

MS DAILY BRIEF – 7 octombrie 2022

Cuprins

Guvernul a aprobat o investiție de 35 de milioane de euro pentru Portul Bazinul Nou Galați ..	1
Contraamiralul Mihai Panait: Forțele Navale Române au nevoie de mai multe dragoare de mine pentru a face din Marea Neagră un loc mai sigur	2
Ambarcațiune plină cu migranți, scufundată în Grecia. Cel puțin 15 persoane au murit	3
Sabotajul conductei Nord Stream: De ce a fost Europa lipsită de apărare?.....	3
Primele inspecții la gazoductele Nord Stream 1 și 2 Autoritățile suedeze: Putem constata că au existat detonări	5
Poliția germană vede un actor de stat în spatele sabotajului Nord Stream - Raport.....	5
Spărgătorul de gheață USCGC Healy la Polul Nord	6
Australia va primi un înlocuitor pentru nava de antrenament Young Endeavour a marinei	7
Cu ajutorul mijloacelor WB, Federația Rusă intervine în sistemul de furnizare a coordonatelor navei, provocând astfel pericol pentru navele care transportă cereale din Ucraina.....	7
Superyacht-ul lui Putin a fost văzut în largul coastei Estoniei sub un nou nume și însoțit de o navă de război	8

Guvernul a aprobat o investiție de 35 de milioane de euro pentru Portul Bazinul Nou Galați

Guvernul a aprobat, miercuri, hotărârea privind indicatorii tehnico-economici ai obiectivului de investiții de amenajare dane RO-RO din Portul Bazinul Nou Galați, cu o valoare estimată a lucrărilor de 35 de milioane de euro, a anunțat Dan Cărbunaru.

SHARE

"Lucrările de investiții se vor executa pentru a moderniza fronturile de acostare aferente danelor 39 și 40, amenajării rampelor pentru încărcare-descărcare de autovehicule, reabilitare front de acostare aferent danei 41 și o serie întreagă de alte lucrări de modernizare pe o suprafață de 13.300 de metri pătrați, o valoare estimată a lucrărilor de 35 de milioane de euro, o parte dintre lucrări fiind executată de Compania Națională APDM SA Galați, în valoare de 136 de milioane de lei", a precizat Cărbunaru.

El a spus că banii necesari sunt asigurați dintr-o finanțare prin intermediul Programului Operațional Infrastructură Mare 2014- 2020, din fonduri proprii ale APDM SA Galați și surse proprii și atrase ale partenerului privat implicate în proiect.

"Durata de execuție a acestui proiect este de un an de zile, iar la finalizarea acestui obiectiv se vor opera volume sporite de mărfuri, vor fi îmbunătățite și legăturile comerciale de transport ale Portului Galați cu statele situate în amonte, pe Dunăre, dar și cu statele riverane din bazinul Mării Negre", a adăugat Cărbunaru.

El a menționat eforturile făcute de Guvern, "în special după agresiunea militară rusă din Ucraina, pentru a crea facilități de transport fluxurilor de bunuri care vin dinspre Ucraina", scrie Agerpres. Sursa: <https://newsweek.ro/politica/guvernul-a-aprobat-o-investitie-de-35-de-milioane-de-euro-pentru-portul-bazinul-nou-galati>

Contraamiralul Mihai Panait: Forțele Navale Române au nevoie de mai multe dragoare de mine pentru a face din Marea Neagră un loc mai sigur

Forțele Navale Române au nevoie de mai multe nave de tip dragor de mine pentru a face din Marea Neagră un loc mai sigur pentru navele comerciale, a declarat săptămâna trecută contraamiralul Mihai Panait, șeful Forțelor Navale din România, în cadrul unei discuții despre Marea Neagră găzduită de Yorktown Institute, unde a participat și think-tank-ul New Strategy Center.

Amenințarea reprezentată de minele marine din Marea Neagră afectează libertatea de navigație în regiune, a declarat contraamiralul Mihai Panait, potrivit USNI News.

