

MS DAILY BRIEF – 15 octombrie 2022

Cuprins

Marocul cumpără corveta spaniolă "Avante 1800". Marina caută nave cu o autonomie ridicată	1
Ministerul Afacerilor Externe din Ucraina a anunțat planurile Rusiei de a sabota „Turkish Stream” și de a da vina pe Ucraina	2
Elettronica semnează MoU pentru a sprijini viitorul program Corvette grec.....	4
Marele exercițiu african NEMO 2022 începe	4
Containerul avariata de incendiu s-ar fi scufundat în Marea Roșie.....	6
HMS Prince of Wales ia drum pentru andocare urmând a fi reparată deteriorarea arborelui	6
Titan intenționează să construiască cea mai mare fabrică de bio-GNL din lume la Amsterdam	7
Carnival Cruise Line este partener cu școli filipineze	8
US Navy vrea ca 100 de nave fără pilot să monitorizeze apele din Orientul Mijlociu până anul viitor	9

Marocul cumpără corveta spaniolă "Avante 1800". Marina caută nave cu o autonomie ridicată



Guvernul marocan a aprobat finalizarea unui proiect de achiziție a unei nave de război din Spania.

Mărti, în Monitorul Oficial, a fost publicat textul final al aprobării de către guvernul marocan a unui contract de împrumut de 95 de milioane de euro de la banca spaniolă Santander.

Presa marocană a informat că Rabatul a achiziționat, cu finanțare de la Banca Spaniolă Santander, nava de război "Avante 1800" care urmează să fie construită de compania spaniolă Navantia în orașul Cadiz, într-

o tranzacție în valoare de aproximativ 140 de milioane de euro.

Acordul este de așteptat să fie consolidat prin achiziționarea a două nave de război suplimentare de la Navantia. Compania a informat că va proiecta și va construi o versiune specială pentru Maroc. Marina marocană caută nave de patrulare OPV cu o autonomie ridicată, datorită suprafeței mari a zonei economice exclusive marocane.

Corveta "Avante 1800", în versiunea de luptă, are o lungime de 89,80 metri, o lățime de 13,2 m și un deplasament de 1900 de tone. Are o viteză maximă de 25 de noduri, o autonomie de 3000 de mile marine și capacitatea de a rămâne pe mare timp de 21 de zile.

Sursa: https://www.defenseromania.ro/marocul-cumpara-o-nava-de-razboi-spaniola-avante-1800_618783.html

Ministerul Afacerilor Externe din Ucraina a anunțat planurile Rusiei de a sabota „Turkish Stream” și de a da vina pe Ucraina

Ministerul Afacerilor Externe a cerut joi partenerilor occidentali să avertizeze Rusia asupra terorismului energetic rus, declarând imposibilitatea ridicării sancțiunilor împotriva Moscovei sau repornirii Nord Stream 2. După cum relatează „Adevărul European”, acest lucru este afirmat în comentariul Ministerului Afacerilor Externe. Agenția subliniază că anterior Rusia a încercat fără succes să convingă guvernele europene să facă concesii, inclusiv ridicarea sancțiunilor, cu ajutorul șantajului energetic. "De aceea Putin a decis să treacă de la șantaj la terorism - deteriorarea fizică a infrastructurii energetice. Scopul său este să distrugă rutele de aprovizionare și să emită un ultimatum: lansați Nord Stream 2, pentru că nu aveți altă opțiune. Au existat deja indicii publice. din aceasta de la oficiali ruși." , - crede Ministerul Afacerilor Externe. Aceștia adaugă că Ucraina informează în mod regulat partenerii străini despre posibilele sabotaj ale Rusiei, care vizează distrugerea modalităților alternative de furnizare a transportatorilor de energie. Astfel, mai devreme, Volodimir Zelenski a avertizat public cu privire la pregătirea Federației Ruse pentru posibile daune aduse infrastructurii ucrainene de transport al gazelor. Nici în octombrie 2021, Germania nu credea că Nord Stream 2 amenința securitatea energetică „Avem și date despre posibile planuri similare ale Rusiei cu privire la Turcia”, susține Ministerul Afacerilor Externe. Kievul respinge acuzația Moscovei că ar fi implicată în planificarea sau desfășurarea oricăror acțiuni împotriva infrastructurii energetice, numind-o „mușamalizare informațională pentru propriile planuri răuvoitoare ale Rusiei”. „Partea ucraineană insistă că singura modalitate prin care partenerii pot preveni terorismul energetic rusesc este să ia acum o poziție fermă și să declare public că lansarea Nord Stream 2 sau ridicarea sancțiunilor împotriva Rusiei nu va fi sub nicio formă”, cred ei. în Ministerul Afacerilor Externe Cu o zi înainte, președintele rus Vladimir Putin a declarat din nou că Rusia ar putea furniza gaz în Europa prin ramura supraviețuitoare a Nord Stream 2 sau printr-o rută alternativă prin Turcia (adică, Turkish Stream). Vă reamintim că „North Stream-2” nu a trecut de certificare înainte de invazia Federației Ruse în Ucraina și nu este încă în uz, iar după aceea a fost sub sancțiuni.

