

Cuprins

| | |
|---|-----------|
| ROMÂNIA | 2 |
| 15 august - onomastica marinarilor! Scurt istoric al Zilei Marinei Române | 2 |
| RUSIA..... | 3 |
| Un tanc sub pavilionul Guineei-Bissau a fost depistat în portul Kerci..... | 3 |
| INTERNAȚIONAL | 4 |
| Nava chineză Yuan Wang 5 (PLA) va vizita Sri Lanka | 4 |
| Comaniile de croazieră pun capăt cerinței de vaccinare împotriva COVID-19..... | 5 |
| ONU trimite un vânzător autorizat în Ucraina pentru accelerarea ajutorului alimentar. | 6 |
| Nou record pentru tranzitul zilnic al Canalului Suez..... | 7 |
| Temerile persistă privind contaminarea combustibilului în Rotterdam și Amsterdam | 8 |
| Râul Rin - nivel scăzut al apei..... | 10 |
| Germania va acorda energiei esențiale prioritate pe calea ferată dacă perturbarea Rinului se agravează | 10 |

ROMÂNIA

15 august - onomastica marinarilor! Scurt istoric al Zilei Marinei Române

Ziua Marinei a oferit întotdeauna asistenței un adevărat regal scenic, alcătuit atât din momente sobre, precum ceremonialul militar al întâmpinării oficialităților, arborarea pavilionului și a marelui pavoaz, în acordurile Imnului național și pe fundalul celor 21 salve de salut, serviciul religios, parada navală și aviatică, defilarea Gărzii de onoare etc., cât și din momente pitorești, specifice vieții și tradițiilor noastre marinărești.

Azi, Luni, 15 august 2022, este praznuită Sfânta Maria Mare sau sărbătoarea Adormirii Maicii Domnului, una dintre cele mai importante sărbători închinată Maicii Domnului. Tot azi este marcată și Ziua Marinei Române .

Potrivit navy.ro, oficializată ca onomastică a marinarilor români la 15 august 1902, de Sfânta Maria Mare, Ziua Marinei Române și-a certificat pe deplin, mai bine de un secol, caracterul de autentic festival al mării și spiritualității marinărești.

În urmă cu un secol, prin adresa cu Nr. 6082 din 6 august 1902, Cristea Georgescu, primarul Constanței, din dorința de a atrage turiști, se adresa primarilor comunelor urbane reședințe de județ din toată țara, atenționându-i asupra semnificației acestei sărbători: „Cu ocazia serbării zilei de 15 august a.c. - Sfânta Maria -, patroana Marinei, vor avea loc în apele Constanței și pe uscat niște serbări demne de a fi văzute precum , alergări, corabia Argonauților și altele.”

În Marina Militară această zi s-a serbat cu siguranță și înainte de 1902, întrucât în documentele de arhivă se vorbește de un precedent - chiar dacă nu s-au descoperit un decret sau o dată de referință, oficiale, pentru această sărbătoare.

Anul 1902 rămâne, cronologic vorbind, anul consacării Zilei Marinei ca sărbătoare a oamenilor mării și a orașului Constanța, fapt care certifică aniversarea a 112 ani de manifestare a acestei datini la nivel național și nu doar ca simplă sărbătoare a breslei marinarilor.

La 15 august 1902, Ziua Marinei a fost marcată la bordul crucișătorului „Elisabeta” printr-un Te-Deum la care a luat parte și ministrul de Război Dimitrie A. Sturdza, urmat, în după-amiaza și seara aceleiași zile, de un banchet și serbarea marinărească propriu-zisă, dată în folosul Palatului Invalizilor.

Un an mai târziu, (1903) la regate au participat și bărcile vasului de război rus „Psezuape“, aflat în vizită în portul Constanța.

În anul 1912, serbarea nautică a fost pusă sub înaltul Patronaj al Majestății Sale Regina Elisabeta, inițiativa organizării sale aparținând societății cu același nume a Marinarilor Civili din Constanța.

În anul 1945, la sărbătoarea marinarilor români au participat și membrii Comisiei Aliate de Control, atât la deschiderea expoziției Marinei în localul Subsecretariatului de Stat al Marinei din București, cât și pe Lacul Herăstrău, acolo unde, după oficierea unei slujbe religioase, s-au arborat drapelul României și ale Națiunilor Unite și s-a dat startul serbărilor nautice.

