

## MS DAILY BRIEF – 20 august 2022

### Cuprins

MS DAILY BRIEF – 20 august 2022.....	1
Rusia a pierdut jumătate din avioanele Flotei Mării Negre după exploziile misterioase din Crimeea. Moscovei îi e tot mai greu să ascundă adevărul.....	1
Flota rusă de la Marea Neagră va primi mai multă tehnică militară, anunță noul său comandant.....	2
Buletin naval. Alungați în adâncuri de lipsa unui sistem naval antiaerian viabil.....	3
A 2-a navă Kormoran II MCM a fost livrată marinei poloneze.....	5
Danemarca anunță investiții semnificative pentru marina sa.....	6
Ucraina își numește prima corvetă Milgem „Hetman Ivan Mazepa”.....	7
Echipajele câștigă compensații, deoarece abandonul a atins un nivel record în 2021.....	8
Cea mai veche fregata a Royal Navy primește o a doua carieră LIFEX, adăugând 5 ani de viață.....	10
Coridorul de transport al cerealelor din Ucraina pare să funcționeze.....	10

### Rusia a pierdut jumătate din avioanele Flotei Mării Negre după exploziile misterioase din Crimeea. Moscovei îi e tot mai greu să ascundă adevărul

DefenseRomania Team / 19 aug 2022, 19:56

Baza Aeriană „Belbek”, unde regimentul 38 de luptă al Forțelor Aerospațiale Ruse este desfășurat cu tot cu aeronave Su-27 și Su-30M2.

Baza Aeriană „Belbek”, unde regimentul 38 de luptă al Forțelor Aerospațiale Ruse este desfășurat cu tot cu aeronave Su-27 și Su-30M2.

Recentele explozii care au avut loc mult în spatele liniilor rusești în Crimeea au avut un efect psihologic major asupra conducerii de la Moscova, au declarat vineri oficiali occidentali, potrivit Agerpres, care citează DPA.

Mai mult de jumătate din avioanele de luptă ale Flotei ruse din Marea Neagră aflate pe aerodromul militar Saki, în vestul Crimeii, au fost scoase din funcțiune ca urmare a exploziilor de săptămâna trecută, într-o zonă considerată sigură anterior de Moscova, potrivit Ministerului britanic al Apărării.

Kremlinul caută pe cine să dea vina pentru dezastru, iar președintele Vladimir Putin întâmpină dificultăți în a ascunde succesul Ucrainei de populația rusă, în timp ce mii de ruși care fug din Crimeea au intrat în țară, au declarat oficiali occidentali vineri.

Aceste atacuri, potrivit lor, au forțat Flota Rusiei din Marea Neagră să adopte o postură defensivă și au afectat capacitatea Rusiei de a lansa cu succes un asalt amfibiu asupra Odesei, oraș-port situat pe coasta ucraineană a Mării Negre.

Aceasta intervine în timp ce războiul a intrat într-o fază apropiată de o stagnare operațională, forțele terestre ale niciuneia dintre cele două părți neavând suficientă putere concentrată de luptă pentru a lansa acțiuni ofensive eficiente.

## **Rusia se confruntă cu o penurie din ce în ce mai acută de stocuri**

Rusia se confruntă cu o penurie din ce în ce mai acută de stocuri, chiar și de muniții de bază, precum și de oameni, în timp ce se străduiește să-și reconstituie forțele, observă aceiași oficiali occidentali.

În același timp, șeful serviciului britanic de informații GCHQ (Government Communications Headquarters) a spus că Moscova nu a reușit să câștige teren în războiul informațional împotriva Ucrainei.

"Până acum, președintele Putin a pierdut complet războiul informațional în Ucraina și în Occident", apreciază Sir Jeremy Fleming într-un editorial în The Economist.

"La fel ca în cazul invaziei sale terestre, planurile inițiale online ale Rusiei par să nu-și fi atins obiectivele", consideră el.

La 9 august, o serie de explozii au zguduit aerodromul militar Saki, baza principală a aviației Flotei ruse din Marea Neagră, în Crimeea. După acest atac, care nu a fost revendicat de Ucraina, Statul Major al armatei ucrainene a declarat că rușii au pierdut nouă avioane de luptă, potrivit publicației ucrainene Focus. Conform unor informații ale Ministerului ucrainean de Interne, citate de Focus, circa 160 de piloți ruși au fost uciși sau răniți în urma acestui atac.

La 16 august, o altă explozie s-a produs la un depozit militar situat în apropiere de Djankoi, în nordul Crimeii.

Crimeea, peninsula a Ucrainei anexată în 2014 de Moscova, se afla în prima linie a ofensivei militare declanșate de Rusia împotriva vecinului său ucrainean din 24 februarie.

