

## MS DAILY BRIEF – 11 septembrie 2022

### Cuprins

|   |   |
|---|---|
| MS DAILY BRIEF – 11 septembrie 2022 .....   | 1 |
| Corveta europeană, în linie dreaptă pentru construirea primului prototip. Zile decisive și pentru corvetele României .....            | 1 |
| Zile decisive pentru programul României - „Corveta multifuncțională” .....  | 2 |
| Marina suedeză testează Saab Enforcer III USV în timpul exercițiilor .....  | 2 |
| Ancheta NTSB asupra incendiului unei nave de pescuit evidențiază importanța balizelor de localizare personală.....                    | 3 |
| Interdicția UE asupra importurilor de combustibil rusești este considerată un avantaj pentru cererea globală de nave tanc .....       | 4 |
| Petrolul rusesc continuă să curgă în Europa, deoarece navele folosesc transferuri de la navă la navă în largul coastei grecești ..... | 5 |
| Marina Iranului (IRGC) primește nava- catamaran cu rachete Shahid Soleimani .....   | 5 |
| Noul membru chainPORT Tanger Med salută porturile partenere.....  | 6 |

---

### Corveta europeană, în linie dreaptă pentru construirea primului prototip. Zile decisive și pentru corvetele României



Corveta europeană European Patrol Corvette (EPC), imagine concept. Foto: Fincantieri  
Programul „Corveta de patrulare europeană” - „European Patrol Corvette” (EPC) începe să prindă încet contur. Statele implicate în program așteaptă o nouă finanțare din partea UE pentru dezvoltarea primului prototip. Din program fac parte Italia, țară coordonatoare, Franța, Spania și Grecia. Programul a beneficiat deja de o primă

finanțare din Fondul european de Apărare (EDF) în valoare de 60 de milioane de euro.

Banii au fost destinați dezvoltării navei.

Statele care fac parte din program așteaptă o finanțare de 200 de milioane de dolari pentru a demara construirea primului prototip.

Potrivit celor de la Defense News, care îl citează pe Andrea Quondamatteo, reprezentant al Statului Major al Forțelor Navale Italiene, finanțarea programului va continua și în 2023.

Amintim că în ianuarie 2021 Comitetul director al Agenției Europene de Apărare (EDA – European Defense Agency) a aprobat recent lansarea unui proiect de cooperare care vizează dezvoltarea unei corvete europene de patrulare.

În realizarea proiectului, sunt implicate Italia, țară coordonatoare, Franța, Spania și Grecia. Statele participante își propun să producă prima corvetă în 2026-2027.

Principalele caracteristici constructive ale navei sunt: deplasament total 3000 - 3500 tone; lungime 110 metri; pescaj 5,5 metri.

Forțele Navale franceze vor cumpăra 9 – 11 corvete. Marina italiană, la rândul său, intenționează să achiziționeze opt nave care să înlocuiască navele proiect “Cassiopea” și “Comandante” aflate în serviciu de 30 respectiv 20 de ani.

## Zile decisive pentru programul României - „Corveta multifuncțională”



*Gowind 2500, sursă foto: Naval Group*

Fără să intrăm în detalii întrucât despre acest subiect s-au scris zeci de pagini, programul e blocat din 2019 încoace. Atunci, Asocieria dintre Naval Group și Șantierul Naval Constanța a câștigat licitația pentru construirea a patru corvete Gowind 2500, dar și modernizarea celor două fregate Regina Maria și Regele Ferdinand. Contractul nu a fost nici până azi semnat din cauza unor neînțelegeri între partea franceză și

Șantierul Naval Constanța, fapt confirmat și de MApN, dar și de Paris.

După amânări succesive pe întreaga perioadă a acestui an, ministrul Vasile Dîncu a declarat recent, de mai multe ori, că în urma solicitării Asocierii, MApN a prelungit termenul pentru semnarea contractului până în septembrie, astfel că următoarele săptămâni vor fi decisive pentru luarea unei decizii în programul care stagnează din 2019.