Între anii 1949-1953, ziua Marinei s-a rezumat la marcarea Zilei Flotei U.R.S.S. (ultima duminică din luna iulie), ceremonialul fiind diminuat ca semnificație din cauza intenției conducerii de atunci de a schimba data acestei tradiționale sărbători naționale.

Din anul 1954, când Ziua Forțelor Maritime Militare s-a serbat, conform Decretului Prezidiului Marii Adunări Naționale nr. 309 din 29 august 1953, în prima duminică din luna august, programul Zilei Marinei a fost politizat și adaptat noii ideologii promovată intens și în rândurile oștirii.

Ca urmare, la 1 august 1954 s-a serbat pentru prima dată în Republica Populară Română, Ziua Forțelor Maritime Militare. Din anii '60, manifestările au dobândit vădite accente propagandistice, în detrimentul încărcăturii spirituale ortodoxe. Acestea includeau conferințe despre semnificația Zilei Marinei susținute de către ofițeri și propagandiști în întreprinderi și în garnizoanele de marină, înmânarea de către delegațiile de marinari a unor machete de nave, organizarea vizitării de către pionieri a navelor-școală „Mircea” și „Libertatea” și ieșiri pe mare cu acestea.

Din anul 1990, o dată cu revenirea la tradiție prin celebrarea Zilei Marinei Române la sărbătoarea Sfintei Marii - Praznicul Adormirii Maicii Domnului, organizatorii, atât la Constanța, cât și în celelalte orașe-porturi maritime și fluviale, au păstrat în programele serbărilor atât elemente tradiționale cât și probe noi, în pas cu specificul local și preferințele publicului spectator al noului mileniu.

Prin Legea nr. 382 din 28 septembrie 2004 s-a instituit Ziua Marinei Române pe data de 15 august ca sărbătoare comună a marinarilor militari și civili.

La Constanța, manifestările au avut loc inițial pe terasa falezei din fața Comandamentului Marinei Militare, respectiv Statului Major al Forțelor Navale, pe platforma portuară, în perimetrul danei de pasagere și a Farului „Carol I” și ulterior din nou pe faleză, pe aceeași terasă, devenită a Comandamentului Flotei, pentru a da o încărcătură cuvenită acestui regal marinăresc.

Sursa: <https://www.ziuconstanta.ro/stiri/actualitate/15-august-onomastica-marinarilor-scurt-istoric-al-zilei-marinei-romane-792626.html>

RUSIA

Un tanc sub pavilionul Guineei-Bissau a fost depistat în portul Kerci

Nava WITCH QUEEN sub pavilionul Guineei-Bissau a fost observată în portul Kerci. Potrivit corespondentului Krym.Realii, tancul se află în prezent în apropierea danei portului de pescuit din Kerci.

Tancul WITCH QUEEN a părăsit portul turc din Istanbul spre portul rusesc Temryuk, dar în prezent se află în portul Kerci, care este închis de Ucraina din 2014.

Aceste informații sunt confirmate de datele de pe site-urile internaționale de urmărire a navelor. Potrivit site-ului MarineTraffic, WITCH QUEEN este cunoscută și sub numele de KEREM BEY. KEREM BEY este un tanc GPL construit în 1994 și care navighează sub pavilionul Guineei-Bissau. Anterior, Serviciul de Securitate al Ucrainei a monitorizat o serie de nave care, potrivit SBU, exportau cereale ucrainene prin porturile ucrainene, inclusiv în Crimeea anexată Rusiei.

Krym.Realii a raportat în mod repetat modul în care navele sunt încărcate la terminalul de cereale din Sevastopol. Autoritățile ucrainene acuză Rusia că a furat cel puțin 650.000 de tone de cereale din teritoriile ocupate. Unele, conform investigațiilor jurnalistice, sunt apoi livrate în Crimeea anexată, iar de acolo sunt duse cu nave către Turcia, Egipt și Siria, de multe ori pe nave care nu navighează sub pavilion rusesc.

