

The background image is a photograph of a lighthouse with a red and white striped body, situated on a dark, craggy rock formation. The lighthouse is positioned on the left side of the frame. The sea is a deep blue with white foam from breaking waves visible in the lower right. The sky is a mix of blue and soft orange/pink clouds, suggesting a sunset or sunrise. The entire image is framed by a thin grey border.

FORUMUL SECURITĂȚII MARITIME

**REZILIENȚA MARITIMĂ A ROMÂNIEI
ÎN ERA AMENINȚĂRILOR HIBRIDE
ȘI IMPORTANȚA UNEI
STRATEGII DE SECURITATE MARITIMĂ**

STUDIU

IULIE 2023

***Reziliența maritimă a României în era amenințărilor hibride
și importanța unei Strategii de Securitate Maritimă***

Studiu-Iulie 2023

Autori:

Aurel POPA, Președinte, Forumul Securității Maritime

Constantin CIOROBEA, Redactor șef, Forumul Securității Maritime

Cornel ROGOZAN, Forumul Securității Maritime

Ioan CRĂCIUN, Președinte Consiliu Științific, Forumul Securității Maritime

Ion CUSTURA, Director adjunct, Forumul Securității Maritime

Sorin LEARSCHI, Director, Forumul Securității Maritime

Editor: Aurel POPA

Coperta: Acest design a fost creat folosind grafica Canva

Studiul s-a desfășurat pe parcursul mai multor luni perioada în care pentru a obține un feedback adecvat, o parte din capitolele studiului au fost publicate sub formă de editoriale sau articole pe site-ul FSM și care ulterior au fost completate.

Despre Forumul Securității Maritime

Forumul Securității Maritime (FSM) este o platformă de creare și diseminare a cunoștințelor și informațiilor în domeniul securității maritime, care desfășoară activitate științifică și organizează evenimente de informare și dezbateră publică. FSM reprezintă, totodată, un mediu de diseminare și comunicare publică în domeniile politicilor navale, transportului naval, siguranței, securității maritime și apărării.

Forumul Securității Maritime

www.forumulsecuritatiiamaritime.ro

Contact: contact@forumulsecuritatiiamaritime.ro



**REZILIENȚA MARITIMĂ A ROMÂNIEI ÎN ERA AMENINȚĂRILOR HIBRIDE
ȘI IMPORTANȚA UNEI STRATEGII DE SECURITATE MARITIMĂ**

Cuprins

Cuprins	3
INTRODUCERE	8
CAPITOLUL 1.....	11
REGIUNEA MĂRII NEGRE ÎN ECUAȚIA GEOPOLITICĂ ȘI GEOSTRATEGICĂ	11
NATO și UE eforturi spre o securitate maritimă.....	12
Rusia un nod gordian pe cale de a fi desfăcut.....	15
România-un posibil actor în ecuația de securitate.....	16
Bulgaria-Schimbare de atitudine	18
Turcia - un actor major în securitatea zonală.....	19
Georgia	20
CAPITOLUL 2.....	23
COMPLEXITATEA ȘI DINAMISMUL SECURITĂȚII MARITIME ÎN REGIUNEA MĂRII NEGRE.	
CONCLUZII PENTRU ROMÂNIA.....	23
Regionalizarea securității în zona Mării Negre. Implicații privind domeniul securității maritime pentru securitatea națională a României ca parte a securității Euro Atlantice	24
Patrulaterul de securitate al Mării Negre: NATO, Rusia, UE, SUA. Ce rol ar putea să joace România?	25
Importanța Inițiativei celor 3 mări și a Forumului B9 pentru România	31
Convenția de la Montreux – factor de stabilitate sau catalizator de insecuritate în Regiunea Mării Negre? Care ar trebui să fie poziția României?	32
Particularități ale securității maritime pentru regiunea Dunării. Convenția Dunării și importanța ei pentru România.....	36
CAPITOLUL 3.....	39
SECURITATEA MARITIMĂ ȘI DREPTUL MARII.....	39
Regimuri de navigație.....	40
Conștientizarea domeniului maritim.....	42
Amenințarea reprezentată de piraterie în regiunea Golfului Guineei.....	44
Operațiuni maritime de combatere a pirateriei.....	45
Influența legislației naționale în operațiile de securitate maritimă.....	46
Criminalitatea transnațională.....	47
Migrația	47
Perspectivele și elaborarea de politici privind gestionarea migrației maritime.	49

FORUMUL SECURITĂȚII MARITIME

Terorismul maritim, dezbateri centrale în domeniu.....	50
Combaterea traficului de arme și de bunuri în sectorul maritim. Eforturi globale pentru securitatea internațională	50
Securitate energetică strategică. Variabilele geopolitice.....	53
Securitatea cibernetică.....	54
Securitatea maritimă și Convenția privind dreptul mării	55
Interacțiunea puternică dintre dreptul mării și securitate	55
Calea spre viitor	56
Rolul dreptului internațional în securitatea maritimă	56
Securitatea maritimă prin prisma teoriei securizării.....	57
Actorii nestatali relevanți pentru securitatea maritimă.	58
Implicațiile războiului asupra mediului marin	59
Securitatea maritimă privită prin prisma conceptului de economie albastră	62
Economia albastră: Echilibrul între creșterea economică și sustenabilitatea oceanelor	62
Interdependența dintre securitatea maritimă și cea a economiei albastre	63
Tratatul Mării Libere.....	64
CAPITOLUL 4.....	67
APARIȚIA ȘI DEZVOLTAREA STUDIILOR DE SECURITATE MARITIMĂ CA UN NOU DOMENIU DE REFLECȚIE ȘI CERCETARE GEOPOLITICĂ	67
Evoluția istorică a securității maritime.....	67
Ascensiunea studiilor contemporane de securitate maritime.....	70
Abordarea securității maritime în studiile de securitate contemporane	71
CAPITOLUL 5.....	73
ABORDAREA CONCEPTUALĂ A SECURITĂȚII MARITIME ÎN STUDIILE DE SECURITATE CONTEMPORANE, CONCLUZII PENTRU SITUAȚIA ROMÂNIEI ȘI NECESITATEA ADOPTĂRII UNEI STRATEGII DE SECURITATE MARITIMĂ ROMÂNEASCĂ	73
Perspective posibile de abordare a conceptului de securitate maritimă	74
Abordarea matricială a conceptului de securitate maritimă	75
Abordarea conceptului de securitate maritimă din perspectiva securizării domeniului maritim	75
Abordarea conceptului de securitate maritimă din perspectiva practicilor de securitate	76
CAPITOLUL 6	78
O PERSPECTIVĂ PRIVIND PROCESUL DE ELABORARE ȘI IMPLEMENTARE A STRATEGIEI NAȚIONALE DE SECURITATE MARITIMĂ	78
Importanța Politicii și a Strategiei de Securitate Națională: protejarea intereselor și stabilității națiunii.....	78

FORUMUL SECURITĂȚII MARITIME

Protejarea intereselor și suveranității naționale.....	78
Compararea rolului politicii și al strategiei naționale în asigurarea securității naționale	79
Compararea politicii maritime cu strategia maritimă - coordonarea eforturilor pentru dezvoltarea și securitatea maritimă	81
Interacțiunea dintre politica maritimă și strategia maritimă.....	82
Compararea politicii navale cu strategia navală	83
Interacțiunea dintre politica navală și strategia navală	83
Coordonarea dintre politica navală și strategia navală	84
Studii de caz: Politica navală și strategia navală la două națiuni diferite	86
Politica de securitate maritimă versus strategia de securitate maritimă - o analiză comparativă.....	87
Mecanism legislativ	89
CAPITOLUL 7.....	92
INTERESELE NAȚIONALE ALE ROMÂNIEI LA MAREA NEAGRĂ, DUNĂRE ȘI OCEANUL PLANETAR	92
Interesele naționale ale României în domeniul maritim și fluvial	92
Interesele naționale ale României la Marea Neagră, Dunăre și Oceanul Planetar.....	95
CAPITOLUL 8.....	97
REZILIENȚA ȘI IMPORTANȚA SECTORULUI MARITIM ȘI FLUVIAL ÎN CADRUL ECONOMIEI ROMÂNIEI.....	97
Implementarea procesului de reziliență in acest sector	98
Importanța sectorului maritim în economia românească	98
Provocările actuale ale sectorului maritim	99
Accidente petroliere și poluarea mediului marin.....	99
Procesul de reziliență în sectorul maritim.....	99
Importanța sectorului transporturilor navale în economia României.	100
Flota maritimă de transport a României – post 1989	101
Transportul maritim în România în anul 2023	101
Evoluția în timp a flotei de nave civile.....	102
Argumente pentru o flota de nave civile.....	103
Motivarea înființării pavilionului românesc pentru navele civile	104
Studiu de caz: Impozitul pe tonaj în România – ROTT (Romanian Tonnage Tax)	106
Avantajele României prin înregistrarea la IMO a unui pavilion românesc de complezență pentru navele care doresc să navigheze sub pavilion românesc	108
O posibilă viziune: Reconstruim România Maritimă	109
Transformarea pavilionului naval românesc într-un competitor global.....	109

FORUMUL SECURITĂȚII MARITIME

Băncile maritime: Susținerea dezvoltării sectorului maritim și a economiei României	110
Transformarea porturilor românești în centre portuare competitive la nivel internațional	111
Relansarea Construcțiilor Navale în România - O Oportunitate pentru Dezvoltarea Economică	112
Planificarea Teritoriului Maritim: Importanța gestionării durabile a resurselor marine	113
Necesitatea unei Administrații Portuare Digitalizate: Modernizarea pentru o eficiență sporită și o gestionare mai inteligentă	114
Importanța reprezentării internaționale în cadrul Uniunii Europene, Organizației Maritime Internaționale și BS (World Sailing)	115
Necesitatea unei Strategii Maritime pentru România: Valorificarea potențialului maritim și promovarea dezvoltării sustenabile	116
Principalele linii strategice pentru realizarea unei viziuni coerente.	117
Revizuirea legislației maritime în România: Sprijinind dezvoltarea durabilă și competitivitatea	117
O Flotă Maritimă Strategică pentru România: Oportunități și Importanța pentru Securitatea Națională	118
CAPITOLUL 9	121
CATRE O ASIGURARE A SECURITĂȚII MARITIME ÎN REGIUNEA MĂRII NEGRE.	121
Istoria securității în regiunea Mării Negre	123
Epoca sovietică și post sovietică	123
Războaiele din Balcani și impactul asupra regiunii	123
Criza din Ucraina și implicarea Rusiei	124
Amenințările la adresa securității regionale. Confruntările geopolitice dintre Rusia și Occident	125
Extremismul și terorismul	126
Traficul de droguri și contrabanda în Marea Neagră: amenințări la adresa securității regionale	126
Abordări și strategii pentru asigurarea securității în regiunea Mării Negre	127
Consolidarea securității regionale în Marea Neagră prin cooperare și parteneriate strategice	127
Consolidarea securității pe termen lung în regiunea Mării Negre: Propuneri și recomandări	129
Măsuri pe care ar trebui să le ia statele riverane pentru a consolida securitatea la Marea Neagră	131
Concluzii	133
BIBLIOGRAFIE	140

INTRODUCERE

Au fost destule momente în istorie când viitorul țării noastre, atât în ceea ce privește oportunitățile, cât și provocările, părea să fie tot mai strâns legat de spațiul maritim al Mării Negre. Totuși, în zilele noastre, parcă mai mult ca niciodată, devenim din ce în ce mai conștienți de importanța acestui spațiu maritim pentru viitorul țării și al nostru al fiecăruia în parte. Din păcate însă, Marea Neagră nu mai reprezintă astăzi doar acel furnizor de resurse imense care, exploatate rațional, ar putea asigura fundamentul existențial al oamenilor, și nici acel spațiu de înțelegere și colaborare dintre națiunile riverane de acum câteva decenii. Marea Neagră a devenit un spațiu geopolitic supus unor presiuni politico-militare extrem de ridicate, care afectează enorm stabilitatea și pacea nu doar la nivel regional, ci pe întregul continent european. Eforturile de dezvoltare durabilă ale statelor din regiune sunt aproape imposibil de realizat în absența securității atât pe uscat, cât și în apropierea litoralului și offshore. Pe mare situația este cu atât mai complicată cu cât aproape toate statele riverane, cu excepția Turciei și Rusiei, istoric, au neglijat dimensiunea maritimă a securității naționale și nu s-au preocupat de elaborarea unei strategii dedicate acestui domeniu. Nici Occidentul nu a arătat prea multă preocupare față de securitatea maritimă a regiunii Mării Negre chiar dacă acest areal a reprezentat și continuă să reprezinte marea graniță de est a comunității euroatlantice cu Orientul Mijlociu.

Totuși, seria de evenimente fără precedent declanșate în ultimul deceniu și jumătate de Rusia împotriva fostelor republici sovietice din regiune, care a culminat în anul 2022 cu războiul împotriva Ucrainei, a pus în evidență marile lacune de securitate, mai ales cele de securitate maritimă, pe care statele riverane Mării Negre le au și au făcut ca atenția asupra acestei regiuni să se deplaseze de la periferie către centrul atenției comunității euroatlantice. Așadar, după ce în ultimele decenii a ignorat în mare parte regiunea, Occidentul începe acum să se trezească și să conștientizeze atât importanța crescândă a regiunii Mării Negre, cât și necesitatea unei strategii moderne și actualizate. Caracteristicile situației actuale determină atât Statele Unite cât și Europa să își concentreze atenția asupra acestei regiuni și să dezvolte un cadru strategic nou și cât mai coerent. Din punct de vedere geopolitic, regiunea Mării Negre este marea graniță de est a comunității euroatlantice cu Orientul Mijlociu extins, iar țările din acest areal reprezintă un partener natural în orice strategie occidentală referitoare la Orientul Mijlociu.

Pe de altă parte, statele din regiunea Mării Negre au început să conștientizeze tot mai mult faptul că atenția sporită a Occidentului față de această regiune trebuie valorificată într-un cadru strategic nou definit printr-o regândire a strategiilor de securitate națională care să răspundă cât mai adecvat provocărilor strategice ale Rusiei din acest areal. În acest context, întărirea capacităților maritime și geo-economice trebuie să reprezinte piloni principali ai strategiilor de securitate națională atât ale statelor membre NATO situate în regiunea Mării Negre, Bulgaria, România și Turcia, cât și ale celorlalte state din zonă care s-au angajat în legături mai strânse cu lumea euro-atlantică, respectiv Ucraina, Moldova și Georgia.

Asigurarea securității maritime a acestor state este definitorie pentru menținerea echilibrului strategic regional și balansarea tendințelor expansioniste ale Rusiei. NATO, Uniunea Europeană, Statele Unite și alți parteneri occidentali trebuie să asiste statele de la Marea Neagră atât în proiectarea puterii maritime de pe uscat, cât și în crearea și menținerea unor zone ”anti-acces” robuste care să le permită apărarea zonelor de litoral și a căilor de comunicații maritime. Toate acestea trebuie să devină elemente de bază ale strategiilor de securitate maritimă pe care toate statele din regiune, inclusiv România, ar trebui să le adopte.

Din păcate, de-a lungul istoriei, statele din regiunea Mării Negre au neglijat aproape constant dimensiunea maritimă a securității lor naționale și nu s-au preocupat de dezvoltarea unei strategii distincte dedicate acestui domeniu. A venit totuși timpul ca acest lucru să se schimbe, cel puțin din perspectiva asigurării securității naționale a țării noastre. România are nevoie mai mult ca oricând de o strategie de securitate maritimă care să-i pună în valoare poziția strategică de țară cu ieșire la Marea Neagră și să-i permită valorificarea la maximum a întregului potențial socio-economic și militar pentru promovarea intereselor naționale în mediul maritim. Promovarea acestor interese trebuie să reprezinte unul dintre obiectivele majore ale politicii externe a României ca stat cu ieșire la mare, deoarece acest spațiu a jucat și joacă un rol capital în dezvoltarea economică a țării noastre. România este și trebuie să rămână o țară cu vocație maritimă, iar conectarea sa la oceanul planetar prin Marea Neagră și prin „magistrala europeană” Dunăre – Main – Rin – Marea Nordului îi conferă oportunități imense de valorificare și promovare a intereselor naționale.

Toate aceste evaluări au constituit motivul pentru care, în ultimul timp, se observă o intensificare a interesului unor instituții de profil și al unor personalități politice, științifice și militare românești de prestigiu, pentru readucerea la locul cuvenit a problematicii intereselor naționale legate de Marea Neagră și de activitățile economice maritime și fluviale, care după 1989 parcă au fost lăsate într-un con de umbră. În același curent de coagulare a eforturilor științifice pentru readucerea în actualitate a problematicii domeniului maritim se înscriu și demersurile Forumului Securității Maritime, for științific care își desfășoară activitatea sub auspiciile Asociației Clubul Amiralilor din România, care prin activitatea desfășurată încă de la înființare și până în prezent, a sprijinit constant acest demers, încercând să contribuie activ la redefinirea locului și rolului țării noastre în peisajul maritim regional și internațional.

Întreaga activitate desfășurată de forum în anul 2022 a avut ca scop principal identificarea unui concept al securității maritime care să fie asumat de țara noastră și în baza căruia să se elaboreze o strategie maritimă, cu o componentă puternică de securitate maritimă, ca fundament al promovării și protejării intereselor României în acest domeniu. Toate întâlnirile, discuțiile și dezbaterile cu grupurile de experți, membri ai forumului sau invitați speciali, au urmărit atingerea acestor obiective. De asemenea, conferința științifică anuală organizată de Forumul Securității Maritime a promovat o serie de lucrări a căror tematică a fost orientată în același sens al identificării unui concept cuprinzător al securității maritime adaptat la realitățile istorice pe care le trăim în prezent în regiunea Mării Negre.

Concluziile și învățămintele desprinse din aceste activități au constituit subiectul prezentului studiu, elaborat sub egida Forumului Securității Maritime, al cărui scop este acela de a identifica și propune un concept adaptat al securității maritime a României care să răspundă punctual protejării unui set de interese naționale promovat de țara noastră în domeniul maritim. În acest demers științific, grupurile de experți au considerat că securitatea maritimă a României trebuie integrată în contextul geopolitic și geostrategic regional și trebuie să răspundă dinamicii securității la Marea Neagră. Totodată, este necesară elaborarea unei strategii naționale de securitate maritimă care să fie complementară strategiilor maritime ale altor state din regiune și, mai ales, să fie aliniată cu strategiile NATO și UE referitoare la această regiune. Toate acestea ar trebui să aibă ca fundament științific studiile de securitate maritimă a căror importanță este temeinic invocată în cadrul acestui studiu.

Având în vedere faptul că la nivel național există foarte puține inițiative similare, iar autoritățile competente nu au adoptat vreun document relevant care să reflecteze asupra securității maritime sau să direcționeze relansarea activităților economico-sociale legate de domeniile maritim și fluvial, studiul Reziliența maritimă a României în era amenințărilor hibride și importanța unei Strategii de Securitate Maritimă, elaborat de experții Forumului Securității Maritime, reprezintă un demers important care susține eforturile științifice dedicate mării și securității acesteia. Totodată, acest studiu răspunde cerințelor în creștere de analiză, cercetare și promovare a securității maritime ca un concept complex și dinamic care definește ”ansamblul coordonat de măsuri organizatorice și practice pe care un actor statal sau non-statal le adoptă la nivel intern, național sau internațional, care să îi permită afirmarea, promovarea și, la nevoie, apărarea intereselor sale maritime în relațiile cu ceilalți actori statali și non statali care sunt implicați și/sau desfășoară activități în domeniul maritim, precum și protejarea acestora împotriva oricăror riscuri și amenințări”. În plus, demersul științific al Forumului Securității Maritime se constituie într-un fundament științific pentru adoptarea de către autoritățile naționale competente în domeniu unor decizii privind elaborarea și adoptarea unei strategii maritime a țării noastre precum și a planurilor sectoriale de implementare a acesteia.

Pentru experții forumului acest demers asigură fundamentul științific pentru cercetările viitoare care vor fi centrate pe elaborarea unui model de strategie maritimă care să conțină și o componentă de securitate abordată într-o viziune multisectorială, care să facă apel la efortul tuturor actorilor interesați de exploatarea potențialului domeniului maritim, dar și de reziliența și securitatea acestuia. O strategie recunoaște starea de lucruri existentă, oferă o viziune asupra modului în care viitorul ar trebui să arate și este susținută de un plan de acțiune care stipulează calea prin care se ajunge de la starea existentă la cea dezirabilă. Cu alte cuvinte, dezvoltarea unei strategii maritime implică, în primul rând, înțelegerea stării existente, ceea ce experții forumului au realizat prin acest studiu, urmând ca în cercetările viitoare efortul să fie îndreptat către elaborarea unei viziuni naționale asupra domeniului maritim și a unui plan de acțiune pentru concretizarea acelei viziuni.

România trebuie să-și îndrepte neîntârziat atenția către domeniul maritim și să se angajeze strategic în acest domeniu, iar pentru acest lucru are indiscutabil nevoie de o strategie maritimă. Angajamentul strategic în domeniul

FORUMUL SECURITĂȚII MARITIME

maritim facilitează promovarea intereselor naționale în acest domeniu, ținând cont de provocările existente, și deschide calea către exploatarea cu succes a tuturor oportunităților oferite de ieșirea țării noastre la mare.

În ciuda accentuării riscurilor, pericolelor și amenințărilor de securitate, regiunea Mării Negre rămâne un spațiu al oportunităților pentru a căror exploatare trebuie demarat de urgență un proces de transformare a acesteia într-un spațiu al păcii, securității și prosperității, proces de la care România nu trebuie să lipsească.

Studiul realizat de Forumul Securității Maritime a avut ca scop principal găsirea răspunsului la următoarea întrebare: **Are nevoie România de o Politică Maritimă și o Strategie de Securitate Maritimă ?**

Răspunsul îl veți găsi în capitolele și argumentele acestuia și dumneavoastră, cititorii, aveți posibilitatea de a-l alege.

