

MS DAILY BRIEF – 15 septembrie 2022

Cuprins

JCC din Istanbul înregistrează multiple abateri de la coridoarele sigure ale navelor din Marea Neagră.....	1
Rușii ironizează forța navală a Marii Britanii. Concluzia? Portavionul HMS Prince of Wales nu face față navei Amiral Kuznețov	2
Georgia va construi cel mai adânc port de la Marea Neagră: Nave din SUA și NATO vor folosi infrastructura acestuia	3
Submarinele din clasa Kilo ale Marinei Ruse se retrag din Crimeea	4
SUA și NATO trebuie să-și îndrepte atenția asupra Mării Negre, spun experții în politică europeană	5
Speedcast asigură integrarea Internetului Starlink pentru armatori	6
Cele mai mari porturi din China suspendă operațiunile înainte de taifunul Mufia.....	6
Comisia Federală Maritimă (FMC) încearcă să definească acțiunile „nerezonabile” ale transportatorilor.....	7
Primul membru al echipajului din tancurile grecești confiscate de Iran se întoarce acasă.....	8
ClassNK a semnat MOU cu Maersk Training A/S pentru personalul eolian offshore și educația navigatorilor pentru utilizarea combustibilului alternativ.....	9
Rusia a arătat cum elicoptere Ka-52 „lovesc” o navă de asalt a forțelor speciale ucrainene (Video). „Nava” era o bucată din podul din 1943	9
Rusia și-a mărit gruparea navală în Marea Neagră.....	10

JCC din Istanbul înregistrează multiple abateri de la coridoarele sigure ale navelor din Marea Neagră

De la 1 august, JCC a permis circulația în siguranță a 122 de nave din Ucraina și a 144 de nave către Ucraina.

Centrul Comun de Coordonare (JCC) din Istanbul a înregistrat o serie de abateri de la coridoarele sigure, inclusiv cele repetate, de către navele care transportau cereale din Ucraina, a spus Centrul în raportul său care rezumă operațiunile de la 1 august. „Începând cu 1 august, JCC a permis circulația în siguranță a 122 de nave din Ucraina și a 144 de nave către Ucraina. Ca parte a responsabilităților sale, JCC a monitorizat îndeaproape circulația de intrare și de ieșire a navelor prin coridorul umanitar maritim din Negru. Marea. În mai multe ocazii, a observat nave care deviau de la coridor și a răspuns corespunzător contactând căpitani și sfătuindu-i să urmeze coordonatele. În unele cazuri, JCC a luat contact oficial în scris atunci când aceleași nave au deviat de mai multe ori”, se arată raportul.

Sursa: <https://tass.com/economy/1506479>

Rușii ironizează forța navală a Marii Britanii. Concluzia? Portavionul HMS Prince of Wales nu face față navei Amiral Kuznețov



Aparatul de propagandă rusă s-a lansat într-un atac la adresa industriei de apărare britanică, ironizând Royal Navy, cândva cea mai mare forță navală din lume.

Publicația [Vzglyad](#) alocă un spațiu mare în care ironizează Royal Navy și noul portavion HMS Prince of Wales.

Articolul propagandistic a fost publicat ca urmare a problemelor tehnice pe care le-a întâmpinat HMS Prince of Wales, cel mai nou portavion al Marii Britanii.

Amintim că portavionul HMS Prince of Wales a întâmpinat o defecțiune la una din elice în timp ce se afla în largul coastei Marii Britanii, la o zi după începerea unei misiuni în care a pornit spre Statele Unite ale Americii.

În ultimii doi ani, tot din considerente tehnice, noul portavion britanic HMS Prince of Wales s-a aflat în diferite misiuni sub 90 de zile pe mare.

Nava a costat aproximativ 3.5 miliarde de euro.

Presa din Federația Rusă spune că portavionul Amiral Kuznețov, după ce va fi modernizat, va fi mai performant decât HMS Prince of Wales, navă care a costat Marea Britanie 3.5 miliarde de euro

Acest motiv îi face pe ruși să considere că „designul HMS Prince of Wales e un fiasco” și, după ce au plănuțit inițial ca portavioanele britanice să fie dotate cu catapulte care să permită utilizarea diferitelor tipuri de aeronave precum F-35C, F/A-18 și chiar o viitoare posibilă versiune a Tempest, britanicii au decis să facă economie și au abandonat proiectul.

Autorul consideră că portavioanele britanice nu au capacitatea de a opera un grup aerian puternic și pot transporta doar F-35B.

