

## MS DAILY BRIEF – 27 august 2022

### Cuprins

MS DAILY BRIEF – 27 august 2022.....	1
Istoria sovietică oferă indicii despre strategia navală a Chinei în Oceanul Indian .....	1
Nava soră a crucișătorului rus scufundat Moskva pleacă din Marea Mediterană, distrugătoarele americane o urmează.....	4
Contingentul rus din Siria a dezactivat o fregată pentru a nu ajunge la războiul din Ucraina....	5
George H.W. Bush Carrier Strike Group (GHWBCSG) a tranzitat Strâmtoarea Gibraltar .....	5
NATO desfășoară operațiuni istorice de eliminare a munițiilor în largul coastelor franceze ....	5
Un agent rus a spionat ani la rând în baza Comandamentului Aliat Întrunit de la Napoli unde activează și Flota a 6-a a SUA .....	6
Marina chineză începe să ștergă linia mediană imaginară a strâmătorii Taiwan .....	7
Un petrolier rus a intrat într-o barcă cu oameni lângă coasta Turciei.....	9
De la începutul lunii august, peste 460.000 de tone de cereale au fost transportate în porturi pe calea ferată .....	9
Un antreprenor poate vinde insulele strategice din Pacific intereselor chineze.....	10
Indicele Baltic Dry scade brusc, pe măsură ce ratele Capesize scad cu 30% .....	10
Capacitate industrială - Cea mai mare barieră în calea creșterii flotei .....	11
JERA semnează un acord cu noul operator al Sakhalin-2 din Rusia pentru a păstra contractul GNL .....	11
Furnizorii de containere de transport maritim renunță la o afacere de 987 de milioane de dolari după sondajul din SUA .....	12
Căpitanul unei bărci de pescuit indoneziane a murit din cauza unei împușcături în apele Papua Noua Guinee .....	12
Desemnarea Oceanului Indian ca fiind de risc ridicat, va fi retrasă la sfârșitul anului 2022....	13
Incident din viața reală: o navă de aprovizionare offshore se ciocnește de două ori în 45 de minute .....	14

Un studiu recent publicat de Colegiul de Război al Armatei SUA analizează modul în care geografia a constrâns prezența militară sovietică în Oceanul Indian și lecțiile care pot fi trase pentru eforturile Chinei de a deveni o putere a Oceanului Indian.

Geografia are un impact mare asupra dinamicii strategice a Oceanului Indian. Este în mare parte închisă pe trei laturi cu puține puncte de intrare maritimă. De asemenea, Himalaya a întrerupt o mare parte din hinterlandul eurasiatic de la accesul la mare. Acest lucru îngreunează accesul armatelor.

Geografia semi-închisă a Oceanului Indian creează o primă problemă pentru puterile navale care controlează punctele de sufocare maritime și numărul limitat de porturi de adâncime pentru sprijin logistic esențial.

Există constrângeri similare în proiectarea puterii aeriene. Aeronavele pot accesa spațiul aerian din Oceanul Indian de pe, să zicem, teritoriul chinez doar zburând deasupra altor țări. În regiune, dimensiunea mare a Oceanului Indian face esențială existența unei rețele de aerodromuri locale pentru organizare și sprijin.

În Războiul Rece, sovieticii s-au luptat să depășească aceste constrângeri. Uniunea Sovietică nu avea acces direct la Oceanul Indian pe mare sau pe aer și puțini parteneri regionali de încredere. Marina sa a trebuit să se desfășoare în Oceanul Indian în mare parte din Pacific, tranzitând strâmtoarea prin Asia de Sud-Est, unde navele erau supuse interdicției și urmăririi. Acest lucru a avut un impact semnificativ asupra prezenței navale sovietice. Tranzitul îndelungat de la Vladivostok către Golful Arabic a însemnat că menținerea unei nave în zonă a necesitat navelor să petreacă aproximativ o treime din timpul lor în tranzit. Distanțele lungi au limitat, de asemenea, desfășurarea navelor mai mici.

Cerințele logistice au însemnat că majoritatea navelor sovietice desfășurate erau nave de sprijin și alte nave auxiliare. Erau imperative puternice pentru a obține baze locale. Marina sovietică a dezvoltat mai multe facilități în jurul Cornului Africii și, acolo unde sprijinul pe uscat nu era disponibil, s-au bazat pe baze plutitoare în apele internaționale. Căutarea bazelor a fost urmărită în mod oportunist și a însemnat adesea să se bazeze pe parteneri instabili din punct de vedere politic. Accesul era departe de a fi garantat și au fost evacuați din mai multe baze. Deși navele sovietice le depășeau adesea numeric pe cele ale marinei americane în Oceanul Indian, marina sovietică nu a obținut o superioritate navală semnificativă sau de durată în regiune. Echilibrul naval în favoarea sovieticilor a fost rapid inversat în vremuri de criză.

Compoziția flotei sovietice a diferit, de asemenea, considerabil de cea a SUA, cu un număr mare de nave auxiliare, inclusiv nave de informații și de cercetare.

Prezența aeriană sovietică s-a dezvoltat cu câțiva ani de întârziere. Accesul operațional a fost, de asemenea, limitat din punct de vedere geografic. Distanțele de zbor în regiune erau lungi, iar aeronavele care operau de pe teritoriul sovietic au trebuit să survoleze alte țări. Acest lucru a creat o primă pentru accesul la bazele aeriene locale.

Constrângerile geografice cu care se confruntă China în Oceanul Indian o oglindesc pe cele cu care se confruntă Uniunea Sovietică. Pentru China, Oceanul Indian are o importanță secundară în comparație cu Pacificul. Dar Beijingul are încă câteva imperative sau misiuni strategice în Oceanul Indian, începând cu protecția liniilor sale cruciale de alimentare cu energie oceanică. Dar alte misiuni sunt la fel de importante în influențarea compoziției, mărimii și locațiilor prezenței militare chineze. Acestea includ protejarea cetățenilor chinezi și a investițiilor, întărirea influenței soft-power, combaterea terorismului, colectarea de informații, sprijinirea diplomației coercitive față de țările mici și facilitarea operațiunilor într-un mediu de conflict.

Armata Populară de Eliberare trebuie să fie capabilă să răspundă la o serie de situații neprevăzute. Marina PLA are un rol principal în prezența PLA în Oceanul Indian, reflectând imperati­vele de protecție a liniilor de aprovizionare și avantajele politice ale unei amprente navale relativ tranzitorii. Dimensiunea și compoziția desfășurărilor navale chineze în Oceanul Indian au evoluat. Acestea includ acum un grup operativ antipiraterie, nave hidrografice și de colectare a informațiilor și submarine. Dar, deși prezența a crescut, China a fost până acum relativ progresivă în abordarea sa. Este posibil ca prezența Marinei PLA să semene cu cea a Marinei SUA, dacă Beijingul dorește să-și protejeze întreaga linie de aprovizionare din Oceanul Indian. Aceasta ar fi o întreprindere majoră, care necesită desfășurarea susținută a unui număr mare de nave, inclusiv portavioane și submarine, precum și aeronave terestre. Ar fi nevoie de mai multe baze navale și aeriene în regiune.