Sursa: <https://www.blackseanews.net/read/195507>

Defecte majore găsite pe flota de submarine de tip 214 din Coreea de Sud ROKS

Jeong Ji (SS-073), al doilea submarin KSS-II din clasa Son Won Il, la baza navală din Busan în timpul MADEX 2019. Defecte majore găsite pe flota de submarine de tip 214 din Coreea de Sud Potrivit unui raport prezentat de membrul Adunării Naționale a Partidului Puterea Populară, Shin Wonsik, au fost găsite defecte majore la toate cele nouă submarine din clasa Son Won-il ale Marinei Republicii Coreea (ROKN), versiuni modificate ale tipului german 214 cunoscut și sub numele de KSS II. Aceasta este o lovitură majoră pentru forța submarină a ROKN, care se bazează în mare măsură pe nave.

Potrivit lui Shin, defecte la cablurile modulelor invertor au fost găsite pe 7 dintre submarinele din clasa Son Won-il, în timp ce 2 dintre ele aveau defecte „funcționale” în modulele invertorului în sine. Modulele, produse de compania germană Siemens, sunt o componentă critică în sistemul de propulsie al unui submarin, cu douăsprezece instalate în fiecare submarin. Naval News a raportat la începutul acestui an că trei dintre submarinele din clasa Son Won-il au suferit de probleme cu

sistemul. Cel mai recent briefing al lui Shin a confirmat că problema este mult mai extinsă decât se credea anterior. Pentru a înrăutăți lucrurile, cauza exactă a defectelor legate de cablu rămâne necunoscută, ceea ce înseamnă că șapte dintre submarinele ROKN au fost dislocate fără reparațiile necesare. Acest lucru a dus la numeroase incidente, inclusiv unul care a implicat a treia navă a clasei, ROKS An Jung-geun, care a trebuit să fie remorcat înapoi la țărm după ce a rămas blocată în mijlocul Mării de Est, când modulele inverterului s-au defectat brusc în ianuarie trecut. an. „Cea mai mare problemă cu aceasta este că ROKN a continuat să opereze navele fără să fi descoperit cauza problemei, ca și cum nu ar exista probleme cu sistemul de propulsie... Afirmăția lor că nu există probleme contrazice faptul că sunt încercând să înlocuiesc modulele. Personalul de top ROKN trebuie să-și dea seama ce se întâmplă.” Shin Wonsik, membru al Adunării Naționale Shin a mai continuat spunând că problema este „cel mai probabil” rezultatul depolimerizării învelișului exterior al cablurilor în loc de defecte structurale ale cablurilor în sine, având în vedere că acestea au trei straturi de protecție. Cu toate acestea, ar putea exista probleme suplimentare. De exemplu, ROKS Jeong Ji, a doua navă a clasei, nu a mai fost instalată din octombrie 2019, din cauza unei scurgeri din sistemul său de răcire care a deteriorat modulul inverter. Naval News l-a intervievat pe căpitanul ROKS Jung Ji în timpul MADEX 2019. Mai mult, modulele inverterului ar fi putut fi cauzate daune suplimentare de rugina care a fost generată de cabluri. Administrația Programului de Achiziții pentru Apărare a plătit Siemens 7,1 miliarde de won coreeni (aproximativ 5 milioane de dolari) pentru reparații. Este de așteptat ca procesul de reparație pentru fiecare submarin de tip 214 modificat, inclusiv timpul necesar pentru transportul modulelor în Germania, să dureze șase luni. Este posibil ca acest lucru să afecteze negativ pregătirea flotei de submarine în anii următori. Actuala administrație a dat vina pe administrația anterioară pentru acest eșec.

„Importanța submarinului pentru strategia noastră militară crește pe zi ce trece... faptul că administrația anterioară a ignorat această problemă, în ciuda situației foarte grave de securitate în care se află națiunea noastră este iresponsabil și deplorabil.” - Shin Wonsik, membru al Adunării Naționale

Cu toate acestea, unii observatori sud-coreeni au scris și online că actuala administrație ar trebui să-și asume și ea responsabilitatea și să nu mai redirectioneze criticile.

Despre clasa Son Won-il (Tip 214) Clasa Son Won II au fost achiziționate ca parte a programului KSS-II și se bazează pe Type 214, un submarin diesel-electric dezvoltat de Howaldtswerke-Deutsche Werft. Navele, care poartă numele primului șef al operațiunilor navale al ROKN, amiralul Son Won-il, au reprezentat o piatră de hotar majoră datorită utilizării sistemului de propulsie independent de aer. Dintre cele nouă submarine din inventarul ROKN, primele trei au fost construite de Hyundai Heavy Industries (HHI), restul fiind împărțit între HHI și Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering. Prima navă a fost pusă în funcțiune în 2007. Ultima navă din clasă, ROKS Shin Dol-seok, a intrat în serviciu în 2020. Specificații pentru clasa Son Won II: Deplasare: 1.690 t la suprafață / 1.860 t scufundat Lungime: 65 m Lungimea: 6,3 m Pescaj: 6 m Arme: 8 tuburi torpilă de 533 mm, 4 capabile să utilizeze subharpon Propulsie: 2 x MTU 16V-396; 2 x Piller; Sistem AIP: 2 x HDW PEM; 1 x Siemens Permasyn (2,85 MW) Viteza: 10 noduri la suprafața; 20 de noduri scufundate Raza de acțiune: 12.000 de mile marine la suprafață; 420 scufundate Echipaj: 27

Sursa: <https://www.navalnews.com/naval-news/2022/10/major-defects-found-on-south-koreas-type-214-submarine-fleet/>

Electronica semnează MoU pentru a sprijini viitorul program Corvette grec



Elettronica împreună cu alte companii italiene și grecești au semnat un Memorandum de înțelegere pentru a sprijini viitorul program de furnizare a patru corvete Marinei Elene. Elettronica a semnat ieri dimineață, la Ambasada Italiei la Atena, în prezența ambasadorului Falcinelli și a liderilor industriali ai diferitelor companii italiene și grecești care activează în sectorul apărării, un Memorandum of