Forțele Armate Ucrainene au minat Marea Neagră în apropierea zonelor sale litorale ca măsură de protecție împotriva unui desant maritim ale forțelor rusești. În timp ce minele au ținut la distanță navele de război și ambarcațiunile de desant rusești, acestea au blocat, de asemenea, și navele comerciale în porturile ucrainene și au pus în pericol rutele de aprovizionarea cu cereale. Transportul maritim pentru exportul cerealelor a fost reluat, minele fiind îndepărtate de pe rutele de navigație.

Cu toate acestea, mai multe mine marine au ajuns în largul Mării Negre. Acestea continuă să reprezinte o amenințare pentru navele din regiune. Amintim că, pe 8 septembrie, o navă a Forțelor Navale Române a suferit avarii ușoare, după ce a lovit o mina de război din Marea Neagră pe care trebuia s-o distrugă. Dragorul maritim „Locotenent Dimitrie Nicolescu” (DM-29) a suferit avarii ușoare în urma exploziei unei mine marine.

România, Turcia și Bulgaria - țări NATO cu ieșire la Marea Neagră - împreună cu statele aliate și forțele navele ucrainene au curățat în toată această perioadă apele Mării Negre de mine care pluteau în derivă, a declarat contraamiralul Mihai Panait. Marina bulgară a distrus două mine, România trei, Turcia trei și 23 au fost distruse de către Ucraina, a precizat acesta.

Marina română își modernizează navele de de tip dragor de minele - Forțele Navale Romane au în prezent patru astfel de nave - a spus Panait.

În următorul an, 2,5% din produsul intern brut va fi alocat pentru apărare, deși nu va fi în totalitate pentru marină, a spus Panait. În afară de dragoare de mine, România vrea încă două elicoptere, a spus Panait.

România ar putea folosi nave de tip dragor de mine de la alte țări partener pentru a ajuta la protejarea libertății de navigație în Marea Neagră, a declarat George Scutaru, director general al New Strategy Center, precizează U.S. Naval Institute.

Turcia a închis Strâmtoarea Bosfor pentru navele de război în primele zile ale invaziei militare ruse în Ucraina, împiedicând țările din afara Mării Negre să trimită nave de luptă. Cu toate acestea, un dragor de mine nu este o navă de luptă, a spus Scutaru.

Forțele navale trebuie să fie capabile să mențină deschise rutele de transport maritim, a declarat fostul șef al operațiunilor navale americane, amiralul Gary Roughead.

Tehnologia poate juca un rol cheie în Marea Neagră, a declarat Roughead pentru USNI News după evenimentul găzduită de Yorktown Institute, sugerând că vehiculele subacvatice fără pilot și vehiculele de suprafață fără pilot ar putea fi folosite pentru a detecta mine marine.

Lipsa de atenție a dus la o lipsă de strategie pentru Marea Neagră din partea Statelor Unite și a NATO, o problemă ridicată în cadrul unei discuții recente a Centrului pentru analiza politicilor europene privind Marea Neagră. Discuția de la Yorktown a evidențiat necesitatea unei strategii pentru Marea Neagră, a declarat Roughead.

Marea Neagră nu a fost întotdeauna în atenția Statelor Unite, a spus Roughead. În ultimii 20 de ani, atenția a fost concentrată pe Orientul Mijlociu, ceea ce a permis Washingtonului să se concentreze mai puțin pe zone precum China și Taiwan sau Rusia și Marea Neagră.

Este timpul ca SUA să își îndrepte atenția către Marea Neagră și să elaboreze o strategie, a spus Roughead.

Sursa: https://www.defenseromania.ro/contraamiral-mihai-panait-marina-romana-are-nevoie-de-dragoare-de-mine-pentru-a-mentine-marea-neagra-in-siguranta_618585.html

Ambarcațiune plină cu migranți, scufundată în Grecia. Cel puțin 15 persoane au murit

Cel puțin 15 persoane au murit în scufundarea unei ambarcațiuni de migranți în largul insulei grecești Lesbos, a anunțat joi, 6 octombrie, paza de coastă elenă.

Anterior, autoritățile au anunțat zeci de dispăruți după scufundarea unei alte ambarcațiuni care ar fi transportat aproximativ 95 de persoane în largul Insulei Kythira din apropierea Peninsulei Peloponez.