CAPITOLUL 1¹

REGIUNEA MĂRII NEGRE ÎN ECUAȚIA GEOPOLITICĂ ȘI GEOSTRATEGICĂ



<https://www.stiefel.ro/harta-marea-neagra-100x70-cm>

Regiunea Mării Negre a devenit o zonă centrală în competiția strategică dintre Rusia și Occident, având o importanță strategică din cauza poziției geografice și a resurselor naturale existente în zonă. Mai mult, acest spațiu este un important nod de tranzit între Europa și Asia, fiind un punct de intersecție a mai multor regiuni: Europa de Sud-Est, Caucazul de Sud, estul Mediteranei, Orientul Mijlociu și Balcanii de Vest.

Marea Neagră a fost un nod comercial și strategic important timp de secole, mai multe civilizații antice, printre care grecii, romanii și bizantinii, stabilind colonii de-a lungul țărmurilor sale. Arealul Mării Negre a fost o importantă rută comercială în Evul Mediu, conectând Europa de Vest cu Orientul Mijlociu și Asia. Statele precum Genova, Veneția și Imperiul Bizantin au avut un interes puternic în controlul și accesul la această rută comercială.

Pentru Imperiul Bizantin, Marea Neagră a fost o sursă vitală de hrană, bogății și putere. Constantinopolul (actualul Istanbul) a fost un port strategic și un centru comercial important de pe malurile mării. Puterile maritime precum Genova și Veneția au luptat pentru controlul rutelor comerciale și al coloniilor de pe coasta Mării Negre. Aceste state au înființat și controlat numeroase colonii și baze comerciale pe litoralul mării. În perioada modernă, Rusia și-a manifestat un interes tot mai mare pentru Marea Neagră. Cucerirea și controlul asupra regiunilor de coastă și accesul la Marea Neagră au fost obiective importante pentru expansiunea rusă și pentru stabilirea unor baze navale în zonă.

Imperiul Otoman a deținut controlul asupra unor părți semnificative ale litoralului Mării Negre în perioada modernă. Controlul asupra strâmătorii Bosfor, care leagă Marea Neagră de Marea Marmara și implicit de Marea Mediterană, a fost esențial pentru puterea otomană.

¹ Autor :Amiral(rtr) Dr. Aurel POPA, Presedinte Forumul Securitatii Maritime, <https://www.forumulsecuritatiiamaritime.ro> , aurelpp5@gmail.com .

Neagră a continuat să fie o importantă rută comercială și o sursă de resurse naturale în perioada modernă. Transportul de mărfuri, exploatarea petrolului și gazelor naturale și pescuitul au fost aspecte de interes pentru statele riverane și pentru puterile maritime.

Este important de menționat că interesele și dinamica legate de Marea Neagră au evoluat în timp, iar controlul asupra zonei a fost disputat de diferite puteri în diferite perioade istorice.

În ultimii ani, regiunea Mării Negre a devenit și mai importantă din cauza interesului tot mai mare al puterilor regionale și globale pentru resursele sale energetice. Se crede că Marea Neagră conține rezerve semnificative de petrol și gaze naturale, iar mai multe țări, printre care Rusia, Ucraina, România și Turcia, urmăresc în mod activ accesul și accesul acestor resurse.

Această zonă este învecinată cu aliații din cadrul Organizației Tratatului Atlanticului de Nord (NATO), Bulgaria, România și Turcia, precum și cu statele partenere Georgia și Ucraina și o Rusie tot mai agresivă și revizionistă. Deși unele state de pe litoralul Mării Negre au obținut statutul de membru al NATO și al Uniunii Europene, regiunea a rămas împărțită și afectată de tensiunile dintre Rusia și Occident.

Regiunea mare din jurul Mării Negre și Caspice a jucat până acum un rol ca și coridor pentru rutele comerciale, de transport și de energie între Asia și Europa. Cu toate acestea, odată cu războiul Rusiei împotriva Ucrainei și blocarea porturilor ucrainene din Marea Neagră, această regiune capătă o mai mare importanță geopolitică și geo economică. Rusia a schimbat deja echilibrul de securitate din Marea Neagră în favoarea sa, anexând Crimeea în 2014 și preluând controlul asupra Mării Azov. Invazia rusă a Ucrainei din februarie 2022 a transformat Marea Neagră într-un punct fierbinte care va preocupa politica europeană pentru anii următori.

Regiunea Mării Negre este, de asemenea, o zonă importantă pentru protecția mediului, deoarece marea și ecosistemele din jurul acesteia oferă un habitat vital pentru numeroase specii de animale sălbatice și reprezintă o sursă esențială de apă dulce pentru țările din regiune. Conservarea resurselor naturale și a ecosistemelor din regiunea Mării Negre este esențială pentru bunăstarea comunităților locale și a întregii regiuni, precum și pentru menținerea securității regionale și globale.

De la prăbușirea Uniunii Sovietice, regiunea Mării Negre și regiunea mai largă a RMN, care include și Armenia, Azerbaidjan și Moldova, au fost profund fragmentate. Tensiunile și competiția strategică dintre Rusia și Occidentul euroatlantic au amplificat aceste probleme, împingând regiunea într-un conflict permanent.

Maximillian Hess subliniază că, în ultimele decenii, regiunea Mării Negre a fost martora a zece conflicte armate pe litoral sau în apropierea acestuia, inclusiv invazia rusă în curs de desfășurare în Ucraina. Aceste conflicte au afectat în mod direct populația civilă și economia regiunii și au demonstrat importanța crizei din această zonă pentru securitatea globală².

NATO și UE eforturi spre o securitate maritimă

În contextul războiului din Ucraina și al anexării Crimeii de către Rusia în 2014, NATO și Statele Unite și-au intensificat implicarea în regiunea Mării Negre. În 2022, NATO a decis să-și reseteze postura de descurajare și apărare pe termen lung în toate domeniile - terestru, maritim, aerian, cibernetic și spațial - și să sporească sprijinul pentru Ucraina. De asemenea, NATO a desfășurat patru noi grupuri de luptă multinaționale în regiune, în Bulgaria, Ungaria, România și Slovacia, pentru a asigura securitatea și stabilitatea în zonă³.

La summitul din iunie 2022, NATO a adoptat un nou concept strategic, identificând Rusia ca fiind cea mai semnificativă și directă amenințare la adresa aliaților și actualizându-și sarcinile principale în consecință. Secretarul

² Mai exact, conflictul transnistrean din Moldova, războiul dintre Georgia și Abhazia, războiul civil georgian, războiul ruso-georgian, cele două războaie cecene, războaiele ruso-ucrainene din 2014 și 2022, precum și primul și al doilea război dintre Armenia și Azerbaidjan pentru Nagorno-Karabakh. A se vedea Maximillian Hess, "Welcome to the Black Sea Era of War", Foreign Policy, 25 aprilie 2022, <https://foreignpolicy.com/2022/04/25/black-sea-war-russia-ukraine-turkey/>. Acest raport folosește termenul "regiunea extinsă a Mării Negre" pentru a se referi la marea în sine, la cele șase state riverane (Bulgaria, Georgia, România, Rusia, Turcia și Ucraina), plus statele vecine Armenia, Azerbaidjan și Moldova.

³ "Aliații rămân puternici împreună în NATO în fața celei mai mari amenințări la adresa securității din ultima generație", NATO, 24 martie 2022, https://www.nato.int/cps/en/natohq/news_193674.htm.

general adjunct al NATO, Mircea Geoană, a subliniat că există o competiție largă între Rusia revizionistă și agresivă și lumea democratică, în special în zona Mării Negre⁴.

America, alături de aliații și partenerii din UE, contribuie la transformarea războiului Rusiei împotriva Ucrainei într-un eșec strategic. NATO și Uniunea Europeană sunt unite în a se opune Rusiei și în apărarea valorilor comune. Constrângerea sectoarele economice strategice ale Rusiei, inclusiv apărarea și industria aerospațială, vor sprijini efortul de a contracara încercările Rusiei de slăbire și destabilizarea a națiunilor suverane și de subminare a instituțiilor multilaterale. Primirea Finlandei⁵ și a Suediei în NATO va îmbunătăți și mai mult securitatea, capacitatea de ripostă și reziliența colectivă în fața unor amenințări comune din partea Rusiei, inclusiv a amenințărilor asimetrice. În sens mai larg, războiul lui Putin a diminuat profund statutul Rusiei în raport cu China și cu alte puteri asiatice, precum India și Japonia. Răspunsul global istoric la războiul Rusiei împotriva Ucrainei transmite un mesaj răsunător că țările nu se pot bucura de beneficiile integrării globale călcând în picioare principiile de bază ale Cartei ONU⁶.

Deși UE este o piață importantă pentru resursele energetice din regiune și un actor major în dezvoltarea economică, precum și în gestionarea conflictelor civile, nu a fost un jucător important în ceea ce privește securitatea zonala. Până acum, UE nu și-a arătat ambiția și nici nu a creat condițiile instituționale sau materiale pentru a juca un rol real în marea regiune a Mării Negre și a Mării Caspice.

UE urmărește să sprijine țările din regiunea Mării Negre în procesul lor de reformă și dezvoltare, în vederea consolidării statului de drept, a democratizării și a îmbunătățirii standardelor de viață. De asemenea, UE acordă o atenție deosebită consolidării securității regionale, în special prin promovarea unei abordări integrate care să combine securitatea militară, economică și umană⁷.

În plus, UE are un interes în gestionarea riscurilor de securitate din regiune, cum ar fi terorismul, traficul de droguri și crimele transfrontaliere. În acest sens, UE colaborează strâns cu țările partenere din regiunea Mării Negre, precum și cu Organizația Tratatului Atlanticului de Nord (NATO) și alte organizații regionale pentru a promova stabilitatea și securitatea în zonă.

De asemenea, UE are un interes economic puternic⁸ în regiunea Mării Negre, datorită potențialului său de dezvoltare și a resurselor sale naturale, cum ar fi hidrocarburile și pescuitul. Prin intermediul politicii sale de vecinătate și a parteneriatelor cu țările din regiune, UE își propune să promoveze dezvoltarea economică și să consolideze relațiile comerciale.

În general, interesul geopolitic al UE la Marea Neagră este legat de angajamentul său de a promova stabilitatea, securitatea și prosperitatea în vecinătatea sa apropiată, precum și de consolidarea valorilor democratice și a respectului pentru drepturile omului.

În contextul evoluției mediului de securitate, caracterizat de persistența amenințărilor asimetrice și hibride, de creșterea activității militare ruse în zonă și de impactul pandemiei de COVID-19, cooperarea între UE și NATO devine tot mai importantă pentru consolidarea capacității de apărare și securitate a regiunii. Cooperarea între UE și NATO în Marea Neagră este esențială pentru a face față provocărilor de securitate din zonă, precum și pentru a sprijini statele partenere din regiune în eforturile lor de reformă și modernizare. În acest sens, importanța consolidării

⁴ Mircea Geoană, (discurs rostit în cadrul Summitului Mării Negre al Comisiei pentru Securitate și Cooperare în Europa (CSCE), Constanța, România, 1 iulie 2022), https://www.nato.int/cps/en/natohq/news_197707.htm.

⁵ Finlanda a fost primită în NATO la data de 04.04.2023 fiind al 31lea stat membru.

⁶ Vezi US National Security Strategy -OCTOBER 2022/

⁷ Vezi "EU Strategy for the Black Sea Region" (Strategia UE pentru regiunea Mării Negre) - un document publicat de Comisia Europeană în 2020, care descrie strategia UE pentru regiunea Mării Negre și obiectivele sale pe termen mediu și lung.

⁸ Articolul "EU's Interest in the Black Sea Region and Beyond" (Interesul UE în regiunea Mării Negre și dincolo de aceasta) publicat pe site-ul European Council on Foreign Relations în ianuarie 2022 examinează interesele strategice ale UE în regiunea Mării Negre și rolul său în securitatea europeană mai largă. Articolul argumentează că regiunea Mării Negre este o zonă cheie pentru UE datorită poziției sale geografice și importanței sale strategice, atât în ceea ce privește securitatea energetică și transportul de mărfuri, cât și în ceea ce privește securitatea regională și globală. Articolul analizează provocările de securitate din regiune, inclusiv acțiunile Rusiei în Ucraina și în regiunea Crimeea, precum și implicarea Turciei în Libia și în conflictul din Nagorno-Karabakh. De asemenea, articolul discută despre eforturile UE de a consolida parteneriatele cu statele de pe litoralul Mării Negre și de a sprijini reformele democratice și economice în aceste state. În plus, articolul examinează perspectivele de cooperare între UE și NATO în regiunea Mării Negre și concluzionează că consolidarea securității și stabilității în această regiune este crucială pentru securitatea și prosperitatea UE și a întregii regiuni euro-atlantice : <https://ecfr.eu/publication/eus-interest-in-the-black-sea-region-and-beyond/>.

capacităților de apărare și securitate ale Ucrainei, Georgiei și Republicii Moldova, precum și a sprijinului acordat acestor state în procesul de integrare euroatlantică este esențială.

Un alt aspect îl reprezintă consolidarea cooperării UE-NATO în domeniul maritim⁹, în special prin dezvoltarea capacităților de supraveghere și monitorizare a traficului naval, combaterea traficului de persoane și a criminalității transfrontaliere și protejarea infrastructurii critice de pe litoralul Mării Negre¹⁰.

Europei îi va fi foarte greu, dacă nu imposibil, să aibă o descurajare credibilă și o viziune geopolitică fără o „Strategie a două mări”¹¹ serioasă, viabilă și bine dotată cu resurse. Mai mult decât atât, o strategie care se referă la zona de sud-est al liniei sale de contact cu Rusia este pur și simplu incompletă, lăsând un flanc strategic cheie capriciilor destinului, mașinațiunilor altor actori și circumstanțelor. Pe lângă alte motive, o astfel de strategie este necesară și pentru că Rusia însăși își vede linia strategică întinzându-se de la Marea Neagră până la Marea Mediterană, unde are încă o bază navală la Tartus, în Siria.

Convenția de la Montreux din 1936, care a înlocuit Tratatul de la Lausanne, a acordat efectiv Turciei un statut de coastă favorabil, inclusiv controlul și suveranitatea asupra strâmtorilor Bosfor și Dardanele. Acest lucru a limitat tipul de nave militare care pot tranzita cele două strâmtori și a făcut dificilă afirmarea prezenței Europei în regiunea Mării Negre.

Franța a fost actorul cheie în Marea Mediterană, dar Europa trebuie să dezvolte acum un plan pentru Marea Neagră și să își extindă prezența în Marea Mediterană. România și Bulgaria, în calitate de membre NATO și UE, oferă o oportunitate unică de a stabili o prezență navală puternică în Marea Neagră. În cazul în care Convenția de la Montreux rămâne neschimbată, acest lucru ar oferi Europei capacități militare suplimentare și opțiuni alternative de negare militară.

Este important de remarcat faptul că o prezență navală puternică în Marea Mediterană și în Marea Neagră nu are legătură doar cu securitatea, ci și cu oportunitățile economice. În regiune se află unele dintre cele mai aglomerate rute de transport maritim din lume, iar o prezență navală puternică va asigura siguranța acestor rute și stabilitatea regiunii. În plus, dezvoltarea cablurilor și conductelor submarine în regiune a creat oportunități economice semnificative, iar o prezență navală robustă va fi esențială pentru a asigura securitatea acestora.

Marea Mediterană și Marea Neagră nu sunt doar granițe pentru Europa, ci regiuni strategice esențiale care leagă Europa de furnizorii săi de energie, de partenerii săi comerciali și de marea liberă. Dezvoltarea unei strategii cuprinzătoare și integrate, inclusiv o prezență navală robustă, este esențială pentru a asigura interesele Europei în regiune și pentru a garanta securitatea energetică, prosperitatea și stabilitatea acesteia. Timpul este esențial, iar Europa trebuie să acționeze acum pentru a face față acestor provocări și pentru a profita de oportunitățile oferite de Marea Mediterană și Marea Neagră. Timpul este esențial, iar Europa trebuie să acționeze rapid pentru a-și proteja interesele în aceste două regiuni critice.

Flancul nordic al NATO, care include statele baltice și Polonia, a fost în mod tradițional considerat una dintre cele mai vulnerabile regiuni din cadrul alianței. De aceea, NATO a făcut eforturi semnificative pentru a consolida securitatea în această zonă, începând cu implementarea unei prezențe militare robuste prin rotația de trupe, înființarea unor baze militare și extinderea capabilităților defensive, inclusiv sistemul de apărare antirachetă. De asemenea, NATO a extins exercițiile și activitățile de pregătire în această regiune și a consolidat colaborarea cu partenerii din zona Mării Baltice.

Pe de altă parte, flancul sud-estic al NATO, care include Turcia, Grecia, Bulgaria și România, a fost considerat mai puțin expus la amenințările militare din partea Rusiei și a altor actori regionali lucru care sa dovedit a fi păgubos in actualul context.

În ultimii ani, inițiativele multilaterale și organismele internaționale, precum NATO și UE, nu au reușit să asigure securitatea și stabilitatea în zona Mării Negre, din cauza absenței unei cooperări coordonate între statele

⁹ European Union Maritime Security Strategy, 24 iunie, 2014.

¹⁰ Vezi articolul "EU-NATO Cooperation in the Black Sea: Keeping Pace with the Evolving Security Environment" publicat pe site-ul NATO Review în februarie 2022: <https://www.nato.int/docu/review/articles/2021/02/23/eu-nato-cooperation-in-the-black-sea-keeping-pace-with-the-evolving-security-environment/index.html>.

¹¹ Marea Mediterana si Marea Neagra.

membre și a specificității conflictelor din regiune. În acest context, este important să ne întrebăm cum putem aborda aceste probleme pentru a asigura securitatea și echilibrul de putere în zonă.

O politică externă mai solidă față de regiunea Mării Negre, inclusiv o susținere sporită între SUA, NATO și UE și consolidarea legăturilor economice dintre SUA și regiunea Mării Negre reprezintă o necesitate a "zilei de ieri".

O astfel de strategie ar oferi oportunitatea de a consolida prezența SUA în regiune și de a-și promova interesele într-un mod mai eficient. De asemenea, ar permite crearea unei rețele de alianțe și parteneriate care să contribuie la asigurarea stabilității și securității în regiune. În plus, prin elaborarea unei strategii specifice pentru Marea Neagră, SUA ar putea să-și manifeste angajamentul față de aliații lor regionali și să le ofere o direcție clară pentru acțiuni comune.

Rusia un nod gordian¹² pe cale de a fi desfăcut

În ultimul deceniu, guvernul rus a ales să ducă o politică externă imperialistă, cu scopul de a răsturna elemente-cheie ale ordinii internaționale. Acest lucru a culminat cu o invazie la scară largă a Ucrainei în încercarea de a răsturna guvernul acesteia și de a aduce sub controlul său. Dar, acest atac nu a venit din senin: a fost precedat de anexarea Crimeii din 2014, intervenția sa militară în Siria, eforturile sale de lungă durată de a-și destabiliza vecinii folosind capacități de informații și capacități cibernetice, și încercările sale flagrante de a submina relațiile interne procesele democratice interne în țări din Europa, Asia Centrală și din întreaga lume.

Pe plan intern, guvernul rus sub conducerea președintelui Putin încalcă drepturile cetățenilor săi, suprimă opoziția și închide presa independentă. Rusia are acum un sistem politic stagnant, care nu răspunde la nevoile poporului său. Rusia reprezintă acum o amenințare imediată și persistentă la adresa păcii și stabilității internaționale. Nu este vorba despre o luptă între Occident și Rusia. Este vorba despre principiile fundamentale ale Cartei ONU, la care Rusia este parte, în special respectarea suveranității, a integrității teritoriale și interzicerea de a dobândi teritoriu prin război.

Războiul din Ucraina și conflictele violente din alte părți ale regiunii extinse a RMN (Marea Baltică, Marea Neagră și Marea Caspică) sunt un rezultat direct al ambițiilor revanșarde ale Rusiei de a-și recâștiga influența în regiune și de a-și proteja interesele strategice¹³. În timpul războiului rece, Uniunea Sovietică a exercitat o dominație puternică asupra țărilor din această zonă, dar prăbușirea Uniunii Sovietice în 1991 a pus capăt acestei perioade de dominație.

După prăbușirea Uniunii Sovietice, Rusia a pierdut mult din influența sa în regiune și s-a confruntat cu o creștere a influenței Occidentului în zonă. Rusia a fost îngrijorată de extinderea instituțiilor euro-atlantice, precum NATO și UE, în regiune și de limitarea influenței sale la coasta nord-estică a Mării Negre. În acest context, Rusia a încercat să-și extindă propria influență prin intermediul instrumentelor puterii naționale, inclusiv prin implicarea în conflictele etno-teritoriale și prin sprijinirea separatismului în regiune.

Invaziile Rusiei în Ucraina din 2014 și 2022 sunt un exemplu clar al ambițiilor sale de a reduce influența SUA și a NATO în regiune și de a consolida sfera sa de "interese privilegiate". În același timp, Rusia a încercat să sprijine separatismul și să destabilizeze alte țări din regiune, inclusiv prin intermediul ciberneticii și propagandei. Această abordare agresivă a Rusiei a dus la escaladarea conflictelor și la tensiuni în regiune, precum și la creșterea prezenței militare a SUA și a NATO în zonă.

În contextul acestei situații, este important ca SUA și UE să-și consolideze prezența în regiune prin desfășurarea de forțe, exporturi de arme, investiții și angajamente diplomatice. Este, de asemenea, important să se

¹² Nod gordian = nod din Gordios, pe care nu l-a putut desface nimeni și pe care Alexandru cel Mare l-a tăiat cu sabia.

<https://dexonline.ro/definitie/gordian>, Nodul gordian este expresia utilizată pentru a descrie o problemă extrem de complicată, care, aparent, nu are soluție. https://ro.wikipedia.org/wiki/Nodul_gordian.

