

MS DAILY BRIEF – 3 septembrie 2022

Cuprins

MS DAILY BRIEF – 3 septembrie 2022	1
Traficul naval prin strâmtoarea Bosfor pus în pericol de eșuarea unei nave cu porumb din Ucraina.....	1
„Coridorul cerealelor”: încă șase nave au părăsit porturile Odesei	1
Royal Navy a primit unul dintre cele mai avansate submarine (Video). HMS Anson dispune de torpile Spearfish și rachete de croazieră Tomahawk Block V	2
Rusia trimite un submarin nuclear în Marea Mediterană.....	3
Marina indiană are un portavion indigen - „INS Vikrant”	4
Gibraltar se întrece pentru a elimina petrolul din nava bulker.....	7
Sembmarine raportează un atac cibernetic care afectează informațiile despre personal	7
Lucrătorii portuari din Regatul Unit planifică o grevă de două săptămâni.....	8

Traficul naval prin strâmtoarea Bosfor pus în pericol de eșuarea unei nave cu porumb din Ucraina

Nava de marfă Lady Zehma, care transporta peste 3.000 de tone de porumb din Ucraina, a eșuat, oprind temporar navigația în strâmtoarea Bosfor.

„Nava de marfă Lady Zehma cu o lungime de 173 de metri, sub pavilion Liberia, care a avut o defecțiune a cârmei în Bosfor în timp ce naviga din Ucraina spre Istanbul, a eșuat astăzi (1 septembrie – nota autorului), în jurul orei 21.00 și a ancorat în Golful Bebek”, a informat Guvernorul Istanbulului, aseară.

„Traficul din Bosfor a fost suspendat temporar din cauza incidentului, care nu a provocat răni, pierderi de vieți omenești sau poluare a mediului”, a mai precizat Guvernorul Istanbulului.

Pentru a remedia situația, la fața locului au fost trimise echipele Direcției Generale de Siguranță Costieră, remorchere și ambarcațiuni de salvare ale Gărzii de Coastă.

La începutul acestei săptămâni, nava Lady Zehma a fost autorizată să plece din portul ucrainean Chornomorsk către Ravenna, Italia, cu 3.000 de tone de porumb.

Sursa: https://www.defenseromania.ro/traficul-naval-prin-stramtoarea-bosfor-pus-in-pericol-de-esuarea-unei-nave-cu-porumb-din-ucraina_617989.html

„Coridorul cerealelor”: încă șase nave au părăsit porturile Odesei

Pe 2 septembrie, încă șase nave cu produse agricole ucrainene au părăsit porturile Odesei prin „culoarul cerealelor”. După cum a raportat Ukrinform, Ministerul Apărării al Turciei a raportat

acest lucru în Telegram. „Începând de astăzi, 2 septembrie, încă șase nave au părăsit porturile ucrainene”, se arată în mesaj. Se observă că transportul de cereale în porturile ucrainene continuă conform planificării. După cum a raportat Ukrinform cu referire la Ministerul Infrastructurii, de la 1 septembrie, peste 1,72 milioane de tone de alimente au fost exportate din trei porturi ucrainene care au devenit operaționale datorită inițiativei cerealelor.

Sursa: <https://www.blackseanews.net/read/193858>

Royal Navy a primit unul dintre cele mai avansate submarine (Video). HMS Anson dispune de torpile Spearfish și rachete de croazieră Tomahawk Block V



Royal Navy a primit în dotare cel mai avansat submarin de atac din lume: HMS Anson, înarmat cu 38 de torpile Spearfish și rachete de croazieră Tomahawk Block V, în valoare de 1,3 miliarde de lire sterline. Cu o lungime de 97 de metri și un deplasament de 7.800 de tone, HMS Anson din clasa Astute este al cincilea submarin cu propulsie nucleară din cele șapte care vor ajunge la Royal Navy. Submarinele Astute sunt recunoscute ca fiind cele mai avansate din punct de vedere tehnologic submarine de

atac operate vreodată de Royal Navy.

