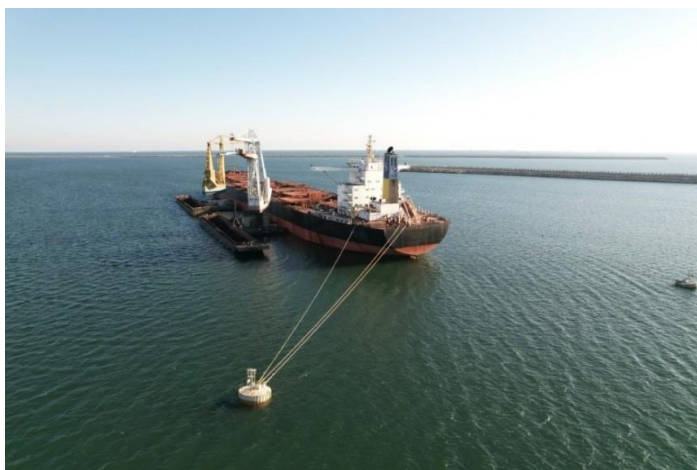


## MS DAILY BRIEF – 25 octombrie 2022

### Cuprins

Operațiune în premieră pentru portul Constanța	1
Damen „lansează” nava de sprijin de luptă a Marinei Regale Olandeze	2
Rusia blochează exportul de cereale ucrainene. Vrea să știe destinația și beneficiarii reali	4
Zona operațională maritimă Azov-Marea Neagră	4
Nava rusă „de cercetare” navighează în apropiere de Shetland, după ce cablurile submarine au fost tăiate în mod misterios	5
Franța ia în calcul să propună României un acord G2G pentru deblocarea contractului corvetelor. Industria se teme de „sacrificarea” producției în țară	6
Nexter și Thales prezintă un nou design al turelei RAPID Fire. Sistemul poate distruge drone sau elicoptere de atac	9
Sanțiuni: Nu există nimeni care să efectueze lucrări pentru adâncirea fundului porturilor arctice ale Federației Ruse	10
Guvernul Țărilor de Jos a eliberat peste 90 de permise pentru scutirea de la sancțiuni împotriva Federației Ruse	11
Royal Navy caută să modernizeze rapid sonarul fregatelor	11

### Operațiune în premieră pentru portul Constanța



TTS (Transport Trade Services) și COMVEX derulează în aceste zile o operațiune portuară în premieră pentru portul Constanța. Caracterizată prin reducerea timpului de staționare a navei maritime la dană, operațiunea are ca efect creșterea ritmului de afluire a mărfurilor prin port.

Este vorba despre încărcarea în regim combinat – la dană și, apoi, la unul din cele două terminale de geamanduri ale TTS prin transbord direct, a unei nave din clasa Capesize, care urmează să preia 170.000

tone minereu depozitat în terminalul Comvex.

În prima fază, nava acostată la dana Comvex a încărcat 110.000 tone marfă dinspre ambele borduri simultan: direct din stoc cu echipamentele Comvex, și, la celălalt bord, în transbord direct din barje cu macarale plutitoare TTS. Nava a ancorat apoi la unul din terminalele de geamanduri ale TTS

din rada interioară a portului Constanța, unde a urmat încărcarea a încă 60.000 tone marfă, în transbord direct barjă - navă.

Această navă este prima operată la terminalul de geamanduri nr. 2 al TTS, de la reabilitarea și operaționalizarea acestuia în septembrie 2022. Trei companii din Grupul TTS sunt angrenate în operațiune: TTS Operator realizează transbordarea directă din barje în navă utilizând macaralele proprietate TTS, în timp ce marfa este transportată la navă utilizând barjele CNFR Navrom Galați. Navele din clasa Capesize sunt cele mai mari nave maritime - putând ajunge până la capacități brute de încărcare de 400.000 tone. Numele clasei –"Capesize", vine de la faptul că aceste nave sunt nevoite să ocolească continentul sud-american pe la Capul Horn în voiajele lor transoceanice, fiind prea mari pentru a tranzita canalul Panama.

În paralel, activitatea de transbordare cereale din Ucraina la terminalul de geamanduri nr. 1 al TTS se desfășoară în flux continuu. În zilele următoare cea de-a șasea navă – avizată deja pentru intrarea în port, urmează să ancoreze la terminalul TTS pentru încărcarea a 33.000 tone de porumb.