Sursa: <https://www.blackseanews.net/read/193086>

INTERNAȚIONAL

Nava chineză Yuan Wang 5 (PLA) va vizita Sri Lanka

Controversata navă chineză Yuan Wang 5, despre care analiștii occidentali cred că este o navă de spionaj concepută să urmărească și să asculte sateliții și să sprijine testele cu rachete balistice intercontinentale, îi va fi permisă acostarea în Sri Lanka săptămâna aceasta. Oprirea planificată, pe care chinezii o etichetează oficial drept „vizită de reaprovizionare”, provoacă tensiuni între India și China, cu sugestii că China profită de actuala criză financiară și politică din Sri Lanka.

Într-o declarație scrisă emisă sâmbătă, 13 august, Ministerul Afacerilor Externe din Sri Lanka a declarat: „După ce a luat în considerare toate materialele, autorizarea Ambasadei Republicii Populare Chineze a fost transmisă pentru sosirea amânată a navei între 16 și 22 august 2022.”

Ministerul raportează că China a făcut cererea oficială de asistență în iunie, în timp ce nava s-a oprit în portul chinez-Hambantota de pe coasta de sud a națiunii insulare, urmată de o nouă cerere pe 12 august. Săptămâna trecută, același minister a anunțat că a cerut Chinei să amâne pe termen nelimitat vizita controversată a navei pe care China a descris-o drept „o navă de observare și supraveghere”, care crede că are un echipaj de 400 de persoane la bord. Serviciile de urmărire și observatorii internaționali raportează că nava a navigat în Oceanul Indian la aproximativ 700 de mile sud-est de Sri Lanka și India în ultimele săptămâni. A trecut prin apele Indoneziei și s-a considerat că s-a învârtit recent în regiunea dintre Indonezia și Sri Lanka.

Rapoartele au indicat că China a notificat anterior guvernul din Sri Lanka privind intențiile sale de a acostă nava timp de șase zile între 11 și 16 august în port.

„De atunci, guvernul s-a angajat în consultări ample la nivel înalt prin canale diplomatice cu toate părțile implicate, în vederea soluționării problemei într-un spirit de prietenie, încredere reciprocă și dialog constructiv”, a spus Sri Lanka, anunțând că va permite navei chineze să intre în apele și portul țării.

Rapoartele indică faptul că Sri Lanka a impus, totuși, prevederi cu privire la vizită. Aceștia solicită navei să-și pornească semnalul AIS înainte de a intra în ZEE din Sri Lanka și să continue să semnaleze pe durata vizitei. De asemenea, au condiționat vizita în port de faptul că nava nu desfășoară „activități de cercetare” în mările teritoriale ale țării.

Yuan Wang 5 este una dintre cele două nave pe care China le recunoaște ca parte a navelor sale „de supraveghere” de a treia generație. A fost proiectată de China Shipbuilding Corporation și construită de șantierul naval Jiangnan.

Având o lungime de 222 m, Yuan Wang 5 (11.000 dwt) a intrat în funcțiune în 2007. Presa chineză controlată de stat relatează că nava și-a început operațiunile în 2022 pe 22 martie, după ce a parcurs

mai mult de 50 de zile de întreținere pentru a îmbunătăți sistemul și instalațiile electrice și fiabilitatea și operabilitatea „echipamentului său special”. Anul trecut, ei au spus că nava a petrecut 256 de zile pe mare, iar printre misiunile pe care le descriu pentru navă includ „urmărirea navei spațiale Shenzhou, sondele lunare Chang’e, sateliții BeiDou și sonda Marte Tianwen cu o rată de succes de 100%.”

Escala planificată a declanșat un război de cuvinte între India și China. Rapoartele din presă au spus că India, care a oferit Sri Lanka o susținere amplă alimentară și economică în timpul crizei sale actuale, făcea presiuni pe Sri Lanka să blocheze vizita, rapoartele că guvernul indian neagă acum. Vorbind duminică cu mass-media, ministrul Indiei pentru Porturi, Shipping și Navigație, Sarbananda Sonowal, a declarat că „India este bine echipată pentru a face față oricărui tip de provocări care ar putea apărea în urma faptului că Sri Lanka a permis unei nave de „cercetare” chineze de înaltă tehnologie să acostează în apele sale.”

