

MS DAILY BRIEF – 5 septembrie 2022

Cuprins

MS DAILY BRIEF – 5 septembrie 2022	1
Iranul confiscă și mai târziu eliberează două nave de suprafață fără pilot al Marinei SUA.....	1
Economia portuară: Prof. Michael Dooms despre dezvoltarea durabilă a porturilor	2
Navă de salvare a unui ONG, cu peste 460 de migranți blocați, în așteptarea unui port al UE	5
Oferta Shell de a căuta petrol și gaz pe coasta Africii de Sud a fost blocată.....	6
Marina desemnează prima femeie „șef de ambarcațiune” a forței submarine.....	6
Bombardiere strategice americane B-52H au simulat distrugerea Grupării Navale Operative ruse din Marea Mediterană.....	7
În timp ce Amiral Kuznețov este o epavă "în curs de modernizare", rușii visează la un portavion nou cu catapulte electromagnetice	8
Cel mai mare convoi de nave de la deschiderea „culoarului de cereale” a pornit de pe coasta Odesei	10
Erdogan acuză Grecia că a ocupat insule din Marea Egee	10
Royal Caribbean va fi prima care folosește internetul de mare viteză Starlink al SpaceX	11

Iranul confiscă și mai târziu eliberează două nave de suprafață fără pilot al Marinei SUA

Iranul confiscă două drone ale marinei americane U.S.S. Nitze a fost una dintre cele două nave americane care au răspuns la confiscarea dronelor. Pentru a doua oară în câteva zile, forțele iraniene au capturat drone operate de Marina SUA, dar spre deosebire de primul incident de această dată au reușit să ridice două drone fără pilot american la bordul unei nave de război. Dronele au fost eliberate după câteva ore, în timp ce ambele părți se ceartă asupra a ceea ce s-a întâmplat. Există un acord că o fregată iraniană, Jamaranul lung de 311 picioare, care opera în Marea Roșie, a confiscat două Saildrone ale Marinei SUA care operau în tandem în Marea Roșie. Nava iraniană a scos dronele din apă la mijlocul zilei de 1 septembrie, în jurul orei 14.00. conform Marinei SUA și le-a eliberat în dimineața următoare, în jurul orei 8 dimineața, pe 2 septembrie, potrivit Marinei SUA. Iranienii au raportat că au dat peste cele două nave de suprafață fără pilot în timpul patrulelor lor normale pe Marea Roșie, menite să mențină siguranța navigației și să protejeze împotriva pirateriei și terorismului maritim. Iranienii spun că nava lor de război i-a contactat pe americani pentru a le spune să schimbe direcțiile navelor pentru a preveni accidente navale. Ei susțin că americanii au ignorat avertismentele repetate, așa că nava iraniană a acționat. Flota a 5-a SUA raportează că a detectat nava iraniană care se apropia de ambele nave fără pilot și le scotea din apă și a răspuns imediat. Distrugătoarele de rachete ghidate ale Marinei SUA USS Nitze și USS Delbert

D. Black operau în apropiere i-au contactat pe iranieni cerând returnarea velierelor. Atât Nitze cât și Delbert D. Black au lansat fiecare, de asemenea, un elicopter MH-60R Sea Hawk. Associated Press citează un oficial al navalului american fără nume care a spus că elicopterele au observat marinarii iranieni care încercau să acopere dronele cu o prelată după ce s-au urcat pe puntea lor. Ei cred că iranienii încercau să ascundă confiscarea ambarcațiunilor. Navele de suprafață fără pilot erau dezarmate, a remarcat Marina SUA, spunând că făceau fotografii neclasificate ale mediului înconjurător în timp ce se plimbau într-o zonă de patrulare alocată la cel puțin patru mile marine de cea mai apropiată rută de trafic maritim. SUA susțin că navele nu au reprezentat niciun risc pentru traficul naval și au funcționat în vecinătatea generală a Mării Roșii de Sud de peste 200 de zile consecutive fără incidente. Televiziunea de stat iraniană a arătat vineri imagini cu marinarii de la bordul Jamaranului care examinează vecele. Mai târziu au fost arătate aruncând cele două ambarcațiuni peste bord. Potrivit iranienilor, ambarcațiunile au fost eliberate într-o „zonă sigură”, îndepărtându-le de pe căile maritime din Marea Roșie. Luni seara, Garda Revoluționară Iraniană, într-un incident separat, a fost observată remorcând o altă dronă americană în Golful Arabic. În acel incident, iranienii au spus că „au luat măsuri în timp util, au capturat drona navală, al cărei sistem de navigație a eșuat”. Ei resping relatările americane despre o încercare neprovocată a IRGC de a captura nava militară. SUA au remarcat că dronele erau tehnologii disponibile comercial și nu conțineau sisteme sau informații clasificate. Un raport al Nour Media, un agent de știri legat de guvernul iranian, spunea: „În ultimele săptămâni, un număr mare de bărci americane fără pilot au fost expediate din Bahrain și în afara protocoalelor legate de utilizarea navelor fără pilot și pilotate de la distanță, pentru a apele internaționale și căi maritime internaționale, ceea ce a cauzat probleme în liniile maritime.” Ei au spus că navele de pescuit, navele comerciale și petroliere au raportat mai multe accidente care au avut loc cu aceste bărci, ceea ce a stârnit îngrijorare pentru echipajul și proprietarii navelor comerciale. Oficialii americani au numit asta în mod privat o escaladare a iranienilor, remarcând că, spre deosebire de incidentul de luni al revoluționarului independent Gard, această confiscare a fost efectuată de o navă marinei iraniene. Se întâmplă în timp ce negocierii americani și internaționali au făcut presiuni asupra Iranului în discuțiile nucleare în curs.