Understanding (MoU) cu Hellenic Aerospace Industry, o companie lider în sectorul de apărare din Grecia. Memorandumul de înțelegere intră în sfera licitației în curs de desfășurare pentru furnizarea a 4 unități navale de clasă „corvetă” Marinei Elene, compania lider fiind Fincantieri. Un program strategic anunță o reluare a importanțelor programe internaționale de apărare din Grecia și care sperăm că va alimenta cooperarea strategică între cele două țări. Mai exact, propunerea Elettronica include sistemul de autoprotecție integrat EW (Zeus) de ultimă generație. Semnarea memorandumului de înțelegere menționat mai sus, pe lângă dezvoltarea cooperării industriale între Italia și Grecia, ar putea da un impuls deciziei finale a Ministerului grec al Apărării de a achiziționa o soluție avansată tehnologic complet italiană.

Sursa: <https://www.navalnews.com/naval-news/2022/10/elettronica-inks-mou-to-support-greek-future-corvette-program/>

Marele exercițiu african NEMO 2022 începe

Exercițiul maritim multinațional Grand African NEMO 2022 a început pe 11 octombrie într-o zonă largă care se întinde de la Senegal până în Angola. Exercițiul, care implică 17 dintre cele 19 țări care se învecinează cu Golful Guineei și 8 țări partenere, este programat să dureze până pe 16 octombrie 2022.

Patru unități franceze participă la acest exercițiu la scară largă: nava franceză Germinal și elicopterul francez de aterizare Dock Tonnerre dislocate în zonă în cadrul operațiunii Corymbe, o aeronavă de patrulare maritimă Atlantique 2 și aeronava de supraveghere maritimă Falcon 50. Acest exercițiu beneficiază de sprijinul Comisiei Subregionale pentru Pescuit, al Comitetului pentru Pescuit din Centrul Vest, al Națiunilor Unite cu ONUDC, precum și al programelor europene GoGIN, PESCAO și WeCaps. Din 2018, Grand African NEMO a devenit cel mai important eveniment anual de securitate maritimă din Golful Guineei. Această a patra ediție își propune să împărtășească know-how-ul și să îmbunătățească nivelul operațional al participanților la lupta împotriva pescuitului ilegal, pirateriei, poluării maritime, traficului ilegal și salvarea pe mare. Aproximativ patruzeci de unități pe mare și cinci avioane s-au mobilizat pentru a participa la diferitele exerciții concepute pe baza principalelor mize de securitate cu care se confruntă națiunile din regiune.

French means and invited nations:

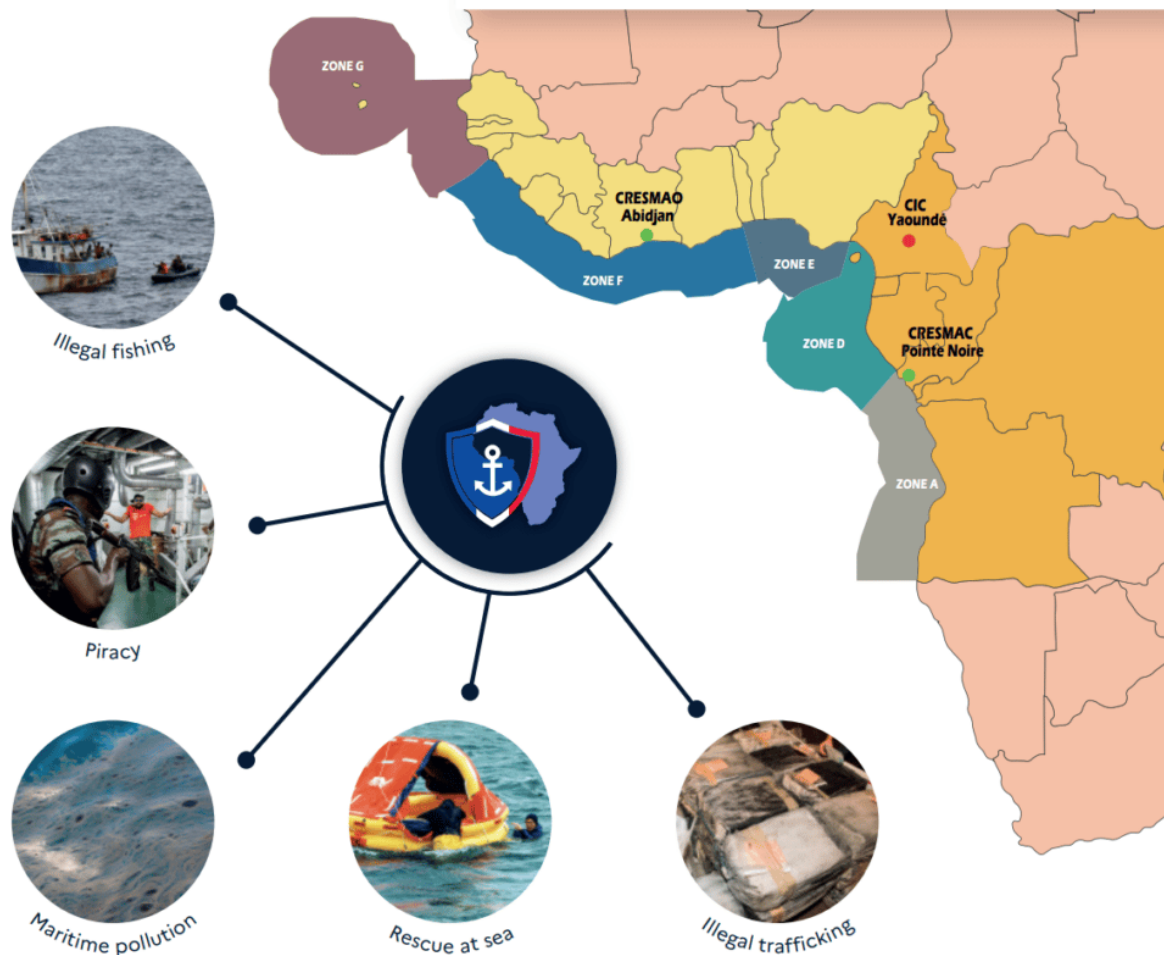
- ▶ 7 nations
- ▶ 9 surface vessels
- ▶ 3 maritime patrol aircrafts
- ▶ Observers deployed on land in the various centres of the maritime security structure in Yaounde