Concluzia articolului e că deși industria britanică a depus eforturi și a cheltuit sume uriașe pentru noul său portavion, s-au făcut greșeli din care Rusia poate învăța. Astfel, noul portavion britanic HMS Prince of Wales, chiar dacă a costat 3.5 miliarde de euro, nu ar face față portavionului rus Amiral Kuznețov în cazul în care cel din urmă ar fi modernizat.

Deși admit că „F-35 e mai nou decât MiG-29K”, rușii se laudă că avioanele rusești „pot decola cu rachete antinavă și pot identifica și lovi ținte” mai bine. Autorul nu precizează însă dacă mai există aviație militară rusă pentru portavioane, în contextul în care Amiral Kuznețov e într-o situație degradantă.

Deși ironizează HMS Prince of Wales, textul din presa rusă nu precizează nimic despre starea în care a ajuns singurul portavion rus - Amiral Kuznețov

Amiral Kuznețov a fost urmărit de ghinion. O serie de evenimente din ultimii ani au transformat nava într-o semi epavă.

După ianuarie 2017 când a încetat operațiunile din Siria, Amiral Kuznețov a cunoscut câteva incidente majore:

- 30 Octombrie 2018 portavionul este avariat după ce docul plutitor care s-a scufundat din cauza căderii unei macarale de 70 de tone peste eliportul navei. Macaraua a fost ridicată abia după 3 luni, costul operațiunii ridicându-se la 1 milion de dolari.

- În mai 2019 încă se mai lucra la repararea navei, când în decembrie 2019, la bordul portavionului a izbucnit un incendiu de proporții exact în timpul operațiunilor de restaurare. Costul estimat de stingere a fost de 8 milioane de dolari.



Data estimată pentru finalizarea modernizării este 2024, după care, se presupune că nava va mai avea viață încă 10-15 ani.

Sursa: https://www.defenseromania.ro/rusii-ironizeaza-forta-navala-a-marii-britanii-concluzia-portavionul-hms-prince-of-wales-nu-face-fata-navei-amiral-kuznetov_618087.html

Georgia va construi cel mai adânc port de la Marea Neagră: Nave din SUA și NATO vor folosi infrastructura acestuia

Correspondentul din Tbilisi al cotidianului rusesc Vzglyad a informat, pe 12.09.2022, că Guvernul Georgiei va angaja un grup internațional de consultanță, în vederea implementării proiectului de construire la Anaklia a celui mai adânc port de la Marea Neagră.

Vicepremierul georgian, Levan Davitashvili, care conduce și Ministerul economiei și dezvoltării durabile, a declarat luni că mai mulți investitori de anvergură, în special din Abu Dhabi, sunt interesați de construirea acestui port.

“Există un interes al investitorilor din statele din Golful Persic și Asia Centrală. Cu sprijinul acestora, intenționăm să obținem o infrastructură portuară modernă, pentru dezvoltarea potențialului de tranzit al Georgiei”, a precizat vicepremierul Davitashvili.

Potrivit declarațiilor acestuia, Georgia are în vedere accelerarea procesului de realizare a proiectului, fără să facă referire la eventuale termene pentru începerea și finalizarea construcției.

În urmă cu câțiva ani, proiectul de construire a portului Anaklia a eșuat, după ce un investitor local nu și-a îndeplinit obligațiile și nu a reușit să asigure finanțarea de 400 de milioane de dolari. În anul 2019, opoziția georgiană a acuzat autoritățile pentru eșecul “din ordinul Rusiei” a construirii unui port la Anaklia. Ulterior, bancherul Mamuka Khazaradze, care a supravegheat proiectul, a trecut în opoziție, iar Guvernul georgian a început să lucreze cu investitori străini. În același timp, și SUA face un lobby activ pentru construirea unui port la Anaklia.

Potrivit planurilor inițiale, portul, cu o adâncime de 16 metri, trebuia să înceapă să funcționeze în perioada 2020-2021. Costul total al construcției a fost estimat la aproximativ 2,5 miliarde de dolari. Portul urma să fie construit în apropierea graniței cu Abhazia, pe un teritoriu de 400 de hectare. Prin acesta era planificat transportul a până la 100 de milioane de tone de marfă pe an.

După cum a informat presa locală, portul de la Anaklia ar urma să fie întrebuițat și în scopuri militare, urmând inclusiv ca nave de luptă din SUA și NATO să staționeze în acesta.

