

MS DAILY BRIEF – 24 august 2022

Cuprins

MS DAILY BRIEF – 24 august 2022.....	1
Avioanele Rafale M franceze vor decola de pe noul portavion al Franței folosind EMALS - catapulte electromagnetice americane	1
Iahtul de lux „Saga”, cu o lungime de aproximativ 40 de metri, s-a scufundat, sâmbătă, în jurul orei 13:00, la aproximativ nouă mile marine de coasta portului Catanzaro, Italia. Cinci pasageri au fost salvați de o navă românească.	2
O navă cu produse alimentare a părăsit portul Chornomorsk	3
ANPA „Surogat-V”. O nouă versiune a unui concept promițător	3
BAE Systems intră în producția de legături de date comune tactice de rețea pentru Marina SUA	5
MOL obține aprobarea de proiectare pentru primul transportator mare de LCO2 de la ClassNK	6
National Transportation Safety Board: Un slab BRM (Bridge Resource Management) a provocat o aliune cu platforma offshore neexploată	7
Hapag-Lloyd începe programul major de modernizare a flotei ecologice	8
Canada și Germania semnează Pactul transatlantic al hidrogenului verde.....	9

Avioanele Rafale M franceze vor decola de pe noul portavion al Franței folosind EMALS - catapulte electromagnetice americane

E oficial. Noul portavion cu propulsie nucleară al Franței va dispune de catapulte electromagnetice „made în USA”. E vorba de noul sistem de catapultă electromagnetică de tip EMALS (EMALS - Electromagnetic Aircraft Launch System).

Publicația franceză [Zone Militaire](#) a anunțat că, oficial, pe data de 19 august Pentagonul a anunțat că a alocat producătorului american General Atomics un contract în valoare de aproape 9 milioane de euro pentru dezvoltarea de catapulte electromagnetice EMALS plus sisteme auxiliare, destinate portavionului francez care va fi construit în programul PANG.

Programul PANG va duce la construirea unui nou portavion francez de ultimă generație pentru Marina franceză, un portavion cu propulsie nucleară, care va înlocui portavionul francez Charles de Gaulle. În momentul de față noul portavion se află în faza de proiectare.

Parisul plănuiește ca în 2038 noul portavion să îl înlocuiască pe Charles de Gaulle.

Francezii s-au inspirat în alegerea catapulței electromagnetice din noul portavion american USS Gerald R. Ford

Amintim că în cursul anului trecut Agenția pentru Securitate și Cooperare în Apărare (DSCA) din SUA a emis un raport favorabil în care recomandă Congresului Statelor Unite ale Americii să

accepte o potențială vânzare a două catapulte electromagnetice către Franța, plus a mai multor sisteme auxiliare pentru programul PANG.

DSCA estimează că valoarea contractului se ridică la 1.3 miliarde de dolari, adică aproximativ 1.2 miliarde de euro. Francezii amintesc că prețul e doar estimativ, așteptându-se la final să fie mai mic sau chiar mai mare, în funcție și de cursul monedei euro.

Noile catapulte electromagnetice alese de francezi sunt cele aflate și pe cel mai nou portavion al SUA - USS Gerald R. Ford. Anul trecut o delegație franceză a fost în SUA unde a „inspectat” portavionul american.

Cert e că americanii par să fi rezolvat problema cu catapulta electromagnetă EMALS. Aceasta părea să fie „călcâiul lui Ahile” pentru portavionul american. Problemele cu acest sistem nou au început încă din 2017. Atunci, fostul președinte Donald Trump, după ce a inspectat nava, s-a arătat dezamăgit de noile sisteme de catapultare electromagnetă și a cerut revenirea la vechile sisteme implementate pe portavioanele din clasa Nimitz. Dar americanii par să fi rezolvat marea problemă a USS Gerald R. Ford iar acum EMALS vor fi implementate și pe noul portavion de ultimă generație al Franței.

Sistemele de catapultare STOBAR și CATOBAR

Sistemul de decolare STOBAR (Short Take-off but arrested recovery), este cel clasic, folosind rampa - ski jump -. De precizat că aeronavele care operează de pe acest sistem au o încărcătură de armament mai mică și o rază de acțiune mai mică în comparație cu aeronavele care operează de pe configurație CATOBAR.

