jednostki słynęły z wielokrotnego łamania rekordów pod względem wielkości i ładowności.
- Teraz jednak nie ma sensu budować nowych jednostek. Jest ich po prostu za dużo na rynku w obecnej sytuacji - powiedział Michael Pram Rasmussen z Maerska. - Chcemy się jednak dalej rozwijać. Jedynym sposobem na to zostaje przejęcia już istniejących graczy na rynku - dodał.
Decyzja jest tym bardziej oczywista, że w tym momencie Maersk złożył już zamówienia na 27 nowych statków. Mają być one dostarczone w 2017 i 2018 roku. W momencie gdy stawki frachtowe są naprawde niskie, a jeden z czołowych armatorów (Hanjin) upada, zmiana strategii była konieczna.
Tym bardziej, że armator zanotował stratę rzędu 151 mln dolarów w mijającym kwartale. To o wiele mniej niż w zeszłym roku, gdy spółka odnotowała zysk aż 507 mln dolarów. To efekt 20 proc. spadku przychodów z powodu załamania się stawek frachtowych.
- Wpływ na to miała niska cena ropy oraz mały popyt. Stawki frachtu obniżyły się na wszystkich szlakach, w tym kluczowych do Europy i Północnej Ameryki – mówił Andersen.
Operator portowy APM Terminal też zanotował spadek zysku, z 161 do 112 mln dolarów. To efekt małego popytu na przewóz towarów drogą morską, w szczególności w Europie.

Źródło: gospodarkamorska.pl

Pogromczyni polskich stoczni dorabiała w raju podatkowym.

Komisja Europejska zajmie się sprawą zatajenia informacji przez byłą wieloletnią komisarz Neelie Kroes o sprawowaniu kierowniczego stanowiska w zarejestrowanej w raju podatkowym na Bahamach firmie podczas pełnienia urzędu.
Szef KE Jean-Claude Juncker zwrócił się do byłej komisarz o wyjaśnienia w tej sprawie. Kroes od 2004 roku była komisarzem ds. konkurencji, który zajmuje się m.in. zatwierdzaniem fuzji. W kolejnej kadencji KE, która zakończyła się w 2014, była wiceprzewodniczącą i komisarz ds. agendy cyfrowej.
Jej zaangażowanie w biznes już po zakończeniu pracy w Brukseli wywoływało kontrowersje, z powodu przyjęcia posady doradcy Ubera, firmy dostarczającej technologiczną platformę do łączenia kierowców z ich potencjalnymi klientami. Wcześniej, jeszcze jako urzędniczka KE, Kroes krytykowała belgijski rząd, za to, że ten walczy z Uberem chcąc chronić miejsca pracy licencjonowanych taksówkarzy.
Teraz dzięki materiałom ujawnionym przez konsorcjum dziennikarzy śledczych wyszło na jaw, że Kroes pracowała w spółce zarejestrowanej w raju podatkowym na Bahamach i to w czasie, gdy była unijnym komisarzem.
"Komisja nie była o tym poinformowana" - mówił na czwartkowej konferencji prasowej jej rzecznik Margaritis Schinas. Jak podkreślił, była komisarz teraz przekazała informacje w tej sprawie, a szef KE po ich otrzymaniu czeka na wyjaśnienia z jej strony.
"Kiedy wszystkie fakty będą na stole, Komisja zdecyduje o kolejnych krokach i działaniach. Nasze zasady są bardzo rygorystyczne. Ważne jest, by były przestrzegane przez wszystkich, którzy mają zaszczyt służyć jako członkowie Komisji Europejskiej" - oświadczył Schinas.
Nie chciał mówić o konsekwencjach, jakie mogą czekać byłą komisarz, ale w grę może wchodzić nawet odebranie unijnej emerytury.
Według artykułu 245 traktatu o UE za złamanie zapisanych w nim zasad postępowania przez członka KE Sąd UE może postanowić o pozbawieniu komisarza tej funkcji albo odebraniu mu emerytury bądź innych świadczeń, jak np. przejściowego wynagrodzenia, które byli komisarze pobierają przez trzy lata po odejściu z Komisji.

