



# الناقلات

مجلة فصلية تصدر عن الشركة العربية البحرية لنقل البترول  
العدد الثاني والعشرون - يناير - 2024

## الجاسم

فخورين بالإنجازات العظيمة التي حققتها الشركة  
بتدشين اسطول حديث يواكب المتطلبات البيئية  
والفنية.



الشركة العربية البحرية لنقل البترول

تشارك في فاعليات الاسبوع الكويتي المصري



المملكة العربية السعودية

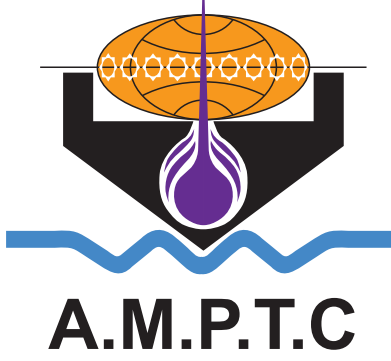
تفوز بعضوية مجلس المنظمة البحرية الدولية  
للعام 2023 - 2024



مؤتمر الطاقة العربي الثاني عشر

يختتم اعماله بالعاصمة القطرية الدوحة





### المركز الرئيسي

الكويت : المقر الدائم للمنظمات العربية

00965 - 24959405 

00965 - 24959400 

amptc.kuwait@amptc.net 

### مكتب العمليات

جمهورية مصر العربية : الجيزة

00202 - 35701311 

00202 - 33378080 

amptc.cairo@amptc.net 



## إقرأ في هذا العدد



كلمة رئيس مجلس الإدارة

الجاسم يت رأس وفد الشركة لتدشين  
الناقلات الجديدة بكوريا الجنوبية

الشركة العربية البحرية لنقل البترول  
تشارك فى فعاليات الأسبوع الكويتى  
المصرى بالقاهرة

موانئ دبي العالمية تعتزم تشغيل  
سفن بوقود عديم الانبعاثات

في COP28.. النقل البحري يتعهد  
باعتماد قواعد بيئية أكثر صرامة

السعودية تفوز بعضوية : مجلس  
المنظمة البحرية الدولية لعامي 2024-2025

مؤتمر الطاقة العربي يختتم أعماله  
في قطر

المنظمة البحرية الدولية تقدم تعديلات  
بشأن الاستراتيجية الأولية للغازات الدفيئة

ارتفاع تكاليف التأمين بسبب الهجمات  
على السفن بالبحر الأحمر

أهمية الإتصالات  
على متن وسائل النقل البحري

الشركة العربية البحرية تشارك في مؤتمر  
تكنولوجيا الاتصالات و الشبكات الخاص بالناقلات بدبي

## هيئة تحرير المجلة

- رئيس التحرير

المهندس / عادل عبدالعزيز الجاسم

- مدير التحرير

الأستاذ/ حسن العلكيم



العدد الثاني والعشرون

يناير 2024



# ALNAQELAT الناقلات



## رؤيتنا



شركة رائدة تقدم خدمات نقل بحري للبتترول للدول المساهمة وللشركات العالمية وفق أعلى المواصفات والمعايير.

## رسالتنا



تعزيز القدرة التنافسية في مجال النقل البحري للبتترول والإستغلال الأمثل للموارد المالية والبشرية لبناء وتحديث إسطول يرقى لخدمة العملاء ويلبي متطلبات أسواق النقل البحري للبتترول ويتوافق مع القوانين والتشريعات الدولية.

## قيمنا



الريادة والتميز  
العمل بروح الفريق الواحد  
الإحترافية المهنية في الأداء





## كلمة رئيس مجلس الإدارة



رئيس مجلس الإدارة

المهندس / عادل عبد العزيز الجاسم

أود أن أتوجه في بداية كلمتي لهذا العدد بأسمى آيات التهاني والتبريكات إلى الدول المساهمة في الشركة العربية البحرية لنقل البترول وممثليها في الجمعية العمومية ومجلس الإدارة و إلى كافة منتسبيها بمناسبة حلول العام الجديد .

عام جديد يطل علينا أسأل الله العليّ القدير أن يجعله عام خير وبركه وصحه ونجاح مستمر في أعمالنا ورياده مستمرة لشركتنا الغراء " الشركة العربية البحرية لنقل البترول " بمساندة أخوتي وأخواتي أعضاء المجلس و الإدارة العليا وجميع العاملين .

قبل أن أتحدث عن المستقبل لا بد من وقفه لما

مضى ، لقد كان عام 2023 عاماً مميزاً في تاريخ الشركة العربية البحرية لنقل البترول ، حيث حققت الشركة نتائج مالية مميزة ودشنت ناقلات جديدة إلى سوق النقل البحري بمواصفات بيئية وفنية جاءت لتواكب المتطلبات الدولية لصناعة النقل البحري . ليس ذلك فحسب فهناك نقله نوعيه في الأداء الإداري والفني على مستوى الشركة سبقت تغييرات جذرية في اللوائح والنظم والتي جاءت لتواكب تطور الأعمال وريادتها بانتقاء الكوادر البشرية وتطويرها لخلق صف ثاني وثالث قادر على إتمام مسيرة عمل امتدت لأكثر من خمسون عاماً تعلمنا فيها الكثير من التجارب والدروس التي تراكمت لدى معظم كوادرنا الذين أصبحت لديهم بصيره حول النظرة المستقبلية الثابتة لشركتهم .

لقد لمست بنفسني وعن قرب حرص الكادر الإداري والفني والتجاري والمالي والقانوني على صون حقوق الشركة والدفاع عن مصالحها بجهود تجاوزت ساعات العمل الرسمية مدركين المسؤولية الملقاة على عاتقهم في هذه الفترة الزمنية من تاريخ الشركة .

لقد تضافرت الجهود لصياغة استراتيجية عمل مستقبلية تهدف إلى تحقيق أهداف الشركة وغاياتها للمرحلة القادمة واستشراف واستطلاع المستقبل لتعزيز القدرة التنافسية في مجال النقل البحري للبترول ومشتقاته والاستغلال الأمثل للموارد المالية والبشرية لبناء وتحديث اسطول يرقى إلى خدمة العملاء ويلبي متطلبات أسواق النقل البحري متوافقاً مع القوانين والتشريعات الدولية .

نحمد الله ونشكره على توفيقه ورعايته لتبقى الشركة العربية البحرية لنقل البترول رائده ومتميزة رغم الظروف الاستثنائية التي مر بها العالم خلال السنوات الثلاث الماضية ولا يسعني في ختام هذه الكلمة إلا أن أسأل الله العليّ القدير أن يسدد خطانا ويجعل النجاح طليفاً دائماً وابدأً وأتوجه بجزيل الشكر لأخوتي وأخواتي أعضاء المجلس الموقر على دعمهم ومساندتهم لاتخاذ القرارات الصائبة كما اشكر الكادر الإداري بالشركة على جهودهم وإخلاصهم متمنياً للجميع عاماً سعيداً بإذن الله .

## الجاسم يترأس وفد الشركة لتدشين الناقلات الجديدة بكوريا الجنوبية



ترأس سعادة المهندس / عادل عبدالعزيز الجاسم رئيس مجلس الإدارة وفد الشركة العربية البحرية لنقل البترول الذي شارك في مراسم الاحتفال الذي تم في حوض هايونداي بكوريا الجنوبية في منتصف نوفمبر الماضي ورافقه خلال هذه الزيارة نائب رئيس مجلس الإدارة معالي / طارق الملا وزير البترول والثروة المعدنية المصري إضافة الى عدد من موظفي الشركة المعنيين.

وعبر الجاسم عن هذه المناسبة بقوله "نحن فخورون بالإنجازات العظيمة التي حققتها الشركة ليسجل التاريخ في هذا اليوم إضافة الجديدة لأسطول الشركة بتدشين الناقلتين "سي هورس ٦" و "اوشن بلو" ، سعادتنا غامرة ونحن نضع ريادة جديدة للشركة العربية البحرية لنقل البترول بين كبريات شركات النقل البحري في العالم وفي ظل منافسة شديدة لا يمكن تصورها الا بتقديم ما هو الأفضل في سوق لا يعترف الا بالواقع وواقعنا أننا أضفنا للشركة متطلبات تواكب سوق النقل البحري بأسطول حديث يواكب المتطلبات البيئية والفنية للضوابط التي وضعتها المؤسسات الدولية المسؤولة عن الحماية البحرية وعلى رأسها المنظمة الدولية البحرية (IMO).

ولا يسعني الا أن أتقدم بخالص التهئة لأعضاء مجلس الإدارة لدعمهم ومساندتهم للمضي قدما نحو مستقبل واعد والشكر موصول لموظفي الشركة الكفاء الذين يعملون بكل تفاني وإخلاص.

من جانبه قال معالي طارق الملا وزير البترول والثروة المعدنية نائب رئيس مجلس الإدارة " انه من دواعي سروري أن أكون ضمن وفد الشركة لاستلام الناقلات في حوض هايونداي بكوريا الجنوبية لتدشين هذا الصرح العظيم لتكون إضافة واعدة لأسطول الشركة وانطلاقه لرؤيتها نحو مستقبل مشرق بإذن الله.

وأكد معاليه أن الشركة العربية البحرية لنقل البترول تبوأ مكانة مرموقة واستطاعت ان تحافظ على ريادتها في ظل أسواق تتسم بالمنافسة الشديدة وظروف عصيبة متقلبه تسود العالم أجمع، ولم تكن هذه النجاحات وليدة الصدفة وإنما كانت محصلة للدعم اللامحدود الذي يوليه رئيس مجلس الإدارة وإخوانه وأخواته أعضاء المجلس خصوصا بعد خطة التطوير والتحديث الشاملة للشركة وهيكلها الإداري والفني حرصا على مستقبلها.





## الشركة العربية البحرية لنقل البترول

تشارك فى فعاليات الأسبوع الكويتى المصرى بالقاهرة



انطلقت اعمال فعاليات معرض الأسبوع الكويتي - المصري الـ 14 بالقاهرة، الذي يحمل عنوان "الكويت في مصر" في السابع من نوفمبر الماضي، برعاية الدكتور مصطفى مدبولي رئيس مجلس الوزراء، والذي شارك فيه المهندس أحمد سمير، وزير التجارة والصناعة، والدكتور محمد معيط، وزير المالية، وحسن شحاته، وزير العمل، بدعوة من أحمد إسماعيل بهبهاني، رئيس اللجنة الكويتية المنظمة، وجاء الافتتاح بحضور نخبة متميزة من رجال الأعمال والمستثمرين المصريين والكويتيين في شتى المجالات، هذا بالإضافة إلى العديد من المؤسسات الرسمية من البلدين التي تحرص على دعم العلاقات.

وقد شاركت الشركة العربية البحرية لنقل البترول بجناح استعرضت فيه تاريخ الشركة العربية البحرية لنقل البترول ومراحل تطور

صناعة النقل البحري والقيادات التي شكلت علامة في تاريخ انشاء الشركة وصولا الى ما هي عليه الان.

ومن جانبه، أكد أحمد إسماعيل بهبهاني، رئيس اللجنة الكويتية المنظمة، أن العلاقات بين الكويت ومصر استراتيجية وتميزت على مدى تاريخها الطويل بتطابق وجهات النظر حيال القضايا الحيوية التي تهم الأمتين العربية والاسلامية، قائلا إنها أصبحت نموذجا يحتذى به في العلاقات العربية، ومشددًا على أن العلاقات بين البلدين انطلقت خلال السنوات القليلة الماضية إلى آفاق أرحب وأوسع، كما شهدت الاستثمارات الكويتية

طفرة ملموسة، علاوة على الرزم الكبير الذي اتسم به التعاون الثقافي والإعلامي.

وأعرب بهبهاني عن سعادته بحضور السفيرة سها جندي إلى الفعالية، ومشاركة وزارة الهجرة في المعرض بجناحها المتميز، مشدداً على أن الأسبوع الكويتي الـ 14 في مصر يعد فرصة حقيقية لإلقاء الضوء على التطور الكبير الذي وصلت إليه الشركات والمؤسسات والهيئات الكويتية العاملة في السوق المصري ومثيلتها المصرية العاملة في السوق الكويتي، وعلى نمو الحركة الاقتصادية، مما يسهم بشكل كبير في تسليط الضوء على الإنجازات الكويتية في مختلف المجالات، كما يستهدف من جملة أهدافه زيادة ودعم الفرص الاستثمارية أمام رؤوس الأموال الكويتية في كل المجالات المتاحة في مصر، من خلال إتاحة الفرص المناسبة أمام المستثمرين ورجال الأعمال من البلدين لمناقشة الأفكار الاستثمارية الجديدة والمشاريع المشتركة، مضيفاً أنه يشكل فرصة للوصول إلى شريحة كبيرة من الشعب المصري، لكي يتعرف على التطورات الاقتصادية والتجارية والإعلامية في الكويت.