Sistemul de decolare CATOBAR (Catapult Assisted Take-off Barrier assisted recovery) este sistemul de decolare care operează cu catapulta cu aburi sau catapulta electromagnetă.

De subliniat că sisteme CATOBAR sunt folosite de portavioanele cu propulsie nucleară, precum Chares de Gaulle sau portavioanele Statelor Unite ale Americii. Spre exemplu, Admiral Kuznețov, care are propulsie clasică, utilizează configurația de decolare STOBAR.

Sursa: https://www.defenseromania.ro/aeronavele-rafale-m-franceze-vor-decola-de-pe-noul-portavion-al-frantei-folosind-catapulta-electromagnetica-americana_617836.html

Iahtul de lux „Saga”, cu o lungime de aproximativ 40 de metri, s-a scufundat, sâmbătă, în jurul orei 13:00, la aproximativ nouă mile marine de coasta portului Catanzaro, Italia. Cinci pasageri au fost salvați de o navă românească.

Superiahtul „Saga”, care naviga sub pavilionul Insulelor Cayman, având la bord un echipaj italian, se deplasa de la Gallipoli la Milazzo,

Vineri seară, Comandamentul de Operațiuni a Autorității Portuare Crotona a fost chemat de comandamentul de la bord care a raportat că nava lua apă pe la pupa.

În zonă au fost trimise o ambarcațiune de patrulare românească, aflată în serviciu în numele agenției Frontex și o ambarcațiune de patrulare CP 321 din Crotona.

Primii patru pasageri și un membru al echipajului au fost imediat asigurați pe barca de patrulare românească și ulterior transferați pe ambarcațiunea de patrulare și duși în portul Marina Catanzaro, în timp ce compania de transport maritim a contactat o companie de remorcare din Crotona pentru a încerca salvarea iahtului.

În zori a sosit remorcherul Alessandro Secondo de la Crotona și a început să remorcheze Saga spre Crotona, singurul port în care nava ar fi putut intra, luând la bord alți patru membri ai echipajului, inclusiv căpitanul.

Personalul de la bordul iahtului „Saga” a fost transferat pe barca de patrulare Cp 321 pentru a fi dus în port.

Mega yacht Saga di 40 metri affonda al largo di Catanzaro: salvi tutti gli ospiti a bordo <https://t.co/Lgk8aYG5wE>

— Il Messaggero (@ilmessaggeroit) [August 20, 2022](#)

Situația s-a înrăutățit din cauza condițiilor meteo și a înclinării constante a iahtului, atât de mult încât părea imposibil să ajungi la Crotona și singura posibilitate de a-l salva s-a dovedit a fi eșuată, potrivit ilmessaggero.it.

În ciuda efortului, apa a invadat iahtul, așa că a fost necesară renunțarea la acesta, care s-a scufundat în foarte scurt timp.

Sursa: <https://newsweek.ro/international/video-iahtul-de-lux-saga-s-a-scufundat-in-italia-cinci-pasageri-salvati-de-o-nava-romaneasca>

O navă cu produse alimentare a părăsit portul Chornomorsk

Astăzi, o altă navă cu alimente a părăsit portul Chornomorsk prin „culoarul de cereale”. Acest lucru este raportat de Ukrinform cu referire la Ministerul Apărării Naționale al Turciei pe Twitter. „Ca parte a transportului de cereale, o altă navă a părăsit portul ucrainean Chornomorsk în această dimineață. În plus, 3 nave care se îndreaptă din Ucraina și 3 nave care se îndreaptă spre Ucraina vor fi verificate astăzi”, se arată în mesaj.

Sursa: <https://www.blackseanews.net/read/193433>

ANPA „Surogat-V”. O nouă versiune a unui concept promițător

În ultimii ani, Biroul Central de Proiectare Rubin a fost implicat activ în tema vehiculelor subacvatice autonome (AUV) și a dezvoltat deja o serie de proiecte similare. La recentul forum Army-2022, biroul a prezentat un nou model al acestei clase - aparatul Surrogat-V. A fost creat pe baza unui proiect deja binecunoscut, dar datorită mai multor inovații, a fost posibilă extinderea funcțiilor complexului și a gamei sarcinilor sale.