Cele 15 cadavre au fost descoperite în apropierea insulei învecinate din largul coastei Turciei după ce o barcă ce transporta în jur de 40 de persoane s-a scufundat și vânturi violente suflau în zonă, a anunțat paza de coastă într-un comunicat.

Cinci persoane au fost de asemenea salvate și operațiunile pentru salvarea altor trei erau în desfășurare, au precizat autoritățile.

Cu câteva ore mai devreme, paza de coastă a fost alertată că o barcă cu pânze era în primejdie în apropierea Insulei Kythira.

Barca cu pânze s-a scufundat lângă portul Diakofti. Unii dintre supraviețuitori au reușit să înoate până la țărm, iar o operațiune combinată implicând nave în larg și serviciile de pompieri și poliție la mal a dus la recuperarea a 80 de persoane.

Nu au fost furnizate detalii cu privire la cetățenia naufragaților.

În regiunea Kythira vânturile au ajuns la 102 km/h, a indicat paza de coastă.

Grecia a înregistrat o creștere a traficului de migranți în acest an, contrabandiștii folosind adesea cea mai lungă și mai periculoasă rută în sudul țării.

Ambarcațiunile improvizate nu mai pleacă din Turcia, ci din Liban pentru a ocoli patrulele din Marea Egee și a încerca să ajungă în **Italia**.

Paza de coastă a declarat că a salvat aproximativ 1.500 de persoane în primele opt luni ale anului, față de mai puțin de 600 în 2021.

Grecia neagă în mod constant afirmațiile repetate ale ONG-urilor pentru drepturile omului conform cărora multe ale persoane au fost împinse ilegal înapoi spre Turcia, potrivit AFP.

Sursa: <https://ziare.com/migranti-europa/ambarcatiune-migranti-morti-1764897>

Sabotajul conductei Nord Stream: De ce a fost Europa lipsită de apărare?

Indiferent de ce a cauzat daunele conductelor de gaz Nord Stream din Marea Baltică, acesta pare a fi primul atac major asupra infrastructurii critice „submarine” (subacvatice) din Europa. Acum

se crede pe scară largă – nu în ultimul rând de către NATO – că exploziile care au dus la scurgeri majore în cele două conducte nu au fost cauzate de accidente. Alianța spune că au fost un act deliberat de sabotaj. Atacurile au avut loc în zonele economice exclusive din Danemarca și Suedia și demonstrează riscurile cu care se confruntă infrastructurile submarine ale Europei. Acest lucru ridică întrebarea cu privire la vulnerabilitățile conductelor europene, a cablurilor de electricitate și de internet și a altor infrastructuri maritime. Europa va trebui să-și revizuiască politicile pentru protejarea lor. Dar încă nu este clar cum au fost efectuate atacurile. Investigațiile vor dura probabil luni pentru a se finaliza, dar există două scenarii probabile. O primă opțiune este că atacurile ar fi putut fi efectuate ca o operațiune subacvatică folosind tehnologie submarină avansată. Aceasta înseamnă că ne uităm la un stat și la marina sa. Deși atacurile au avut loc în afara apelor teritoriale ale statelor membre NATO, Danemarca și Suedia, ele ar putea fi interpretate ca un act de război. Al doilea scenariu este o operațiune lansată de pe o navă de suprafață deținută privată, cum ar fi o barcă de pescuit care este folosită ca platformă pentru scafandri sau submersibile pentru a plasa explozivi. În acest caz, nava de atac se ascundea în traficul maritim de zi cu zi. Acest scenariu ne indică așa-numitele tactici „zonă gri”: un atac al unui grup care acționează indirect în numele intereselor statului. Implicarea oricărui guvern va fi atunci foarte greu de verificat. Acest scenariu implică faptul că atacul Nord Stream ar fi fost probabil prima activitate înregistrată vreodată în zonă gri în submarinul european. Tacticile din zona gri sunt din ce în ce mai frecvente pe mare și au fost asociate cu Gărzile Revoluționare Iraniene care confiscă nave sau flota de pescuit chineză care promovează revendicările teritoriale. Tacticile zonei gri pe mare nu au fost studiate pe larg, dar tactici similare sunt bine înțelese în domeniul cibernetic. În acest domeniu este de obicei un grup de hackeri care operează în mod oficial „independent” de agențiile guvernamentale care efectuează un atac. Comparația cu lumea cibernetică este utilă, deoarece ne oferă perspective asupra de ce domeniul maritim este foarte vulnerabil. Marea seamănă mai mult cu spațiul cibernetic decât se vede la prima vedere. La fel ca spațiul cibernetic, marea este aglomerată cu un set extrem de complex de actori statali și nestatali și cu multiple jurisdicții care se suprapun. Acest lucru face mai ușor de ascuns și mai dificil de urmărit și identificat actorii responsabili. Ambiguitățile juridice ridică, de asemenea, problema modului de urmărire penală a oricărui făptuitor. Spațiu nereglementat După cum arată cercetările noastre, submarinul este un spațiu oceanic care este adesea uitat, dar din ce în ce mai vital. Conductele asigură fluxul de gaz și petrol. Cablurile electrice din Europa și din Marea Mediterană sunt cheia revoluției energetice verzi. Cablurile de date subacvatice transportă 95% din date și asigură conectivitate digitală. Cu toate acestea, Europa nu are o politică în vigoare care să asigure supravegherea și protecția acestei infrastructuri subacvatice.