Directorul adjunct al Departamentului de Informații al Ministerului de Externe al Chinei, Wang Wenbin, abordând această problemă, a spus: „Îndemnăm părțile relevante să vadă activitățile de cercetare științifică marină ale Chinei într-o lumină rațională și să nu mai perturbe schimbul și cooperarea normală dintre China și Sri Lanka.”

Ieri, ambasadorul Chinei în India, Sun Weidong, a continuat comentariile anterioare, vorbind cu mass-media, spunând că India și China văd un „impuls pozitiv” pentru relațiile dintre țări, menționând, de asemenea, presiunea recentă a Indiei asupra Sri Lanka pentru a amâna sosirea lui Yuan Wang 5, ca „cel mai recent exemplu al complexității și delicateții relațiilor China-India”.

Mulți se tem că escală în portul navei este cel mai recent exemplu al Chinei care exercită presiuni financiare asupra țărilor vecine. China a împrumutat banii în Sri Lanka pentru a construi portul Hambantota și, când țara nu a putut să-și ramburseze datoria, China a luat un contract de închiriere pentru portul de 99 de ani.

Sursa: <https://www.maritime-executive.com/article/sri-lanka-reverses-decision-permitting-china-s-naval-vessel-to-visit>

Comaniile de croazieră pun capăt cerinței de vaccinare împotriva COVID-19

În cel mai recent semn că industria de croazieră încearcă să treacă dincolo de temerile legate de COVID-19 și de pandemie, majoritatea liniilor de croazieră majore au anunțat începând cu septembrie că relaxează în continuare restricțiile, inclusiv, în multe cazuri, pun capăt cerințelor pentru ca pasagerii să fie vaccinați. Ca industrie, ei spun că urmează sfaturile specialiștilor medicali și lucrează pentru a reflecta normele societale din multe părți ale lumii.

Mișcarea de a renunța la una dintre ultimele restricții cheie pentru călători vine la doar o lună după ce Centrele pentru Controlul și Prevenirea Bolilor din SUA (CDC) și-au încheiat programul de supraveghere COVID al industriei de croazieră. În iulie, CDC și-a retras în liniște protocoalele voluntare COVID în baza cărora navele raportau cazuri de virus și au continuat restricții, de la testarea înainte de croazieră la cerințele ca majoritatea pasagerilor și echipajului să fie vaccinați.

Deși a spus că riscurile au rămas și că va continua să ofere îndrumări liniilor de croazieră și călătorilor, CDC a citat progresul liniilor de croazieră și protocoalele puternice în vigoare.

Norwegian Cruise Line Holdings, compania-mamă a Norwegian Cruise Line, Oceania Cruises și Regent Seven Seas Cruises, a fost prima care a confirmat schimbarea politicii, făcând anunțul pe 8 august, spunând că se îndreaptă spre alinierea companiei la călătoriile mai largi, agrement și industria ospitalității.

Oaspeții vaccinați cu vârsta de 12 ani și peste nu vor mai avea niciun protocoale privind COVID-19 înainte de croazieră, iar oaspeții nevaccinați se pot imbarca cu un test COVID-19 negativ efectuat cu 72 de ore înainte de plecare, în conformitate cu reglementările locale, conform politicilor publicate la site-urile web ale celor trei linii de croazieră. „Revizuirile noastre mult așteptate ale cerințelor noastre de testare și vaccinare ne aduc mai aproape de restul societății, care a învățat să se adapteze și să trăiască cu COVID-19 și le face mai simplu și mai ușor pentru oaspeții noștri fideli”, a spus Frank Del. Rio, președinte și director executiv al Norwegian Cruise Line Holdings. „Relaxarea protocoalelor, împreună cu relaxarea continuă a restricțiilor de călătorie și redeschiderea pentru croazieră în mai multe porturi de pe tot globul sunt semnificativ pozitive pentru afacerea noastră, deoarece reduce frecarea, extinde piața de croazieră adresabilă, aduce varietate itinerariilor și oferă catalizatori suplimentari pentru drumul spre recuperare.” Până la sfârșitul săptămânii, Royal Caribbean Group, care deține Royal Caribbean International, Celebrity Cruises și Silversea, precum și Carnival Corporation au urmat exemplul cu un sfârșit similar cu cerințele de vaccinare. Mărcile Carnival Corporation, de la Carnival Cruise Line până la Holland America, Princess, Cunard și altele, au anunțat rapid că modificările politicilor lor urmează să intre în vigoare la începutul lunii septembrie.