Sama Kroes nie zabrała głosu w tej sprawie, jednak jej prawnik powiedział brytyjskiemu "Guardianowi", że faktycznie formalnie powinna była ona zadeklarować sprawowanie dyrektorskiego stanowiska w firmie na Bahamach. "Pani Kroes (...) weźmie pełną odpowiedzialność" - podkreślił.
Według unijnych źródeł adwokat Kroes w ubiegły piątek przesłał do KE informację o "niedopatrzeniu". Dopiero w środę Komisja nadała sprawie bieg i Juncker wysłał do byłej komisarz list z prośbą o wyjaśnienia.
Sprawa ta to kolejny cios w wiarygodność Komisji Europejskiej po tym, jak w lipcu na jaw wyszło, że jej były szef Jose Barroso przyjął posadę w banku inwestycyjnym Goldman Sachs. Komisja ds. etyki w KE, która się tym zajmuje, wkrótce ma przedstawić raport.
Informacje dotyczące Kroes wywołały żywe reakcje w Parlamencie Europejskim. Chrześcijańscy demokraci zaapelowali w związku z tym o więcej współpracy międzynarodowej w sprawach podatkowych. "Przecieki kolejny raz pokazały, że to, z czym się mierzymy, to problem strukturalny, a nie kwestia skandalu dotyczącego pojedynczych osób" - podkreślił w oświadczeniu Europejskiej Partii Ludowej (EPL) europoseł PO Dariusz Rosati.
EPL chce, by rewelacjami dotyczącymi spółek na Bahamach zajęła się ta sama komisja śledcza w europarlamencie, która została powołana po wybuchu skandalu Panama Papers. Ujawniono w nim zaangażowanie wielu publicznych postaci w firmach offshore w Panamie, która również jest rajem podatkowym. Centroprawica opowiedziała się również za tym, by KE i państwa członkowskie przyspieszyły prace nad stworzeniem unijnej listy rajów podatkowych.
Z kolei szef frakcji socjalistów, drugiej co do wielkości w Parlamencie Europejskim, Gianni Pittella wezwał Komisję Europejską do zaostrzenia reguł dotyczących zasad postępowania komisarzy. "Jak wielu obywateli UE jestem zszokowany rewelacjami wynikającymi z wycieku dokumentów z Bahamów" - oświadczył.
Z dokumentów opisywanych przez międzynarodowe konsorcjum dziennikarzy śledczych wynika, że Kroes w latach 2000-2009 była dyrektorem spółki Mint Holdings Limited zarejestrowanej na Bahamach. Tymczasem kodeks postępowania Komisji Europejskiej zakazuje komisarzowi wykonywania jakiejkolwiek działalności dodatkowej - płatnej lub nawet bez wynagrodzenia.
Kancelaria adwokacka byłej komisarz twierdzi, że spółka na Bahamach została założona w celu zebrania funduszy na zakup m.in. amerykańskiego koncernu energetycznego Enron. Jednak negocjacje w tej sprawie zostały zerwane, a spółka miała nigdy nie podjąć "działalności operacyjnej".
W przeszłości tylko raz Sąd UE orzekał w sprawie złamania zasad postępowania przez członka KE - w 2006 r. w sprawie byłej komisarz Edith Cresson, która zatrudniła swojego dentystę; skandal ten doprowadził do dymisji Komisji pod przewodnictwem Jacquesa Santera. Unijny sąd, choć uznał, że Cresson złamała przepisy, nie pozbawił jej praw do emerytury, uznając, że poniosła ona już sankcje w wyniku postępowania karnego w tej samej sprawie.
Źródła w KE poinformowały, że Kroes nie pobiera emerytury z tytułu pracy w KE.
Dokumenty Bahamas Leaks zawierają informacje o ponad 175 tys. firm i fundacji, które powstały w latach 1990-2016.
Neelie Kroes, w czasie gdy była komisarzem UE ds. konkurencji, zajmowała się sprawą polskich stoczni produkcyjnych w Gdańsku, Gdyni i Szczecinie. Jest obarczana winą za likwidację stoczni w Szczecinie i Gdyni, ponieważ to właśnie ona w imieniu Komisji Europejskiej żądała od tych stoczni zwrotu wielomiliardowych kwot, uznanych za nieuzasadnioną pomoc publiczną, co w konsekwencji miało doprowadzić do ich upadku w 2009 r. Jednocześnie, dzięki jej rekomendacji, KE zaakceptowała program restrukturyzacyjny Stoczni Gdańsk, dzięki czemu nie musiała ona zwracać kilkuset milionów złotych pomocy publicznej (większościowym prywatnym udziałowcem stoczni był już wówczas ukraiński koncern ISD)