Sursa: <https://www.maritime-executive.com/article/iran-seizes-and-later-releases-two-u-s-navy-unmanned-surface-vessels>

Economia portuară: Prof. Michael Dooms despre dezvoltarea durabilă a porturilor

În ultimii doi ani, sectorul de transport maritim și porturi a cunoscut o transformare drastică. Din punct de vedere istoric, transportul cu containere a fost o afacere cu pierderi, deoarece supracapacitatea a afectat industria. De exemplu, în deceniul premergător pandemiei, marja de profit operațional pentru transportul de containere a fost de -0,2 la sută. Aceasta a crescut acum la 57,4% începând cu T1 2022, potrivit Alphaliner. Pe măsură ce întreruperi consecutive au lovit lumea, începând cu pandemia de Covid-19 în 2020, soarta industriei transportului de containere s-a schimbat foarte mult. Analistii prevăd că venitul net combinat din acest an pentru primii unsprezece transportatori oceanici ar putea ajunge la 256 de miliarde de dolari, o cifră aproape echivalentă cu produsul intern brut al Portugaliei. Pentru a rămâne în fruntea curbei, părțile interesate trebuie să adopte o abordare proactivă în ceea ce privește modul în care văd întregul sector maritim. Pentru a ajuta la descifrarea noii dinamici a modelului de afaceri al transportului maritim, Brian Gicheru s-a întâlnit cu Michael Dooms, profesor de economie portuară la Solvay

Business School, Universitatea din Bruxelles, Belgia. Cum pot întreprinderile să creeze lanțuri de aprovizionare rezistente într-o economie globală inundată de întreruperi, în special din partea porturilor? Ceea ce am văzut este că majoritatea afacerilor internaționalizate s-au putut adapta foarte repede. În Europa, de exemplu, unele corporații au început deja planuri de nearshoring și reshoring cu mult înainte ca perturbările să apară. Când au venit blocajele și tarifele de transport maritim au crescut vertiginos, majoritatea corporațiilor au făcut o schimbare pentru a se baza pe lanțurile de aprovizionare regionale (UE), determinate și de adoptarea generală a Managementului Riscului Întreprinderii (ERM) în ultimul deceniu. Cu toate acestea, aceste perturbări continuă să reprezinte o provocare structurală pentru companiile cu lanțuri de aprovizionare internaționalizate. Depinde de o bază exclusivă sau limitată de furnizori rămâne o rețetă pentru dezastru, așa cum au arătat războiul din Ucraina și pandemia de Covid-19. Cu toate acestea, dezbaterea privind reshoring și nearshoring nu poate fi generalizată. Sunt în joc diferite dinamici în funcție de tipul unei industrii. Stimulentele pentru costul forței de muncă care au încurajat companiile să producă offshore către țările în curs de dezvoltare în trecut sunt neutralizate de creșterea costurilor de transport din cauza perturbărilor portului și lanțurilor de aprovizionare. Stimulentul costului forței de muncă era deja sub presiune din cauza automatizării în anumite economii emergente, scăzând semnificativ avantajul costului forței de muncă. Pentru porturi, înseamnă că trebuie să dezvolte o înțelegere aprofundată și o monitorizare constantă a diferitelor lanțuri valorice situate în sau care trec prin infrastructura și regiunile lor. A existat o creștere recentă a loviturilor portuare, în special în țările vestice. Ce părere aveți despre gestionarea eficientă a părților interesate de către autoritățile portuare din întreaga lume? În urma recentelor întreruperi, porturile și aeroporturile au devenit vizibile ca o componentă crucială a lanțului de aprovizionare. De mulți ani, sectorul portuar funcționează în culise, dar publicul vede acum valoarea conectivității oferite de marile terminale de containere. Prin urmare, logistica este acum privită ca un element important al economiei pentru a stabili prețurile sau cel puțin a minimiza perturbările pentru a menține întregul sistem economic în funcțiune.

Transportatorii maritimi și porturile/terminalele câștigă mulți bani. Din păcate, acest lucru urmează să se scurgă încă în taxele portului și plataa lucrătorilor portuari. Amintiți-vă, acești lucrători au depus un efort suplimentar în timpul pandemiei de Covid-19 pentru ca porturile să rămână deschise, adesea în condiții dificile de muncă. Un scenariu în care ponderea profiturilor nu reușește să le atingă va crea cu siguranță un conflict (*vezi ce se petrece acum în porturile UK*). Este vorba despre o distribuție echitabilă a resurselor și beneficiilor tuturor părților interesate. Pornind de la această problemă a managementului părților interesate, ați menționat mai devreme despre o discuție de o săptămână pe care ați avut-o cu muncitorii portuari europeni despre automatizarea porturilor înainte de pandemie. Este aceasta o preocupare pentru lucrătorii portuari în ceea ce privește siguranța locului de muncă? Pe baza conversațiilor noastre, muncitorii portuari nu sunt neapărat împotriva automatizării și recunosc faptul că profesia lor evoluează odată cu nevoia de a îmbrățișa inovația. De fapt, ei văd unele beneficii. Singura preocupare este că majoritatea terminalelor existente trebuie să se automatizeze în etape, ceea ce ar putea genera riscuri și complexități suplimentare în interacțiunea dintre lucrătorii umani și mașinile automate mari. Aceasta înseamnă că autoritățile portuare trebuie să investească în pregătirea temeinică a lucrătorilor pe sistemul hibrid, ceea ce implică și costuri și uneori productivitate chiar mai mică în faza de ajustare. Dacă un astfel de exercițiu este desfășurat fără participarea sindicatelor portui, ar putea exista un risc crescut de accidente la terminale, provocând în cele din urmă rezistență din cauza problemelor de siguranță și o scădere a sprijinului părților interesate pentru automatizare. În