Anson are un reactor nuclear la bord, ceea ce înseamnă că nu va avea nevoie niciodată de realimentare în perioada sa de serviciu de 25 de ani. Deoarece poate, de asemenea, să purifice apa și aerul, timpul petrecut sub apă va fi limitat doar de cantitatea de hrană de la bord, ceea ce înseamnă că este capabilă să facă înconjurul lumii fără să iasă la suprafață, precizează Daily Mail, citat de The Epoch Times.

Submarinul are o lungime de 97 de metri, poate transporta un echipaj de 98 de persoane și are o viteză maximă de peste 30 de noduri (circa 55 km/oră). Submarinul a fost întâmpinat joi în cadrul unei ceremonii de punere în funcțiune în Barrow, la care a participat și prim-ministrul Boris Johnson.

Submarinul este echipat pentru a distruge navele și submarinele inamice, pentru a culege informații și a proteja alte nave ale Marinei Regale de deasupra sau de sub valuri.

Anson este al cincilea dintre noile submarine de atac din clasa "Astute" care se alătură flotei, care sunt descrise ca fiind cele mai mari și mai avansate submarine operate vreodată de Marine Militară. Compania BAE Systems a livrat primele patru submarine din clasa Astute, care se află în prezent în serviciul Marinei Regale. A șasea și a șaptea navă se află într-un stadiu avansat de construcție la șantierul naval Barrow.

Submarinele din clasa Dreadnought, care vor înlocui clasa Vanguard a Marinei Regale, care transportă rachetele nucleare ale Regatului Unit, sunt, de asemenea, proiectate și construite la Barrow. Lucrările la aceste submarine sunt în curs de desfășurare la primele două din cele patru submarine Dreadnought, iar primul din clasă va intra în dotarea Royal Navy la începutul anilor 2030.

Comandantul David Crosby, primul ofițer comandant al navei, a declarat că "HMS Anson va fi cel mai bun submarin din clasa Astute de până acum".

El a adăugat: "Având în vedere concurența dură, aceasta este o afirmație îndrăzneată, dar o cred pe deplin; va avea succes în operațiuni pentru anii următori și va fi invidiat de națiuni din întreaga lume. Norocul de a fi comandantul celui mai avansat și mai capabil submarin de atac construit vreodată în Marea Britanie în ziua punerii sale în funcțiune este cea mai mare onoare în cariera mea în domeniul submarinelor."

A fost nevoie de aproximativ 20 de milioane de ore de muncă în 11 ani pentru a pregăti de acțiune această navă de 7.800 de tone, care este supranumită mai complexă decât Stația Spațială Internațională.

Numele Anson a fost dat după amiralul George Anson, un ofițer al Marinei Regale din secolul al XVIII-lea, care a făcut o călătorie de patru ani în jurul lumii și a condus o victorie împotriva francezilor la Capul Finisterre, în 1747.

La ceremonia de numire din decembrie 2020, o sticlă de cidru a fost spartă de carenă, deoarece băutura era preferată de amiralul Anson ca leac pentru scorbut.

Submarinul a fost scos din Devonshire Dock Hall în aprilie 2021 și coborât în Wet Dock, unde inginerii și echipajul au testat echipamentele și i-au optimizat sistemele.

Sursa: https://www.defenseromania.ro/royal-navy-a-primit-unul-dintre-cele-mai-avansate-submarine-hms-anson-dispune-de-38-de-torpile-spearfish-si-rachete-de-croaziera-tomahawk-block-v_617996.html