¹³ La momentul prăbușirii Uniunii Sovietice, numai URSS menținea 60.000 de soldați și 835 de nave (inclusiv 28 de submarine) în Flota Mării Negre. Pactul de la Varșovia a operat, de asemenea, un total de 10 baze navale la Marea Neagră în URSS, Bulgaria și România. Ferhan Oral și Şafak Oğuz, "The Security of the Black Sea: The Struggle in the Black Sea and Turkey's Policy in the Post-Cold War Era", Karadeniz Araştırmaları 18, nr. 69 (2021): 1-16, <https://www.proquest.com/openview/0a75354b4b1ce33fac55062e36d08e4a/1?pq-origsite=scholar&cbl=237821>.

consolideze mai mult flancul de sud-est al NATO și să se intensifice cooperarea flexibilă între aliați și parteneri, inclusiv cu Ucraina. De asemenea, este important să se caute un nou echilibru cu cel mai puternic aliat al regiunii, Turcia, să se sprijine și să se asigure proiecte de îmbunătățire a conectivității regionale care ocolesc Rusia.

Marea Neagră este de asemenea importantă pentru operațiunile militare ale Rusiei în Siria și pentru ambițiile sale din estul Mediteranei. Înainte ca Turcia să închidă Bosforul și Strâmtoarea Dardanele pentru navele de război în mai 2022, Flota rusă a Mării Negre a furnizat majoritatea capacităților pentru flota sa din Mediterana, pe care Moscova a reconstituit-o în 2013 pentru prima dată de la sfârșitul Războiului Rece.

În timpul conflictului din Siria, navele Flotei Mării Negre, împreună cu navele civile sub pavilion străin, au transportat trupe și materiale din Novorossiysk prin strâmtoare către bazele rusești din Tartus și Latakia. Rusia a utilizat și nave din Flota Mării Negre pentru a "arăta steagul" în estul Mediteranei, încercând să descurajeze NATO sau alte puteri externe să intervină în Siria¹⁴.

Aceste operațiuni au făcut din Marea Neagră o zonă strategică vitală pentru Rusia, cu implicații semnificative pentru securitatea regională și globală. În prezent, Rusia caută baze permanente în Libia și Sudan, ceea ce ar putea intensifica tensiunile din estul Mediteranei și ar putea duce la o creștere a confruntărilor dintre Rusia și NATO.

În plus, Rusia a consolidat recent relațiile cu Egiptul și Siria și și-a consolidat prezența în regiune prin intermediul investițiilor economice și a acordurilor militare.

La fel ca și în cazul altor regiuni, Rusia își exercită influența în Marea Neagră și în zona din jurul acesteia prin diverse mijloace. În timpul războiului din Ucraina, Rusia a profitat de situație pentru a pune presiune asupra statelor din Caucazul de Sud și Asia Centrală, precum și asupra Turciei, care este un aliat al NATO. Această presiune are scopul de a limita cooperarea economică, politică și strategică a acestor state cu Europa.

Rusia utilizează exercițiile militare, pentru a închide culoarele maritime critice timp de luni de zile, revendicări privind zona economică exclusivă (ZEE) și hărțuirea navelor civile pentru a lăsa statele din sudul Mării Negre vulnerabile. Aceste acțiuni pot împiedica dezvoltarea proiectelor noi, cum ar fi portul de mare adâncime planificat la Anaklia, Georgia, sau dezvoltarea rezervelor de petrol și gaze din zonele economice exclusive ale Turciei sau României¹⁵.

De asemenea, Rusia utilizează instrumente financiare, informaționale și de altă natură pentru a influența opinia publică și procesul de luare a deciziilor politice din regiune. Guvernanța slabă, regresul democratic și capturarea statului în mare parte în țările din regiune fac ca acestea să fie vulnerabile la astfel de acțiuni din partea Rusiei. În acest fel, Rusia își poate consolida influența și în această regiune strategic importantă.

România-un posibil actor în ecuația de securitate

România este un stat riveran important, membru al NATO și al Uniunii Europene, și care se străduiește să devină un lider în regiune.

Bucureștiul face presiuni asupra Statelor Unite pentru a dezvolta o strategie la Marea Neagră, în contextul amenințării reprezentate de Rusia. România împărtășește evaluarea americană a acestei amenințări și a identificat Republica Moldova ca fiind de "interes strategic primordial" și Rusia ca o amenințare "agresivă". În plus, România își dorește să joace un rol de lider în flancul de sud-est al NATO și să ofere sprijin umanitar și militar Ucrainei, deși investițiile în modernizarea apărării românești au fost limitate în ultimul deceniu.

România solicită o abordare cuprinzătoare a Republicii Moldova, care să acopere atât aspectele militare, cât și cele economice, de transport, de energie, de mediu și de reziliență. Aceasta ar putea include cooperarea în domenii

¹⁴ Igor Delanoë, *"Forțele navale ruse în războiul din Siria"*, în *Războiul Rusiei în Siria: Assessing Russian Military Capabilities and Lessons Learned* (Philadelphia, PA: FPRI, 2020), <https://www.fpri.org/article/2020/09/about-the-book-russia-war-syria/>.

¹⁵ Maximilian Hess și Maia Otarashvili, *"Georgia's doomed deep-sea port ambitions"*, FPRI, Black Sea Strategy Papers, 2 octombrie 2020, <https://www.fpri.org/article/2020/10/georgias-doomed-deep-sea-port-ambitions-geopolitics-of-the-cancelled-anaklia-project/>; și Murat Temizer, *"Bakan Dönmez: Karadeniz'deki gaz rezervi, konutların 30 yıl ihtiyacını karşılayacak büyüklükte"* [Ministrul Dönmez: Volumele rezervelor de gaze din Marea Neagră vor satisface 30 de ani de cerere a gospodăriilor], Anadolu Ajansı, 8 martie 2022, <https://www.aa.com.tr/tr/ekonomi/bakan-donmez-karadenizdeki-gaz-rezervi-konutlarin-30-yil-ihtiyacini-karsilayacak-buyuklukte/2527411>.

precum securitatea cibernetică și apărarea energetică, precum și îmbunătățirea infrastructurii de transport și comunicare între cele două țări.



Foto: Profilul Insulei Șerpilor. Credit: imageBROKER / Alamy Stock Photo

Există o preocupare crescută în România cu privire la controlul Rusiei asupra Insulei Șerpilor și potențialele implicații juridice asupra delimitării platoului continental și a ZEE dintre România și Ucraina. După o lungă dispută bilaterală, această problemă a fost soluționată în 2009, dar un eventual control rusesc asupra insulei ar putea crea o nouă incertitudine juridică în această privință.

Această incertitudine ar putea afecta exploatarea resurselor minerale și a hidrocarburilor din această zonă, ceea ce ar avea consecințe economice semnificative pentru ambele țări. În plus, prezența militară rusă în Marea Neagră, inclusiv pe Insula Șerpilor, poate afecta securitatea României și Ucrainei, ceea ce ar putea duce la noi conflicte militare.

În acest context, oficialii români sunt îngrijorați de ambițiile strategice ale Rusiei în Marea Neagră și în regiunea extinsă a RMN în general. Dacă aceste ambiții nu sunt înfrânte, Moscova va continua să se regroupeze și să se reînarmeze, ceea ce ar putea duce la noi încercări de preluare a controlului asupra Insulei Șerpilor și a altor teritorii din regiune. Prin urmare, România și alți aliați NATO din regiune își intensifică eforturile pentru a consolida securitatea și stabilitatea în Marea Neagră, în scopul de a contracara amenințarea rusă.

De-a lungul timpului, România a solicitat o prezență mai puternică a NATO în zona Mării Negre. Cu toate acestea, geografia politică a regiunii este complexă și percepțiile amenințărilor variază între aliații NATO din zonă. Bucureștiul este îngrijorat de prezența forțelor pro-ruse din vecinătate, cum ar fi Ungaria și Serbia, precum și de vulnerabilitatea Moldovei la granița sa de nord-est. O preocupare suplimentară o reprezintă faptul că Moldova a făcut parte din România și există un număr semnificativ de persoane în ambele țări care doresc reunificarea. Cu toate acestea, Moldova se confruntă cu provocări socio-economice cauzate de război și de un aflux de refugiați, ceea ce-i poate afecta securitatea și stabilitatea.

Rusia are aproximativ 1.400 de soldați în regiunea transnistreană din Moldova, sub pretextul protejării depozitelor de muniții, care conțin aproximativ 20.000 de tone de armament expirat și încă utilizabil. Oficialii ruși au avertizat că orice atac asupra acestor forțe va fi considerat un motiv de război. Bucureștiul se teme de orice calcule greșite sau destabilizare politică sau militară în Moldova, în regiunea transnistreană sau în Găgăuzia instabilă, unde Rusia alimentează sentimentele separatiste.

Oficialii români sunt îngrijorați de prezența Rusiei în regiunea sud-estică și sunt frustrați de faptul că partenerii occidentali nu acordă suficientă atenție acestei probleme. Războiul din Georgia și anexarea Crimeii de

către Rusia au fost semnale de alarmă pentru București și au crescut îngrijorările cu privire la agresiunea Rusiei în regiunea Mării Negre.

În acest context, Prezența înaintată adaptată a NATO în România a fost percepută de unii oficiali ca fiind mai mică și mai puțin capabilă decât Prezența înaintată consolidată în țările baltice și în Polonia. Acest lucru face ca România să fie mai vulnerabilă la agresiunea Rusiei

În ciuda acestor îngrijorări, este important să se menționeze că NATO și-a reafirmat angajamentul total față de securitatea României și a aliaților săi. Prezența înaintată adaptată a NATO în România a fost un pas important în această direcție, dar trebuie făcute mai multe eforturi pentru a consolida capacitatea României de a face față amenințărilor de securitate din regiunea Mării Negre. O abordare unită și coordonată este crucială pentru a asigura securitatea și stabilitatea în regiunea Mării Negre.

Ca un răspuns la creșterea amenințărilor din partea Rusiei, care a încălcat suveranitatea și integritatea teritorială a Ucrainei prin anexarea Crimeii și prin susținerea rebelilor pro ruși din estul Ucrainei. În anul 2015, România și Polonia au propus un proiect numit București Nouă sau B9¹⁶. Inițiativa a inclus România, Polonia și alte șapte state din Europa Centrală și de Est, respectiv Bulgaria, Ungaria, Cehia, Slovacia, Lituania, Letonia și Estonia. Obiectivul acestei inițiative a fost de a consolida cooperarea între aceste țări și de a consolida securitatea în regiunea Mării Negre prin asigurarea unei prezențe militare și a unei capacități de reacție rapide în caz de amenințări.

Această inițiativa avea ca scop oferirea unui format regional pentru NATO, prin care ar fi putut fi abordate problemele importante pentru flancul estic al alianței, inclusiv cele legate de Marea Neagră. Cu toate acestea, în ciuda acestui proiect, componenta de sud a B9, adică România și Bulgaria, precum și întreaga zonă a Mării Negre, nu au primit atenția necesară din partea alianței, în comparație cu componenta de nord a B9, care include Polonia și statele baltice, acestea fiind mai vocale în promovarea intereselor lor de securitate. Acest dezechilibru trebuie să fie rezolvat de NATO.

România nu are o Politică maritimă bine conturată și abordarea unei Strategii de Securitate Maritime este necesară în acest context.

Bulgaria-Schimbare de atitudine

În ciuda faptului că alte state din RMN, precum România, și-au exprimat îngrijorarea cu privire la amenințarea revizionistă a Rusiei și la operațiunile sale de influență, Bulgaria a avut o abordare diferită. Deși anexarea Crimeii a fost un eveniment major în regiune și a atras atenția multor state, Bulgaria a continuat să aibă relații cordiale cu Rusia și să păstreze dependența față de aceasta. Aceasta poate fi explicată prin istoria și cultura comună a celor două țări, dar și prin influența politică și economică a Rusiei în Bulgaria. În acest context, Bulgaria nu a avut aceeași trezire generalizată la amenințarea reprezentată de Rusia ca alte state din regiune.

Datorită războiului din Ucraina, Bulgaria a devenit un partener mai activ și mai implicat în NATO. În prezent, Bulgaria găzduiește unul dintre noile grupuri tactice NATO și a luat măsuri pentru a întări cooperarea cu România. Bulgaria sprijină și Comandamentul Diviziei Multinaționale Sud-Est a NATO și Prezența înaintată, iar găzduirea unei unități de integrare a forțelor NATO și a unui centru de excelență sunt doar câteva exemple ale angajamentului acestei țări față de Alianța Nord-Atlantică. În plus, Bulgaria este implicată în misiuni transfrontaliere de poliție aeriană și de instruire la Novo Sela și a înființat un nou Centru de coordonare maritimă la Varna. Dacă opoziția aliaților, cum ar fi Turcia, poate fi depășită, centrul ar putea prelua funcția de coordonare de la Comandamentul Maritim Aliat (MARCOM) din Northwood, Regatul Unit. În vara anului 2022, blocarea liniilor de comunicații maritime a determinat Bulgaria să își intensifice eforturile pentru modernizarea apărării și să manifeste o nouă deschidere față de o potențială cooperare cu Turcia.

În ciuda eforturilor NATO de a consolida securitatea și de a spori cooperarea între aliații săi din Europa de Est, există încă provocări majore pentru Bulgaria în ceea ce privește stabilitatea politică și securitatea națională. Rusia

¹⁶ <https://www-gmfus-org.translate.goog/news/black-sea-security-and-development-need-regional-strategy? x tr sl=en& x tr tl=ro& x tr hl=ro& x tr pto=sc>.

a continuat să încerce să mențină o influență puternică în Bulgaria, care este percepută ca o zonă de interes strategic pentru Moscova din cauza legăturilor istorice, culturale și economice.

Cu toate acestea, experții care urmăresc cu atenție politica bulgară cred că războiul din Ucraina a afectat grav canalele tradiționale de influență ale Rusiei. Chiar și cei care susțin în continuare cooperarea cu Rusia trebuie să își revizuiască poziția; Kremlinul nu poate să îi păstreze de partea sa.

Turcia - un actor major în securitatea zonală

Turcia reprezintă un element important în strategia SUA și NATO în regiunea Mării Negre și în Orientul Mijlociu, datorită celei de-a doua armate ca mărime din cadrul NATO¹⁷ și controlului pe care îl exercită asupra strâmtorilor Bosfor și Dardanele. Cu toate acestea, în ultimii ani Turcia s-a poziționat ca o putere regională din ce în ce mai independentă, căutând oportunități economice și sprijin politic la Moscova, în timp ce își asumă un angajament față de o politică externă independentă și restrânsă la propriile interese naționale.

Cu Rusia care își mărește prezența militară în Marea Neagră și în regiunea din jur, Turcia se confruntă cu riscuri în ceea ce privește securitatea sa, precum posibilitatea ca o rachetă lansată din Crimeea să lovească Ankara în câteva secunde. Cu toate acestea, Turcia continuă să își păstreze precauția în privința confruntării directe cu Rusia, preferând să caute un teren comun cu aliații săi din NATO în timp ce se pregătește pentru ceea ce se anunță a fi o competiție strategică de durată.

Conform Convenției de la Montreux, Turcia are dreptul să controleze trecerea navelor de război prin strâmtorile Bosfor și Dardanele. Convenția a fost semnată în 1936 de Turcia și o serie de puteri navale, inclusiv Regatul Unit, Franța, Germania și Italia. Aceasta a fost negociată ca urmare a unei dispute privind controlul strâmtorilor, care sunt puncte strategice importante de trecere între Marea Neagră și Marea Mediterană.

Deși Turcia este membră a NATO, aderarea strictă la Convenția de la Montreux poate crea tensiuni cu alți aliați ai săi. De exemplu, Grecia și Franța au obiective diferite în regiunea Mării Negre, iar politica Turciei poate fi percepută ca o amenințare la adresa acestora. În plus, Turcia nu recunoaște guvernul Ciprului și a blocat aderarea sa la NATO, ceea ce a creat tensiuni suplimentare cu alți aliați ai săi.

Cu toate acestea, Turcia consideră respectarea strictă a Convenției de la Montreux ca fiind crucială pentru securitatea sa națională și pentru menținerea autonomiei sale strategice. În opinia Turciei, convenția oferă o recunoaștere internațională a dreptului său de proprietate asupra strâmtorilor și îi permite să controleze trecerea navelor de război prin acestea în timp de război. Mai mult, prin menținerea unei detensionări cu Rusia în regiunea Mării Negre, Turcia poate să-și concentreze eforturile în alte zone strategice, cum ar fi Marea Egee și estul Mediteranei, unde are obiective proprii.

În concluzie, poziția Turciei față de Convenția de la Montreux și față de regiunea Mării Negre în general poate crea tensiuni cu unii aliați ai săi, dar este crucială pentru menținerea autonomiei sale strategice și a securității naționale.

Statele Unite și NATO vor trebui să găsească un echilibru delicat în încurajarea Turciei să se poziționeze mai mult spre viitor, fără a favoriza eforturile președintelui Erdogan de a submina sancțiunile occidentale asupra Rusiei. În acest fel, Turcia va continua să rămână un element important în strategia NATO, dar va avea nevoie să își adapteze politica externă pentru a răspunde noilor provocări din regiune.

Odată cu izbucnirea războiului pe scară largă în Ucraina, echilibrul tradițional al Turciei între Rusia și NATO a devenit mai complex. Cu toate acestea, războiul a consolidat percepția Ankarei cu privire la propria sa importanță pentru NATO¹⁸. Prioritatea principală a Turciei a fost de a evita implicarea în conflict și de a-și folosi relațiile atât cu

¹⁷ România, Bulgaria și Turcia sunt membre NATO. Ucraina și Georgia sunt parteneri NATO și aspiranți la statutul de membru. Republica Moldova nu aspiră să adere la NATO, dar cooperează cu alianța prin intermediul cadrului Parteneriatului pentru pace, al Consiliului Parteneriatului Euro-Atlantic, al activităților fondului fiduciar, al unui plan de acțiune individual al parteneriatului și al altor activități. Armenia și Azerbaidjanul cooperează prin intermediul Parteneriatului pentru pace, al activităților fondului fiduciar și al planurilor individuale de acțiune ale parteneriatelor respective. Ambele au furnizat, de asemenea, forțe pentru acțiunile NATO de menținere a păcii.

¹⁸ Jeffrey Mankoff, "Turkey's balancing act on Ukraine is becoming more precarious", Foreign Policy, 10 martie 2022, <https://foreignpolicy.com/2022/03/10/turkey-ukraine-russia-war-nato-erdogan/>.

Moscova, cât și cu Kievul pentru a se poziționa ca mediator. Un exemplu notabil al implicării Turciei a fost intermedierea și garantarea acordului de export de cereale din porturile ucrainene¹⁹. Acest acord a stabilit un centru de coordonare maritimă la Istanbul, iar marina turcă a fost însărcinată cu aplicarea acestuia. De asemenea, Turcia a jucat un rol esențial în negocierea unui schimb de prizonieri în septembrie 2022. Cu toate acestea, oficialii turci susțin adesea că aliații lor occidentali din NATO nu apreciază suficient sprijinul acordat Ucrainei și rolul diplomatic mai larg al Turciei.

Ankara recunoaște acum că războiul a făcut imposibilă preferința sa tradițională pentru o abordare în condominiu a securității între statele riverane Mării Negre. Turcia nu mai poate continua să se bazeze pe o astfel de abordare dată fiind situația actuală din regiune. De asemenea, Turcia a încetat să mai considere Rusia ca fiind un partener de încredere în regiune, deoarece aceasta a susținut separatismul în Cipru și în Georgia și a anexat Crimeea. Prin urmare, Turcia a fost nevoită să-și reconsidere poziția în ceea ce privește securitatea regională și să-și redefinească relația cu Rusia.

În final, Turcia rămâne un membru important al NATO și își va continua angajamentul față de aliații săi din cadrul organizației. Cu toate acestea, Ankara va fi mai precaută în ceea ce privește relația sa cu Rusia și va acorda o mai mare atenție securității regionale din Marea Neagră. Deși situația actuală a făcut ca echilibrul tradițional al Turciei între Rusia și NATO să devină mai complex, Ankara își va continua eforturile de a promova stabilitatea și securitatea în regiune.

Ankara a fost reticentă în a-și articula o viziune clară asupra ceea ce ar putea înlocui abordarea sa tradițională în privința securității Mării Negre. Turcia și-a păstrat statutul de custode al strămtorilor, iar acest lucru a dus la opoziția față de o prezență permanentă a NATO în Marea Neagră. În plus, Ankara este îngrijorată de faptul că alți aliați ar putea împinge NATO să adopte o abordare inutilă de confruntare cu Moscova și promovează ideea unei soluții negociate pentru războiul din Ucraina. Cu toate acestea, oficialii turci cred că Ankara își poate proteja propriile interese de securitate în Marea Neagră prin menținerea unei relații de colaborare cu Moscova. În ciuda acestui fapt, unele dintre celelalte state riverane sunt circumspecte cu privire la intențiile turcești și sunt reticente în a vedea Ankara asumându-și o mai mare responsabilitate pentru securitatea regională în afara cadrului NATO.

Ankara nu a propus încă o alternativă concretă la abordarea sa tradițională în privința securității Mării Negre. Cu toate acestea, oficialii turci sunt conștienți că trebuie să găsească o soluție care să păstreze echilibrul delicat între relația lor de colaborare cu Moscova și calitatea lor de membru NATO. În plus, Turcia dorește să se asigure că nu se va ajunge la o escaladare a conflictului cu Moscova în regiune și că va fi capabilă să își protejeze interesele de securitate în Marea Neagră. În același timp, statele riverane sunt precaute în a accepta o poziție mai puternică a Turciei în privința securității regionale, având în vedere opoziția turcă față de o prezență permanentă a NATO în Marea Neagră. Prin urmare, Ankara trebuie să găsească un echilibru între aceste preocupări și să găsească o abordare care să poată fi acceptată de toate părțile implicate în regiune.

Ankara a recunoscut importanța NATO ca piatră de temelie a securității sale, în ciuda faptului că mulți membri ai elitei turcești simt un sentiment anti-occidental în creștere și încearcă să echilibreze între NATO și Rusia. Cu toate acestea, militarizarea Crimeii de către Rusia și încercările sale de a întrerupe liniile de comunicație din Marea Neagră reprezintă o provocare semnificativă pentru interesele turcești și ar putea avea implicații pentru angajamentul pe termen lung al Turciei față de NATO. În acest context, ajutarea Ucrainei să iasă victorioasă din conflict ar putea consolida elementele pro-occidentale din elita turcă și ar putea îmbunătăți relațiile dintre Washington și Ankara.