Continuare: <https://www.maritime-executive.com/article/cruise-lines-end-covid-vaccination-requirement>

ONU trimite un vânzător autorizat în Ucraina pentru accelerarea ajutorului alimentar

Organizația Națiunilor Unite a închiriat un vrachier uscat de 23.700 dwt înregistrat în Liban și l-a trimis în Ucraina pentru a încărca una dintre primele transporturi de grâu, deoarece intenționează să reia atât exporturile de grâu din Ucraina, cât și să obțină alimente extrem de necesare în Africa.

Acest lucru sa întâmplat în timp ce Centrul Comun de Coordonare raportează acum un flux constant de nave în și din Ucraina, inclusiv prima călătorie dus-întors a unei nave de la începutul războiului în februarie. Programul alimentar mondial al ONU a anunțat cartea, spunând că dezvoltarea marchează „*un alt pas important în eforturile de reintegrare a alimentelor ucrainene pe piețele globale și de a le aduce în țările cel mai grav afectate de criza alimentară globală atât prin căi comerciale, cât și umanitare*”.

PAM, împreună cu Agenția SUA pentru Dezvoltare Internațională și câțiva donatori privați, finanțează mărfurile și charterul către Africa. Rapoartele de anul trecut spuneau că agenția de ajutorare a achiziționat peste 800.000 de tone de cereale, în mare parte trimise din Ucraina în Africa.

Nava, *Brave Commander*, a primit permisiunea, după o inspecție în Turcia, să se îndrepte către Marea Neagră îndreptându-se spre portul Yuzhne. Oficialii ucraineni au confirmat că nava a acostat vineri și a început să încarce o marfă de peste 23.000 de tone metrice de grâu în weekend.

Ei se așteaptă ca nava să fie gata să plece luni cu destinația Etiopia. Până în prezent, majoritatea transporturilor au fost de porumb cu cantități mai mici de făină de floarea soarelui, ulei de floarea soarelui și boabe de soia.

În timp ce acordul intermediat de ONU s-a concentrat pe aprovizionarea cu alimente, mare parte din ceea ce a fost expedit va fi folosit ca hrană pentru animale sau pentru combustibil. Cu toate acestea, în ceea ce a fost văzut ca un alt pas important vineri, JCC a autorizat vrachirului Sormovskiy 121 de 3.550 dwt, înregistrat în Belize, să plece din Chornomorsk transportând prima încărcătură de grâu în șase luni. Nava se află acum în ancorajul de la sud de Istanbul și își va livra marfa în estul Turciei.

Într-un alt semn pozitiv de progres cu coridorul umanitar, JCC a autorizat sâmbătă navei Fulmar S. să plece din Chornomorsk cu 12.000 de tone metrice de porumb către Turcia. În urmă cu o săptămână, ea devenise prima navă autorizată de JCC care a efectuat călătoria către Ucraina. Călătoria ei de probă a fost folosită ca dovadă a conceptului pentru a începe fluxul regulat de nave înapoi în porturile ucrainene în conformitate cu termenii acordului.

JCC subliniază astăzi, 14 august, că șase nave suplimentare au fost autorizate pentru a începe călătoriile către Ucraina. Două dintre nave au fost inspectate astăzi în Marea Marmara și au fost autorizate să meargă spre Chornomorsk. Alte trei vor fi inspectate mâine cu destinația în același port, în timp ce încă o navă urmează să fie inspectată înainte de a li se permite să meargă la Odesa. Procesul de curățare și inspectare a navelor devine din ce în ce mai obișnuit.

În același timp, rapoartele neconfirmate indică, de asemenea, că prima navă care a demarat programul, Razoni, pare să fi găsit cumpărători pentru marfa la bord. După ce a fost respins de cumpărătorul inițial libanez, Reuters raportează că o parte din marfă a fost descărcată în Turcia și că nava, după ce a călătorit în ultimele zile, sosește în Siria, care va fi cumpărătorul pentru restul de porumb. Mulți o văd ca pe o întorsătură ironică după ce Ucraina a acuzat Siria că se complică cu Rusia în furtul cerealelor.