Sursa: [https://www.defenseromania.ro/rusia-a-pierdut-jumatate-din-avioanele-flotei-marii-negre-dupa-exploziile-misterioase-din-crimeea-moscovei-ii-e-tot-mai-greu-sa-ascunda-adevarul\\_617796.html](https://www.defenseromania.ro/rusia-a-pierdut-jumatate-din-avioanele-flotei-marii-negre-dupa-exploziile-misterioase-din-crimeea-moscovei-ii-e-tot-mai-greu-sa-ascunda-adevarul_617796.html)

## **Flota rusă de la Marea Neagră va primi mai multă tehnică militară, anunță noul său comandant**

Flota rusă de la Marea Neagră urmează să primească 12 noi nave alături de aviație și vehicule terestre în 2022, a anunțat vineri noul comandant al acestei flote, viceamiralul Viktor Sokolov, informează Reuters.

„Flota de la Marea Neagră participă la operațiunea militară specială și realizează cu succes obiectivele ce i-au fost trasate”, a declarat Sokolov, citat de agenția de presă rusă TASS, în fața unui grup de tineri ofițeri.

Agenția de presă RIA Novosti a anunțat miercuri că Viktor Sokolov a fost numit la conducerea Flotei ruse de la Marea Neagră. El l-a înlocuit în această funcție pe Igor Osipov, care a condus Flota de la Marea Neagră din 2019, după o serie de eșecuri.

Cu o săptămână înainte, explozii la o bază aeriană din Crimeea au provocat distrugerii majore unuia dintre regimentele aeriene ale Flotei ruse de la Marea Neagră.

În aprilie, nava-amiral a acestei Flote, crucișătorul Moskva, a fost scufundată în urma a ceea ce Ministerul Apărării ucrainean a spus că a fost o lovitură cu rachetă.

Două luni mai târziu, Flota rusă de la Marea Neagră s-a retras din Insula Șerpilor, o insulă strategică situată în apropiere de portul Odesa.

Rusia denumește campania sa militară din Ucraina „operațiune militară specială”, menită de demilitarizeze și „denazifice” Ucraina. Însă Kievul și țările occidentale consideră că acesta este un pretext pentru un război de cotropire în stil imperialist.

Sursa: [https://www.economica.net/flota-rusa-de-la-marea-neagra-va-primi-mai-multa-tehnica-militara-anunta-noul-sau-comandant\\_606473.html](https://www.economica.net/flota-rusa-de-la-marea-neagra-va-primi-mai-multa-tehnica-militara-anunta-noul-sau-comandant_606473.html)

## Buletin naval. Alungați în adâncuri de lipsa unui sistem naval antiaerian viabil

Mare agitație pe la ruși în ultima vreme: „operațiunea militară specială” din Ucraina și învățămintele sale, adoptarea unei noi doctrine maritime, evenimente care probabil că vor contura noi direcții de acțiune, programe de construcție navală, tactici etc șamd.

Revenind la „operațiunea militară specială” din Ucraina, am citit relativ recent pe [Naval News](#) (care la rândul lor citează TASS) un articol ce enumeră câteva din concluziile expertului militar rus Vladimir Karnozov care scrie în Independent Military Review despre războiul din Marea Neagră.

Conform acestuia, cel mai eficient mijloc de luptă al flotei Mării Negre a Federației Ruse a fost submarinul. Flota Mării Negre a fost dotată în ultimii ani cu 6 (șase) submarine din tipul Kilo Improved – Proiect 636.3 iar bătrânul Alrosa, un submarin Proiect 877 Kilo ([despre care puteți citi mai multe aici](#)) cu propulsie cu jet, a trecut prin reparații capitale cu intenția de a fi reactivat cât mai rapid. Reamintesc că după începerea „operațiunii militare speciale”, Turcia a închis strâmtoarea în baza prevederilor Convenției de la Montreaux ([despre care puteți citi mai multe aici](#)).

Iată ce ne spune Karnozov despre evoluția conflictului aero-naval din Marea Neagră:

*NATO reconnaissance means, which are actively working for the Ukrainian Armed Forces, are not able to track all the movements of Black Sea Fleet submarines, that is why, a submarine can be generally detected only by the point at sea, from which 3M-14 missiles emerge. Such surprise reduces the enemy's ability to cut losses in manpower and equipment by quickly dispersing them immediately before a missile strike. Surface ships are increasingly turning into targets for a high-tech enemy, since their movements can be easily tracked by reconnaissance aircraft and satellites of NATO countries. Ships are highly vulnerable to weapons in service with the Ukrainian Armed Forces, such as the Neptune, Harpoon and Brimstone anti ship missiles. The expert suggests using the high stealth capabilities of submarines for reconnaissance and monitoring of enemy coastal targets at a short distance from the coast.*

Iar Karnozov continuă și trece în Marea Baltică unde, o dată cu aderarea Suediei și a Finlandei la NATO, lucrurile vor arăta din ce în ce mai rău pentru ruși:

*Taking into account the significant numerical superiority of the NATO naval forces, it seems most logical to equip the Baltic Fleet with advanced missile-carrying submarines.*

Se pare că rușii au scos tot ce s-a putut din bătrânul Kilo care a ajuns la limita posibilităților de modernizare. Dezvoltarea unui urmaș, submarinele Proiect 677 – Lada, trenează de ani de zile, rușii fiind incapabili să construiască și să operaționalizeze o propulsie anaerobă (Air Independent Propulsion – AIP) pentru această clasă. Cu toate acestea, Karnozov susține că bătrânul Kilo și-a atins limitele și că viitorul aparține clasei Lada, mai silențioasă, mai automatizată, mai ca la țară... Acesta susține că submarinele clasei Lada sunt mult mai adaptate mediului din Baltica, au un sonar

de tip Lira mult mai performant decât cel de tip Rubicon de la bordul Kilo și, deși mai mic decât acesta din urmă, poate duce la fel de multe arme – 18 rachete și/sau torpile.