Sursa: <https://www.defenseromania.ro/georgia-va-construi-cel-mai-adanc-port-de-la-marea-neagra-nave-din-sua-si-nato-vor-folosi-infrastructura-acestui-a-618145.html>

Submarinele din clasa Kilo ale Marinei Ruse se retrag din Crimeea

Valul schimbător al Războiului din Ucraina pare să fi determinat marina rusă să-și „regrupeze” forțele în Marea Neagră. La începutul invaziei, stăteau cu îndrăzneală aproape de Odesa. Acum, Flota Mării Negre abia se îndepărtează de Crimeea de teama rachetelor Harpoon. Submarinele sale și-au mutat recent baza mai departe de umbra atacului ucrainean. De la începutul invaziei Ucrainei din februarie, cele patru submarine de clasă îmbunătățită Kilo ale Marinei Ruse din Marea Neagră au fost o vedere obișnuită în Sevastopol. Principala bază navală de pe coasta de vest a Crimeei a fost un punct de plecare pentru multe atacuri asupra Ucrainei. Kilos au dane dedicate acolo, unde se rearmează cu rachete de croazieră Kalibr de atac terestre. Până de curând nu era neobișnuit să vezi trei Kile în port deodată, cu unul pe mare. Asta sa schimbat. În ultimele săptămâni, ei au fost concentrați la Novorossiysk, o altă bază navală mult mai îndepărtată de Ucraina. Submarinul Clasa Kilo Submarinul de clasă KILO îmbunătățit Proiect 636.3 este cel mai puternic activ naval al Rusiei în Marea Neagră. Ei sunt în mod inerent mai capabili de supraviețuire în apă deschisă decât verii lor de război. Mai ales împotriva ucraineanului căruia îi lipsesc orice mijloace anti-submarine. Acest lucru a fost demonstrat de pierderea dramatică a navei amirale Moskva în perioada 13-14 aprilie. Au fost mulți factori în pierderea crucișătorului Clasa Slava. Dar submarinele sunt, prin natura lor, imune la rachetele Harpoon sau Neptune. Flota de suprafață a Rusiei s-a mutat deja din raza de acțiune a Harpoons. Fără o marina ucraineană care să fie scufundată, submarinele, ca o mare parte a marinei de suprafață, sunt în serviciu cu rachete de croazieră. Spre deosebire de navele de suprafață, submarinele rusești pot opera nestingherite în toată Marea Neagră. Ei pot lansa rachete de croazieră Kalibr către ținte din întreaga țară. Un mic dezavantaj al submarinelor din clasa Kilo este că transportă doar patru Kalibr. Navele de suprafață ale Rusiei sunt echipate cu un sistem de lansare verticală cu 8 runde. Kilo poate lansa rachetele de croazieră doar prin două dintre cele șase tuburi torpilă ale lor. Siguranța Novorossiysk Novorossiysk se află pe coasta Rusiei Mării Negre, între Soci și acum faimosul Pod Kerci care leagă Crimeea. În ultimii ani, baza navală a fost extinsă și, în timpul războiului din Ucraina, a fost casa multor nave de debarcare. Unele submarine au sediul în mod normal acolo, dar pentru o mare parte a războiului Sevastopolul a devenit centrul lor. Acum s-au mutat în mare parte înapoi din Sevastopol. Submarinele fac încă escală la Sevastopol, iar submarinul mai vechi Alrosa, care este în curs de teste post-refit, este încă activ acolo. Dar acum este normal să avem trei Kilo în Novorossiysk și asta este o schimbare. Mișcarea a venit la scurt timp după ce Ucraina a intensificat atacurile cu drone asupra Sevastopolului, vizând sediul Flotei Mării Negre. Clădirea proeminentă a HQ a fost abordată de drone care zburau dinspre est, peste danele submarinelor. Aceasta poate face parte din motivația schimbării. Având în vedere războiul care se apropie de Crimeea și capacitatea și încrederea în creștere a Ucrainei de a ataca Sevastopol, retragerea pare prudentă. Și este greu să o disociezi de amenințarea de război. Cu toate acestea, submarinele nu trebuie să aibă sediul la Sevastopol pentru a lansa rachete Kalibr. Acestea au suficientă rază de acțiune pentru a fi lansate de lângă Novorossiysk și ating ținte în interiorul Ucrainei. Iar submarinele au capacitatea de a naviga nederanjate în nordul Mării Negre. Pe măsură

ce Rusia își mută marina, reacționând la mișcările militare ale Ucrainei, locația și nivelurile de activitate ale submarinelor vor continua să fie de interes.