- ▶ 17 nations
- ▶ About thirty surface vessels
- ▶ 5 aircrafts
- ▶ The national maritime operational centres (COM) to ensure operational coordination from land, the Maritime Coordination Centres (MCC) and Regional Maritime Safety Centres (RMSC) to ensure coordination from land.



Prin co-conducerea acestui exercițiu ambițios, Franța și partenerii săi africani aduc o contribuție decisivă la îmbunătățirea securității maritime în Golful Guineei. În urma Grand African NEMO 2022, șefii de stat major ai marinelor care se învecinează cu Golful Guineei se vor întâlni la Paris, pe 20 octombrie, pentru un simpozion în cadrul căruia vor fi abordate trei subiecte: formarea și pregătirea operațională, schimbul de informații maritime și siguranța mediului.



Acoperind 5.707 kilometri de coastă din Africa de Vest, de la Senegal până în Angola, Golful Guineei este o regiune maritimă cheie. Situată la intersecția unor rute maritime importante,

regiunea găzduiește resurse naturale importante, inclusiv petrol, pește și minerale, care sunt coapte pentru lăcomie și activități ilicite. Exerciții africane NEMO De la summitul de la Yaounde din 2013, Marina Franceză a organizat de trei până la patru ori pe an patrulele comune African NEMO și un exercițiu anual major Grand African NEMO, care reunește un număr mai mare de unități și centre operaționale.

Sursa: <https://www.navalnews.com/naval-news/2022/10/grand-african-nemo-2022-exercise-kicks-off/>

Containerul avariat de incendiu s-ar fi scufundat în Marea Roșie

La o săptămână după ce o navă de transport containere deținută și operată de companiile maritime din Emiratele Arabe Unite a luat foc, rapoartele indică că nava s-a scufundat. Salvatorii profesioniști au fost instruiți să presteze servicii de salvare navei după ce nava a fost abandonată la aproximativ 123 de mile marine nord-vest de portul Jizan din Arabia Saudită. „Este raportat că TSS Pearl s-a scufundat la aproximativ 300 km la sud-est de Port Sudan”, scrie consultanța WK Webster într-o actualizare pentru clienți. „Se raportează că mai multe containere plutesc pe locul scufundării, dar în prezent nu este confirmat dacă vreuna din suprastructura navei rămâne vizibilă.” Puține detalii suplimentare sunt disponibile cu speculații că nava se afla probabil într-o parte adâncă a Mării Roșii, ceea ce înseamnă că este o pierdere totală. Nu se știe dacă incendiul a fost stins după ce nava a fost abandonată și dacă echipele de salvare au reușit să ajungă la navă. Webster raportează că un expert în incendiu a fost instruit să investigheze cauza incendiului și a început lucrul înainte ca nava să fie pierdută.

Incendiul a izbucnit pe 5 octombrie, când containerul de 14 ani tranzita de la Jeddah la Aden. TSS Pearl, care a fost construit în China, a fost înregistrat în Panama, deținut de Rafidain Shipping și operat de o altă companie Tehama Shipping din Emiratele Arabe Unite. Nava de 626 de picioare avea o capacitate de 1.850 TEU și avea 27.155 dwt. Echipajul care număra 25 a fost evacuat de pe navă după ce incendiul a izbucnit într-o stivă de containere chiar în fața blocului de cazare. Poliția de frontieră a Arabiei Saudite a gestionat evacuarea navei și a raportat că echipajul nu a fost rănit și dus în portul Jizan. Linia NYK din Japonia a oferit detalii suplimentare despre operațiunea de salvare. Ei raportează că transportatorul lor de mașini Orion Leader (57.500 de tone brute) naviga în Marea Roșie de la Laem Chabang, Thailanda, la Jeddah, Arabia Saudită, când a primit un apel de urgență în legătură cu un container în incendiu. La ora 00.30, pe 6 octombrie, transportatorul auto a salvat opt marinari lansându-și barca de salvare și ulterior i-a transferat la vrachierul St. Dimitrios, care era și el angajat în operațiunea de salvare.