Sursa: <https://www.ziuaconstanta.ro/stiri/actualitate/grupul-tts-si-comvex-operatiune-in-premiera-pentru-portul-constant-a-797933.html>

## Damen „lansează” nava de sprijin de luptă a Marinei Regale Olandeze

Săptămâna trecută, construcția viitoarei nave de sprijin de luptă (CSS) „Den Helder” a Marinei Regale Olandeze a atins o nouă etapă la șantierul naval Damen din Galați, România. Nava a fost plutită și dusă într-o parte mai adâncă a docului. Damen Shipyards a anunțat dezvoltarea pe pagina sa LinkedIn, furnizând fotografiile în timp ce nava se deplasa în partea mai adâncă a docului lung. „Noua navă de sprijin de luptă prinde contur la șantierul naval românesc Damen din Galați. În ultimele șase luni, am muncit din greu pentru a lega părțile carenei. Marele proiect merge conform planului. Weekendul trecut, nava a fost dusă într-o parte mai adâncă a docului, așa-numita plutitoare. Un moment important în construcția noii nave de aprovizionare a Marinei Regale a Țărilor de Jos.” Damen Naval Damen a mai declarat că lucrările pot continua în docul mai adânc. De exemplu, în perioada următoare va fi instalată mai multă înălțime de la puntea elicopterelor.

Ca urmare, nava este mai adânc în apă.



*„De îndată ce construcția din oțel și vopsirea sunt terminate, urmează mutarea pe un chei. Odată acostat acolo, este timpul pentru lucrări de instalare, punere în funcțiune și testare. Până atunci, viitorul echipaj se pregătește să ducă nava într-o încercare. Se preconizează că această călătorie va avea loc la începutul anului 2024.”*

Docul uscat este format din două părți: partea de mică adâncime și partea adâncă. Partea de mică adâncime are aproximativ 230 de metri lungime și, prin urmare, suficient de mare pentru nava de aproape 180 de metri lungime. Nava a fost dusă din zona roșie în zona portocalie menționată în imaginea de mai jos.



Viitorul Den Helder CSS va fi înarmat cu un tun naval de 76 mm și un sistem de arme de autoapărare apropiată (CIWS). Potrivit colegilor noștri de la Marine Schepen, Den Helder va beneficia de un buget suplimentar pentru apărare. Citând Prezentare generală a proiectelor de apărare, portalul raportează că nava va fi înarmată cu CIWS și radar pentru a se apăra împotriva rachetelor antinavă. Nava a fost setată inițial să fie „prevăzută pentru, dar nu cu”. Damen Shipyards Galati a pus chila Den Helder CSS cu o ceremonie în România pe 02 iunie 2021.

Specificațiile navei de sprijin pentru luptă Den Helder



Nava cu o lungime de aproape 200 de metri va avea un echipaj de 75 de marinari cu cazare pentru încă 75 de persoane la bord. Designul poate găzdui mai multe elicoptere și aproximativ 20 de containere ISO. Livrarea Den Helder este programată pentru trimestrul 2 din 2024. Un an mai târziu, în trimestrul 2 din 2025, CSS-ul trebuie să fie pregătit pentru serviciu la RNLN. În timpul NEDS 2019, Damen a prezentat un model la scară al CSS, menționând

următoarele dimensiuni: Lungime totală: 179,3 metri Lungimea: 26,4 metri Deplasament: 22.400 tone.

Sursa: <https://www.navalnews.com/naval-news/2022/10/damen-launches-royal-netherlands-navys-combat-support-ship/>



## Rusia blochează exportul de cereale ucrainene. Vrea să știe destinația și beneficiarii reali

Ministrul rus de externe Serghei Lavrov a declarat luni că Moscova a cerut Națiunilor Unite informații cu privire la destinația și beneficiarii finali ai transporturilor de cereale din Ucraina, spunând că de aceste informații depind "ajustările" unui acord pentru deblocarea exporturilor de cereale ucrainene prin Marea Neagră, relatează Reuters preluat de Rador.

Rusia a semnat în iulie un acord intermediat de Turcia pentru a facilita transporturile de cereale ucrainene pe care le blocase de la începutul războiului cu Ucraina.

Rusia a anunțat de atunci că acordul nu face ca fluxul de cereale să se îndrepte către cele mai sărace țări ale lumii și a semnalat că are îndoieli în privința reînnoirii acestui acord pe viitor.

De partea lor ucrainenii acuză Rusia că întârzie deliberat exporturile ucrainene.