Sursa: <https://www.navalnews.com/naval-news/2022/09/russian-navy-kilo-class-submarines-retreating-from-crimea/>

SUA și NATO trebuie să-și îndrepte atenția asupra Mării Negre, spun experții în politică europeană

O atenție strategică mai mare trebuie să fie pusă pe Marea Neagră, pe măsură ce invazia rusă a Ucrainei continuă, a declarat marți un grup de experți în cadrul unei discuții la Centrul pentru Analiza Politicii Europene. Lipsa de concentrare a SUA și a NATO asupra Mării Negre a permis Rusiei să urmărească obiective agresive, cum ar fi invazia sa în Ucraina, a declarat Natia Seskuria, un membru asociat la Royal United Services Institute. „Cred că, în ciuda importanței strategice a Mării Negre și a trei state litorale care fac parte din NATO, membre ale NATO, NATO încă nu are o strategie strict coerentă pentru regiune”, a spus ea. „Dar războiul din Ucraina a servit aproape ca un semnal de alarmă pentru SUA sau NATO și vedem că procesul a început și există o gândire mai mare, un accent mai mare asupra regiunii Mării Negre.”

Centrul de Analiză a Politicii Europene va publica un raport la sfârșitul acestei luni, care analizează Marea Neagră la aproximativ șase luni și jumătate de la invazia rusă în Ucraina. Raportul va include recomandări cu privire la modul în care Statele Unite pot aborda corpul de apă în calitate de membru NATO. Nu cade doar asupra SUA, a spus Seskuria, ci și asupra Turciei, României și Bulgariei, toate care se învecinează cu Marea Neagră. O conducere regională comună între cele trei țări ar oferi NATO o poziție mai bună atunci când vine vorba de Marea Neagră, a spus ea. „Și încă un punct important este continuarea asistenței în materie de securitate pentru țările, țările non-NATO, în special Georgia, Ucraina, care se confruntă cu amenințări existențiale și să ne asigurăm că NATO și Statele Unite rămân unite atunci când vine vorba de descurajarea Rusiei”. ea a spus. Strategia inițială a Rusiei pentru Marea Neagră a fost să blocheze Ucraina de apă, a declarat Ivanna Kuz, asistent de program pentru Apărare și Securitate Transatlantică la CEPA. Asta ar fi oferit Rusiei un avantaj economic și ar fi început să transforme Marea Neagră în ceea ce s-ar putea considera un lac rusesc, a spus ea. În schimb, forțele ucrainene au respins Rusia și, pe lângă un atac amfibiu timpuriu, rușii nu și-au folosit navele pentru a încerca să-și aterizeze forțele în apropierea orașelor de coastă. Ucrainenii au reușit să scufunde navea amiral a Flotei Mării Negre din Rusia, RTS Moskva (121) și să recâștige Insula Șerpilor, ceea ce a ajutat să împiedice Rusia să facă un asalt amfibiu asupra Odesei, a spus ea. Atacarea bazei aeriene Saky din Crimeea a afectat și capacitatea marinei ruse de a ataca alte țări. „Așadar, Marea Neagră este cheia contraofensivei Ucrainei în sud”, a spus Kuz. „Este o zonă centrală care, pentru ca Rusia să obțină mai multă prezență acolo și mai mult control, ar amenința atât de multe alte părți ale lumii, încât publicul larg ar putea să nu vadă asta direct la început, dar acesta ar fi rezultatul final.” De la scufundarea Moskva, marina rusă s-a ascuns în cea mai mare parte în spatele Crimeei, a declarat Ben Hodges, consilier principal la Human Rights First. Acest lucru afectează capacitatea Rusiei de a controla corpul de apă. Marea Neagră a fost întotdeauna importantă pentru Rusia, a spus Steven Horrell, senior fellow pentru apărare și securitate transatlantică la CEPA. Va rămâne așa, indiferent de rezultatul invaziei. „Este în mare parte despre regiunea Mării Negre în mentalitatea rusă și un alt obiectiv strategic care pune în evidență Marea Neagră pentru Rusia, dorința lor de a-și revendica

statutul de mare putere”, a spus Horrell. „Ei au această idee a unei lumi multipolare, Rusia și Eurasia, la egalitate cu SUA în vest și cu China.”