وعن اختيار مصر مركزاً ومحطة دائمة وثابتة لانطلاق فعاليات الأسبوع الكويتي في مصر على مدار 13 دورة سابقة، قال بهبهاني إنه لم يأت من فراغ ولكنه استند إلى مقومات كثيرة ومتعددة منها موقع مصر المتميز ودورها الريادي والقيادي والمحوري في المنطقة، كما أن ما تشهده مصر في عهد الرئيس عبد الفتاح السيسي من طفرة تنموية ونهضة حضارية غير مسبوقة في معدلات زمنية قياسية، يبعث على الفخر والاعتزاز، ويفتح آفاقاً جديدة في التعاون الاقتصادي المشترك بين الكويت ومصر.



## موانئ دبي العالمية تعزم تشغيل سفن بوقود عديم الانبعاثات

أعلنت مجموعة موانئ دبي العالمية في بيان، أنها تستهدف تشغيل ما لا يقل عن 5 بالمئة من سفن الشحن البحري لمسافات قصيرة التابعة لها، بوقود عديم الانبعاثات بحلول عام 2030، ضمن التزامها بإزالة الكربون واعتماد التقنيات الناشئة لتسريع التحول الأخضر والشامل إلى مستقبل صافي الانبعاثات الصفريّة.

يأتي إعلان الشركة، قبيل استضافة الإمارات لمؤتمر المناخ COP28 والذي استمر حتى 12 ديسمبر، الماضي فيما يسعى العالم لتخفيف أثر الانبعاثات الكربونية والتحول وتوفير تمويلات للاستثمار في التكيف مع التغيرات المناخية والانتقال من مرحلة الوعود لمرحلة التنفيذ.

وموانئ دبي هي إحدى شركات دبي العالمية، ولديها محفظة أصول تتضمّن عدد من الموانئ ومناطق الأعمال.

ووفق بيان من موانئ دبي العالمية، فإنها ستنفذ هذا الهدف من خلال تشغيل سفينتين تعملان بالكهرباء الهجينة (تعمل محركاتها من خلال الوقود التقليدي أو الكهرباء) وخمس سفن تعمل بالميثانول.

وانضمت موانئ دبي العالمية إلى تحالف (FMC) First Movers Coalition لمعالجة تحديات إزالة الكربون.

وتحالف FMC هو تحالف عالمي من الشركات يستفيد من قوتها الشرائية لإزالة الكربون من القطاعات ذات الانبعاثات الثقيلة في العالم. ويضم حالياً 90 عضو.

وهذه القطاعات هي 7 قطاعات تتضمن الألومنيوم، والطيران، والمواد الكيميائية، والأسمت، الشحن، والصلب، والنقل البري، وتساهم مجتمعة في 30 بالمئة من الانبعاثات العالمية، حسب البيان.

الجدير بالذكر أن مجموعة موانئ دبي العالمية تمكنت من خفض انبعاثات الكربون الناتجة عن عملياتها في دولة الإمارات بنسبة 50 بالمئة تقريباً هذا العام، وذلك من خلال الاستفادة من الطاقة عبر مصادر متجددة من مزود محلي. وقد أدى هذا التحول إلى تقديم مجموعة موانئ دبي العالمية بفارق ملحوظ على الهدف الموضوع في دولة الإمارات والمتمثل في خفض انبعاثات الكربون بنسبة 42 بالمئة بحلول عام 2030.





اعتمدت خمس من أكبر شركات النقل البحري في العالم، إلى جانب فرنسا وكوريا الجنوبية والدنمارك، إعلاناً مشتركاً، في مؤتمر المناخ COP28 في مدينة دبي للترويج لاعتماد "إطار تنظيمي قوي" بحلول عام 2027 لتعزيز التحول البيئي للقطاع.

ورحب الرئيس الفرنسي إيمانويل ماكرون في كلمته في الجلسة العامة "بالاتفاق الهائل الذي توصل إليه قطاع النقل البحري... الذي سيجعل من الممكن خفض الانبعاثات على نحو كبير بحلول عام 2030".

في الإعلان، وعد الموقعون بالعمل على إنشاء "معيار دولي" لقياس انبعاثات القطاع بدقة، والتزموا بتعزيز "آلية دولية لتسعير الغازات الدفيئة"، أي ما يعادل ضريبة الكربون، "لتحفيز كفاءة استخدام الطاقة وتقليل فجوة الأسعار بين الوقود الأحفوري والوقود البحري المستدام".

كما التزمت شركات النقل الموقعة - وهي شركة MSC الإيطالية السويسرية، وشركة Maersk الدنماركية، وشركة CMA CGM الفرنسية، وشركة Hapag-Lloyd الألمانية، وشركة Wallenius Wilhelmsen النرويجية - بخفض انبعاثاتها بما يتجاوز الأهداف التي

حددتها المنظمة البحرية الدولية (IMO).

وهذا التحالف غير مسبوق كونه يجمع كل كبرى شركات النقل البحري في العالم، باستثناء شركة كوسكو الصينية.

ووعد الموقعون "بتقليل إجمالي الانبعاثات (من أساطيلهم) بنسبة 30 بالمئة بحلول عام 2030 مقارنة بعام 2008" بدلا من 20 بالمئة طلبتها المنظمة البحرية الدولية.

وبحلول عام 2040، سيُرفع الهدف إلى 80 بالمئة من الانبعاثات مقارنة مع 70 بالمئة، على أن يُخفض صافي الانبعاثات إلى الصفر "بحلول عام 2050 على أبعد تقدير".

ودافع الموقعون عن تطبيق "معايير بناء السفن الجديدة". وتدرس شركات النقل الاتفاق على تاريخ يصبح بعده إلزاميا لجميع السفن الجديدة أن يتم تشغيلها بوقود انبعاثاتها صفر أو قريبة من الصفر. في حين أنه في الوقت الحالي، يعمل ما يقرب من 99 بالمئة من الأسطول العالمي بزيوت الوقود الثقيل.

وقال رئيس MSC سورين توفت "نريد أن نضع حداً لتسليم السفن التي تعمل بالوقود الأحفوري فقط".

وتتعهد الدول الموقعة، بالإضافة إلى توفير "تكافؤ الفرص" على المستوى الدولي، "بتسريع إنتاج وتوريد الوقود البحري المستدام بكميات كافية".

يمثل النقل البحري 3 بالمئة من انبعاثات غازات الدفيئة العالمية وينقل أكثر من 80 بالمئة من البضائع المتداولة في جميع أنحاء العالم.

ووفقا للأمم المتحدة، فإن التحول في هذا القطاع الذي زادت انبعاثاته بنسبة 20 بالمئة خلال عقد من الزمن، قد يكلف حوالي 100 مليار دولار سنويا.

وقال مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والاستثمار والتنمية (أونكتاد) إن التحول البيئي "ما زال في بداياته".



فازت المملكة العربية السعودية بعضوية مجلس المنظمة البحرية الدولية ( IMO ) للفترة 2024-2025، وذلك بعد حصولها على 143 صوتاً من الدول الأعضاء في المنظمة خلال الانتخابات التي أقيمت في العاصمة البريطانية لندن.

وتعد المنظمة التابعة للأمم المتحدة، السلطة البحرية العالمية التي تضع المعايير الدولية التي تضمن سلامة وأمن النقل البحري وتسعى للحد من التلوث الصادر عن السفن، وتفعيل المبادرات الداعمة للحفاظ على البيئة البحرية وحماية الثروة الطبيعية.

وأوضحت الهيئة العامة للنقل السعودية أن فوز المملكة يأتي تنويجاً للدعم المستمر المقدم لتطوير منظومة النقل البحري وفق رؤية المملكة 2030، إضافة للمبادرات التي تبنتها المملكة لحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها حيث كانت عاملاً محورياً في تحقيق هذا الإنجاز، كما سيتيح للمملكة فرصة تفعيل مبادرات المنظمة والإسهام في تطوير الأنظمة والقوانين الدولية المتعلقة بالتجارة العالمية والنقل البحري .

وبيّنت الهيئة أن المملكة تحظى بمكانة متميزة في القطاع البحري إذ إن الأسطول السعودي البحري يعتبر في المرتبة الأولى إقليمياً، كما تعتبر موانئ المملكة من أكفأ الموانئ عالمياً، مضيفاً أن الإستراتيجية الوطنية للنقل والخدمات اللوجستية تبنت العديد من المبادرات والمسئهدفات الطموحة التي أسهمت في وصول القطاع البحري السعودي لمراتب متقدمة عالمياً.

كما تسعى الإستراتيجية الوطنية بحلول عام 2030م مناولة 40 مليون حاوية سنوياً وتسهيل إجراءات الفسح ومناولة البضائع، وتنمية السياحة البحرية عبر سفن الكروز والنقل الساحلي مستفيدين من الموقع الإستراتيجي للمملكة بوصفها نقطة إلتقاء الشرق بالغرب، وطريقاً لمرور 13% من التجارة العالمية عبر البحر الأحمر.



## مؤتمر الطاقة العربي يختتم أعماله في قطر



اختتم مؤتمر الطاقة العربي الثاني عشر أعماله في العاصمة القطرية الدوحة، في الثاني عشر من ديسمبر الماضي، إذ ناقش على مدى يومين تطورات أسواق الطاقة العالمية، ودور الدول العربية في تحقيق تحول الطاقة، بالإضافة إلى خفض انبعاثات النفط والغاز.

وشهد المؤتمر، الذي نظّمته منظمة الأقطار العربية المصدرة للبترول "أوابك"، تحت عنوان "الطاقة والتعاون العربي"، مناقشات ورسائل مهمة، أكد خلالها الوزراء المشاركون على ضرورة الحفاظ على مختلف مصادر الطاقة.

وبحسب البيان الختامي للمؤتمر، فإن المؤتمر ناقش العديد من الموضوعات المتعلقة بتطورات أوضاع الطاقة على المستوى الدولي، وانعكاساتها على قطاع الطاقة العربي، بجانب جهود الدول العربية لمواجهة تحديات تحولات الطاقة.

كما ناقش مؤتمر الطاقة العربي الثاني عشر قضايا الطاقة والبيئة وتغير المناخ والتنمية المستدامة، بالإضافة إلى الموضوعات المتصلة بمصادر الطاقة العربية والعالمية، والصناعات النفطية اللاحقة، وإدارة الطلب على الطاقة في الدول العربية، والتطورات التكنولوجية وانعكاساتها على قطاع الطاقة، إذ إنتهت إلى 7 توصيات، جاءت على النحو التالي:

## أولاً: التطورات العالمية وانعكاساتها على قطاع الطاقة العربي

أوصى مؤتمر الطاقة العربي -بعد مناقشة معضلة الطاقة الثلاثية (أمن الطاقة، والاستدامة، والقدرة على تحمل التكاليف)، باستغلال المصادر الهيدروكربونية مع التحكم في انبعاثاتها، سيعزز إمكان وصول العالم إلى الحياد الكربوني بحلول عام 2050.

وبذلك، ستكون هذه المصادر جزءاً من الحل نحو التحول المتوازن والمتدرج والمسؤول نحو مصادر طاقة أكثر استمرارية، بشكل يأخذ في الاعتبار الظروف والأولويات الوطنية لكل دولة.

## ثانياً: الطاقة والبيئة والتنمية المستدامة

تناول مؤتمر الطاقة العربي التطورات في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ، والمستجدات المتعلقة بمفاوضات التغير المناخي العالمية، وجهود الدول العربية في إطار تلك المفاوضات، والفرص المتاحة أمام الدول العربية في إطار اتفاق العمل المناخي.

وأوصى في هذا الإطار بأهمية تبني كل الدول العربية سياسات تنموية متوازنة، تشمل إدماج البعد البيئي بخطط التنمية، والاستخدام المتوازن للموارد، وتنويع الاقتصاد، ووضع المعايير البيئية الملائمة لتحقيق التنمية المستدامة.

كما أوصى مؤتمر الطاقة العربي بضرورة ترسيخ المفاهيم الأساسية للتنمية المستدامة في الصناعة النفطية، باقتناء التقنيات الحديثة، والحفاظ على الطاقة وترشيد استهلاكها، وإنتاج الوقود النظيف، وخفض الانبعاثات، وتحسين الأداء في جميع مراحل هذه الصناعة.

## ثالثاً: مصادر الطاقة في الدول العربية والعالم

أوصى مؤتمر الطاقة العربي -بعد مناقشة تطورات مصادر الطاقة التقليدية، ودور الطاقة النووية باعتبارها مصدرًا موثوقًا في مساعي الانتقال لمستقبل مستدام - ببقاء الوقود الأحفوري كمصدر رئيس للطاقة لعقود قادمة، مما يتطلب تطوير دور شركات الطاقة الوطنية وإيجاد آلية للتعاون والتنسيق فيما بينها.

كما أوصى بمتابعة التطورات الفنية والاقتصادية في مجال الطاقة المتجددة، وزيادة حصتها في مزيج الطاقة، وتعزيز كفاءة الطاقة، بجانب زيادة الاستثمار في صناعة النفط والغاز لتجنب أزمات الطاقة المحتملة، إذ من المتوقع أن يظلا الركيزتين الأساسيتين للطاقة العالمية لعقود عديدة قادمة.

