

MS DAILY BRIEF – 13 octombrie 2022

Cuprins

Japonia a lansat la apă cel mai nou submarin, Jingei (515).....	1
A zecea navă purtătoare de rachete Tip „Buyan-M”. Construcția RTO-urilor „Buyan-M”.....	2
continuu.....	2
Kongsberg va livra sisteme Hugin AUV și HiPAP pentru navele poloneze MCM Contract de 10 milioane de euro.....	4
Nave americane și spaniole participă la exercițiul Marinei italiene Mare Aperto 22-2 MA 22-2 care include mai multe evenimente de instruire, concentrându-se pe războiul maritim și operațiunile amfibii.....	5
Elicopterele Wildcat din Marea Britanie au finalizat cu succes testele cu rachete.....	5
Fincantieri este partener cu industria greacă.....	6
Israelul și Libanul ajung la un acord pentru a împărți apele offshore bogate în gaze.....	6
Pirateria globală scade la cel mai scăzut nivel din ultimele decenii.....	7
Navele rusești nu vor avea voie să intre în porturile UE începând cu 8 aprilie 2023.....	8
ONU lucrează la extinderea „culoarului pentru cereale” pentru un an.....	8
Ocupanții ruși au jefuit baza flotei „Grain-Transshipment” din Herson, navele fiind folosite pentru traversări.....	9

Japonia a lansat la apă cel mai nou submarin, Jingei (515)

Japonia a lansat la apă cel mai nou submarin, Jingei (515), la șantierul naval Kobe al Mitsubishi Heavy Industries. Jingei este al treilea submarin din clasa Taigei, cea mai modernă clasă de submarine diesel japoneze, arată Naval News.



Submarinul Jingei are un deplasament de 3.000 tone, lungime de 84 metri, lățime de 9 metri și este deservit de un echipaj de 70 marinari.

După ce a avut un buget record pentru Apărare în 2022, de 47 miliarde de doalri, Ministerul Apărării din Japonia a cerut o majorare pentru 2023 de 2%, dar formațiunea politică aflată la guvernare, Partidul Liberal-Democrat, și-a propus, pentru anii următori, o creștere a bugetului Apărării pentru a ajunge la 2% din PIB, echivalentul a peste 70 de miliarde de doalri.

Japonia are tensiuni mai vechi cu Rusia și-și dispută teritoriile din nord, ocupate de URSS după cel de-Al Doilea Război Mondial, dar manifestă mari îngrijorări față de politica de expansiune a Chinei, care și-a dezvoltat una dintre cele mai puternice forțe navale, după cea a Statelor Unite. Statele Unite și Japonia colaborează pentru scenariul unui conflict între armata chineză și forțele militare din Taiwan. Administrația de la Beijing consideră Taiwanul teritoriu chinez și a avertizat că ar putea utiliza forța militară pentru menținerea suveranității. Administrația de la Taipei susține că Taiwanul este independent și avertizează că își va apăra democrația și libertățile. De asemenea, în contextul în care China intensifică activitățile pentru dezvoltarea de tehnologii militare cibernetice și spațiale, Ministerul japonez al Apărării a demarat cercetări în domeniile inteligenței artificiale, pentru dezvoltarea de drone și submersibile autonome, pentru producerea unor noi tipuri de avioane supersonice și a altor tehnologii care să confere avantaje strategice.

A zecea navă purtătoare de rachete Tip „Buyan-M”. Construcția RTO-urilor „Buyan-M” continuă.

În urmă cu câteva zile, au început testele pentru noua navă “Grad”, construită conform proiectului 21631 Buyan-M. Acesta este al zecelea reprezentant al acestui proiect și al treilea RTO similar construit pentru flota baltică. În următoarele luni, noua navă va trece toate verificările necesare și va confirma caracteristicile de proiectare, după care va fi acceptat de flotă. Acesta va fi urmat de încă două nave de același tip în următorii ani.