Georgia

În contextul în care Rusia își intensifică campania de dominare în Marea Neagră, Georgiei îi este afectată în mod deosebit securitatea, având în vedere situația politică instabilă și capturarea statului, care a exacerbă deja vulnerabilitățile existente. Chiar dacă aproximativ o cincime din teritoriul Georgiei și două treimi din coasta sa sunt sub ocupație rusă, Georgia este importantă pentru modelarea dinamicii securității regionale, deoarece are o orientare

¹⁹ "Oficiali ruși și ucraineni semnează un acord de export de cereale menit să atenueze criza globală", Radio Free Europe Radio Liberty, 22 iulie 2022.

pro-europeană, un statut de partener NATO și o poziție strategică cheie pe rutele de tranzit care leagă Europa de Marea Caspică și Asia Centrală. În acest context, suveranitatea și independența Georgiei sunt importante pentru securitatea sa.

Conceptul strategic NATO din 2022 afirmă că securitatea țărilor care aspiră să devină membre ale Alianței este strâns legată de securitatea NATO însăși. Prin urmare, situația din Georgia este una de îngrijorare pentru NATO și pentru statele membre ale acesteia²⁰. Ocuparea regiunilor Osetiei de Sud/Tskhinvali și Abhaziei de către Rusia în 2008 a complicat eforturile guvernului georgian de a-și recâștiga controlul asupra întregului teritoriu și a adâncit fragmentarea politică a Georgiei. Din 2008, forțele rusești au continuat să rupă teritoriul georgian prin intermediul procesului de mutare a liniilor de frontieră de facto mai departe în interiorul Georgiei propriu-zise²¹. Aceasta a pus la risc porturile georgiene rămase în Batumi și Poti, precum și infrastructura rutieră, feroviară și de conducte din apropiere. Controlul rusesc asupra Abhaziei constrânge conectivitatea Georgiei peste Marea Neagră și îi subminează capacitatea de a-și dezvolta economia și de a-și asigura securitatea energetică²².

Georgia a implementat o serie de reforme, inclusiv privatizări extinse, reformarea serviciilor de securitate și lupta împotriva corupției oficiale, cu scopul de a se alinia cu valorile și normele europene. Prin intermediul Parteneriatului pentru Pace al NATO și propriului său Plan de Acțiune Integrat pentru Parteneriat, Georgia a dezvoltat relații instituționale puternice cu NATO²³. Împreună cu Muntenegru, Georgia a adoptat un program național anual pentru a-și urmări aspirațiile de aderare la NATO. Acest efort a fost recunoscut prin Declarația de la București a NATO din 2008, care a afirmat că Georgia (și Ucraina) "vor deveni" membre ale alianței.

În ultimii ani, Georgia a avut relații strânse cu Statele Unite și NATO, în special în ceea ce privește securitatea regională și integrarea europeană. Cu toate acestea, în ultimul timp, îngrijorările cu privire la politica internă a Georgiei s-au intensificat, în special cu privire la respectarea valorilor democratice și a statului de drept.

Această îngrijorare a fost reflectată în discursurile politicienilor și oficialilor din Statele Unite și Europa, care au exprimat îngrijorări cu privire la abuzurile de putere, corupția și alte probleme interne din Georgia. În acest fel, Georgia a fost pusă sub presiune pentru a îmbunătăți situația internă și pentru a-și respecta angajamentele democratice.

Această presiune a făcut ca Georgia să fie vulnerabilă și să fie expusă riscului de a pierde sprijinul Occidentului. În plus, faptul că Georgia nu este considerată un partener de încredere din cauza problemelor interne, poate duce la o strategie de acoperire din partea Statelor Unite și NATO, în loc să li se ofere sprijin deschis și sincer.

De asemenea, conflictul din Ucraina a făcut ca Georgia să se simtă încă mai vulnerabilă, iar oficialii georgieni s-au străduit să nu ofere Rusiei nicio justificare pentru o nouă agresiune. În același timp, Georgia a căutat să-și consolideze legăturile cu Occidentul și să primească sprijin din partea Statelor Unite și NATO în eforturile sale de a-și proteja securitatea națională și integritatea teritorială²⁴.

În prezent, războiul din Ucraina și campania Rusiei de a domina Marea Neagră reprezintă o amenințare majoră pentru securitatea și orientarea strategică a Georgiei. Deși Tbilisi încearcă să rămână neutru și să evite implicarea în conflict, aceasta se bazează pe desfășurarea în siguranță a activităților sale de tranzit prin Marea Neagră, care este amenințată de prezența militară rusă în regiune.

În plus, Rusia poate folosi influența sa asupra Mării Negre pentru a limita puterea și influența occidentală în regiune, inclusiv în Georgia și în regiunea Caucazului de Sud și Asia Centrală în general. În acest context, este esențial ca Georgia să colaboreze cu partenerii săi strategici occidentali pentru a-și proteja interesele și a-și consolida securitatea regională.

²⁰ "Conceptul strategic NATO 2022", NATO.

²¹ "McCain Institute Unveils Tracker of Russian 'Borderization' in Georgia", McCain Institute, 16 octombrie 2019, <https://www.mccaininstitute.org/resources/in-the-news/mccain-institute-unveils-tracker-of-russian-borderization-in-georgia/>.

²² A se vedea, "Russian troops enter Georgian port", Reuters, 11 august 2008, <https://www.reuters.com/article/uk-georgia-ossetia-poti/russian-troops-enter-georgian-port-georgian-pm-idUKLB2226261820080811>.

²³ "Aprofundarea relațiilor cu Georgia", NATO, 30 mai 2014, https://www.nato.int/cps/en/natohq/topics_84060.htm.

²⁴ "Garibashvili Makes Controversial Remarks on Ukraine, Again", Civil.ge, 3 aprilie 2022, <https://civil.ge/archives/483425>; și Tim Hume, "Georgia Blocked Hundreds of Foreign Fighters from Joining the Defence of Ukraine", VICE News, 1 martie 2022, <https://www.vice.com/en/article/y3vx7k/georgia-blocked-hundreds-of-foreign-fighters-from-joining-the-defence-of-ukraine>.

FORUMUL SECURITĂȚII MARITIME

În concluzie, Georgia se află într-o poziție vulnerabilă din punct de vedere al securității și este afectată de instabilitatea din regiune, inclusiv de războiul din Ucraina și de campania Rusiei de a domina Marea Neagră. Prin urmare, este important ca Georgia să continue să-și consolideze relațiile cu partenerii săi occidentali și să colaboreze pentru a-și proteja interesele și a-și asigura o poziție puternică în regiune.

Invazia rusă în Ucraina a accentuat îngrijorările privind securitatea Mării Negre și a regiunilor din jurul său. În aceste condiții, este important ca NATO și partenerii săi să continue să ia măsuri pentru a contracara acțiunile agresive ale Rusiei și pentru a consolida securitatea regională pe termen lung. Pentru a dezvolta o strategie eficientă pentru regiunea Mării Negre, este necesar să ne concentrăm asupra aspectelor maritime ale acestei zone. În acest sens, investițiile militare americane în porturile românești ar fi esențiale, cu un accent deosebit pe portul Constanța, dar și pe porturile dunărene precum Galați și Brăila.

CAPITOLUL 2²⁵COMPLEXITATEA ȘI DINAMISMUL SECURITĂȚII MARITIME ÎN
REGIUNEA MĂRII NEGRE. CONCLUZII PENTRU ROMÂNIA

Importanța economică și rolul deosebit reprezentat de rutele de transport au făcut ca în ultimul deceniu Marea Neagră să devină de facto o arenă pentru interese strategice concurente și ireconciliabile. Rusia a schimbat unilateral arhitectura și dinamica securității în regiune nu numai prin mijloace militare convenționale, ci și prin războiul informațional și mijloacele hibride extrem de sofisticate. Pe de altă parte, Turcia duce o politică de promovare a poziției de putere regională, fără a consulta NATO sau UE. Aceste aspecte au surprins celelalte țări din regiune, NATO și Uniunea Europeană/UE în ceea ce privește dezvoltarea mijloacelor credibile pentru a contracara aceste acțiuni.

În ultima perioadă se manifestă o tendință de creștere a instabilității la nivel global, cauzată de un amestec de reminiscențe ale Războiului Rece, o competiție a sistemelor de valori morale, politice și religioase, cu o confruntare tot mai deschisă a unor state sau a unor grupuri de state pentru accesul la resurse vitale, pentru viitorul lor și pentru bunăstarea cetățenilor lor. Iar Marea Neagră a devenit locul de cea mai mare instabilitate și terenul în care NATO și UE pot fi puse la încercare. Evoluția situației militar-strategice și politice în regiunea extinsă a Mării Negre are consecințe dincolo de acest spațiu, afectând interesele de securitate ale Occidentului, în particular cele ale Statelor Unite și ale Aliatilor.

Dincolo de considerente strategice și sfere de influență, ceea ce este în joc în Marea Neagră, în contextul războiului din Ucraina, este o bătălie pentru valori. Ne putem imagina o lume condusă doar pe baza forței și amenințării cu forța, o lume în care o țară, care, bazându-se pe puterea armatei sale, pune sub semnul întrebării statul de drept, protecția drepturilor omului și securitatea populației? Aceasta este viziunea pe care Rusia o propune și se opune ordinii care a dominat relațiile internaționale de la căderea Zidului Berlinului. Ar trebui să fim îngrijorați de acest lucru, pentru că narațiunile propagandistice rusești sunt privite deja cu admirație în unele capitale europene și acceptate de unele partide europene. Europeanii trebuie să folosească adevăratul potențial al regiunii Mării Negre pentru a promova valorile libertății și democrației. A favoriza finalizarea conflictului din Ucraina printr-un compromis favorabil Rusiei ar fi ultima lovitură adusă ordinii mondiale pe care Europa speră să o construiască.

²⁵ Autor: Contraamiral(rtr) Dr. Constantin Ciorobea, redactor șef, Forumul Securității Maritime, www.forumulsecuritatii maritime.ro.

Invadarea Ucrainei de către Rusia a resuscitat spectrul revizionismului, iar unele țări din regiune acționează pentru a rescrie istoria pentru a o instrumentaliza în scopuri pur politice pentru destabilizarea ordinii internaționale și pentru răsturnarea regulilor și normelor care prevalează în comunitatea internațională. În condițiile în care NATO și UE preferă un front unit în centrul și estul Europei împotriva lui Putin, unele state revizioniste cum este cazul Ungariei pot profita simțind că li s-a îmbunătățit poziția de negociere. Atât timp cât rușii vor sta cu armele în Ucraina, îngrijorările cu privire la liberalism și guvernări autoritare în UE vor cădea în plan secund la Bruxelles și la Washington, iar amenințările revizioniste moderate pot deveni o bună monedă de schimb pentru păstrarea poziției Ungariei în UE și pentru creșterea influenței în statele vecine. De asemenea, ideea că o țară membră a NATO plănuiește activ și cu șanse de succes ruperea teritoriului unei alte țări membre NATO trădează o neîncredere fără justificare în determinarea alianței de a respecta normele fundamentale ale unei ordini globale în care încă se poate spune că ocupă principală poziție.

Regionalizarea securității în zona Mării Negre. Implicații privind domeniul securității maritime pentru securitatea națională a României ca parte a securității Euro Atlantice

Zona Mării Negre a reprezentat de multe ori granița naturală dintre imperii, iar acum este locul în care Estul și Vestul, Statele Unite (prin NATO), Uniunea Europeană, Turcia și Rusia se întâlnesc și își intersectează interesele. În această regiune se află două state membre ale UE (Bulgaria și România) și trei țări membre NATO (Bulgaria, România și Turcia). Dar și state care doresc să adere la UE și în același timp, țări partenere NATO (Ucraina, Republica Moldova, Georgia), astfel încât orice instabilitate în zonă afectează direct UE și Alianța.

Regiunea Mării Negre, ca așezare geografică, se află între Europa de Sud-Est, Caucaz, Orientul Mijlociu și Marea Mediterană, reprezentând o punte de legătură dar și o zonă de separare, poziție care oferă unele avantaje, dar și o serie de dezavantaje de ordin politic, economic și militar. Aici, în această regiune, se întâlnesc Europa, Balcanii, Rusia, Orientul Mijlociu și Caucazul și reprezintă locul unde forțele democrației din vest, agresiunea imperială și militară rusă din nord, influența economică chineză din est și instabilitatea Orientului Mijlociu din sud converg.

Războiul Rece a favorizat credința URSS că Marea Neagră este un „lac sovietic”, dar după dezmembrarea URSS, Federația Rusă a constatat că începe să își piardă influența în Marea Neagră. Într-adevăr, odată cu extinderea NATO și a Uniunii Europene, Marea Neagră a devenit treptat un „lac european”, practic accesul Rusiei la mare se limita la porturile Rostov, Novorossiysk și Soci.

Pentru a-și menține influența în regiune Rusia a inițiat o serie de conflicte, iar practic de la sfârșitul Războiului Rece în Zona Extinsă a Mării Negre (ZEMN) s-a desfășurat cel mai mare număr de conflicte militare: Războiul din Transnistria (1992), Războiul din Abhazia (1992-1993 și 1998), Războiul Civil din Georgia (1991-1993), războaiele din Cecenia (1994-1996; 1999-2000), Războiul dintre Rusia și Georgia (2008), ocuparea peninsulei Crimeea și Războiul din Donbass în 2014, invazia rusă în Ucraina din 24 februarie 2022. În urma acestor conflicte Rusia a redevenit un actor important în regiune și odată cu anexarea Crimeii, Moscova a căpătat din nou control în Marea Neagră.

Acțiunile destabilizatoare ale Rusiei au fost în centrul atenției încă de la Summitul NATO de la Varșovia din iulie 2016, când liderii aliați au declarat clar că „activitățile și politicile recente ale Rusiei au redus stabilitatea și securitatea, au crescut imprevizibilitatea și au schimbat mediul de securitate”²⁶. Iar conflictul din Ucraina a atras atenția tuturor asupra importanței acestei regiuni, dar mai ales țărilor UE, preocupate în principal de prosperitatea lor economică, sau pentru Africa, atât de dependentă de aprovizionarea cu cereale și îngrășăminte pentru a-și hrăni populația în creștere. Marea Neagră este pentru lanțurile de aprovizionare cu mărfuri și energetice un punct de blocare „choke point” de importanță deosebită la nivel mondial, asemănător cu Golful Aden, Canalul Suez sau Strâmtoarea Malacca.

Indiferent de modul în care va evolua conflictul din Ucraina, cert este faptul că în prezent nu există o abordare unitară privind securitatea în regiunea Mării Negre, între statele membre ale NATO, UE și cele din regiunea extinsă a Mării Negre. Din aceste considerente, pe lângă recunoașterea importanței NATO și a UE, o altă schimbare crucială

²⁶ Summit-ul NATO de la Varșovia (8-9 iulie 2016), <https://www.mae.ro/node/36635>.

în percepția arhitecturii de securitate regională poate fi reprezentată de o mai bună conștientizare a rolului actorilor din Europa Centrală și de Est, care și-au dovedit capacitatea și dorința de a se opune activ amenințării ruse, în timp ce „vechea Europă” a arătat o lipsă de pro-activitate în domeniul securității, în special în primele etape ale războiului.

Membră a NATO și a Uniunii Europene, România poate conta pe propriile forțe, pe unele simpatii declarative și pe un sprijin de facto al instituțiilor multinaționale de securitate ale Europei, aflate și ele în procesul de adaptare la noile amenințări și realități.

Patrulaterul de securitate al Mării Negre: NATO, Rusia, UE, SUA. Ce rol ar putea să joace România?

Privind mediul de securitate din zona Mării Negre, în prezent se constată o accentuare a turbulențelor în regiune, iar în acest context statele membre NATO, UE sau cele care aspiră la accesarea în aceste organizații nu au o strategie comună și chiar sunt departe de a avea o abordare comună asupra principalelor subiecte de importanță regională. Fiecare stat are o abordare proprie privind situația de securitate și mai ales privind arhitectura de securitate, abordare care de cele mai multe ori are aspecte schimbătoare.

Bulgaria și-a proiectat interesele în regiune pe faptul că Marea Neagră este extrem de importantă pentru economia proprie privind transporturile, comerțul, rutele energetice și de materii prime, turism etc., iar poziția în raport cu evoluțiile din regiune s-a bazat pe câteva aspecte principale. În calitate de membru NATO și UE, insistă asupra necesității unei participări mai active a celor două organizații în realizarea securității în regiune, dar și a dezvoltării economice a acesteia. Pe de altă parte, caută să evite confruntările inutile cu Rusia și caută să mențină relațiile cu Moscova. Pentru Bulgaria, principalele provocări de securitate din regiunea Mării Negre sunt legate de situația din Ucraina și lipsa de progres în soluționarea conflictelor înghețate.

Cu toate acestea, în ciuda acestei evaluări a riscurilor de securitate din regiunea Mării Negre, Bulgaria are o abordare specifică față de Rusia, care trebuie privită cu atenție deosebită: cele două țări împărtășesc multe legături care se extind dincolo de dimensiunile comerciale și pragmatice. În plus, un număr semnificativ de bulgari au opinii pro-ruse, care modelează și influențează nu numai discursul politic, dar au și potențialul de a direcționa anumite aspecte ale politicii externe a țării. Mai mult, țara este dependentă de Rusia din punct de vedere energetic, atât pentru importurile de gaze naturale, cât și pentru combustibilul nuclear pentru Centrala Nucleară de la Kozlodui.

Pe de altă parte, Bulgaria a angajat constant discuții cu NATO privind rolul Alianței în protejarea flancului estic și posibilitățile de utilizare a aeroporturilor militare bulgare pentru zboruri de patrulare navală.

Acest lucru ilustrează un fel de abordare dublă a Bulgariei, pe termen mediu și lung privind dinamica securității Mării Negre - să mențină relații pragmatice cu Rusia, care, în mare măsură, sunt conduse și de sentimentele pro-ruse ale multor bulgari și, de asemenea, să intensifice cooperarea regională, în cadrul NATO și UE pentru a îmbunătăți capacitățile defensive de-a lungul flancului estic.

Turcia, încearcă să își reocupe statutul de putere regională și în ultima perioadă se observă o ușoară tendință de a se distanța de partenerii din NATO (dar mai ales de SUA), în timp ce relațiile cu Rusia au devenit mai cordiale, dar pe de altă parte Ankara a susținut politico-diplomatic Ucraina și înainte și după atacul din februarie 2022.

În ultima perioadă Turcia acționează ca o putere regională, subliniind tot mai mult ambițiile sale de a deveni un actor internațional, cu propria sa agendă regională, adesea diferită de cea a SUA, UE și a NATO, dacă nu chiar contrară.

În anul 2016, președintele Erdoğan s-a plâns de slaba prezență NATO în Marea Neagră, ocazie cu care a declarat următoarele: „Marea Neagră a devenit aproape un lac rusesc și, dacă nu acționăm, istoria nu ne va ierta”. Turcia a susținut în acest context inițiativa României de a constitui, împreună cu Bulgaria, o flotă în Marea Neagră; acest proiect a eșuat după ce Bulgaria s-a retras din format. La răcirea relațiilor dintre Turcia și NATO, putem adăuga și relațiile relativ tensionate cu Uniunea Europeană, mai ales din cauza disputelor bilaterale cu Grecia și Cipru și a negocierilor complicate privind eventuala aderare a Turciei la UE.

În dorința susținerii poziției de putere regională, politica externă a Turciei a evoluat în modul cel mai spectaculos. După puciul eșuat din 2016 împotriva președintelui Erdogan, Turcia s-a apropiat de Rusia lui Putin, cumpărând chiar rachete rusești, împotriva avizului partenerilor din NATO. Acum, după invazia Rusiei în Ucraina,

Turcia a strâns foarte mult relațiile cu Kievul, Ankara furnizând printre altele foarte laudatele și foarte eficientele drone Bayraktar, creând un subiect de discordie între Rusia și Turcia.

În acest context aspectul privind poziția Turciei în NATO trebuie analizat cu mare atenție, având în vedere că Turcia depinde de NATO, care îi oferă garanții de securitate. Iar „Criza Strâmtorilor turcești din 1946”, moment în care Uniunea Sovietică și-a sporit prezența militară la Marea Neagră și a făcut presiuni asupra guvernului turc să accepte constituirea de baze militare pe teritoriul turc reprezintă o astfel de situație.

Rusia este țara cu cel mai mare teritoriu, dar cu acces dificil la mare, iar acest lucru definește în mod esențial strategia ei geopolitică de a se lupta să își împingă frontierele către vest sau sud. Mai mult, NATO și UE controlează accesul Rusiei la oceane, Rusia având practic trei puncte prin care poate accesa comerțul maritim internațional: prin Marea Neagră și strâmtori – rută controlată de Turcia; prin Marea Baltică și apele Danemarcei de la Sankt Petersburg și prin Oceanul Arctic pe la Murmansk, trecând prin Groenlanda, Islanda și Marea Britanie. Pe de altă parte, Rusia a pierdut superioritatea geostrategică determinată de marea întindere teritorială și, în contextul inexistenței barierelor naturale semnificative, este predictibil că va face tot ceea ce este posibil pentru menținerea unei „zone tampon” largi, cu state vecine dezbinat și supuse permanent unui război informațional, pentru a securiza frontiera vestică.

În plan regional, Rusia consideră Marea Neagră și țările din regiune ca fiind elemente critice în realizarea unei zone tampon de siguranță față de influența occidentală și de expansiunea NATO, precum și de amenințarea islamistă în creștere. Astfel, Ucraina este considerată parte integrantă, iar în trecut chiar a fost inima Rusiei și parte a moștenirii culturale a Rusiei. Kievul este privit de ruși drept „orașul mamă” al întregii lor civilizații. În discursul lui Vladimir Putin din 21 februarie 2022 se arată că „Ucraina nu este doar o țară vecină pentru noi. Este o parte inalienabilă a propriei noastre istorii, culturi și spațiului spiritual”, apoi „Aceștia sunt camarazii noștri, cei dragi nouă - nu doar colegi, prieteni sau oameni care odată au servit împreună, dar de asemenea și rude, oameni legați prin sânge, prin legături de familie.”²⁷

Din această perspectivă, Rusia consideră că politica de lărgire a NATO/UE cu Ucraina reprezintă un atac la adresa securității sale, atac la care trebuie să răspundă corespunzător. Iar strategia Rusiei este să își mute frontiera cât mai la vest posibil, țările europene din prima linie de est, respectiv, țările baltice, Belarus și Ucraina putând să asigure Rusiei adâncimea în raport de care își poate proiecta puterea și își poate valorifica oportunitățile economice.