Sursa: <https://www.maritime-executive.com/article/fire-damaged-containership-reportedly-sunk-in-red-sea>

HMS Prince of Wales ia drum pentru andocare urmând a fi reparată deteriorarea arborelui

Portavionul Royal Navy HMS Prince of Wales a părăsit portul de origine Portsmouth pentru a se întoarce la Rosyth, Scoția, unde va intra în docul uscat pentru reparații la arborele elicei tribord. Prințul de Wales a suferit o defecțiune a unui ax port-elice pe 27 august, imediat plecarea pentru o călătorie transatlantică, iar nava soră HMS Queen Elizabeth a trebuit să intervină pentru a finaliza misiunea. Prințul de Wales s-a întors la Portsmouth, unde o inspecție subacvatică a dezvăluit că un cuplaj de pe arborele ei din tribord are avarii, ducând la deteriorarea atât a arborelui, cât și a

cârmei. Era programată să fie extrasă elicea de la tribord în timp ce se afla la Portsmouth și să plece spre șantierul naval până pe 3 octombrie, dar problemele tehnice au împins plecarea ei până pe 8. Potrivit Royal Navy, cea mai rapidă și sigură modalitate de a o repara este de a pune în doc nava la Rosyth, șantierul care a construit-o și unul dintre puținele șantiere din Marea Britanie capabile să manipuleze o navă de dimensiunea ei. Amploarea pagubei va fi investigată odată ce aceasta va ieși din apă, dar până atunci nu se cunoaște termenul de repunere în funcțiune.



„În timp ce planurile noastre de a depăși granițele inovației transportatorilor din Regatul Unit sunt temporar suspendate, sunt extrem de mândru de compania navei, care a făcut față provocării de a se pregăti pentru reparații, în timp ce se confruntă cu dezamăgirea pe termen scurt a unei implementări amânate”, a spus. comandantul căpitanului Richard Hewitt într-o declarație.

Deteriorarea axului este cea mai recentă dintr-o serie de eșecuri pentru Prințul de Wales de la punerea în funcțiune la sfârșitul anului 2019. Portavionul a suferit infiltrații minore în mai 2020, iar o altă avarie în octombrie 2020 a trimis-o înapoi la șantierul naval pentru reparații majore. Se raportează că a petrecut doar 20 de zile pe mare în tot 2020. În octombrie 2021, Royal Navy a declarat că era pe deplin operațională, dar recenta defecțiune a pus-o deoparte pentru o perioadă nedeterminată. HMS Prince of Wales și HMS Queen Elizabeth sunt primele portavioane noi ale Marinei Regale dintr-o nouă generație și au adus o revenire mult așteptată la aviația de transport cu drepturi depline pentru acest serviciu. Sunt proiectate pentru a fi utilizate cu aeronave STOVL sau VTOL precum F-35B și se bazează mai degrabă pe un sistem de lansare electromagnetic decât pe o catapultă clasică pentru operațiunile de lansare.

Sursa: <https://www.maritime-executive.com/article/royal-navy-carrier-heads-for-drydock-to-repair-shaft-damage>

Titan intenționează să construiască cea mai mare fabrică de bio-GNL din lume la Amsterdam



Pe măsură ce industria de transport maritim continuă să caute surse pentru viitori combustibili alternativi, furnizorul olandez de combustibil Titan intenționează să construiască cea mai mare fabrică de bio-GNL (lichefierea biometanului sau LBM) din lume. Titan va construi și va opera fabrica în locația sa din portul Amsterdam, permițând furnizarea navelor și camioanelor. Când va fi finalizată, uzina va avea capacitatea de a produce anual 200.000 de tone de bio-GNL. „Titan se angajează să decarbonizeze transportul prin furnizarea de bio-GNL și orice alți combustibili regenerabili, cum ar fi metanul derivat din hidrogen, cunoscut și sub numele de E-LNG. Colaborările strategice în

lanțul valoric sunt esențiale pentru a crește producția de combustibil alternativ la scara necesară pentru transport,” a declarat Ronald van Selm, CTO la Titan. Titan spune că cea mai mare parte a volumelor de bio-GNL produse de fabrică vor fi furnizate navelor alimentate cu LBM ale clientului de lansare al Titan. Pentru volumele rămase, stațiile de alimentare pentru camioane și clienții industriali sunt, de asemenea, în domeniu. LBM va înlocui combustibilii fosili, evitând aproximativ un milion de tone de emisii de CO2 echivalent pe an, egale cu emisiile anuale de aproximativ 25% din toate mașinile diesel din Țările de Jos. Două etape cheie au fost deja atinse pentru fabrica despre care Titan se așteaptă să înceapă producția în 2025. Au fost semnate contracte cu producătorul de biogaz BioValue pentru preluarea exclusivă a biogazului produs la fața locului și cu Linde Engineering pentru realizarea ingineriei de bază. BioValue, unul dintre cei mai mari furnizori de biogaz din Țările de Jos, va furniza o parte semnificativă din biogazul necesar producției totale de LBM. Pentru aceasta, BioValue, care este considerat a fi un producător de biogaz de pionierat, cu șase site-uri de producție în Țările de Jos, va construi o nouă fabrică de biogaz adiacent uzinei Titan. Biogazul rămas va fi obținut din alte instalații de producție din întreaga Europă care sunt conectate la rețeaua de gaz existentă. Potrivit companiei, configurația de aprovizionare hibridă permite scara necesară pentru decarbonizarea industriei maritime. Titan a selectat Linde Engineering pentru a efectua inginerie bazată pe tehnologia de lichefiere proprie Linde. Titan mai spune că producerea LBM în cel mai durabil mod este o țintă cheie a proiectului și a fost integrată în proiectarea fabricii. Este important că proiectul va furniza biogaz numai din materii prime durabile care sunt conforme cu cea mai recentă directivă a UE privind energia regenerabilă și care sunt certificate pentru durabilitate și certificare internațională de carbon (ISCC). Alte integrări durabile în instalație includ captarea și utilizarea fluxului lateral de CO2 biogen și proiectarea pregătită pentru hidrogen. Acest lucru permite producția viitoare de e-metan în care CO2 biogen este combinat cu hidrogenul verde. Pentru aceasta, se are în vedere o conexiune la coloana vertebrală cu hidrogen planificată în Portul Amsterdam. Proiectul se aliniază cu reglementările UE, cum ar fi cele propuse în pachetul Fit-For-55 și planurile RePowerEU publicate recent. Uzina va fi situată lângă dana Titanului din portul Amsterdam, de la care terenul va fi închiriat. Este cel mai recent pas într-un efort de re poziționare a Titan care a fost lansat în urmă cu un deceniu ca furnizor de GNL. Compania își extinde abordarea privind decarbonizarea cu toți combustibilii neutri din punct de vedere carbon și cu infrastructura sa de aprovizionare. Titan își extinde rolul de furnizor fizic independent de combustibili cu emisii scăzute și zero de carbon, cum ar fi LBM și e-metan derivat din hidrogen, pentru a satisface cerințele viitoare din partea transporturilor maritime și a altor industrii.