Źródło: gospodarkamorska.pl

Komisje Sejmowe za projektem poprawek do Konwencji o pracy na morzu.

Zabezpieczenie finansowe dla porzuconych marynarzy oraz rozszerzenie wymagań dla armatorów w przypadku roszczeń marynarzy zakładają poprawki do Konwencji o Pracy na Morzu, które pozytywnie zaopiniowały sejmowe komisje.
W środę 21/09 na posiedzeniu połączonych komisji: gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej, polityki społecznej i rodziny oraz spraw zagranicznych odbyło się pierwsze czytanie rządowego projektu ustawy o ratyfikacji poprawek z 2014 r. do Międzynarodowej Konwencji o Pracy na Morzu przyjętej 23 lutego 2006 r. w Genewie. W Polsce Konwencja obowiązuje od 2013 r. Obecnie stronami Konwencji są 74 państwa.
Konwencja o Pracy na Morzu dotyczy szeroko pojętego międzynarodowego transportu morskiego, regulując kwestie związane ze wzajemnymi uprawnieniami i obowiązkami pomiędzy armatorami i marynarzami.
„Konwencja ta jest jednym z najważniejszych aktów międzynarodowego prawa. Ujednolica standardy pracy marynarzy na morzu" – powiedział wiceminister rodziny, pracy i polityki społecznej Stanisław Szwed. Dodał, że poprawki do Konwencji zostały zatwierdzone 11 czerwca 2014 r. przez Międzynarodową Organizację Pracy.
Jak wyjaśnił Szwed, poprawki mają na celu lepsze uregulowanie sytuacji marynarzy w przypadku porzucenia ich przez armatora oraz rozszerzają wymagania wobec armatorów w zakresie zabezpieczenia finansowego w przypadku roszczeń marynarzy ze względu na śmierć lub długotrwałą niepełnosprawność w wyniku wypadku przy pracy, choroby zawodowej lub zagrożenia życia.
Zgodnie z projektem państwo, którego banderę podnoszą statki, zapewni, aby statki te posiadały szybki i skuteczny system zabezpieczenia finansowego, który ma pomóc marynarzom na wypadek ich porzucenia. Pomoc ze strony systemu zabezpieczenia finansowego ma pokryć m.in. zaległe płace i inne świadczenia należne marynarzowi od armatora zgodnie z umową o pracę, odpowiednim układem zbiorowym pracy lub ustawodawstwem krajowym państwa, którego banderę statek podnosi. Wszystkie uzasadnione wydatki poniesione przez marynarza, w tym koszt repatriacji, a także wydatki na podstawowe potrzeby – m.in. takie jak żywność, ubranie, zakwaterowanie, zapasy wody pitnej, paliwo niezbędne do przetrwania na pokładzie statku, podstawową opiekę medyczną i inne uzasadnione koszty.
Projekt wprowadza również obowiązek przewożenia na statku, w miejscu widocznym dla marynarzy, dokumentu poświadczającego posiadanie zabezpieczenia i określa wzór takiego dokumentu.
Zgodnie z projektem ustawa wchodzi w życie po 14 dniach od ogłoszenia.

Źródło: pap.pl

Drugie nabrzeże (T2)terminalu kontenerowego DCT Gdańsk prawie gotowe. Otwarcie za miesiąc.