Al treilea contract

Programul pentru construirea de noi RTO-uri pr. 21631 a început acum 12 ani. În mai 2010, uzina de construcții navale Zelenodolsk a primit numele. A.M. Gorki a primit primul contract pentru construirea a cinci astfel de nave. Mai târziu, a apărut o a doua comandă pentru patru nave. Prima navă Buyan-M a început construcția în 2010 și a intrat în funcțiune în 2014. Ulterior, până în 2021, au fost construite încă opt nave. Până la mijlocul anilor 1910, sa raportat că numărul de Buyanov-



M va fi limitată la nouă unități. Cu toate acestea, planurile ulterioare au fost revizuite. În cadrul forumului Armata-2016, Ministerul Apărării și Șantierul Naval Zelenodolsk au semnat un **al treilea contract** pentru construirea de noi RTO. De data aceasta a fost vorba despre trei nave suplimentare. În aprilie 2017, a avut loc punerea chilei primei nave din noua serie, care a primit numele “Grad”. În septembrie 2021, această navă a fost lansată la apă și transferată pentru finalizare. Instalarea structurilor și

instrumentelor rămase a durat câteva luni. Apoi, producătorul a început să pregătească nava pentru testare. În februarie 2018, a fost înființată a doua navă a noului contract, numită Naro-Fominsk. În iulie același an, a început construcția navei Stavropol. Ambele construcții sunt încă pe stoc. Lansarea lor este așteptată în 2022-2023. În consecință, acestea vor fi puse în funcțiune în 2023-

24. Pe aceasta, se pare că va fi finalizată construcția „Buyanov-M”. Conform datelor cunoscute, primele două nave din noua serie vor face parte din Flota Baltică. „Stavropol”, la rândul său, este destinat flotei Caspice. Astfel, conform rezultatelor construcției, aceste formațiuni ale Marinei vor avea patru Buyana-M de ani diferiți de construcție, iar numărul total de astfel de nave va ajunge la 12.

„Grad” la probe

La 10 august 2022, șantierul naval Zelenodolsk, după ce a finalizat pregătirile necesare, a trimis RTO-urile Grad la o bază externă de livrare din Kronstadt. Nava a fost condusă la destinație de-a lungul căilor navigabile interioare cu ajutorul unui remorcher. Pregătirile rămase au fost făcute la baza de livrare, iar noua navă a plecat pentru prima dată pe mare pentru testare. Declanșarea unor astfel de evenimente pe 7 octombrie a fost raportată de agenția RIA Novosti cu referire la reprezentanții Flotei Baltice. Se raportează că în acest moment, „Grad” sub controlul echipajului și al specialiștilor producătorului este supus unor teste de mare în fabrică. În prima etapă de testare se verifică centrala electrică, sistemele de control, comunicațiile și navigația etc. Apoi se vor determina viteza, manevrabilitatea și alte caracteristici ale navei, iar testele vor fi finalizate prin tragerea din arme standard. În luna mai, comandamentul Flotei Baltice a dezvăluit planuri pentru acest an. S-a raportat că în 2022 puterea de luptă va fi completată cu două nave noi de rachete - incl. unul "Buyan-M". Aparent, asta însemna „Grad”, care acum este testat. Au mai rămas mai puțin de trei luni până la sfârșitul anului și nu este încă clar dacă va fi posibilă finalizarea tuturor testelor și punerea în funcțiune a noului NPR în intervalul de timp specificat.

Upgrade limitat Înainte de construcția celei de-a treia serii de trei nave de rachete mici, proiectul Buyan-M a suferit unele revizui. Acesta prevedea înlocuirea unităților și sistemelor individuale cu analogi moderni și/sau accesibile. Datorită acestui fapt, s-a planificat să se asigure continuarea construcției, precum și să se câștige o creștere a unora dintre caracteristici. În exterior și în designul său, „Grad” practic nu diferă de predecesorii săi. Coca contururilor tradiționale și suplimentul integrat, care reduce vizibilitatea, sunt păstrate. Deplasarea totală este încă la nivelul de 950 de tone Lungimea navei este de 74 m cu o lățime de 11 m. În noua serie Buyany-M, pentru prima dată, aceștia primesc o centrală electrică de fabricație internă. Include două motoare diesel 10D49 cu o capacitate de 5200 CP fiecare. de la JSC „Kolomensky Zavod” și o pereche de unități diesel-marșarier DRRA-6000 fabricate de întreprinderea Zvezda. Aceste unități vor păstra performanța de conducere la același nivel, dar vor elimina dependența de importuri.

„Grad” și navele ulterioare păstrează armele radio-electronice standard. Sistemul de informare și control de luptă „Sigma”, radarele de supraveghere și navigație „Pozitiv-M1”, „Liman”, etc. Sunt furnizate toate mijloacele necesare de comunicare și navigare. Armele tunului rămân aceleași. Pe puntea din fața suprastructurii s-a păstrat o montură de artilerie automată A-190 de 100 mm. O instalație pereche de 30 mm AK-630M-2 „Duet” este plasată la pupa. Există mai multe mitraliere de calibru normal și mare. Suprastructura găzduiește sistemul universal de tragere a navei 3S14 cu opt celule de rachetă. Buyany-M în configurația sa actuală poate transporta și utiliza rachete de croazieră Kalibr și rachete antinavă Onyx. În viitor, nu este exclusă integrarea altor arme.