Sursa: <https://news.usni.org/2022/09/13/u-s-nato-need-to-turn-attention-to-black-sea-european-policy-experts-say>

Speedcast asigură integrarea Internetului Starlink pentru armatori

Asemenea celorlalte întreprinderi ale antreprenorului Elon Musk, serviciul de comunicații prin satelit Starlink este cunoscut pentru un model de afaceri direct către consumator - ceva care nu s-a potrivit cu integratorii terți din sectorul de comunicații prin satelit maritime, care au mediat în mod tradițional relația dintre satelit, proprietarii și armatorii. Dar, într-un anunț de marți, furnizorul de date multicanal Speedcast a declarat că a ajuns la o înțelegere unică pentru a distribui și integra serviciile de internet Starlink pentru clienții din transport maritim. Vestea vine ca o surpriză pentru piață. Starlink a anunțat un serviciu de comunicații maritime prin satelit direct către proprietar, la preț fix, în iulie, urmat de un anunț major privind lansarea la nivel de flotă pentru Royal Caribbean în august. Anunțul de marți privind un serviciu mai convențional gestionat de terți pare să marcheze o revenire la modelul de afaceri familiar prin satelit maritim, iar Speedcast spune că a susținut deja testele clienților. „Starlink este o nouă cale de comunicații interesantă pentru clienți, care oferă o diversitate semnificativă și o capacitate suplimentară într-un moment în care site-urile la distanță continuă să împingă până la cele mai îndepărtate capete ale Pământului și când cererea de lățime de bandă este în continuă creștere”, a declarat Joe Spytek, director executiv la Speedcast. „În calitate de integrator de încredere și agnostic al tehnologiilor de ultimă generație pentru clienți, suntem încântați să adăugăm Starlink la setul nostru de instrumente pentru a face din conectivitatea omniprezentă o realitate pentru operațiunile de la distanță din întreaga lume.” Cei 2.200 de sateliți de pe orbită ai Starlink oferă conectivitate clienților terestre de ceva timp, dar comunicațiile maritime prin satelit au unele dintre cele mai dificile condiții disponibile: puține locuri pentru a pune stații la sol, condiții meteorologice dure și o suprafață de instalare care nu va sta nemișcată. . Oferta maritimă inițială a companiei s-a bazat pe un terminal ESA cu ecran plat, care are avantajul că nu are piese în mișcare, dar are capacitatea limitată pentru conexiuni la altitudine joasă. Lățimea de bandă anunțată de Starlink de până la 350 Mbps este de câteva ori mai rapidă decât concurența, iar serviciul oferă și o latență mult mai mică datorită orbitei joase a sateliților. Acest lucru îl face atractiv pentru videoconferințe și alte aplicații în care un decalaj de timp în conexiune este nedorit. Royal Caribbean susține că o încercare la bordul navei de croazieră Freedom of the Seas a atras „o cantitate enormă de feedback pozitiv din partea oaspeților și a echipajului”, ceea ce a determinat-o să cumpere serviciul pentru fiecare navă din flota sa.

Sursa: <https://www.maritime-executive.com/article/speedcast-secures-deal-to-integrate-starlink-internet-for-shipowners>

Cele mai mari porturi din China suspendă operațiunile înainte de taifunul Mufia

Porturile maritime majore ale Chinei se pregătesc pentru ceea ce ar putea fi o lovitură directă de la cel de-al 12-lea taifun al sezonului, dar, spre deosebire de furtuna de săptămâna trecută, aceasta se așteaptă să ajungă la uscat în apropiere de porturile aglomerate din Shanghai și Ningbo-Zhoushan. Porturile raportau deja întârzieri și este de așteptat ca actuala furtună, Taifunul Mufia, să perturbe operațiunile pentru câteva zile atât în porturi, cât și în transportul interior. Rapoarte