بالإضافة إلى ذلك، أوصى بزيادة دور الطاقة النووية في العديد من الإستراتيجيات الوطنية لتحول الطاقة، بوصفها تكنولوجيا للطاقة النظيفة وفعالة للتخفيف من غازات الدفيئة، ومن ثم يجب معاملة بالمثل فيما يخص تكنولوجيات الطاقة النظيفة الأخرى.



#### رابعًا: الصناعات النفطية اللاحقة عربيًا وعالميًا

استعرض مؤتمر الطاقة العربي تطورات صناعة التكرير، والإجراءات اللازمة لتمكين المصافي من مواجهة التحديات التي تواجهها، والحد من انعكاساتها السلبية الحالية والمستقبلية، إذ أوصى بتحديث المصافي القائمة وبناء مصاف جديدة، وزيادة طاقة العمليات التحويلية، للانتقال التدريجي نحو إنتاج مشتقات نفطية نظيفة.

كما أوصى بتهيئة الظروف الملائمة للتوسع في إنتاج الهيدروجين واستخدامه، لا سيما أن الدول العربية تمتلك العديد من المقومات لبناء اقتصاد تنافسي للهيدروجين، ولعب دور مؤثر في تجارته العالمية في المستقبل.

وأكد مؤتمر الطاقة العربي -ضمن توصياته- ضرورة تعزيز التعاون والتكامل بين شركات البتروكيماويات في الدول العربية، والعمل على نقل التكنولوجيا الحديثة ودعم جهود البحث العلمي لمواجهة التحديات التي تعترض الصناعة، وتعزيز قدرتها التنافسية في الأسواق العالمية.

#### خامسًا: إدارة الطلب على الطاقة في الدول العربية

أوصى مؤتمر الطاقة العربي، في هذا الإطار، بضرورة تطوير الإستراتيجيات والبرامج التنفيذية الخاصة بترشيد وتحسين كفاءة استخدام الطاقة على جميع المستويات وفى جميع القطاعات، من خلال وضع الخطط وتنفيذ البرامج اللازمة في الصناعات المختلفة.

كما أوصى برسم سياسات ترشيد الاستهلاك، بما يحافظ على نمو معتدل في استهلاك الطاقة، على ألا يتعارض ذلك مع برامج التنمية، ووضع الخطط والتنبؤات الدقيقة الكفيلة بتنويع قاعدة مصادر الطاقة طالما كانت هناك جدوى فنية واقتصادية لها.

وتضمنت التوصيات في هذا الجانب دعم الشراكات الإستراتيجية بين الحكومات والقطاع الخاص بصفتها محركاً رئيساً للتنمية، يمكن أن تشكل جزء من إطار اقتصاد الكربون الدائري، مع الاستفادة من الحلول التكنولوجية لمعالجة حرق الغاز.

وأوصى كذلك بدعم جهود التغلب على عوائق تنمية قطاع الكهرباء لتحقيق أهداف التنمية الاقتصادية والاجتماعية في الدول العربية، بجانب زيادة الاستفادة من مشروعات الربط الكهربائي القائمة، إذ لا يحتاج ذلك إلى استثمارات إضافية، مع تدعيم خطوط الربط القائمة بخطوط ربط جديدة.

#### سادسًا: التطورات التكنولوجية وانعكاساتها

ناقش مؤتمر الطاقة العربي التطورات التكنولوجية وانعكاساتها على إمدادات النفط والغاز،



والتقنيات التي تدعم الانتقال لمستقبل منخفض الكربون وكيفية مواجهة ومعالجة القيود والفجوات التقنية،

وأوصى بتوظيف تقنيات الثورة الصناعية الرابعة، وتطبيقاتها في قطاع النفط والغاز، مع التركيز على كيفية تسخير الذكاء الاصطناعي لزيادة الكفاءة التشغيلية واكتساب ميزة تنافسية، وفق ما طالعته منصة الطاقة المتخصصة.

بجانب ذلك، أوصى مؤتمر الطاقة العربي باستغلال التطورات التكنولوجية في تعزيز وتكامل مصادر الطاقة المستدامة في منظومة الطاقة الحالية، بجانب متابعة التطورات الدولية في مجال التقنية والاستفادة منها حال ثبوت جدواها.

### سابقًا: تحديد مكان انعقاد النسخة الـ13

رحب أمين عام أوابك المهندس جمال عيسى اللوغانبي، في نهاية أعمال مؤتمر الطاقة العربي الثاني عشر، بدعوة المملكة العربية السعودية لاستضافة مؤتمر الطاقة العربي الثالث عشر في مدينة الرياض عام 2027.



## المنظمة البحرية الدولية تقدم تعديلات بشأن الاستراتيجية الأولية للغازات الدفيئة



أقرت لجنة حماية البيئة البحرية التابعة للمنظمة البحرية الدولية في دورتها 79 تقديماً في مراجعة الاستراتيجية الأولية للغازات الدفيئة، والعمل على اعتماد استراتيجية منقحة معززة في منتصف عام 2023 خلال دورتها القادمة MEPC 80.

ورحب الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية في ختام الدورة التاسعة والسبعين للجنة حماية البيئة البحرية، التي عقدت خلال الأشهر الماضية في مقر المنظمة البحرية الدولية في لندن، بالتقدم المحرز في هذه

الشأن، مشيراً إلى أهمية الحفاظ على زخم هذا التقدم، وتقديم استراتيجية الغازات الدفيئة الطموحة والعادلة والمنقحة في الدورة 80 للجنة حماية البيئة البحرية.

وعلق قائلاً: لا يمكننا التوقف الآن، سيكون التعاون والحوار الذي يعد العلامة التجارية للمنظمة البحرية الدولية، ولهذه اللجنة، أكثر أهمية من أي وقت مضى في تنفيذ ما هو متوقع منا لمعالجة تغير المناخ، وكذلك التنوع البيولوجي والتلوث البحري.

تم العمل على مراجعة استراتيجية المنظمة البحرية الدولية للغازات الدفيئة من خلال مجموعة ISWG-GHG 13، والتي اجتمعت في أواخر العام 2022، ومن خلال الفريق المعني بالحد من انبعاثات الغازات الدفيئة من السفن، الذي اجتمع خلال الدورة 79 للجنة حماية البيئة البحرية.

### الالتزامات

وأكدت اللجنة من جديد التزامها بما يلي: اعتماد استراتيجية منقحة للغازات الدفيئة للمنظمة البحرية الدولية، في جميع عناصرها بما في ذلك تعزيز مساعي الطموح من قبل اللجنة؛ مواصلة عملها على تحديد التدابير المرشحة لخفض الغازات الدفيئة التي سيتم تطويرها على أساس الأولوية كجزء من مجموعة التدابير التي تتكون من عناصر فنية واقتصادية من قبل لجنة حماية البيئة البحرية 80 وفقاً لخطة العمل؛ وإجراء تقييم شامل لتأثير مجموعة التدابير المرشحة قبل اعتمادها وفقاً لخطة العمل والإجراءات المنقحة لتقييم الآثار على الدول.

من المتوقع أن يتبنى اجتماع اللجنة المقبل استراتيجيات المنظمة البحرية الدولية المنقحة للحد من انبعاثات الغازات الدفيئة من السفن.

التعاون الطوعي مع الموانئ

اعتمدت اللجنة قرارات منقحة بشأن التعاون الطوعي مع الموانئ وبشأن خطط العمل الوطنية للحد من انبعاثات الغازات الدفيئة من النقل البحري. تشمل التعديلات على القرار (MEPC.323-74) والقرار (MEPC.327-75) إشارات إلى تسهيل التعاون الطوعي من خلال سلسلة القيمة بأكملها لاستحداث ظروف مؤاتية لتقليل انبعاثات الغازات الدفيئة من السفن، بما في ذلك من خلال التعاون مع الموانئ ومسارات النقل البحري والمحاور البحرية.

وفي هذا الصدد، تعد القرارات المعدلة هي:

- دعوة الدول الأعضاء إلى تشجيع التعاون الطوعي بين قطاعي الموانئ والنقل البحري للمساهمة في الحد من انبعاثات الغازات الدفيئة من السفن.

- تشجيع الدول الأعضاء على تطوير وتقديم خطط عمل وطنية طوعية (NAPs) للتصدي لانبعاثات الغازات الدفيئة من السفن.

### البحر الأبيض المتوسط

اعتمدت اللجنة تعديلات لتحديد منطقة البحر الأبيض المتوسط بأكملها، كمنطقة للتحكم في انبعاثات أكاسيد الكبريت والمواد الجسيمة، بموجب الملحق السادس للاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن MARPOL. في منطقة التحكم في الانبعاثات، يكون حد الكبريت في الوقود المستخدم على متن السفن 0.10%، بينما خارج هذه المناطق يكون 0.50%. من المتوقع أن يدخل التعديل حيز التنفيذ في 1 مايو 2024، بحيث يكون الحد الجديد ساري المفعول اعتباراً من 1 مايو 2025. لا شك أن هذه الخطوة ستضمن هواءً أنظف لسكان منطقة البحر الأبيض المتوسط.

من خلال هذا التحديد، تكون منطقة البحر الأبيض المتوسط المنطقة الخامسة المخصصة للتحكم في انبعاثات أكاسيد الكبريت والمواد الجسيمة في جميع أنحاء العالم، لتلحق بالمناطق الأخرى: منطقة بحر البلطيق؛ منطقة بحر الشمال؛ منطقة أمريكا الشمالية (تغطي مناطق ساحلية معينة قبالة الولايات المتحدة وكندا)؛ ومنطقة البحر الكاريبي للولايات المتحدة (حول بورتوريكو وجزر العذراء التابعة للولايات المتحدة).

## سجلات القمامة الإلزامية للسفن الصغيرة

اعتمدت اللجنة تعديلات على الملحق الخامس لاتفاقية MARPOL لجعل سجل القمامة إلزامياً أيضاً للسفن التي تبلغ حمولتها الإجمالية 100 طن وما فوق وأقل من 400 طن إجمالي. هذا يوسع من متطلبات دفاتر سجلات القمامة الإلزامية بالنسبة للسفن الأصغر، والتي ستكون مطلوبة للاحتفاظ بسجلات عمليات معالجة القمامة، أي عمليات التصريف إلى مرفق استقبال على البر أو إلى السفن الأخرى، حرق القمامة، والتصريف المسموح به للقمامة في البحر، والتصريف العرضي أو غيره من حالات التفريغ الاستثنائي أو فقدان القمامة في البحر.

من خلال هذه الخطة، يتم دعم تنفيذ استراتيجية وخطة عمل المنظمة البحرية الدولية، لمعالجة النفايات البلاستيكية البحرية من السفن.

## ترتيبات إقليمية لمرافق استقبال في الموانئ

وفي السياق نفسه، اعتمدت اللجنة تعديلات على ملاحق اتفاقية MARPOL للسماح للدول التي لديها موانئ في المناطق القطبية في الدخول في ترتيبات إقليمية لمرافق استقبال في الموانئ. تتعلق هذه التعديلات بملاحق MARPOL الأول (النفط)، والثاني (المواد السائلة الضارة)، والرابع (الصرف الصحي)، والخامس (القمامة)، والسادس (تلوث الهواء).

من المتوقع أن تدخل التعديلات حيز التنفيذ في 1 مايو 2024. كما تم الاتفاق على التعديلات ذات الصلة العائدة للمبادئ التوجيهية للعام 2012 لتطوير خطة مرفق استقبال إقليمي (القرار MEPC.221(63)).

## CII وEEXI

اعتمدت اللجنة تعديلات على المرفق التاسع من الملحق السادس لاتفاقية MARPOL بشأن الإبلاغ عن القيم الإلزامية المتعلقة بتنفيذ تدابير خفض الغازات الدفيئة قصيرة الأجل للمنظمة البحرية الدولية، بما في ذلك مؤشر كفاءة الطاقة للسفن الحالية EEXI ومؤشر كثافة الكربون التشغيلي السنوي CII المحققة، واحتساب القيم لقاعدة بيانات استهلاك وقود السفن (IMO DCS).

## نقطة اشتعال الوقود

هذا واعتمدت اللجنة أيضاً تعديلات على المرفق الخامس من الملحق السادس لاتفاقية MARPOL، مل نقطة اشتعال الوقود أو إفادة بأن نقطة الاشتعال قد تم قياسها عند أو أعلى من 70 درجة مئوية كونها معلومة إلزامية يجب ذكرها في مذكرة تسليم الوقود (BDN). ومن المتوقع أن تدخل التعديلات حيز التنفيذ في 1 مايو 2024.



## ارتفاع تكاليف التأمين بسبب الهجمات على السفن بالبحر الأحمر

قالت مصادر ملاحية وتأمينية إن أقساط التأمين ضد مخاطر الحرب ارتفعت بالنسبة للرحلات عبر البحر الأحمر بعد تعرض ثلاث سفن للهجوم في المنطقة مؤخراً وتزايد المخاوف من تفاقم المخاطر على الملاحة التجارية.