Pe RTO-urile anterioare, pr. 21631, principalul mijloc de apărare aeriană era sistemul de apărare aeriană 3M-47-01 Gibka-R cu rachete Igla sau Verba. Mai devreme, sa raportat că pe trei nave noi, acest complex ar putea fi înlocuit cu o rachetă și un tun Pantsir-M modern și mai eficient. Un astfel de sistem de rachete de apărare aeriană are două tunuri de 30 mm și opt rachete pregătite pentru lansare. Raza de lansare - până la 20 km atunci când utilizați muniție modernă. O rachetă promițătoare va putea zbura 35-40 km. Înlocuirea singurului sistem de apărare aeriană de la bord

va afecta grav nivelul de protecție al navei. Astfel, raza de distrugere a țintelor aeriene de către rachetele antiaeriene standard va crește de câteva ori. În același timp, noul ZRPK are tunuri de 30 mm, care vor completa instalația Duet și vor îmbunătăți apărarea în zona apropiată. Modalități de dezvoltare Din 2014, Marina Rusă a primit nouă nave de rachete mici, Proiectul 21631 Buyan-M. Al zecelea fanion este de așteptat să fie livrat în lunile următoare, urmând să urmeze încă două în următorii câțiva ani. În total, flota va primi 12 astfel de nave. Seria va fi împărțită în mod egal între Flota Mării Baltice și Marea Neagră, precum și Flotila Caspică.

Pe aceasta, construcția Buyanov-M este probabil să fie finalizată. Dezvoltarea direcției navelor de rachete mici va continua acum datorită noului proiect 22800 Karakurt. Acest proiect are diferențe vizibile și, cel puțin, nu este inferior predecesorului său în toate caracteristicile principale și capacitățile de luptă. În acest moment, este planificată construcția a 18 Karakurts, iar câteva au fost deja predate clientului. Restul sunt așteptate la mijlocul deceniului. Cu toate acestea, în ciuda construcției unui nou tip de RTO, Buyans-M va continua să servească, iar numărul lor va crește în viitorul apropiat. 12 fanioane de acest tip vor putea rămâne în serviciu mult timp și vor avea o contribuție semnificativă la capacitățile generale de foc ale celor trei formațiuni ale Marinei. În consecință, lucrările actuale din Zelenodolsk și încercările din Marea Baltică afectează cel mai grav viitorul flotei.

Sursa: <https://topwar.ru/203192-desjatyj-na-ispytaniyah-prodolzhaetsja-stroitelstvo-mrk-bujan-m.html>

Kongsberg va livra sisteme Hugin AUV și HiPAP pentru navele poloneze MCM Contract de 10 milioane de euro.

Kongsberg Maritime a obținut un contract pentru furnizarea a trei vehicule subacvatice autonome (AUV) Hugin pentru programul de nave de contramăsuri pentru mine (MCM) din clasa Kormoran II al Marinei Polone. Contractul are o valoare cumulată de aproximativ 10 milioane de euro. A fost acordat de compania poloneză Remontowa Shipbuilding (RSB). Pe lângă cele trei AUV-uri, Kongsberg va livra și sisteme de poziționare acustică de înaltă precizie (HiPAP) pentru cele trei nave de război din clasa Kormoran II. Potrivit Kongsberg, cele trei AUV-uri și sisteme vor fi livrate către RSB până în 2026, pentru a se potrivi cu programul de livrare al noului vas Kormoran II. Se preconizează că navele de război vor fi puse în funcțiune între 2026 și 2027. Dariusz Jaguszewski, directorul comercial al RSB (CCO), a declarat: „Aceste MCM reprezintă un contract important pentru RSB, precum și o declarație importantă și o consolidare a securității naționale a Poloniei într-o lume în schimbare rapidă. „Kongsberg Maritime ne-a livrat și a pus deja în funcțiune cu succes sisteme HUGIN și HiPAP pentru primele trei nave din programul Kormoran II.” Cel mai recent contract se bazează pe un contract atribuit anterior, în baza căruia Kongsberg a furnizat și integrat același set de sisteme pe primele trei nave din clasa Kormoran II dezvoltate de RSB. AUV-urile HUGIN de la Kongsberg sunt sisteme complet autonome de înot liber, care oferă capacitatea de căutare și sondaj submarin la distanță pentru a colecta date de înaltă calitate. Sistemul de poziționare și comunicare HiPAP este, de asemenea, proiectat pentru a sprijini comunicarea în timp real, replanificarea misiunii din mers și pentru a oferi actualizări de poziție de înaltă precizie pentru vehicul. SVP Maritime Kongsberg Stene Førsund a declarat: „Vedem că clienții pun în funcțiune AUV-uri în multe aplicații și credem că AUV-urile vor fi utilizate în și mai multe aplicații în viitor”. Recent, PGZ Stocznia Wojenna și-a asigurat un contract pentru furnizarea de sisteme de armament naval pentru cele trei nave din clasa Kormoran II.