Sursa: [https://www.stiripesurse.ro/rusia-blocheaza-exportul-de-cereale-ucrainene-vrea-sa-stie-destinatia-si-beneficiarii-reali\\_2622455.html](https://www.stiripesurse.ro/rusia-blocheaza-exportul-de-cereale-ucrainene-vrea-sa-stie-destinatia-si-beneficiarii-reali_2622455.html)

## Zona operațională maritimă Azov-Marea Neagră

Forțele Flotei Ruse de la Marea Neagră continuă să proiecteze forță pe coastă și continentală parte a Ucrainei și controlează partea de nord-vest a Mării Negre. Scopul final este de a priva Ucraina de acces la Marea Neagră și de a menține controlul asupra teritoriilor capturate. Grupul naval rusesc pe mare este format din 11 nave și ambarcațiuni. Ele sunt situate de-a lungul coastei de sud-vest a Crimeei. Numărul de purtători de rachete Kalibr este în continuă schimbare, dar cel puțin 16 rachete Kalibr sunt întotdeauna gata de utilizare pe mare. Trei nave amfibie proiect 775 sunt printre navele de pe mare.

Potrivit Direcției principale de informații a MOD ucrainean, stocurile de rachete rusești Kalibr reprezintă în prezent aproximativ 43% din stocurile de dinainte de război ale Federația Rusă. În apele Mării Azov, navele și ambarcațiunile de patrulare inamice sunt situate pe căile către porturile Mariupol și Berdiansk pentru a bloca coasta Azov. Aviația rusă continuă să zboare de pe aerodromurile din Crimeea Belbek și Hvardiyske peste partea de nord-vest a Mării Negre. În ultima zi, 13 avioane Su-27, Su-30 și Su-24 din Au fost implicate aerodromurile Belbek și Saki. Travele distruse de o explozie și un incendiu la începutul acestei luni sunt demontate pe Podul Kerch peste strâmtoarea care leagă Crimeea ocupată de teritoriul Rusiei. Echipament greu lucrul la zona avariata poate fi văzut de pe coasta peninsulei Kerchi. Potrivit Rusiei - administrarea controlată a Kerchiului, lucrările la podul Kerchi continuă non-stop. Viceprim-ministrul rus, „curatorul” Crimeei ocupate, Marat Husnullin, a spus mai devreme că pe pod au fost lăsate să treacă camioane cu o greutate de până la 40 de tone. Cu toate acestea, autoritățile ruse recomandă camioanelor să meargă din Crimeea în Rusia prin teritoriile ocupate ale Regiunea Herson. „Inițiativa Grain”. 6 nave au părăsit porturile din Odesa Mare cu 227.000 de tone de produse agricole. produse pentru țările din Africa, Asia și Europa. Printre acestea se numără și vrachierul MBC DAISY, care are la bord 14.000 de tone de grâu pentru Algeria. De la plecarea primei nave cu produse alimentare ucrainene au fost exportate 8,8 milioane de tone de produse agricole. Un total de 386 de nave cu alimente pentru țările din Asia, Europa și Africa au părăsit porturile ucrainene. Deoarece Rusia amână inspecțiile navelor care intră și ies din porturile maritime ucrainene, coada de așteptare din Marea Marmara a depășit deja 170 de nave. Din cauza obstacolelor create de Rusia, Ucraina au subexportat aproximativ 3 milioane de tone de alimente.

În prezent, porturile ucrainene sunt forțate să lucreze la 25-30% din capacitatea lor, deoarece Rusia blochează inspecțiile navelor.

Sursa: CDS Daily Brief

## **Nava rusă „de cercetare” navighează în apropiere de Shetland, după ce cablurile submarine au fost tăiate în mod misterios**

O navă rusă „de cercetare” a navigat aproape de Shetland după ce cablurile submarine au fost tăiate în mod misterios, în timp ce inginerii se luptă pentru a restabili comunicațiile prin internet și prin telefon. Nava de cercetare Akademik Boris Petrov a călătorit prin decalajul Shetland-Orkney în după-amiaza zilei de 21 octombrie, la o zi după ce cablul submarin de sud dintre insulă și continent a fost întrerupt și a pierdut curentul. La 18:00, pe 21 octombrie, nava a fost văzută la nord de farul Noup Head și a continuat spre un tranzit Minches. Potrivit blogului Auxiliary Shipping Forecast, nava de război olandeză HNLMS Tromp sa mutat într-o poziție la nord-est de Insula Lewis în aceeași zi. Ei au adăugat că nava de război probabil s-a poziționat acolo pentru a intercepta și escorta Akademik Boris Petrov dacă va continua spre apele sensibile ale Regatului Unit. Nava subacvatică de supraveghere și colectare de informații este o „navă de interes” pentru marinele occidentale. Blogul s-a referit la tranzitul navei de cercetare drept „mesaj strategic” către Marea Britanie, pe fondul interesului și sensibilității crescute cu privire la infrastructura subacvatică din cauza războiului în curs din Ucraina.