sfârșit, beneficiile inovațiilor aduse de automatizare și digitalizare trebuie, de asemenea, să fie distribuite în mod echitabil. Schimbările climatice reprezintă acum o preocupare majoră la nivel global. Cum ar trebui porturile să-și seteze strategiile de afaceri pentru a se asigura că respectă cerințele climatice emergente? Nu există niciun glonț de argint pentru a face față tranziției durabile. Fiecare port ar trebui să elaboreze o politică ecologică specifică, bazată pe tipul de activități economice care au loc și impactul lor asupra mediului local. De exemplu, unele abordări sunt cele mai potrivite pentru a reduce emisiile globale de carbon, în timp ce altele sunt utilizate pentru a controla emisiile specifice locației, cu un impact direct asupra comunităților locale (cum ar fi particulele fine). Luați cazul portului Mombasa, unde pe măsură ce instalația crește, ar putea avea o taxă tot mai mare asupra mediului orașului Mombasa. Acum câțiva ani, făceam poze în timp ce zburam spre Mombasa și veți observa un strat gros de smog deasupra orașului. Prezența navelor în port cu motoarele în funcțiune și mișcarea camioanelor joacă un rol semnificativ, după cum au arătat măsurătorile de impact în orașele portuare din jur. Într-o astfel de situație, menținerea standardului adecvat de calitate a aerului devine o prioritate. În unele orașe, creșterea poluării aerului devine o tragedie de sănătate publică. Atunci când proiectăm politici portuare verzi, trebuie să adoptăm o abordare holistică a privirii mediului. Avem nevoie de un pachet solid de măsuri care să fie coerente la nivel intern pentru a ne asigura că toate părțile interesate beneficiază de o astfel de politică. În plus, toate părțile implicate trebuie să împărtășească viziunea comună de a avea un mediu bun și, deși pot exista efecte negative pe termen scurt, nicio activitate economică nu ar trebui să fie dezavantajată în mod inutil pe termen lung. Asistăm la o creștere a construcției de porturi greenfield în Africa de Est, cum ar fi porturile Lamu (Kenya) și Bagamoyo (Tanzania). Ce părere aveți despre acest lucru, pe baza evoluției rapide a sectorului de transport maritim în ultimii doi ani? Cred că în Africa de Est, a existat ceea ce aș numi o „febră” pentru marile proiecte de infrastructură. Aproape fiecare țară își dorește să aibă un hub logistic și o poartă maritimă pentru cealaltă. După cum am văzut în Europa despre aceste terminale mari, este nevoie să ne punem câteva întrebări economice critice. Aceasta nu este o afacere înțeleasă de toată lumea și pe baza faptului că se întâmplă departe de public (în mare), controlul tinde să fie mai mic, spre deosebire de alte infrastructuri la scară largă (cum ar fi aeroporturi, proiecte energetice, cumpărături). mall-uri). Trebuie să fim realiști cu privire la factori precum previziunile privind traficul maritim, funcționarea companiilor de transport maritim și, cel mai important, modul în care companiile de transport maritim evoluează odată cu schimbarea dinamicii comerțului. O altă întrebare critică este analizarea creșterii realiste a containerizării față de potențialul proiectelor alocate ca hub de transbordare. Numeroase studii au concluzionat că decizia de construire a acestor porturi nu se bazează întotdeauna pe o analiză economică solidă, suficient contestată de experți și părți interesate.

De obicei, rezultă din politicile guvernamentale de sus în jos și din nevoia de modernizare a infrastructurii fizice, care desigur este un scop important și legitim. Cu toate acestea, atunci când sunt combinate cu alți factori, cum ar fi presiunea donatorilor - adesea cu interese specifice în construcții - rezultatul inevitabil este un compromis asupra rațiunii socioeconomice pentru construirea unei noi infrastructuri. Acest lucru constituie un risc solid de supracapacitate a infrastructurii pentru perioade foarte lungi, ceea ce duce la scăderea sprijinului societal și chiar a pieței pentru aceste proiecte, conducând la rândul său la opoziția părților interesate pentru dezvoltarea viitoare a infrastructurii în general. Cu toate acestea, ar putea exista beneficii strategice pentru aceste porturi viitoare. În 1991, Rotterdam s-a angajat într-un proiect masiv de extindere a portului către mare, creând peste 2.000 de hectare de spațiu în mare, dintre care 1.000 de hectare

pentru noi activități economice. Gândirea dominantă la acea vreme era că spațiul se va umple în cele din urmă cu containere pe măsură ce comerțul creștea, dar acest lucru nu s-a întâmplat pe măsură ce piețele de containere se maturizau. Douăzeci de ani mai târziu, proiectul și-a găsit relevanță cu companiile eoliene offshore care caută spațiu în port pentru producția de componente pentru turbine eoliene. Prin urmare, zona va avea mai degrabă o vocație economică foarte mixtă, incluzând, dar nu în totalitate, manipularea containerelor. Tranziția durabilă către o economie fără carbon ar putea fi o oportunitate pentru aceste proiecte greenfield de mare valoare.