Sursa: [https://www.defenseromania.ro/corveta-europeana-in-linie-dreapta-pentru-construirea-primului-prototip-zile-decisive-si-pentru-crovetele-romaniei\\_618095.html](https://www.defenseromania.ro/corveta-europeana-in-linie-dreapta-pentru-construirea-primului-prototip-zile-decisive-si-pentru-crovetele-romaniei_618095.html)

## Marina suedeză testează Saab Enforcer III USV în timpul exercițiilor

Platforma de testare a Saab pentru dezvoltarea funcțiilor autonome Enforcer III, care a fost transformată din Combat Boat 90, a fost testată într-o încercare comună de către Saab și marina suedeză în sudul Mării Baltice. Tehnologia fără pilot este în curs de dezvoltare rapidă, iar viitoarele divizii de corvete suedeze ar putea fi formate dintr-o combinație de platforme cu și fără pilot. Platforma fără echipaj face platforma cu echipaj mai eficientă și reduce riscurile pentru unități și personal. Saab Enforcer III conține tehnici pentru asistență îmbunătățită de navigare și posibilități de operare fără echipaj. Poate fi folosit pentru recunoaștere avansată. Acesta este momentul în care trimiteți barca pe distanțe lungi și vă oferă informații utile cu ajutorul radarului și al camerei. Din motive de securitate, există un echipaj la bord în timpul testelor, dar operațiunile ambarcațiunii

sunt direcționate de pe corveta HMS Nyköping. Țintele descoperite de Enforcer III sunt trimise personalului Saab de pe corvetă, iar apoi le transferă pe navă.

*„Am folosit Enforcer III tactic pentru recunoaștere avansată. Apoi suntem capabili să fim mai retrași și să fim mai tăcuți. Asta face nava mea mult mai dificil de localizat pentru inamic.”* Viktor Tornerhjelm, comandantul HMS Nyköping.

*„Se face o evaluare a riscurilor de fiecare dată când trimiteți o barcă și astăzi avem mereu oameni la bord. Dar vedem că acum este posibil să trimitem ambarcațiuni fără pilot în scenariu cu risc mai mare. Marina suedeză examinează modul în care platformele autonome se pot potrivi cu operațiunile lor existente și aici intervenim noi pentru a crea tehnologia și posibilitățile. Așteptăm cu nerăbdare să primim feedback de la exercițiu.”* Jens-Olof Lindh, manager de proiect la Saab.

Sursa: <https://www.navalnews.com/naval-news/2022/09/swedish-navy-tests-saab-enforcer-iii-usv-during-exercise/>

## **Ancheta NTSB asupra incendiului unei nave de pescuit evidențiază importanța balizelor de localizare personală**

Consiliul Național pentru Siguranța Transporturilor din SUA (NTSB) și-a lansat în această săptămână raportul pentru investigarea incendiului din 10 noiembrie 2021 la bordul navei de pescuit Blue Dragon. Nu au fost raportate răniți sau decese în legătură cu incendiul, dar incidentul a dus la pagube de peste 500.000 de dolari ale navei. Dragonul Albastru se desfășura în Oceanul Pacific de Nord, efectuând operațiuni de pescuit cu paragate, când nava a luat foc. Cei șase membri ai echipajului și un observator al Serviciului Național de Pescuit Marin (NMFS) au încercat fără succes să lupte împotriva incendiului și au fost forțați să abandoneze nava pentru a fi salvați de o navă Bunul Samaritean. Blue Dragon a fost ulterior remorcat la San Pedro, California. Blue Dragon a plecat din Honolulu, Hawaii, pentru a pescui pește-spadă și ton pe 25 octombrie 2021. Săptămâni mai târziu, pe 9 noiembrie, observatorul NMFS a descoperit un incendiu în timonerie sub consolă, în timp ce echipajul se pregătea să recupereze uneltele de pescuit. În timp ce echipajul încerca să lupte împotriva incendiului, observatorul NMFS și un marinar de la bord au preluat pluta de salvare pentru 10 persoane și EPIRB a navei de deasupra timoneriei. Observatorul NMFS a folosit dispozitivul său de notificare de urgență prin satelit (SEND) pentru a trimite un SOS împreună cu un text care spunea „foc”. De asemenea, a activat manual EPIRB-ul navei și farul de localizare personal. NTSB a concluzionat că acțiunile observatorului și ale deckhandului au contribuit la supraviețuirea echipajului prin recuperarea EPIRB și a plutei de salvare înainte ca acestea să ia foc. Activarea de către observator a EPIRB-ului navei și utilizarea echipamentului său de comunicații de urgență emise de NMFS au contribuit, de asemenea, la salvarea în timp util a echipajului, deoarece echipamentul transmitea locația echipajului. NTSB a stabilit că cauza probabilă a incendiului la bordul Blue Dragon provenea dintr-o sursă necunoscută, probabil de natură electrică, care a aprins consola din lemn din timonerie. La amploarea pagubelor provocate de incendiu a contribuit utilizarea substanțială a materialelor combustibile în tâmplărie, amenajări și mobilier din timonerie și spațiile de cazare. NTSB a emis anterior o recomandare de siguranță către Paza de Coastă din SUA pentru a solicita utilizarea balizelor personale de localizare pentru a spori șansele de supraviețuire după scufundarea navei de marfă El Faro în 2015, cu pierderea tuturor celor 33 de membri ai echipajului. NTSB a reiterat recomandarea după ce nava de pescuit Scandies Rose s-a scufundat în largul insulei Sutwik, Alaska, în 2019. Doi dintre membrii echipajului navei au fost salvați; ceilalți cinci membri ai echipajului nu au fost niciodată găsiți.