Sursa: <https://www.naval-technology.com/news/kongsberg-auv-hipap-polish-ships/>

Nave americane și spaniole participă la exercițiul Marinei italiene Mare Aperto 22-2 MA 22-2 care include mai multe evenimente de instruire, concentrându-se pe războiul maritim și operațiunile amfibii.

Navele navale americane și spaniole, desfășurate sub Standing Nato Maritime Group 2 (SNMG2), participă la exercițiul marinei italiene Mare Aperto (MA) 22-2. Navele SNMG2 au plecat de la Naval Station Taranto, Italia, pe 3 octombrie, pentru a participa la MA 22-2 din regiunea Mării Mediterane. Programat să aibă loc între 3 și 27 octombrie, exercițiul MA 22-2 își propune să sporească conștientizarea situației și să consolideze capacitățile forțelor participante. Se desfășoară în colaborare cu partenerii Uniunii Europene (UE) și alte națiuni aliate. SNMG2 include distrugătorul de clasă Arleigh Burke al USS Forrest Sherman (DDG 98) și fregata cu rachete ghidate din clasa Alvaro de Bazan a marinei spaniole ESPS Cristobal Colon (F 105). Navelor li se vor alătura alte mijloace aeriene și navale din diferite țări, împreună cu portavionul ITS Cavour (C 550) al Marinei Italiene. Comandantul SNMG2 și contraamiralul US Navy Scott Sciretta a declarat: „Abilitatea de a se antrena și de a lupta ca unități interoperabile și interschimbabile este unul dintre elementele cheie ale succesului grupului de lucru. „Făcând acest lucru, suntem mai bine poziționați să descurajăm și să apărăm alianța împotriva tuturor amenințărilor din domeniul maritim, să susținem libertatea de navigație, să asigurăm rutele comerciale maritime și să protejăm liniile maritime de comunicație.” Exercițiul MA 22-2 este conceput pentru a antrena și testa comenzile, echipajele și personalul prin efectuarea mai multor exerciții într-un mediu realist, pe mare și multidimensional. Cea mai recentă iterație a Mare Aperto include o serie de evenimente de instruire axate pe războiul maritim și operațiunile amfibii. Exercițiul va oferi comandanților de pe mare libertate maximă de autoritate de decizie. De asemenea, va fi susținut de consilieri politici și juridici, împreună cu alți experți în informarea publică.

Sursa: <https://www.naval-technology.com/news/us-italian-navys-mare-aperto/>

Elicopterele Wildcat din Marea Britanie au finalizat cu succes testele cu rachete

Testele de succes privind Limitările de operare a elicopterelor (SHOL) au demonstrat că Wildcat HMA Mk 2 poate funcționa complet încărcat cu cele mai noi sisteme de rachete într-o serie de condiții dificile pe mare.



Echipa de livrare Wildcat a DE&S a contractat și supravegheat cu succes proba, lucrând îndeaproape cu partenerii din industrie QinetiQ și Centrul de testare și evaluare aeriană, Forța Maritimă Wildcat și organizații de asigurare și siguranță pentru aeronavele echipate cu ambele variante ale Future Anti-Surface Guided. Armă (FASGW) – Martlet și Sea Venom. Operând de la RFA Argus în Atlantic și Mediterana timp de o lună, un Wildcat HMA special echipat a fost

zburat timp de 19 zile pentru un total de 87 de ore și a efectuat 894 decolări și aterizări pe punte, zi și noapte. Un total de șapte configurații de arme au fost testate cu succes, inclusiv rachete sub

ambele „aripi de arme” și una câte una, pentru a vedea cum se va descurca Wildcat pentru echipajul Marinei. Încărcarea unei părți a elicopterului (asimetrice) lasă celălalt flanc liber pentru a permite operarea mitralierei sau troluiului de calibru greu pentru transferul personalului sau personalul de salvare, permițând astfel flexibilitate operațională. Au fost explorate și testate diferite căi de apropiere și de plecare de pe navă în condiții de vânt provocatoare, vreme și mișcări ale punții - genul de condiții care ar putea afecta modul în care se comportă un Wildcat în timp ce este desfășurat ca parte a unui Carrier Strike Group (CSG).

