



La Convenzione annuale dell'IBIA si e' svolta a Cancun con "discussioni aperte ed oneste" sulle questioni globali del settore

Cancun (Messico), 6 Novembre 2015 - L' IBIA, la International Bunker Industry Association ha tenuto la sua convention annuale a livello di settore, con il presidente Jens Maul Jorgensen, chiedendo 'discussioni aperte ed oneste' .

La Convenzione 2015 che si è svolta dal 2 al 6 novembre e ha attirato più di 100 operatori onvenuti a Cancun, in Messico. E 'iniziato con una due giorni di formazione del settore, con corsi sul settore bunker e le dispute, consegnati sia in spagnolo che inglese e che riflettono il tema della manifestazione' Americhe: un continente di opportunità ' .

Cancun è stato scelto come location per il suo potenziale business del bunker sempre in crescita. Il Messico è un importante produttore di prodotti grezzi e raffinati, ma una regolamentazione ha ostacolato lo sviluppo del mercato delle vendite del bunker. Tuttavia, nuove riforme stanno spingendo per offrire molte opportunità alle imprese private di possedere e gestire impianti di rifornimento.

La qualità del carburante è stato ovviamente il tema piu' caldo. Michael Green, responsabile tecnico di Intertek ShipCare ha detto ai delegati che i risultati dei test dei campioni di carburante hanno indicato che la qualità del carburante è aumentato in maniera significativa dopo l'introduzione dello zolfo 0,10% nel limite del carburante per le navi in zone di controllo delle emissioni (ECA) dal gennaio di quest'anno. Un maggiore uso di distillati e di carburanti ibridi ha fatto sì che i combustibili residui sono ancora importanti per l'industria, ma il cambiamento più drammatico era stata la scomparsa quasi totale dei carburanti di zolfo 1.000%.

Tuttavia, il Presidente dell' IBIA, signor Jorgensen, direttore del Dipartimento Bunker Oldenforff Carriers ha notato che la "qualità del combustibile ottenuto da parte degli armatori era povera, e questo indica che non ottengono per quello che pagano". Ha poi affermato che un terzo dei problemi, erano dovuti con la nave ed errori causati da inesperienza e un altro terzo dei problemi rimasti in topografi inesperti. Il terzo problema è dovuto ai risultati dei fornitori per l'offerta e la scarsa qualità causate dal taglio", ed ha ripetuto il suo precedente appello all' IMO per la regolazione della qualità dei carburanti.

Il vice presidente dell' IBIA Robin Meech, ha sottolineato la necessità di una stabilita' una volta che la qualita' dello zolfo globale dello 0,05% entrerà in vigore nel 2020 o 2025. Ha continuato a suggerire che l' IBIA propone eche l' IMO faccia rispettare a tutti i paesi firmatari della convenzione MARPOL- Allegato VI- un nuovo regolamento che vieta alle navi di avere carburante a bordo che non puo' essere bruciato nel

rispetto della convenzione MARPOL.

Diversi relatori dell'evento hanno consegnato rapporti sullo stoccaggio bunker e le vendite in tutto il mondo, da Panama guardando avanti all'impatto dell'espansione del canale, alla posizione strategica dei Caraibi con notevole stoccaggio, ma poca capacità di raffinazione. Le discussioni hanno riguardato anche il contesto economico difficile in Europa, che sta causando difficoltà finanziarie per molti, e che spinge le principali compagnie petrolifere di allargare le loro operazioni nel bunkeraggio invertendo una tendenza che non si vedeva dal 1970.