Rusia trimite un submarin nuclear în Marea Mediterană

Submarinele nucleare sunt cele mai puternice și cele mai capabile de supraviețuire din Marina Rusă. Pe fundalul pierderilor navale dramatice în războiul din Ucraina, ei sunt asul din mânecă. Acum, un submarin nuclear pare să se joace cu șoarecele și pisica cu forțele NATO în Mediterană. Consolidarea forțelor marinei ruse în Marea Neagră ca parte a invaziei Ucrainei este bine-cunoscută. Mai puțin se vorbește despre construcția aferentă în Marea Mediterană, văzută ca apărare exterioară pentru operațiunile de la Marea Neagră. În urma doctrinei ruse, aceasta poate face parte dintr-o descurajare împotriva implicării NATO în război. Acum un submarin nuclear pare să fi fost adăugat. Naval News a văzut indicii puternice că un submarin de atac rus (SSN) sau un submarin cu rachete de croazieră (SSGN) operează în apropierea Italiei. Nu este clar de cât timp operează submarinul acolo. Cea mai simplă explicație este că s-a desfășurat acolo pentru a înlocui crucișătorul clasa Slava Marshal Ustinov, care a părăsit Marea Mediterană pe 24 august. În timp ce Ustinov navighează provocator între Regatul Unit și Irlanda, submarinul s-ar putea să fi intrat în Mediterană. Într-un fel, crucișătorul oferă o distragere a atenției. Dar atenția NATO pare să se fi îndreptat către submarin. Și analiștii de informații cu sursă deschisă (OSINT). Momentan nu se știe despre ce tip de submarin este vorba. Și asta s-ar putea să nu fie cunoscut niciodată în surse publice. Suntem încrezători că este alimentat cu energie nucleară, atât de multe se pot deduce din circumstanțe. Rusia a mai desfășurat submarine cu propulsie nucleară în Mediterană, dar nu frecvent. În contextul actual, este legat de războiul din Ucraina. Tensiunile recente dintre Serbia și Kosovo sunt, de asemenea, în apropiere.

Ce tip de submarin este?

Îl putem restrânge la trei tipuri generale de submarine. Poate fi un submarin de atac cu propulsie nucleară (SSN). Principalul tip în serviciul rusesc este clasa Akula, dar există și clase Sierra-I/II și Victor-III. La începutul războiului, analiștii OSINT au descoperit indicii că un SSN rus operează în Mediterana. Acest lucru a fost neobișnuit și, având în vedere intervalul de timp, acel submarin

ar trebui să fi plecat. Sau submarinul poate fi un submarin cu rachete de croazieră din clasa Oscar-II (SSGN). Acestea sunt înarmate cu 24 de rachete antinavă supersonice puternice Granit (SS-N-19 Shipwreck). Deși acestea sunt submarine mai vechi, ele sunt încă o platformă anti-carrier formidabilă, mai mult decât Ustinov. În cele din urmă, poate fi unul dintre cele mai recente SSGN-uri din clasa Severodvinsk (alias Yasen) ale Marinei Ruse. Acestea poartă rachete de croazieră mult mai moderne, capabile atât de misiuni anti-navă, cât și de atac pe uscat. Ele sunt, de asemenea, mai silențioase și considerate mai puternice. În multe privințe, clasa Severodvinsk este cea mai capabilă din inventarul rusesc. Unul dintre aceste submarine, Severodvinsk (K-560) a fost la Sankt Petersburg în iulie. A părăsit Marea Baltică în august, împreună cu un submarin de clasă Akula Vepr (K-157). Totuși, acestea trebuiau să navigheze spre nord. Rusia are deja două submarine din clasa Improved-KILO în Mediterana. Acestea se află la baza marinei ruse din Tartus, în Siria. Deși sunt submarine capabile, înarmate cu rachete de croazieră anti-navă Kalibr și atac terestre, sunt mult mai limitate decât submarinele nucleare. Au fost dislocate în Siria încă de dinainte de invazie și acum își petrec mult timp în port. Mai multe informații pot ieși la suprafață. Dar, la fel ca în lumea submarinelor, detaliile pot rămâne evazive.