În acest context Rusia încearcă să mențină sferele de influență asupra țărilor vecine din regiune și să limiteze integrarea acestora în structurile euro-atlantice, concomitent cu asigurarea stabilității regimului intern și îmbunătățirea capacităților militare de apărare și asigurarea proiecției puterii în estul Mediteranei și Orientul Mijlociu. De la preluarea puterii de către președintele Vladimir Putin, Rusia și-a întărit puterea militară și a corelat-o cu un război informațional fără limite împotriva țărilor din regiune, dar și a țărilor membre UE și NATO. Majoritatea experților din Rusia consideră că Moscova face acest lucru în primul rând în urmărirea obiectivului său strategic de statut de mare putere și de stabilire a unor zone de influență privilegiate.

Toate acțiunile Rusiei după 1990 susțin această afirmație. Cele mai grave amenințări la adresa arhitecturii de securitate europene, care continuă să afecteze în mod deschis ordinea mondială stabilită, au avut loc în regiunea Mării Negre: sprijinirea acțiunilor separatiste din Transnistria din 1992, conflictul Rusiei cu Georgia în 2008, anexarea ilegală a Crimeii în 2014, atacarea Ucrainei în 24 februarie 2022, sau așa cum este prezentată de Rusia „operațiunea militară specială, pentru demilitarizarea și denazificarea Ucrainei”, și nu în ultimul rând activitățile destabilizatoare continue asupra tuturor țărilor din regiune. Dincolo de utilizarea forței militare convenționale, Rusia aplică mijloace de război asimetrice, menite să perturbe și să invalideze deciziile suverane ale națiunilor și procesele lor de democratizare și integrare euro-atlantică.

Indubitabil, menținerea poziției de mare putere a Rusiei presupune subminarea și chiar diminuarea rolului NATO în Europa de Est, presiuni asupra statelor învecinate de a deveni membre ale Uniunii Eurasiatice, împiedicarea acestora de a deveni membre NATO și UE, dar și acțiuni de influențare a statelor care sunt deja membre NATO și UE pentru a nu bloca obiectivele Rusiei în cadrul organizațiilor internaționale, dar și în regiune. În acest context, Marea Neagră are o importanță crucială în realizarea obiectivului geopolitic propus, obiectiv care are rolul

²⁷ <https://adevarul.ro/blogurile-adevarul/apologia-imperiului-analiza-discursului-lui-2151362.html>.

de a proteja flancul sudic al Rusiei, pe de-o parte, dar și de a intimida statele învecinate, împiedicând astfel accesul la NATO a Ucrainei, Republicii Moldova și a statelor din regiunea Caucazului.

În regiunea Mării Negre, Rusia dorește, sau mai degrabă are nevoie, să contracareze extinderea în continuare a NATO spre est, să descurajeze Ucraina să se alinieze la Occident și să aibă la Kiev un guvern prietenos cu Rusia, care să poată asigura orientarea pro-rusă a țării. În plus, în domeniul maritim, așa cum este subliniat și în Doctrina maritimă a Federației Ruse, 31 iulie 2022, regiunea este considerată zonă importantă pentru asigurarea intereselor naționale ale Federației Ruse. Ea reprezintă un obiectiv strategic cheie al Rusiei, pentru că din acest spațiu Kremlinul poate construi și apoi proiecta capacități în Caucaz, Balcani, Orientul Mijlociu și chiar în Estul Mediteranei.

SUA și NATO, în mod surprinzător, au acordat în trecut o atenție redusă regiunii Mării Negre în condițiile în care spre deosebire de situația din perioada Războiului Rece și de importanța graniței inter-germane cu URSS și Pactul de la Varșovia, astăzi doar cinci din 31 de state membre NATO se învecinează direct cu Rusia, Estonia, Letonia și Finlanda în zona Mării Baltice, Norvegia în nord și Statele Unite în apele peninsulei Alaska. Lista poate fi completată cu încă doi membri, Polonia și Lituania, dacă includem enclava rusă la Marea Baltică, Kaliningrad.

În ciuda conflictelor și a situației de instabilitate din regiunea Mării Negre, oficialii și analiștii SUA și din UE nu au acordat tot atât de multă atenție provocărilor de securitate din regiune, cum au făcut-o pentru Europa de Nord. Spre deosebire de situația din nordul Europei, cu bazele sale bine conturate, accesul forțelor NATO în Marea Neagră este mai dificil. Bosforul și Dardanelele reprezintă singurele posibilități de acces din Marea Mediterană, iar Convenția de la Montreux limitează prezența navelor de luptă în ceea ce privește numărul, tipul, tonajul și durata, precum și interzicerea accesului submarinelor națiunilor care nu sunt litorale la Marea Neagră.

Înainte de 2014, de ocuparea Crimeii și începerea războiului din Ucraina, articolul 5 era considerat ca având o relevanță principală pentru Marea Neagră și a fost un motiv suplimentar pentru a nu vedea regiunea ca o oportunitate strategică. Această abordare avea la bază faptul că, dacă Rusia ar ataca cele trei state NATO din Marea Neagră, o invazie terestră trebuie să tranziteze prin Ucraina cu multe pierderi pentru a ajunge în România, sau pe mare și prin aer pentru a se deplasa împotriva Bulgariei, României și Turciei. Acest lucru ar necesita capacități pe care Rusia nu le are și nu le va avea în timp scurt, dar situația existentă acum în Ucraina poate schimba în mod evident acest calcul. În timp ce NATO se luptă să răspundă la invazia Rusiei asupra Ucrainei, Marea Neagră, care nu a fost în atenția NATO, își subliniază valoarea strategică. Iar în condițiile în care Alianța nu a reușit să împiedice Rusia să își construiască o prezență în zonă, a favorizat Rusia, care practic are controlul aproape total al nordului Marii Negre, de unde își exercită proiecția puterii în mod nestingherit asupra teritoriului Ucrainei.

Politica externă a Moscovei cu țările occidentale s-a dovedit a fi dublă: angajarea statelor mai mari și constrângerea sau utilizarea mijloacelor hibride în urmărirea unor obiective specifice în statele mai mici, indiferent dacă acestea fac parte sau nu din NATO sau UE, pentru a-și atinge scopul. Astfel, NATO a recunoscut prea târziu importanța strategică vitală a regiunii Mării Negre pentru Alianță.

Uniunea Europeană, a fost mai mult dezinteresată de regiunea Mării Negre, dar a devenit din ce în ce mai preocupată de realizarea obiectivului stabilit chiar prin Tratatul de la Lisabona, privind o politică de apărare și securitate comună, primind impulsul necesar accelerării proceselor de integrare în domeniul apărării după agresiunea rusă în Ucraina, în condițiile în care agresivitatea rusă a accentuat starea de nesiguranță a tuturor europenilor. Strategia europeană pentru Marea Neagră a fost structurată în special prin „Sinergia Mării Negre – O nouă inițiativă de cooperare regională”, lansată la Kiev în 2008 și care face parte din politica de vecinătate. S-a concentrat pe buna guvernare, mediu, securitate și energie. De asemenea, Parlamentul European a abordat această problemă, adoptând în 2011 rezoluția privind „O strategie a UE pentru Marea Neagră”, amintind că „regiunea Mării Negre are nevoie de politici active și soluții durabile pentru a aborda provocările transnaționale semnificative cu care se confruntă”²⁸.

Uniunea Europeană își demonstrase incapacitatea de reacție militară efectivă în situații de criză, atât în Libia, cât și în Mali, dar mai ales în Siria. Grupurile de luptă europene s-au dovedit doar entități birocratice, cu angajamente insuficiente, instrumente reduse la capacități de comandă, cu structuri luptătoare aproape inexistente și un angajament real al statelor membre destul de neîncurajator. Obiectivele imediate ale nucleului occidental și central al Uniunii, înainte de criza ucraineană, erau concentrate pe Nordul și Centrul Africii, iar în zona sa estică părea că

²⁸ O strategie a UE pentru Marea Neagră - <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/PDF/?uri=CELEX:52011IP0025&from=EN>.

urgența strategică era conferită de încurajarea evoluției pro-europene a statelor din Balcanii de Vest, inclusiv rezolvarea problemei kosovare. Obiectivele diferite ale statelor din nordul și ale celor din sudul Uniunii, chiar și în relația cu Rusia, au determinat o reacție mai mult de circumstanță în fața pericolului în creștere venit dinspre Moscova, unele state arătându-se afectate de acele decizii care au intrat în conflict direct cu interesele lor particulare în relațiile bilaterale cu Federația Rusă. Astfel, Franța a fost nevoită să renunțe la vânzarea portelicopterului Mistral, Germania a fost nevoită să negocieze situația privind aprovizionarea cu gaze, iar Italia a fost nevoită să ascundă interesele proprii, în special cele legate de gaze și petrol.

Eșecul negocierilor UE cu Turcia pentru integrare (în condițiile solicitate de Turcia), în contextul islamizării accelerate a întregii vieți sociale turcești, la care au fost adăugate diferendele din Siria, au dus la o răcire evidentă a relațiilor. Puciul eșuat împotriva lui Erdogan, din iulie 2016, a fost picătura care a umplut paharul. Iar Erdogan a lovit acolo unde era mai dificil de contracarat: a sprijinit migrația, stimulând un val de refugiați din Siria ca să ajungă pe continent, cu direcționare explicită, către Germania.

Valorile europene, bazate pe respectarea drepturilor omului, pe sprijin umanitar și respectarea tuturor credințelor, au devenit slăbiciuni, speculate de mișcările de dreapta, revigorate. Astfel, spectrul revizionismului a început să bântuie prin Europa, revizionismul Rusiei s-a tradus în expansiune teritorială pe cale militară (Georgia 2008, Ucraina 2014 și 2022), iar acest lucru a încurajat alte focare revizioniste din Europa, cum ar fi Ungaria care, fără a dispune de puterea militară a Rusiei, profită de precedentul realizat de Moscova, promovând respectarea drepturilor omului și a libertății religioase, pentru mize la fel de destabilizatoare.

Noile politici și strategii elaborate de șefi de stat din vest, care insistă pe coeziune și convergență, dar lansează construcții cu mai multe cercuri sau viteze de integrare, cu noi segregări, înainte să fi reușit integrarea în Schengen a tuturor statelor membre, demonstrează multiplele vulnerabilități ale unei construcții extrem de fragile. Aici putem menționa ideea unei armate europene readusă în discuție de președintele Republicii Franceze, nu de unul din liderii statelor din Estul înfricoșat de agresiunea rusă. Pentru că esticii nu cred în capacitatea europeană de apărare, sau că germanii ar lupta împotriva rușilor, pentru Polonia sau România.

Un referendum hazardat, pe un subiect major, insuficient analizat, a inițiat un proces de părăsire a construcției europene, a unui important factor de echilibru, Regatul Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord. Aceasta în timp ce viața socială a britanicilor începe să fie vizibil afectată de războiul din Ucraina și minoritatea musulmană.

La toate acestea, odată cu venirea administrației Trump în SUA, s-au adăugat alte provocări pentru europeni. Dacă în finalul anului 2014, Consiliul European direcționa acțiunile către realizarea unei industrii de apărare europene cât mai independente, atitudinea noului președinte american avea să confirme această decizie, dar nu numai atât. Contestarea și denunțarea unor tratate și convenții deosebit de importante pentru europeni, de la Acordul climatic de la Paris, la cel nuclear cu Iranul, la care se adaugă renegocierea taxelor pentru produsele din Uniunea Europeană în domenii esențiale, au generat neîncredere în soliditatea relațiilor transatlantice, precum și o evaluare mai atentă a problemelor proprii. Reproșurile reciproce aruncate în diverse situații, presiunile SUA pentru creșterea finanțării apărării, dialogurile cu șefi de state care sunt demult confirmați ca antidemocratici, au afectat relația transatlantică, aceasta devenind tot mai dificilă. În 2019, la numai cinci ani de la anexarea Crimeii de către Rusia, președintele francez Emmanuel Macron declara referitor la NATO, garantul de securitate al statelor membre ale regiunii, "suntem pe punctul de a asista la moartea cerebrală a NATO"²⁹, justificând opinia prin poziția președintelui Trump și comportamentul Turciei. Au fost necesare mai multe evenimente globale: trei războaie de ocupație (Georgia 2008, Ucraina 2014 și 2022), strategia „Noului Drum al Mătăsii”, tensiuni în Marea Chinei de Sud și Taiwan, interferența antidemocratică în alegerile din SUA din 2016 și votul Brexit, pandemia de Covid-19 și instrumentalizarea energiei și alimentelor de către Moscova în 2022 pentru creșterea influenței pe plan mondial, pentru ca Europa să se trezească.

Cu toate acestea, speranțele statelor din estul Europei se îndreaptă tot peste Ocean, cel puțin din punct de vedere al securității. Iar schimbarea de abordare a actualei administrații, Joe Biden, un susținător al parteneriatului transatlantic, care pare decis să sacrifice capital în politica internă de dragul relațiilor transatlantice, sunt încurajatoare.

Viitorul Georgiei, Republicii Moldova și Ucrainei rămâne incert. Moldova și Georgia sunt state de mici dimensiuni, dotate cu echipamente militare mai puțin performante, iar în aceste condiții sunt considerate ținte pentru

²⁹ <https://www.agerpres.ro/politica-externa/2019/11/07/emmanuel-macron-considera-ca-nato-este-in-moarte-cerebrala--398521>.

o posibilă expansiune ulterioară a Rusiei, la finalizarea războiului din Ucraina. Atâta timp cât ocupația rusă continuă, pe baza tratatelor existente, acestora li se interzice, în practică, aderarea la UE sau NATO. Cu toate acestea, în cazul Ucrainei și Republicii Moldova, Europa a transmis un semnal puternic acordându-le statutul de țară candidată. Acest lucru este mult mai util celor două țări, pe termen scurt, decât transpunerea întregului acquis comunitar în timp ce războiul este în plină desfășurare în regiune. Speranțele Georgiei de aderare timpurie la UE au fost spulberate, deoarece i s-a refuzat pentru moment statutul de candidat, la Consiliul European din 23-24 iunie 2022, „Consiliul European este pregătit să acorde Georgiei statutul de țară candidată de îndată ce vor fi abordate prioritățile indicate în avizul Comisiei privind cererea de aderare a Georgiei”³⁰, ceea ce spune multe despre dorința Europei de a se angaja în regiune.

Obiectivul României în regiune, așa cum l-a definit președintele Klaus Iohannis, este reprezentat de „întărirea prezenței aliate în România, la Marea Neagră și pe întreg flancul estic”, în așa fel încât „această prezență consolidată” să fie „unitară, echilibrată și coerentă, de la Marea Baltică la Marea Neagră”³¹.

Până la conflictul din Ucraina, prioritară pentru NATO a fost regiunea baltică, mult mai expusă, și care în ultimii 20 de ani a avut lideri mai hotărâți, mai consecvenți și care au știut să negocieze mai bine cu Washingtonul.

Pe de altă parte nici România nu a fost foarte consecventă, de pildă, în Strategia națională de apărare a țării, proiectată pentru perioada 2015-2019, Federația Rusă nu era menționată nici la capitolul riscuri și nici la amenințări, aceste aspecte fiind incluse în actuala Strategia Națională de Apărare a Țării pentru perioada 2020-2024: „Comportamentul agresiv al Federației Ruse, acțiunile de militarizare a regiunii Mării Negre și de tip hibrid desfășurate de acest stat, ce au ca scop menținerea unui climat tensionat și de insecuritate în zona apropiată țării noastre ...”³².

O schimbare radicală a Alianței față de regiunea Mării Negre a fost reprezentată de Summitul de la Vilnius din 11-12 IUN 2023, care a demonstrat soliditatea legăturii transatlantice și unitatea Alianței. În cadrul summit-ului a fost subliniat ferm pericolul reprezentat de acțiunile Federației Ruse, „Pacea în zona euro-atlantică a fost spulberată. Federația Rusă a încălcat normele și principiile care au contribuit la realizarea unui mediu european de securitate stabil și previzibil. Federația Rusă este cea mai semnificativă și directă amenințare pentru pacea, securitatea și stabilitatea țărilor membre NATO, în zona euro-atlantică. Terorismul, sub toate formele și manifestările sale, este cea mai directă amenințare asimetrică pentru securitatea cetățenilor noștri și pentru pacea și prosperitatea internațională. Amenințările cu care ne confruntăm sunt globale și interconectate.”³³

De asemenea a fost subliniată importanța strategică a regiunii Mării Negre „Regiunea Mării Negre are o importanță strategică pentru Alianță. Acest lucru este subliniat în continuare de războiul de agresiune al Rusiei împotriva Ucrainei. Subliniem sprijinul nostru continuu pentru eforturile regionale aliate care vizează menținerea securității, siguranței, stabilității și libertății de navigație în regiunea Mării Negre, inclusiv, după caz, prin Convenția de la Montreux din 1936. Vom monitoriza și evalua în continuare evoluțiile din regiune și vom îmbunătăți nivelul de cunoaștere a situației, cu un accent special pe amenințările la adresa securității noastre și a oportunităților potențiale de cooperare mai strânsă cu partenerii noștri din regiune, după caz.”³⁴ Este prima dată când Marea Neagră, beneficiază de un paragraf distinct în Comunicatul Final al unui Summit, unde se menționează, la solicitarea României, eforturile aliate în regiune pentru asigurarea securității, siguranței, stabilității și a libertății de navigație.

Privind postura de apărare și descurajare au fost adoptate noi planuri de apărare regionale ale NATO, inclusiv un plan comun pentru regiunea Marea Mediterană, Marea Neagră. Astfel a fost planificat un nivel ridicat de securitate pentru Flancul Estic, la Marea Neagră, inclusiv pentru România. De asemenea a fost convenit cadrul pentru creșterea Grupurilor de Luptă de pe flancul estic la nivel brigadă, dacă situația va impune. Vor fi accelerate procesele de prepoziționare a muniției și echipamentelor.

³⁰ Consiliul European, 23-24 iunie 2022; <https://www.consilium.europa.eu/ro/meetings/european-council/2022/06/23-24/>.

³¹ <https://www.digi24.ro/stiri/externe/iohannis-intarirea-prezentei-nato-in-romania-la-marea-neagra-si-pe-intreg-flancul-estic-este-un-obiectiv-strategic-al-tarii-noastre-1882847>.

³² https://www.presidency.ro/files/userfiles/Documente/Strategia_Nationala_de_Aparare_a_Tarii_2020_2024.pdf.

³³ https://www.nato.int/cps/en/natohq/official_texts_217320.htm

³⁴ https://www.nato.int/cps/en/natohq/official_texts_217320.htm

Summit-ul a evidențiat și importanța industriei de apărare „Avem nevoie de o industrie a apărării robustă și rezilientă, capabilă să răspundă în mod durabil nevoii unei apărări colective consolidate în mod semnificativ. Am aprobat un plan de acțiune privind producția de apărare și elementele sale de acțiune. Acest Plan va asigura angajamentul pe termen lung al NATO în cadrul Alianței, pe baza principiilor transparenței, tratamentului echitabil și participării incluzive.”³⁵ Această abordare poate facilita dezvoltarea de capacități a industriei de apărare proprii, favorizând revitalizarea industriei de apărare din România.

A fost decisă constituirea în România, împreună cu Olanda și alte țări, a unui hub regional de antrenament pentru piloții români de F-16, care va fi folosit și de piloții Alianți și de către cei din țările partenere. De asemenea se va înființa alături de Bulgaria a unui Comandament regional dedicat forțelor speciale.

Războiul, de agresiune ilegal, nejustificabil și neprovocat, declanșat de Federația Rusă împotriva Ucrainei este condamnat de către membrii Alianței, iar Rusia poartă întreaga responsabilitate pentru, subminarea securității euro-atlantice și globale. În cadrul summit-ului a fost declarat că „Rusia trebuie să oprească imediat acest război ilegal de agresiune, să înceteze utilizarea forței împotriva Ucrainei, și să își retragă complet și necondiționat toate forțele și echipamentele sale de pe teritoriul Ucrainei în limitele sale recunoscute internațional, extinzându-se până la apele sale teritoriale”³⁶. Privind Ucraina aceasta nu a primit invitația de aderare și nici o foaie de parcurs, doar garanții de securitate materializate chiar și în cadrul Consiliului NATO – Ucraina. Practic a fost aleasă o cale de mijloc între ce se poate și ce ne dorim. De asemenea a fost reiterat faptul că NATO va continua să sprijine această țară „cât timp este nevoie” și a fost înființat Consiliul NATO – Ucraina, format creat pentru a consolida și mai mult cooperarea dintre Ucraina și alianța Nord Atlantică. Alianți s-au angajat de asemenea să ofere asistență bilaterală pentru Ucraina, pe termen lung, în materie de securitate.

Privind situația țărilor partenere NATO din regiune, membrii alianței au subliniat sprijinul pentru integritatea teritorială și suveranitatea Republicii Moldova și Georgiei în cadrul granițelor lor recunoscute internațional. De asemenea a fost menținut pe agenda publică subiectul privind Transnistria, prin solicitarea adresată Rusiei de a-și retrage toate forțele staționate în regiunea transnistreană subliniind sprijinul ferm pentru dreptul Moldovei de a decide propriul său viitor și cursul de politică externă, fără interferențe externe.

Față de provocările de securitate de la frontiera estică a NATO și UE, România acționează pentru o ancorare mai solidă a celor două organizații în regiune, o cooperare aplicată cu aliații regionali, dar și pentru susținerea statelor din Balcanii de Vest și vecinătatea estică, în propriile procese de transformare instituțională, democratizare și conectare la fluxurile economice europene. România consideră că parcurgerea traseului către o viitoare aderare la UE a tuturor statelor balcanice va asigura cadrul dezvoltării și al atingerii unui nivel de trai decent pentru toți locuitorii acestora. Cooperarea militară în cadrul formatelor stabilite în regiune, dezvoltarea și dinamizarea unor concepte extinse, inovatoare, cu aliați și parteneri europeni și regionali, operaționalizarea inițiativelor naționale adoptate la nivel aliat contribuie la realizarea obiectivului de menținere a securității regionale și europene.