Dar Beijingul poate considera că protejarea liniilor de aprovizionare împotriva SUA și Indiei este impracticabilă. Poate alege să se concentreze asupra Pacificului în timp ce urmărește obiective limitate în Oceanul Indian. Prezența Marinei PLA în Oceanul Indian în ultimul deceniu s-a concentrat în mare parte pe antipiraterie, informații și diplomatie navală. Acestea vor continua probabil să fie un punct de interes major și ar putea evolua pentru a include o diplomatie limitată, coercitivă (de exemplu, dispute privind drepturile de pescuit), așa cum a fost cazul în altă parte. Activele Marinei PLA ar putea fi suplimentate de nave de la alte agenții maritime.

China poate dezvolta, de asemenea, capacități suplimentare pentru a crea superioritate locală; răspunde la o blocare limitată la distanță; oferi suport pentru intervențiile locale; sau să întreprindă operațiuni limitate de refuz maritim.

Toate aceste misiuni ar fi în mare analogie cu strategia Uniunii Sovietice în Oceanul Indian. Acestea ar putea oferi opțiuni de răspuns la anumite situații neprevăzute cu o fracțiune din costul unei strategii complete de control al mării.

Ca și în cazul sovieticilor, constrângerile privind accesul Chinei creează imperative pentru facilitățile locale de sprijin. Dar natura și amploarea cerințelor de bază ale Chinei ar depinde și de strategia sa generală. Multe nevoi ar putea fi satisfăcute bazându-se pe o abordare „locuri nu baze” de utilizare a facilităților comerciale, minimizând în același timp nevoia de baze dedicate. Dar orice prezență navală chineză semnificativă și susținută în Oceanul Indian ar necesita probabil instalații de sprijin dedicate, comparabile cu bazele tradiționale. Abordarea Chinei în ceea ce privește securizarea instalațiilor locale este mult mai deliberată și mai cuprinzătoare în comparație cu abordarea sovietică. China ar putea încerca să construiască ceea ce unii analiști numesc puncte forte strategice ca parte a unei rețele de centre de aprovizionare, logistică și informații din Oceanul Indian. Dar dacă acest lucru ar oferi acces asigurat la instalațiile de sprijin în condiții de război este incert. În ciuda multor „simțitori” pentru facilitățile din regiunea Oceanului Indian, nicio țară potențială gazdă nu a oferit facilități permanente Marinei PLA (cu excepția Djibouti). Într-adevăr, mai multe gazde potențiale au respins dezvoltarea porturilor propuse.

Portul de la Gwadar, Pakistan, este adesea identificat ca fiind cea mai probabilă locație a unei alte baze navale chineze în nord-vestul Oceanului Indian (deși nu a fost folosit de PLA). Dar orice prezență navală chineză cuprinzătoare ar necesita probabil și un acces asigurat la facilitățile din sud-vestul, centrul și estul Oceanului Indian. China trebuie, de asemenea, să-și dezvolte capacitățile regionale de putere aeriană. Sprijinul pentru operațiuni navale susținute ar necesita o putere aeriană substanțială, inclusiv supraveghere maritimă și avioane de atac. Dar Forțele Aeriene PLA nu au acces asigurat la aeroportul din Oceanul Indian, deși ar putea folosi noul aerodrom de 3.400 de metri de la Dara Sakor, Cambodgia. Lipsa de capabilități aeriene a Chinei în Oceanul

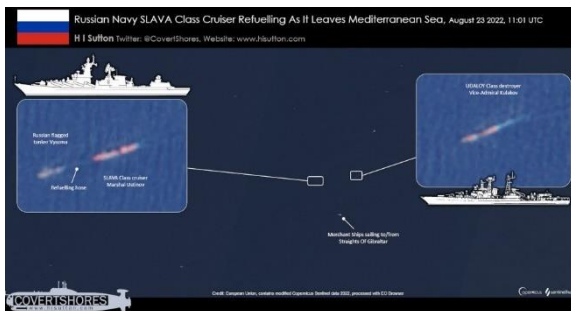


Indian o plasează într-un dezavantaj tactic major. Acest lucru ar putea deveni un blocaj care limitează proiecția puterii strategice a PLA. O lecție clară din Războiul Rece este că asigurarea bazelor locale poate fi costisitoare și incertă. Relațiile Chinei cu Pakistan și Sri Lanka demonstrează cât de mult trebuie să cheltuiască Beijingul, chiar și fără a asigura accesul asigurat. La fel ca Uniunea Sovietică, China poate descoperi că relațiile cu unele țări – în special, regimurile corupte și autocratice – sunt mai puțin de încredere. Experiența sovietică sugerează, de asemenea, că dimensiunea și compoziția PLA din Oceanul Indian vor fi în principal o funcție a intereselor unice ale Chinei în regiune. Nu trebuie să presupunem că viitoarea prezență militară și relațiile de securitate ale Chinei se vor asemăna în mod necesar cu cele ale SUA.

Sursa: <https://www.maritime-executive.com/editorials/soviet-history-offers-clues-to-china-s-naval-strategy-in-indian-ocean>

## Nava soră a crucișătorului rus scufundat Moskva pleacă din Marea Mediterană, distrugătoarele americane o urmează

Nava soră a crucișătorului rusesc cu rachete ghidate scufundată de Marina Ucrainei și-a părăsit poziția în Marea Mediterană după șase luni, a anunțat USNI News. RTS Marshal Ustinov (055), navă soră a fostei RTS Moskva (121), a trecut joi prin strâmtoarea Gibraltar, după ce a operat în Marea Mediterană de la începutul lunii februarie, potrivit observatorilor de nave. La scurt timp după ce a trecut în Atlantic, două distrugătoare de rachete ghidate americane alocate grupului de



atac Harry S. Truman Carrier, USS Cole (DDG-67) și USS Bainbridge (DDG-96), au urmat crucișătorul rus la două ore după ce acesta a trecut Stâncă Gibraltarului, conform fotografiilor publicate de observatorii navelor. Crucişătorul a fost unul dintre principalele active navale ale Rusiei în regiune și reduce prezența Moscovei mai aproape de Ucraina. Ustinov, împreună cu celelalte două crucişătoare din clasa Slava ale Marinei Ruse – Moskva scufundată și

RTS Varyag (011) – au fost ieșite din porturile lor de origine la începutul acestui an, împreună cu invazia terestră rusă a Ucrainei. Ustinov, parte a Flotei de Nord a Marinei Ruse, a intrat în Mediterana la începutul lunii februarie ca șef al unui grup de acțiune de suprafață și a luat stație în largul coastei de sud a Cretei, în timp ce Varyag, cu sediul în Pacific, opera mai aproape de Siria și de baza logistică rusă în Tartus, a relatat USNI News la acea vreme.