recente au indicat că furtuna se află la 165 de mile marine la nord-est de Taiwan, după ce a trecut la nord de insulă. Oficialii taiwanezi au avertizat că furtuna are o rază de aproape 100 de mile și rafale de vânt de până la aproape 120 de mile pe oră. În timp ce furtuna era de așteptat să rămână în larg, Biroul Meteorologic Central din Taiwan avertizează cu privire la valuri puternice, în special în nord, și ploi abundente. Serviciul de feribot a fost suspendat pentru cea mai mare parte din Taiwan, iar bărcile de pescuit au fost avertizate să nu plece, în timp ce transporturile comerciale erau avertizate și despre condițiile dificile. După ce a trecut de Taiwan, furtuna s-a întors spre nord-nord-vest, ceea ce a provocat alerta pentru Shanghai, cel mai aglomerat port de containere din lume, precum și pentru regiunea Ningbo, unde se află cel de-al doilea cel mai aglomerat complex portuar de containere din China. Cele mai recente observații meteorologice au inclus rapoarte ale unor rafale de vânt care au ajuns la 135 de mile pe oră, deși se estimează că furtuna își va pierde ceva putere înainte de a ajunge pe China continentală. Au fost raportate valuri înaintea furtunii de până la 34 de picioare. China a ordonat tuturor navelor să se adăpostească cu containerele mari, cărora li s-a spus să se îndrepte spre mare înainte de furtună. Presa de stat raportează că peste 7.000 de nave se adăpostesc, operațiunile în toate porturile estimate să înceapă marți seara și să fie suspendate toată ziua miercuri. Meteorologii avertizează că valurile de la Shanghai ar putea atinge 16 picioare. Alte elemente de pregătire au variat de la evacuări de turiști și rezidenți în unele zone periferice. Zborurile sunt suspendate în și dinspre aeroportul din Shanghai și se așteaptă, de asemenea, că unele servicii de trenuri vor fi anulate. Pregătirile pentru furtună au fost intensificate deoarece, spre deosebire de taifunul Hinnamor care a trecut în larg săptămâna trecută, cursul actual al acestei furtuni prevede că va ajunge la sud de Shanghai. Este de așteptat să se îndrepte spre nord peste oraș și să continue în interior. Se crede că peste 40 de milioane de oameni se află în calea furtunii. Furtuna vine într-un moment în care Shanghai, în special, raportează volume puternice de producție. Pe 8 septembrie, oficialii chinezi au declarat că Shanghai a stabilit un nou record de o zi, gestionând 160.058 TEU în 24 de ore. Aceasta a fost cu 1.200 TEU mai mult decât recordul zilnic anterior de 158.858 TEU în 2021. La sfârșitul primelor opt luni ale anului, Shanghai este ușor înaintea volumului din 2021, cu o producție de puțin peste 31 de milioane TEU. Creșterea volumelor vine în ciuda faptului că portul a fost afectat de blocajele legate de COVID-19 pentru o mare parte a lunii mai a acestui an. Complexul Ningbo-Zhoushan a stabilit în mai un nou record lunar de aproximativ 3,3 milioane TEU.

Sursa: <https://www.maritime-executive.com/article/china-s-largest-ports-suspend-operations-before-typhoon-mufia>

Comisia Federală Maritimă (FMC) încearcă să definească acțiunile „nerezonabile” ale transportatorilor

Comisia Federală Maritimă deschide o perioadă de comentarii publice, deoarece încearcă să definească ceea ce constituie acțiuni „nerezonabile” ale transportatorilor oceanici. Comisia lucrează la definirea prevederilor și a procesului de aplicare a elementelor Actului de reformă a transportului maritim din 2022. Una dintre reformele impetuoase adoptate de Congres și semnate de președintele Joe Biden au fost plângerile expeditorilor conform cărora transportatorii refuzau transporturile. și nu sunt dispuși să negocieze pentru a oferi spațiu pe navele lor. O prevedere a legislației impune ca „un transportator oceanic comun să nu refuze în mod nerezonabil să trateze sau să negocieze cu privire la cazarea spațială a navei”. Congresul a cerut FMC să definească acțiunile și să dezvolte procesul de soluționare a reclamațiilor. FMC a emis astăzi o Notificare

privind propunerea de reglementare ca următorul pas în procesul de implementare a prevederilor actului de reformă. În mod specific, abordează cerința de a defini refuzul nerezonabil de a tranzacționa sau de a negocia pentru spațiul oferit de un transportator comun oceanic și oferă publicului 30 de zile pentru a trimite comentarii. FMC subliniază elementele care ar fi necesare pentru a stabili o încălcare și criteriile pe care le va folosi pentru a analiza plângerea conform noii reguli. Legislația a inclus o foaie de parcurs pentru FMC care îi cere să publice regulile elementelor cheie în termen de șase luni după ce proiectul de lege a fost semnat în iunie de către președintele Biden. Plângerile de măsuri nerezonabile ar fi acceptate atât de la importatori, cât și de la exportatori. Oricare ar fi permis să se plângă de un refuz nerezonabil de a trata sau de a negocia cu un expeditor în ceea ce privește spațiul navei. Unul dintre elementele cheie ale multor prevederi ale actului de reformă transferă de la expeditor la transportator sarcina probei în răspunsul la reclamații. În aceste cazuri specifice, expeditorul ar depune o plângere cu privire la acțiunile transportatorilor, iar transportatorul în temeiul regulii propuse ar trebui să stabilească de ce nu a fost nerezonabil să refuze spațiul navei unui anumit expeditor. În timp ce FMC spune că recunoaște că circumstanțele fiecărei transporturi sunt unice și că este imposibil de reglementat pentru fiecare scenariu posibil, regula propusă oferă exemple de factori pe care îi va lua în considerare. Regula propune ca comisia să ia în considerare dacă transportatorul oceanic a urmat o strategie de export documentată, s-a angajat în negocieri de bună-credință și a articulat factori de transport legitimi. Procesul de reglementare urmărește, de asemenea, să clarifice elemente ale legislației care nu au fost definite. În mod specific, FMC abordează sintagma „acomodare spațială a navei”, care nu a fost niciodată definită în legislație. Proiectul de regulă propune definirea „acomodărilor spațiale pentru nave” în general ca spațiu oferit la bordul unei nave a unui transportator comun oceanic pentru containerele încărcate care sunt importate sau exportate din Statele Unite. FMC continuă să facă progrese în ceea ce privește elementele cheie ale actului de reformă, inclusiv înființarea unei noi structuri a Biroului de aplicare, investigații și conformitate. O perioadă separată de comentarii cu privire la utilizarea puterilor de urgență în act se încheie. Conform legii, FMC este obligat să raporteze Congresului progresul său în implementarea prevederilor Actului de reformă a transportului maritim oceanic.