Fără a încerca să diminuez valoarea submarinelor pe câmpul de luptă al viitorului, îndrăznesc să afirm că, ceea ce vedem de fapt la această nouă direcție de acțiune a marinei rusești este consecința directă a câtorva factori:

pierderea accesului la turbine cu gaz (după 2014) și motoare diesel performante (tot după 2014) a condus la incapacitatea industriei ruse de profil de a mai produce nave de luptă mari (de la fregate în sus), singurele capabile să asigure acoperirea antiaeriană a unui grup de nave. Rușii au întârziat oricum foarte mult programele de înlocuire a navelor mari moștenite de la fosta URSS iar proiectele noi mai mult au stagnat – fregatele de clasă Gorșkov. Mai mult decât atât, rușii s-au apucat foarte târziu de modernizarea navelor moștenite de la defuncta URSS iar unele nu au fost modernizate deloc – vezi cazul crucișătorului Moscova scufundat de 2 (două) rachete subsonice cu profil de zbor razant de tip Neptun. Lipsa de disponibilitate a turbinelor a limitat deplasamentul navelor produse de industria rusă în ultimii ani: au fost construite mai multe nave purtătoare de rachete de croazieră cu rază lungă de acțiune – celebra Kalibr, dar cu mari deficiențe în ceea ce privește apărarea antiaeriană.

noile sisteme antiaeriene navalizate s-au născut greu, vezi sistemul Poliment-Redut (în principiu un S-350 navalizat) instalat pe fregatele de clasă Gorșkov și pe o parte din noile corvete Proiect 20380 și derivatele sale. Sistemele antiaeriene cu rază medie Shtil (în principiu un Buk navalizat) instalate pe fregatele de clasă Grigorovici au performanțe modeste (conform datelor disponibile din surse publice) comparativ cu sistemele similare occidentale și au fost insuficient testate în condiții de trageri reale împotriva unor ținte care să simuleze sistemele aeriene fără pilot sau rachetele anti-navă.

scufundarea crucișătorului Moscova a avut ca efect imediat retragerea navelor de suprafață rusești din raza de acțiune a bateriilor de coastă ucrainiene dar și adoptarea unor improvizații în genul celor văzute la navele [Proiect 22160 – Vasily Bykov](#) despre care am vorbit într-un articol mai vechi ce poate fi recitit [aici](#). „Celebra” antiaeriană rusească, cea care determina „și mai celebra zonă A2/AD” a Rusiei de nu mai puteai decola fără să te doboare rușii nici de pe Otopeni și-a arătat limitele destul de repede.

incapacitatea marinei de a conlucra cu aviația navală a fost un alt element care a contribuit la eșecul flotei Mării Negre a Federației Ruse de a menține amenințarea unui desant amfibiu la Odesa. Aeronavele de avertizare timpurie ar fi putut supraveghea spațiul aerian aflat în conflict coordonând reacția conjugată a marinei și a aviației navale împotriva amenințărilor generate de sistemele aeriene fără pilot și de bateriile de coastă ucrainiene. Dacă Rusia ar fi avut disponibilă această capacitate tehnico-tactică 24/7 nu cred că flota Mării Negre ar fi suferit atâtea pierderi și nici n-ar fi putut fi alungată din preajma țărmurilor ucrainiene.

normal că cele mai eficiente active ale flotei Mării Negre a Federației Ruse au fost submarinele în condițiile în care marina ucrainiană nu are nici un mijloc tehnico-tactic capabil să le combată... Pur și simplu Ucraina nu are niciun fel de sisteme de luptă antisubmarin. Iar P-8 Poseidon și P-3 Orion americane au rămas de cele mai multe ori fie în spațiul internațional fie doar deasupra României.

Citind articolul de pe Naval News nu am putut să nu mă gândesc imediat la situația marinei germane din cel de-al Doilea Război Mondial. Incapabilă să construiască în timp util o flota de suprafață capabilă să se lupte cu marina britanică, constrângerile geografice și „obligația” de a întreprinde liniile de aprovizionare ale Marii Britanii au determinat marina germană să parieze totul

pe arma submarinelor. Rezultatul Bătăliei Atlanticului ne este cunoscut tuturor. Asta pentru că nu există soluții unice miraculoase decât în povești.