Desfășurarile s-au desfășurat în paralel cu operațiunile de prezență ale NATO și ale SUA, centrate pe USS Harry S. Truman (CVN-75), escortele sale și aripa aeriană îmbarcată. Truman se află în Marea Mediterană din decembrie și aripa sa aeriană a zburat până la 90 de ieșiri pe zi. Conceput în anii 1970 pentru a lupta împotriva transportatorilor americani cu 16 rachete de croazieră antinavă SS-N-12 Sandbox de dimensiunea unui stâlp de telefon, navele din clasa Slava au rezistat ca parte a flotei ruse după sfârșitul Războiului Rece. Două rachete ghidate antinavă ucrainene Neptune au atacat și scufundat Moscova în aprilie. USNI News a raportat în mai că crucişătorul s-a scufundat probabil pentru că radarele sale de apărare nu erau operaționale. În timp ce SUA au o amprentă logistică extinsă în regiune, reprovizionarea și realimentarea Rusiei a fost mai dificilă, potrivit colaboratorului USNI News H I Sutton. USS COLE DDG67 și USS BAINBRIDGE DDG96 se îndreaptă spre vest prin strâmtoarea Gibraltar în această după-amiază

„Marina rusă nu are facilități de întreținere semnificative în Mediterană. Putem specula că oboseala echipajului de la perioade mai lungi de pregătire sporită poate fi un factor”, a scris el în plecarea lor. Sutton a publicat fotografii din satelit care îl arată pe Ustinov realimentând marți înainte de plecarea sa din regiune. Între timp, George H.W. Bush Carrier Strike Group a intrat în a 6-a flotă a SUA. USS George H.W. Bush (CVN-77) a plecat de la Naval Station Norfolk, Virginia, pe 10 august și este de așteptat să-l elibereze pe Truman în zilele următoare.

Sursa: <https://news.usni.org/2022/08/24/sister-ship-of-sunken-russian-cruiser-moskva-departs-mediterranean-u-s-destroyers-follow-behind>

## Contingentul rus din Siria a dezactivat o fregată pentru a nu ajunge la războiul din Ucraina

Armata rusă din Siria a organizat un sabotaj pe fregata „Amiralul Flotei Kasatonov” pentru a nu ajunge în războiul din Ucraina. Acest lucru a fost raportat Guildhall de către o sursă din serviciile secrete ucrainene. Pe fregata, care se află acum în Tartus sirian, armata a avariat echipamente de la bord. Două generatoare diesel s-au defectat. Acesta nu este primul eșec înregistrat pe navă. Potrivit informațiilor, contingentul rus încearcă în toate modurile să rezolve problema prelungirii șederii în străinătate pentru a nu ajunge pe frontul ucrainean, recurgând chiar la sabotaj. Anterior, forțele de securitate ale contrainformațiilor ale Serviciului Federal de Securitate al Rusiei au refuzat să meargă în teritoriile ocupate ale Ucrainei, în ciuda motivației financiare semnificative. De asemenea, s-a raportat că etnicii buriți, pe care Rusia a fost prima care i-a aruncat în luptă, nu mai doresc să lupte în Ucraina. Oamenii sunt revoltați că Rusiei „nu are deloc milă de ei” și nu vrea să fie ocupanți.

*Comentariu: Informația este prezentată mai mult ca o interpretare propagandistică. În timpul invaziei rusești a Ucrainei din 2022, navei i s-a interzis accesul la Marea Neagră după ce Turcia a închis strâmtoarea turcească navelor de război rusești. Nava are ca loc de dislocare permanentă portul Severomorsk aparținând Flotei de Nord și deci este supusă restricțiilor de intrare în Marea Neagră. Fregata a rămas dislocată cu alte mijloace navale rusești în Mediterana.*

Sursa: <https://www.blackseanews.net/read/193587>

## George H.W. Bush Carrier Strike Group (GHWBCSG) a tranzitat Strâmtoarea Gibraltar

George H.W. Bush Carrier Strike Group (GHWBCSG) a tranzitat Strâmtoarea Gibraltar și a intrat în Marea Mediterană, ca parte a unei desfășurări programate regulat în zona de operațiuni a Forțelor Navale SUA Europa-Africa (NAVEUR-NAVAF), 25 august 2022.

Sursa: <https://www.navalnews.com/naval-news/2022/08/aircraft-carrier-uss-george-h-w-bush-transits-strait-of-gibraltar/>

## NATO desfășoară operațiuni istorice de eliminare a munițiilor în largul coastelor franceze

În cursul săptămânii trecute, o operațiune NATO a eliminat muniția istorică din Canalul Mânecii de-a lungul coastei franceze. Pe lângă faptul că a făcut canalul un loc mai sigur, Grupul 1 permanent de contramăsuri pentru mine NATO a câștigat beneficiul antrenării și lucrând cu colegi din mai multe națiuni. Echipa a condus operațiunile de eliminare a munițiilor în largul coastei Dieppe, Franța, în perioada 16 - 24 august. Ei au raportat că operațiunea a îndepărtat cu succes 13



muniții istorice, reducând riscul întâlnirii cu mine în apă și făcând zona mai sigură pentru toți navigatorii.

Potrivit unui birou de presă al NATO, în timpul celui de-al Doilea Război Mondial, Canalul Mânecii a fost o zonă cu numeroase operațiuni navale de minare și de amenajări defensive de coastă. Multe dintre aceste muniții istorice care se raportează rămân în zonă și pot prezenta un risc pentru mediu și activități militare, comerciale și de agrement.

Exercițiul a fost condus de nava amiral FGS Mosel din Germania, împreună cu HMCS Kingston și HMCS Summerside din Canada, LNS Kursis din Lituania, HMS Hurworth din Marea Britanie și FS L'Aigle din Franța. De asemenea, în operațiune au fost incluși membri ai Unității mobile de eliminare a munițiilor explozive a Marinei SUA 8 din cadrul Grupului 2 de eliminare a munițiilor explozive desfășurate la bordul Mosel. „Pe lângă faptul că La Manche (Canalul Englez) este un loc mai sigur față de munițiile istorice, SNMCMG1 a câștigat beneficiul de pregătire și cunoștințe din operațiunile istorice franceze de eliminare a munițiilor”, a declarat comandantul marinei estoniene Ott Laanemets, comandantul SNMCMG1. „Când echipele noastre colaborează și putem să împărtășim și să învățăm din resursele noastre combinate, ne îmbunătățește toate abilitățile și face ca operațiunile viitoare, cum ar fi eliminarea munițiilor, să fie mai sigure și mai eficiente.”