Vineri, secretarul general António Guterres al ONU a făcut, de asemenea, un nou pas spre oficializarea operațiunii prin care a anunțat numirea lui Amir Mahmoud Abdulla în funcția de coordonator al ONU pentru Inițiativa pentru cereale la Marea Neagră. Dl. Abdulla este fostul director executiv adjunct și director de operațiuni al PAM și îi urmează lui Frederick Kenney, care a fost împrumutat programului de la Organizația Maritimă Internațională (IMO).

Sursa: <https://www.maritime-executive.com/article/un-sends-chartered-bulker-to-ukraine-to-speed-food-relief>

Nou record pentru tranzitul zilnic al Canalului Suez

Canalul Suez a stabilit luna aceasta un nou record pentru cele mai mari tranzite zilnice ale canalului din istoria sa. Recordul vine pe măsură ce canalul continuă să raporteze o creștere puternică a traficului și a veniturilor, în ciuda creșterii recente a ratelor de tranzit.

Rapoartele de la Autoritatea Canalului Suez au indicat că noul record a fost de 89 de nave care trec prin canal într-o singură zi, mai mult decât dublu față de rata medie de tranzit de acum câțiva ani. În urmă cu șapte ani, extinderea canalului a fost finalizată în ceea ce autoritatea numește „noul

canal” cu extinderea benzilor de circulație și împărțirea unei porțiuni din benzile de nord și de sud. Ei citează extinderea ca nu numai crește capacitatea, ci și îmbunătățește eficiența operării.

Recordul de 89 de nave, inclusiv nave care traversau în ambele direcții, a fost atins pe 6 august. Navele au însumat 5,2 milioane de tone. Numărul navelor care tranzitează canalul dinspre nord a ajuns la 44 de nave cu un tonaj net de 3 milioane de tone, în timp ce 45 de nave au traversat din sud pe noul canal de navigație cu un tonaj net total de 2,2 milioane de tone.

De asemenea, ei subliniază faptul că un grup divers de nave au făcut tranzitul în acea zi. Un total de 23 de nave portcontainere și 23 de nave vrac au făcut parte din ziua record. Alte nave care traversau au inclus 24 de nave de marfă generale și multifuncționale, precum și 14 petroliere și trei transportoare de gaze.

Generalul locotenent Osama Rabie, șeful Autorității Canalului Suez, a explicat că tarifele zilnice de tranzit prin Canalul Suez au fost martorii unei creșteri semnificative după deschiderea noului proiect al Canalului Suez. El raportează că rata medie zilnică a navelor care tranzitează canalul a crescut de la 48 de nave înainte de proiectul noului canal la 62 de nave în prezent. Expansiunea este în curs de desfășurare, cu investiții suplimentare accelerate după eșuarea în 2021 a navei Ever Given.

Generalul-locotenent Rabie a subliniat că proiectele de dezvoltare a canalului de navigație al Canalului Suez sunt prioritățile lor principale. Cea mai recentă lucrare este proiectul de dezvoltare a sectorului sudic al canalului, care decurge într-un ritm accelerat. După creșterea ratelor de tranzit pentru toate clasele de nave în această primăvară, Canalul Suez a înregistrat cel mai mare venit lunar vreodată în iulie, pe lângă cel mai mare tranzit lunar și cel mai mare tonaj net. Veniturile a ajuns la 704 milioane de dolari, în creștere cu o treime față de perioada de un an în urmă. Creșterea depășește creșterile ratei, care au variat între cinci și 20 la sută, în funcție de tipul navei. În luna iulie, se raportează că un total de 125,1 milioane de tone de mărfuri au fost transportate prin canal, în creștere cu aproape 20% față de 2021. Numărul navelor care fac tranzit a crescut cu 26% la puțin peste 2.100 lunar.

Sursa: <https://www.maritime-executive.com/article/new-record-for-daily-transits-of-the-suez-canal>

Temerile persistă privind contaminarea combustibilului în Rotterdam și Amsterdam

Există îngrijorări cu privire la un număr tot mai mare de cazuri de combustibil de bunkeraj contaminat în Rotterdam și Amsterdam, două dintre cele mai importante porturi din Europa.