Sursa: <https://www.navalnews.com/naval-news/2022/10/uk-wildcat-helicopters-successfully-complete-missile-trials/>

Fincantieri este partener cu industria greacă

Fincantieri a semnat astăzi, la Ambasada Italiei la Atena, o serie de memorandum de înțelegere (MoU) cu o selecție de potențiali noi furnizori în contextul procesului de înaltă profil urmat de ministrul elen al apărării naționale pentru construirea a patru corvete. și furnizarea de asistență logistică integrată (ILS) și asistență în serviciu (ISS).

Grupul lucrează la o rețea de aprovizionare în contextul procesului de mare profil al ministrului apărării naționale pentru construirea a patru corvete. Fincantieri are printre clienții săi mai multe marine străine și este partener cu unele dintre principalele companii europene de apărare în cadrul programelor supranaționale. Scopul acestor memorii de înțelegere este de a stabili baza pentru definirea unor posibile relații de afaceri pentru anumite bunuri. Într-adevăr, Grupul, care se poate baza pe o selecție largă de furnizori și subcontractanți de încredere, urmărește în mod continuu lărgirea și consolidarea panoului de furnizori și va stabili un lanț de aprovizionare dedicat activităților navale în cadrul dezvoltării acestor segmente stabilite de Grecia. Fincantieri a desfășurat activități de scouting în Grecia pentru a identifica furnizori care să înceapă potențiale colaborări cu referire la programul grec existent sau orice program nou de nave navale, cu scopul principal de a consolida cooperarea Grupului cu companiile elene.

Sursa: <https://www.navalnews.com/naval-news/2022/10/fincantieri-partners-with-the-greek-industry/>

Israelul și Libanul ajung la un acord pentru a împărți apele offshore bogate în gaze

După ani de dezbateri, Israelul și Libanul au ajuns la un acord cu privire la amplasarea granițelor lor maritime. Cele două națiuni, care nu au relații diplomatice, au negociat termenii acordului cu trimisul american Amos Hochstein, care s-a dus înainte și înapoi pentru a discuta cu fiecare parte. În condițiile finale, Israelul va păstra controlul asupra zăcămintului de gaz Karish, care este în exploatare și pe cale să intre în funcțiune. Linia de demarcație va preda controlul zăcămintului de gaz Qana adiacent Libanului, deși Israelul va păstra o participație în dezvoltarea sa și va primi plăți de dividende de la operatorul de leasing Qana, TotalEnergies. „Versiunea finală a ofertei satisface Libanul, îi îndeplinește cerințele și îi păstrează drepturile asupra bogăției sale naturale”, a declarat președintele libanez Michel Aoun într-o declarație. Guvernele ambelor națiuni vor trebui să ratifice acordul înainte de a fi finalizat, iar acest proces se confruntă cu o anumită incertitudine. Criticii acordului notează că Hezbollah, un grup terorist desemnat de SUA, este strâns legat de statul

libanez și ar putea beneficia de veniturile din gaze naturale. Ca un semn al potențialelor scăderi de viteză, fostul prim-ministru israelian Benjamin Netanyahu l-a acuzat pe premierul Yair Lapid că „s-a predat șantajului Hezbollah”, acceptând acordul. Dacă este aprobat de ambele părți, compromisul deschide calea dezvoltării atât pentru Karish, cât și pentru Qana, crescând livrările pentru regiune și deschizând potențialul pentru noi exporturi către piețele europene avidе de energie. De asemenea, ar putea fi un colac de salvare pentru Libanul aflat în dificultate financiară, care ar putea câștiga miliarde de dolari în venituri din energie. „Energia – în special în Marea Mediterană de Est – ar trebui să servească drept instrument pentru cooperare, stabilitate, securitate și prosperitate, nu pentru conflicte”, a spus președintele american Joe Biden. „Acordul anunțat astăzi de ambele guverne va prevedea dezvoltarea câmpurilor energetice în beneficiul ambelor țări, creând terenul pentru o regiune mai stabilă și mai prosperă”.