Sursa: <https://www.maritime-executive.com/article/titan-plans-to-build-world-s-largest-bio-Ing-plant-in-amsterdam>

Carnival Cruise Line este partener cu școli filipineze

Carnival Cruise Line este un parteneriat cu Philippine Merchant Marine Academy (PMMA) și STI, una dintre cele mai mari rețele de colegii și școli din Filipine, pentru a-i ajuta pe filipinezi să urmeze studii maritime și să lucreze la bordul flotei de 24 de nave de croazieră a liniei. Vicepreședintele Carnival Cruise Line și directorul șef de resurse umane, Bettina Deynes, și vicepreședintele pentru operațiuni pentru echipaj și călătorii, Richard Brearley, au fost recent în Manila, Filipine, pentru anunțarea parteneriatului dinamic. PMMA va oferi programe de formare în diferite domenii ale marinei comerciale pentru a pregăti studenții Pinoy pentru instruirea la bord

pe navele Carnival, precum și colaborarea cu Carnival în selectarea studenților care vor primi cadet, stagiul și oportunități de angajare. STI Educational Services Group, Inc. (STI ESG) și STI Naval Architecture and Marine Engineering Institute (STI NAMEI) vor dezvolta curriculum în Manila pentru cursuri legate de culinar și menaj. O parte a parteneriatului implică explorarea posibilității de a recruta absolvenți STI NAMEI de transport maritim și inginerie marină pentru potențiale angajări în Carnival. Potrivit lui Deynes, investiția în Filipine și parteneriatul cu PMMA și STI înseamnă oferirea de noi oportunități de carieră filipinezilor. „Pe lângă faptul că aduce multă experiență și cunoștințe, comunitatea filipineză este puternică printre membrii echipei de bord de la Carnival și întruchipează valorile noastre și esența mărcii noastre de a se distra, așa că Carnival vrea să meargă dincolo de furnizarea de roluri tradiționale. Vrem să lărgim rolurile pe care le ei. sunt calificați să ocupe inclusiv roluri netradiționale, cum ar fi cele din cadrul operațiunilor nautice”, a spus ea. „Oamenii filipinezi reprezintă o mare populație din forța noastră de muncă”, a adăugat Brearley. „Suntem mândri să facem un pas suplimentar pentru a ajuta la dezvoltarea acelor viitori membri ai echipei cât timp sunt încă la școală, oferindu-le mai multe opțiuni de carieră.” Parteneriatul va oferi, de asemenea, oportunități studenților maritim nu doar din capitala țării, ci și din alte zone ale țării. În acest scop, Carnival și agenția sa de recrutare United Philippine Lines (UPL) au lucrat împreună pentru a crea un sistem care are ca scop dezvoltarea potențialilor navigatori în afara Manilei. Carnival lucrează, de asemenea, cu partenerul său de recrutare, United Philippine Lines, pentru a crea un sistem care să dezvolte abilitățile potențialilor navigatori în mai multe regiuni din Filipine. Președintele STI ESG și COO Monico Jacob și-a exprimat mândria companiei de a colabora cu Carnival. „Prin parteneriatul nostru cu Carnival, studenții noștri pot fi încrezători că vor primi cea mai bună pregătire și au unde să meargă odată ce vor absolvi”, a menționat Jacob. Commodorul Joel Abutal, superintendent PMMA, a adăugat: „Vom ajuta la crearea de locuri de muncă pentru mase, precum și la îmbunătățirea eficienței sistemului de transport al țării, în special în sectorul maritim”.

Sursa: <https://www.marinelink.com/news/carnival-cruise-line-partners-philipine-500196>

US Navy vrea ca 100 de nave fără pilot să monitorizeze apele din Orientul Mijlociu până anul viitor



Statele Unite ale Americii și aliații săi doresc o forță de 100 de nave de suprafață fără pilot care să patruleze apele de la Marea Roșie în Golful Persic până în vara viitoare, a declarat marșalul comandantului Flotei a 5-a SUA. „Ne-am stabilit obiectivul de a avea 100 de nave de suprafață fără pilot disponibile pentru patrulare în apele din jurul Peninsulei Arabe până la sfârșitul verii anului 2023... majoritatea sistemelor provenind de la partenerii noștri internaționali și regionali”, a spus comandantul Flotei a 5-a SUA. A spus vice-amiralul Brad Cooper în

timpul unei discursuri la Academia Pazei de Coastă din SUA. În ultimul an, Comandamentul Central al SUA a fost bancul de încercare pentru o forță experimentală de sisteme fără pilot de lungă durată pe mare, căsătorite cu instrumente de inteligență artificială pe țarm pentru a căuta

amenințări militare sau activități ilegale. Spre deosebire de unele dintre dronele de ultimă generație utilizate de armata SUA, informațiile și senzorii pentru fiecare sistem individual sunt neclasificați, iar producția lor este transmisă înapoi către un centru de operațiuni maritime pentru ca un om să ia o decizie atunci când sistemul AI detectează ceva din obisnuitul. Efortul este cunoscut sub numele de Task Force 59.