Sclav autonom

La forumul Army-2022 de săptămâna trecută, Biroul Central de Proiectare Rubin al MT a arătat materiale despre o serie de dezvoltări ale sale, atât deja cunoscute, cât și complet noi. În special, a fost demonstrat un model al unui nou AUV numit „Surrogate-B” sau Surrogate-W. Litera „B” din nume înseamnă „sclav” sau „wingman” și reflectă caracteristica principală a proiectului.

Noul proiect „Surrogat-V” prevede construirea unui AUV multifuncțional greu, conceput pentru a fi amplasat pe submarine și capabil să lucreze împreună cu acestea. Organizația de dezvoltatori a spus că un astfel de dispozitiv va prelua unele dintre sarcinile submarinelor cu drepturi depline. Utilizarea acestuia vă va permite să fie desfășurate în mod eficient diferite activități fără riscuri pentru nava de transport.

AUV-urile sunt propuse pentru a fi utilizate pentru recunoaștere folosind instrumente de căutare activă, pentru comunicare etc. Cu o astfel de muncă, dispozitivul se poate demasca și își poate da locația, cu toate acestea, submarinul, care joacă rolul de „lider”, va rămâne în siguranță. Aparatul

Surogat-V arată ca un mic submarin. Are un corp aerodinamic cu mai multe elemente proeminente, avioane și cârme. În corp și pe majoritatea laturilor există instrumente hidroacustice sub o bandă caracteristică de material absorbant. În pupa există un canal inelar pentru jet de apă.

Sunt dezvăluite unele caracteristici.

Deplasarea produsului a rămas la nivelul proiectului anterior - 40 de tone. Datorită introducerii de noi soluții și componente, funcțiile dispozitivului se extind. În plus, noile baterii litiu-ion măresc autonomia de croazieră la 800 de mile. O nouă centrală electrică bazată pe generatoare electrochimice este în curs de dezvoltare. AUV-ul va fi reîncărcat atât la bordul transportatorului, cât și folosind stațiile de încărcare de la mal.

Modelul ANPA Surrogat-V a fost prezentat pe același stand cu modelul promițătorului submarin nuclear Arktur. Acesta din urmă poate fi transportatorul diferitelor vehicule subacvatice, inclusiv produse de clasă grea. Pentru amplasarea lor în partea din spate a carenei sunt prevăzute compartimente speciale. Perspectivele pentru proiectul Surrogat-B nu au fost încă precizate. Nu se știe cât de curând se va ajunge la construcția și testarea echipamentelor experimentale. Nici Ministerul Apărării nu comentează pe această temă. Cu toate acestea, modelele ale noii tehnologii au fost prezentate la standul Înalțului Comandament al Marinei, ceea ce indică prezența interesului pentru astfel de evoluții. Aparent, detaliile lucrării vor fi anunțate pe măsură ce se desfășoară anumite evenimente.

Noua modificare

Trebuie remarcat faptul că actualul proiect al Surrogat-V AUV nu a fost dezvoltat de la zero. S-a bazat pe proiectul cu același nume, a cărui existență a devenit cunoscută în urmă cu câțiva ani. Deci, în 2016-17 a devenit cunoscut faptul că Biroul Central de Proiectare al MT „Rubin” a lansat din proprie inițiativă un proiect cu codul „Surogat”. Scopul său a fost de a crea un vehicul subacvatic special pentru desfășurarea exercițiilor de flotă. Potrivit informațiilor de atunci, produsul Surrogate va fi un submarin fără pilot cu o lungime de 17 m și o deplasare de 40 de tone, pentru care a fost creată o centrală electrică completă, bazată pe baterii litiu-ion. Motorul elicei trebuia să ofere o viteză de croazieră de 5 noduri, ceea ce făcea posibilă obținerea unei autonomii de până la 600 de mile. Viteza maximă - 24 de noduri cu restricții de gamă.