Akademik Boris Petrov a călătorit prin trecerea dintre insulele Shetland-Orkney în după-amiaza zilei de 21 octombrie, la o zi după ce cablul submarin de sud dintre insulă și continent a fost întrerupt și a pierdut curentul.

Akademik Boris Petrov și-a continuat acum călătoria în Brazilia. Nava plecase din Kaliningrad pe 17 octombrie pentru expediție. Traseul său inițial a fost stabilit pentru a-l vedea trecând prin



Canalul Mânecii în Atlantic. Dar după ce a părăsit Skagerrak-ul și-a schimbat ruta. Blogul a adăugat că schimbarea rutei a fost un complot probabil pentru a „crește tensiunile” în Insulele de Nord.

De asemenea, era programat să continue prin apele sensibile din largul bazei navale Faslane, unde se află mijloacele de descurajare bazate pe submarinele nucleare ale Marii Britanii. Traseul a fost, de asemenea, setat să o ducă prin apele din nord-vestul Irlandei. În aceste ape se păstrează infrastructura transatlantică critică. Blogul a adăugat că această zonă a fost probabil supravegheată de o navă de spionaj numită „Yantar” în august 2021. Yantar este deținută de Direcția Principală de Cercetare în Marea Adâncă

a Rusiei (GUGI) și a existat un răspuns la navă de la Marina Irlandeză.

Între timp, în Shetland, serviciile telefonice și de internet fuseseră restabilite ieri cu ajutorul unei „soluții temporare”. A venit după întreruperea de joi care a provocat haos pe insulă, poliția declarând un incident major și patrulând pentru a-i asigura pe locuitori. Oamenii au fost avertizați să nu încerce să facă apeluri neurgente și să verifice vecinii în vârstă sau vulnerabili, deoarece alarmele de asistență ar putea să nu funcționeze. Nicola Sturgeon declarase situația o „urgență” pentru insulă. Și întreruperea a venit și după ce un cablu care leagă Shetland și Faroe a fost avariat săptămâna trecută.

Până în acest weekend, compania se așteaptă ca primul cablu deteriorat să fie reparat complet de Faroese Telecom. Ulterior, inginerii submarin vor lucra la repararea celui de-al doilea cablu deteriorat. Un militar de top a avertizat în ianuarie că sabotajul rusesc ar putea distruge cablurile submarine care ne furnizează internetul și 10 trilioane de dolari de tranzacții financiare pe zi. Apoi, cu doar câteva săptămâni în urmă, politicieni de rang înalt, șefii apărării și experții au avertizat că infrastructura critică a Europei este acum în pericol, după ce conductele de gaz Nord Stream au fost aruncate în aer într-un atac despre care se crede că ar fi fost orchestrat de Rusia. BT a declarat: „În timp ce ambele legături prin cablu sunt reparate de ingineri submarin, inginerii au reușit să reconecteze toate serviciile printr-o soluție temporară joi după-amiază. „Testările și monitorizările ulterioare peste noapte au arătat că serviciile de bandă largă au rămas stabile și vom continua să monitorizăm acest lucru. „Ca măsură de precauție, avem echipe de specialiști în Shetland cu legături de rezervă prin satelit, în cazul în care oricare dintre cablurile submarine se defectează în timp ce sunt reparate”.

Sursa: <https://www.dailymail.co.uk/news/article-11343557/Russian-research-ship-sails-close-Shetland-undersea-cables-mysteriously-cut.html>

**Franța ia în calcul să propună României un acord G2G pentru deblocarea contractului corvetelor. Industria se teme de „sacrificarea” producției în țară**



Gowind 2500, sursă foto: Naval Group

Încă de la începutul acestui an ministrul demisionar Vasile Dîncu a anunțat de mai multe ori prelungirea termenului privind semnarea controversatului contract „Corveta multifuncțională”. Ultimul termen avansat de MAPN a fost septembrie 2022, dar la finalul primei luni de toamnă nu s-a luat nicio decizie din partea MAPN.