وكانت هذه هي الأحدث في سلسلة من الهجمات في مياه الشرق الأوسط منذ اندلاع الأزمة بالشرق الأوسط.

وأعلن الجيش الأميركي، أن السفن التجارية الثلاث تعرضت لهجوم في المياه الدولية بجنوب البحر الأحمر وصف الأمر بأنه مقلق للغاية.

وقال لارسن إن الصناعة ترحب بوجود معزز للقوات البحرية في المنطقة وأضاف "في مواجهة تهديد التشكيلات المسلحة، تعتمد السفن التجارية على الحماية من وحدات البحرية".

وأوضح أنه "ليس هناك الكثير أمام أي سفينة تجارية لتفعله لحماية نفسها من أسلحة الحرب سوى تغيير المسار بعيداً عن المنطقة مما يعد تفكيراً صائباً، خاصة بالنسبة للسفن المعرضة لخطر متزايد".

**مسارات أطول:** وأدرجت سوق التأمين في لندن جنوب البحر الأحمر ضمن المناطق عالية المخاطر، ويتعين على السفن إخطار شركات التأمين التي تتعامل معها عند الإبحار عبر هذه المناطق، وكذلك دفع قسط إضافي عادة لفترة تغطية مدتها سبعة أيام.

وقالت مصادر في قطاع التأمين إن أقساط التأمين ضد مخاطر الحرب ظلت عالية عند ما بين 0.05 بالمائة إلى 0.1 بالمائة من قيمة السفينة، من حوالي 0.03 بالمائة في تقديرات ما قبل الهجمات. ويترجم هذا إلى عشرات الآلاف من الدولارات من التكاليف الإضافية لرحلة تستغرق سبعة أيام.

وقال كوري رانسليم، الرئيس التنفيذي لشركة درياد غلوبال البريطانية لاستشارات المخاطر البحرية والأمن، إنه من المتوقع أن ترتفع تكاليف النقل في هذه المنطقة بشكل أكبر.

وأضاف "فضلاً على ذلك، فإن زيادة المخاطر المتصاعدة قد تؤدي إلى اختيار عدد كبير من السفن تجنب المنطقة تماماً، مفضلة طرقاً أطول مثل الإبحار حول القرن الأفريقي".



وأعلنت خطوط ملاحية وشركات شحن وطاقمة عالمية تعليق أعمالها بالمنطقة، أو توجيه سفنها إلى مسارات أخرى حيث (المياه الآمنة) في ظل مخاوف من خروج التهديدات في المنطقة عن السيطرة وتحولها إلى صندوق بريد إقليمي تتبادل فيه دول وقوى عدة الرسائل.

وقالت شركة شحن الحاويات التايوانية (إيفرغرين)، الاثنين، إنها قررت التوقف مؤقتاً، وأصدرت تعليمات لسفن الحاويات التابعة لها بتعليق الملاحة عبر البحر الأحمر حتى إشعار آخر. وأضافت أن السفن الموجودة في الخدمات الإقليمية لموانئ البحر الأحمر ستبحر إلى المياه الآمنة القريبة، وتنتظر إشعاراً آخر، بينما سيعاد توجيه سفن الحاويات التي من المقرر أن تمر عبر البحر الأحمر حول رأس الرجاء الصالح لمواصلة رحلاتها إلى الموانئ.

وانضمت الشركة التايوانية، بذلك لشركة (بريتش بتروليوم)، التي أعلنت، الاثنين، أنها قررت تعليق جميع عمليات النقل عبر البحر الأحمر مؤقتاً، كما سبقتهما شركات وخطوط شحن دولية عدة منها مجموعة الشحن الفرنسية (سي إم إيه - سي جي إم)، وشركة شحن الحاويات الألمانية (هاباغ لويد، وشركة إيه بي مولر - ميرسك) الدنماركية، إلى تعليق جميع شحنات الحاويات عبر البحر الأحمر في أعقاب الهجمات على سفن تجارية في المنطقة.

وتأتي تلك التحركات في أعقاب تصاعد هجمات تستهدف سفناً تجارية تمر عبر مضيق باب المندب، بإطلاق صواريخ ومسيرات.

## أهمية استراتيجية

ويُعد مضيق باب المندب أحد أهم الممرات الملاحية في العالم لشحنات السلع العالمية المنقولة بحراً، خصوصاً النفط الخام والوقود من الخليج المتجه إلى البحر المتوسط عبر قناة السويس أو خط أنابيب سوميد، بالإضافة إلى السلع المتجهة إلى آسيا.

وقالت إدارة معلومات الطاقة الأميركية، وهي وكالة فيدرالية مسؤولة عن جمع وتحليل ونشر المعلومات عن الطاقة، إن 12 في المائة من إجمالي النفط المنقول بحراً في النصف الأول من 2023، وكذلك 8 في المائة من تجارة الغاز الطبيعي المسال مرت من باب المندب وخط أنابيب سوميد وقناة السويس.

وعبر مضيق باب المندب نحو 7.8 مليون برميل يومياً من شحنات النفط الخام والوقود في أول 11 شهراً من 2023، ارتفاعاً من 6.60 مليون برميل يومياً طوال 2022، وفقاً لشركة تحليلات النفط فورتيكسا.

قال الفريق أسامة ربيع رئيس هيئة قناة السويس، إن هيئة القناة تتابع من كثب التوترات الجارية في البحر الأحمر، وتدرس مدى تأثيرها على حركة الملاحة بالقناة في ظل إعلان بعض الخطوط الملاحية عن تحويل رحلاتها بشكل مؤقت إلى طريق (رأس الرجاء الصالح).

## توتر مؤقت

ويرى اللواء نصر سالم المستشار بالأكاديمية العسكرية للدراسات الاستراتيجية، ورئيس جهاز الاستطلاع بالجيش المصري سابقاً، أن ما يجري حالياً في مضيق المندب هو (توتر مؤقت)، معرباً عن توقعه ألا تكون له تأثيرات كبيرة إلا إذا طال أمد ذلك التوتر.

وأضاف سالم أن السبب الرئيسي لهجمات (الحوثيين) يرتبط بالعدوان الإسرائيلي على قطاع غزة، ومن ثم فإن على الولايات المتحدة أن تسعى لإزالة سبب التوتر بدلاً من تصعيد وتوسيع نطاق المواجهات.

وأوضح رئيس جهاز الاستطلاع بالجيش المصري سابقاً أن توسيع حدة ووتيرة التحركات الأميركية ومن جانب دول غربية، رغم وجود قوات كافية لتأمين حركة الملاحة بالمنطقة: قد يحمل أهدافاً تتعلق بالضغط على قوى إقليمية.

وسبق أن صرح المبعوث الأميركي إلى اليمن تيم ليندركينغ، منتصف ديسمبر الماضي، بأن الولايات المتحدة تريد تشكيل أوسع تحالف بحري ممكن لحماية السفن في البحر الأحمر وإرسال إشارة مهمة بأنه لن يجري التسامح مع مزيد من الهجمات. كما قال مستشار الأمن

القومي بالبيت الأبيض جيك سوليفان للصحافيين، مؤخراً، إن واشنطن تجري محادثات مع دول أخرى بشأن قوة عمل بحرية تضمن المرور الآمن للسفن في البحر الأحمر، دون ذكر مزيد من التفاصيل. وحذرت إيران.

### حالة من الضبابية

يشار إلى أن الفريق مهاب مميث مستشار الرئيس المصري للموانئ، ورئيس هيئة قناة السويس السابق، طالب في تصريحات متلفزة، بضرورة توفير قوة تأمين مصرية بهدف مصاحبة قوافل السفن المتجهة إلى قناة السويس والمارة بمضيق باب المندب، مؤكداً أن مضيق باب المندب في الجنوب ومضيق جبل طارق في الشمال يمثلان مداخل المسرح الاستراتيجي لمصر.





## أهمية الإتصالات على متن وسائل النقل البحري



تعد خدمات الاتصالات وثورتها المتجددة صناعة هامة في وسائل النقل البحرية، وهي التي باتت في تطور مستمر للرقمنة والنماذج التكنولوجية. والتغيرات التي طرأت عبر الزمن باتت تطورها بشكل مطلباً حتمياً للبواخر.

ثورة الاتصالات في مجال النقل البحري، تسهل استخدام الاتصالات عبر الأقمار الصناعية، بالاطلاع على رأي ووجهة نظر الصناعة تجاه هذا التحول الهائل، والتطورات التي يتم إجراؤها للوصول إلى توقعات البحارة الشباب.

لا شك أن الاتصالات البحرية تغيرت بشكل كبير خلال السنوات الأخيرة، مما جعل شركات خدمات الأقمار الصناعية تعمل بجد أكبر لتحسين خدمات الاتصالات على متن السفن حيث هناك العديد من الملتقيات والمؤتمرات التي تسلط الضوء على الابتكارات الحديثة في صناعة تكنولوجيا المعلومات في القطاع البحري، يعتقد الخبراء أن أسواق النقل البحري والطاقة تنتقل إلى عصر جديد من الاتصال الرقمي.

مع ظهور خدمات جديدة، يتم وضع المزيد من الأقمار الصناعية في الخدمة، وتتوقع الشركات أن تكون هناك زيادة سنوية مركبة تزيد عن 35% في عرض النطاق الترددي المتاح في السنوات المقبلة. يتحدث كريس واتسون، نائب رئيس قسم التسويق والاتصالات في شركة KVH

Industries الأمريكية، عن مستقبل ضخم لصناعة الأقمار الصناعية في ظل الكثير من التقنيات الجديدة، إلا أن النجاح يكمن في القدرة على دمج ذلك على متن السفن في ظل وجود هذه التقنيات والخيارات المختلفة.

ويقول إن دور مزودي الخدمات في هذا الجانب قادر على جمع هذه الأجزاء المختلفة من التكنولوجيا والعمل مع العملاء لتحديد الحل المناسب، نملك خبرة عريقة وقوية في تقنيات المدار الأرضي المتزامن GE0، ولكن يمكننا تقديم خدمات متكاملة في تقنيات LE0، ME0، G5، و4G. التحدي هو أن نكون قادرين على فهم العملاء واحتياجاتهم، وعدم الافتراض أن حلا واحدا يناسب الجميع. هذا هو نهج KVH في التعامل والتواصل مع العملاء للجمع بين أفضل التقنيات في حزمة موحدة.

ويعتقد واتسون أنه مع ظهور التقنيات الجديدة، تتغير توقعات العملاء أيضا. على سبيل المثال، كانت الأساطيل مكتفية بخدمات بطيئة للنطاق الترددي وبتكاليف مرتفعة، ولكن لم يتم استخدام ذلك في جوانب الاتصال المختلفة. لذا، مع ارتفاع السرعات وانخفاض التكلفة، من المتوقع أن تكون شركات مثل KVH قادرة على تقديم ما يتكيف مع ذلك.



### بيانات بحرية عالية الجودة

لذا فإن اختيار أفضل شريك لخدمات الإتصال يعد قرارا رئيسيا لملاك ومشغلي السفن، بحسب تور اولسن رئيس شركة Morlink، نظرا لأن جودة البيانات تعد مشكلة رئيسية لمقدمي خدمات إنترنت الأشياء البحرية وإدارة البيانات أيضا، وتعتبر حرج الزاوية في تقنيات البيانات الموجودة على متن السفن. "استخدام البيانات البحرية المناسبة سوف يتغلب على العديد من

التحديات المتعلقة بالبيانات التي يواجهها ملاك السفن، وفي الوقت نفسه يعزز ويحسن الكفاءة التشغيلية، ويزيد من السلامة على متن السفن، ويبسط عمليات الامتثال من خلال أداء بيئي أفضل. تعتبر Marlink أكبر مزود مستقل لحلول الشبكات الرقمية للصناعة البحرية، وهو دور نأخذه على محمل الجد في تلبية وتطور متطلبات العملاء.”

وهنا يشرح اولسن العنصر الحاسم في عملية الرقمنة، والذي غالبا ما يتم الاستهانة به من قبل أصحاب المصلحة في صناعة النقل البحري، وهو جودة البيانات وأمنها، حيث أن المستخدمين يسعون وراء الخدمات التي يحتاجونها لتبقى عملياتهم سالمة وفعالة ومتوافقة مع بيئة أعمال معقدة. وهذا أمر يتحدث عنه العديد من أصحاب المصلحة، لكن القليل منهم فقط يدرك أو يقيس ذلك بدقة. وتضمن البيانات البحرية عالية الجودة أن تكون المعلومات التي يتم جمعها من أجهزة الاستشعار وأنظمة الملاحة والمصادر الأخرى جديرة بالثقة ومناسبة لاتخاذ قرارات فعالة.