Sursa: <https://www.maritime-executive.com/article/port-economics-prof-michael-dooms-on-sustainable-port-development>

Navă de salvare a unui ONG, cu peste 460 de migranți blocați, în așteptarea unui port al UE

Criza migranților din Marea Mediterană SOS Mediterraneane raportează că se confruntă cu mai multe cazuri de suferință decât oricând Criza migranților continuă în Marea Mediterană, organizațiile de voluntari care solicită din nou comunității mondiale să dezvolte o soluție mai bună pentru a gestiona numărul tot mai mare de persoane care încearcă să fugă de coasta Libiei pentru a ajunge în țările din sudul Europei. Nivelul crizei este evidențiat din nou de ONG-ul SOS Mediterraneane, în parteneriat cu Federația Internațională a Societăților de Cruce Roșie și Semilună Roșie (IFRC), solicitând Uniunii Europene să permită debarcarea a 466 de supraviețuitori de pe Ocean Viking, o navă de sprijin offshore pe care ONG-ul folosește pentru misiunile sale de căutare și salvare. ONG-ul raportează că în doar 60 de ore în cea mai recentă misiune, Ocean Viking s-a confruntat cu mai multe cazuri de suferință decât oricând, iar situațiile medicale sunt din ce în ce mai mult servite. În timpul celei mai recente misiuni, patru bărci nepotrivite și supraaglomerate în primejdie au fost depistate de pe podul navei. Alertele de primejdie ale altor șase bărci au fost transmise și de alte ONG-uri către Ocean Viking. Unii dintre cei care au fost salvați s-au aflat la bordul navei timp de până la opt zile și acum este supraaglomerat, cu un total de 459 de persoane rămase la bord, inclusiv femei, copii și bebeluși. ONG-urile au spus că se confruntă cu un număr covârșitor de cazuri medicale, inclusiv epuizare, deshidratare și infecții cutanate și răni netratate, în timp ce alți supraviețuitori se confruntă cu afecțiuni medicale cronice. Două femei însărcinate în nouă luni au fost evacuate la sfârșitul săptămânii trecute de pe vas, dar nava rămâne blocată pe mare, așteptând debarcarea supraviețuitorilor. „Nu am mai experimentat până acum un asemenea nivel de cazuri medicale severe la bordul Ocean Viking”, a declarat Xavier Lauth, director de operațiuni SOS Mediterraneane. „Supraviețuitorii au fost găsiți în mijlocul mării libere în situații de neimaginat. Într-o încercare disperată de a-și găsi siguranța, erau aproape de moarte pe mare, fie prin înec, fie prin deshidratare. Conform legislației maritime, salvările lor vor fi finalizate doar când vor ajunge într-un loc sigur. Blocada actuală pentru debarcarea lor trebuie să-și găsească capăt fără întârziere.” SOS Mediterraneane și IFRC au cerut membrilor europeni și statelor asociate să dea dovadă de solidaritate, să respecte legea maritimă și să garanteze drepturile fundamentale ale omului, punând capăt imediat așteptării și suferinței supraviețuitorilor. Pe 2 septembrie, autoritățile italiene au atribuit nava la Taranto ca loc de siguranță pentru cei 459 de supraviețuitori rămași la bordul Ocean Viking. Cu toate acestea, din 4 septembrie, nava rămâne în largul mării în așteptarea autorității de a andocare. Europa continuă să se confrunte cu o criză a imigranților care se agravează în Marea Mediterană, care este alimentată de traficanții libieni. În iunie, ONU a raportat că pentru migranții, care își riscă viața pentru a traversa Mediterana spre Europa cu bărci subțiri, traversarea a devenit mai mortală. Cifrele lor citau 3.231 de decese raportate în 2021, în

creștere de la 1.881 în 2020. De la începutul operațiunilor sale în 2016, SOS Mediteranee raportează că a salvat aproximativ 37.000 de migranți, peste 7.000 salvați de Ocean Viking de când a început să opereze în august. Construită în 1986 și măsoară 227 de picioare în lungime, este o navă de 2.000 de tone brute pe care organizația o chartează pentru misiunea sa.

Sursa: <https://www.maritime-executive.com/article/ngo-rescue-ship-with-over-460-migrants-stranded-waiting-for-eu-port>