Europa este efectiv oarbă submarină.

Trei agenții ale Uniunii Europene – Agenția Europeană de Siguranță Maritimă (EMSA), Agenția Europeană pentru Controlul Pescuitului (EFCA) și Agenția Europeană pentru Paza de Frontieră și Coastă (Frontex) – se adresează suprafețelor oceanelor. Dar niciunul dintre ei nu are mandat să se uite sub apă. Cu toate acestea, aceste trei agenții desfășoară o schemă de supraveghere strictă pentru a monitoriza activitățile maritime, cunoscută sub numele de Mediul comun de schimb de informații. Un prim pas pentru creșterea protecției infrastructurii submarine este de a utiliza această platformă pentru a asigura în mod sistematic supravegherea activităților suspecte la suprafață în vecinătatea infrastructurilor și pentru a coordona patrulă. Acest lucru va ajuta la descurajarea făptuitorilor și la prevenirea unui viitor scenariu de zonă gri.

Ochi în mare

Monitorizarea activităților subacvatice este o chestiune mai dificilă și mai costisitoare. Fundul mării este un spațiu vast – iar cablurile și conductele acoperă mii de kilometri. Agenția Europeană de Apărare derulează o serie de proiecte de îmbunătățire a supravegherii apei. Cu toate acestea, așa cum am arătat într-un raport recent adresat Parlamentului European, nu numai progresul tehnologic este calea către o mai bună rezistență. Marinele și paza de coastă trebuie să dezvolte o mai bună colaborare cu industria privată care operează și întreține infrastructura subacvatică. Industria deține date importante și este necesară pentru a asigura răspunsuri rapide pentru orice atac viitor. UE are un rol major de jucat în facilitarea acestei colaborări prin intermediul agențiilor sale. De asemenea, trebuie să se asigure că industria deține capacități suficiente de reparații pentru cabluri și conducte. Toate acestea necesită o politică subacvatică explicită pentru UE și mandatarea agențiilor sale să contribuie la protecția infrastructurii maritime critice.

Sursa: <https://www.maritime-executive.com/editorials/nord-stream-pipeline-sabotage-why-was-europe-defenseless>

Primele inspecții la gazoductele Nord Stream 1 și 2 | Autoritățile suedeze: Putem constata că au existat detonări

Primele inspecții desfășurate în această săptămână de autoritățile suedeze la locul scurgerilor din gazoductele Nord Stream 1 și 2 în Marea Baltică "întăresc suspiciunile de sabotaj", fiind vorba despre "detonări" care au provocat "pagube importante", a anunțat Parchetul suedez joi, relatează AFP.

"Putem constata că au existat detonări în apropiere de Nord Stream 1 și 2 în zona economică exclusivă suedeză, care au antrenat importante pagube asupra gazoductelor", a declarat procurorul special însărcinat cu ancheta suedeză într-un comunicat. "Inspecțiile la locul incidentului au întărit suspiciunile de sabotaj agravat. Au fost prelevate elemente de probă la fața locului și vor fi examinate", a adăugat Mats Ljungqvist.