Operațiunea a început cu o conferință pe mare, în cadrul căreia reprezentanți ai Marinei Franceze s-au coordonat cu SNMCMG1 pentru a stabili rolurile și responsabilitățile în zona de operațiuni. Compoziția diversă a SNMCMG1 a oferit grupului o gamă largă de capacități tehnice pentru a localiza, identifica și distruge munițiile istorice. Diversitatea de metode și echipamente utilizate a permis, de asemenea, planificatorilor să combine și să testeze mai multe combinații pentru a se asigura că abordările de muniție au fost cele mai sigure și mai eficiente. SNMCMG1 este una dintre cele patru forțe navale permanente care operează sub Comandamentul Maritim Aliat al NATO, cu sediul în Northwood, Regatul Unit.

Sursa: <https://www.maritime-executive.com/article/nato-conducts-historical-ordnance-disposal-operations-off-french-coast>

## Un agent rus a spionat ani la rând în baza Comandamentului Aliat Întrunit de la Napoli unde activează și Flota a 6-a a SUA

O femeie agentă a serviciilor secrete ruse a reușit să se infiltreze în baza NATO de la Napoli, unde a spionat ani la rând, scriu în edițiile de vineri mai multe publicații preluate de agenția EFE, printre care La Repubblica și Der Spiegel, potrivit Agerpres. Totul a ieșit la iveală în urma unei investigații jurnalistice care a durat aproape un an.

Investigația, la care au contribuit de asemenea Bellingcat și The Insider, o descrie pe spioana rusoaică drept o femeie în vârstă de "circa 30 de ani, cosmopolită și sigură pe sine, care vorbește șase limbi" străine și a reușit să pătrundă în cercul personalităților din orașul italian Napoli, în cel al personalului bazei NATO și al Flotei a 6-a a SUA.

Numele identității sale fabricate era María Adela Kuhfeldt Rivera, născută în Peru din tată german, dar identitatea sa reală era Olga Kolobova, fiică a unui colonel rus. Pașaportul rusesc cu care a intrat în Italia aparținea "aceleiași serii folosite de spionii GRU", serviciul secret militar rus, iar în timpul șederii în Italia a folosit trei pașapoarte rusești, scrie La Repubblica.

Pista spioanei a fost pierdută când Bellingcat și The Insider au publicat în septembrie 2018 numele spionilor care au încercat să-i otrăvească pe fostul agent rus Serghei Skripal și pe producătorul

bulgar de arme Emil Gebrev, rusoaica părăsind atunci Napoli către Moscova fără să i se mai dea de urmă.

Autorii investigației jurnalistice mai susțin că nu au putut stabili ce informații a putut ea să obțină, nici dacă ar fi reușit să implanteze viruși informatici în telefoanele și calculatoarele prietenilor pe care și-i făcuse în timpul misiunii în Italia, dar, spun aceiași jurnaliști, se știe că "a intrat în contact cu figuri cheie ale NATO și Marinei SUA".

Sursa: [https://www.defenseromania.ro/un-agent-rus-a-spionat-ani-la-rand-in-baza-comandamentului-aliat-intrunit-de-la-napoli-unde-activeaza-si-flota-a-6-a-a-sua\\_617893.html](https://www.defenseromania.ro/un-agent-rus-a-spionat-ani-la-rand-in-baza-comandamentului-aliat-intrunit-de-la-napoli-unde-activeaza-si-flota-a-6-a-a-sua_617893.html)

## Marina chineză începe să ștergă linia mediană imaginară a strâmtorii Taiwan

Timp de aproape 70 de ani, o linie imaginară care curge pe strâmtoarea Taiwan între Taiwan și China a contribuit la menținerea păcii, dar așa-numita linie mediană pare din ce în ce mai lipsită de sens pe măsură ce marina modernizată a Chinei își afirmă puterea. China nu a recunoscut niciodată oficial linia pe care un general american a conceput-o în 1954, în apogeul ostilității Războiului Rece între China comunistă și Taiwanul susținut de SUA, deși Armata Populară de Eliberare a respectat-o în mare măsură. Acum, Taiwanul se pregătește pentru navele de război ale marinei mult mai mari a Chinei care trec în mod obișnuit peste linie, ca parte a pașilor pe care Beijingul furios i-a luat pentru a protesta împotriva vizitei la Taipei de acum trei săptămâni a președintelui Camerei SUA, Nancy Pelosi. „Ei vor să crească presiunea asupra noastră, cu scopul final de a renunța la linia mediană”, a spus un oficial taiwanez familiarizat cu planificarea securității în regiune. „Vor să facă din asta un fapt”, a spus oficialul, care a refuzat să fie identificat având în vedere sensibilitatea problemei. Unii oficiali taiwanezi spun că ar fi „imposibil” ca insula să abandoneze conceptul de tampon pe care îl reprezintă linia. Ministrul de Externe Joseph Wu a declarat în cadrul unei conferințe de presă luna aceasta că o schimbare a status quo-ului nu poate fi tolerată. „Trebuie să ne unim mâinile cu parteneri care au aceleași opinii pentru a ne asigura că linia mediană este încă acolo, pentru a proteja pacea și stabilitatea în strâmtoarea Taiwan”, a spus Wu. Alți oficiali și analiști de securitate avertizează că ar fi dificil pentru insula să apere linia fără a crește riscul unei escalade periculoase.

### PROIECȚIA PUTERII

Taiwanul ar trebui să reacționeze militar dacă forțele chineze ar pătrunde pe cele 12 mii marine ale apelor teritoriale ale sale, a spus oficialul din Taiwan, dar în afară de asta, nu există un plan imediat pentru a acorda armatei sau pazei de coastă mai multă autoritate de a răspunde. Președintele Tsai Ing-wen a spus în mod repetat că Taiwanul nu va provoca și nici nu va escalada conflictul. Este îndoielnic dacă sprijinul internațional pentru Taiwan este suficient pentru a descuraja China să patruneze pe partea Taiwan a uneia dintre cele mai aglomerate căi maritime din lume sau dacă prietenii Taiwanului ar ajuta-o să mențină linia.

Navele SUA și ale altor marine occidentale navighează prin strâmtoare pentru a evidenția ceea ce susțin este statutul său internațional, nu pentru a impune strict linia imaginară care nu are statut legal. Strâmtoarea Taiwan are o lățime de aproximativ 180 km (110 mile) și, la cea mai îngustă, linia mediană este la aproximativ 40 km (25 mile) de apele Taiwanului. O prezență navală chineză stabilită în apropiere de apele teritoriale ale Taiwanului ar întinde armata Taiwanului și ar face orice blocaj sau invazie chineză mult mai ușoară, avertizează oficialii taiwanezi. În cele din urmă, o linie mediană redundantă ar aduce, de asemenea, o provocare suplimentară pentru dominația de lungă durată a SUA asupra mărilor apropiate ale Chinei - așa-numitul prim lanț de insule - și ar

ajuta China să își proiecteze puterea în Pacific. Linia mediană nu are caracteristici care o marchează. Ani de zile, China a recunoscut-o în mod tacit, dar în 2020 un purtător de cuvânt al ministerului de externe a declarat că „nu a existat”. Acest lucru a fost reluat de Ministerul Apărării și de Consiliul Afaceri Taiwan. În ultimele zile, fregatele și distrugătoarele celor două părți s-au jucat cu pisica și șoarecele, navele chineze încercând să manevreze în jurul patrulilor taiwaneze pentru a trece linia. Avioanele de luptă chineze au trecut și ele în această lună, deși trecând doar puțin, ceva ce forțele aeriene chineze au făcut doar rar în trecut. Ministerul Apărării din China nu a răspuns solicitărilor de comentarii.