Oferta Shell de a căuta petrol și gaz pe coasta Africii de Sud a fost blocată

Un tribunal sud-african a respins cererea Shell Plc de a efectua un studiu seismic oceanic de-a lungul coastei de est a țării. Deciziile de a acorda Shell drepturi de explorare pentru petrol și gaze nu au urmat o procedură echitabilă, iar decidentul nu a luat în considerare considerente relevante, potrivit unei hotărâri a Înaltei Curți din Eastern Cape care a fost pronunțată joi. Încercarea de anul trecut a ministrului resurselor minerale și energiei, Gwede Mantashe, de a reînnoi dreptul de explorare al Shell, a fost, de asemenea, anulată, deoarece „de aici rezultă că, dacă dreptul de explorare este greșit în lege, reînnoirile sunt insuportabile din punct de vedere juridic”, a spus judecătorul. Shell a primit pentru prima dată dreptul de explorare în 2014, dar trebuia să înceapă abia anul trecut exploziile seismice pe Coasta Sălbatică, o porțiune îndepărtată a țărmului estic, unde sunt observate frecvent balene cu cocoașă și balene drepte de sud. Planurile au fost întâmpinate cu rezistență din partea comunităților de coastă, a ecologistilor, a grupurilor societății civile și a petițiilor mari, unii oameni alegând, de asemenea, să boicoteze utilizarea benzinărilor Shell. Anul trecut, Înalta Curte a oprit temporar sondajul seismic, care implică tragerea de tunuri cu aer comprimat și trimiterea constantă de fluxuri puternice de aer comprimat sau unde sonore concentrate către fundul oceanului. Preocupările care au fost ridicate au inclus faptul că comunitățile nu au fost consultate în mod corespunzător, evaluările impactului asupra mediului au fost depășite cu noile legi și viața marină ar putea fi afectată. „Respectăm decizia instanței și revizuim hotărârea pentru a determina următorii pași ai noștri în ceea ce privește blocul Wild Coast”, a declarat un purtător de cuvânt al Shell într-o declarație trimisă prin e-mail. „Rămânem angajați față de Africa de Sud și rolul nostru în tranziția energetică justă.” Zona pe care Shell trebuia să o exploreze susține comunitățile rurale de pescuit și este, de asemenea, locul unde se desfășoară anual așa-numita cursă de sardine, care a fost descrisă ca fiind cel mai mare banc de pe pământ. Milioane de pești mici, argintii, migrează spre nord, atrăgând prădători precum delfinii, balenele, rechini și gannets în număr mare. Spectacolul este, de asemenea, o binefacere pentru turism. Ministrul Resurselor Minerale și Energiei, Impact Africa și BG International au fost obligați la plata cheltuielilor de judecată aferente cererii de judecată.

Sursa: <https://gcaptain.com/shells-bid-to-search-south-african-coast-for-oil-gas-blocked/>

Marina desemnează prima femeie „șef de ambarcațiune” a forței submarine

Tehnicianul principal al sistemelor informaționale Angela Koogler a petrecut o săptămână pe USS Louisiana (SSBN-742) făcând istorie. Koogler este prima femeie șef al ambarcațiunii marinei – consilierul superior înrolat al ofițerilor comandanți și executivi de la bordul unui submarin. Ea s-a alăturat Marinei în 2002, după ce a urmat o facultate, potrivit unui comunicat al Comandantului Forțelor Submarine a Flotei Pacificului din SUA. Ea plănuise să se înroleze după liceu, dar o accidentare a întârziat-o. „Odată ce m-am alăturat, am știut că mi-am găsit cariera și familia și

prietenii mei din Marina pe care i-aș avea pentru totdeauna”, a spus Koogler în comunicat. „Am continuat să slujesc de-a lungul anilor pentru că se potrivește bine pentru mine și îmi place.” Femeile au servit în Marina din 1917, când Loretta Walsh a devenit primele femei care s-au înrolat. Dar integrarea Marinei a durat timp cu femeile care nu au putut să se alăture academiilor de serviciu până în 1976 și poziții de luptă până în 1994. Submarinele au fost una dintre ultimele care au luptat cu femei. Ofițerii de sex feminin au început să servească pentru prima dată în 2010. În 2015, 38 de femei au fost selectate pentru a servi la bordul USS Michigan (SSGN-727) ca primii marinari înrolați, începând din 2016, a raportat anterior USNI News. Koogler a fost unul dintre cei 38, potrivit comunicatului. Ea a servit 36 de luni înainte de a participa în misiune cu Submarine Squadron 19. Doar a face femeile să poată servi pe submarine a însemnat că trebuiau făcute revizuri la submarinele din clasa Ohio, astfel încât femeile să aibă propriul spațiu, potrivit Marinei. Proiectele de submarine din clasa Virginia și Columbia includ deja spații de locuit pentru femei și bărbați. Incluziunea femeilor în forța submarină a avut probleme. În 2014, Marina a descoperit că 12 marinari bărbați de la bordul USS Wyoming (SSBN-742) au vizionat o înregistrare video realizată ilegal cu ofițeri care făceau duș la bord. În timp ce Koogler a servit doar trei ani pe un submarin, comandantul comandantului Escadrilei 19 de submarine, Travis Brown, a spus în comunicat că știa că este candidatul potrivit pentru șeful ambarcațiunii. „În 36 de luni, ea a părăsit un submarin ca ofițer calificat de scufundări de ceas și tot ce se află între ele, în timp ce a învățat cum să conducă marinarii submarin”, a spus Brown în comunicat. Pentru Koogler, șeful bărcii este o piatră de temelie pentru cariera ei. Scopul ei final este să devină un comandant-șef, ceea ce a cerut ca ea să fie mai întâi șef al bărcii. „Știam că asta vreau să fac”, a spus ea în comunicat. „Vreau să pot avea grijă de marinari. Vreau ca ei să se dezvolte și să se accelereze singuri. A fost dintotdeauna scopul meu.” Koogler a spus în comunicat că genul nu ar trebui să fie un factor în a decide ce marinari sunt selectați pentru roluri. „Un marinar este un marinar pentru mine și nu ar trebui să-i definim genul”, a spus ea în comunicat. „Este important să îi integrăm pe toți și nu ar trebui să conteze atâta timp cât își fac treaba.” Poate fi dificil să fii persoana care sparge o astfel de barieră, a spus Brown, recunoscând că Koogler avea nevoie de un ghiont. „Dar acesta este un tavan uriaș de sticlă spart de forța submarină”, a spus el. „Acum există o cale către vârf.”