### الانترنت على متن السفن

نظرا لتغير العقلية لدى بحارة الجيل الجديد بسبب التقنيات الناشئة وعصر الرقمنة، أصبحت الإنترنت اليوم ضرورة للبحارة لمساعدتهم في البقاء على اتصال حتى حين وجودهم على البر. يعد الاتصال على متن السفن مهما جدا لأطقم السفن لدرجة أنهم باتوا يختارون العمل على متن السفن بناء على سرعة الإنترنت، ويعتقد الطاقم أن تقنيات LE0 تحمل الإجابة لمشاكلهم

أصبح من الواضح أن تأمين الوصول إلى إنترنت عالي الجودة سيكون ضروريا لتوظيف الجيل القادم من البحارة والاحتفاظ بهم، حيث سيتمكن أفراد الطاقم من البقاء على اتصال مع عائلاتهم وأصدقائهم، والوصول إلى الأخبار والمواضيع الترفيهية، والحفاظ على شعور الارتباط بالعالم الخارجي، مما يقلل من مشاعر العزلة والوحدة. وسيؤدي أيضا إلى تعزيز مهارات البحارة للبقاء على اطلاع دائم بتطورات الصناعة، مما يسمح لهم بالحصول على التدريب الإلكتروني وموارد التطوير المهني أثناء وجودهم في البحر.

لم تتجاوز توقعات الأطقم السابقة القدرة على إجراء مكالمات هاتفية، لكن هذا الوضع تغير الآن خاصة بالنسبة للبحارة الشباب الذين اعتادوا على التواصل ووجدوا خدمات الإنترنت متوفرة طوال الوقت، ”إن القدرة على توفير الاتصال ووسائل التواصل الاجتماعي ومحادثات الفيديو وما يتعلق بذلك أمر لا مفر منه، إلا أن الأمر بات يمثل تحديا للأسطول حيث يفكر المدراء دائما في ما يجب توفيره للطاقم بتكلفة مناسبة. باستخدام وسائل التواصل الاجتماعي، بالإمكان معرفة ما يجري على السفن الأخرى لأن الناس يعرفون بعضهم البعض في هذه الصناعة. لقد

رأينا إحصائيات تفيد بأن غالبية البحارة يختارون السفينة التي توفر أفضل تقنية اتصال، ويصبح الأمر قرارا حاسما بالنسبة للمكان الذي يودون العمل فيه.

### تحسين الخدمات الرقمية

في نهجها لتحسين عمليات الوصول إلى الخدمات الرقمية، أدركت Marlink أن الرقمنة في المجال البحري هي عملية تستفيد من التعاون الوثيق بين مقدمي الطول ومصنعي المعدات وملاك/مديري السفن.

”تم تصميم برنامج الشريك الرقمي Digital Partner Program لدينا لمساعدة المستخدمين النهائيين على تحسين الوصول إلى الخدمات الرقمية. نحن نستخدم مكانتنا كمزود مستقل رائد لخدمات تكنولوجيا المعلومات والاتصالات للأسواق البحرية وأسواق الطاقة لتحسين الوصول إلى الأدوات الرقمية لجميع عملائنا. ومن خلال معداتنا الخاصة المثبتة على حوالي 25 ألف سفينة، تمثل Marlink قناة مهمة لخدمات الامتثال والسلامة والبيانات ذات القيمة المضافة.“

أن هذا البرنامج يهدف إلى إقامة روابط مع بعض الشركات الرائدة في مجال الصناعة والسلامة وإصدار الشهادات ومقدمي الخدمات في مجال الطاقة والملاحة البحرية، بما في ذلك هيئات التصنيف ودول العلم وشركات التأمين. كما يهدف إلى تقصير الجداول الزمنية لتقديم الخدمات الرقمية للعملاء وتوفير الوصول بأقصى قدر من الكفاءة، من خلال التعاون الوثيق بين أقسام التكنولوجيا والهندسة، المبنية على بروتوكولات الأمن والاتصالات والمعايير.

### الأمن السيبراني

وعلى الرغم من كل التسهيلات التي توفرها خدمات الاتصال عبر الأقمار الصناعية، لا تزال هناك أهمية لتطبيق الأمن السيبراني على برامج الإنترنت. يذهب ما يستخدمه الطاقم من خلال الاتصالات بعيدا من المفهوم العادي للاتصالات، حيث انه نظام كامل يتطلب إدارة مركزية، وبروتوكولات إلكترونية آمنة، ووصول سهل الاستخدام للبحارة، وحلولا احتياطية مرنة عندما تكون الشبكة الرئيسية معطلة.“

هذه الميزات متوقعة من أي مزود خدمة، نظرا لأنه من المتوقع أن يوفر أي مزود خدمات مجموعة أدوات تخفيف مخاطر الأمن السيبراني، والتي يمكن أن تتراوح من الأمن السيبراني داخل الشبكة نفسها والاتصال على البر بالقمر الصناعي، إلى الأمن السيبراني الذي يتم إحضاره على متن السفينة سواء من خلال شبكات VPN، أو جدران الحماية والمكونات الأخرى.





قامت شركة مارلينك العالمية في الحادي عشر من نوفمبر الماضي بتنظيم المؤتمر السنوي بمدينة دبي بحضور كبرى شركات النقل البحري في الشرق الأوسط .

وقد شاركت الشركة العربية البحرية لنقل البترول فعاليات هذا المؤتمر والذي يهدف الي تعريف شركاء و عملاء شركة مارلينك علي أحدث طرق الاتصالات عبر الأقمار الصناعية عن طريق تكنولوجيا دمج الوسائل المختلفة للاتصال في حزمة واحدة و ربطها بالترددات الخاصة بالأقمار الصناعية لتوصيل أفضل خدمة لأسطول الناقلات. وهي تكنولوجيا جديدة هدفها ضمان استمرارية خدمات الستالايت وذلك عن طريق دمج أكثر من طريقة اتصال مثل ( 4G ? Leased lines ? fiber optics Starlink ) و دمجها في حزمة واحدة و توجيهها عبر الأقمار الصناعية لتستقبلها الناقلات، حيث توفر هذه الطريقة دعم احتياطي من عدة طرق اتصال تضمن استمرارية الخدمة ، وهي ما يطلق عليها (Connectivity Redundancy) .

كما ناقش المؤتمر الجوانب الخاصة بالحماية والأمن السيبراني (Cyber Security) عبر الاتصالات بالأقمار الصناعية ، حيث توفر شركة مارلينك أحدث طرق الحماية التي يمكن الاستفادة منها خاصاً وأن الشركة العربية البحرية لنقل البترول حاصلة علي شهادة الأيزو في أمن وسلامة المعلومات ( Information Security ISO ) مما قد يساعدنا مستقبلاً في استخدام هذه الوسائل الحديثة المقدمة من شركة مارلينك

لتعزيز سبل الأمن و الحماية الألكترونية علي ناقلاتنا.

وتعد شركة مارلينك واحدة من كبري شركات الاتصالات عبر الأقمار الصناعية في العالم، حيث تعمل في هذا المجال منذ أكثر من 70 عاماً و تمتلك الحصّة السوقية الأكبر في مجال طول الشبكات الفضائية و تكنولوجيا المعلومات عن طريق الأقمار الصناعية، وتضم الشركة أكثر من 1250 نقطة خدمة علي مستوي العالم تضمن تغطية مدارية (Orbit Coverage) لكافة المسارات البحرية.

كما تعد شركة مارلينك المزود الرئيسي لناقلات الشركة بخدمات وطول الاتصالات عبر الأقمار الصناعية، والتي توفر التواصل الكامل و المباشر مع الناقلات سواء عن طريق نقل البيانات و تبادل المعلومات بين الناقلات و مكتب الشركة، أو عن طريق الاتصالات الهاتفية وبتكلفة منخفضة. و تساعد هذه التكنولوجيا في تنمية مفهوم الفروع المتنقلة، حيث تعتبر الناقلات أفرع متنقلة للشركة وذلك بفضل سهولة الاتصال و التواصل الدائم و المباشر معها.

وتحدث الرئيس التنفيذي لشركة مارلينك عن مستقبل الاتصالات وكيفية مواكبة شركة مارلينك لأحدث الحلول التقنية في مجال الاتصالات لضمان توفرها لعملائها بشكل حصري، كما قدم نبذة عن تاريخ الشركة و تطورها حتي أصبحت رائدة في مجال الاتصالات عبر الأقمار الصناعية.

من جانبه قال Roger Harfouch مدير المبيعات بالشركة عن الطرق الجديدة و المختلفة للاتصال و الحزم الفنية التي تقدمها الشركة لعملائها لمواكبة المتطلبات التقنية والتي يتم الاعتماد عليها بشكل متزايد من قبل شركات النقل البحري.

كما القى السيد / Julian Gavant مدير الأمن السيبراني و الحماية الألكترونية، كلمته التي سلط الضوء فيها على كيفية ضمان الامتثال للقوانين و التشريعات الخاصة بالحماية الألكترونية مثل شهادات الأيزو و غيرها، في ظل عالم متزايد من وسائل الاتصال الحديثة والتي قد تشكل تحدياً لسبل الأمان و الحماية، حيث شرح بشكل وافٍ الحلول الجديدة التي يمكن تطبيقها من قبل شركة مارلينك لعملائها لضمان الحماية المثلي في ظل استخدام الوسائل الأحدث للاتصال.

### ناقلات غاز البترول المسال

	غاز الخليج	غاز بترول مسال VLGC	سبتمبر 2008	54 ألف طن
	أوشن غاز	غاز بترول مسال VLGC	اكتوبر 2008	54 ألف طن

### ناقلات المنتجات النظيفة

	سي ستار	منتجات نظيفة LR2	يوليو 2012	112 ألف طن
	سي جويل	منتجات نظيفة LR2	مارس 2013	112 ألف طن
	ستار انرجي	منتجات نظيفة LR3	سبتمبر 2016	158 ألف طن
	سي شل	منتجات نظيفة LR3	ديسمبر 2016	158 ألف طن
	سي ايكون	منتجات نظيفة LR3	نوفمبر 2017	157 ألف طن
	سي بيوتي	منتجات نظيفة LR3	نوفمبر 2017	157 ألف طن
	بريز	منتجات نظيفة LR3	يناير 2018	157 ألف طن
	الدانة	منتجات نظيفة LR3	مارس 2018	157 ألف طن
	أوشن بلو	منتجات نظيفة LR3	نوفمبر 2023	113 ألف طن
	سي هورس ١	منتجات نظيفة LR3	يناير 2024	113 ألف طن
	صقر	منتجات نظيفة LR3	فبراير 2024	114 ألف طن
	كريستال	منتجات نظيفة LR3	مايو 2024	114 ألف طن



# ALNAQELAT

Quarterly magazine issued by ARAB MARITIME PETROLEUM TRANSPORT COMPANY (AMPTC)  
Twentieth Second (22) Issue - January - 2024



## Al Jassim

We are proud of the great achievements That A.M.P.T.C has achieved by launching a modern fleet that keeps pace with environmental and technical requirements.



## ARAB MARITIME PETROLEUM TRANSPORT Company

Participates in the Kuwaiti - Egyptian  
Week Activities



## Saudi Arabia

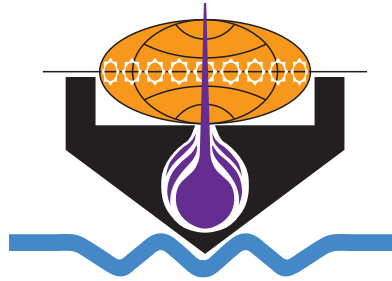
Elected to International Maritime Organization  
(IMO) Council for 2025 - 2024



## The 12th Arab Energy Conference

Concludes its work in Qatari Capital  
Doha





**A.M.P.T.C**

## **HEAD OFFICE**

**KUWAIT : ARAB ORGANIZATIONS HEADQUARTERS**



**00965 - 24959405**



**00965 - 24959400**



**amptc.kuwait@amptc.net**

## **OPERATIONS OFFICE**

**A.R.E. : GIZA**



**00202 - 35701311**



**00202 - 33378080**



**amptc.cairo@amptc.net**



**In this issue, you will read**

- Editor-in-chief  
Engineer/ Adel Abdul Aziz Al-Jassim
- Editing Manager  
Mr. Hasan Alalkeem

- 4
- 5
- 7
- 9
- 10
- 12
- 13
- 17
- 20
- 24
- 28

- Chairman's Speech
- Al Jassim heads the Company's delegation to launch the new tankers in South Korea
- Arab Maritime Petroleum Transport participates in the Kuwaiti-Egyptian Week Activities in Cairo
- DP World intends to operate ships with zero-emission fuel
- At COP28, Maritime Transport pledges to adopt more stringent environmental rules
- Saudi Arabia elected to IMO Council for 2024-2025
- The Arab Energy Conference concludes its work in Qatar
- IMO presents amendments to the Initial GHG Strategy
- Red Sea shipping attacks raise tanker insurance costs
- The importance of communication on board maritime transport
- A.M.P.T.C participates in the Tanker Communications and Networks Technology Conference in Dubai



**Twentieth Second (22) Issue  
January 2024**



**ALNAQELAT**  
**الناقلات**



## Our Vision

A leading Company that provides maritime transport of petroleum to contributing countries and global companies in accordance with the highest standards and specifications.