Pentru Surogat a fost creat un sistem de control autonom cu o serie de funcții de bază. El trebuie să controleze mișcarea și să asigure trecerea unui anumit traseu, precum și să aplice o sarcină țintă de un tip sau altul. Dispozitivul a fost destinat a fi folosit ca țintă de antrenament pentru practicarea sarcinilor de apărare antisubmarină. În acest sens, s-a propus instalarea pe acesta a dispozitivelor necesare, precum și a dispozitivelor de antenă încorporate și tractate. Cu ajutorul lor, surogat, justificându-și numele, a trebuit să imite câmpurile fizice ale unui submarin de dimensiuni mari. S-a menționat posibilitatea simulării navelor de diferite tipuri, interne și străine. Lucrarea de cercetare „Surogat” a fost finalizată până la jumătatea anului 2020, iar documentația privind aceasta a fost transferată Ministerului Apărării. Armata a trebuit să studieze dezvoltarea inițiativei și să tragă concluzii. La primirea unui aviz pozitiv, proiectul ar putea fi dezvoltat și în viitor să ajungă la funcționare completă. Un an mai târziu, în septembrie 2021, Biroul Central de Proiectare Rubin al MT a anunțat continuarea lucrărilor pe tema surogat. De data aceasta, capacitatea AUV-urilor de a imita submarinele a fost menționată ca o modalitate de a înșela inamicul. S-a susținut că progresele tehnologice recente fac deja posibilă inducerea în eroare a sistemelor de detectare a navelor și aeronavelor. În viitor, același efect va fi obținut și pentru sistemele staționare. Extinderea funcției Proiectul inițial al instruirii AUV „Surrogate” a fost dezvoltat, iar acest proces a condus la apariția unei noi dezvoltări interesante. Spre deosebire de predecesorul său, „Surrogate-B” este

destinat să funcționeze inclusiv. într-o situație de luptă. În același timp, ambele proiecte prezintă un mare interes – atât la nivel de idei de bază, cât și datorită soluțiilor găsite.

Conceptul unui simulator special capabil să participe la exercițiile PLO ca țintă condiționată este foarte interesant și are avantaje evidente. În prezent, rolul unui inamic simulat este atribuit submarinelor Marinei și echipajelor acestora. Cu toate avantajele sale, această abordare are unele dezavantaje. Principala este imposibilitatea fundamentală a unei imitări cu drepturi depline a submarinelor străine prin tehnologia internă. ANPA „Surogat”, la rândul său, este mai simplu și mai ieftin decât submarinele combatante. Organizarea exercițiilor cu utilizarea sa este mult mai ușoară. În același timp, poate transporta orice echipament adecvat și poate simula câmpurile fizice ale diferitelor obiecte subacvatice, în primul rând submarine ale unui potențial inamic. Exercițiile de acest fel vor fi mult mai utile forțelor OLP. În noul proiect „Surrogat-B” se propune utilizarea acelorași capacități AUV nu într-un antrenament, ci într-un mediu real. Un astfel de dispozitiv ar trebui să imite nu inamicul, ci submarinul nostru - și să inducă în eroare forțele străine. O astfel de înlocuire va reduce probabilitatea de a detecta o navă de transport și va reduce drastic riscurile pentru aceasta. Două submersibile cu funcții similare, dar roluri diferite, pot fi unificate maxim în ceea ce privește designul și mijloacele de funcționare. În prezent, acest lucru simplifică foarte mult dezvoltarea a două complexe promițătoare, iar în viitor va avea un efect pozitiv asupra producției și funcționării echipamentelor în Marine. În plus, clientul poate abandona în general „Surogat” al primului model. Noul „Surrogate-V” are toate funcțiile necesare și poate fi folosit și în exerciții. direcție promițătoare Astfel, TsKB MT „Rubin” continuă să dezvolte direcția vehiculelor subacvatice autonome nelocuite și prezintă acum o altă dezvoltare de acest gen. Proiectul Surrogat-B arată clar ce pot face tehnologiile și soluțiile tehnice existente. De asemenea, demonstrează potențialul unui concept interesant propus cu câțiva ani în urmă. Biroul Central de Proiectare MT „Rubin” a prezentat un nou proiect AUV și a dezvăluit câteva informații despre acesta. Acum depinde de Departamentul Apărării. Ar trebui să studieze conceptul propus și să determine valoarea acestuia pentru marina. Dacă se ia o decizie pozitivă, „Surrogat-B” va fi dezvoltat în continuare și, eventual, chiar va ajunge la testare și operare ulterioară.

Sursa: <https://topwar.ru/200663-anpa-surrogat-v-novyj-variant-mnogoobeschajuschej-koncepcii.html>

BAE Systems intră în producția de legături de date comune tactice de rețea pentru Marina SUA

Marina SUA a acordat BAE Systems un contract de 42,6 milioane USD pentru producerea a șapte sisteme Network Tactical Common Data Link (NTCDL).