## **Context - „saga” celor 4 corvete pentru Forțele Navale române**

În 2019 Asocierația dintre gigantul francez Naval Group și Șantierul Naval Constanța a câștigat licitația pentru programul „Corveta multifuncțională”.

Pe lângă compatibilitatea NATO, cel mai important aspect al programului e de departe ca navele să fie construite în țară și nu achiziționate deja fabricate.

Acordul prevede construcția a patru corvete de tip Gowind 2500, dar programul include și modernizarea fregatelor T22R - Fregata Regina Maria și Fregata Regele Ferdinand.

Doar că, din varii motive, ce țin de neconcordanțe financiare, peste care s-au adăugat și creșterea costurilor materiei prime după pandemia de COVID-19, acordul nu a fost semnat fiind un blocaj ce ține de trei ani, în timp ce MAPN solicită respectarea actului inițial și așteaptă Asocierația să semneze.

**Franța tatonează ideea unui G2G. Industria de apărare din România nu vrea să fie „scoasă din schemă” și îndeamnă pentru respectarea obligativității offset-ului**





*Gowind 2500, sursă foto: Naval Group*

Viorel Manole, directorul Patromil, a discutat în exclusivitate la [DefenseRomania](#), în cadrul emisiunii [Obiectiv EuroAtlantic](#), despre contractul „Corveta multifuncțională”.

În contextul în care mai multe companii din industria de apărare română, companii aflate sub egida Patromil, au parafat acorduri de offset cu Asocieria dintre Naval Group și Șantierul Naval Constanța, Viorel Manole a fost prezent la expoziția Euronaval de la Paris (18-20 octombrie), unde a purtat discuții cu reprezentanții industriei franceze.

„Până în 31 decembrie 2023 Naval Group este dispus să se apuce să lucreze pentru Armata română. Nu e treaba Patromil contractul de achiziție, dar e treaba noastră acordurile de offset care au fost negociate și parafate, deci suntem extrem de doritori să începem să furnizăm”, precizează Viorel Manole care admite că „problemele sunt cele legate de prețuri”.

„E nedrept să fim de acord să actualizăm contracte din diferite domenii cu acest salt al energiei și al inflației de 20% și să nu fim de acord să actualizăm pe aceleași principii prețurile pe niște produse care îți asigură securitatea”, a adăugat Manole.

În acest sens amintim că în luna septembrie Guvernul României a adoptat o Ordonanță de Urgență care prevede reglementarea și ajustarea prețurilor contractelor de achiziții publice, inclusiv celor aflate în derulare.

Mai exact, în cazul în care contractul corvetelor se va semna în următoarele 45 de zile în prevederile contractuale din 2019, momentul în care a fost anunțat câștigătorul licitației, la prima livrare a tehnicii acordul va intra sub incidența ajustării prețurilor și a modificărilor.



Aceste 45 de zile „expiră” însă pe 5 noiembrie.

Despre acest OUG Viorel Manole spune că „nu se dau clarificările necesare la nivelul Romtehnica pentru a ști exact cum se aplică exact”.

Totodată, directorul Patromil a precizat că Ministerul Apărării de la Paris nu exclude varianta unui G2G, dar și-a manifestat îngrijorarea că un asemenea acord va elimina componenta de offset, în fond, primordială pentru contractul „Corveta multifuncțională” fiind construcția navelor în țară.

„Avem 80% din procedură derulată, au fost calificări, analize financiare și tehnice, a fost adjudecat. În discuțiile pe care le-am avut la expoziția Euronaval de la Paris, cu omologii noștri de la GIGAN (n.r. - Asociația Industriei Navale Franceze), mi-au spus că Franța e atașată de securitatea României. Ei îl au ca principal partener și interlocutor Ministerul Apărării și s-au bucurat că au venit trupe și echipamente franceze în România, dar de asemenea mi-au spus că Ministrul Apărării francez ar putea lua în calcul și un G2G (n.r. contract guvern la guvern). Am reacționat spontan și am precizat că din cauza G2G ne aflăm unde ne aflăm, în contextul în care aceste contracte nu au obligativitatea de offset și cooperare industrială”, a mai adăugat Viorel Manole.

*Emisiunea Obiectiv EuroAtlantic în care Viorel Manole a discutat despre contractul „Corveta multifuncțională”, dar și despre alte programe de înzestrare*

Damen s-a clasat pe locul secund în programul „Corveta multifuncțională”, la mică distanță de Naval Group și Șantierul Naval Constanța.