Sursa: <https://www.navalnews.com/naval-news/2022/09/new-intelligence-russia-sends-nuclear-submarine-to-mediterranean/>

Marina indiană are un portavion indigen - „INS Vikrant”

India a pus în funcțiune primul portavion indigen, INS Vikrant, cu o ceremonie care a avut loc în



șantierul naval Cochin pe 2 septembrie 2022. Prezentând priceperea tot mai mare a țării în producția indigenă și o piatră de hotar majoră în calea către „Aatmanirbhar Bharat”, prim-ministrul Shri Narendra Modi a comisionat primul portavion autohton al țării INS Vikrant la Cochin Shipyard Limited (CSL) pe 2 septembrie, 2022. În timpul evenimentului, prim-ministrul a dezvăluit și noul Naval Ensign (Nishaan), eliminând trecutul colonial

și potrivit pentru bogata moștenire maritimă indiană. El i-a dedicat noul steag lui Chhatrapati Shivaji. Adresându-se reuniunii, prim-ministrul a spus, aici, pe coasta Kerala, fiecare indian este martor la răsăritul unui nou viitor. Acest eveniment care se desfășoară pe INS Vikrant este un omagiu adus spiritelor în creștere ale Indiei la orizontul lumii. El a spus că astăzi asistăm la o manifestare a visului luptătorilor pentru libertate, în care au imaginat o Indie capabilă și puternică. „Vikrant este uriaș, masiv și vast. Vikrant este distins, Vikrant este și el deosebit. Vikrant nu este doar o navă de război. Acesta este o dovadă a muncii grele, talentului, influenței și angajamentului Indiei în secolul 21. Dacă obiectivele sunt îndepărtate, călătoriile sunt lungi, oceanul și provocările sunt nesfârșite - atunci răspunsul Indiei este Vikrant. Vikrant este o reflectare unică a Indiei care devine autonomă.” Shri Narendra Modi, prim-ministru indian Comentând noua stare de spirit a națiunii, a spus premierul, nicio provocare nu este prea dificilă pentru India de astăzi. El a spus: „Astăzi, India s-a alăturat acelor țări din lume, care produc un portavion atât de uriaș cu tehnologie indigenă. Astăzi, INS Vikrant a umplut țara cu o nouă încredere și a creat o nouă încredere în țară.” Prim-ministrul a recunoscut și lăudat contribuția Marinei, a inginerilor șantierului naval Cochin, a

oamenilor de știință și în special a muncitorilor care au lucrat la proiect. El a remarcat, de asemenea, ocazia fericită și de bun augur a lui Onam, care adaugă și mai multă fericire ocaziei. Marina indiană comandă portavionul indigen Vikrant Prim-ministrul indian în timp ce ținea discursul său la ceremonia de punere în funcțiune (fotografie Ministerul MoD indian) Fiecare parte a INS Vikrant are propriile sale merite, o putere, o călătorie proprie de dezvoltare. Este un simbol al potențialului indigen, al resurselor indigene și al abilităților indigene. Oțelul instalat în baza sa aeriană este, de asemenea, indigen, dezvoltat de oamenii de știință DRDO și produs de companii indiene, a spus el. Explicând proporțiile masive ale transportatorului, prim-ministrul a spus că este ca un oraș plutitor. Produce energie electrică suficientă pentru a alimenta 5000 de gospodării, iar cablurile folosite vor ajunge la Kashi din Kochi, a spus el. El a spus că INS Vikrant este o întruchipare vie a Spiritului Panch Prans pe care l-a proclamat de pe meterezele Fortului Roșu. Prim-ministrul a vorbit despre tradiția maritimă indiană și capacitățile navale. Chhatrapati Veer Shivaji Maharaj, a spus el, a construit o astfel de flotă pe baza acestei puteri maritime, care i-a ținut pe dușmani pe picioarele lor. Când britanicii au venit în India, obișnuiau să fie intimidati de puterea navelor indiene și să facă comerț prin ele. Așa că au decis să spargă spatele puterii maritime a Indiei. Istoria este martoră a modului în care restricții stricte au fost impuse navelor și comercianților indieni prin promulgarea unei legi în Parlamentul britanic la acea vreme, a spus prim-ministrul. Marina indiană comandă portavionul indigen Vikrant. Prim-ministrul a remarcat că astăzi, la data istorică de 2 septembrie 2022, India a scos o urmă de sclavie, o povară a sclaviei. Marina indiană are un nou steag de astăzi. Până acum, identitatea sclaviei a rămas pe steagul Marinei Indiene. Dar de astăzi încolo, inspirat de Chhatrapati Shivaji, noul steag al Marinei va arbora în mare și pe cer. Premierul a remarcat că atunci când Vikrant va coborî pentru a ne proteja zona maritimă, acolo vor fi staționate și multe femei soldate ale Marinei. Cu imensa putere a oceanului, puterea feminină nemărginită, acesta devine identitatea înaltă a noii Indii. Acum, Marina Indiană a decis să-și deschidă toate filialele pentru femei. Restricțiile care existau sunt acum înlăturate. Așa cum nu există limite pentru valurile capabile, nu vor exista granițe sau restricții pentru fiicele Indiei.