Sursa: <https://news.usni.org/2022/08/31/navy-names-submarine-forces-first-female-chief-of-the-boat>

Bombardiere strategice americane B-52H au simulat distrugerea Grupării Navale Operative ruse din Marea Mediterană

Două bombardiere strategice americane B-52 ”Stratofortress”, integrate cu forțe aeriene franceze și italiene au desfășurat un exercițiu de lovire a navelor militare rusești aflate în Marea Mediterană. Începând cu mijlocul lunii august, patru bombardiere strategice B-52H din cadrul Aripiei 5 Bombardament a Forțelor Aeriene ale SUA (USAF) au fost dislocate la Baza Aeriană britanică Fairford, având scopul principal de a descuraja o eventuală agresiune a Rusiei la adresa țărilor membre NATO.

Următoarele zile au fost pline pentru aviatorii americani, care au zburat pe flancul estic al Alianței patrulând de la Marea Baltică până la Marea Neagră, zone în care densitatea de forțe ruse este una deosebit de ridicată.

Dar după ce spre finalul lunii august, navele militare rusești au pătruns până în nordul Mării Adriatice, încercând să monitorizeze armada NATO din Mediterana, în special portavionul

american Harry Truman, conducerea militară a Alianței nord-atlantice a verificat un scenariu de răspuns la un posibil atac rusesc asupra flancului sudic al NATO.

Astfel, pe 31 august, două bombardiere strategice ale USAF, care au decolat de la baza aeriană Fairford, au zburat deasupra Franței și Italiei, de unde au simulat lansarea de rachete și bombe, loviturile fiind coordonate cu controlorii de atac terminal comun (JTAC) aliați din cele două țări, potrivit unui comunicat de presă al Comandamentului Aerian Aliat (AAC) de la Ramstein, Germania.

În spațiul aerian francez, aeronavele americane au fost escortate de avioane de luptă multirol Rafale ale Forțelor Aeriene franceze.

Pe lângă scenariul de angajare a unor ținte cu ajutorul JTAC, bombardierele B-52H au desfășurat și exerciții aeroterestre cu Forțelor pentru Operații Speciale (FOS) franceze și italiene, a mai precizat AAC în comunicatul de presă.

În activități a fost implicat și un aparat fără pilot MQ-9 MQ-9 Reaper, care a contribuit la coordonarea bombardierelor cu forțele aflate la sol.

Având o cantitate de muniție impresionantă la bord, cele două B-52 pot scufunda doar ele, toate navele de luptă rusești din Marea Mediterană.

Bombardierele strategice B-52H pot transporta până la 32 de tone de rachete și bombe. Dintre aceste muniții, reține atenția racheta de croazieră JASSM-ER, cu raza de acțiune de peste 925 de km, un bombardier putând lua la bord până la 20 de astfel de arme.

Aceste rachete nu sunt dedicate misiunilor antinavă, dar nu este exclusă prezența la bordul bombardierelor a rachetelor LRASM (variantea JASSM-ER pentru lovituri antinavă). În prezent, USAF testează integrarea LRSAM pe B-52, dar nu se știe niciodată cu siguranță, cât de rapid pot evolua aceste teste.

Pe de altă parte, prezența aeronavei fără pilot, MQ-9 Reaper, la exercițiu, cu ajutorul căreia se poate coordona precis o rachetă sau o bombă pe orice țintă, face posibilă întrebuițarea chiar a JASSM-ER împotriva navelor.

Astfel, cele două bombardiere pot lansa de la o distanță sigură – de exemplu de deasupra Alpilor - un total de 40 rachete, cu care pot scufunda sau avaria cele patru nave de luptă rusești (un crucișător, un distrugător, o fregată și o corvetă) din Marea Adriatică, despre care presa a relatat, că monitorizează mișcările navelor NATO.

Desigur, NATO sau SUA nu au recunoscut că exercițiile au vizat explicit Gruparea navală operativă rusă din Marea Mediterană, dar demonstrația de forță este evidentă și arată încă o dată cât de vulnerabile sunt activele rusești din zonă.

Nu se pune problema că Marina NATO din Mediterana nu este suficient de puternică pentru a neutraliza gruparea navală rusă. Scopul exercițiului a fost de a demonstra, încă o dată, paleta mare de lovire pe care Alianța nord-atlantică o are la dispoziție, ceea ce oferă o mare flexibilitate comandanților militari.

În timp ce Amiral Kuznețov este o epavă "în curs de modernizare", rușii visează la un portavion nou cu catapulte electromagnetice

Ministrul rus al apărării, general de armată Serghei Șoigu, a anunțat zilele trecute crearea unui complex terestru pentru Aviația navală a Rusiei, care va testa catapulte electromagnetice. În cadrul unui interviu acordat cotidianului Vzgliad, expertul militar rus Konstantin Sivkov a declarat

ulterior că, dacă Rusia va testa catapulte electromagnetice pentru a lansa avioane, atunci va putea construi un portavion cu un deplasament de 90.000 de tone.