Sursa: <https://www.maritime-executive.com/article/israel-and-lebanon-reach-a-deal-to-divide-gas-rich-offshore-waters>

Pirateria globală scade la cel mai scăzut nivel din ultimele decenii

Numărul incidentelor de piraterie și jaf armat pe mare a scăzut la cel mai scăzut nivel din 1992, dar actorii regionali și internaționali trebuie să susțină eforturile de a combate această problemă, în special în Golful Guineei, a declarat Biroul Maritim Internațional (IMB) ICC în ultimul său document-raport trimestrial lansat miercuri. Raportul IMB detaliază 90 de incidente de piraterie și jaf armat împotriva navelor în primele nouă luni ale anului 2022, cea mai mică cifră înregistrată în trei decenii. Făptuitorii au reușit să obțină acces la nave în 95% dintre incidentele raportate. Defalcând cifrele, printre cele 90 de incidente au fost 85 de nave la care pirații s-au ambarcat, patru tentative de atac și o navă deturnată. În multe dintre cazuri, navele erau fie ancorate, fie în marș când s-au imbarcat, aproape toate incidentele au avut loc noaptea.

Riscul pentru echipaj rămâne real.

În timp ce incidentele au scăzut la cel mai mic număr din ultimele decenii, violența asupra echipajului continuă, 27 de membri ai echipajului luați ostatici, șase agresați și cinci amenințați.

Pirateria din Golful Guineei

Din cele 90 de incidente globale de piraterie și jaf armat, 13 au fost raportate în regiunea Golfului Guineei – comparativ cu 27 în aceeași perioadă a anului 2021. Aceasta este o îmbunătățire pozitivă și o scădere semnificativă a numărului de incidente raportate în regiunea de vest. Africa, care a devenit cel mai mare hotspot de piraterie din lume în ultimii ani. Dar nu este loc de mulțumire, avertizează IMB. „Lăudăm eforturile autorităților de coastă din Golful Guineei. Deși declinul este binevenit, eforturile susținute și continue ale autorităților de coastă și prezența marinelor internaționale rămân esențiale pentru a proteja navigatorii și transportul și comerțul regional și internațional pe termen lung”, spune directorul IMB, Michael Howlett. „Nu este loc de mulțumire.”

Strâmtoarea Singapore

Incidentele din Strâmtoarea Singapore continuă să crească cu 31 de rapoarte în primele nouă luni ale anului 2022, comparativ cu 21 în aceeași perioadă a anului trecut. Navele aflate în deplasare, inclusiv mai multe nave mari și cisterne, au fost urcate în toate cele 31 de rapoarte. În cele mai multe cazuri, magazinele sau proprietățile navale au fost furate. De asemenea, echipajele continuă să fie în pericol cu armele raportate în cel puțin 16 dintre incidente, inclusiv unele care implică vrachiere și tancuri foarte mari, a spus IMB. Centrul de raportare a pirateriei IMB consideră, de

asemenea, că există un grad de subraportare, precum și raportare tardivă a incidentelor din aceste ape. „În timp ce acestea sunt considerate până acum infracțiuni oportuniste de nivel scăzut, fără răpiri ale echipajului sau deturnări de nave, statelor litorale li se cere să sporească patrulele în ceea ce este o cale navigabilă importantă strategic pentru industria de transport maritim și pentru comerțul global”, spune Howlett.

America de Sud

IMB raportează că numărul de rapoarte de la ancorajul Callao din Peru a scăzut de la 15 în primele nouă luni din 2021 la opt în 2022. În plus, cinci incidente au fost raportate la Macapa Anchorage, Brazilia, inclusiv unul pe 30 august, unde șase persoane de securitate și echipajul de serviciu au fost atacați și legați de autori care s-au îmbarcat într-un vrachier ancorat.