Experiența rușilor i-ar putea determina pe unii din noi mai grăbiți (și mai superficiali aș adăuga eu) să creadă că navele de suprafață reprezintă ținte sigure într-un eventual conflict în Marea Neagră. Nimic mai greșit. Experiența rușilor ne arată doar că, în Marea Neagră, navele de suprafață trebuie să fie dotate cu o antiaeriană credibilă, eficientă și contramăsuri moderne suplinite de măsuri de mascare pasivă a navei în toate spectrele. Iar deplasamentul nu are neapărat legătură cu gradul de mascare pasivă al unei nave (deși ajută) un exemplu în acest sens fiind navele clasei Zumwalt: 15000 tone deplasament dar semnătură radar similară unui pescador de dimensiuni reduse.

Iar navele de suprafață trebuie integrate în ansamblul celorlalte mijloace tehnice care vor acționa în spațiul maritim. În acest sens, în opinia mea, capacitatea de a avea în timp real o imagine clară, de ansamblu, a câmpului de luptă precum și aceea de a putea executa operațiuni militare întrunite în spațiul Mării Negre va fi cheia succesului în eventualitatea unui potențial conflict.

Scurtă paranteză: Operațiunile militare întrunite reprezintă „totalitatea acțiunilor terestre, aeriene și maritime duse de o grupare constituită din forțe sau elemente și mijloace aparținând mai multor categorii de forțe ale armatei, în mediul corespunzător specific fiecăreia dintre ele, într-o zonă geografică determinată, într-o perioadă de timp precizată, într-o concepție unitară și sub o comandă unică exercitată de un comandament operațional întrunit în scopul îndeplinirii unor obiective strategice”.

Achizițiile de tehnică și antrenamentul militarilor Forțelor Navale Române ar trebui circumscrise acestui concept al operațiunilor militare întrunite. Ori, din ceea ce am văzut eu până acum, în materie de achiziții în domeniul marinei, nu avem decât hei-rup-uri punctuale specific românești care, cel puțin în opinia mea, nu reflectă o abordare realistă din punct de vedere bugetar, coordonată de și bazată pe un concept clar de luptă. Dar poate că mă înșel eu...

Sursa: <https://www.rumaniamilitary.ro/buletin-naval-alungati-in-adancuri-de-lipsa-unui-sistem-naval-antiaerian-viabil>

## **A 2-a navă Kormoran II MCM a fost livrată marinei poloneze**

Compania poloneză Remontowa Shipbuilding a livrat marina poloneză al doilea vânător de mine din clasa Kormoran-II, ORP Albatros (602), pe 12 august 2022.

Pe 12 august a acestui an, la șantierul naval Remontowa Shipbuilding, au fost semnate documentele de acceptare pentru al doilea dintr-o serie de vânători de mine moderni – nava ORP Albatros fiind construită pentru Marina Poloneză. Nava a fost construită de un consorțiu format din: liderul – Stocznia Remontowa Shipbuilding S.A. aparținând grupului de capital REMONTOWA HOLDING S.A. și membrii – Ośrodek Badawczo – Rozwojowy Centrum Techniki Morskiej S.A. (OBR CTM S.A.) și PGZ Stojennary Stojenna Maryanna (OBR CTM S.A.).

Predarea navei a fost precedată de câteva luni de teste de livrare și acceptare, în timpul cărora au fost verificate platforma offshore și echipamentele și sistemele de amenințare a minelor. Finalizarea cu succes a încercărilor de acceptare a confirmat capacitatea navei de a-și îndeplini principalele sarcini, care includ: detectarea, identificarea și combaterea minelor marine și a altor obiecte și explozivi în zonele maritime; asigurarea căilor de comunicație maritimă, efectuarea de operațiuni în zonele amenințate de mine, evaluarea mediului în zonele subacvatice. Nava ORP ALBATROS este deja a doua din seria de distrugătoare de mine de tip KORMOARAN II. În urmă

cu cinci ani, un prototip de navă ORP KORMORAN a fost predat Marinei Poloneze. ORP Kormoran a fost predat marinei în urmă cu cinci ani. Pe baza experienței acumulate în timpul funcționării sale, au fost introduse anumite modificări în construcția navelor ulterioare. Datorită acestora, ORP ALBATROS, precum și navele ulterioare, sunt echipate cu noi dispozitive pentru verificarea zonelor maritime. Sistemul de artilerie al navei a fost, de asemenea, schimbat într-unul mai modern. ORP ALBATROS va deveni parte a escadrilei a 13-a de mine, care se raportează la Flotila a 8-a de apărare a coastei din Świnoujście.