NTSB a concluzionat că balizele personale de localizare ar ajuta la operațiunile de căutare și salvare prin furnizarea de coordonate actualizate și corecte continuu ale locațiilor membrilor echipajului. Recomandarea rămâne deschisă. Îmbunătățirea siguranței navelor de pescuit rămâne o prioritate pentru NTSB și este o problemă pe Lista celor mai căutate îmbunătățiri ale siguranței în transport a NTSB 2021-2022. NTSB pledează pentru noi standarde care să abordeze și să reevalueze periodic stabilitatea intactă, subdiviziunea și integritatea etanșei la navele de pescuit comercial cu lungimea de până la 79 de picioare, precum și balizele de localizare personale pentru echipaj. NTSB a identificat două lecții învățate din această investigație: Instalația și echipamentele electrice substandard – inclusiv firele goale, piulițe de sârmă neasigurate, circuite supraîncărcate, cablaje slăbite și cablaje de uz casnic care nu sunt concepute pentru uz maritim – reprezintă o cauză comună a incendiilor electrice la bordul navei/navei. În plus, bateriile au fost identificate ca surse de aprindere a incendiilor în mai multe moduri de transport. Operatorii navelor trebuie să se asigure că sistemele electrice sunt proiectate, instalate și întreținute în mod adecvat în conformitate cu standardele marine stabilite pentru a preveni incendiile. Balizele de localizare personală au ajutat la validarea poziției poziția de urgență a navei care indică radiofarul, iar un SEND a ajutat respondenții să identifice natura urgenței. Proprietarii și operatorii de nave pot spori siguranța echipajelor lor echipând navele și echipajele cu aceste tehnologii suplimentare prin satelit pentru a suplimenta EPIRB.

Sursa: <https://gcaptain.com/ntsb-investigation-into-fishing-vessel-fire-highlights-the-importance-of-personal-locator-beacons/>

## **Interdicția UE asupra importurilor de combustibil rusești este considerată un avantaj pentru cererea globală de nave tanc**

Interzicerea de către Uniunea Europeană a importurilor de combustibil rusesc este probabil să crească nevoia mondială de petroliere, potrivit proprietarului navei Torm A/S. Sosirile maritime de țiței din Rusia în UE vor fi interzise de la începutul lunii decembrie, iar importurile de motorină, combustibil pentru avioane și alte produse petroliere vor fi interzise câteva luni după aceea. Aceasta înseamnă că regiunea va trebui să aducă provizii de înlocuire de mai departe, în timp ce butoaiele rusești vor trebui, de asemenea, să găsească noi case. „*Interdicția UE asupra produselor petroliere rusești din februarie 2023 va declanșa o recalibrare a ecosistemului comerțului cu petrol*”, a spus Torm într-un comunicat. „*O parte din această recalibrare comercială a început deja.*” Compania estimează că remanierea comerțului cu produse petroliere va determina o creștere de 7% în tone-mile, măsura cheie a cererii din industria de transport maritim, deoarece surprinde cele două lucruri care ocupă navele - cantitatea de marfă și cât de departe este transportată. Tarifele de transport pentru combustibili rafinați au crescut deja de la începutul anului, arată datele Baltic Exchange. Europa va trebui să importe produse petroliere, în principal motorină, din regiuni precum SUA, Orientul Mijlociu, India și alte țări asiatice. Exporturile rusești de motorină vor trebui, de asemenea, să găsească noi clienți, probabil în locuri precum America Latină, Africa și Turcia, în timp ce unii ar putea merge și în Asia, a spus Torm. „*Ne așteptăm la un sprijin suplimentar pentru comerțul cu tancuri de produse din nevoia de a reumple atât stocurile comerciale, cât și strategice de petrol în multe țări*”, se arată în comunicat. Cererea de cisterne este, de asemenea, susținută de închiderea rafinăriilor din regiunile importatoare – parțial din cauza tranziției la energie verde și a loviturii din cauza pandemiei de Covid – și de noi capacități care se construiesc în exportatori. Torm a declarat că a înregistrat o creștere importantă a importurilor din