Sursa: <https://gcaptain.com/global-piracy-falls-to-lowest-level-in-decades/>

Navele rusești nu vor avea voie să intre în porturile UE începând cu 8 aprilie 2023

Noile sancțiuni UE interzic navelor certificate de Registrul Maritim al Transporturilor Ruse să intre în porturile și porțile de acces ale statelor membre UE după 8 aprilie 2023. Acest lucru este raportat de Ukrinform cu referire la serviciul de presă al Departamentului de Transport al Estoniei. Această decizie este justificată de faptul că, la 7 octombrie, Consiliul Uniunii Europene a adoptat o rezoluție în legătură cu activitățile militare ale Rusiei în Ucraina, conform căreia sunt introduse măsuri restrictive suplimentare pentru navele care se află în registrul maritim rusesc. Toate certificatele eliberate de Registrul Maritim Rus în numele unui stat membru al UE înainte de 7 octombrie 2022 trebuie anulate, iar valabilitatea acestora trebuie suspendată până la 8 aprilie 2023 de către statul UE relevant. Statele membre care au autorizat Registrul Maritim Rusesc să efectueze integral sau parțial inspecții și revizuri legate de certificatele emise în conformitate cu legea, precum și să emită sau să reînnoiască certificate relevante, dacă este necesar, trebuie să retragă aceste mandate până la 5 ianuarie 2023. Înainte de a revoca competențele specificate, statele membre UE nu trebuie să permită Registrului Maritim Rus să îndeplinească sau să îi delege sarcini care pot fi îndeplinite de organizații recunoscute de Uniunea Europeană în conformitate cu reglementările privind siguranța maritimă, inclusiv efectuarea de verificări și inspecții legate de legislația emisă. certificate și, de asemenea, eliberează, aprobă sau reînnoiește certificatele relevante. Departamentul de Poliție și Grăniceri va verifica dacă nava este certificată de Registrul Maritim Rus sau nu și nu va permite nava să intre în marea interioară (în scopuri de bunkerare) și în porturi dacă se constată că nava este certificată de către Rusia. Registrul Maritim. După cum a raportat Ukrinform, pe 6 octombrie, Uniunea Europeană a adoptat cel de-al optulea pachet de sancțiuni împotriva Rusiei din cauza încercării de anexare ilegală a regiunilor Donețk, Luhansk, Zaporizhia și Herson din Ucraina.

Sursa: <https://www.blackseanews.net/read/195442>

ONU lucrează la extinderea „culoarului pentru cereale” pentru un an

Secretarul general al ONU Antonio Guterres și echipa sa lucrează pentru a prelungi „inițiativa cerealelor” cu încă un an, care expiră la sfârșitul lunii noiembrie. După cum relatează Ukrinform, acest lucru a fost raportat de serviciul de presă al Ministerului Politicii Agrare și Alimentației din Ucraina, cu referire la declarația purtătorului de cuvânt al ONU, Stefan Dujarric. „Secretarul general și echipa sa poartă negocieri intense pe aceste aspecte. Domnul Guterres și echipa lucrează

din greu la Inițiativa extinsă pentru cereale la Marea Neagră”, a spus Dujarric. În același timp, șeful Adunării Generale a ONU, Chaba Kyoroshi, a lăudat munca „acordului de cereale” la întâlnirea din 10 octombrie. „Vom acționa împreună pentru implementarea completă a proviziilor vitale de alimente din porturile ucrainene”, citează serviciul de presă al lui Kyoroshi în declarație. Ministerul Politicii Agrare observă că problema continuării „culoarului de cereale” este ridicată și de afacerile ucrainene. Astfel, Asociația Europeană a Afacerilor a făcut apel la ONU și Turcia să prelungească termenul „acordului de cereale” și să includă hub-ul portuar Mykolaiv în lista porturilor. Potrivit ministerului, peste 309 nave cu peste 6,9 milioane de tone de produse agricole au părăsit porturile Odesa. Ponderea Asiei, Africii, Orientului Mijlociu și a altor țări care nu fac parte din UE este de 52% din volumul tuturor mărfurilor trimise de Ucraina în timpul funcționării „coridorului”. Ponderea grâului în totalul exporturilor către aceste regiuni ajunge la 66%. După cum a raportat Ukrinform, pe 22 iulie la Istanbul, la propunerea Națiunilor Unite, Ucraina, Turcia și secretarul general al ONU, Antonio Guterres, au semnat Inițiativa privind transportul în siguranță al cerealelor și produselor alimentare din porturile Odesa, Chornomorsk și Pivdenny. Prima navă cu mâncare ucraineană a părăsit portul Odesa pe 1 august. Potrivit Ministerului Infrastructurii al Ucrainei, ca parte a „inițiativei cerealelor” Ucraina a exportat deja 7 milioane de tone de produse agricole.