Prim-ministrul a spus că o Indie puternică va deschide calea către o lume pașnică și sigură. În discursul său, Raksha Mantri Shri Rajnath Singh a numit punerea în funcțiune a INS Vikrant la începutul „Amritkal” ca o dovadă a hotărârii puternice a guvernului de a asigura siguranța și securitatea națiunii în următorii 25 de ani. „INS Vikrant este un simbol strălucitor al unei „Nouii Indii” aspiraționale și autonome. Este o icoană a mândriei, puterii și hotărârii Națiunii. Punerea în funcțiune este o realizare fără precedent în calea construirii navelor de război indigene. Tradiția marinei indiene este „navele vechi nu mor niciodată”. Acest nou avatar al lui Vikrant, care a jucat un rol stelar în războiul din 1971, este un umil tribut adus luptătorilor noștri pentru libertate și soldaților curajoși”, a spus el. Rajnath Singh, ministrul indian al apărării Shri Rajnath Singh a afirmat, de asemenea, că este o responsabilitate cheie a Marinei Indiene să asigure interesele maritime ale țării pentru comerțul maritim neîntrerupt, pe fondul situației globale în continuă schimbare. El a felicitat Marina pentru că a fost întotdeauna „primul răspuns” în vremuri de criză națională sau internațională și a emanat încredere că punerea în funcțiune a INS Vikrant va îmbunătăți și mai mult capacitatea forței. El a adăugat că aceasta este o asigurare pentru țările străine prietene că India este pe deplin capabilă să răspundă nevoilor de securitate colectivă ale regiunii. „Credem într-un Indo-Pacific liber, deschis și incluziv. Eforturile noastre în acest sens sunt ghidate de „SAGAR” (Securitate și creștere pentru toți în regiune), așa cum a fost preconizat de prim-ministru”, a spus el. Marina indiană comandă portavionul indigen Vikrant. Shri Rajnath

Singh a enumerat o serie de măsuri luate de Ministerul Apărării pentru a atinge obiectivul. Acestea includ înființarea de coridoare de apărare în Uttar Pradesh și Tamil Nadu; emiterea a trei liste pozitive de indigenizare; alocarea a 68% din bugetul de achiziții de capital pentru industria autohtonă; Politica de promovare a producției de apărare și a exporturilor 2020 și creșterea limitei ISD. El a spus că scopul este „Faceți în India, faceți pentru lume”, iar exporturile de peste 400 de miliarde de dolari în ultimul an sunt o dovadă a acestei viziuni. Vorbind cu această ocazie, șeful Statului Major Naval, amiralul R Hari Kumar, a exprimat hotărârea Marinei ca India@100 să devină complet autonomă până în 2047, constând din nave, submarine, avioane, nave și sisteme fără pilot „Made in India” și să rămână o „Forță pregătită pentru luptă, credibilă, coerentă și sigură pentru viitor”. El a adăugat că Marina este hotărâtă să avanseze pe calea celor cinci angajamente – India dezvoltată, înlăturând orice semn de servilism, mândrie de moștenire, unitate și îndeplinirea îndatoririlor – așa cum a preconizat primul ministru. Șeful Statului Major Naval l-a îndemnat pe comandantul și echipajul INS Vikrant să ducă mai departe mândria moștenire a fostului Vikrant, care a servit țara timp de 36 de ani glorioși și a jucat un rol semnificativ în războiul din 1971.