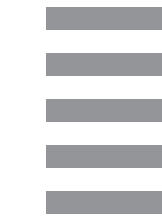
## Our Mission

To enhance competitiveness in the field of maritime transport of petroleum and optimization of human and financial resources to build and upgrade a fleet that can be capable of serving customers and satisfying petroleum maritime transport market requirements in line with international laws and legislation.



## Our Values

- Leadership and Excellence
- Teamwork
- Professional Performance



## Chairman's Speech

At the beginning of my speech to this issue, I would like to extend my heartfelt congratulations and blessings to the countries contributing to A.M.P.T.C and its representatives in the General Assembly and the Board of Directors and to all its members as we celebrate the New Year.

A new year dawns upon us. I ask God Almighty to make it a year of good, blessing, health, and continued success in our endeavors and continued success to A.M.P.T.C with the support of my brothers and sisters, members of the Board, Senior Management, and all employees.

Before I talk about the future, it is necessary to take a look at the past. The year 2023 was a special year in the history of the Arab Maritime Petroleum Transport Company (A.M.P.T.C). The Company achieved outstanding financial results and launched new tankers to the maritime transport market with environmental and technical specifications that came in line with the international requirements of the maritime transport industry. Not only that, there is a qualitative shift in administrative and technical performance at the Company level, preceded by radical changes in regulations and systems, which came to keep pace with the development of business and its leadership by selecting and developing human cadres. This is with the aim of creating a second and third tier capable of completing a work journey that has spanned more than fifty years, during which we have learned many experiences and lessons that have accumulated among most of our cadres, who have now gained insight into the insightful future outlook of their Company.

I have witnessed firsthand and closely the keenness of the administrative, technical, commercial, financial and legal staff to preserve the Company's rights and defend its interests with efforts that go beyond official working hours. This was due to their awareness of the responsibility they shouldered in this period in the Company's history.

Efforts and forces have been combined to formulate a future business strategy aimed at achieving the Company's goals and objectives for the next stage. Efforts have further been combined to anticipate and explore the future to enhance competitiveness in the field of maritime transport of petroleum and its derivatives and optimal exploitation of financial and human resources. This aims to build and modernize a fleet that meets customer service and meets the requirements of maritime transport markets in compliance with international laws and legislations.

We express our gratitude to God for His guidance and care, so that A.M.P.T.C remains a leader and distinguished. This is despite the exceptional circumstances that the world has experienced during the past three years. In concluding this speech, I cannot help but ask God Almighty to guide our steps and make success an everlasting ally. I would like to extend my sincere thanks to my brothers and sisters, members of the esteemed Board, for their support and assistance in making the right decisions. Furthermore, I would like to thank the Company's administrative staff for their efforts and dedication, wishing everyone a happy year, God willing.



**Chairman of Board of Directors  
Eng. \ Adel Abdulaziz Al Jassim**



**Al Jassim** heads the Company's delegation to launch the new tankers in South Korea



His Excellency Eng. Eng.\ Adel Abdulaziz Al Jassim, Chairman of the Board of Directors, headed the delegation of Arab Maritime Petroleum Transport Company (A.M.P.T.C), which participated in the celebration ceremony held in the Hyundai shipyard in South Korea in mid-November. During this visit, the Chairman of the Board of Directors was accompanied by the Vice Chairman of the Board of Directors, His Excellency Tariq Al-Mulla, the Egyptian Minister of Petroleum and Mineral Resources, in addition to a number of concerned Company's employees.

Al Jassim expressed this occasion by saying, "We are proud of the great achievements that the Company has achieved for the history to witness this day the new addition to the Company's fleet with the launch of the "Sea Horse 1" and "Ocean Blue" tankers. Our happiness is overwhelming as we establish a new leadership for A.M.P.T.C among the major maritime transport companies in the world. This was in light of intense competition that could only be topped by offering what was best in a market that only recognized reality. In fact, we have added to the Company requirements, which keep pace with the maritime transport market, a modern fleet that keeps pace with the environmental and technical requirements of the controls set by the international institutions responsible for maritime protection, led by the International Maritime Organization (IMO).

I can only extend my sincere congratulations to the members of the Board of Directors for their support and assistance in moving forward towards a promising future. This thanks and gratitude are further extended to the Company's competent employees who work with full dedication and sincerity.”

For his part, His Excellency Tariq Al-Mulla, the Egyptian Minister of Petroleum and Mineral Resources, and Vice Chairman of the Board of Directors, said, “It gives me great pleasure to be part of the Company's delegation to receive the tankers at the Hyundai shipyard in South Korea. The inauguration of this great edifice is a promising addition to the Company's fleet and the launch of its vision towards a bright future, God willing.”

His Excellency further confirmed that A.M.P.T.C took its prestigious position, and was able to maintain its leadership in light of markets characterized by intense competition and difficult and volatile circumstances prevailing throughout the world. These successes were not the result of coincidence, but rather were the result of the unlimited support given by the Chairman of the Board of Directors, his brothers and sisters, members of the Board, especially after the comprehensive development and modernization plan of the Company and its administrative and technical structure in order to ensure its future.





**Arab Maritime Petroleum Transport  
 participates in the Kuwaiti-Egyptian Week  
 Activities in Cairo**

The activities of the 14<sup>th</sup> Kuwaiti-Egyptian Week Exhibition in Cairo, entitled “Kuwait in Egypt,” began on the 7<sup>th</sup> of last November. The exhibition was held under the patronage of Prime Minister Dr. Mostafa Madbouly, in which Eng. Ahmed Samir, Minister of Trade and Industry, Dr. Mohamed Maait, Minister of Finance, and Hassan Shehata, Minister of Labor participated, at the invitation of Ahmed Ismail Behbehani, Chairman of the Kuwaiti Organizing Committee. The opening was attended by a distinguished group of Egyptian and Kuwaiti businessmen and investors in various fields. This is in addition to many official institutions from both countries that are keen to support relations.

A.M.P.T.C participated in a pavilion in which it reviewed its history. In addition through its pavilion at the exhibition, it showcased the stages of the maritime transport industry and the leaders that formed a mark in the history of the Company's establishment up to what it is now.

For his part, Ahmed Ismail Behbehani, Chairman of the Kuwaiti Organizing Committee, confirmed that relations between Kuwait and Egypt are strategic. These relations have been characterized throughout their long history by identical views on vital issues of concern to the Arab and Islamic nations. He explained that these relations have become a role model in Arab relations. He further emphasized that relations between both countries have taken off to broader and broader horizons over the past few years. Moreover, Kuwaiti investments have witnessed a tangible prosperity and spike, in addition to the great momentum that characterized cultural and media cooperation.

Behbehani expressed his happiness at the presence of the Ambassador Soha Jundi at the event, and the participation of the Ministry of Immigration in the exhibition with its distinguished pavilion. He emphasized that the 14th Kuwaiti Week in Egypt is a real opportunity to shed light on the great development reached by Kuwaiti companies, institutions and bodies operating in the Egyptian market and their Egyptian



counterparts operating in the Kuwaiti market. The exhibition further shed light on the growth of the economic movement, the matter that contributed significantly to highlighting Kuwaiti achievements in various fields. Among its objectives, the exhibition further aims to increase and support investment opportunities for Kuwaiti capital in all fields available in Egypt. This was achieved by providing appropriate opportunities for investors and businessmen from both countries to discuss new investment ideas and joint projects. He further added that the exhibition represents an opportunity to reach a large segment of the Egyptian people, in order to learn about the economic, commercial and media developments in Kuwait.

In terms of the choice of Egypt as a permanent and fixed center and station for launching the activities of the Kuwaiti Week in Egypt over the course of 13 previous sessions, Behbehani said that this did not come out of nowhere. However, it was based on many and varied elements, including Egypt's distinguished location and its pioneering, leading and pivotal role in the region. Moreover, the unprecedented development prosperity and spike and cultural renaissance that Egypt is witnessing during the era of President Abdel Fattah El-Sisi at record rates of time is a source of pride. This opened new horizons in joint economic cooperation between Kuwait and Egypt.





## DP World intends to operate ships with zero-emission fuel

DP World Group declared in a statement that it aims to operate at least 5% of its short-distance sea freight ships on zero-emission fuel by 2030. This was part of its commitment to decarbonisation and adopting emerging technologies to accelerate the green and comprehensive transition to a net-zero emissions future.

Prior to the UAE hosting the COP28 climate conference, which lasted until last December 12th, the Company's declaration comes in the so-called world to mitigate the impact of carbon emissions and transformation and provide funds for investment in adapting to climate change. This is in addition to the transition from the phase of promises to the phase of implementation.

Dubai Ports is a subsidiary of DP World and has a portfolio of assets that includes a number of ports and business areas.

According to a statement from DP World, it will implement this objective by operating two ships powered by hybrid electricity (their engines run on traditional fuel or electricity) and five ships powered by methanol.

DP World has joined the First Movers Coalition (FMC) to address decarbonisation challenges.

The FMC Coalition is a global coalition of companies that leverage their purchasing power to decarbonize sectors with heavy emissions in the world, and currently includes 90 members.

According to the statement, these sectors are 7 sectors, including aluminum, aviation, chemicals, cement, shipping, steel and land transport. Together, these sectors contribute 30% of global emissions.

It is worth noting that the DP World Group was able to reduce carbon emissions resulting from its operations in the UAE by approximately 50% this year. Moreover, the Group was able to achieve this objective by utilizing energy from renewable sources from a local supplier. This transformation has led the DP World Group to make significant progress on the objective set in the UAE, which is to reduce carbon emissions by 42% by 2030.

At COP28, Maritime Transport pledges to adopt more stringent environmental rules



Five of the world's largest shipping companies, along with France, South Korea and Denmark, adopted a joint declaration at the COP 28 climate conference in Dubai. This joint declaration was to promote the adoption of a “strong regulatory framework” by 2027 to promote the sector's environmental transformation.

In his speech at the plenary session, French President Emmanuel Macron welcomed “the tremendous agreement reached by the maritime transport sector”... This agreement made it possible to significantly reduce emissions by 2030.

In the declaration, signatories promised to work to create an “international standard” to accurately measure the sector's emissions. They committed to promoting an “international Greenhouse Gas (GHG) pricing mechanism,” the equivalent of a carbon tax. This aims to “stimulate energy efficiency and reduce the price gap between fossil fuels and sustainable marine fuels.”

Italian-Swiss MSC, Danish Maersk, French CMA CGM, German Hapag-Lloyd and Norwegian Wallenius Wilhelmsen, which are the signatory carriers, have further committed to reducing their emissions beyond targets set by the International Maritime Organization (IMO).

This alliance is unprecedented as it brings together all the major shipping companies in the world, with the exception of the Chinese Company, COSCO.

The signatories promised to “reduce total emissions (from their fleets) by 30% by 2030 compared to 2008” instead of the 20% required by the IMO.

By 2040, the target will be raised to 80% emissions from 70%, with net emissions reduced to zero “by 2050 at the latest.”

The signatories advocated the implementation of “new shipbuilding standards.” Transport companies are considering agreeing on a date after which it will become mandatory for all new ships to be operated on fuel with zero or near zero emissions. In the meantime, approximately 99% of the global fleet runs on heavy fuel oil.

“We want to put an end to the delivery of ships powered solely by fossil fuels,” said MSC President, Soren Toft.

In addition to providing an “equal opportunity” at the international level, the signatory countries pledge to “accelerate the production and supply of sustainable marine fuels in sufficient quantities.”

Maritime transport accounts for 3% of global GHG emissions and transports more than 80% of the goods traded worldwide.

According to the United Nations, the transition in this sector, whose emissions have increased by 20% in a decade, could cost about \$100 Billion annually.

The United Nations Conference on Trade, Investment and Development (UNCTAD) said that the environmental transition “is still in its infancy.”



## Saudi Arabia elected to IMO Council for 2024-2025



The Kingdom of Saudi Arabia has been elected to the membership in the International Maritime Organization (IMO) Council for the period 2024-2025. This came after it received 143 votes from the organization's member states during the elections held in the British capital, London.

The United Nations Organization is the global maritime authority, which sets international standards that guarantee the safety and security of maritime transport. It seeks to reduce pollution from ships, and activate initiatives that support the preservation of the marine environment and the protection of natural wealth.

After the KSA's election to the membership, the Saudi General Transport Authority explained that the Country's election comes as a culmination of the continuous support provided to develop the maritime transport system in accordance with the Kingdom's Vision 2030, in addition to the initiatives adopted by the Kingdom to protect and preserve the marine environment. It was a pivotal factor in achieving this achievement. It will further provide the Kingdom with the opportunity to activate the Organization's initiatives and contribute to the development of international regulations and laws related to global trade and maritime transport.

The Authority indicated that the Kingdom enjoys a distinguished position in the maritime sector, as the Saudi maritime fleet is considered first in the region. In addition, the Kingdom's ports are considered among the most efficient in the world. The Authority added that the National Strategy for Transport and Logistics Services adopted many ambitious initiatives and targets that contributed to the Saudi maritime sector reaching advanced ranks globally.