Australia, Noua Zeelandă și Africa de Sud, unde rafinările s-au închis recent și se așteaptă ca tendința generală să continue. Torm spune că are o flotă deținută în totalitate de peste 80 de nave pentru transportul de energie și produse petroliere curate. Compania a declarat la începutul acestui an că nu va intra în nicio afacere nouă care să implice escale în porturile rusești deocamdată.

Sursa: <https://gcaptain.com/eu-ban-on-russian-fuel-imports-seen-as-boon-for-global-tanker-demand/>

## **Petrolul rusesc continuă să curgă în Europa, deoarece navele folosesc transferuri de la navă la navă în largul coastei grecești**

În ciuda mai multor sancțiuni din partea Occidentului, petrolul Rusiei continuă să se canalizeze prin transferuri de la navă la navă în Europa, în largul coastei mediteraneene a Greciei, conform raportului Nikkei Asia. Analiza a descoperit că, de când Rusia a lansat o invazie a Ucrainei, coasta Greciei a fost locația pentru 41 de nave care efectuează transferuri de la navă la navă de petrol care au venit din Rusia și au ajuns ulterior în Europa. În anul precedent, a existat doar o astfel de navă. Pe parcursul a șase luni până la 22 august, raportarea Nikkei a confirmat că 175 de transferuri în largul coastei grecești au implicat tancuri rusești. Cifra se compară cu nouă transferuri observate în același timp în 2021. Aproape 89 de tancuri din lot au ajuns în porturi, cu 41 de aterizări în porturi din Grecia, Belgia și alte porturi europene. Aceasta este o creștere față de un tanc observat cu un an înainte. Sondajul a evidențiat, de asemenea, rolul vital al apelor din apropierea Greciei ca un centru esențial pentru transporturile de petrol între Rusia și Europa, conform Nikkei Asia. Rusia a exportat aproximativ 23,86 milioane de barili de petrol în largul Greciei pentru transferuri de la navă la navă, conform datelor de la Refinitiv, în creștere față de 4,34 milioane de barili livrați simultan în 2021. Transferurile de la navă la navă au apărut ca o modalitate prin care vânzătorii și cumpărătorii de petrol rusesc să acopere originea proviziilor în ultimele luni care permit articolelor sancționate să continue să facă schimb de mâini. *Vino 2023*; UE este pregătită să introducă un nou set de sancțiuni care interzic importurile de petrol pe mare din Rusia. SUA conduce, de asemenea, o inițiativă a Grupului celor Șapte de a limita prețul petrolului Rusiei pentru a strânge finanțele Moscovei. Cu toate acestea, Nikolai Shulginov, ministrul rus al energiei, ar fi avertizat marți că țara va răspunde la plafonarea prețurilor; cu toate acestea, trimiterea mai multor țitei în Asia și eforturile de a limita ratele vor sfârși prin a zguduia piețele energetice. El a menționat în special la Forumul Economic de Est, potrivit Reuters, că acțiunile de impunere a unui plafon de preț vor duce la un deficit în inițierea piețelor țărilor și vor crește volatilitatea prețurilor.

Sursa: <https://www.marineinsight.com/shipping-news/russian-oil-continues-to-flow-to-europe-as-vessels-use-ship-to-ship-transfers-off-the-greek-coast-since-the-war-in-ukraine/>

## **Marina Iranului (IRGC) primește nava- catamaran cu rachete Shahid Soleimani**

Pe 5 septembrie a avut loc o ceremonie solemnă de punere în funcțiune a unei noi nave în portul orașului iranian Bandar Abbas. Corpul Gărzii Revoluționare Islamice a primit o nava- catamaran cu rachete, Shahid Soleimani. În viitorul apropiat, această navă fanion va începe serviciul, iar apoi mai multe nave de același tip i se vor alătura, în timp ce se află în diferite etape de construcție. Pentru un nou proiect În mai 2020, comandamentul IRGC și-a anunțat intenția de a construi o serie de nave mici cu rachete / ambarcațiuni cu rachete de un nou tip. S-a raportat că vor primi sisteme de rachete pentru a lovi ținte îndepărtate. De asemenea, prevedea instalarea unor sisteme moderne



de apărare aeriană și artilerie. Proiectul a fost numit „Shahid Soleimani” – în onoarea generalului Qassem Soleimani, care a fost ucis cu câteva luni mai devreme.