De asemenea, sprijinirea parcursului european al Republicii Moldova, participând la proiecte bilaterale de interconectare strategică și susținând eforturile statului vecin de a-și consolida instituțiile democratice și a-și crește reziliența se înscrie, de asemenea, în strategia României de a contribui la stabilizarea politică, economică și de securitate a vecinătății NATO/UE, cu beneficii directe pentru toți cetățenii Republicii Moldova și pentru întreaga comunitate de limbă, identitate, istorie și cultură românească.

În paralel, România consideră important să își intensifice cooperarea bilaterală și multilaterală cu aliații situați în proximitatea flancului estic al NATO. Formatele de dialog existente își pot crește relevanța dacă, asemenea României, celelalte părți își vor intensifica eforturile pentru a promova consecvent obiectivele economice și de securitate în plan regional.

România, în calitate de cel mai stabil și responsabil actor politic din regiune, încearcă să devină cel mai important pilon al angajamentului european în regiunea extinsă a Mării Negre, devenind un actor important în regiune în ceea ce privește securitatea și apărarea, conectorul în ceea ce privește angajamentele multilaterale și

³⁵ https://www.nato.int/cps/en/natohq/official_texts_217320.htm

³⁶ https://www.nato.int/cps/en/natohq/official_texts_217320.htm

inițiativele regionale. Din punct de vedere economic, Bucureștiul ar dori să contribuie activ la reconstrucția Ucrainei și dorește să ajute Kievul și Chișinăul pe drumul lor european.

România este interesată să asigure libertatea căilor de comunicație în Marea Neagră pentru dezvoltarea comerțului, soluționarea conflictelor înghețate din zonă, protecția activităților economice desfășurate în Zona Economică Exclusivă a Mării Negre, precum și dezvoltarea de proiecte care vizează diversificarea accesului la resurse, creșterea capacității de interconectare și a competitivității.

În acest moment, România este de departe cel mai puternic susținător al unei prezențe substanțiale a Alianței în regiune și, după semnarea unui acord de cooperare pe 10 ani cu SUA, poate fi considerată o ancoră de stabilitate pentru NATO în regiune. Participarea României la dezvoltarea componentei europene a sistemului american de apărare antirachetă reprezintă un succes al țării noastre, care își consolidează, astfel, poziția de aliat de încredere în cadrul NATO. De asemenea România a facilitat și încurajat creșterea prezenței militare a NATO pe teritoriul său și acționează pentru dezvoltarea capabilităților de acces, staționare, instruire, protecție și coordonare acționară a forțelor.

Țara noastră susține consolidarea sprijinului NATO pentru statele partenere din vecinătatea estică (Georgia, Ucraina, Republica Moldova), fiind implicată activ în implementarea măsurilor decise, susținând aprofundarea parteneriatelor cu statele aliate din flancul estic și spațiul sud-estic al NATO, precum și cooperarea cu partenerii NATO din regiune.

Pentru România și Forțele Navale, este necesară dotarea cu: nave care să permită supravegherea și apărarea liniilor de comunicație maritimă și a obiectivelor economice din ZEE, cu rachete de croazieră cu rază lungă de acțiune la distanțe mari de litoral; diferite sisteme de senzori și armament antisubmarin și împotriva navelor de suprafață, poate chiar dispuse pe mijloace fără pilot; achiziționarea de submarine capabile să lanseze rachete de croazieră sau mijloace fără pilot. În condițiile în care modificarea prevederilor Convenției de la Montreux poate genera tensiuni la nivel internațional sau regional, trebuie identificate modalități pentru implicarea directă a NATO la întărirea sistemului de apărare regional. Prin urmare, pot fi aduse pe Dunăre ambarcațiuni Aliate rapide și de dimensiuni mai mici (chiar fără pilot) înarmate cu rachete navă-navă, sau rachete cu rază lungă de acțiune. Dunărea de asemenea trebuie să fie privită de către NATO ca o cale logistică viabilă pentru asigurarea transporturilor.

Importanța Inițiativei celor 3 mări și a Forumului B9 pentru România

Occidentul se confruntă cu evoluții politico-militare fără precedent în regiunea Mării Negre, aceasta devenind una dintre cele mai vulnerabile zone geografice din geopolitica eurasiatică modernă. Marea Neagră nu este doar spațiul în care se desfășoară conflictul militar ruso-ucrainean, ci și locul de intersecție a două axe geopolitice care determină remodelarea geostrategică a acestei regiuni. Rusia vede regiunea ca pe o zonă tampon pentru apărarea granițelor sale tradiționale, precum și ca pe o rampă de lansare pentru obiectivele sale geopolitice în Mediterana. Moscova a adoptat o strategie regională bazată pe principiul că Rusia trebuie să controleze acest areal și în care Occidentul să aibă acces limitat. Presiunile Rusiei asupra statelor din regiune și, mai ales, războiul împotriva Ucrainei, nu reprezintă doar răspunsul Moscovei la încercarea Occidentului de sprijinire a țărilor din regiune, ci și dorința Rusiei de a reveni în elita mondială cu intenția de a se implica în remodelarea ordinii mondiale.

Turcia, la rândul ei, a încercat să își mențină poziția importantă în această regiune, care s-a aflat întotdeauna într-un echilibru, mai mult sau mai puțin stabil, între Rusia și Turcia, iar cele două țări au încercat să mențină relații bune. Anexarea Crimeii în 2014 a spulberat însă visul Turciei de a continua această abordare și a sporit temporar tensiunile dintre cele două puteri regionale. Turcia continuă să-și mențină relațiile cu Rusia în echilibru pe fondul agresiunii Rusiei în regiune, chiar și pe timpul războiului din Ucraina. În ciuda dependenței Turciei de Rusia pentru energie, turism și comerț, experții sunt de acord cu faptul că menținerea acestui echilibru va fi mai dificilă pentru Turcia, dacă războiul din Ucraina se prelungește.

Turcia trebuie să folosească oportunitatea oferită de războiul din Ucraina pentru a-și reconcilia relațiile cu Occidentul, în condițiile în care Federația Rusă vede în Turcia nu numai o țară de tranzit și client pentru gaz, ci și ca o platformă critică pentru ambițiile sale militare.

În această regiune complexă pentru asigurarea dezvoltării economice a țărilor și a securității, este nevoie stringentă de un nou status-quo regional, iar „Inițiativa celor 3 mări” și „Forumul B9” pot asigura un cadru adecvat pentru construcția viitorului acestei regiuni.

„Inițiativa celor Trei Mări” (Three Seas Initiative /3SI) este o platformă politică a țărilor din Europa Centrală și de Est. Scopul expres al 3SI este stimularea cooperării în regiune, accelerarea proceselor de modernizare a infrastructurii și consolidarea independenței energetice. Această inițiativă a fost lansată de președinții Poloniei și Croației, Andrzej Duda și Kolinda Grabar-Kitarović în 2015 și include în prezent 12 state membre ale Uniunii Europene, cuprinse între Marea Baltică, Marea Adriatică și Marea Neagră.

În primul rând, 3SI urmărește să contribuie la dezvoltarea economică a Europei Centrale și de Est, prin conectivitatea infrastructurii în trei domenii principale: transporturi, energie și digital. Al doilea obiectiv este acela de a spori convergența reală dintre statele membre UE, contribuind astfel la consolidarea unității și a coeziunii în cadrul Uniunii. În al treilea rând, „Inițiativa” are rolul de a contribui la întărirea legăturilor transatlantice.³⁷

Inițiativa celor trei mări oferă o oportunitate țărilor cuprinse între Marea Baltică, Marea Adriatică și Marea Neagră de a-și consolida economiile și de a reduce dependența lor de planurile economice ale Moscovei și Beijingului. Inițiativa contribuie la asigurarea finanțării și la coordonarea implementării proiectelor de infrastructură, energie și digitalizare, în scopul realizării unui coridor energetic și de infrastructură „nord-sud” în regiune.

O altă inițiativă regională importantă este „Formatul București 9” sau B9, din care fac parte cele 9 țări de pe flancul estic al NATO și din Europa Centrală: alături de România și Polonia, cele 3 state baltice, Bulgaria, Ungaria, Cehia și Slovacia.

Grupul București 9 este un proiect destinat asigurării unității de acțiune și promovării intereselor țărilor din Europa de Est, creat ca răspuns comun față de intențiile agresive și neprevizibile ale Federației Ruse.

Formatul B9 este susținut și încurajat puternic de Statele Unite. Ca un grup bine definit, București 9 a devenit un actor important al NATO și UE pe flancul estic al Europei, în special în această perioadă caracterizată de agresivitatea Rusiei față de țările din regiune dar mai ales de atacarea Ucrainei. Acest grup reprezintă o demonstrație de forță și unitate.

De asemenea asigură un cadru instituțional pentru analizarea consolidării posturii NATO de descurajare și apărare în mod echilibrat, credibil, coerent, sustenabil și adaptat pe întreg Flancul Estic, în condițiile în care o descurajare credibilă poate reprezenta baza pentru prevenirea unor viitoare aventuri militare asemănătoare situației din Ucraina.

Convenția de la Montreux – factor de stabilitate sau catalizator de insecuritate în Regiunea Mării Negre? Care ar trebui să fie poziția României?

Regiunea Mării Negre a reprezentat și reprezintă o zonă cu specific deosebit, care cuprinde o serie de aspecte nerezolvate, iar atacarea Ucrainei de către Federația Rusă complică și mai mult situația din regiune. Această regiune se află de foarte multă vreme sub influența relației complexe dintre Rusia și Turcia și a intereselor puterilor globale ale vremii, iar stabilitatea precară a devenit principala caracteristică a zonei. Aceste aspecte au generat nevoia unei reglementări internaționale a tranzitului prin strâmătorile Mării Negre, aspecte abordate prin prevederile Convenției de la Montreux.

„Convenția privind regimul strâmțorilor Mării Negre”, sau pe scurt „Convenția de la Montreux”, a fost semnată pe 20.07.1936 de Turcia, Bulgaria, România, URSS, Franța, Marea Britanie, Grecia, Japonia, Iugoslavia, apoi de Italia în 1938. Japonia s-a retras din Convenție după cel de-al Doilea Război Mondial. SUA nu au ratificat Convenția de la Montreux, dar respectă prevederile acesteia. Convenția reglementează tranzitul navelor prin strâmțorile Bosfor și Dardanele în raport de tipul acestora (nave de luptă sau nave comerciale) și în raport de patru situații, și anume perioada de pace, perioadă de război în care Turcia nu este un stat beligerant, perioadă de război în care Turcia este stat beligerant, perioadă în care Turcia apreciază că este amenințată.

³⁷ https://ro.wikipedia.org/wiki/Ini%C8%9Biativa_celor_Trei_M%C4%83ri.

Astfel, este garantată libertatea de trecere pentru toate navele civile în timp de pace, iar navele militare sunt supuse unor limitări, cum ar fi: obligativitatea transmiterii unei notificări cu 8 zile (pentru statele riverane), respectiv 15 zile înaintea tranzitului către autoritățile turce, care, la rândul lor, trebuie să informeze părțile la convenție; limitarea tipului, numărului și tonajului navelor de luptă aparținând altor țări decât cele riverane Mării Negre: staționarea acestor nave este limitată la 21 de zile consecutiv; nu este permis accesul portavioanelor și submarinelor.

În situații de război când Turcia este neutră, nicio navă de luptă aparținând țărilor beligerante nu poate traversa strâmțorile Bosfor și Dardanele, excepție făcând doar situația în care acestea se întorc în portul de plecare. De asemenea, pe timp de război, Turcia are dreptul să ia deciziile pe care le consideră potrivite și poate autoriza tranzitul oricărei nave.

Convenția a avut la bază ideea că statele riverane trebuie să dețină cheia accesului iar marele diplomat român Nicolae Titulescu, a susținut demersul de a oferi cheia Mării Negre turcilor. Acest lucru a fost acceptat și de URSS, apoi Federația Rusă pentru că se afla în concordanță cu unul dintre cele mai importante obiective strategice ale sale, și anume controlul asupra Mării Negre, fiind parte a politicii Rusiei de redobândire a puterii internaționale și de limitare a prezenței NATO. În acest mod, Federația Rusă deține cheia accesului în regiune, limitând prezența NATO și a altor țări care nu sunt riverane Mării Negre, folosind Turcia, care în aparență exercită controlul accesului, în interes propriu.

Războiul declanșat de Federația Rusă împotriva Ucrainei, realitățile geostrategice moderne reprezentate de flancul Estic al Alianței care include regiunea Mării Negre, conexiunile politice, economice, culturale cu Mediterana de Est, cu Orientul Mijlociu, cu Caucazul de Sud, toate acestea fac din Marea Neagră, în continuare, o parte dintr-un arc de instabilitate, care preocupă și trebuie să preocupe țările din regiune, NATO și UE. Astfel, regiunea Mării Negre, care în mod tradițional a fost tratată ca o zonă mai puțin importantă, capătă noi valențe strategice.

Un prim pas în realizarea stabilității regionale poate fi reprezentat de analizarea statutului Mării Negre, aceasta poate rămâne o mare închisă conform prevederilor Convenției de la Montreux, sau să devină o mare deschisă, prin aplicarea prevederilor Convenției de la Montego Bay. Convenția Națiunilor Unite asupra dreptului mării – UNCLOS (Convenția de la Montego Bay), semnată în 1982, definește drepturile și responsabilitățile națiunilor cu privire la utilizarea mărilor și oceanelor lumii, fiind considerată de specialiști „o constituție completă pentru oceanele și mările lumii”. În convenție, la articolul 35, s-a stabilit că regimul juridic al strâmțorilor pentru care există convenții internaționale încheiate va continua să fie guvernat de aceste convenții. Chiar și în aceste condiții Turcia a refuzat semnarea Convenției de la Montego Bay.

Începând cu anul 2004, prin aderarea României și Bulgariei la UE, a început să se manifeste viziunea pentru schimbarea statutului Mării Negre în mare deschisă. Practic, statele membre ale UE sprijină dezvoltarea unor proiecte de infrastructură la Marea Neagră, iar în aceste condiții trebuie să aibă acces neîngrădit la aceste investiții și facilități.

În perioada 2004-2005, Uniunea Europeană a lansat Politica de Vecinătate, iar în anul 2007, România a contribuit la operaționalizarea conceptului Sinergia Mării Negre, unde se încearcă inițierea unui demers al statelor costiere pentru a transforma statutul Mării Negre într-o mare deschisă. Tot acest efort a culminat cu reticența Turciei, Federației Ruse și Bulgariei. Chestiunea a scăzut ca relevanță în anul 2008, după Summit-ul NATO de la București, summit care nu a oferit Ucrainei și Georgiei perspective consistente de a adera la NATO. La câteva luni după acest summit, Rusia a atacat Georgia, iar Georgia a pierdut controlul asupra Osetiei de Sud și Abhaziei. În 2014, Federația Rusă și-a crescut semnificativ relevanța la Marea Neagră, prin preluarea controlului total asupra peninsulei Crimeea și a strâmțorii Kerci. Din aceste considerente, practic întregul proces a fost întrerupt, iar Marea Neagră a rămas o mare închisă.

Invadarea Ucrainei de către Federația Rusă, începută în februarie 2022, a scos în evidență și mai mult limitările Convenției de la Montreux. După cum este cunoscut, pe 28 februarie 2022 Turcia a activat Convenția de la Montreux, și a închis strâmțorile de la Marea Neagră pentru navele militare aparținând statelor beligerante în conflictul din Ucraina. În acest fel a fost întreruptă linia de aprovizionare logistică a trupelor ruse din Siria, a fost afectată capacitatea Rusiei de a roti forțele din Marea Mediterană și a împiedicat aducerea de nave de luptă suplimentare în Marea Neagră. Chiar dacă în aparență activarea Convenției de către Turcia a afectat Federația Rusă, aspectele trebuie supuse unei analize mai atente.

În condițiile închiderii strâmtorilor turcești, Rusia a găsit modalități pentru asigurarea sprijinului logistic pentru forțele din Siria și pentru acțiunile din Ucraina, prin folosirea companiilor private sau a navelor civile. Această implicare a navelor comerciale în aprovizionarea acțiunilor de luptă încalcă spiritul Convenției de la Montreux și apare necesitatea reglementării acestor aspecte.

Federația Rusă a încălcat prevederile Convenției și în privința tranzitului submarinelor. În articolul 12 este prevăzut faptul că puterile riverane au dreptul să treacă prin strâmtori „în vederea reîntoarcerii la bază, submarinele lor construite sau cumpărate în afară de această mare” și „submarinele aparținând ziselor Puteri vor putea de asemeni trece prin Strâmtori pentru a fi reparate în șantiere situate în afară Mării Negre”. Este evident că nu există o prevedere pentru tranzitul submarinelor din Marea Neagră pentru a acționa în Marea Mediterană, lucru obișnuit pentru Federația Rusă.

Pe de altă parte, Turcia și-a folosit dreptul de a interpreta de mai multe ori prevederile Convenției, privind tranzitul navelor de luptă, în favoarea Rusiei și nu numai în cazul submarinelor. În conformitate cu Convenția de la Montreux, este permis, în condițiile specificate, tranzitul prin strâmtori a „vaselor de război de suprafață, altele decât vasele port-aeronave”. Dar Turcia și-a folosit dreptul de a interpreta termenii Convenției în favoarea Rusiei de mai multe ori din punct de vedere politic în trecut. Un astfel de caz este reprezentat de permisiunea de a trece pentru portavionul KIEV în 1976, URSS declarând că această navă este crucișător antisubmarin. O altă situație a fost când a permis trecerea portavionului Amiral Kuznețov în 1981, de această dată nava a fost declarată crucișător greu purtător de avioane.

Un alt aspect este reprezentat de interpretarea accesului în Marea Neagră și implicit se pune în discuție în acest caz perioada de staționare în regiune pentru navele care folosesc alte căi de acces decât strâmtorile Bosfor și Dardanele. Practic fluviile și râurile din bazinul Mării Negre nu intră sub incidența Convenției. Cazul celui de-al Doilea Război Mondial, când Germania a adus nave de luptă pe Dunăre în sprijinul Marinei Române, care avea singura flotă care se putea împotrivi celei a URSS la Marea Neagră. Având în vedere aceste aspecte, este posibil ca România să fie din nou în situația din cel de-al Doilea Război Mondial (aliații să fie puși în imposibilitatea de a trimite nave în Marea Neagră), caz în care se impune luarea de măsuri, atât la nivelul modernizării Forțelor Navale, cât și la nivelul infrastructurii de construcție și întreținere a navelor de luptă.

Perspectiva schimbării statutului strâmtorilor, printr-o revizuire a Convenției de la Montreux, a generat îngrijorare cu privire la implicațiile ulterioare.

Rusia, și-a arătat în diferite moduri opoziția față de acest proiect, întrucât actualul regim îi garantează statutul de putere singulară în Marea Neagră, îi apără foarte bine interesele și impune restricții împotriva unei posibile prezențe sporite a navelor de luptă din țări ne riverane Mării Negre sau a navelor NATO. Deși au existat voci în Rusia care au susținut uneori necesitatea modificării Convenției, privind îngrădirea accesului navelor de luptă ale statelor ne riverane și a duratei de ședere a lor, opinia dominantă la Moscova pare să fie una care să nu susțină o revizuire a Convenției.

Pe de altă parte, mai mulți oficiali americani au afirmat că normele Convenției de la Montreux sunt depășite și nu mai pot răspunde situației de securitate din regiune. În acest sens, s-a propus revizuirea regulilor de intrare a navelor de luptă, a aspectelor privind perioada de ședere și cerințelor de notificare a Turciei cu privire la trecerea navelor de luptă prin strâmtori.

Turcia, de asemenea, așa cum am prezentat, are o abordare proprie privind regimul strâmtorilor, promovându-și propriile interese, arând tuturor că menține controlul asupra strâmtorilor, chiar și până la a ajunge la schimbarea unilaterală a regimului acestora. Astfel Turcia a modificat indirect Convenția de Montreux, la 20.07.2018, impunând noi reguli considerate interne de Ankara, astfel: „Navele comerciale care transportă nave de război trebuie să treacă prin strâmtorile turcești sub statutul de nave de război”.

Construcția Canalului Istanbul, de asemenea, va impune în mod automat o analiză a prevederilor Convenției, într-o interpretare simplă însăși crearea unui coridor nou, care nu este prevăzut în Convenția Strâmtorilor, echivalează într-un fel cu o revocare de facto a Convenției.



La toate aceste aspecte putem adăuga și faptul că unele din țările riverane Mării Negre (Ucraina și Georgia) nu au luat parte la negocierile preliminare semnării Convenției, astfel apărând tot mai multe argumente care susțin necesitatea inițierii demersurilor modificării Convenției de la Montreux, pentru a ține seama de realitatea situației din regiune.

Convenția de la Montreux a fost redactată când Marea Neagră se afla sub controlul Uniunii Sovietice și al Turciei, Uniunea Sovietică fiind superioară, dar în prezent situația din regiune s-a schimbat. Regiunea Mării Negre, capătă o altă importanță în plan economic și de securitate, devenind tot mai militarizată, mai instabilă și mai contestată, o regiune care pentru a se stabili are nevoie stringentă de un nou status-quo regional. De asemenea, în regiune se manifestă două tendințe privind control Mării Negre: pentru Federația Rusă controlul asupra Mării Negre este unul dintre cele mai importante obiective strategice; pe de altă parte, tendințele Turciei de a deveni o putere regională devin tot mai evidente, iar aceasta trebuie să acționeze cu multă diplomatie, sau să cedeze în alte domenii, pentru a evita o coliziune a intereselor ei, atât cu Rusia cât și cu statele din regiune, cu SUA/NATO/UE.