„În prezent, numai SUA are catapulte electromagnetice, care operează pentru decolarea aeronavelor pe cele mai recente portavioane din clasa Gerald Ford”, a precizat Konstantin Sivkov.

“Generația anterioară de portavioane, precum francezul Charles de Gaulle, folosește catapulte cu abur. India construiește portavionul multirol Vikrant, care va fi, de asemenea, fără catapultă electromagnetică. Doar două țări dețin tehnologia necesară pentru fabricarea lor: SUA și Rusia. Americanii au probleme cu această catapultă, dar ea funcționează. China a încercat să obțină tehnologia din Rusia, dar oficialii de la Moscova au refuzat. Prin urmare, portavioanele chineze Liaoning și Shandong sunt încă fără catapultă electromagnetică”, a spus expertul.



Sivkov a sugerat că noile catapulte electromagnetice menționate de Serghei Șoigu ar putea fi destinate portavionului polivalent Shtorm-KM, al cărui model a fost prezentat pentru prima dată la forumul Armata-2018. Nava a fost proiectată pentru 46 de avioane.

Compoziția aproximativă a aripii aeriene ambarcate ar putea fi de 12-14 avioane de vânătoare grele de tip Su-33, 12-14 aeronave ușoare MiG-29K, patru avioane de patrulare radar cu rază lungă de acțiune și 12-14 elicoptere multifuncționale Ka-27. În viitor, la bordul acestuia vor putea fi ambarcate și cele mai

moderne drone.

Comentariul autorului: Complexul terestru al Aviației navale despre care a vorbit ministrul rus al apărării se află în construcție în localitatea Yeisk din Ținutul Krasnodar și urmează să fie dat în exploatare în anul 2023.

Acesta a fost construit ca o alternativă la complexul similar aflat în exploatare în Crimeea (NITKA Saki). După reintegrarea Crimeii în Federația Rusă, Forțele Navale au constatat că dispun de două astfel de complexe și au decis ca NITKA Saki să fie folosit în continuare pentru antrenarea piloților, iar NITKA Yeisk pentru testarea unor noi categorii de mijloace tehnice necesare dotării Aviației navale.

Construirea unui nou portavion Proiect 23000, clasa Shtorm, pentru înlocuirea “batrânului” Amiral Kuznetsov ar putea să înceapă în Rusia după anul 2024. Potrivit proiectului, acesta va dispune de mai multe locuri de lansare a aeronavelor, urmând să aibă două trambuline tradiționale și patru catapulte electromagnetice.

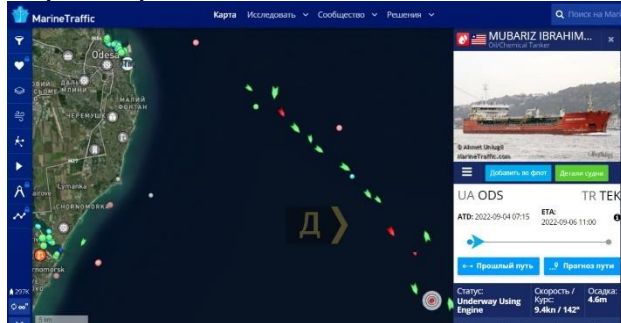
Este posibil ca la bordul noului portavion să fie ambarcate și avioane de vânătoare de generația a cincea, de tip Su-57. De asemenea, nava urmează să dispună de un puternic sistem de apărare antiaeriană, reprezentat de versiunea navală a complexului S-500.

Sursa: https://www.defenseromania.ro/in-timp-ce-amiral-kuznetov-este-o-epava-in-curs-de-modernizare-rusii-viseaza-la-un-portavion-nou-cu-catapulte-electromagnetice_618012.html



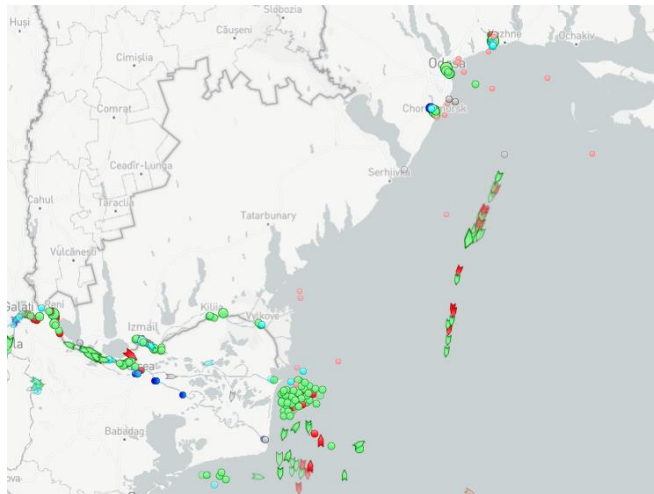
Cel mai mare convoi de nave de la deschiderea „culoarului de cereale” a pornit de pe coasta Odesei

Duminică, 4 septembrie, cel mai mare convoi de nave de la deschiderea „culoarului de cereale” a plecat astăzi de pe coasta Odesei. Nouă nave și patru tancuri cu produse agroindustriale ucrainene au părăsit porturile din Odesa Mare, transmite Dumaska.