Suedia, care pentru nevoile anchetei stabilise un perimetru de mai mulți kilometri pentru a interzice accesul la locul incidentului, a anunțat ridicarea restricțiilor. Nicio precizare nu a fost făcută asupra modului în care au fost efectuate inspecțiile submarine. În Suedia, serviciile de informații au preluat conducerea anchetei, în legătură cu procurorul special și diferite autorități. Provocate de două explozii de origine necunoscută pe 26 septembrie, enormele scurgeri de gaz metan au încetat luni în cazul Nord Stream 1. O mică scurgere continua joi dimineață la Nord Stream 2, potrivit Gărzii de coastă suedeze.

Mai multe țări au acuzat rapid un act de sabotaj. Suspectată că ar fi la originea exploziilor, Rusia a contraatacat săptămâna trecută, dând vina pe SUA, care la rândul lor au negat orice responsabilitate.

Sursa: https://www.defenseromania.ro/primele-inspectii-la-gazoductele-nord-stream-1-si-2-autoritatile-suedeze-putem-constata-ca-au-existat-detonari_618630.html

Poliția germană vede un actor de stat în spatele sabotajului Nord Stream - Raport

Poliția federală BKA din Germania presupune că exploziile din conductele Nord Stream de săptămâna trecută au fost „un act de sabotaj vizat” și a spus că este probabil ca actori de stat să fi

fost implicați, a raportat săptămânalul Spiegel, citând o scrisoare către reprezentanții industriei. BKA a spus în scrisoare că nu are încă nicio constatare cu privire la cine s-a aflat în spatele sabotajului, dar „pe fondul complexității ridicate a executării actului și a pregătirii corespunzătoare, acțiunea actorilor de stat pare probabilă”, a raportat Spiegel. . BKA nu a fost disponibil imediat pentru comentarii. Un purtător de cuvânt al guvernului german a declarat miercuri că toate informațiile disponibile până acum indică un sabotaj, dar a refuzat să comenteze dacă actorii statali sunt responsabili pentru acest lucru. Europa investighează ce a cauzat izbucnirea a trei conducte din rețeaua Nord Stream într-un act de sabotaj suspectat în apropierea apelor suedeze și daneze pe care Moscova a încercat rapid să-l pună în Occident, sugerând că Statele Unite ar avea de câștigat. BKA a avertizat, de asemenea, cu privire la noi acte de sabotaj împotriva infrastructurii critice în urma exploziilor, în scrisoarea văzută de Spiegel miercuri. Ar putea exista sabotaj „într-o formă crescută cantitativ și, potențial, calitativ”, se spune. Atacurile ar putea fi îndreptate împotriva liniilor de gaz și electricitate, precum și a terminalelor de gaz natural lichefiat (GNL) din larg sau a turbinelor eoliene, printre altele, se spune în scrisoare, potrivit Spiegel.

Sursa: <https://gcaptain.com/german-police-see-state-actor-being-behind-nord-stream-sabotage-report/>