Despre INS Vikrant Motoarele LM2500 de la GE vor alimenta primul portavion indigen din India INS Vikrant în timpul probelor pe mare. Vikrant înseamnă victorios și galant, fundația pentru prestigiosul IAC a fost ferm stabilită în aprilie 2005 prin ceremonialul Steel Cutting. Pentru a împinge impulsul de indigenizare, oțelul de calitate pentru nave de război necesar pentru construcția IAC a fost indigenizat cu succes prin Steel Authority of India Limited (SAIL), în colaborare cu Laboratorul de Cercetare și Dezvoltare pentru Apărare (DRDL) și Marina Indiană. Fabricarea carenei a progresat ulterior, iar chila navei a fost așezată în februarie 2009. Prima fază a construcției navei a fost finalizată cu lansarea cu succes a navei în august 2013. Pregătirea echipamentelor/sistemelor de propulsie și de generare a energiei electrice ale navei din port a fost testată în cadrul Testelor de bazin pe 20 noiembrie. carena navei la diferite condiții de operare, încercări de manevră, propulsie principală, generare și distribuție a energiei (PGD), sistemele de navigație și comunicații ale navei, testarea de duranță a mașinilor de propulsie și așa mai departe. Vikrant are 262 m lungime și 62 m lățime, un deplasament de aproximativ 43000 T la încărcare completă, având o viteză maximă proiectată de 28 noduri cu o distanță de navigație de 7500 Mm. Nava are în jur de 2200 de compartimente, concepute pentru un echipaj de aproximativ 1600 care includ cabine specializate pentru a găzdui femeii ofițeri și marinari. Transportatorul este proiectat cu un grad foarte ridicat de automatizare pentru operațiunile cu mașini, navigația navelor și capacitatea de supraviețuire. Nava ar fi capabilă să opereze o aripă aeriană constând din 30 de avioane, care să includă avioane de luptă MiG-29K, elicoptere multirol Kamov-31, MH-60R, pe lângă elicopterele ușoare avansate (ALH) și avioanele ușoare de luptă fabricate local (LCA) (marină). Folosind un nou mod de operare a aeronavei, cunoscut sub denumirea de Short Take-Off But Arrested Recovery (STOBAR), IAC este echipat cu o trambulină pentru lansarea aeronavelor și un set de trei „fire de oprire” pentru recuperarea lor la bord. Nava se mândrește cu un Complex medical complet, cu cele mai noi facilități de echipamente medicale. Specificații Vikrant: Lungime: 262,5 m Latime: 61,6 m Înălțime (chila la măr): 61,6 m Deplasament aproximativ 42.800 tone Viteza (Max/Croaziera): 28/18 noduri Suprafata punții de zbor: 12.500 mp Propulsie: GT – 22 MWx4, DA – 3 MWx8 resurse pentru 7500 de mile nautice Arme: SAM – 32xMRSAM, AK630 CIWS Aripa aeriană: amestec de 30 de avioane și elicoptere Pistă: Aterizare – 191 m, Decolare lungă – 203 m, Decolare scurtă – 145 m Locuri de aterizare Hello: 6 3 x fire de viteză de oprire 2 x ascensoare SAC (10x14 m).