Compania deține Șantierul Naval Galați, unde tocmai a început construcția a încă două fregate pentru Pakistan, în timp ce construiește concomitent nava de suport logistic Den Helder, cea mai mare construită în România.

„Damen asigură o grămadă de locuri de muncă, într-o situație dificilă (n.r. - pandemia de Covid-19, inflație și criza financiară accentuată de războiul din Ucraina), atât la Galați cât și la Mangalia”, a precizat Viorel Manole, care a adăugat că a purtat discuții cu partea pakistaneză care a e mulțumită de construcția navelor.

Amintim că oferta Damen pentru România sunt corvete Sigma 10514 cu armament american, construite în România.

[Olandezii au plusat și au anunțat că în contextul războiului declanșat de Rusia în Marea Neagră pot recupera timpul pierdut, corvetele putând fi construite concomitent la Galați și Mangalia.](#)

O decizie în contractul „Corveta multifuncțională” e așteptată în următoarea perioadă din partea autorităților române, în contextul în care aceasta a fost amânată de la începutul acestui an.

Sursa: [https://www.defenseromania.ro/franta-ia-in-calcul-sa-propuna-romaniei-un-acord-g2g-pentru-deblocarea-contractului-corvetelor-industria-se-teme-de-sacrificarea-productiei-in-tara\\_619003.html](https://www.defenseromania.ro/franta-ia-in-calcul-sa-propuna-romaniei-un-acord-g2g-pentru-deblocarea-contractului-corvetelor-industria-se-teme-de-sacrificarea-productiei-in-tara_619003.html)

## **Nexter și Thales prezintă un nou design al turelei RAPID Fire. Sistemul poate distruge drone sau elicoptere de atac**

Consortiul temporar format de Nexter și Thales a prezentat noua turelă a sistemului RAPIDFire în cadrul Euronaval.

Sistemul de artilerie navală și terestră este acționat de la distanță și oferă o capacitate de autoapărare împotriva amenințărilor aeriene și de suprafață, pe o rază de maxim 4.000 de metri, se arată în comunicatul consorțiului.

Unul dintre primele sisteme produse va fi instalat pe petrolierul de realimentare Jacques Chevallier al Marinei franceze, la începutul anului viitor.

Sistemul RAPIDFire poate fi adaptat cu ușurință pentru platformele terestre, cum ar fi șasiul de camion CAESAR MkII.

Datorită interfeței intuitive și capacității de tragere în mișcare, poate fi integrat fără probleme într-un sistem de apărare aeriană fix sau mobil, pentru a proteja unitățile de luptă la sol, precum și bazele militare, convoaiele logistice și bunurile de mare valoare.

### **Un nou sistem de apărare la mică distanță**

Conceput pentru a proteja platformele de amenințările aeriene aflate la mică altitudine, inclusiv drone, RAPIDFire este unul dintre puținele sisteme de apărare aeriană care pot, în mod autonom și automat, identifica și distruge o țintă folosind datele furnizate de un sistem de management al luptei. Cu un cartușier dotat cu muniție suficientă pentru aproximativ 30 de interceptări, sistemul oferă o putere de foc eficientă împotriva dronelor și a roiurilor de drone, evitând astfel uzura rachetelor sol-aer în cazul unui atac în rafale.

Datorită selecției automate, în timp real, a diferitelor tipuri de muniție, RAPIDFire este singurul sistem capabil să combată toate tipurile de amenințări, inclusiv ambarcațiuni private, mine care plutesc la suprafață, nave, muniții, sisteme aeriene fără pilot (UAV-uri), avioane de vânătoare, elicoptere de atac și rachete cu rază de până la 4.000 de metri.

RAPIDFire este extrem de precis și neutralizează amenințările fără riscul unor daune colaterale, datorită cuplării dintre sistemul de control al focului și turelă și, în cele din urmă, prin utilizarea muniției A3B (Anti Aerial Airburst).

Muniția A3B este cronometrată pentru eficacitate sporită împotriva tuturor tipurilor de ținte și nu poate fi blocată, bruiată sau declanșată neintenționat.

RAPIDFire este proiectat pentru tunuri CTA de 40 mm și e deja folosit de forțele armate ale Franței, Marii Britanii și Belgiei.