Spărgătorul de gheață USCGC Healy la Polul Nord

În 2015, spărgătorul de gheață USCGC Healy a devenit singura navă americană care a ajuns la Polul Nord neînsoțită. Săptămâna trecută, ea a devenit singura navă americană care a făcut-o de două ori. Healy a sosit vineri la cea mai nordică latitudine, ca parte a unei misiuni științifice extinse în Arctica. Ea a plecat din Seattle în iulie și a vizitat Mările Beaufort și Chukchi, instalând senzori subacvatici, planoare maritime și geamanduri acustice pentru un nou program de cercetare hidrodinamică a gheții pentru Oficiul de Cercetare Navală. La încheierea primei ei călătorii de vară, ea a chemat în Dutch Harbour pentru a lua la bord treizeci și patru de oameni de știință pentru o nouă călătorie spre nord. Ea a pornit spre latitudini mai mari pe 4 septembrie, într-o călătorie pentru Synoptic Arctic Survey, un efort internațional de a crea o linie de bază cuprinzătoare de date despre apele arctice - ceva care nu exista anterior. Linia de referință le va oferi cercetătorilor un punct de referință care poate fi folosit pentru comparație pe măsură ce Arctica se schimbă. Călătoria către Pol a făcut parte din această misiune, deoarece apele regiunii sunt puțin studiate. „*Suntem încântați să ajungem la Pol!*” a spus dr. Carin Ashjian, co-sef de știința pentru misiune. „*Avem puține informații despre ocean și fundul mării din vârful lumii, așa că ceea ce colectăm aici este foarte valoros. De asemenea, completează date dintr-o regiune, vestul Arcticii Central, care nu a fost prelevată de alte nave în [Synoptic Arctic Survey]*”. A fost și o oportunitate de neratat pentru o libertate a gheții. Fără a pierde timpul, membrii echipajului au instalat un semn „Polul Nord” la locul potrivit pentru o ședință foto. Comanda lui Healy a făcut-o și mai specială pentru câțiva selectați, ținând ceremonii de recunoaștere și avansare pentru membrii echipajului la Pol, a spus Garda de Coastă. USCGC Healy este singurul spărgător de gheață mediu al Statelor Unite și este singurul spărgător de gheață din SUA însărcinat de obicei cu operațiuni în nordul arctic. Ea a suferit un incendiu electric și o defecțiune a motorului în august 2019 și a revenit în funcțiune după reparații în 2021. Prima ei călătorie a fost o circumnavigare a Americii de Nord folosind Pasajul de Nord-Vest.

Sursa: <https://www.maritime-executive.com/article/icebreaker-uscg-healy-calls-at-the-north-pole>

Australia va primi un înlocuitor pentru nava de antrenament Young Endeavour a marinei



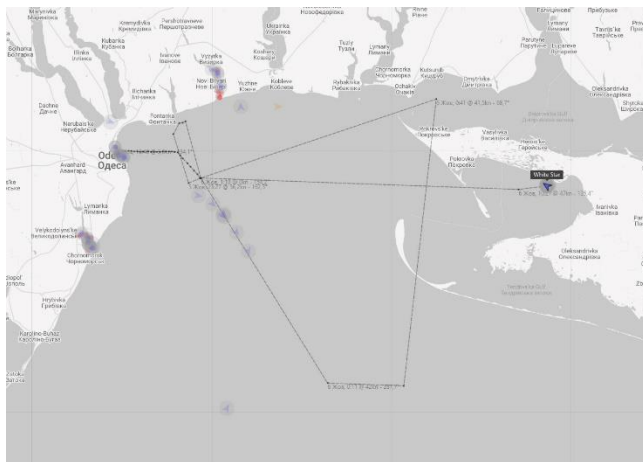
Lloyd's Register (LR) a semnat un nou acord de construcție cu constructorul de nave australian Birdon pentru a furniza servicii de clasificare și aprobarea statutară pentru înlocuirea Young Endeavour de la Marina Regală Australiană, potrivit comunicatului LR. Nava, proiectată de Dykstra și construită de Birdon, va fi construită la șantierul naval Birdon Port Macquarie din New South Wales, oferind beneficii economice semnificative

pentru regiune. Ca navă de antrenament pentru vele (STS), noua navă va continua să ofere dezvoltarea tinerilor în cadrul programului de antrenament al programului Young Endeavour Youth Scheme. Young Endeavour operează din 1988, când nava a fost dăruită de guvernul britanic pentru a sărbători Bicentenarul Australiei. Înlocuitorul Young Endeavour va respecta codul de iaht REGLYC Partea A și Autoritatea australiană de siguranță maritimă (AMSA).

Sursa: <https://www.navaltoday.com/2022/05/16/australia-to-get-replacement-for-navys-sail-training-ship-young-endeavour/>

Cu ajutorul mijloacelor WB, Federația Rusă intervine în sistemul de furnizare a coordonatelor navei, provocând astfel pericol pentru navele care transportă cereale din Ucraina

Rușii, cu ajutorul sistemelor de război electronic, interferează cu sistemele de furnizare a