Aparent, dezvoltarea proiectului a fost finalizată cel târziu în 2020, iar construcția primelor nave a început în același timp. Până în primăvara lui 2021, s-au făcut progrese semnificative în această chestiune, iar

agențiile de informații străine au luat cunoștință de acest lucru. Deci, în februarie anul trecut, sateliții străini au dezvăluit construcția a trei nave simultan la diferite șantiere. Primul catamaran a fost situat în zona orașului Bushehr, al doilea a fost observat la unul dintre șantierele navale din orașul Bandar Abbas, iar al treilea a fost construit lângă Kushm. Imaginile din satelit au arătat corpuri formate cu suprastructuri. Probabil, până atunci, navele aflate în construcție reușiseră să primească o parte din unitățile și sistemele interne, iar lucrările de instalare au continuat. Finalizarea construcției, aparent, a necesitat cel puțin câteva luni.

Sursa: <https://topwar.ru/201497-vms-ksir-poluchili-raketnyj-korabl-katamaran-shahid-sulejmani.html>

## Noul membru chainPORT Tanger Med salută porturile partenere

Porturile Singapore, Hamburg, Rotterdam, Anvers, Barcelona, Göteborg și Montreal s-au reunit la Tanger Med cu scopul de a intensifica colaborarea strânsă și de a discuta proiecte comune legate de subiecte și inovații privind operațiunile portuare. Întâlnirea a reușit să ridice dialogul continuu și fructuos la nivelul următor. Participanții s-au concentrat pe o serie de probleme portuare comune, cum ar fi noile tehnologii și inovații care conduc operațiunile portuare zilnice. Acestea au inclus procese de digitalizare care modelează cultura digitală a porturilor, responsabilitatea socială corporativă și proiecte legate de energie regenerabilă și durabilitate. Întâlnirea a analizat, de asemenea, o serie de inițiative care vizează promovarea dezvoltării sectorului maritim. Conceput să combine simultan atât sesiunile de întâlnire, cât și vizitele la fața locului, programul de două zile a inclus tururi ale portului Tanger Med, Zona Liberă Logistică și platforma industrială susținută de port. Participanții au vizitat facilități precum Renault Tanger Med, cea mai mare fabrică de automobile din Africa. Turul s-a încheiat cu o vizită a clusterului de inovare Tanger Med, inclusiv al treilea campus al școlii de codificare 1337 MED, care face parte din rețeaua globală de educație IT 42. Dl Mehdi Tazi Riffi, CEO al Tanger Med, a declarat: „Tanger Med este încântat să găzduiască porturile sale partenere chainPORT pentru a aborda în mod colectiv provocările comune care urmează și pentru a reafirma rolul vital și în creștere pe care porturile îl joacă în îmbunătățirea eficienței lanțurilor globale de aprovizionare. Întâlnirea a reprezentat un punct de plecare excelent pentru a concepe proiecte comune în domeniile digitalizării și decarbonizării. „Suntem foarte încântați că Tanger Med și-a deschis porțile membrilor chainPORT, oferind o imagine de ansamblu atât de cuprinzătoare a proiectelor sale operaționale, strategice și sociale. Acesta este un semn că porturile inteligente sunt dispuse să impulsioneze în mod transparent optimizarea lanțului de aprovizionare pentru a obține o mai mare securitate, conectivitate și eficiență. Călătoria de studiu de caz este o nouă adunare care completează dezbaterile intense care au loc la Adunările Generale Anuale, la programele Academiei și la



## FORUMUL SECURITĂȚII MARITIME



*întâlnirile regulate ale grupului de lucru.”* a spus dl Jens Meier, CEO al Autorității Portului din Hamburg. La încheierea întâlnirii, porturile membre chainPORT și-au arătat disponibilitatea de a continua acest dialog maritim global și de a fundamenta discuțiile sub forma unor proiecte concrete de colaborare.

Sursa: <https://en.portnews.ru/news/335337/>