Sursa: [https://www.defenseromania.ro/nexter-si-thales-prezinta-un-nou-design-al-turelei-rapidfire\\_619038.html](https://www.defenseromania.ro/nexter-si-thales-prezinta-un-nou-design-al-turelei-rapidfire_619038.html)

## **Sancțiuni: Nu există nimeni care să efectueze lucrări pentru adâncirea fundului porturilor arctice ale Federației Ruse**

Porturile arctice necesită adâncirea fundului. Dezvoltarea căilor navigabile este necesară și pe traseele fluviale care au acces la mările arctice. În special, în Yakutia, este necesar să se efectueze dragarea în zona de apă Tiksi pentru a asigura trecerea navelor cu un nivel de pescaj mai adânc al navei. Organizarea dragării și îndreptării canalelor este necesară și în zonele Bazinului Lenei pentru dezvoltarea comunicațiilor cu mările arctice, notează parlamentul regional, scrie RZD-Partner. În acest scop, în cadrul proiectelor federale „Porturile maritime ale Rusiei” și „Dezvoltarea rutei maritime de nord” ale KPMI până în 2024, se propune realizarea unor măsuri de extindere a infrastructurii portului Nijneiansk, Ust. -Kuyga, Chersky, pentru a construi un port de apă adâncă în satul Naiba. Deoarece volumul lucrărilor de dragare în Bazinul Lenei este mare, s-a decis că ar fi util să se ia în considerare construirea de echipamente suplimentare de dragare pentru acesta. Se observă că în 2022 companii europene mari specializate în dragare precum Van Oord, Boscalis, Jan de Nul, Deme au părăsit piața rusă. Clienții ruși erau complet dependenți de flota străină de dragare, iar astăzi Rusia are nevoie să construiască pompe de santină autonome, nave de nivelare,

drage, nave hidrografice. Rosmorrechflot a raportat recent că în viitorul apropiat este planificată implicarea flotei unor țări precum China, Iran, Turcia pentru lucrări de dragare, despre care sunt în desfășurare negocieri relevante.

Sursa: <https://www.blackseanews.net/read/195958>

## **Guvernul Țărilor de Jos a eliberat peste 90 de permise pentru scutirea de la sancțiuni împotriva Federației Ruse**

Guvernul olandez a eliberat zeci de permise speciale pentru scutirea de la sancțiunile Uniunii Europene împotriva Rusiei. Acest lucru este raportat de canalul RTL, scrie European Pravda. Ministerul Afacerilor Externe, Economiei, Finanțelor, Infrastructurii și Educației au capacitatea de a acorda excepții. De la începutul războiului, ministerele olandeze au acordat un total de 91 de scutiri. „Acest lucru se face pentru a oferi o oarecare flexibilitate în cazuri specifice”, a explicat Ministerul Afacerilor Externe. Din aprilie, în UE intră în vigoare o interdicție portuară pentru navele care arborează pavilion rusesc. Cu toate acestea, Ministerul Infrastructurii și Gospodăririi Apelor are voie să permită trecerea navelor cu anumite mărfuri. Acest lucru se aplică, de exemplu, aluminiului și produselor alimentare. În 34 de cazuri, navelor li sa permis pur și simplu accesul în porturile olandeze. De asemenea, organizațiilor olandeze li se permite să primească transportatori de energie de la fostele companii Gazprom. La începutul lunii septembrie, ministrul Climei și Energiei a făcut o excepție pentru organizațiile care au un contract energetic cu Gazprom Nederland, o subsidiară a Gazprom din Rusia. La început, ministrul a vrut ca contractele să fie reziliate, dar a făcut o excepție. Companiile europene ale „Gazprom” au intrat sub conducerea guvernului german și de atunci au primit numele SEFE Energy (Securing Energy for Europe – „Safe Energy for Europe”). Potrivit administratorilor germani, nici un cent nu merge în Rusia. Potrivit ministerului, în Olanda există „zeci de organizații” care folosesc scutiri de gaze. Acest lucru se aplică municipalităților, școlilor și autorităților de alimentare cu apă. În total, ministerul a emis 25 de scutiri care au ajutat 150 de solicitanți. Un singur beneficiu poate fi folosit de mai multe organizații. Ministrul Comerțului Exterior are și opțiunea de a abate de la sancțiuni. 13 organizații diferite au primit un total de 18 scutiri de la ministru. Potrivit declarației ministerului, motivele sunt „motive umanitare” și cooperarea dintre UE și Rusia în „chestiuni pur civile”. Secretarul Trezoreriei poate acorda scutiri pentru bunurile înghețate sau pentru finanțarea bunurilor supuse regimului de sancțiuni. Acest lucru s-a întâmplat de 13 ori. Ministerul de Externe a acordat odată o excepție pentru a permite „relațiile diplomatice”. Pentru acest schimb diplomatic au devenit posibile tranzacții într-o instituție financiară rusă, care se află pe lista sancțiunilor. Este vorba despre bănci la care peste 50 la sută din acțiuni aparțin statului rus, precum Sberbank sau Gazprombank. Uniunea Europeană are în vedere posibilitatea numirii unui reprezentant special pentru sancțiuni, care să ajute la identificarea sustragerii de la restricțiile impuse Rusiei în țări terțe, amintește publicația.