De altfel, echilibrul fragil pe care a fost realizată Convenția, controlul Uniunii Sovietice și al Turciei, a amenințat să se destrame la sfârșitul celui de-al Doilea Război Mondial, când au izbucnit tensiuni între cele două state, prin presiunile exercitate de URSS asupra Turciei pentru renegocierea Convenției de la Montreux, astfel încât sovieticii să poată împărți controlul asupra Bosforului și Dardanelelor cu Turcia („Criza Strâmtorilor turcești din 1946”, moment în care Uniunea Sovietică și-a sporit prezența militară la Marea Neagră și a făcut presiuni asupra guvernului turc să accepte constituirea de baze militare pe teritoriul turc). Situația a generat demersurile făcute de Turcia pentru aderarea la NATO, realizată în 1952.

În timp ce reglementează trecerea prin Strâmtori, Convenția de la Montreux conține, de asemenea, aspecte privind preocupările de securitate ale țărilor riverane Mării Negre. O continuare a interpretării prevederilor în favoarea Rusiei poate duce la afectarea intereselor celorlalte țări riverane și chiar la un moment dat a intereselor Turciei. Nimeni nu poate garanta că relațiile bune de astăzi dintre Turcia și Rusia vor fi eterne și nu vom asista la un moment dat la repetarea evenimentelor de pe timpul „Crizei Strâmtorilor turcești din 1946”.

Statutul de mare închisă a făcut posibil ca Rusia să aibă avantaj militar în Marea Neagră, iar relațiile puternice dintre Rusia și Turcia, niciuna dintre țări nefiind un garant pentru respectarea valorilor democratice și a statului de drept, nu este liniștitoare atunci când vorbim despre securitatea din zonă. România, Ucraina, Georgia și chiar Bulgaria sunt interesate de o prezență mai mare a SUA, a NATO și UE în Marea Neagră, pentru a realiza un mediu de securitate stabil în regiune, favorabil dezvoltării. În acest caz o acțiune de revizuire a limitărilor pe care Convenția de la Montreux le impune în prezent navelor ne riverane Mării Negre nu poate fi exclusă.

România, pe de altă parte, trebuie să anticipeze posibilitatea ca pe agenda internațională să fie pusă în discuție necesitatea analizării situației Mării Negre, dacă poate rămâne o mare închisă conform prevederilor Convenției de la Montreux, sau să devină o mare deschisă prin aplicarea Convenției de la Montego Bay. Este un moment cum nu se poate mai potrivit, având în vedere faptul că acțiunile Federației Ruse au dus la o încălcare a spiritului Convenției, iar în ultimii ani, cu o deloc neglijabilă contribuție din partea României și a diplomației române, regiunea a beneficiat de o atenție tot mai crescută pe agenda UE, a NATO și a SUA, materializată prin multiple inițiative care au legătură cu această regiune.

Particularități ale securității maritime pentru regiunea Dunării. Convenția Dunării și importanța ei pentru România³⁸.

Dunărea a prezentat interes geopolitic și geostrategic din antichitate până în zilele noastre. În toată această perioadă, cursul Dunării a constituit: frontieră între imperii și state; cale de comunicație, utilizată în scop comercial sau militar; zonă de așezare a comunităților umane, cu bogate resurse naturale; zonă cu potențial hidroenergetic direct sau indirect. Rolul Dunării de arteră de transport a oscilat de-a lungul timpului, în funcție de regimul politic și juridic care a existat în diverse perioade istorice.

Problema navigației pe Dunăre a căpătat un interes internațional abia după războiul Crimeii (1853-1856), încheiat cu tratatul de la Paris. Victoria coaliției franco-anglo-turco-piemonteze a adus un nou raport de forțe în Europa, Rusia fiind lipsită de mijloacele de intervenție în principatele dunărene. Pentru prima dată se instituie un regim general internațional de navigație pe Dunăre. Conform prevederilor tratatului, a fost instituit principiul libertății de navigație pe fluviu. Prin acest tratat, Franța și Marea Britanie, state învingătoare, și-au asumat rolul de garanți ai intereselor Europei pe Dunăre. Cu acest prilej, a luat ființă Comisia Europeană a Dunării (CED), în care au mai intrat Austria, Rusia, Prusia, Sardinia și Turcia. De fapt, înființarea acestei Comisii a fost dictată de interesele Franței și Marii Britanii la Dunărea de Jos, în raport cu Rusia, Austro-Ungaria, Turcia și Germania. Comisia avea steag propriu, administrație, flotă, poliție, tribunal, putând să interzică țărilor riverane construirea de posturi și amenajări hidroenergetice, dacă acestea contraveneau intereselor celor două puteri. Una din realizările acestei comisii o constituie lucrările de amenajare a brațului Sulina prin adâncirea canalului de la 2,74 la 7 m.

După dobândirea independenței de stat a României față de Imperiul Otoman (1878), transporturile navale au înregistrat o evoluție notabilă. Însă, cel mai important fapt a fost unirea Dobrogei cu România, prin care țara noastră are acces la Marea Neagră și Oceanul Planetar, România putând astfel să-și dezvolte și transportul maritim.

În 1919, ca rezultat al dorinței marilor puteri de a-și extinde dominația asupra fluviului, s-a creat Comisia Interaliată a Dunării, țărilor mici riverane rezervându-li-se numai rolul de furnizoare de combustibil pentru nave. Inițial, comisia a avut sediul la Belgrad, pentru a se muta apoi la Budapesta. Conferința de Pace de la Paris, din 1921, consensuează internaționalizarea întregului sistem navigabil al Dunării de la Ulm până la Marea Neagră. În acest sens, administrația Dunării a fost împărțită în două mari sectoare. Unul era sectorul “Dunării maritime” de la vărsare până la Brăila, pentru care s-a restabilit autoritatea CED, înființată în 1856, în care intrau Marea Britanie, Franța, Italia și România. Al doilea sector era cel al “Dunării fluviale” de la Brăila la Ulm, pentru care s-a înființat Comisia Internațională a Dunării (CID), cu sediul din 1927 la Viena, în care, alături de Marea Britanie, Franța și Italia, au fost incluse statele riverane Germania, Austria, Ungaria, Cehoslovacia, Iugoslavia și România. Organizația CED era cea care decidea în toate problemele prin intermediul celor patru voturi, ceea ce făcea ca România să fie întotdeauna în minoritate. Prin acest statut, România nu avea asigurată suveranitatea națională asupra sectorului maritim al Dunării,

³⁸ Autor: Contraamiral. fl. (Rz.) Cornel ROGOZAN

deși sediul era la Galați. Se poate afirma că, prin realizarea acestor acorduri, pentru prima oară de la Imperiul Roman, navigația pe Dunăre a fost unificată. Prin statutul său, CED funcționa ca un guvern care avea dreptul să dea legi, să ia hotărâri judecătorești și să aducă la îndeplinire hotărârile. În consecință, România a militat pentru lichidarea CED și restabilirea suveranității sale asupra cursului inferior al Dunării. În acest context, România a propus ca funcțiile de control ale CED să se extindă și asupra strâmtorilor Bosfor – Dardanele, cu mutarea sediului la Istanbul. În 1939 se încheie la București un acord prin care Germania a fost primită în CED.

După cel de-al Doilea Război Mondial, prin înfrângerea Germaniei, se creează un nou cadru pentru regimul juridic al Dunării. La Conferința de la Belgrad, din 1948, Franța și Marea Britanie au încercat să impună revigorarea Convenției din 1921. La conferință au participat și statele riverane Austria, Bulgaria, Cehoslovacia, Iugoslavia, România, Ungaria, Ucraina, dar și SUA. Din acest moment începe perioada de dominație a URSS, care obține anularea Convenției din 1921, excluderea statelor occidentale și a Germaniei, ca și desființarea regimului de zone libere pentru unele porturi. În acest mod, după aproape un secol de dominare occidentală începe perioada dominării URSS, care își instaurează controlul total asupra Dunării prin statele satelit. Din cauza răcirii relațiilor între URSS și Iugoslavia, sediul Comisiei Dunărene a fost transferat la Budapesta. Totodată, URSS a transferat drepturile sale de membru către Ucraina. Noua Comisie Dunăreană a adoptat un sistem unitar de navigație, unificarea controlului sanitar și fluvial, ca și un plan general de lucrări de regularizare. De menționat este faptul că regimul juridic al Dunării este strâns legat de cel al strâmtorilor Mării Negre, care asigură accesul spre Mediterana și mai departe. Nicolae Titulescu sublinia la Conferința de la Montreaux în 1936 că „strâmtorile sunt însăși inima Turciei. Dar ele sunt în același timp și plămâni României.”

În privința organizării transporturilor navale, la data de 18 august 1948, se elaborează, la Belgrad, „Convenția cu privire la regimul navigației pe Dunăre”, în baza căreia se înființează, în 1954, la Budapesta, organizația interguvernamentală „Comisia Dunării”, având membrii 11 state riverane: Austria, Bulgaria, Iugoslavia (după 1991- Croația, Serbia), URSS (după 1991- Moldova, Ucraina, Rusia), RDG și RFG (după 1990- Germania), România, Cehoslovacia (după 1993- Slovacia și Cehia-observator), Ungaria. Alte patru state au statut de „observator”: Franța, Olanda, Turcia și Cehia. Perioada 1960-1990 este perioada în care transportul naval românesc înregistrează cea mai spectaculoasă evoluție din întreaga sa istorie, datorită situației economice a României.

Actualul context geopolitic regional, cu influențe inclusiv asupra regimului navigației pe Dunăre, este puternic marcat de conflictul ruso-ucrainean care, prin agresiunea Federației Ruse începută pe 24 februarie 2022, s-a extins de la cele două regiuni separatiste din estul Ucrainei (Donețk și Lugansk), la întregul teritoriu ucrainean.

Dacă în amonte de Galați Dunărea a devenit un pilon esențial al integrării europene, statut conferit de primirea în structurile europene și euro-atlantice a majorității statelor situate în bazinul său superior și mijlociu, între aliniamentul Galați-Reni și Golful Musura aceasta tinde să devină o axă de instabilitate pe fondul tendințelor Kremlinului de a schimba prin forță armată frontierele și de a avea din nou control asupra gurilor de vărsare ale fluviului. Din acest punct de vedere, unul dintre scenariile de evoluție ale conflictului ruso-ucrainean (denumit „scenariul costier”) al Federației Ruse viza cucerirea întregii părți sudice a Ucrainei, riverană Mării Negre și de a face în acest fel joncțiunea între regiunile separatiste Donețk și Lugansk (a căror independență a fost proclamată unilateral și recunoscută de Moscova), Crimeea (anexată ilegal, tot prin forță, de către Rusia în 2014) și Transnistria, teritoriu separatist pro-rus aflat în componența Republicii Moldova. Miza geostrategică a ocupării și anexării de către Rusia a acestui teritoriu este amplificată de faptul că regiunile Herson și Zaporojie, situate în bazinul inferior al Niprului, constituie sursa de alimentare cu apă dulce a peninsulei Crimeea.

Pe lângă pericolul reprezentat de posibila apropiere a Federației Ruse de Gurile Dunării, trebuie amintite și controversele legate de ambițiile Ucrainei privind Canalul Bâstroe. Dacă pentru Ucraina acest canal poate avea efecte benefice, pentru România va avea consecințe nefaste. Pe lângă afectarea inevitabilă a ecosistemelor din Delta, se preconizează implicații economice și sociale. Astfel, reducerea debitelor pe brațul Sulina, în favoarea Chiliei, va determina necesitatea sporirii efortului dragajelor la bara și pe canal, pentru menținerea condițiilor de navigație maritimă, cu creșterea costurilor de execuție a acestor lucrări. Deschiderea canalului Bâstroe va aduce României și pierderi economice directe, deoarece odată cu deschiderea canalului, o parte din navele care până acum traversau canalul Sulina vor alege varianta Bâstroe. Amenajarea canalului Bâstroe, dincolo de interesele economice, tinde să devină o problemă serioasă din punct de vedere ecologic, prin consecințele ei de durată, întrucât amenință să

pericliteze stabilitatea unuia dintre ultimele refugii ale unor specii rare, acest ultim bastion al biodiversității din Europa - Delta Dunării.

Importanța strategică a Dunării constă astăzi, în primul rând, în valoarea sa economică. În condițiile înrăutățirii relațiilor dintre statele riverane, sprijinite și de alte state sau grupuri de state interesate, adoptarea unor măsuri restrictive privind navigația nu poate avea decât consecințe catastrofale pentru întregul comerț european care se derulează pe fluviu. Canalul Rin-Main-Dunăre este un mijloc de acces la dezvoltarea economică și de grăbire a integrării țărilor riverane în structurile europene. Prin realizarea canalului, artera navigabilă dintre Marea Nordului și Marea Neagră a devenit un ansamblu interdepartamental, al cărui impact trece dincolo de frontierele țărilor riverane și devine un element strategic de nivel european. Retrospectiva asupra instituirii și evoluției regimului juridic al Dunării, de la primele reglementări până în zilele noastre, ne dezvăluie faptul că acest fluviu, în special gurile sale, a generat de-a lungul secolelor o evidentă controversă geopolitică iar din conflictele permanente de interese, ale marilor puteri, statele mici riverane au avut de pierdut în mod constant. Importanța Dunării din punct de vedere geopolitic și geostrategic capătă noi dimensiuni dacă se are în vedere întreg sistemul aferent fluviului, sistem în care se includ afluenții, canalele navigabile, construcțiile hidrotehnice, care pot avea efecte de echilibru sau dezechilibru asupra mediului, dar și asupra unor aspecte politice, sociale, culturale, economice și militare. În noile condiții internaționale, păstrarea statutului de stăpână a gurilor Dunării este fundamentală pentru România în dezvoltarea sa și preservarea propriei securității naționale, precum și pentru integrarea europeană și euroatlantică. România se situează la confluența unor areale geografice purtătoare de tensiuni latente sau deschise, la limita dintre frontiera fostei URSS cu NATO și UE, iar în acest context nu trebuie uitat că Dunărea poate deveni o sursă de risc major, pe lângă toate oportunitățile pe care le oferă.

În prezent și în perspectiva integrării depline, europene și euroatlantice, este fundamental pentru statul român să aibă în vedere: menținerea deschisă a navigației pe Dunăre; eficientizarea circulației pe Canalul Dunăre-Marea Neagră; întărirea vigilenței, pentru evitarea eventualelor încercări de “sabotare” a navigației; asigurarea unui control mai riguros al Deltei Dunării și a gurilor Dunării; instituirea unui regim mai sever de protecție ecologică a porțiunii din bazinul Dunării ce-i revine țării noastre; stimularea cu consecvență a dezvoltării spațiului economic al Mării Negre și funcționalității acestuia pentru a conecta mai strâns interesele statelor Uniunii Europene cu de navigația pe fluviu, spre Orientul Mijlociu și Asia; promovarea unor inițiative de creare a unei largi cooperări dunărene în scopul exploatării în comun a avantajelor oferite de legătura directă dintre Marea Nordului și Marea Neagră; reconsiderarea din punct de vedere strategic a zonelor de operații aferente fluviului; realizarea unei rețele de navigație pe apele interioare și conectarea acestora la fluviul Dunărea.

În prezent suntem într-o perioadă de creștere a instabilității, la nivel global, cauzată de un amestec de reminiscențe ale Războiului Rece, apariția unor amenințări revizioniste și o competiție a sistemelor de valori morale, politice și religioase. Pe fondul acestei instabilități generale în regiunea Mării Negre avem acum un conflict deschis unde identificăm, concentrate, toate aspectele de instabilitate globale, dar și terenul în care NATO și UE pot fi puse la încercare. Iar în acest context evoluția situației geopolitice în această regiune poate avea consecințe dincolo de acest spațiu, afectând interesele de securitate ale statelor democratice.

România trebuie să folosească poziția sa geostrategică pentru accelerarea dezvoltării relațiilor sale comerciale și nu numai. Având în vedere poziția deținută pe principala arteră fluvială de transport a Europei, prin care gestionează împreună cu vecinii săi cursul inferior al Dunării, apreciem că aceasta oferă țării noastre șansa de a deveni una dintre cele mai mari puteri fluviale. Dar numai o politică și o strategie navală fluvială pe măsură pot transforma șansa României în realitate.

CAPITOLUL 3³⁹

SECURITATEA MARITIMĂ ȘI DREPTUL MĂRII



Oceanele și mările joacă un rol esențial în economia globală și în mediul de securitate mai larg, transportul maritim, explorarea și exploatarea resurselor naturale și alte activități din domeniul maritim contribuind la prosperitatea și securitatea națiunilor din întreaga lume. În același timp, domeniul maritim se caracterizează, de asemenea, printr-o rețea complexă de aspecte juridice și politice, inclusiv disputele privind frontierele teritoriale, gestionarea resurselor comune și prevenirea conflictelor și a amenințărilor la adresa securității. Dreptul mării oferă cadrul juridic pentru gestionarea acestor aspecte, stabilind drepturile și obligațiile statelor de coastă și ale altor actori în ceea ce privește navigația, explorarea și exploatarea resurselor naturale și alte activități în domeniul maritim.

În centrul dreptului mării se află principiul echilibrării drepturilor și intereselor statelor costiere și ale altor actori din domeniul maritim. Statele de coastă au dreptul suveran de a exploata resursele naturale din apele lor adiacente, inclusiv stocurile de pește, depozitele de petrol și gaze și mineralele, și de a reglementa navigația și alte activități în apele lor teritoriale și în zonele economice exclusive (ZEE). În același timp, alte state au anumite drepturi și libertăți în ceea ce privește navigația și alte activități în domeniul maritim, inclusiv libertatea de navigație și de survolare, instalarea de cabluri și conducte submarine și desfășurarea de cercetări științifice.

Acest echilibru de drepturi și interese se reflectă în diferitele regimuri de navigație stabilite de dreptul mării, inclusiv trecerea nevinovată, trecerea de tranzit, trecerea pe culoarele maritime arhipelagice și libertățile ZEE. Fiecare dintre aceste regimuri stabilește drepturi și obligații diferite pentru nave și alți actori care operează în domeniul maritim, reflectând echilibrul dintre drepturile și interesele statelor costiere și drepturile și interesele navelor și ale altor actori implicați în navigația internațională și în alte activități în domeniul maritim.

Una dintre provocările cheie cu care se confruntă în prezent dreptul mării și securitatea maritimă este necesitatea de a aborda amenințările de securitate emergente, cum ar fi pirateria, traficul de droguri și armament, terorismul maritim și pescuitul ilegal. Aceste amenințări prezintă riscuri semnificative pentru siguranța și securitatea

³⁹ Autor: Amiral(rtr) Dr. Aurel POPA, Presedinte Forumul Securitatii Maritime, <https://www.forumsecuritatii maritime.ro>, aurelpp5@gmail.com .

navelor și a echipajelor, precum și pentru interesele economice ale statelor de coastă și ale comunității internaționale în general. Pentru a face față acestor amenințări, este nevoie de o cooperare și o coordonare sporită între statele de coastă și alți actori din domeniul maritim, inclusiv prin dezvoltarea de acorduri și mecanisme regionale pentru gestionarea resurselor comune și prevenirea conflictelor.

O altă provocare cu care se confruntă dreptul mării și securitatea maritimă este necesitatea de a aborda impactul schimbărilor climatice asupra domeniului maritim. Modificările nivelului mării, curenții oceanici și alți factori ar putea avea un impact semnificativ asupra gestionării resurselor marine și asupra securității statelor costiere, inclusiv potențialul de deplasare a comunităților costiere și de răspândire a bolilor și a altor riscuri de mediu.

În concluzie, dreptul mării joacă un rol esențial în gestionarea problemelor juridice și politice complexe care apar în domeniul maritim, echilibrând drepturile și interesele statelor de coastă și ale altor actori în ceea ce privește navigația, explorarea și exploatarea resurselor naturale și alte activități. Pentru a asigura securitatea și prosperitatea continuă a domeniului maritim, este nevoie de eforturi continue pentru a aborda amenințările de securitate emergente, pentru a promova cooperarea și coordonarea între statele costiere și alți actori și pentru a aborda impactul schimbărilor climatice asupra mediului maritim.

Operațiile de securitate maritimă se referă la diferitele activități întreprinse pentru a asigura siguranța și securitatea activităților și bunurilor maritime. Aceste operațiuni au ca scop prevenirea activităților ilegale, cum ar fi pirateria, contrabanda, traficul de droguri și terorismul, printre altele. Câteva exemple de operațiuni de securitate maritimă includ:

- supravegherea maritimă - aceasta implică utilizarea de tehnologii precum radarul, navele, aviația, sonarul și sateliții pentru a monitoriza activitățile maritime și a identifica potențialele amenințări;
- patrularea maritimă - aceasta implică utilizarea de nave militare pentru a descuraja activitățile ilegale;
- securitatea portuară - implică verificarea mărfurilor și a personalului care intră sau iese din porturi, pentru a preveni contrabanda cu bunuri sau materiale ilegale;
- inspecția maritimă - presupune oprirea și urcarea la bordul navelor suspecte pentru a inspecta încărcătura și a reține persoanele care ar putea fi implicate în activități ilegale;
- căutare și salvare - implică desfășurarea de resurse pentru a ajuta navele aflate în dificultate și pentru a salva vieți în situații de urgență;
- informații maritime - presupun colectarea și analiza informațiilor pentru a identifica amenințările potențiale și pentru a preveni activitățile ilegale.

În general, operațiile de securitate maritimă sunt esențiale pentru menținerea siguranței și securității activităților și bunurilor maritime, precum și pentru promovarea comerțului și a schimburilor comerciale internaționale.

Regimuri de navigație

Regimurile de navigație se referă la cadrele juridice care reglementează drepturile și obligațiile statelor și ale altor actori în ceea ce privește navigația și alte activități în diverse zone maritime. Dreptul mării recunoaște regimuri de navigație primare, fiecare dintre acestea stabilind drepturi și obligații diferite pentru navele și alți actori care operează în domeniul maritim:

Regimul de trecere neîntreruptă (transit passage): Acest regim se aplică în strâmtoari internaționale care asigură accesul între două părți ale mării sau între o mare și o altă mare. Navele au dreptul să treacă în mod continuu și fără întreruperi prin aceste strâmtoari, cu respectarea regulilor de navigație stabilite.