„Fiecare partener și fiecare senzor poate oferi informații noi care pot fi adăugate la ceea ce numim pur și simplu un ocean digital”, a spus Cooper în timpul evenimentului organizat în cooperare cu Institutul Naval al SUA și Fundația William M. Wood. Cel mai mare test al conceptului de bază Task Force 59 a fost la începutul acestui an, ca parte a Exercițiului Maritim Internațional 22. Cincizeci de USV-uri au făcut parte din exercițiul de 60 de națiuni care a lucrat pentru a crea o imagine unificată a Flotei a 5-a. „Sunt interconectate. Sunt controlați prin satelit”, a spus el. „Au camere de înaltă fidelitate la 360 de grade. Au radar. Au [sisteme de identificare automată] și stau acolo toată ziua, în fiecare zi, uitându-se”, a spus Cooper. Pentru contactele incerte, grupul de lucru are acces la alte drone care pot investiga mai bine un contact la viteze mari. „Puteți [trimite] un USV de 100 de noduri și să priviți puțin mai îndeaproape fără a pune oamenii în amestec. Acesta este scenariul optim al modului în care facem afaceri. Înmulțiți asta prin fiecare țară din regiune având câte un cuplu și puteți vedea rapid cum cunoașterea dvs. crește dramatic într-o perioadă scurtă de timp”, a spus el. Cheia rezultatelor sistemelor este porțiunea AI din centrele de operațiuni maritime care semnalează contactele care au nevoie de mai multe investigații.

„Vor vedea fiecare lucru care trece, vor face o poză. Și apoi vor cartografi folosind AI - modelul de viață a tot ceea ce îi înconjoară, din câte pot vedea. Și atunci când este ceva diferit, ei vor face o poză în fiecare secundă, o vei trimite înapoi la un centru de comandă al Marinei. Și apoi o ființă umană ia o decizie”, a spus el. „Este nava de pescuit? Ok, nu e mare lucru. Este o navă a Gărzii Revoluționare Iraniene? Ok, asta e mare lucru. Sau este ceva la mijloc?” Pe lângă libertatea de a utiliza sisteme neclasificate, grupul operativ are mandatul de a încerca rapid diferite sisteme fără pilot și furnizori de IA pentru a aduce diferite platforme în Flota a 5-a. „Am lucrat cu o serie de companii și, pe parcursul ultimei luni, în fiecare săptămână am făcut un exercițiu cu un alt partener, am aflat rapid cum putem îmbunătăți inteligența artificială și am implementat [schimbările] într-o săptămână.” el a spus. „Am făcut un exercițiu cu saudiții. Săptămâna următoare am făcut un exercițiu cu iordanienii. Săptămâna următoare am făcut un exercițiu cu israelienii... și apoi am repetat cu NATO într-un exercițiu NATO.” Multe dintre USV-urile, cum ar fi Saildrone Explorer sau Mantas T-12 USV de la MARTAC, sunt operate pe bază de contract cu 5th Fleet, ceea ce accelerează introducerea și ieșirea sistemelor din CENTCOM.

Rezultatele timpurii ale experimentului au determinat marina mai mare să regândească ipotezele fundamentale ale programului său de vehicule de suprafață fără pilot. La începutul acestui an, șeful operațiunilor navale, adm. Mike Gilday, a spus că regândește cerințele Marinei pentru nava de suprafață medie fără pilot, pe baza experimentelor grupului de lucru. „Nu știu dacă vom avea un mediu fără echipaj sau nu. Lucrurile pe care [Vice Adm. Brad] Cooper le face chiar acum cu [Task Force] 59 – folosind mici [vehicule] fără pilot la fața locului în aer pentru a detecta mediul înconjurător... pentru a oferi o imagine operațională comună pentru aliați și parteneri, precum și cartierul general al Flotei a 5-a, mi-a schimbat modul de gândire cu privire la direcția fără pilot”, a spus Gilday în aprilie.

Sursa: <https://news.usni.org/2022/10/11/navy-wants-100-unmanned-ships-monitoring-middle-east-waters-by-next-year>

Rusia nu a renunțat la Insula Șerpilor. Scutaru: Hărțuirea României de către Armata rusă ar pune presiune pe zona economică exclusivă

Recucerirea Insulei Șerpilor de către forțele de ocupație ale Armatei ruse invadatoare nu ar pune presiune doar pe Ucraina, ci ar afecta serios interesele și securitatea României, existând un risc ridicat ca România să se confrunte cu acțiuni de hărțuire din partea Federației Ruse în zona economică exclusivă a țării noastre.

George Scutaru, fost consilier prezidențial pe probleme de securitate națională și CEO-ul think tank-ului New Strategy Center, a făcut o analiză în cadrul emisiunii [Obiectiv EuroAtlantic](#), difuzată săptămânal de [DefenseRomania](#).