Nawet do 3 milionów TEU zwiększy się zdolność przeładunkowa terminalu DCT w Gdańsku. A to za sprawą nowego drugiego już głębokowodnego nabrzeża (T2). Uroczyste otwarcie zaplanowano na 24 października.
– Nowe nabrzeże DCT zostało posadowione na konstrukcji złożonej m. in. z 211 stalowych pali, z których każdy ma średnicę 1,67 metra, długość 35 metrów i waży ponad 24 tony. Przez pierwszych 15 metrów pale były pogrążane przy pomocy młota wibracyjnego, a następnie dobijane kafarem hydraulicznym – tłumaczy Michał Biernacki, kierownik projektu T2 w DCT Gdańsk.
Dzięki drugiemu nabrzeżu DCT podwoi swoje zdolności przeładunkowe do 3 mln kontenerów 20-stopowych rocznie, co pozwoli mu wejść do ścisłej czołówki największych terminali w Europie.
DCT Gdańsk rozpoczął budowę drugiego głębokowodnego nabrzeża w Porcie Północnym w Gdańsku na początku 2015 roku. Na tę inwestycję oraz spłatę istniejących zobowiązań DCT zabezpieczył środki w wysokości 290 milionów euro. Generalnym wykonawcą i projektantem jest belgijska spółka N.V. BESIX.

DCT jest największym i najszybciej rozwijającym się polskim terminalem kontenerowym oraz jedynym terminalem głębokowodnym w rejonie Morza Bałtyckiego, do którego bezpośrednio zawijają statki z Dalekiego Wschodu. Terminal DCT, zlokalizowany w samym sercu Morza Bałtyckiego – w Porcie Gdańskim, jest najbardziej wysuniętym na wschód terminalem w grupie głębokowodnych portów północno-europejskich między Gdańskiem i Le Havre.

Źródło: gospodarkamorska.pl

Kolejny atak piratów na Zatoce Gwinejskiej.

Sześciu uzbrojonych mężczyzn weszło na pokład jednego z kontenerowców zaktowiczonego u wybrzeży Gwinei - donosi IMB, instytucja raportująca o ataków piratach.
Do abordażu doszło prawdopodobnie na jednostce Wendok. Po wejściu piratów kapitan statki ogłosił alarm i zabarykadował dostęp do mostku statku. Nie powstrzymało to jednak bandytów, którzy przedostali się do środka, wybiwszy wpierw szybę.
Ich celem był przede wszystkim rzeczy osobiste załogi i inne cenne rzeczy na pokładzie statku. Piratom udało się zbiec, ale nikt z załogi nie odniósł obrażeń.
Piraci zarabiają dziesiątki milionów dolarów na okupach, a ich nasilające się ataki na ważnych szlakach morskich budzą obawy przed rosnącymi kosztami ubezpieczeń.
.

Źródło: gospodarkamorska.pl

Robot będzie transplantował włosy.

W Katowicach będzie pracował pierwszy w Europie Środkowo-Wschodniej robot zajmujący się transplantacją włosów. Urządzenie o nazwie ARTAS stworzyli inżynierowie z amerykańskiego Restoration Robotics w Dolinie Krzemowej (Kalifornia). Robot będzie pomagać nie tylko osobom łysiejącym, ale także ofiarom wypadków, poparzeń i pacjentom po przeszczepach skóry głowy i z bliznami.

Robot, który odbudowuje fryzurę

Roboty medyczne rewolucjonizują leczenie na całym świecie, także w Polsce. Wykorzystuje się je już m.in. w chirurgii, kardiochirurgii, neurologii, a nawet w ginekologii i rehabilitacji. Najbardziej znane są dwa roboty - ZEUS i da Vinci. Teraz zaawansowana robotyka wkracza do kolejnej gałęzi medycyny. Katowicka klinika dr Turowskiego będzie pierwszym ośrodkiem w Polsce i Europie Środkowo-Wschodniej, w którym pracować będzie amerykański ARTAS. To obecnie jedyne na świecie urządzenie, które samodzielnie pobiera ze skóry głowy tysiące włosów, a następnie przygotowuje miejsca do wszczepień. Pomaga w ten sposób odbudować owłosienie głowy u osób łysiejących, ale także u pacjentów po przeszczepach czy po radioterapii.