Sursa: <https://www.blackseanews.net/read/195956>

## **Royal Navy caută să modernizeze rapid sonarul fregatelor**

Ministerul Apărării caută în prezent opțiuni ca potențiale îmbunătățiri ale capacității pentru Sonar 2087, un „sonar cu adâncime variabilă” activ și pasiv de joasă frecvență găsit pe fregatele de tip 23. Proiectul de modernizare se desfășoară în cadrul „Inițiativei Spearhead”, Ministerul Apărării



spun că această inițiativă „căută să combine soluțiile tehnologice emergente cu practici inovatoare de achiziție pentru a rezolva problemele militare din lumea reală mult mai rapid decât ar permite procesele tradiționale”. Sonar 2087 este un sonar remorcat proiectat și fabricat de Thales în locații din Marea Britanie și Franța. Sonar 2087 îl înlocuiește pe vechiul Sonar 2031 în Royal Navy și echipează opt fregate de tip 23. De asemenea, se așteaptă ca sistemul să echipeze viitoarele fregate de tip 26 ale Marinei Regale. Este un sonar activ de joasă frecvență și constă atât din rețele de sonare active, cât și pasive. Thales descrie sistemul ca fiind „o matrice remorcată care permite fregatelor de tip 23 să vâneze cele mai recente submarine la distanțe considerabile și să le localizeze dincolo de raza la care [submarinele] pot lansa un atac”. Conform unui document oficial de notificare de pre-achiziție referitor la proiectul de modernizare, declarația de viziune pentru „Proiectul de inserare a capacității de lance pentru Sonar 2087” este următoarea: „Inserarea capacității S2087 va furniza senzorul ASW de suprafață cheie al RN pentru T23 FFTA. S2087 va oferi un avantaj operațional persistent în Atlanticul de Nord față de capacitatea egală/aproape de egalitate până cel puțin la mijlocul anilor 2030. În plus, va furniza senzorul ASW persistent către MTG și va sprijini o conștientizare generalizată, în special în Atlanticul de Nord, prin interoperabilitatea cu alte platforme/unități de detectare și noduri C2. S2087 Inserarea capacității va sprijini detectarea și indicarea persistentă și urmărirea cu arme combinate. Ar trebui să ofere o interfață umană cu computer (HCI) care este intuitivă pentru operatorii de toate nivelurile de experiență și care sprijină flexibilitatea maximă a personalului prin utilizarea stimulilor adecvați pentru a alerta cei care stau la ceas despre contactele SM trecătoare.”

Scopul proiectului Rezultatele scontate ale acestui proiect sunt următoarele.

- 1) Letalitatea crescută a platformelor ASW și a efectorilor asociați.
- 2) Detectarea, urmărirea, urmărirea penală și conectarea în rețea a senzorilor și platformelor îmbunătățite.
- 3) Conștientizarea comună îmbunătățită cu privire la platformele maritime care furnizează ASW.
- 4) Gestionarea și analiza îmbunătățită a datelor.
- 5) Transformarea achiziției de apărare prin furnizarea de capacități sporite în prima linie ca imediat ce echipamentul devine disponibil.
- 6) Îmbunătățirea prosperității Regatului Unit prin promovarea exporturilor de apărare.

Anunțul de pre-achiziții precizează că va avea loc o „Ziua industriei” pentru a informa despre procesul „Spearhead” și pentru a oferi oportunități industriei/academice de a participa. „Data și locul pentru acest eveniment vor fi publicate în timp util (în prezent se așteaptă să fie 5 decembrie 2022 la HMS Collingwood, Gosport, dar pot fi modificate).”

Sursa: <https://ukdefencejournal.org.uk/royal-navy-looking-to-quickly-upgrade-sonar-on-frigates/>