## „ARTEFACT POLITIC”

Chieh Chung, un analist de securitate de la National Policy Foundation din Taipei, a declarat că „răsturnarea” consensului pe linia medie a crescut riscul unui conflict accidental. Chieh a spus că codurile de angajare pentru paza de coastă și armata din Taiwan ar trebui revizuite pentru a le oferi mai multă autoritate și protecție legală în reacția la provocările din ce în ce mai complexe din partea forțelor chineze. În câteva săptămâni, se așteaptă ca navele de război americane să navigheze prin strâmtoarea Taiwan, subliniind ceea ce consideră că este statutul acesteia de cale navigabilă internațională, spre supărarea inevitabilă a Chinei, care pretinde suveranitatea și alte drepturi asupra strâmtoării.

But the U.S. ships are not expected to challenge Chinese vessels on either side of the median line. Three U.S. officials, speaking on the condition of anonymity, said that Chinese crossings of the median line had little tactical importance.

"It's an imaginary line that's symbolic and it's about poking Taiwan in the eye a bit," one of the officials told Reuters.

The United States saw little need to uphold the status of the line or push back against China's moves across it, they said.

Christopher Twomey, a scholar at the U.S. Naval Postgraduate School in California, said he believed the U.S. Navy viewed the line as a "political artefact" rather than a legal one.

Speaking in a private capacity, Twomey said the dangers should not be overstated and the recognition and use of the strait as an international waterway would continue. He described Chinese activities as "political statements".

"Mere Chinese presence on either side of arbitrary lines within that area is not likely to lead to any operational response," Twomey said.

Dar nu se așteaptă ca navele americane să provoace navele chineze de o parte și de alta a liniei medii. Trei oficiali americani, vorbind sub condiția anonimatului, au spus că trecerile chineze ale liniei medii au o importanță tactică mică. „Este o linie imaginară care este simbolică și este vorba despre a împinge puțin Taiwanul în ochi”, a declarat unul dintre oficiali pentru Reuters. Statele Unite au văzut puțină nevoie să susțină statutul liniei sau să respingă mișcările Chinei peste ea, au spus ei. Christopher Twomey, un savant la U.S. Naval Postgraduate School din California, a spus că crede că Marina SUA a văzut linia ca un „artefact politic” mai degrabă decât unul legal. Vorbind în calitate privată, Twomey a spus că pericolele nu ar trebui exagerate și că recunoașterea și utilizarea strâmtoării ca cale navigabilă internațională va continua. El a descris activitățile chineze drept „declarații politice”. „Simpla prezență chineză de o parte și de alta a liniilor arbitrare din acea zonă nu va duce probabil la vreun răspuns operațional”, a spus Twomey.

Sursa: <https://www.reuters.com/world/asia-pacific/chinas-navy-begins-erase-imaginary-taiwan-strait-median-line-2022-08-25/>



## Un petrolier rus a intrat într-o barcă cu oameni lângă coasta Turciei



În seara zilei de joi, 25 august, în apropiere de coasta Turciei, petrolierul Karakuz, care circula sub pavilion rusesc spre Grecia, și o ambarcațiune ușoară cu motor cu două persoane s-au ciocnit. Acest lucru este raportat de European Truth cu referire la Sabah. Incidentul a avut loc în jurul orei 21:00, ora locală, vizavi de strâmtoarea Dardanele, care leagă Marea Marmara și Marea Egee. Pe o ploaie abundentă, un petrolier lung de 140 de metri a intrat într-o barcă cu două persoane la bord.

Căpitanul tancului a raportat incidentul la Garda de Coastă a Turciei, care a trimis la fața locului un remorcher și o barcă de salvare. În urma incidentului, nimeni nu a fost rănit, dar barca a fost avariată. Se observă că este remorcată până în peninsula turcă Gallipoli.

Sursa: <https://www.blackseanews.net/read/193560>

## De la începutul lunii august, peste 460.000 de tone de cereale au fost transportate în porturi pe calea ferată

În perioada 1 august - 23 august 2022, Ukrzaliznytsia a transportat 1,16 milioane de tone de mărfuri de cereale în legătura de export, față de 917 mii de tone pentru întregul iulie. Acest lucru a fost anunțat de directorul adjunct al departamentului de lucru comercial al „Ukrzaliznytsia” Valery Tkachev în cadrul unei întâlniri online cu reprezentanții pieței agricole de joi, 25 august, scrie Porta Ukrainy. Inclusiv, 549 mii tone au fost transportate prin punctele de trecere a frontierei terestre de la frontiera de vest față de 716 mii tone în iulie, 467 mii tone au fost transportate în porturi față de 190 mii tone în iulie.

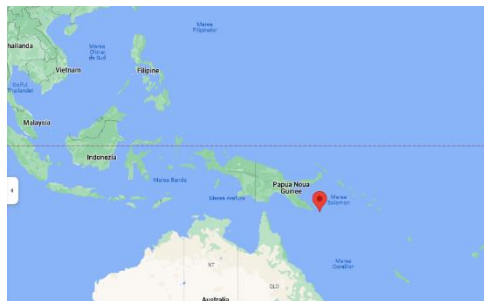
În martie aveam la export 41,6 mii tone, în iulie - 917 mii tone, în 23 de zile din august avem deja 1,16 milioane tone. Salutări tuturor, văd deja că creștem treptat volumul de transport, dar acest lucru nu este suficient. Permiteți-mi să vă reamintesc că înainte de război transportam până la 4 milioane de tone în trafic de export pe lună”, a spus Tkachev. Potrivit acestuia, dinamica pozitivă a fost asigurată în primul rând de deschiderea coridorului maritim de cereale din porturile Odesei Mari.

În cele 23 de zile ale lunii august, Ukrzaliznytsia a încărcat 1,16 milioane de tone de mărfuri de cereale în vagoane, sau 17% din volumul total încărcat, care este de aproape 7 milioane de tone. În ianuarie-iulie 2022, Ukrzaliznytsia a redus transportul de mărfuri cu 32% față de aceeași perioadă a anului trecut, la 95,3 milioane de tone.

În iulie 2022, transportul de mărfuri a crescut cu 9,2% față de iunie, la 10,302 milioane de tone. În 2021, Ukrzaliznytsia a crescut transportul de mărfuri cu 3% față de 2020, la 314,6 milioane de tone.