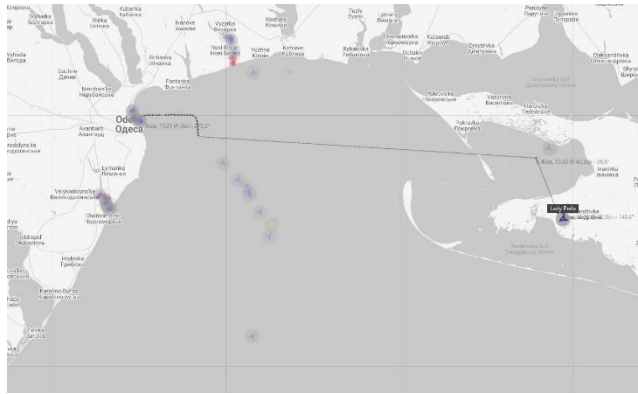


coordonatelor navelor, ceea ce distorsionează poziția lor reală. Acest lucru reprezintă un pericol pentru transportul navelor din flota comercială a altor țări, în special pentru cele care exportă cereale din porturile Ucrainei. Andriy Klymenko, șeful Grupului de Monitorizare al Institutului de Studii Strategice ale Mării Negre și redactor-șef al portalului BlackSeaNews, a relatat acest lucru pe pagina sa de Facebook: „Aceasta este „GPS Spoofing” - adică interferența intenționată cu sistemul de coordonate al navei, care denaturează poziția sa reală...

Drept urmare, marfa uscată românească cu cereale ucrainene WHITE STAR este afișată pe hărțile electronice maritime nu acolo unde se află de fapt, adică pe drumul de la Odesa prin „culoarul cerealelor”, ci în Golful Yagorlytskyi, unde nu poate fi. Cine face acest lucru este destul de clar... (mă clarific la cerere - acest lucru este făcut de Federația Rusă prin intermediul războiului electronic, nu pentru prima dată în practica sa). (WHITE STAR IMO: 9381938, Flag: Panama [PA. Summer DWT: 9223 t. Registered owner SEAPRIDE SHIPMANAGEMENT CO Care of



White Star Shipmanagement Inc , Block I2-I3, Bulevardul 1 Decembrie 1918 2, 900711 Constanta, Romania)".



„Ei bine, al doilea vas cu cereale a apărut pe uscat - pe peninsula Crimeea ocupată - LADY PERLA. IMO: 9149732. Steagul: Liberia [LR]. DWT de vară: 23923 t. Proprietarul este cel mai probabil turc”, adaugă Andriy Klymenko.

Sursa:

<https://www.blackseanews.net/read/195201>

Superyacht-ul lui Putin a fost văzut în largul coastei Estoniei sub un nou nume și însoțit de o navă de război

Superyacht-ul președintelui rus Vladimir Putin însoțit de o navă a Gărzii de Coastă a Rusiei a fost zărit în largul coastei Estoniei. Acesta este scris de Forbes, relatează „European Truth”. Al doilea cel mai mare superyacht al lui Putin, Graceful, cu o lungime de 81 de metri și o valoare de 119 milioane de dolari, a fost văzut în largul coastei Estoniei cu un nou nume. Publicația a văzut fotografiile făcute pe 25 septembrie de fotograful TheYachtPhoto.com Carl Groll. Ei arată că iahtul, care până acum avea numele „Graceful”, se numește acum „Kosatka”. Iahtul se îndrepta spre nord, în Marea Baltică, la vest de insula estonă Saaremaa. Fotografiile arată că ea este însoțită de o navă de război rusă a Gărzii de Coastă, probabil în drum spre Sankt Petersburg. Nu este clar când Graceful și-a schimbat numele în Kosatka sau când a părăsit Kaliningrad, de unde plecase din Hamburg cu șapte luni mai devreme. Transponderul iahtului era oprit cel puțin din 30 august, potrivit serviciului de urmărire a navelor MarineTraffic, pe când se afla încă în Kaliningrad. Iahtul a părăsit Hamburg pe 7 februarie, cu șaptesprezece zile înainte ca trupele ruse să invadeze Ucraina. Ea a plecat în Rusia după o reparație de cinci luni la șantierele navale Blohm+Voss, care au construit iahtul în 2014. Departamentul de Trezorerie al SUA a sancționat Graceful pe 2 iunie - împreună cu alte trei iahturi legate de Putin. Totodată, Uniunea Europeană nu a impus sancțiuni acestui iaht.

Sursa: <https://www.blackseanews.net/read/195182>