Convoitul a fost condus de nava BS CALLISTO, urmată de tancurile MUBARIZ IBRAHIMOV, CANOPUS, GEN. POLAD HASHIMOV și MRC LINA. Vrachierele LADY EVA, SARA, SEA DOLPHIN C, LADY PERLA și MAINA sunt, de asemenea, în formație. Cea mai mare navă a convoiului este vrachierul NORD VIRGO, lung de 229 de metri, cel mai mic este SEALOCK de 80 de

metri.



Este interesant că nava AFANASIY MATYUSHENKO sub pavilion ucrainean cu portul de origine Herson, care se îndreaptă spre portul turcesc Tekirdag, încheie convoiul. În total, 282,5 mii de tone de produse agricole ucrainene se află la bordul a 13 nave, care se îndreaptă către opt țări ale lumii.

Sursa: <https://www.blackseanews.net/read/193923> și <https://www.marinetraffic.com/sv/ais/home/centerx:30.4/centery:45.7/zoom:8>

Erdogan acuză Grecia că a ocupat insule din Marea Egee

Președintele turc Recep Tayyip Erdogan a declarat că Grecia a „capturat” insule demilitarizate din Marea Egee și a amenințat cu un răspuns dur. „Turcia nu va fi oprită de ocuparea insulelor de către Grecia. Când va veni momentul, vom face ceea ce este necesar. Se poate întâmpla pe neașteptate, în orice noapte”, a spus Erdogan. Liderul turc a susținut că Grecia militarizează activ insulele ocupate și a cerut armatei grecești să nu provoace turci, scrie ZN.UA. „Dacă continui să provoci, vei plăti un preț mare. Vreau să spun un singur lucru Atenei: nu uita de Izmir!” - a adăugat el, adresându-se Greciei. Astfel, președintele Turciei a făcut aluzie la evenimentele din 1919, când Izmirul a fost ocupat de armata greacă, iar în curând aceștia au fost alungați din oraș de trupele lui Mustafa Kemal Atatürk. Grecia a răspuns spunând că nu va urma „seria zilnică scandaluoasă” de declarații și amenințări a Turciei. „Vom informa aliații și partenerii noștri despre conținutul declarațiilor provocatoare, astfel încât să devină clar cine subminează coeziunea alianței noastre

într-o perioadă periculoasă (Grecia și Turcia sunt membre NATO”, a declarat Ministerul Afacerilor Externe. Ankara susține că insulele din Marea Egee au fost cedate Greciei în baza tratatelor din 1923 și 1947, cu condiția să nu staționeze trupe acolo. Turcia va contesta suveranitatea Atenei asupra insulelor dacă tratatul este încălcat, a declarat ministrul de externe Mevlüt Çavuşoğlu. Premierul grec Kyriakos Mitsotakis a calificat poziția Ankarei „*absurdă*”.

Sursa: <https://www.blackseanews.net/read/193910>

Royal Caribbean va fi prima care folosește internetul de mare viteză Starlink al SpaceX

Royal Caribbean Group a dezvăluit săptămâna aceasta că va fi primul operator de nave de croazieră din industrie care va implementa Starlink de la SpaceX pentru serviciul de internet în bandă largă la bord pentru oaspeți și echipaj pentru întreaga flotă. Gigantul de croazieră a declarat marți că va începe imediat instalarea de conectivitate Starlink de mare viteză și latență scăzută pe toate navele Royal Caribbean International, Celebrity Cruises și Silversea Cruises, împreună cu toate navele noi pentru fiecare dintre mărcile sale de acum înainte. Instalarea este de așteptat să fie finalizată până la sfârșitul primului trimestru al anului 2023. Mișcarea vine după autorizarea din iunie a Comisiei Federale de Comunicații din SUA pentru SpaceX de a utiliza rețeaua de internet prin satelit Starlink pentru transportul vehiculelor, inclusiv nave comerciale, companii aeriene și camioane. Royal Caribbean a declarat că un test Starlink la bordul navei sale Freedom of the Seas a primit „o cantitate enormă de feedback pozitiv din partea oaspeților și a echipajului”. Din ce în ce mai mult, pasagerii navelor de croazieră și membrii echipajului se așteaptă la o conexiune robustă de internet pentru activități cu lățime de bandă mare, cum ar fi apeluri video și streaming. „Scopul nostru ca companie este de a oferi oaspeților noștri cele mai bune experiențe de vacanță în mod responsabil, iar această nouă ofertă, care este cea mai mare implementare publică a internetului de mare viteză Starlink în industria călătoriilor de până acum, demonstrează angajamentul nostru în acest scop.” a declarat Jason Liberty, președinte și director executiv al Royal Caribbean Group. „Această tehnologie va oferi o conexiune la internet care va schimba jocul la bordul navelor noastre, îmbunătățind experiența de croazieră atât pentru oaspeți, cât și pentru echipaj.” „Grupul Royal Caribbean care selectează Starlink pentru a oferi internet de mare viteză, cu latență scăzută în întreaga flotă, va face escapadele pasagerilor săi și mai luxoase”, a declarat vicepreședintele SpaceX al vânzărilor Starlink, Jonathan Hofeller. „Nu am putea fi mai încântați să lucrăm cu Royal Caribbean Group pentru a ne asigura că pe mare călătorii pot rămâne conectați, având o experiență grozavă de internet.”

Sursa: <https://www.marinelink.com/news/royal-caribbean-industrys-first-spacexs-499150>