Sursa: <https://www.navalnews.com/naval-news/2022/08/2nd-kormoran-ii-mcm-vessel-delivered-to-polish-navy/>

## Danemarca anunță investiții semnificative pentru marina sa

Ministerul Danez al Apărării (MOD) a anunțat pe 18 august un plan de a investi până la 40 de miliarde DKK (5,5 miliarde USD) pentru a consolida Marina Regală Daneză (Søværnet). Personalul de știri navale 19 august 2022 Comunicat de presă Danez MoD – tradus de Naval News Războiul din Ucraina crește nevoia de echipamente naționale de securitate maritimă mai puternice. Danemarca trebuie să fie capabilă să-și construiască propriile nave de război – iar în următorii ani acest lucru ar putea duce la investiții de până la 40 de miliarde DKK. Noul parteneriat va examina și va recomanda ceea ce este necesar pentru a sprijini capacitatea daneză de construcții navale. Ministrul Apărării Morten Bødskov lansează astăzi un nou parteneriat național pentru zona maritimă. Parteneriatul trebuie să lucreze pentru o securitate mai puternică a aprovizionării pentru apărarea daneză și, în același timp, să utilizeze potențialul enorm care există în sectorul maritim danez pentru a sprijini nevoile permanente ale apărării. „Odată cu atacul Rusiei asupra Ucrainei și cu noua situație de securitate europeană, este mai important ca niciodată ca Danemarca să fie capabilă să se apere. Aici, securitatea aprovizionării joacă un rol decisiv. Este esențial ca forțele armate să poată obține materialul care este absolut esențial pentru asigurarea unei apărări puternice, daneze. Acest lucru se aplică nu în ultimul rând pe mare, unde Danemarca este una dintre cele mai mari națiuni maritime din lume. Ministrul Apărării Morten Bødskov. „În următorii câțiva ani, Forțele de Apărare vor trebui să înlocuiască un număr mare de nave. Aceasta înseamnă achiziții în regiune de 40 de miliarde DKK. Noul parteneriat va face recomandări pentru ca industria daneză de apărare maritimă să poată participa la aceste investiții. În beneficiul industriei daneze de apărare, locuri de muncă daneze și nu în ultimul rând pentru securitatea Danemarcei”, spune ministrul apărării. Ministrul Apărării a numit-o pe Anne H. Steffensen, directorul general al Danske Redier, în calitate de președinte al parteneriatului.

Anne H. Steffensen afirmă: „Suntem o națiune maritimă mare, cu o industrie maritimă puternică, atât în virtutea flotei noastre comerciale civile, cât și a marinei noastre, care au avut întotdeauna o interacțiune strânsă. În următorii ani, trebuie să consolidăm marina, ca parte esențială a apărării Danemarcei. Un parteneriat public-privat strâns este calea corectă. În Danemarca, avem multe competențe care pot și trebuie utilizate atunci când urmează să fie dezvoltate și construite nave noi. În calitate de președinte al noului parteneriat, aștept cu nerăbdare să fac recomandări cu privire la modul în care putem sprijini cel mai bine și în condiții rezonabile nevoile forțelor armate în zona maritimă.”

CEO-ul Dansk Industri, Lars Sandahl Sørensen, afirmă: „În această măsură, așteptăm cu nerăbdare să contribuim foarte activ la noul parteneriat, cu cunoștințele, tehnologia și inovația pe care le deținem în lumea afacerilor. Este o extensie firească a compromisului național privind

*politica de securitate daneză, pe care noi, cei din comunitatea de afaceri, îl sprijinim pe deplin. Securitatea daneză mai puternică necesită o cooperare strânsă și mai intensă între apărare și industrie. Avem o tradiție mândră de a dezvolta și construi nave pentru apărarea daneză și, cu acest parteneriat, continuăm și consolidăm acest lucru.”*

Președintele Dansk Metal, Claus Jensen, afirmă: „Danemarca se confruntă cu investiții maritime masive în următorii ani, la care șantierele navale daneze le pot licita. Este vizionar faptul că cineva dorește din punct de vedere politic să combine politica de apărare cu politica industrială. Aceasta este ceea ce noi cei de la Dansk Metal am cerut de mulți ani – ar putea deveni o nouă aventură de afaceri și ar putea crea multe locuri de muncă daneze. Parteneriatul maritim asigură că toată lumea lucrează în aceeași direcție în beneficiul Danemarcei.”

### **Fapte despre parteneriat**

Noul parteneriat național pentru zona maritimă trebuie să asigure coordonarea la nivel de stat, industrie, organizații profesionale și instituții financiare. Acest lucru se aplică, printre altele, lucrărilor de consolidare a capacității naționale de construcții navale a Danemarcei. Parteneriatul trebuie să pregătească o analiză care să rezulte în recomandări concrete cu privire la modul în care putem sprijini cel mai bine nevoile pe termen lung ale forțelor armate norvegiene pentru achiziționarea de nave – printre altele, asigurându-se că Danemarca are abilitățile de a proiecta, construi și întreține nave de război.