Discuția a pornit de la studiul prezentat de către think tank-ul românesc în Statele Unite, inclusiv unor importanți kongresmani americani, studiu intitulat „Importanța strategică a Insulei Șerpilor”. Studiul atrage atenția asupra pericolului ca Rusia să ocupe din nou Insula Șerpilor, și să controleze implicit canalele de navigație din regiune, de la Gurile Dunării și Marea Neagră, dar e și o pledoarie a rolului țării noastre, amintește George Scutaru.

Expertul atrage atenția că Federația Rusă nu a renunțat la controlul regiunii și implicit reocuparea Insulei Șerpilor. În opinia sa, în cazul în care Occidentul ar lăsa garda jos, Federația Rusă va reîncerca ocuparea micuței insule, un punct strategic însă deosebit de important.

„Evaluarea noastră e că înainte de a se ajunge la un posibil armistițiu și o negociere diplomatică pentru încetarea focului, probabil că Rusia va încerca să recucerească Insula Șerpilor”, remarcă expertul New Strategy Center.

„Insula Șerpilor are o importanță strategică deosebită. Marea Neagră are două intrări: Strâmtoarele, foarte cunoscute, și Gurile Dunării. Reocuparea Insulei de către ruși ar deschide pericolul controlului asupra Gurilor Dunării, posibile hărțuiri ale traficului naval. Insula e foarte aproape de culoarul de navigație dintre Odesa și Bosfor, canal de navigație vital pentru exporturile Ucrainei. Totodată, Insula Șerpilor e în vecinătatea unor perimetre din zona economică exclusivă a României unde s-au descoperit importante rezerve de gaze naturale”, precizează George Scutaru.

[România poate fi decisivă pentru scăderea influenței ruse în regiune. Începerea exploatării resurselor ar putea duce la acțiuni de hărțuire a României din partea Rusiei](#)

Expertul spune că preconizările New Strategy Center (NSC) arată că în momentul în care România va începe exploatarea acestor resurse, riscul unor acțiuni de hărțuire din partea Federației Ruse va fi foarte mare.

Explicația se regăsește în cantitatea acestor resurse prin care țara noastră ar putea deveni un jucător important în regiune, concurând astfel cu Moscova.

George Scutaru explică:

„Estimarea noastră e că dacă Rusia ar reocupa Insula Șerpilor, ar fi foarte posibil ca atunci când România va începe construirea infrastructurii pentru exploatarea acestor gaze din zona economică exclusivă să ne confruntăm cu acțiuni de hărțuire din partea Rusiei.

Vedem că Rusia sabotează propria infrastructură din Marea Baltică pentru a menține prețul gazului la un nivel ridicat pentru a pune presiune pe Occident. Când vorbim de ruși trebuie să luăm în calcul tot ce e mai rău”, mai precizează CEO-ul NSC.

„Din momentul în care noi vom exploata aceste gaze naturale, România va avea capacitatea nu doar de a-și asigura propria independență energetică, dar și să ajute țări precum Republica Moldova sau Bulgaria să scape de sub influența rusă, prin exportul de gaze. Rezervele sunt estimate în perimetrele noastre la 200 de miliarde de metri cubi, cel mai prolific perimetru situat în sudul zonei economice exclusive, deci la depărtare de Insula Șerpilor, e Neptun Deep, care va fi gestionat de

un consorțiu format din Romgaz și OMV Petrom cu rezerve estimate la 80-90 de miliarde de metri cubi.

Pentru cei care ne urmăresc, pentru a avea dimensiunea ce înseamnă aceste rezerve, Republica Moldova are de exemplu un consum anual de 1.5 miliarde de metri cubi anual, Bulgaria 3 miliarde, România între 11 și 13 miliarde dintre care importăm cam 15-25% în funcție de anotimp. Putem juca așadar, pentru cel puțin o decadă, în ceea ce înseamnă scăderea influenței ruse”, a explicat George Scutaru.

*Interviul integral în care George Scutaru, CEO New Strategy Center, a analizat războiul rus din perspectiva controlului regiunii de către forțele ruse **VIDEO***

Susținerea Ucrainei, inclusiv militară e în acest context vitală

Pe lângă pledoaria pentru cauza României, experții New Strategy Center au subliniat Congresului american importanța pentru care Ucraina trebuie susținută și ajutată inclusiv prin sisteme de apărare anti-aeriene și anti-navă pentru a respinge o eventuală tentativă a Rusiei de a ocupa Insula Șerpilor.

„Mesajul a fost că Ucraina trebuie sprijinită cu echipamente militare, anti-aeriene și anti-navă care să-i permită să evite o nouă debarcare pe Insula Șerpilor”, a conchis George Scutaru.

Think tank-ul românesc New Strategy Center, în parteneriat cu think tank-ul american Center for European Policy Analysis (CEPA), au prezentat pe 27 septembrie, studiul „The Strategic Importance of Snake Island”, în cadrul CEPA Forum, ce a avut loc în Washington, D.C., SUA, în perioada 27-29 septembrie 2022.

Acesta este primul studiu realizat de un think tank român și unul american, după declanșarea invaziei ruse în Ucraina, la 24 februarie a.c., pe o temă de interes vital pentru Ucraina, România și NATO, pentru libertatea de navigație în Marea Neagră și la gurile Dunării și pentru securitatea energetică a regiunii.

Sursa: https://www.defenseromania.ro/rusia-nu-a-renuntat-la-insula-serpilor-scutaru-hartuirea-romaniei-de-catre-armata-rusa-ar-pune-presiune-pe-zona-economica-exclusiva_618812.html