- To robot, pod nadzorem lekarza, wykonuje zabieg, przeczesując głowę milimetr po milimetrze i pobierając z jej skóry pojedyncze, wyselekcjonowane i najlepsze zespoły mieszkowe. Następnie robot wykonuje serię nakłuć na łysinie, przygotowując miejsca do przeszczepu. W tak przygotowaną skórę technicy, nadzorujący pracę robota, wszczepiają włosy. Wszystko odbywa się z dużą precyzją i nieporównywalnie szybciej, niż w powszechnych dziś metodach manualnych - tłumaczy dr Grzegorz Turowski.

Matematyka w służbie medycyny

To ogromny przełom - podkreślają specjaliści. Powód? Tradycyjne przeszczepy włosów pozostawiają na głowie widoczne i nieraz bolesne blizny. O wiele lepiej w tym zakresie radzą sobie przeszczepy FUE (follicular unit extraction), nie zostawiając charakterystycznych podłużnych i widocznych ran. ARTAS idzie jednak o krok dalej.Urządzenie wykonuje zabieg z precyzją i prędkością, która nigdy nie będzie osiągalna dla metod

manualnych. Pracę robota cały czas kontroluje specjalny system komputerowy, który na bieżąco ocenia parametry mieszków włosowych. Całość pracy urządzenia kontroluje także specjalny zespół techników i lekarzy. Ponadto dzięki systemowi, każdy jego ruch jest przewidywalny i powtarzalny, a przez to mniej inwazyjny. To umożliwia pobranie większej liczby włosów bez uszkadzania ich struktury.
- Praca robota znacznie przewyższa precyzję ludzkiej ręki. Co więcej, urządzenie dokładnie ocenia, które włosy są najlepsze do przeszczepu. Szybkość pracy robota jest nieporównywalna do człowieka. ARTAS jest w stanie pobrać ponad 1000 mieszków włosowych na godzinę i przygotować ponad 2000 miejsc do przeszczepu na godzinę - dodaje dr Turowski.
Pobieranie materiału odbywa się według opracowanego przez Restoration Robotics algorytmu. Umożliwia on losowe zebranie najlepszych włosów ze wskazanego wcześniej obszaru głowy. Algorytm chroni pobrania przed naruszeniem naturalnego wyglądu.

Robot się nie męczy

Ale eksperci dostrzegają w urządzeniu jeszcze jedną i to sporą zaletę. ARTAS, w odróżnieniu od chirurga, nie męczy się. To ważne, bo zabieg przeszczepiania włosów może trwać nawet 8-10 godzin, w zależności od powierzchni, którą trzeba pokryć pobranymi włosami.
- Wykonywany manualnie zabieg to wciąż te same ruchy nakłuwania skóry, nawet doświadczony chirurg może przy tym poczuć zmęczenie i stracić koncentrację. Robot pracuje przez cały czas tak samo, jego działanie jest jednostajne, powtarzalne i bardzo szybkie. To zmniejsza ryzyko uszkodzeń włosa, błędu czy zmiany tempa zabiegu - wyjaśnia dr Turowski.
ARTAS pozwala także na wizualizowanie efektów zabiegu już na etapie konsultacji. Specjalny system, w który wyposażony jest robot, tworzy na ekranie komputera wizualizację 3D głowy pacjenta. To właśnie według tego projektu i wzoru przeszczepu będzie później pracował robot.
Minimalna inwazyjność zabiegu i pracy robota sprawia, że rekonwalescencja jest niemal natychmiastowa, także dyskomfort po zabiegu jest zminimalizowany. To duża różnica w porównaniu do tradycyjnych metod. Po zabiegu pacjenci mogą wrócić do pracy w ciągu 2-3 dni. Efekt w postaci odrosłych włosów widoczny jest po około 6 miesiącach. Po 9-12 miesiącach widoczny jest natomiast już pełny i trwały efekt. Przeszczepy pozostają na zawsze i zachowują sie jak naturalne włosy – można je ścinać, farbować i modelować.

Pomoc dla łysiejących

Zabieg transplantacji włosów, jaki wykonuje robot ARTAS może być wykonywany u kobiet i mężczyzn dotkniętych m.in. łysieniem androgenowym, pourazowym, oparzeniowym czy wskutek stanów zapalnych. W klinice dr Turowskiego ARTAS będzie wykonywał także transplantacje włosów u osób po przeszczepach skóry głowy i z bliznami pooperacyjnymi.