NTCDL permite Marinei SUA să transmită și să primească simultan date de informații, supraveghere și recunoaștere în timp real din mai multe surse și permite schimbul de informații de comandă și control prin mai multe legături de date. Sistemele vor fi instalate pe portavioane și pe noile fregate din clasa Constellation.

Sistemul NTCDL îmbunătățește conștientizarea situației și avantajul tactic al câmpului de luptă printr-un schimb în timp real de voce, date, imagini și video în mișcare completă dintr-o varietate de surse: aer, suprafață, subterană și portabil pentru oameni. Soluția BAE Systems este un sistem modular, scalabil, conceput pentru a crește capacitatea conexiunii și a îmbrățișa evoluția formei de undă. Cu NTCDL, luptătorii vor sprijini operațiuni multiple, simultane, în rețea, folosind

echipamente Common Data Links aflate în prezent, precum și platforme de ultimă generație cu și fără pilot.

Despre BAE Systems NTCDL

NTCDL permite schimbul de informații esențiale pentru misiune atunci când contează cel mai mult. Sistemul oferă operatorilor marinei americane capacitatea de a transmite și de a primi simultan date de informații, supravegherea și recunoașterea (ISR) în timp real din mai multe surse și de a schimba informații de comandă și control prin rețele separate sau independente.

“Sistemul nostru face un pas mai departe, permițând partajarea, schimbul, transferul sau distribuirea de date în timp real între mijloacele militare, cum ar fi aeronave, nave și vehicule fără pilot. Prin reunirea unui volum mai mare de date, sistemul nostru permite operatorilor să comunice eficient protocoalele de comandă și control între forțe pentru a menține un avantaj. Am creat NTCDL pentru a fi modular și scalabil pentru ușurință de utilizare în viitor. Conceptul nostru deschis oferă operatorilor spațiul de care au nevoie pentru a aborda noile forme de undă și pentru a adăuga capacitate de legătură pentru a le satisface cerințele. Designul facilitează, de asemenea, reprogramarea sistemului pentru a se adapta la misiuni noi și emergente. Beneficii: Terminalul de suprafață Multi-link Common Data Link (CDL) îndeplinește conceptele C4ISR în continuă expansiune ale Marinei SUA și operațiunile cu ritm ridicat. Arhitectura noastră scalabilă și modulară de sistem deschis oferă o implementare la nivelul întregii flote în mai multe clase de nave. Radiouri CDL programabile definite de software. Tesatura de comutare de rețea comercială, disponibilă, oferă comutare flexibilă a antenei pentru performanță îmbunătățită a conexiunii de frecvență radio.”

Sursa: <https://www.navalnews.com/naval-news/2022/08/bae-systems-enters-production-of-network-tactical-common-data-links-for-u-s-navy/>

MOL obține aprobarea de proiectare pentru primul transportator mare de LCO2 de la ClassNK

Japan Mitsui O.S.K. Lines își continuă mișcarea agresivă de a dezvolta transportul la scară largă de CO₂, care devine unul dintre liderii în acest nou sector. Captarea și transportul CO₂ este o componentă critică a multor industrii și planuri pe termen lung ale țărilor de decarbonizare, dar pentru a le realiza este nevoie de dezvoltarea unei noi clase de nave, potrivite în mod unic pentru ceea ce a fost în mod tradițional o operațiune mică, de nișă.

În cea mai recentă dezvoltare, MOL raportează că a primit aprobarea în principiu, pentru proiectarea sa pentru un transportator mare de CO₂. ClassNK a revizuit proiectele și a emis aprobarea pentru o navă capabilă să transporte 64.000 de metri cubi de CO₂ lichefiat. MOL a căutat să-și aplice experiența în transportul altor mărfuri cu gaz pentru a dezvolta acest nou sector. Deși compania nu a prezentat dimensiuni complete pentru conceptul de navă, capacitatea de transport este cu aproape un sfert mai mare decât conceptul discutat anterior de MOL, despre care îl dezvolta împreună cu Mitsubishi Shipbuilding, care avea o capacitate maximă de până la 50.000 de metri cubi.