Sursa: <https://www.navalnews.com/naval-news/2022/09/indian-navy-commissions-ins-vikrant/>

Gibraltar se întrece pentru a elimina petrolul din nava bulker

The Maritime Executive Gibraltar are în desfășurare un efort non-stop în încercarea de a pompa petrol vrac care s-a pus pe uscat luni seara, când pleca din port. Scurgerea de petrol s-a intensificat după ce corpul vracului s-a „deformat” ieri după-amiază, determinând Gibraltarul să suspende operațiunile portuare, deoarece a declarat un „*incident major*”, miercuri după-amiază. Poliția Regală din Gibraltar a lansat, de asemenea, o anchetă cu privire la circumstanțele în care OS 35, la ieșirea din port a lovit transportatorul de gaz Adam LNG care era ancorat într-o zonă desemnată din afara portului. Joi, la mijlocul zilei, poliția a emis o declarație în care anunța că „*o persoană a fost arestată și îi asistă acum pe detectivii de la Divizia Criminalității, în timp ce investighează coliziunea navei de marfă OS 35 aflate pe plajă*”. Poliția a refuzat să furnizeze identitatea individului și dacă era un membru al echipajului, pilotul sau o altă persoană implicată cumva în incident. OS 35 rămâne parțial scufundat cu prova sprijinită pe fundul mării. Starea bulker-ului OS 35 de 35.362 dwt rămâne în general stabilă după ruperea corpului miercuri. Autoritatea portuară din Gibraltar a raportat că, în timp ce coca s-a fracturat, nava nu s-a rupt încă în două, dar echipajul a fost evacuat în timp ce echipele de salvare lucrau pentru a opri scurgerile de petrol. Echipa nu a început să pompeze motorina și uleiurile lubrifiante din vas înainte ca acesta să se fractureze. Inițial, portul a avut de-a face cu o mică scurgere de fluid hidraulic de la macaraua din față a navei, dar temerile sunt legate de cele 183 de tone de păcură grea, 250 de tone de motorină și 27 de tone de ulei lubrifiant de la bord. O scurgere de păcură cu conținut scăzut de sulf (LSFO) a fost acum detectată provenind de la orificiile de aerisire ale rezervorului și au fost instalate brațe și skimmer-uri pentru a controla scurgerea. Aceștia se concentrau pe eliminarea petrolului care scăpa din boom, în timp ce, din fericire, vânturile și marea duceau petrolul departe de plajele din apropiere. Până astăzi târziu, autoritățile raportează că se pare că aproximativ jumătate din LSFO care s-a scurs a fost conținut și pompat în rezervoare. Deși a fost o scurgere semnificativă, ei subliniază că este un ulei mai ușor, ceea ce înseamnă că ar trebui să fie mai ușor de disipat și curățat dacă păcura ajunge pe țărm. Boom-urile au capturat cea mai mare parte a petrolului, în timp ce echipajele se grăbesc să pompeze motorina de pe navă (GPA) Vremea cooperează, permițând echipajelor să mențină operațiunea de pompare peste noapte. Echipele raportau încă din această seară că aproximativ o cincime din motorina, 53 de metri cubi, a fost acum pompată de pe navă. Ei se așteaptă ca cea mai mare parte din motorină să fi fost pompată de pe vas până vineri dimineață. În același timp, au primit asistență de la Salvamento Maritimo cu operațiunile de skimming. Ei au desfășurat, de asemenea, brațe suplimentare în zone sensibile și este de așteptat să sosească mai multe echipamente pentru scurgeri de petrol din Regatul Unit duminică în Gibraltar.