Źródło: Wiedza i Życie.pl

Wydarzyło się 26 września - kalendarium

26 września jest 269. (w latach przestępnych 270.) dniem w kalendarzu gregoriańskim. Do końca roku pozostaje 96 dni.

26 września wydarzyło się sporo rzeczy na przełomie lat. Między innymi:

539 r. p.n.e. – Została stoczona bitwa pod Opis między wojskami perskimi pod wodzą Cyrusa II Wielkiego, a wojskami babilońskimi pod wodzą Nabonida.

1629 r. – W Altmarku (Starym Targu) zawarto rozejm kończący V wojnę polsko-szwedzką.

1920 r. – Wojna polsko-bolszewicka: decydujące zwycięstwo wojsk polskich w bitwie nad Niemnem (20-26 września).

1954 r. – Ponad 1100 osób zginęło w Cieśninie Tsugaru w wyniku zatonięcia podczas tajfunu japońskiego promu pasażerskiego *Tōya Maru*.

1977 r. – Uruchomiono reaktor nr 1 w elektrowni atomowej w Czarnobylu

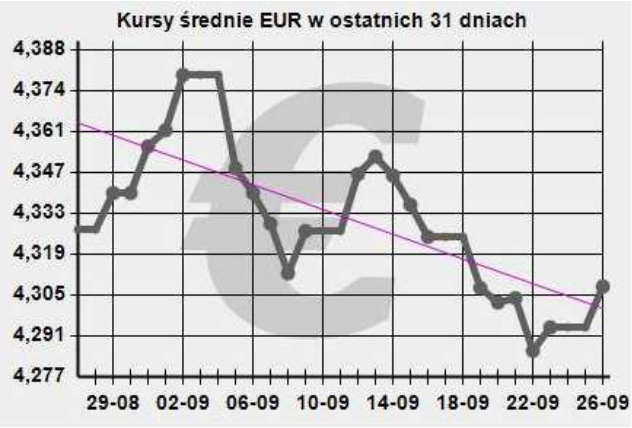
2000 r. – 82 osoby zginęły u wybrzeży wyspy Paros w katastrofie greckiego promu pasażerskiego *MS Express Samina*.

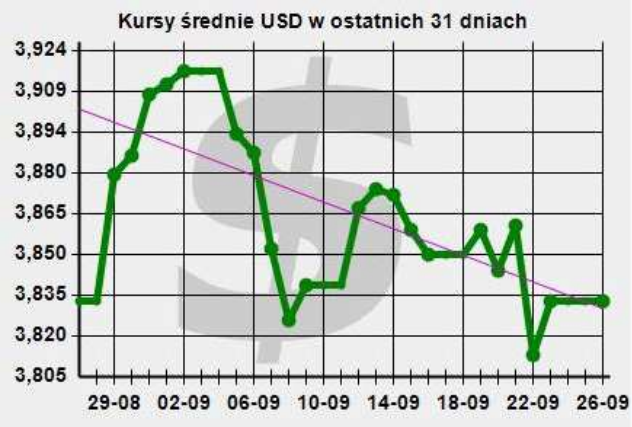
I Liga: GKS wygrywa, kolejny gol Goncerza.