By 2030, the national strategy further aims to handle 40 Million containers annually and facilitate clearing and cargo handling procedures. Additionally, it aims at developing marine tourism via cruise ships and coastal transportation, taking advantage of the Kingdom's strategic location as the meeting point between East and West, and a route for 13% of global trade to pass through the Red Sea.



## The Arab Energy Conference concludes its work in Qatar



The 12th Arab Energy Conference concluded its work in the Qatari Capital, Doha, on the Twelfth of last December. Over two days, it discussed developments in global energy markets and the role of Arab countries in achieving the energy transition. It further addressed reducing oil and gas emissions.

The conference, organized by the Organization of Arab Petroleum Exporting Countries (OAPEC), under the title “Arab Energy and Cooperation,” witnessed important discussions and messages. During the conference, the participating Ministers emphasized the need to preserve various energy sources.

According to the conference's final speech, the conference discussed many topics related to developments in the energy situation at the international level. The conference further discussed the repercussions of these conditions on the Arab energy sector, in addition to the efforts of Arab countries to confront the challenges of energy transitions.

In addition, the 12th Arab Energy Conference addressed issues of energy, environment, climate change and sustainable development. This is in addition to its discussion of topics related to Arab and international energy sources and subsequent oil industries, and energy demand management in Arab countries.

This is in addition to discussing technological developments and their repercussions on the energy sector. The conference concluded with 7 recommendations, which were as follows:

### **First: Global developments and their repercussions on the Arab energy sector**

The Arab Energy Conference, after discussing the energy trilemma (energy security, sustainability, and affordability), recommended exploiting hydrocarbon sources while controlling their emissions. This will enhance the world's potential to reach carbon neutrality by 2050.

Thus, these sources will be part of the solution towards a balanced, gradual and responsible transition towards more sustainable energy sources, in a way that takes into account the national circumstances and priorities of each country.

### **Second: Energy, environment and sustainable development**

The Arab Energy Conference addressed developments in the United Nations Framework Convention on Climate Change and developments related to global climate change negotiations, and the efforts of Arab countries within the framework of those negotiations. It further addressed the opportunities available to Arab countries within the framework of the Climate Action Agreement.

In this context, the conference recommended the importance of all Arab countries adopting balanced development policies. These strategies include integrating the environmental dimension into development plans, balanced use of resources, diversification of the economy, and setting appropriate environmental standards to achieve sustainable development.

The Arab Energy Conference further recommended the necessity of consolidating the basic concepts of sustainable development in the oil industry through the acquisition of modern technologies. It further recommended conserving energy and rationalizing its consumption, producing clean fuel, reducing emissions and improving performance at all stages of this industry.

### **Third: Energy sources in Arab countries and the world**

After addressing developments in traditional energy sources and the role of nuclear energy as a reliable source in the transition to a sustainable future, the Arab Energy Conference recommended that fossil fuels remain the main source of energy for decades to come. This requires developing the role of national energy companies and creating a mechanism for cooperation and coordination among them.

The conference further recommended following up on technical and economic developments in the field of renewable energy, and increasing its share in the energy mix. In addition, it recommended enhancing energy efficiency, along with increasing investment in the oil and gas industry to avoid potential energy crises, as they are expected to remain the two main pillars of global energy for many decades to come.

Additionally, the conference recommended increasing the role of nuclear energy in several national energy transition strategies, as a clean energy technology and effective for mitigating greenhouse gases. Hence, it should be treated similarly with respect to other clean energy technologies.

#### **Fourth: Subsequent oil industries in the Arab world and globally**

The Arab Energy Conference reviewed developments in the refining industry and the necessary measures to enable refineries to face the challenges they face and limit their current and future negative repercussions. The conference recommended modernizing existing refineries, building new ones, and increasing the capacity of conversion operations. This is for the purpose of gradually moving towards the production of clean oil derivatives.

The conference further recommended creating appropriate conditions for expanding hydrogen production and use, especially since Arab countries possess many of the ingredients to build a competitive hydrogen economy. Arab countries will further play an influential role in global trade in the future.

Among its recommendations, the Arab Energy Conference emphasized the need to enhance cooperation and integration between petrochemical companies in Arab countries. The conference further recommended transferring modern technology and support scientific research efforts to meet the challenges facing the industry and enhance its competitiveness in global markets.

#### **Fifth: Energy demand management in Arab countries**

In this context, the Arab Energy Conference recommended the necessity of developing strategies and executive programs to rationalize and improve the efficiency of energy use at all levels and in all sectors. This can be achieved by developing plans and implementing the necessary programs in different industries.

The conference further recommended formulating consumption rationalization policies to maintain moderate growth in energy consumption. This is provided that this does not conflict with development programs and the development of accurate plans and forecasts to diversify the base of energy sources as long as there is technical and economic feasibility for it.

Recommendations in this aspect included supporting strategic partnerships between governments and the private sector as a major catalyst for development. These strategic partnerships can form part of the circular carbon economy framework, while leveraging technological solutions to address gas flaring.

In addition, the conference recommended supporting efforts to overcome obstacles to developing the electricity sector to achieve the objectives of economic and social development in Arab countries. This is in addition to increasing the benefit from existing electrical interconnection projects. This does not require additional investments, while supporting existing interconnection lines with new interconnection lines.





### Sixth: Technological developments and their repercussions

The Arab Energy Conference addressed technological developments and their repercussions on oil and gas supplies and technologies that support the transition to a low-carbon future. The conference further discussed how to confront and address technical limitations and gaps. The conference recommended employing Fourth Industrial Revolution technologies and their applications in the oil and gas sector. The conference further recommended focusing on how to harness artificial intelligence to increase operational efficiency and gain a competitive advantage, according to what the specialized energy platform reviewed.

In addition, the Arab Energy Conference recommended exploiting technological developments to enhance and integrate sustainable energy sources into the current energy system. This is in addition to following up on international developments in the field of technology and benefiting from them once their feasibility is proven.

### Seventh: Determination of the location of the 13th session of the Conference

At the end of the 12th Arab Energy Conference, OAPEC Secretary General Engineer\ Jamal Issa Al-Loughani welcomed the invitation of the Kingdom of Saudi Arabia to host the 13th Arab Energy Conference in the city of Riyadh in 2027.





## IMO presents amendments to the Initial GHG Strategy

The IMO Marine Environment Protection Committee (MEPC) at its 79th session made progress in reviewing the initial greenhouse gas (GHG) strategy. The Committee further made progress on adopting a revised and enhanced strategy in mid-2023 during its upcoming MEPC 80 session.

At the conclusion of the Seventy-Ninth session of the Marine Environment Protection Committee, which was held over the past months at IMO

headquarters in London, the IMO

Secretary-General welcomed the progress made in this regard. He noted the importance of maintaining the momentum of this progress, and presenting an ambitious, fair and revised greenhouse gas strategy at the 80th session of the Marine Environment Protection Committee.


He added: We cannot stop now. The cooperation and dialogue that is the trademark of IMO, and of this Committee, will be more important than ever in implementing what is expected of us to address climate change, as well as biodiversity and marine pollution.

The review of the IMO Greenhouse Gas (GHG) Strategy was undertaken by ISWG-GHG 13, which met in late 2022, through the team concerned with Reducing Greenhouse Gas (GHG) Emissions from Ships, which met during the 79th session of the Marine Environment Protection Committee.

### Obligations

The Committee reaffirmed its commitment to the following: Adoption of a revised IMO greenhouse gas (GHG) strategy in all its components, including enhanced ambition by the Committee. The Committee shall continue identifying candidate greenhouse gas (GHG) reduction measures. The Marine Environment Protection Committee 80 will develop these measures on a priority basis as part of a package of measures consisting of technical and economic components. This will be implemented in accordance with





the Action Plan and a comprehensive assessment of the impact of the package of candidate measures will be conducted before adopting them in accordance with the Action Plan and revised procedures for assessing impacts on countries.

The next Committee meeting is expected to adopt the revised IMO Strategy for reducing greenhouse gas (GHG) emissions from ships.

### **Voluntary cooperation with ports**

The Committee adopted revised resolutions on voluntary cooperation with ports and on national action plans to reduce greenhouse gas (GHG) emissions from maritime transport. Amendments to Resolution (MEPC.323-74) and Resolution (MEPC.327-75) included references to facilitating voluntary cooperation. This is achieved across the entire value chain to create favorable conditions to reduce greenhouse gas (GHG) emissions from ships, including through cooperation with ports, shipping routes and maritime hubs.

In this regard, the amended resolutions are:

- Asking the Member States to encourage voluntary cooperation between the port and maritime transport sectors to contribute to reducing greenhouse gas (GHG) emissions from ships.
- Encouraging the Member States to develop and submit voluntary National Action Plans (NAPs) to address greenhouse gas (GHG) emissions from ships.

### **The Mediterranean Sea**

The Committee adopted amendments to designate the entire Mediterranean Sea zone as a control zone for emissions of sulfur oxides and particulate substances under Appendix VI of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL). In the emission control zone, the sulfur limit in fuel used on board ships is 0.10% while outside these zones it is 0.50%. The amendment is expected to take effect on May 1st, 2024, so that the new limit will be effective as of May 1st, 2025. There is no doubt that this step will ensure cleaner air for the residents of the Mediterranean region.

Through this designation, the Mediterranean region is the Fifth region designated to control emissions of sulfur oxides and particulate substances worldwide. This includes the other regions: the Baltic Sea region, the North Sea region, the North American region (covering certain coastal areas off the United States and Canada), and the United

States' Caribbean region (around Puerto Rico and the United States' Virgin Islands).

### **Mandatory waste records for small vessels**

The Committee adopted amendments to Annex V of the MARPOL Convention to make a waste register also mandatory for ships of 100 gross tons and above and less than 400 gross tons. This expands the requirements for mandatory waste log books for smaller vessels, which will be required to keep any discharges to a receiving facility on land or to other vessels in records of their waste processing operations, waste incineration, permitted discharge of waste at sea and accidental discharges; or other cases of exceptional unloading or loss of waste at sea.

Through this plan, the implementation of the IMO Strategy and Action Plan to address marine plastic waste from ships is supported.

### **Regional arrangements for reception facilities at ports**

In the same context, the Committee adopted amendments to the annexes of the MARPOL Convention to allow States with ports in the Polar regions to conclude regional arrangements for reception facilities in ports. These amendments relate to MARPOL Appendix I (Oil), Appendix II (Harmful Liquid Substances), Appendix IV (Sewage), Appendix V (Waste), and Appendix VI (Air Pollution).

The amendments are expected to take effect on May 6th, 2024. Relevant amendments to the 2012 guidelines for the development of a regional reception facility plan were further agreed upon (Resolution MEPC.221 (63)).

### **Carbon Intensity Indicator (CII) & Energy Efficiency Existing Ship Index (EEXI)**

The Committee adopted amendments to Annex IX of Appendix VI to the MARPOL Convention on reporting mandatory values related to the implementation of IMO short-term greenhouse gas (GHG) reduction measures. This includes the achieved annual operational Energy Efficiency Existing Ship Index (EEXI) and the Carbon Intensity Indicator (CII), and values calculated for the Ship Fuel Consumption Database (IMO DCS).

### **Fuel ignition point**

The Committee further adopted amendments to Annex V of Appendix VI of the MARPOL Convention. The amendment includes the ignition point of the fuel or a statement that the ignition point was measured at or above 70 degrees Celsius, as it is mandatory information that must be mentioned in the fuel delivery note (BDN). The amendments are expected to take effect on May 1st, 2024.



## Red Sea shipping attacks raise tanker insurance costs

Navigation and insurance sources said that insurance premiums against war risks have risen for trips through the Red Sea. This increase took place after three ships were recently attacked in the region and growing fears of the exacerbation of risks to commercial navigation.

These attacks were the latest in a series of attacks in Middle Eastern waters since the outbreak of the crisis in the Middle East.

The US Army announced that the three commercial ships were attacked in international waters in the southern Red Sea. The US Army described the matter as very disturbing.

Larsen said the industry welcomed an enhanced naval presence in the region and added: "Commercial ships rely on protection from naval units in the face of the threat of armed formations."

He further explained that: "There is little a commercial ship can do to protect itself from weapons of war except change course away from the area. This is considered good thinking, especially for ships that are at increased risk."

**Longer routes:** The London insurance market listed the south of the Red Sea as a high-risk area. Ships shall notify their insurance companies when sailing through these areas. These vessels shall further pay an additional premium, usually for a coverage period of seven days.

Insurance sector sources said that war risk insurance premiums remained high at between 0.05% and 0.1% of the ship's value, from about 0.03% estimated before the attacks. This means tens of thousands of dollars in additional costs for a seven-day trip.

Corey Ranslem, CEO of British Maritime Risk and Security Consultancy "Dryad Global", said transportation costs in this region are expected to rise further.

He further added: "Furthermore, increased perceived risk may lead to a large number of vessels choosing to avoid the region altogether, preferring longer routes such as circumnavigating the Horn of Africa (HoA)."