Sursa: <https://www.blackseanews.net/read/195413>

Ocupanții ruși au jefuit baza flotei „Grain-Transshipment” din Herson, navele fiind folosite pentru traversări

Ocupanții ruși au jefuit flota companiei „Grain-Transshipment”, care se afla pe teritoriul subdiviziunii „Perla Kherson” (Zaton nr. 5, Kherson) și o folosesc pentru a transporta personal și arme. Potrivit Porturilor Ucrainei, directorul comercial al „Transbordarea cerealelor” Evgeny Ignatenko a informat despre acest lucru. Compania a achiziționat Zaton No. 5 din Kherson în decembrie 2021. Această afacere a companiei a fost numită „Perla Kherson”. Conform strategiei de dezvoltare pe termen scurt, trebuia să creăm o bază de flotă acolo, așa că, cu puțin timp înainte de începerea războiului, am transferat jumătate din întreaga noastră flotă acolo - 15 nave, unde erau angajate în reparații, modernizarea navelor. și pregătirea pentru deschiderea navigației în 2022. Conform strategiei noastre pe termen lung, am plănuț să creăm acolo un nod de tranzit fluvial, să-l conectăm cu „Perla Niprului” și să o dezvoltăm la o scară fără precedent. Pe 24 februarie, războiul a distrus toate planurile. Flota a rămas acolo cu personalul, iar în tot acest timp oamenii au continuat să fie plățiți. În plus, am plătit în mod regulat toate utilitățile către utilitățile controlate de ucraineană. Astăzi, aproape întreaga flotă nu mai este acolo și nu avem niciun contact cu angajații unității. Ocupanții au distrus mult timp ceea ce am creat”, a scris Ignatenko pe Facebook. După cum a relatat directorul comercial, ocupanții au început să ia flota la începutul lunii august: pe 2 august au furat o șlep, pe 3 august – alta, iar pe 4 august – trei. Aceste cinci nave au fost imediat folosite pentru a crea o trecere peste râul Nipru. Pe 14 septembrie au fost preluate alte șase unități ale flotei, iar pe 20 septembrie, o altă navă. Acum au mai rămas trei nave acolo, iar soarta lor este cunoscută, pentru că știm cum operează ocupanții, așa că este doar o chestiune de timp. Cu aceste 15 nave, am reușit să transportăm o cantitate semnificativă din totalul încărcăturii exportate în Ucraina către porturile Mykolaiv și Odesa Mare prin râul Nipru. Datorită acestei flote, am fost unul dintre liderii transportului fluvial (...) Inamicii ne-au luat primul născut, barja „Grain-1”, și împreună cu alții o folosesc pentru a transporta personalul și BC. Unele tancuri

transportau marfă, așa că acest lucru dovedește încă o dată că ocupanții sunt tâlhari și criminali care apucă totul în calea lor”, scrie Ignatenko. Managerul a adăugat că toate crimele au fost comise sub conducerea lui Andrii Kharitonov, „directorul” portului maritim Herson numit de invadatorii ruși. Ei bine, o personalitate foarte interesantă! Anterior, a ocupat o funcție de conducere la Uzina de construcții navale din Herson, care face parte din asociația oligarhului pro-rus Vadym Novinsky, iar în 2015 a candidat pentru Consiliul orașului Herson din partidul „Nash Kray”. Din fericire, nu a fost ales, dar acest lucru nu l-a împiedicat să comită crime de război împreună cu autoritățile de ocupație. De aceea, SBU l-a sesizat recent despre suspiciunea de trădare, iar potrivit articolului corespunzător din Codul Penal, acesta va primi fie 15 ani de închisoare, fie închisoare pe viață. Banii încă mai miroase și cred că Kharitonov începe deja să-i înțeleagă. Oricine a ales să-și trădeze țara va regreta și, cel mai important, va fi responsabil pentru toate crimele. Noi, la rândul nostru, avem un stimulent să muncim și mai mult pentru a restabili tot ce a pierdut și pentru a face și mai bine după victoria Ucrainei”, a scris Ignatenko. Vinerea trecută, 7 octombrie, SBU l-a sesizat pe Andrii Kharitonov, „directorul” portului maritim Herson numit de invadatorii ruși, de suspiciunea de trădare conform legii marțiale. În 2021, compania „Grain-Transshipment” a transportat 382.000 de tone de mărfuri pe căile navigabile interioare, inclusiv 370.000 de tone de mărfuri cu cereale, 7.000 de tone de mărfuri în vrac și 5.000 de tone de marfă generală.

Sursa: <https://www.blackseanews.net/read/195432>