Sursa: <https://www.maritime-executive.com/article/fmc-seeks-to-define-unreasonable-actions-by-carriers>

Primul membru al echipajului din tancurile grecești confiscate de Iran se întoarce acasă

Primul membru al echipajului de la unul dintre cele două tancuri grecești sechestrare de autoritățile iraniene în mai a sosit în siguranță la Atena, marți, au declarat oficialii greci. Iranul a fost de acord să elibereze echipajele MT Prudent Warrior și Delta Poseidon, pe care le-a confiscat în mai, ca răspuns la confiscarea petrolului de către Statele Unite de la un tanc sub pavilion iranian din Grecia. „*Al doilea căpitan al Deltei Poseidon a sosit acasă, la Atena*”, a declarat un oficial al ministerului de transport maritim pentru Reuters. Membrul echipajului este primul care se întoarce acasă din totalul de aproximativ 48 de navigatori - greci, filipinezi și un cipriot - care se așteaptă să fie eliberați treptat și înlocuiți în zilele următoare, a declarat un al doilea oficial grec pentru Reuters. Impasul diplomatic de luni de zile a tensionat relațiile dintre Atena și Teheran, pe măsură ce tensiunile dintre Iran și Statele Unite ale Americii cresc. Organizația Porturilor și Maritime din Iran a declarat într-o declarație că echipajele celor două nave grecești nu au fost reținute și ar putea

fi schimbate, a informat presa de stat iraniană. Eliberarea tancurilor este de așteptat să dureze mai mult decât înlocuirea echipajelor, a declarat luni un oficial de pe coasta grecească.

Sursa: <https://www.marinelink.com/news/first-crew-member-greek-tankers-seized-499426>

ClassNK a semnat MOU cu Maersk Training A/S pentru personalul eolian offshore și educația navigatorilor pentru utilizarea combustibilului alternativ

ClassNK a semnat un MOU (Memorandum de înțelegere) cu Maersk Training A/S cu privire la instruirea operatorilor de parcuri eoliene offshore și educația pentru echipajele navelor cu combustibil alternativ. Maersk Training este un lider internațional în industrie în dezvoltarea competențelor și creșterea abilităților, cu peste 16 locații în întreaga lume. Cu peste 40 de ani de experiență, Maersk Training este specializată în furnizarea de formare pentru industriile de petrol și gaze, surse regenerabile și maritime, îmbunătățind siguranța și performanța operațională pentru clienții lor. Maersk Training face parte din A.P. Moller Maersk Group, un gigant danez de transport maritim cu peste 100 de ani în transportul de marfă maritim și interioară și servicii asociate. Odată cu semnarea memorandumului de înțelegere, cele două părți vor coopera în mod proactiv pentru a permite formarea de înaltă calitate care să îndeplinească standardele internaționale care trebuie furnizată și, astfel, o forță de muncă locală competentă care să fie furnizată industriei eoliene offshore în creștere din Japonia, precum și din APAC. regiune. Pe baza expertizei și experienței sale în cercetarea și certificarea navelor, ClassNK va colabora cu Maersk Training pentru a dezvolta un set de linii directoare, inclusiv siguranța transferului cu barca, care este unul dintre cele mai frecvente riscuri HSE din sectorul eolian offshore. În plus, se vor desfășura cercetări în comun asupra formării navigatorilor pentru navele alimentate cu amoniac. ClassNK a furnizat deja servicii de certificare sectorului de formare maritimă pentru a-și îndeplini misiunea de a oferi sprijin nevoilor în continuă schimbare ale industriei maritime pentru a asigura siguranța vieții pe mare și pentru a promova protecția mediului marin. ClassNK continuă să-și extindă serviciile pentru a sprijini creșterea competențelor pentru fermele eoliene offshore și navele cu combustibil alternativ, pentru a contribui la realizarea unei societăți decarbonizate.