Parteneriatul este format din membri numiți de următoarele organizații: Ministry of Defense (“Deputy Chairman”)

The Defense Command at the Defense Ship Programme

The Ministry of Defence’s Materiel and Procurement Agency

Ministry of Business

Ministry of Education and Research

Danish Industry

Danish Metal

Danish Maritime

3F Industry

Insurance & Pension

Maritime DTU

MARTEC in Frederikshavn

Sursa: <https://www.navalnews.com/naval-news/2022/08/denmark-announces-significant-investment-for-its-navy/>

### **Ucraina își numește prima corvetă Milgem „Hetman Ivan Mazepa”**

Ucraina numește prima corvetă Milgem „Hetman Ivan Mazepa” Președintele Ucrainei, Volodimir Zelenski, a anunțat numele primei corvete Milgem (clasa Ada) drept „Hetman Ivan Mazepa” pe 18 august 2022.

Pe 19 august 2022 Decretul nr. 586/2022 este publicat pe site-ul șefului statului. Pentru a restabili tradițiile istorice ale armatei naționale, pentru a perpetua memoria remarcabilului om de stat ucrainean Ivan Mazepa, hatman al Armatei Zaporizhzhya, decret: 1. Atribuiți corvetei clasa „Ada” a Forțelor Navale ale Forțelor Armate ale Ucrainei numele de hatman Ivan Mazepa și, în viitor, numiți această corvetă „hetmanul Ivan Mazepa”. Volodymyr ZELENSKY, Președintele Ucrainei Turcia și Ucraina au semnat un acord de cooperare militară la 16 octombrie 2020, subliniind

intențiile părților de a lansa și implementa proiecte comune pentru construirea de nave de război, vehicule aeriene fără pilot și toate tipurile de motoare cu turbină. Turkiye construiește două corvete pentru marina ucraineană în conformitate cu termenii acordului. Șantierul naval RMK din Turkiye a pus chila primei corvete de clasă Ada din Ucraina la Istanbul pe 7 septembrie 2021, construcția navei continuă. Inițial a fost planificat ca nava să fie remorcată în Ucraina cu echipament parțial pentru finalizare până la sfârșitul anului 2022. În cursul anului 2023, corveta urma să fie echipată cu echipamentul și armamentul necesare, iar testele guvernamentale urmau să înceapă. Dar din cauza războiului ruso-ucrainean, soarta implementării acestor planuri este necunoscută. Secțiunea din față a corvetei MILGEM, construită pentru Ucraina la șantierul naval RMK Marine, este închisă în cerc. Nava a început să prindă contur. (03 februarie 2022) [pic.twitter.com/xr6d6BqJQb](https://pic.twitter.com/xr6d6BqJQb) – Tayfun Ozberk (@TayfunOzberk) 3 februarie 2022 Deși nu a fost făcută nicio declarație oficială cu privire la suita de senzori și configurația armelor din cauza confidențialității proiectului, la 9 august 2021, Radio Svoboda, un agent de știri ucrainean, a susținut că Ministerul Apărării ucrainean a dezvoltat sistemele de arme pentru clasa Ada. corvete. Corvetele vor fi echipate cu rachete antinavă Harpoon ca sistem de lovitură principal. Ministrul adjunct al Apărării al Ucrainei a declarat că țara ia în considerare racheta antinavă indigenă Neptune, precum și racheta Harpoon, Atmaca și Naval Strike. Totuși, Harponul a fost o alegere neașteptată. Potrivit Radio Svoboda, rachetele VL-MICA, lansate dintr-un sistem de lansare verticală (VLS), ar servi drept sistem de apărare aeriană al corvetei. Cu toate acestea, redarea corvetă de pe posterul afișat la ceremonia de depunere a chilei nu prezintă VLS. Pe corvete vor fi montate tunul Super Rapid de 76 mm al lui Leonardo, sistemul de armă apropiată Millennium 35 mm al lui Rheinmetall Oerlikon și pistolul STAMP de 12,7 mm al lui Aselsan. Arma principală împotriva amenințării submarine va fi torpilele de impact MU-90.

Sursa: <https://www.navalnews.com/naval-news/2022/08/ukraine-names-its-1st-milgem-corvette-hetman-ivan-mazepa/>

## Echipajele câștigă compensații, deoarece abandonul a atins un nivel record în 2021

Numărul de cazuri de abandon al echipajului continuă să crească, posibil din cauza tensiunilor asupra industriei în timpul pandemiei. În timp ce state, cum ar fi Australia, au fost agresive atunci când le sunt raportate cazurile, Federația Internațională a Muncitorilor din Transporturi și organizația caritabilă Stella Maris raportează, de asemenea, cu sprijinul sporit al organizațiilor și al guvernului, că fac progrese în obținerea de compensații pentru membrii echipajului la nivel global.

ITF a raportat 85 de cazuri de abandon la Organizația Internațională a Muncii (ILO) anul trecut, un nivel record conform sindicatului. În multe dintre aceste cazuri, ei raportează că echipajul abandonat așteptase deja câteva săptămâni sau luni pentru salarii neplătite.

„Nu este neobișnuit ca echipajul să fie plătit la o rată greșită de către un armator, sau mai puțin decât rata stabilită în contractul de angajare care acoperă nava”, a declarat Steve Trowsdale, coordonatorul inspectoratului ITF.