In light of fears that threats in the region will get out of control and turn into a regional mailbox in which several countries and powers exchange messages, international shipping lines, shipping companies, and energy companies have announced the suspension of their operations in the region or directing their ships to other routes where "safe waters are available."





The Taiwanese container shipping company (Evergreen) said on Monday that it had decided to temporarily suspend its operations in the region. It issued instructions to its container ships to suspend navigation through the Red Sea until further notice. It further added that ships in the regional services of the Red Sea ports would sail to nearby safe waters. In addition, ships are awaiting further notice. On the other hand, container ships scheduled to pass through the Red Sea will be redirected around the Cape of Good Hope to continue their journeys to the ports.

The Taiwanese company joined British Petroleum, which announced on Monday that it had decided to temporarily suspend all transportation operations through the Red Sea. Several international shipping companies and lines preceded them, including the French Shipping Group (CMA - CGM), the German Container Shipping Company (Hapag-Lloyd, and the Danish Company A.P. Moller-Maersk), to suspend all container shipments through the Red Sea in the wake of the attacks on commercial ships in the region.

These movements come in the wake of an escalation of attacks targeting commercial ships passing through the Bab-el-Mandeb Strait (Gate of Grief), by launching missiles and drones.



## The strategic importance

Bab-el-Mandeb Strait (Gate of Grief) is one of the most important shipping lanes in the world for shipments of global goods transported by sea. It is an important shipping lane especially for crude oil and fuel from the Gulf heading to the Mediterranean via the Suez Canal or the SUMED pipeline, in addition to goods heading to Asia.

The US Energy Information Administration, a federal agency responsible for collecting, analyzing, and disseminating energy information, stated that 12% of the total oil transported by sea in the first half of 2023, as well as 8% of liquefied natural gas trade, passed through Bab-el-Mandeb Strait (Gate of Grief), the SUMED pipeline, and the Suez Canal.

About 7.8 Million barrels per day of crude oil and fuel shipments crossed the Bab-el-Mandeb Strait (Gate of Grief) in the first 11 months of 2023. This is up from 6.60 Million barrels per day throughout 2022, according to oil analytics firm Vortexa.

Admiral\ Osama Rabie, Chairman of the Suez Canal Authority (SCA), said that the Canal Authority is closely following the ongoing tensions in the Red Sea. The Authority is studying the extent of the impact of these tensions on the navigation movement in the canal. This came in light of some shipping lines announcing that they will temporarily divert their flights (routes) to the Cape of Good Hope route.

### **Temporary tension & instability**

Major General Nasr Salem, Advisor to the Military Academy for Strategic Studies and former Head of the Egyptian Army Reconnaissance Service, believes that what is currently happening in Bab-el-Mandeb Strait (Gate of Grief) is “temporary tension.” He expressed his expectation that it would not have major effects unless the tension lasted for a long time.

Salem further added that the main reason for the Houthi attacks is related to the Israeli aggression on the Gaza Strip. Therefore, the United States should seek to remove the cause of tension instead of escalating and expanding the scope of confrontations.

The former Head of the Egyptian Army Reconnaissance Service explained that expanding the intensity and pace of American movements and by Western countries, despite the presence of sufficient forces to secure navigation in the region, may carry goals related to pressure on regional powers.

The US Envoy to Yemen, Tim Lenderking, previously stated in the middle of Last December the United States wants to form the broadest possible naval coalition to protect ships in the Red Sea. He further stated that the United States wants to convey an important signal that further attacks will not be tolerated. In addition, White House

National Security Advisor, Jake Sullivan, recently told reporters that Washington is in talks with other countries about a maritime task force that will ensure the safe passage of ships in the Red Sea. This was without mentioning any further details. Iran was warned.

### **A state of confusion and uncertainty**

It is noteworthy that Lieutenant General Mohab Mameesh, Advisor to the Egyptian President of Ports and former Head of the Suez Canal Authority (SCA), called in televised statements for the necessity of providing an Egyptian security force. This is to accompany ship convoys heading to the Suez Canal and passing through Bab-el-Mandeb Strait (Gate of Grief). He further emphasized that Bab-el-Mandeb Strait (Gate of Grief) in the south and the Strait of Gibraltar in the north represent the strategic entrances to Egypt.





## The importance of communication on board maritime transport



Communications services and their renewed revolution are an important industry in maritime transportation. It has become a continuous development due to digitization, technological models, and the changes that have occurred over time. In addition, its development has become an inevitable requirement for ships.

The communications revolution in maritime transport facilitates the use of satellite communications. Learning about the industry's opinion and point of view towards this huge transformation and the developments that are being made to reach the expectations of young seafarers.

There is no doubt that maritime communications has changed dramatically in recent years, making satellite service companies work even harder to improve shipboard communications services. There are many forums and conferences that highlight recent innovations in the information technology industry in the maritime sector. Experts believe that the shipping and energy markets are moving into a new era of digital connectivity.

As new services emerge, more satellites are put into service. Companies expect a compound annual increase of more than 35% in available bandwidth in the coming years. Chris Watson, Vice President of Marketing and Communications at US Company



“KVH Industries”, talks about a huge future for the satellite industry with a lot of new technologies. However, the success lies in the ability to integrate this on board ships in light of the presence of these different technologies and options.

He stated that the role of service providers in this aspect is to be able to bring together these different pieces of technology and work with customers to determine the appropriate solution. We have long and strong experience in GEO technologies. However, we can provide integrated services in G5, MEO, LEO and WIFI technologies. The challenge is to be able to understand customers and their needs, and not assume that one solution fits all. This is KVH's approach to dealing and communicating with customers to combine the best technologies in a unified package.


Watson believes that with the advent of new technologies, customer expectations are also changing. For example, fleets were content with slow bandwidth services and high costs, but this was not being used for various aspects of communication. Hence, as speeds rise and costs fall, it is expected that companies like KVH will be able to offer something that adapts to that.




### High-level marine data

Hence, choosing the best communication services partner is a key decision for ship owners and operators, according to Tor Olsen, Head of Marlink. This is because data quality is a major issue for maritime IoT service providers and data management as well. Communication services are considered the cornerstone of on-board data





technologies. “Using appropriate marine data will overcome many of the data-related challenges faced by ship-owners. At the same time, the use of appropriate marine data enhances and improves operational efficiency, and increases safety on board ships. It further simplifies compliance processes through better environmental performance. Marlink is the largest independent provider of digital networking solutions to the maritime industry. It is a role we take very seriously in meeting and evolving customer requirements.”



Here, Olsen explains the critical element of the digitization process, which is often underestimated by stakeholders in the shipping industry, which is data quality and security. Users seek the services they need to keep their operations safe, efficient, and compatible with a complex business environment. This is something many stakeholders talk about, but few realize or measure accurately. High-quality marine data ensures that information collected from sensors, navigation systems and other sources is trustworthy and relevant for effective decision-making.

### **Internet onboard of ships**

Today, the Internet has become a necessity for seafarers to help them stay connected even when they are on land due to the changing mentality of new generation seafarers due to emerging technologies and the age of digitalization.

Onboard connectivity is so important to ship crews that they choose to work onboard based on internet speed. The crew believes that LEO technologies hold the answer to their problems.

It has become clear that securing access to high-quality internet will be essential to recruiting and retaining the next generation of seafarers. Therefore, crew members will be able to stay in touch with their families and friends. This is in addition to accessing news and entertainment topics and maintaining a sense of connection to the outside world. This reduces feelings of isolation and loneliness. It will further enhance seafarers' skills to stay up to date with industry developments, allowing them to access e-training and professional development resources while at sea.

Previous crews' expectations had not exceeded the ability to make a phone call. Nevertheless, this situation has changed now, especially for young seafarers who are accustomed to communication and find Internet services available all the time. “The ability to provide connectivity, social media, video chats and so on is inevitable. However, the matter has become a challenge for the fleet, as managers are always thinking about what should be provided to the crew at an appropriate cost. Using social

media, it became possible to find out what is going on onboard other ships because people know each other in the industry. We have seen statistics that the majority of seafarers choose the ship that offers the best communication technology. It becomes a critical decision as to where they want to work.”

### **Improvement of digital services**

In its approach to improving digital service access processes, Marlink has recognized that digitalization in the maritime domain is a process that benefits from close collaboration between solution providers, equipment manufacturers and ship owners/managers.

“Our Digital Partner Program is designed to help end users improve access to digital services. We use our position, as a leading independent provider of ICT services to the marine and energy markets, to improve access to digital tools for all our customers. Using our own equipment installed on approximately 25,000 ships, Marlink represents an important channel for value-added compliance, safety and data services.”

This program aims to establish links with some of the leading companies in the field of industry, safety and certification program and with service providers in the field of energy and maritime navigation. This includes classification bodies, flag states and insurance companies. It further aims to shorten timelines for delivering digital services to customers. Moreover, it aims to provide access with maximum efficiency through close cooperation between technology and engineering departments, built on security and communications protocols and standards.

### **Cyber Security**

There is still an importance in applying cyber security to Internet programs, despite all the facilities provided by satellite communication services. What the crew uses through communications goes way beyond the normal concept of communications. It is a complete system that requires central management, secure electronic protocols, user-friendly access for seafarers and flexible backup solutions when the main network is down.

These features are expected from any service provider, given that any service provider is expected to provide a cyber security risk mitigation toolkit. These risks can range from cyber security within the network itself and connectivity on land to the satellite, to cyber security brought on board whether through VPNs, firewalls and other components





## A.M.P.T.C participates in the Next Generation Tankers' Communications and Networking Technology Conference in Dubai



On the 11<sup>th</sup> of last November, Marlink International organized the annual conference in Dubai in the presence of major maritime transport companies in the Middle East.

The conference aims to introduce Marlink partners and customers to the latest methods of satellite communications through the technology of integrating different means of communication into one package and linking them to satellite frequencies. This aims at providing the best service to the tanker fleet. It is a new technology aimed at ensuring the continuity of satellite services. This is achieved by integrating more than one communication method, such as (fiber optics leased lines 4G Starlink), combining them into one package and directing them via satellites to be received by carriers. This method provides backup support from several communication methods to ensure continuity of service, which is called Connectivity Redundancy.

The conference further addressed aspects of cybersecurity and protection via satellite communications. Marlink provides the latest protection methods that can be used, especially since A.M.P.T.C holds the ISO Certificate in information security and integrity. This may help us in the future to use these modern means provided by Marlink to enhance security and electronic protection on our tankers.

Marlink is one of the largest satellite communications companies in the world. It has been working in this field for more than 70 years. In addition, it has the largest market share in the field of satellite networking and information technology solutions. The company includes more than 1,250 service points around the world that guarantee Orbit Coverage of all maritime routes.

Moreover, Marlink is the main provider of satellite communications services and solutions to the Company's tankers. It provides complete and direct communication with tankers, whether through data transfer and information exchange between tankers and the Company's office, or via telephone communications at a low cost. This technology helps develop the concept of mobile branches. The tankers are considered mobile branches of the Company, thanks to the ease of communication and permanent and direct communication with them.

The CEO of Marlink spoke about the future of communications and how Marlink keeps pace with the latest technical solutions in the field of communications. This is to ensure that solutions are available exclusively to the Company's customers. He further presented an overview of the Company's history and its development until it became a leader in the field of satellite communications.



For his part, Roger Harrouch, the Company's Sales Manager, spoke about the new and different methods of communication and technical packages that the Company offers to its customers. This is in order to keep pace with the technical requirements that are increasingly relied upon by maritime transport companies.

In addition, Mr. Julian Gaunt, Director of Cyber Security and Electronic Protection, gave his speech, in which he highlighted how to ensure compliance with laws and legislations related to electronic protection, such as ISO certificates and others, in light of the increasing world of modern means of communication. These laws and legislations may pose a challenge to safety and protection. Mr. Gaunt explained in detail the new solutions that can be applied by Marlink to its customers to ensure optimal protection in light of the use of the latest means of communication



# A.M.P.T.C Fleet

## 1. Liquefied Petroleum Gas (LPG) Carriers

Gulf gas	Liquefied oil gas VLGC	September 2008	54 thousand tons	
Ocean gas	Liquefied oil gas VLGC	October 2008	54 thousand tons	

## 2. Clean Products Carriers

Sea Star	LR2 Clean Products	July 2012	112 thousand tons	
Sea Jewel	LR2 Clean Products	March 2013	112 thousand tons	
Star Energy	LR3 Clean Products	September 2016	158 thousand tons	
Sea Shell	LR3 Clean Products	December 2016	158 thousand tons	
Sea Icon	LR3 Clean Products	November 2017	157 thousand tons	
Sea Beauty	LR3 Clean Products	November 2017	157 thousand tons	
Breeze	LR3 Clean Products	January 2018	157 thousand tons	
Al Danah	LR3 Clean Products	March 2018	157 thousand tons	
Ocean Blue	LR3 Clean Products	November 2023	113 thousand tons	
Sea Horse 1	LR3 Clean Products	January 2024	113 thousand tons	
Saqr	LR3 Clean Products	February 2024	114 thousand tons	
Crystal	LR3 Clean Products	May 2024	114 thousand tons	