Clubul P&I din Marea Britanie a emis o avertizare ulterioară după ce două laboratoare independente de testare au avertizat pentru o mare parte din iulie că au existat cazuri de niveluri ridicate de contaminanți în probele de combustibil de bunkar care vin în regiunea din jurul porturilor olandeze, precum și posibil în Belgia.

În ultimele săptămâni, potrivit P&I Club, industria de transport maritim comercial a asistat la o creștere a numărului de alerte. Firmele de testare atribuie problemele în creștere ale calității combustibilului cu o creștere record de 60% a costurilor combustibilului din acest an.

Clubul P&I raportează că o analiză a combustibilului de bunkar indică mai multe cazuri de combustibil contaminat în zonele Rotterdam și Amsterdam, sugerând că problema continuă să

persistă chiar și după ce firmele de testare a combustibilului Veritas Petroleum Services (VPS) și CTI-Maritec au emis alerte în iulie, referitor la problemă. VPS a investigat eșantioane de păcură cu conținut foarte scăzut de sulf (VLSFO) prelevate în zona portului olandez în urma unor rapoarte conform cărora navele care foloseau combustibilul se confruntau cu probleme operaționale, cum ar fi uzura excesivă a pistoanelor, butoaielor și injectoarelor pompei de combustibil. O navă și-a pierdut propulsia și a trebuit să fie remorcată. Defecțiunea a început cu motoarele care nu au putut prelua sarcina din cauza deteriorării sistemului de combustibil.

Folosind metodologia de analiză prin cromatografie gazoasă-spectrometrie de masă (GC-MS), numeroși compuși organici volatili, cum ar fi fenoli, stireni, alcooli și compuși cetonici, care variază până la 40.000 de părți per milion (ppm) sau patru procente în total, au fost detectate în probele de combustibil.

„Această gamă de combinații nu provine din procesele normale de rafinare și indică o contaminare”, a declarat Ansuman Ghosh, directorul de evaluare a riscurilor din Marea Britanie P&I Club. „Compușii de tip fenol sunt adesea asociați cu uzura și deteriorarea pompei de combustibil.”

El a adăugat că alte analize recente efectuate de VPS folosind mostre din aceeași regiune au arătat că combustibilii aveau un număr mare de *acid total* și toți conțineau niveluri anormal de ridicate de potasiu care pot duce la creșterea depozitelor de ardere. O altă investigație în zonă efectuată de CTI-Maritec, care a inclus și Anversul în Belgia, a arătat că mai multe VLSFO livrate în regiune conțineau prezența unor contaminanți chimici, în special conținut ridicat de potasiu și număr de acid.

Analiza unora dintre probe a evidențiat, de asemenea, prezența acizilor grași și a monogliceridelor care depășesc 1.000 ppm, alchilresorcinolii depășind 2.000 ppm și fenolici care depășesc 1.000 ppm, un indiciu al concentrațiilor anormal de mari. *„Din cauza gravității problemelor cu mașinile cu care se confruntă, îndemnăm operatorii navelor să continue testarea preventivă a carburanților stocați în regiune prin metode de testare acreditate pentru a detecta acești contaminanți, evaluând riscul pe care fiecare tijă de buncăr îl are asupra mașinilor navei”,* a spus CTI. -Maritec într-o actualizare Bunker Flush la sfârșitul lunii iulie. Ghosh a subliniat, de asemenea, că tipurile de probleme raportate de navele din regiune sunt similare cu cele găsite la începutul acestui an în Singapore, când s-a constatat că o parte din combustibilul conține hidrocarburi clorurate.

Deși contaminanții erau diferiți, P&I Club subliniază că aceștia au cauzat tipuri similare de daune navelor. În Singapore, Autoritatea Maritimă și Portuară a putut să folosească teste criminalistice pentru a comercializa combustibilul contaminat către un anumit tanc care s-a încărcat în Emiratele Arabe Unite. S-a constatat că doi furnizori distribuiau combustibilul contaminat la peste 200 de nave, 80 fiind afectate negativ.