Sursa: <https://www.blackseanews.net/read/193547>

## Un antreprenor poate vinde insulele strategice din Pacific intereselor chineze



Un om de afaceri australian privat se pregătește să vândă intereselor chineze un lanț de 21 de atoli de corali situați la aproximativ 500 Mm la nord-est de Cairns, Australia. Ian Gowrie-Smith, un antreprenor pensionar care a avut o mână de lucru în afaceri petroliere, gaze, minerit și farmaceutice de-a lungul deceniilor, este proprietarul Insulelor Conflict din Papua Noua Guinee. Situat între Marea Solomon și Marea Corailor, micul lanț de insule găzduiește 30 de locuitori permanenți, un program de conservare a broaștelor țestoase, o stațiune mică și suficient teren pentru o pistă strategică de 3.000 de metri. Gowrie-Smith a confirmat pentru Australia's 9 Now că agenții săi sunt în conversație cu cumpărătorii chinezi despre o potențială vânzare. Prețul în discuție este de aproximativ 25 de milioane de dolari și s-a oferit să negocieze cu guvernul australian despre vânzarea cu reducere, având în vedere potențialele implicații de securitate națională ale unei instalații chineze lângă căile maritime din nord-vestul Australiei. Politicienii australieni și-au exprimat recent îngrijorarea serioasă cu privire la noul acord de securitate al Chinei cu guvernul Insulelor Solomon, care ar putea include aranjamente de bază pentru forțele de securitate chineze. Insulele Conflict sunt și mai aproape, cu aproximativ 300 nm, iar Gowrie-Smith și-a exprimat curiozitatea de ce guvernul australian nu a fost interesat să încheie o înțelegere care să pună insulele în mâinile australienilor. Orice prezență chineză în Insulele Conflict ar fi supusă guvernării Papua Noua Guinee; China este cel mai mare client al Noii Guinee pentru exporturile de resurse naturale, iar cele două națiuni au intrat recent în discuții despre un acord de liber schimb. China are o istorie de a construi baze militare insulare pe atoli de corali din Marea Chinei de Sud, construindu-le mai întâi ca instalații civile înainte de a desfășura sisteme de apărare aeriană și rachete antinavă. Se crede, de asemenea, că Marina PLA urmărește un acord de bază la Baza Navală Ream din Cambodgia, cândva locul investițiilor de ajutor militar american. Ambițiile Beijingului se extind și asupra insulelor strategice din Pacificul de Sud: în iunie, ministrul chinez de externe Wang Yi a efectuat un mare tur al Insulelor Solomon, Fiji, Kiribati, Samoa, Tonga, Vanuatu, Papua Noua Guinee și Timor-Leste pentru a face eforturi comune. „planul spațial marin”. Dacă ar fi fost acceptat, planul ar fi acordat Chinei un rol mai mare în afacerile maritime regionale - dar a fost respins.

Sursa: <https://www.maritime-executive.com/article/entrepreneur-may-sell-strategic-pacific-islands-to-chinese-interests>

## Indicele Baltic Dry scade brusc, pe măsură ce ratele Capesize scad cu 30%

Principalul indice al transportului maritim al Bursei Baltice, .BADI, a înregistrat joi cea mai gravă scădere din trei luni, împovărată de cererea mai scăzută de mărfuri de cărbune și minereu de fier, deoarece producția de oțel a scăzut în China. \* Indicele general, care ține cont de ratele pentru navele capesize, panamax și supramaxshipping, a scăzut cu 90 de puncte, sau aproximativ 7,4%, la 1.123 de puncte, un nou minim din 9 decembrie 2020. \* „Incertitudinile actuale din economia globală, împreună cu prețurile mult mai mari ale mărfurilor, în special ale cărbunelui, nu fac nicio favoare pieței”, a declarat Niels Rasmussen, analist șef de transport maritim la BIMCO. \* „Acesta

ar fi un indicator suplimentar destul de puternic că perspectivele economiei globale pentru următoarea lună sau două nu sunt cel puțin în sus”, a adăugat el. \* Indicele Capesize .BACI a scăzut cu 206 puncte, sau aproximativ 30,3%, la 474 de puncte, atingând un minim de la începutul lunii iunie 2020. \* Câștigurile zilnice medii pentru capesize, care transportă de obicei mărfuri de 150.000 de tone, cum ar fi minereul de fier și cărbunele, au scăzut cu 1.705 USD la 3.931 USD. \* Producția de oțel brut din China, cel mai mare producător și consumator de metal din lume, a scăzut cu 6,4% la 81,4 milioane de tone în iulie, au arătat marți datele Asociației Mondiale a Oțelului. \* „Va fi nevoie de unele mișcări, mai mult ca sigur în China, pentru a stimula cu adevărat cererea să vină și să vadă niște îmbunătățiri puternice pentru restul anului”, a adăugat Rasmussen. \* Indicele panamax și-a continuat pierderile de o lună, scăzând cu 67 de puncte, sau 4,5%, la 1.424 de puncte. \* Câștigul mediu zilnic pentru panamaxe, care transportă de obicei mărfuri de cărbune sau cereale de aproximativ 60.000 până la 70.000 de tone, a scăzut de la 606 USD la 12.816 USD. \* Indicele supramax și-a întrerupt seria de nouă sesiuni de victorii, scăzând cu 10 puncte, până la 1.763 de puncte.

Sursa: <https://gcaptain.com/baltic-dry-index-falls-sharply-as-capesize-rates-plunge-30/>

## Capacitate industrială - Cea mai mare barieră în calea creșterii flotei

Cel mai mare obstacol în calea adăugării mai multor nave în Marina este capacitatea bazei industriale, a declarat joi șeful operațiunilor navale, adm. Mike Gilday.

Ofițerul superior al serviciului a spus că constructorii de nave au nevoie de indicatori de la serviciu înainte de a putea face investițiile necesare pentru a construi, de exemplu, trei distrugătoare pe an. „Avem o capacitate industrială limitată. Cu alte cuvinte, putem scoate doar atâtea nave de pe linia de producție pe an. Scopul meu ar fi să optimizez acele linii de producție pentru distrugătoare, pentru fregate, pentru nave amfibie, pentru nave amfibie ușoare, pentru nave de aprovizionare”, a spus Gilday la un eveniment al Heritage Foundation. „Trebuie să dăm un semnal industriei că trebuie să ajungem la trei distrugătoare pe an, în loc de 1,5, că trebuie să întreținem două submarine pe an. O parte din aceasta depinde de noi să le oferim un set clar de – un punct de obiectiv clar, astfel încât să poată planifica o forță de muncă și o infrastructură care va fi capabilă să răspundă cererii. Dar din nou, nicio industrie nu va face astfel de investiții dacă nu le oferim un grad mai mare de încredere.” Întrebat de USNI News după eveniment dacă motivul pentru care Marina nu este pregătită să trimită acest semnal industriei este din cauza finanțării, Gilday a spus: „Depinde de clasa navelor. Uneori este accesibilitate. Uneori este vorba despre capacitatea industrială.”