„Marinarii ar putea crede că este normal să rămână neplătiți câteva luni, așteptând ca un armator să rezolve finanțarea, dar trebuie să fie conștienți de faptul că neplata poate fi, de asemenea, un semn că un armator este pe cale să le dea drumul și să plece. i-au abandonat.”

Adesea, cazurile se termină atunci când statele portuare și guvernele intervin pentru a-și returna cetățenii după ce au fost abandonați în întreaga lume.



Stella Maris, cea mai mare rețea de vizitare a navelor din lume și organizație de caritate maritimă oficială a Bisericii Catolice, raportează, totuși, un caz în care a reușit să construiască relații de încredere cu echipajul și să-i ajute să obțină despăgubiri suplimentare în instanțe.

Un grup de 32 de membri ai echipajului thailandez care lucrează pe o navă de pescuit au apelat la rețelele de socializare în iunie 2019, după ce au fost abandonați de nava comercială Wadani 1 fără plata lor în Somalia. O parte din echipaj fusese la bord timp de un an, lucrând mai întâi în Iran și mai târziu în Somalia, fără a fi plătiți corespunzător. Blocați în Somalia, proviziile lor de hrană erau periculos de scăzute.

Stella Maris, directorul Centrului pentru navigatori din Thailanda și capelanul de port, Apinya Tajit, a lucrat cu Ministerul Afacerilor Externe al Thailandeii și Ambasada Thailandeii care se ocupă de Somalia. Ambasada a negociat cu autoritățile din Somalia și cu proprietarii navei pentru a-i trimite pe bărbați acasă. Au fost returnați în Thailanda până la sfârșitul lunii august 2019, unde în mod normal se termină aceste povești.

În schimb, lucrând cu avocații locali, Stella Maris a ajutat marinarii să inițieze proceduri legale pentru trafic de persoane și să recupereze salariile neplătite ale echipajului. Luna trecută, Tribunalul Central de Muncă din Thailanda a decis în favoarea celor 32 de membri ai echipajului, acordându-le o compensație de aproximativ 255.000 de dolari pentru a acoperi salariile neplătite și plățile de concediu. ITF raportează că cei 125 de inspectori și coordonatori ai săi au finalizat 7.265 de inspecții în 2021 pentru a sprijini mii de navigatori cu cereri de salariu și cazuri de repatriere. Ei sunt instruiți să caute exploatare, surmenaj și semne de muncă forțată. Pe multe nave, inspectorii au dreptul de a examina conturile salariale și contractele de muncă și de a revizui orele de muncă și odihnă înregistrate.

*„În mod îngrijorător, observăm o creștere a numărului de navigatori care raportează neplata salariilor pentru perioade de două luni sau mai mult, ceea ce îndeplinește definiția OIM a abandonului”,* raportează Trowsdale. El a spus că ITF a reușit totuși să recupereze aproape 37,6 milioane de dolari în salarii și drepturi neplătite de la proprietarii de nave în 2021.

Ca exemplu al muncii lor, sindicatul a subliniat că inspectorul său cu sediul în Hong Kong, Jason Lam, a ajutat opt navigatori birmanzi care conduceau echipajul MV Lidia să recupereze salarii neplătite de aproape 30.000 de dolari după ce au eșuat în octombrie 2021. Aceștia fuseseră lăsați aproape naufragiat după un taifun, spune ITF, armatorul refuzând să plătească cele două luni salariile datorate echipajului și fără asistență pentru a ajunge acasă.

*„Sunt extrem de mândru de munca pe care inspectorii noștri au făcut-o pentru a sprijini navigatorii în ultimul an, lucrând adesea în fața unor circumstanțe incredibil de dificile”,* a spus Trowsdale.

*„Pe măsură ce criza schimbării echipajului s-a înrăutățit la începutul lui 2021, un val de solicitări a umplut căsuțele de e-mail ale ITF de la echipaj disperat să se închidă și să ajungă acasă.”*

ITF raportează că încălcarea contractului a fost eșecul numărul unu al proprietarilor de nave identificate de inspectorii săi în 2021.

Din cele 7.265 de inspecții efectuate, un sfert a fost rezultatul solicitărilor din partea echipajului sau a navigatorilor individuali, iar 1.795 de cazuri au fost clasificate drept încălcare contractă. ITF folosește acest termen pentru a include prelungiri nelegitime ale perioadelor de lucru, condiții de muncă inacceptabile sau nesigure și nerespectarea ratelor de plată convenite.

Sursa: <https://www.maritime-executive.com/article/crews-win-compensation-as-abandonment-reached-record-high-in-2021>

## Cea mai veche fregata a Royal Navy primește o a doua carieră LIFEX, adăugând 5 ani de viață

Marina Regală a Marii Britanii, care se confruntă deja cu acuzațiile că operează prea multe „nave bătrâne” într-un mediu de securitate care devine mai puțin stabil, a început un efort pentru a menține cele mai vechi fregate în serviciu. Dat în funcțiune în 1991, HMS Argyll este cea mai veche fregată Tip 23 în flotă, iar acum nava trece prin a doua revizie de prelungire a duratei de viață. Era programată să se retragă în 2023. Antreprenorul Babcock International a început ceea ce se numește o prelungire post-viață (LIFEX) pentru HMS Argyll la șantierul său naval Devonport Royal.