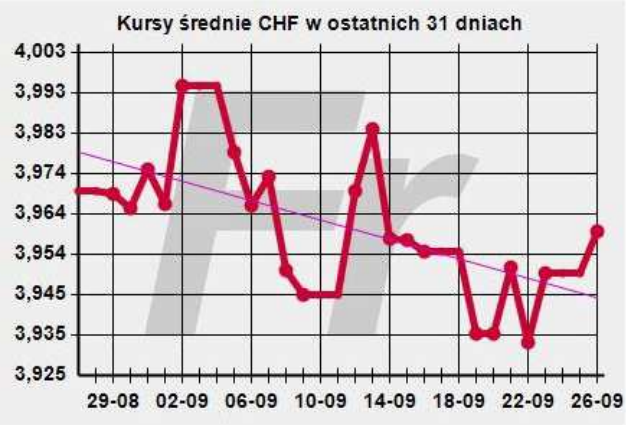
Dwa niedzielne spotkania rozgrywek pierwszoligowych zakończyły się zwycięstwami gospodarzy. GKS Katowice pokonał przed własną publicznością Stal Mielec (1:0), natomiast Drutex-Bytovia Bytów wygrała z MKS-em Kluczbork (2:0).
atowiczanie od początku sezonu prezentują się więcej niż solidnie i widać, że praca jaką przy Bukowej wykonuje **Jerzy Brzęczek** zaczyna powoli przynosić efekty. Od kilku tygodni GKS odprawia z kwitkiem kolejnych rywali (w najlepszym razie remisuje) i nic dziwnego, że na Górnym Śląsku zaczęli na nowo śnić sen o ekstraklasie.
Kolejnym przeciwnikiem GKS-u była Stal Mielec, a więc najgorszy zespół obecnej kampanii w I lidze. Jak się okazało, gospodarze od początku ruszyli do zdecydowanych ataków, które udało się przekuć na gola już w 3. minucie. Bramkę dla GieKSy - w trzecim meczu z rzędu - zdobył **Grzegorz Goncerz**.
Ostatecznie więcej goli w Katowicach nie zobaczyliśmy i to gospodarze mogli się po ostatnim gwizdku cieszyć z wygranej, a dzięki trzem punktom awansowali oni na trzecie miejsce w tabeli i tracą już tylko dwa "oczka" do liderującego Zagłębia Sosnowiec.
W równolegle rozegranym spotkaniu Drutex-Bytovia Bytów pokonała na własnym boisku MKS Kluczbork (2:0). Bramki dla gospodarzy zdobyli **Jakub Serafin** i **Jakub Bąk**.

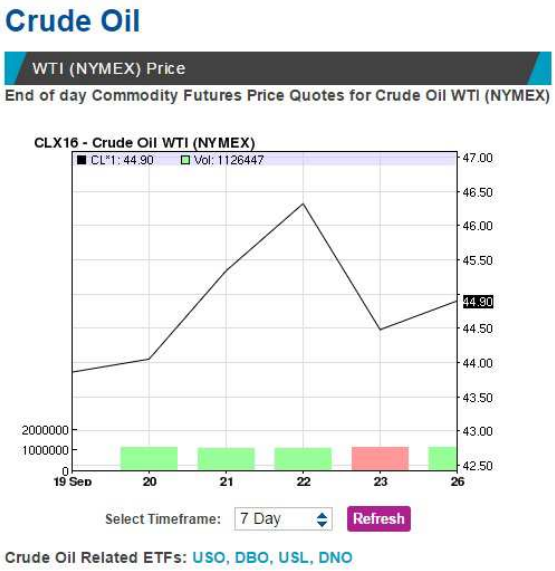
Źródło: PilkaNozna.pl

Kursy walut (kursy średnie NBP)









Rozrywka

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

(c) 2016 OnlineSudoku.pl

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

(c) 2016 OnlineSudoku.pl

Sherlock Holmes wybrał się z Dr Watsonem do lasu. Biwak or something.
W pewnym momencie w nocy Holmes budzi Watsona i pyta:
- Drogi Watsonie, czy śpisz?
- Nie..
- A co widzisz nad sobą, drogi Watsonie?
- Widzę miliony gwiazd drogi Sherlocku.
- I co ci to mówi, drogi Watsonie?
- Zależy jak na to spojrzeć: z astronomicznego punktu widzenia mówi mi to, że są miliony galaktyk z miliardami gwiazd; z astrologicznego punktu widzenia widzę, ze wchodzimy w znak Byka; z meteorologicznego punktu widzenia mówi mi to, że jest szansa na dobrą pogodę jutro; z futurystycznego punktu widzenia sadze, ze kiedyś ludzie będą łatać do gwiazd.... A cóż Tobie to mówi drogi Sherlocku?
- Mnie to mówi, drogi Watsonie, że ktoś nam „zajumał”..... namiot!