În iunie 2021, MOL a lansat un proiect de cercetare și dezvoltare pentru adoptarea unui transportator de CO₂ lichefiat la scară largă, ca răspuns la o cerere de propuneri din partea Organizației de Dezvoltare a Tehnologiei Industriale și a Noii Energii din Japonia (NEDO).

Organizația susținută de guvern a provocat participanții să finalizeze designul conceptual pentru a sprijini viziunea mai largă a Japoniei pentru captarea carbonului. NEDO sponsorizează proiecte pentru dezvoltarea tehnologiei pentru captarea, stocarea și reutilizarea carbonului, precum și pentru transportul unor cantități mari de CO₂ pentru stocarea permanentă în larg. Cercetarea pentru acest proiect este condusă de Japan CCS Co., o companie lansată în 2008, dedicată proiectelor demonstrative referitoare la tehnologiile de captare, utilizare, transport și stocare a dioxidului de carbon. MOL este implicată într-o serie de proiecte de cercetare care urmăresc să dezvolte proiecte eficiente pentru transportul CO₂. Ca parte a proiectelor sale, NEDO a estimat o nevoie potențială de a transporta până la un milion de tone pe an de CO₂. Transportul pe distanțe lungi la depozitare, care ar putea fi un puț abandonat și alte structuri, ar sprijini soluțiile de stocare, în timp ce cantități suplimentare de CO₂ ar putea fi utilizate în alte aplicații industriale. Pe lângă implicarea sa în eforturile de cercetare, MOL a fost prima mare companie de transport maritim care a investit pe piața existentă pentru transportul CO₂. MOL a investit în compania de transport maritim norvegian Larvik Shipping în martie 2021 atât ca intrare în sector, cât și pentru a învăța din experiența de 30 de ani a companiei în transportul de CO₂. Larvik este una dintre numărul limitat de companii din lume calificate să opereze vase de CO₂ lichefiat pentru ceea ce este cunoscut sub numele de CO₂ de calitate alimentară, care este utilizat de spitale, fabrici de bere și industria alimentară. Larvik operează cinci transportoare de gaze, cele mai mari în prezent, având o capacitate de 1.770 de tone de CO₂.

Sursa: <https://www.maritime-executive.com/article/mol-gains-design-approval-for-first-large-lco2-carrier-from-classnk>

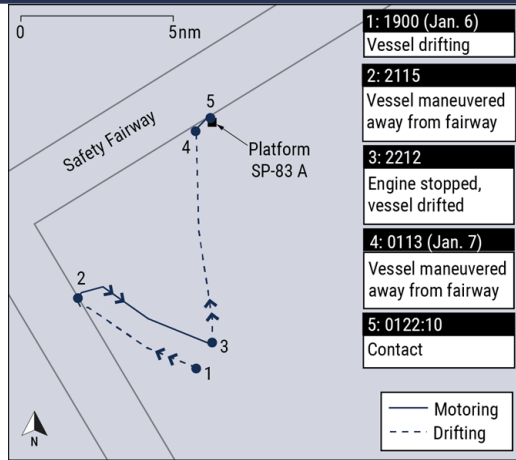
National Transportation Safety Board: Un slab BRM (Bridge Resource Management) a provocat o aliune cu platforma offshore neexploată

NTSB și-a lansat anul trecut raportul final cu privire la aliunea (mersul unei nave pe o altă navă care este staționară - deosebindu-se de coliziune) unui bulker cu o platformă offshore defăectată în largul coastei Louisianei.

Anchetatorii săi au stabilit că o gestionare slabă a resurselor punții de comandă și o eroare de grafică au fost cauzele principale ale accidentului.

Pe 7 ianuarie 2021, vrachierul Ocean Princess a lovit platforma de petrol și gaze SP-83A la aproximativ 24 de mile sud de Pilottown, Louisiana. Nu au fost raportate poluări sau răni, iar pagubele aduse navei și platformei s-au ridicat la aproximativ 1,5 milioane de dolari.