Sursa: <https://www.marineinsight.com/shipping-news/classnk-signed-mou-with-maersk-training-a-s-for-offshore-wind-personnel-and-alternative-fuel-seafarer-education/>

Rusia a arătat cum elicoptere Ka-52 „lovesc” o navă de asalt a forețelor speciale ucrainene (Video). „Nava” era o bucată din podul din 1943



Momentul în care elicopterele Ka-52 rusești lovesc o așa-zisa „navă” a forțelor speciale ucrainene care era de fapt o bucată dintr-un pod distrus în 1944. Foto: Defense Express Rusia încearcă cu disperare să spele din înfrângerile militare și prăbușirea frontului, în sud (Herson) și nord-est (Harkov), unde forțele ucrainene au recuperat în doar câteva zile aproape întreaga regiune Harkov. Astfel, Ministerul Apărării de la Moscova a publicat imagini cu elicoptere care resping o operațiune de asalt amfibiu a forțelor speciale ucrainene.

Dacă în ultimele zile Ucraina înregistrează tot mai multe victorii militare pe front, în

războiul informatic Federația Rusă e subjucată încă din primele zile ale invaziei.

Rușii au încercat câteva palide „lovituri” când au prezentat diferite materiale video cu succesele Armatei ruse, însă asupra multora planează suspiciuni mari cu privire la autenticitate.

Un astfel de caz s-a petrecut azi. Ministerul Apărării de la Moscova a dat publicității un scurt material video, prezentat ca un mare succes, în care se pot vedea două elicoptere de atac Ka-52 în timpul unei operațiuni militare.

Potrivit Moscovei, elicopterele resping un atac amfibiu al FOS ucrainean (forțele pentru operații speciale) pe Nipru. Mai exact, în „povestea” propagandei ruse, forțele speciale ucrainene au încercat să treacă Niprul pentru a cuceri o facilitate de pe malul apărat de ruși în zona Zaporojie. Se precizează că în operațiuni ucrainenii au folosit o barjă.

În scurtul material prezentat de ruși se observă cum Ka-52 lansează rachete ghidate Vikhr către presupusa țintă:

Așa-zisa navă pe care forțele speciale ucrainene au folosit-o pentru debarcare era de fapt o bucată din podul construit în 1943 peste Nipru

Analistii publicației Defense Express nu au avut nevoie de prea mult timp pentru a desluși misterul, amuzându-se pe seama materialului propagandistic rus.

Pe lângă faptul că e illogic să folosești o barjă pentru o operațiune de asalt amfibiu, în plină zi, fără niciun sprijin sau alte echipamente militare auxiliare și să ataci o poziție apărată de o întreagă brigadă, sursa citată precizează că ceea ce au lovit elicopterele rusești Ka-52 e de fapt o bucată din podul construit pe Nipru de ocupanții germani în 1943. Podul a fost aruncat în aer în 1944.

Bucata respectivă, un suport de pod, s-a păstrat și după terminarea celui de-al Doilea Război Mondial.

Mai mult, sursa citată a publicat o imagine foto cu bucata de pod de lângă Energodar, trimisă de un localnic. Se poate sesiza clar după dimensiune că „nava de asalt” lovită de elicopterele Ka-52 rusești e de fapt suportul de pod: Video: https://www.youtube.com/watch?v=X3_ApYFYV3k

Sursa: https://www.defenseromania.ro/rusia-a-aratat-cum-elicoptere-ka-52-lovesc-o-nava-de-asalt-a-foretelor-speciale-ucrainene-video-nava-era-o-bucata-din-podul-din-1943_618161.html

Rusia și-a mărit gruparea navală în Marea Neagră

Gruparea navală pe care forțele de ocupație ruse l-au adus la Marea Neagră a crescut la 16 unități. Potrivit lui Porty Ukrainy, Comandamentul Operațional „Sud” raportează acest lucru. Grupul de nave inamicului din Marea Neagră a fost mărit la 16 unități, dintre care 4 port rachete de suprafață și 1 submarin cu rachete de tip „Kalibr” sunt în serviciu de luptă. Echipament total - 36 de rachete. De asemenea, în lot manevrează 3 VDK”, conform rezumatului OK „Sud” conform rezultatelor de marți, 13 septembrie. Comparativ cu sfârșitul săptămânii trecute, gruparea rusă din Marea Neagră a crescut cu două nave, una dintre marile nave de asalt amfibie (LAV) care se aflau pe mare revenind în port.

Sursa: <https://www.blackseanews.net/read/194334>