La acea vreme, serviciul de testare VPS a declarat că combustibilul în valoare de peste 120 de milioane de dolari a fost contaminat. *„Din cauza gravității problemelor cu care se confruntă, va fi prudent să se pretesteze combustibilii depozitați folosind metode de testare acreditate ca măsură de precauție pentru a detecta acești contaminanți și pentru a evalua riscul pe care fiecare tijă de buncăr îl prezintă pentru utilaje”,* a menționat Ghosh. El a adăugat că, în timpul unui scenariu real de revendicare, abilitatea de a urmări sau apăra în mod corespunzător revendicările privind calitatea buncărului depinde de calitatea dovezilor, o bună păstrare a evidenței fiind esențială

pentru întregul proces, în timp ce importanța eșantionării adecvate a buncărului nu poate fi exagerată.

Sursa: <https://www.maritime-executive.com/article/fears-persist-of-bunker-fuel-contamination-in-rotterdam-and-amsterdam>

Râul Rin - nivel scăzut al apei

Nivelul apei este la un punct critic pe râul Rin, fiind pe cale să se mențină la un nivel extrem de scăzut în această săptămână, deoarece o criză climatică agravează cea mai gravă criză a aprovizionării cu energie a Europei din ultimii ani.

La Kaub, un punct îngust și puțin adânc la vest de Frankfurt, este programat ca nivelul să scadă la 30 de centimetri (11,8 inchi) până luni și să se mențină aproape de acel nivel până cel puțin până pe 18 august, arată cele mai recente date guvernamentale germane.

O prognoză de sâmbătă a arătat că aceasta scădea ușor sub marca de 30 de centimetri în săptămâna viitoare.

Rinul este cel mai important fluviu din vestul Europei pentru transportul de combustibil și alte bunuri industriale. Multe barje consideră că este neeconomic să tranziteze pe lângă Kaub atunci când nivelul apei este de 40 de centimetri sau mai jos. În prezent are aproximativ 35 de centimetri. Marcatorul nu este adâncimea reală a râului, ci mai degrabă o măsură a navigabilității.

Sursa: <https://gcaptain.com/rhine-river-at-key-waypoint-set-to-steady-at-low-water-level/>

Germania va acorda energiei esențiale prioritate pe calea ferată dacă perturbarea Rinului se agravează

Germania intenționează să acorde prioritate transportului materialelor și echipamentelor esențiale pentru producerea de energie pe rețelele feroviare ale țării în cazul în care nivelul apei de pe Rin scădea în continuare și împiedică transportul fluvial, arată un proiect de decret.

DB Netz, filiala de rețea feroviară a operatorului feroviar Deutsche Bahn DBN.UL, a reajustat deja condițiile de utilizare pentru a acorda preferință trenurilor care transportă produse petroliere minerale și cărbune pentru generatoarele de energie, în timp ce Germania traversează o criză energetică.

„Scopul este de a asigura operațiunile în curs de desfășurare a centralelor electrice, rafinăriilor, rețelelor electrice și a altor infrastructuri relevante pentru sistem”, se arată în proiectul întocmit de ministerele transporturilor și economiei și văzut de Reuters.

De asemenea, sa menționat că echipamentele de gaz și transformatoare pentru producția și transportul de energie trebuie să aibă prioritate față de serviciile pentru pasageri și alte cerințe industriale. Cabinetul guvernamental al Germaniei trebuie să aprobe legislația provizorie care ar fi limitată la șase luni, se arată în proiect.

Nivelurile apei de pe Rin sunt scăzute din cauza vremii neobișnuit de caldă și uscată, ceea ce face imposibil pentru multe nave să navigheze pe traseul critic de transport maritim complet încărcate.

Acest lucru a coincis cu o penurie de gaz pentru centrale electrice, încălzire și procese industriale, din cauza reducerii exporturilor rusești, care a condus la trecerea temporară a operatorilor la o utilizare mai mare a cărbunelui și petrolului.

„*Avem nevoie de măsuri extraordinare pentru a asigura securitatea aprovizionării*”, a declarat ministrul economiei Robert Habeck.

Un nivel de referință important al liniei de plutire la Kaub WL-KAUB lângă Koblenz a fost de 34 de centimetri la prânz (1000 GMT) duminică, cu 3 cm mai jos decât la aceeași oră sâmbătă. Kaub a atins 25 cm la un moment dat în 2018.

Sursa: <https://gcaptain.com/germany-to-give-energy-essentials-priority-by-rail-if-rhine-disruption-worsens/>