Ocean Princess a descărcat minereu și oțel în New Orleans la sfârșitul lunii decembrie. Pe 6 ianuarie, ea plutea în Golful Mexic înainte de a se îndrepta înapoi către nord, pentru a încărca cereale. Comandantul plănuia să plutească noaptea în derivă, cu motorul în standby de 15 minute, ținându-se departe de trafic și de cele trei platforme situate în zonă. Pentru a le acorda timp de odihnă membrilor echipajului după o zi lungă de curățare a calelor de marfă, comandantul s-a programat pe pod, alăturându-se celui de-al doilea ofițer. Nava deriva cu aproximativ 2-3 noduri în direcția nord, cu averse de ploaie interpușe și oprite limitând periodic vizibilitatea. Până la primele ore ale zilei de 7 ianuarie, comandantul și ofițerul secund au lucrat la sarcini administrative pe bridge. Pe la ora 01.00, nava s-a îndreptat spre o rută circulantă și au chemat sala mașinilor pentru a se pregăti de manevră. Cu comandantul la comandă, ei s-au îndreptat departe de fairway cu un „slow bell” (momentul în care marinarii au fost notificați cu privire la ordinele căpitanilor sau piloților prin sunetul sau sunetul unui clopot). La ora 01.13, în timp ce se îndepărta, comandantul



a văzut o lumină galbenă slabă și a verificat radarul, care era setat la o rază de aproximativ 1,5-3 mile. Al doilea ofițer a aruncat o privire și a confirmat că contactul era o platformă, dar nu a putut-o determina vizual. Arăta ca o platformă cartografiată ENC la aproximativ 5-6 mile distanță și au ajuns la concluzia că nu era un pericol. S-au înșelat, iar comandantul a apreciat pe deplin riscul doar cu aproximativ 40 de secunde înainte de contact. Manevrele de ultimă oră nu s-au bucurat de succes, iar nava s-a aliat cu platforma la patru noduri. Ancora de la tribord s-a blocat în structura platformei, iar bulkerul a balansat pe lanțul ancorei până dimineața când a putut fi tăiat în siguranță.

Comandantul și ofițerul secund au spus NTSB că nu au văzut niciodată SP-83A pe radar. După contact, ei au descoperit că platforma a fost marcată corespunzător pe diagrama de hârtie (un produs Admiralty) - dar SP-83A nu apărea pe ECDIS ENC (un produs NOAA). NTSB a verificat că platforma SP-83A nu a fost înscrisă pe graficele oficiale din SUA care au alimentat ECDIS-ul Ocean Princess. A fost reprezentat corect la punerea în funcțiune a platformei în 1990, dar a fost eliminat din topurile NOAA în 2010 din motive necunoscute. Absența lui a trecut neobservată și necorectată până la aliune. (După accident, NOAA l-a adăugat din nou.)

NTSB a stabilit că BRM slab a fost cauza probabilă a accidentului, deoarece echipa de pod a observat luminile platformei cu 10 minute înainte, dar nu a reușit să ia măsuri în timp util și eficiente. Absența platformei de la ENC a fost un factor care a contribuit. „Tehnologia, cum ar fi un ECDIS, poate duce la o încredere excesivă a operatorului și o încredere excesivă, care degradează practicile de navigare sunet și afectează negativ conștientizarea situației”, a sfătuit NTSB. „Când identifică pericolele, echipele de punte ar trebui să evite dependența excesivă de o singură sursă de date.”

Sursa: <https://www.maritime-executive.com/article/ntsb-poor-brm-caused-allision-with-uncharted-offshore-platform>

Hapag-Lloyd începe programul major de modernizare a flotei ecologice

Grupul german de transport containere Hapag-Lloyd a anunțat că a început un program de cinci ani de modernizare a flotei pentru a îmbunătăți eficiența energetică a flotei de containere ifs. Programul va necesita o investiție „în intervalul de milioane de trei cifre”, a spus Hapag-Lloyd. Compania a spus că cel puțin 86 dintre navele sale vor fi echipate cu elice noi și mai eficiente. Primul care va fi modernizat, Ningbo Express de 7.500 TEU, va primi o elice nouă optimizată pentru eficiență energetică de către producătorul german MMG, urmând să fie instalată în Dubai în septembrie. Drept urmare, Hapag-Lloyd se așteaptă ca arderea de combustibil a navei și emisiile de CO2 să fie reduse cu 10% până la 13%, în funcție de condițiile de navigare. În același timp, 36 de nave vor primi noi bulb-uri prova, optimizate. În timpul șederii programate în doc uscat, pe toate navele se vor aplica acoperiri antifouling care reduc rezistența pe partea exterioară a carenei de sub linia de plutire. Majoritatea modernizărilor flotei vor fi efectuate până în 2025, deoarece compania continuă să lucreze pentru atingerea obiectivelor climatice, a spus Hapag-Lloyd. „*Ne propunem să fim neutri din punct de vedere climatic până în 2045. Pentru a atinge acest obiectiv,*