Este prima dintre fregatele de Tip 23 care a suferit următoarea întreținere post-LIFEX.

Revizia, care urmărește să mențină Argyll, în vârstă de 31 de ani, în serviciu pentru cel puțin încă cinci ani, are loc la numai cinci ani după ce fregata a devenit prima navă de război a marinei britanice care a fost supusă unui LIFEX. Ea a suferit o revizuire amplă din 2015 până în 2017, care a devenit un model pentru upgrade-uri care au fost ulterior efectuate în întreaga flotă. În ciuda acestor investiții semnificative, politicienii și alții critică Royal Navy și abordarea acesteia de a gestiona flota. Aceștia susțin că navele vechi sunt costisitoare de exploatat și nu pot răspunde eficient unui mediu internațional din ce în ce mai ostil și imprevizibil.

Sursa și continuarea: <https://www.maritime-executive.com/article/royal-navy-s-oldest-frigate-gets-a-second-career-lifex-adding-5-years>

## Coridorul de transport al cerealelor din Ucraina pare să funcționeze

Fluxurile de cereale ucrainene împing prețurile globale în scădere, deoarece noul coridor de export arată un succes inițial. Peste 500.000 de tone de produse alimentare la bordul a 21 de nave au fost exportate din marile porturi ale țării la Marea Neagră în prima jumătate a lunii august, în baza unui acord convenit la sfârșitul lunii trecute. Este mult sub ritmul normal, dar oferă o oarecare ușurare aprovizionării cu cereale tensionate de invazia Rusiei și vremea rea care limitează recoltele din alte părți.

„Am văzut semne că piețele alimentare globale încep să se stabilizeze”, a spus secretarul general al ONU, Antonio Guterres, într-o declarație joi. Un flux de nave noi sosește, semnalând încărcăturile vor continua să urmeze.

O provocare cheie este dacă navele mai mari, în mod obișnuite, în porturile Ucrainei sunt dispuse să tranziteze coridorul și să stimuleze fluxurile, chiar dacă Moscova își continuă asaltul.

„Ucraina a deblocat cereale care au fost blocate în silozuri în toată țara și va împinge piața în jos”, a declarat la telefon Elena Neroba, analist la casa de brokeraj Maxigrain. „Principalul obstacol este de a asigura armatorii că acest coridor este sigur și că îl pot folosi fără plată suplimentară.”

Coridorul pentru exportul culturilor din Ucraina acoperă Odesa și alte două porturi cheie, în timp ce hub-uri precum Mykolayiv rămân închise. Acordul a fost intermediat de Turcia și Națiunile Unite. Președintele ucrainean Volodymyr Zelenskii urma să se întâlnească joi cu omologul său turc și cu secretarul general al ONU la Lviv. Oficialul ONU va vizita și Odesa. Exporturile de cereale ale Ucrainei în sezonul 2022-2023 sunt acum văzute la 30,4 milioane de tone, comparativ cu previziunile din iulie pentru 22,6 milioane de tone.

După război, 5 până la 6 milioane de tone ar putea pleca lunar din porturile ucrainene. Totuși, perspectivele de accelerare a fluxurilor afectează prețurile cerealelor și se așteaptă ca vizita de joi a ONU să dea o „prima imagine liniștitoare”, în ciuda ritmului limitat, a declarat consilierul Agritel din Paris. De asemenea, Ucraina continuă să livreze recolte prin rute alternative terestre și fluviale stabilite în timpul războiului. Contractele futures pe grâu din Chicago au scăzut cu până la 4,8% joi, până la 7,4325 dolari pe bushel, cel mai scăzut nivel din ianuarie - înainte de începerea războiului. Primele mărfuri maritime care au circulat au fost nave blocate de la invazia din februarie, aprovizionate în principal cu produse din porumb și floarea soarelui. De asemenea, pleacă noi nave, inclusiv un transport de grâu cu destinația Etiopia, în cadrul Programului Alimentar Mondial al ONU. Multe încărcături au fost relativ mici. Comercianții și proprietarii de nave caută probabil să se asigure că coridorul funcționează conform planului și să evalueze timpii de tranzit înainte de a conveni asupra unor vânzări mai mari, a spus Neroba. Navele trebuie inspectate în Turcia înainte de a intra și de a pleca din Ucraina, în conformitate cu termenii acordului. Primele de asigurare pentru riscul de război pot limita, de asemenea, competitivitatea către destinații îndepărtate. Din punct de vedere istoric, Ucraina este un furnizor important de porumb pentru China și exportator de ulei de floarea-soarelui în India.

Sursa: <https://gcaptain.com/ukrains-grain-shipping-corridor-appears-to-be-working/>