Sursa: <https://www.maritime-executive.com/article/police-arrest-individual-as-gibraltar-races-to-remove-oil-from-bulker>

Sembmarine raportează un atac cibernetic care afectează informațiile despre personal

Constructorul de nave din Singapore Sembcorp Marine a suferit un atac cibernetic care a compromis informațiile despre angajați și operațiuni, a anunțat firma joi. Compania a declarat că a descoperit recent un incident de securitate cibernetică în care o parte neautorizată a accesat o parte a rețelei sale IT prin produse software terțe, obținând acces la unele informații despre

personal, precum și la informații necritice legate de operațiunile sale. Sembcorp a spus că a tratat incidentul cu seriozitate și a luat măsuri imediate, experții în securitate cibernetică numiți pentru a bloca încălcările, a ajuta la o evaluare a impactului și a consolida măsurile de securitate IT. Pe baza investigației și evaluării impactului, Sembmarine consideră că riscurile au fost abordate în mod eficient, operațiunile de afaceri ale companiei rămânând neafectate. Compania a contactat personalul afectat pentru a-i ajuta să gestioneze eventualele riscuri. Sembmarine a anunțat, de asemenea, autoritățile și lucrează îndeaproape cu acestea asupra încălcării legii. „Compania este conștientă de preocupările tuturor părților afectate și ar dori să le asigurăm tuturor părților interesate că securitatea informațiilor și confidențialitatea tuturor părților interesate sunt prioritățile noastre principale”, se arată în declarație. Încălcarea nu este de așteptat să aibă un impact semnificativ asupra câștigurilor pentru anul fiscal. Atacul cibernetic vine la doar câteva zile după ce Sembcorp a dezvăluit o informație optimistă cu privire la cartea de comenzi. Compania a înregistrat o pierdere netă de 104,4 milioane USD în prima jumătate a anului 2022, în creștere de la o pierdere netă de 463 milioane USD pentru cele șase luni încheiate la 30 iunie 2021. Veniturile au crescut cu 30% față de anul precedent.

Sursa: <https://www.maritime-executive.com/article/sembmarine-reports-cyber-breach-affecting-information-on-personnel>

Lucrătorii portuari din Regatul Unit planifică o grevă de două săptămâni

Peste 560 de muncitori portuari din portul Liverpool, unul dintre cele mai mari porturi de containere din Marea Britanie, vor intra în grevă între 19 septembrie și 3 octombrie pentru salarizare, a anunțat vineri sindicatul Unite, adăugând la o vară de tulburări industriale cauzate de inflația în creștere. „Muncitorii din toată țara s-au săturat de moarte că li s-a spus să ia o lovitură cu salariile și standardele lor de trai”, a declarat într-un comunicat secretarul general al Unite, Sharon Graham. „MDHC trebuie să se gândească din nou, să prezinte o ofertă rezonabilă și să își îndeplinească promisiunile anterioare de plată”, a adăugat ea, referindu-se la Mersey Docks and Harbour Company. Greva planificată de la Liverpool vine după o renunțare de opt zile luna trecută a lucrătorilor de la Felixstowe, cel mai mare port de containere din Marea Britanie, care a blocat liniile de aprovizionare, dar nu a provocat perturbări pe scară largă într-o industrie care se confruntă deja cu probleme legate de lanțul de aprovizionare. Greva va „perturba grav” transportul maritim și rutier în Liverpool și zonele învecinate, a spus Unite. Muncitorii, cuprinzând operatorii portuari și ingineri de întreținere, fac grevă față de o ofertă de mărire de salariu de 7% despre care spun că echivalează cu o „reducere salarială” efectivă, cu inflația ajungând la două cifre. De asemenea, ei spun că MDHC nu a reușit să onoreze un acord de salarizare din 2021. Peel Ports, părintele MDHC, a declarat că a oferit un pachet salarial de 8,3%, pe lângă o creștere de 4,5% anul trecut și alte îmbunătățiri ale schimburilor, plăților de boală și pensiilor. „Oferta noastră salarială este cu mult peste media națională și reprezintă o poziție durabilă pentru afacere, ținând cont de stagnarea pe piața de containere, presiunile economice la nivel mondial, conflictul din Ucraina și perturbarea transportului mondial”, a declarat directorul de operațiuni din Peel Ports, David Huck, într-o declarație.

Sursa: <https://www.marinelink.com/news/uk-port-workers-plan-twoweek-strike-499202>