Sursa: <https://news.usni.org/2022/08/25/cno-gilday-industrial-capacity-largest-barrier-to-growing-the-fleet>

## JERA semnează un acord cu noul operator al Sakhalin-2 din Rusia pentru a păstra contractul GNL

Cel mai mare generator de energie din Japonia, JERA (JERA este o societate mixtă între 50 și 50 între TEPCO Fuel & Power, o filială deținută integral de Tokyo Electric Power Company și Chubu Electric Power, fondată în aprilie 2015), a semnat joi un acord cu noul operator al proiectului energetic Sakhalin-2 din Rusia pentru a-și menține contractul pe termen lung de cumpărare de gaz natural lichefiat (GNL), a declarat vineri un purtător de cuvânt al companiei nipone. Principalele

condiții precum volumul, prețul și moneda de plată au rămas aceleași ca în contractul anterior, a declarat el pentru Reuters.

Sursa: <https://www.reuters.com/business/energy/jera-signs-deal-with-new-operator-russias-sakhalin-2-keep-lng-contract-2022-08-26/>

## Furnizorii de containere de transport maritim renunță la o afacere de 987 de milioane de dolari după sondajul din SUA

Furnizorii globali de containere de transport China International Marine Containers și Maersk Container Industry, într-o declarație comună joi, au declarat că au abandonat planul de fuziune, invocând provocări semnificative de reglementare.

China International Marine Containers (CIMC) a fost de acord în septembrie să cumpere compania de transport maritim danez AP Moeller - producătorul de containere frigorifice Maersk pentru 987,3 milioane de dolari. Departamentul de Justiție al SUA a declarat că acordul ar fi combinat doi dintre cei patru furnizori mondiali de containere frigorifice și ar fi concentrat și mai mult lanțul frigorific global de aprovizionare.

Departamentul de Justiție a spus că „ar avea, de asemenea, controlul consolidat asupra a peste 90% din producția de containere izolate și containere frigorifice din întreaga lume în entitățile deținute sau controlate de stat chineze”.

Procurorul general adjunct Jonathan Kanter, care conduce divizia antitrust a Departamentului de Justiție, a declarat că achiziția ar fi putut duce la „prețuri mai mari, calitate mai scăzută și mai puțină rezistență în lanțurile globale de aprovizionare” și „ar fi cimentat poziția dominantă a CIMC într-o industrie deja consolidată și a eliminat MCI ca un concurent inovator, independent.”

Biroul Federal pentru Cartel din Germania a declarat în decembrie că a deschis și o investigație cu privire la efectele pe care le-ar putea avea preluarea Maersk Container Industry (MCI) de către CIMC asupra piețelor.

Maersk a spus că este „nefericit” că acordul nu va merge mai departe, adăugând că „va evalua acum cea mai bună configurație structurală pentru a asigura dezvoltarea pe termen lung a afacerii”. Fondată de Maersk în 1991, MCI are 2.300 de angajați în China și Danemarca.

Sursa: <https://www.marinelink.com/news/shipping-container-suppliers-abandon-499026> și <https://gcaptain.com/dept-of-justice-antitrust-investigation-sinks-maersks-reefer-business-sale-to-chinas-cimc/>

## Căpitanul unei bărci de pescuit indoneziane a murit din cauza unei împușcături în apele Papua Noua Guinee

Un pescar din Indonezia a fost împușcat în Zona Economică Exclusivă (ZEE) din Papua Noua Guinee (PNG). Potrivit surselor de știri, unii membri asociați cu Forța de Apărare Papua Noua Guinee (PNGDF) au efectuat împușcătura care a ucis victima luni, 22 august.

Potrivit informațiilor din mass-media, o navă de pescuit sub pavilion indonezian, numită KMN Calvin 02, a fost abordată în apele teritoriale PNG de o barcă de patrulare PNGDF, care ar fi deschis focul, luând viața unuia.

Deși secvența evenimentelor rămâne neclară până acum, rapoartele presei din Indonezia au menționat inițial că o navă de război cu sediul în Australia a deschis focul. Cu toate acestea, guvernul australian a negat acest lucru.

Un membru al echipajului bărcii de pescuit indoneziane, care a discutat cu KabarPaupa.com, a menționat că, dacă nu s-a înșelat, nava de război PNGDF avea un număr de carenă, 401, care corespunde HMPNGS Ted Diro.

Aceasta din urmă este prima barcă de patrulare din clasa Guardian livrată de Australia către PNG. Australia s-a angajat să furnizeze PNGDF-ului patru nave din clasa Guardian pe care intenționează să le echipeze cu arme nespecificate.

Surse au confirmat în continuare că, în acest timp, lucrările de înarmare a navelor din clasa Guardian din PNG nu au început încă.

Eforturile de a urmări KMN Calvin 02 și Ted Diro prin mijloace open-source, inclusiv date AIS, nu au avut succes. Cu toate acestea, fotografiile publicate de Garda de Coastă a SUA (USCG) evidențiază că două dintre cele trei nave de patrulare din clasa Guardian se aflau în portul de la Baza Navală Manus când USCGC Oliver Henry a ajuns pe 14 august.

Având în vedere că ambarcațiunile de patrulare din clasa Guardian din PNG nu sunt încă înarmate cu arme de calibru mare, pare posibil ca împușcătura să fi fost efectuată de ofițerii PNGDF care erau împuterniciți cu arme de calibru mic.

Overt Defense a încercat să contacteze Departamentul de Apărare al Australiei și guvernul PNG pentru comentarii. Cu toate acestea, ei nu au răspuns cu răspunsuri la întrebări înainte de publicare. Pescuitul ilegal desfășurat de pescarii din Indonezia a explodat în ZEE PNG și în Australia odată cu debutul pandemiei COVID-19. În 2021, mai multe bărci de pescuit din Indonezia au fost, de asemenea, arse în largul coastei Australiei, ceea ce a dus la un incident diplomatic.

La 24 august, un purtător de cuvânt al Apărării a raportat Apărării deschise că Departamentul de Apărare știe despre rapoartele din presă publicate în această săptămână cu privire la moartea unui pescar din Indonezia în largul coastei de sud a Noii Guinee. Personalul și navele australiene nu au fost implicate în incident.

Sursa: <https://www.marineinsight.com/shipping-news/indonesian-fishing-boats-captain-dead-from-gunshot-in-the-waters-of-papua-new-guinea/>

## Desemnarea Oceanului Indian ca fiind de risc ridicat, va fi retrasă la sfârșitul anului 2022

Reflectând în continuare progresul înregistrat în reducerea pericolului pirateriei în largul coastei de est a Africii și în Oceanul Indian, industria de transport maritim intenționează să încheie oficial desemnarea „Zona cu risc ridicat”, începând cu prima dată a anului.

Deși rămâne un nivel de risc, ei subliniază că nu au avut loc atacuri în aproape patru ani, ultimele rapoarte apărând în 2019, conform cărora pirații au fost speriați de forțele UE după ce au amenințat o navă în apropierea Cornului Africii.