ne-am stabilit obiectivul intermediar de a reduce intensitatea CO₂ a propriilor nave cu 30% deja până în 2030. Pentru a face acest lucru, investim în viitor- navele de dovadă, concentrându-ne simultan pe adaptarea flotei noastre existente pentru viitor. Programul de modernizare a flotei va crește eficiența energetică a întregii flote”, a declarat Dr. Maximilian Rothkopf, COO al Hapag-Lloyd AG.

Sursa: <https://www.marinelink.com/news/hapaglloyd-begins-major-green-fleet-498948>

Canada și Germania semnează Pactul transatlantic al hidrogenului verde

Canada intenționează să înceapă să livreze în Germania hidrogen verde produs de parcuri eoliene până în 2025, primul pas într-un parteneriat pentru a ajuta cea mai mare economie a Europei să-și reducă dependența de combustibilii fosili. Premierul canadian Justin Trudeau și cancelarul german Olaf Scholz au semnat marți un acord pe cinci ani în Newfoundland și Labrador, o provincie îndepărtată de pe coasta de est a Canadei, cu potențial abundent de energie eoliană. Combustibilul gazos, care arde suficient pentru a fi folosit pentru fabricarea oțelului, este văzut jucând un rol-cheie în reducerea emisiilor industriale, precum și în eventualitatea propulsării mașinilor, camioanelor și navelor. Cele două țări se angajează în pact să creeze „un lanț transatlantic de aprovizionare pentru hidrogen cu mult înainte de 2030, cu primele livrări urmărind 2025”. Constructorul naval coreean vede că livrarea hidrogenului este gata până în 2025 Canada „*țintește să devină un producător și exportator major de hidrogen, precum și de tehnologii curate aferente*”, potrivit acordului, și dorește să atragă investiții străine directe pentru a construi infrastructura. Între timp, Germania „*țintește să importe cantități semnificative de hidrogen regenerabil pentru a-și decarboniza sectoarele greu de atenuat, în conformitate cu obiectivul său de neutralitate climatică pentru 2045*”.

Trudeau și Scholz au semnat acordul în Stephenville, un oraș mic cu un port la mare adâncime în Golful St. Lawrence, la mai mult de 1.000 de mile nord-est de New York. Există cel puțin două proiecte de parcuri eoliene la scară largă propuse pentru zonă care ar folosi electroliza apei pentru a produce hidrogen. Testul navelor cu hidrogen se dovedește fezabil.

Vorbind mai devreme în cursul zilei la o conferință de afaceri din Toronto, Scholz a spus că Canada „*are un potențial aproape nelimitat de a deveni o superputere în domeniul energiei durabile și al producției de resurse durabile*”. Cancelarul a adăugat că „Germania, la rândul ei, este pregătită să devină unul dintre cei mai apropiați parteneri. Scholz se află în ultima zi a unei vizite de trei zile în Canada, aducând o delegație care include ministrul Economiei Robert Habeck și mari lideri de afaceri germani. În această călătorie, Volkswagen AG și Mercedes-Benz Group AG au încheiat acorduri cu Canada pentru a asigura accesul la materii prime precum nichel, cobalt și litium pentru producția de baterii. Scholz s-a întâlnit, de asemenea, cu reprezentanții fondurilor de pensii canadiene la Toronto pentru a face lobby pentru mai multe investiții verzi pentru a sprijini trecerea Germaniei către o economie neutră din carbon. Oficialii canadieni și germani încă examinează opțiunile pentru transportul de gaz natural lichefiat în Germania, dar Trudeau a spus luni că trebuie să existe un argument de afaceri puternic care să justifice construirea infrastructurii de export pe coasta de est a Canadei. Exprimându-și sprijinul pentru efortul lui Scholz de a-și scăpa țara de gazul rusesc, premierul a spus că ar fi dispus să ușureze povara de reglementare dacă sectorul privat decide că proiectele de export de GNL au sens economic.

Sursa: <https://gcaptain.com/canada-and-germany-ink-transatlantic-green-hydrogen-pact/>