Notificarea oficială a planului de încetare a desemnării a fost transmisă Organizației Maritime Internaționale, astăzi, 22 august, pentru a fi revizuită și aprobată la următoarea ședință a Comitetului pentru Siguranța Maritimă, programată să înceapă pe 31 octombrie 2022. Decizia de a încheia desemnarea a fost făcută de Camera Internațională de Transport Național, BIMCO, Asociația Internațională a Contractanților Marini, INTERCARGO, INTERTANKO și Oil Companies International Marine Forum.

„Acest anunț este o dovadă a aproape 15 ani de colaborare dedicată pentru a reduce amenințarea pirateriei în Oceanul Indian. Printr-o combinație a eforturilor armatei, politice, ale societății civile și ale industriei de transport maritim de-a lungul anilor, operatorii și navigatorii sunt acum capabili să opereze cu o încredere sporită în aceste ape”, au spus grupurile în declarația lor



comună adresată OMI. Desemnarea regiunii ca zonă cu risc ridicat a început în 2010 în apropierea vârfului atacurilor asupra navelor din apropierea Cornului Africii. Cu doi ani mai devreme, Consiliul Uniunii Europene a adoptat un plan de acțiune bazat pe rezoluțiile ONU, pentru a stabili operațiunea executivă a UE militară maritimă pentru Somalia.

Cunoscută sub numele de Operațiunea ATALANTA, misiunea a fost descurajarea, prevenirea și reprimarea actelor de piraterie și jaf armat în largul coastei somaleze. La apogeul pirateriei somaleze, în ianuarie 2011, Forța Navală a UE – Somalia raportează că 736 de ostatici și 32 de nave erau reținute de pirați. Eforturile combinate au contribuit la o reducere a activității, astfel încât doi ani mai târziu au putut raporta că nu au avut loc deturnări de succes ale unei nave comerciale, iar ultimul atac confirmat asupra unei nave a avut loc în 2018. EU NavFor a raportat că a alungat o ambarcațiune mică în 2019, dar Iranul a continuat să raporteze că marina sa a intervenit în recentele atacuri. Misiunea UE a fost extinsă în 2020 pentru a continua să patruleze apele și în special pentru a proteja navele comerciale din Programul Alimentar Mondial și altele care ar putea fi vulnerabile la atac. În prezent, mandatul EU NavFor este programat să se încheie pe 31 decembrie 2022. Înlăturarea HRA reflectă o îmbunătățire semnificativă a situației de piraterie în regiune, au spus organizațiile. Cu un an în urmă, au redus dimensiunea regiunii desemnate, dar au spus astăzi că sfârșitul desemnării nu va veni până la sfârșitul anului, permițând navlositorilor, proprietarilor de nave și operatorilor timp să se adapteze la amenințarea schimbată a pirateriei. Grupurile continuă să avertizeze, totuși, că evaluările amenințărilor și riscurilor ar trebui în continuare efectuate, iar navele sunt în continuare încurajate să se raporteze la UKMTO și să se înregistreze la Centrul de Securitate Maritimă pentru Cornul Africii în zona de raportare voluntară administrată de UKMTO. La sfârșitul anului 2021, Consiliul de Securitate al ONU a început eforturile de a reduce și de a pune capăt programelor internaționale din regiune. Până în martie 2022, UE și-a exprimat, totuși, îngrijorarea cu privire la încheierea programului, cât timp rămân tulburări politice în Somalia.

Sursa: <https://www.maritime-executive.com/article/indian-ocean-high-risk-designation-to-be-withdrawn-at-end-of-2022>

## **Incident din viața reală: o navă de aprovizionare offshore se ciocnește de două ori în 45 de minute**

Un remorcher pentru geamanduri de la Garda de Coastă lucra pe o cale navigabilă restricționată pentru a deservi geamanduri care au fost mutate sau pierdute din cauza unui uragan recent. Echipa de pe comandă era formată, printre alții, din doi ofițeri și comandantul. Era plină zi și vizibilitatea era bună. Remorcherul, arătând semnalele pe timp de zi pentru o navă cu capacitatea de manevră limitată, lucra lângă marginea canalului navigabil cu curentul de reflux spre pupa.

O navă de aprovizionare offshore (OSS) a părăsit dana în amonte de geamanduri și a plecat. În această perioadă, echipajul de remorcher asigurase o geamandura mare pe punte; echipajul se agita în lanț în timp ce un ofițer de pe comandă folosea sistemul DP pentru a verifica poziționarea ancorei. Pe măsură ce se apropiau, comandantul navei OSS a contactat remorcherul prin VHF pentru a solicita un aranjament de trecere „un singur fluier”; adică nava OSS ar depăși (trece) remorcherul pe partea tribord - în afara canalului. Solicitarea a fost neobișnuită, dar echipa de comandă a remorcherului a presupus că echipa de comandă a navei OSS știa ce fac și nu a întrebat-o.

La bordul navei OSS, comandantul a presupus – fără a-și consulta sistemul electronic de hărți (ECDIS) – că geamandura (și nava) erau „în afara stației” și că era suficientă adâncime pe tribord. La 15.42, nava OSS a făcut o ușoară schimbare a cursului spre tribord, pregătindu-se să treacă de geamanduri pe tribord. Până în acel moment, nava OSS avea aproximativ 13 noduri. Pe măsură ce nava OSS se apropia de geamandura, citirea sondei sale de adâncime a scăzut rapid, așa că comandantul a renunțat la încercarea de a depăși tribordul geamandurii. Acum, confruntat cu pericolul iminent al coliziunii, el a inversat apoi motoarele navei OSS și a folosit propulsorul de prova și cârma pentru a se întoarce spre babord pentru a încerca să evite lovirea geamandurii. Un ofițer de siguranță de pe puntea geamandurii a transmis prin radio despre coliziunea iminentă. Comandantul a făcut un anunț la nivelul întregii nave pentru a pregăti echipajul pentru ciocnire, în timp ce ofițerul comandant a sunat cinci sunete scurte de fluierul navei. La 15.44, prova navei OSS a intrat în coliziune cu pupa geamandurii staționare, în timp ce avea 6 noduri. Nava OSS a pivotat apoi și a alunecat pe partea tribord și s-a așezat pe malurile de noroi la tribordul geamandurii. Aproximativ 45 de minute mai târziu, cu geamandura încă în aceeași poziție, nava OSS a încercat să manevreze în jurul pupei geamandurii, dar curentul de reflux a pus nava OSS pe nava staționară a Gărzii de Coastă. Recunoscând că o a doua coliziune era iminentă, comandantul licitatorului de geamanduri a făcut un alt anunț la nivelul întregii nave, avertizând echipajul să se pregătească pentru impact. Prova tribord a navei de aprovizionare offshore a lovit tribordului navei de întreținere a geamandurilor.

Sursa: <https://www.marineinsight.com/case-studies/real-life-incident-offshore-supply-vessel-collides-twice-in-45-minutes/>