Regimul de trecere neîntreruptă prin canal (transit passage through a strait): Acest regim se aplică în cazul strâmtoarelor care asigură trecerea dintre două zone maritime separate, cum ar fi Canalul Suez sau Canalul Panama. Navele au dreptul să treacă prin aceste strâmtoari în mod continuu și fără întreruperi, respectând regulile stabilite și fără să interfereze cu siguranța navigației în strâmtoarele respective.

Regimul de trecere neafectată (innocent passage): Acest regim se aplică în apele teritoriale ale unui stat costier. Navele străine au dreptul de trecere neafectată prin apele teritoriale, cu respectarea anumitor restricții și reguli stabilite de statul costier, precum respectarea ordinii și siguranței publice, protecția mediului, etc.

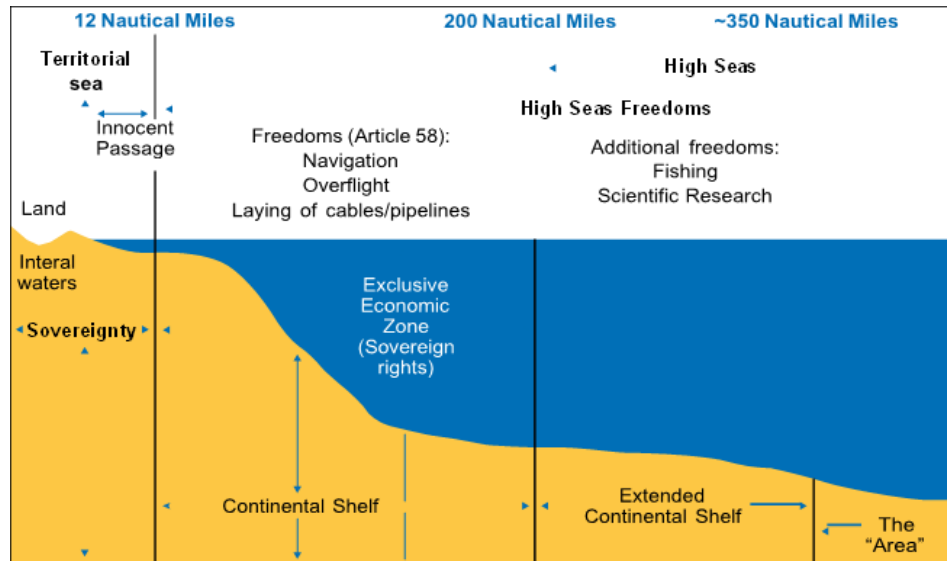
Regimul de trecere pe culoarele maritime arhipelagice - se referă la dreptul navelor străine de a naviga prin culoarele maritime desemnate în apele arhipelagice. Acest drept este supus anumitor limitări, inclusiv cerința ca navele să utilizeze culoarele maritime pentru o trecere rapidă și continuă și să nu se abată de la culoarele maritime decât în caz de forță majoră sau de pericol.

Regimul jurisdicției exclusive sau "regimul jurisdicției suverane"- Acest regim se aplică în zona economică exclusivă (ZEE) a unui stat costier. Statul costier are dreptul exclusiv de a explora și exploata resursele naturale și energetice ale mării din ZEE, precum și de a institui și aplica reguli și regulamente în diverse domenii, cum ar fi conservarea mediului marin, cercetarea științifică, protecția și gestionarea resurselor naturale, pescuitul și așa mai departe. Cu toate acestea, în ceea ce privește libertatea de navigație, navele străine au dreptul de trecere neafectată prin ZEE, similar cu regimul de trecere neafectată prin apele teritoriale.

În cadrul unei ZEE, statele de coastă au anumite drepturi în ceea ce privește explorarea și exploatarea resurselor naturale, dar navele din alte state au, de asemenea, anumite libertăți, inclusiv libertatea de navigație și libertatea de a desfășura anumite activități economice, cum ar fi pescuitul și cercetarea științifică. Cu toate acestea, aceste libertăți sunt supuse anumitor limitări, inclusiv cerința ca acestea să nu interfereze cu drepturile statului de coastă de a explora și exploata resursele naturale din ZEE.

În general, regimurile de navigație joacă un rol esențial în reglementarea drepturilor și obligațiilor statelor și ale altor actori în ceea ce privește navigația și alte activități în domeniul maritim. Diferitele regimuri reflectă echilibrul dintre drepturile și interesele statelor costiere și drepturile și interesele navelor și ale altor actori implicați în navigația internațională și în alte activități în domeniul maritim.

Zona economică exclusivă



Sursa: Ziarul La Repubblica

O zonă economică exclusivă (ZEE) este o zonă maritimă care se întinde la 200 de mile marine (370,4 kilometri) de la linia de bază a unui stat costier și care în unele cazuri poate fi extinsă, în interiorul căreia statul are drepturi speciale asupra explorării și exploatării resurselor naturale. ZEE a fost stabilită prin Convenția Națiunilor Unite asupra dreptului mării (UNCLOS), care a intrat în vigoare în 1994 și a fost ratificată de peste 160 de țări.

În cadrul ZEE, un stat de coastă are drepturi suverane în scopul explorării, exploatării, conservării și gestionării resurselor naturale, inclusiv a stocurilor de pește, a zăcămintelor de petrol și gaze și a mineralelor. Statul de coastă are, de asemenea, jurisdicție în ceea ce privește crearea și utilizarea insulelor artificiale, a instalațiilor și a structurilor pentru cercetare științifică și în alte scopuri. Cu toate acestea, ZEE nu conferă statului de coastă suveranitatea asupra apelor sau a spațiului aerian de deasupra sa, care rămân supuse drepturilor altor state de a exercita libertatea de navigație și de survolare.

Conceptul de ZEE reflectă echilibrul dintre drepturile statelor costiere de a exploata resursele naturale din apele lor adiacente și drepturile altor state de a se angaja în navigația internațională și în alte activități în domeniul maritim. UNCLOS prevede o serie de drepturi și libertăți pentru alte state în ZEE, inclusiv libertatea de navigație și de survolare, instalarea de cabluri și conducte submarine și desfășurarea de cercetări științifice.

În general, ZEE este un concept important în dreptul mării, oferind statelor de coastă un cadru pentru gestionarea durabilă a resurselor lor marine și contribuind la prevenirea disputelor dintre statele vecine cu privire la exploatarea acestor resurse.

Conștientizarea domeniului maritim

Conștientizarea domeniului maritim se referă la eforturile de a crește nivelul de cunoștințe și de a informa publicul cu privire la importanța și impactul sectorului maritim asupra economiei, mediului și societății în general. Acest domeniu acoperă o gamă largă de activități și aspecte, inclusiv transportul maritim, comerțul internațional, securitatea maritimă, protecția mediului marin, conservarea resurselor marine și dezvoltarea durabilă a zonei maritime.

Conștientizarea domeniului maritim este crucială, deoarece aproximativ 90% din comerțul mondial se desfășoară prin intermediul transportului maritim, iar o mare parte a resurselor naturale și a energiei provine din oceane. De asemenea, zonele maritime oferă habitat pentru o mare varietate de specii marine și contribuie la reglarea climei globale prin absorbția de dioxid de carbon.

Pentru a spori conștientizarea, au fost implementate diverse inițiative și programe. Acestea includ campanii de informare publică, proiecte educaționale în școli și universități, evenimente și expoziții maritime, precum și cooperarea între organizații internaționale, guverne, industria maritimă și societatea civilă.

Obiectivele conștientizării domeniului maritim includ promovarea dezvoltării durabile a sectorului maritim, reducerea impactului negativ asupra mediului marin, consolidarea securității și a siguranței în zonele maritime, încurajarea inovației și a cercetării în domeniu, precum și stimularea unei perspective globale asupra importanței oceanelor și mărilor.

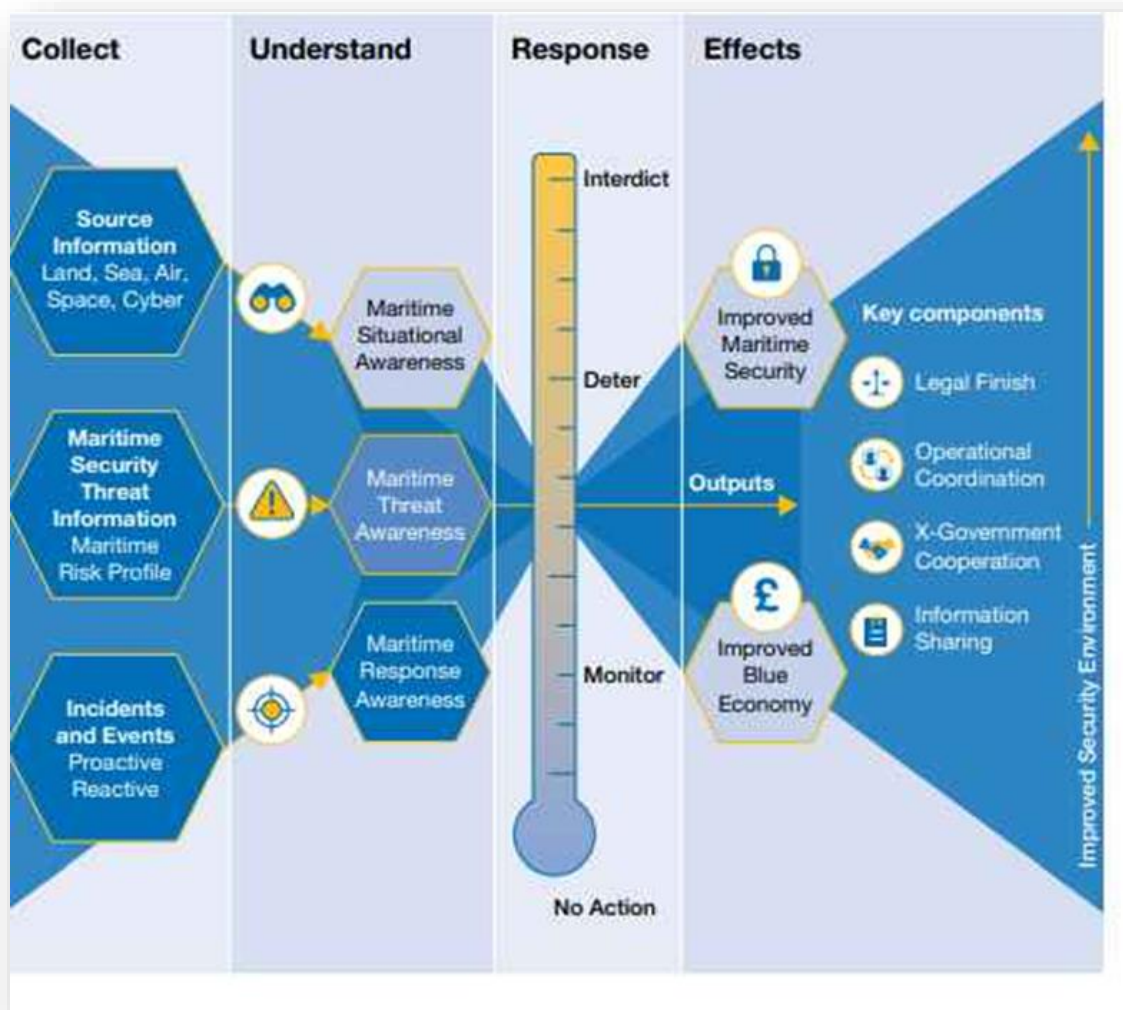
Este important să se înțeleagă că măsurile de conștientizare și educație în domeniul maritim nu se limitează doar la comunitatea maritimă, ci sunt adresate publicului larg, întrucât implicațiile și impactul sectorului maritim sunt relevante pentru toți cetățenii lumii.

Maritime Domain Awareness (MDA) este un concept și un sistem de abordare care se referă la capacitatea de a colecta, monitoriza, analiza și înțelege informațiile relevante despre activitățile și evenimentele care au loc în domeniul maritim. Scopul principal al MDA este să sporească înțelegerea și cunoașterea situației maritime pentru a facilita luarea de decizii eficiente și pentru a asigura securitatea și siguranța în zona maritimă.

MDA implică integrarea și analiza datelor provenite dintr-o varietate de surse, cum ar fi radarul, sistemele de monitorizare a traficului maritim, sateliții, aeronavele de supraveghere, informațiile de la nave, rapoartele deținătorilor de interese maritime și alte resurse relevante. Aceste informații sunt procesate și analizate pentru a identifica modele, tendințe, riscuri și amenințări potențiale în domeniul maritim.

Prin implementarea conceptului MDA, autoritățile maritime, forțele de securitate și alte organizații relevante pot obține o imagine cuprinzătoare a activităților maritime, cum ar fi traficul maritim, schimbul ilegal de mărfuri, traficul de droguri, pirateria, activitățile teroriste sau orice altă amenințare la adresa securității și siguranței maritime.

MDA contribuie la îmbunătățirea coordonării între diferitele agenții și organizații implicate în domeniul maritim, inclusiv autoritățile de aplicare a legii, agențiile de securitate, autoritățile portuare și operatorii maritimi. Aceasta facilitează schimbul de informații în timp real și colaborarea eficientă pentru a răspunde rapid și adecvat la situații de urgență sau la evenimente neașteptate.



Modelul britanic de cunoaștere a domeniului maritim.⁴⁰

În rezumat, Maritime Domain Awareness este o abordare și un sistem care vizează colectarea, analiza și înțelegerea informațiilor despre activitățile maritime pentru a spori securitatea, siguranța și eficiența în zona maritimă. Acesta joacă un rol crucial în protejarea intereselor maritime și în promovarea stabilității și dezvoltării durabile a domeniului maritim.

Rezultatele/eficacitatea sunt foarte dependente de capacitate. Toate sunt necesare pentru a asigura un mediu maritim sigur și securizat.

⁴⁰ Strategia Națională pentru Securitatea Maritimă, UK.

Amenințarea reprezentată de piraterie⁴¹ în regiunea Golfului Guineei

Regiunea Golfului Guineei (RGG), situată în largul coastelor de vest și centrale ale Africii, este un spațiu maritim vast care a atras o atenție semnificativă din partea diverșilor actori externi. Acest interes provine din relațiile istorice ale regiunii, comerțul, petrolul și pescuitul, precum și din importanța sa strategică ca poartă de acces între Europa și Africa. Cu toate acestea, regiunea se caracterizează, de asemenea, prin diverse forme de criminalitate maritimă, inclusiv pirateria, care a devenit o amenințare semnificativă la adresa siguranței și securității persoanelor care operează în zonă.



Foto Wikipedia

Potrivit unor rapoarte recente, 95 % din toate actele de piraterie globale au avut loc în RGG, ceea ce evidențiază gravitatea amenințării reprezentate de piraterie în zonă. Motivele pentru nivelul ridicat al pirateriei în regiune sunt complexe și includ factori precum sărăcia, guvernarea slabă și lipsa unei infrastructuri eficiente de securitate maritimă. Vastitatea RGG, combinată cu resursele limitate ale statelor individuale, face dificilă menținerea unei securități adecvate în întreaga regiune, iar acest lucru a permis actorilor criminali să prospere.

Actorii externi s-au implicat din ce în ce mai mult în abordarea amenințării reprezentate de piraterie în RGG. Această implicare a luat diverse forme, de la desfășurarea de forțe navale pentru a asigura securitatea, până la inițiative de consolidare a capacităților menite să consolideze infrastructura de securitate maritimă a statelor individuale. Răspunsul la piraterie în RGG a fost caracterizat de cooperarea dintre actorii externi, statele individuale și organizațiile regionale, cum ar fi Comunitatea Economică a Statelor din Africa de Vest (ECOWAS)⁴² și Comisia din Golful Guineei (GGC).

În timp ce implicarea actorilor externi a adus atenția și resursele necesare pentru amenințarea pirateriei în RGG, este important să recunoaștem limitările intervențiilor externe. Soluțiile durabile la amenințarea pirateriei în regiune necesită o abordare cuprinzătoare care să abordeze cauzele profunde ale pirateriei, cum ar fi sărăcia,

⁴¹ Numai actele comise în afara mării teritoriale sunt considerate acte de piraterie.

⁴² Comunitatea Economică a Statelor Africii de Vest (ECOWAS) a fost creată prin Tratatul de la Lagos din Lagos, Nigeria, la 28 mai 1975. A fost creată pentru a promova comerțul economic, cooperarea națională și uniunea monetară pentru creștere și dezvoltare în toată Africa de Vest. <https://ro.eferit.com/care-este-comunitatea-economica-a-statelor-africii-de-vest-ecowas/> accesat 12.03.2023.

guvernanța slabă și lipsa oportunităților economice. În plus, intervențiile externe trebuie să fie sensibile la contextele locale și trebuie să lucreze în parteneriat cu actorii locali, pentru a se asigura că soluțiile sunt eficiente și durabile.

În concluzie, amenințarea reprezentată de piraterie în regiunea Golfului Guineei este o problemă complexă care necesită o abordare cuprinzătoare și coordonată din partea mai multor actori. În timp ce intervențiile externe pot juca un rol semnificativ în abordarea amenințării pirateriei, soluțiile durabile vor necesita un angajament pe termen lung pentru a aborda cauzele profunde ale pirateriei și pentru a lucra în parteneriat cu actorii locali, pentru a construi o infrastructură de securitate maritimă mai eficientă în regiune.

Operațiuni maritime de combatere a pirateriei

Pentru a combate pirateria, o serie de operațiuni maritime au fost dezvoltate de diverse organizații și țări, care lucrează adesea în colaborare între ele. Aceste operațiuni se concentrează pe diferite aspecte ale problemei pirateriei, de la prevenire, la interdicție și urmărire penală.



Foto F221, Atalanta

se angajează în schimbul de informații pentru a descuraja pirateria și alte amenințări la adresa securității maritime.

În afară de CMF, alte organizații au dezvoltat operațiuni maritime pentru a combate pirateria. Uniunea Europeană a lansat Operațiunea Atalanta în 2008, care sa concentrat pe prevenirea și descurajarea actelor de piraterie și a jafurilor armate în largul coastelor Somaliei. Atalanta a implicat mijloace navale și aeriene din țările europene și a fost mandatată de Politica de Securitate și Apărare Comună a Uniunii Europene. Operațiunea a reușit să reducă numărul de atacuri reușite ale piraiților în regiune.

Unul dintre cele mai proeminente eforturi internaționale de combatere a pirateriei a fost reprezentat de Forțele Maritime Combinat (CMF) din Golful Aden. Acesta reprezintă un parteneriat naval multinațional, care a fost înființat în 2002 pentru a promova securitatea maritimă, a descuraja pirateria și a promova comerțul liber și deschis. CMF operează în temeiul unui mandat al Organizației Națiunilor Unite și este compusă în prezent din 33 de națiuni participante. CMF efectuează patrulare maritime, escortează nave comerciale și



În perioada noiembrie-decembrie 2012, Fregata 221 Regele Ferdinand a participat la operația Atalanta, pe parcursul căreia a capturat și neutralizat o ambarcațiune suspectată de piraterie.

Organizația Tratatului Atlanticului de Nord (NATO) a desfășurat, de asemenea, operațiuni maritime de combatere a pirateriei, în special Operațiunea Ocean Shield, care s-a desfășurat între 2009 și 2016 în Golful Aden și în bazinul Somaliei. Ca și alte operațiuni de combatere a pirateriei, Ocean Shield a implicat patrulare navale, schimbul de informații și furnizarea de escorte armate pentru navele comerciale.

Foto F221, Atalanta, capturare pirați

Organizația Maritimă Internațională (IMO) a jucat, de asemenea, un rol în lupta împotriva pirateriei, elaborând o serie de orientări și recomandări pentru industria navală în vederea reducerii riscului de atacuri de piraterie. Aceste orientări includ cele mai bune practici pentru armatori, operatori și echipaje, precum și orientări privind utilizarea personalului de securitate înarmat la bordul navelor.

În ciuda succeselor acestor operațiuni maritime, pirateria rămâne o amenințare persistentă în unele regiuni. Pirateria în largul coastelor Africii de Vest, de exemplu, a crescut în ultimii ani, grupurile criminale vizând navele din Golful Guineei. Pentru a aborda această problemă, Comunitatea Economică a Statelor din Africa de Vest (ECOWAS) a stabilit o arhitectură regională de securitate maritimă, care include o zonă maritimă de cooperare și un centru multinațional de coordonare maritimă. Aceste inițiative au ca scop îmbunătățirea schimbului de informații și a coordonării între diferitele țări din regiune, pentru a combate pirateria și alte amenințări la adresa securității maritime.

În concluzie, pirateria este o amenințare semnificativă la adresa securității maritime, iar combaterea acesteia necesită o abordare multifacetată, care implică eforturile coordonate ale diferitelor organizații și țări. Operațiunile maritime care se concentrează pe prevenire, interdicție și urmărire penală, precum și dezvoltarea celor mai bune practici și coordonarea regională pot contribui la reducerea amenințării pirateriei și la asigurarea siguranței și securității navigatorilor și a comerțului internațional.

Influența legislației naționale în operațiile de securitate maritimă

Legislația națională joacă un rol esențial în stabilirea unui cadru legal adecvat pentru operațiunile de securitate maritimă și asigurarea conformității cu standardele internaționale relevante. Deși există convenții și tratate internaționale care reglementează securitatea maritimă, acestea sunt transpuse în legislația națională a fiecărui stat.

Prin urmare, fiecare stat are propriile sale legi și reglementări care stabilesc standardele de securitate maritimă pentru navele înregistrate sub pavilionul lor și pentru porturile lor, precum și responsabilitățile operatorilor de nave și ale proprietarilor de porturi. Aceste legi naționale pot include dispoziții care prevăd cerințe de securitate pentru nave, cum ar fi prevenirea actelor de piraterie și jafuri, protejarea instalării portuare și îmbunătățirea securității prin monitorizarea și controlul accesului la zonele sensibile ale portului.

În timpul valului de piraterie care a afectat coasta Somaliei în ultimii ani, navele militare multinaționale au capturat un număr mare de presupuși pirați și nave utilizate în acțiuni de piraterie. Cu toate acestea, din cauza limitărilor juridice și a lipsei de infrastructură adecvată, multe dintre aceste nave capturate și presupuși pirați au fost

eliberați pe coasta Somaliei, în loc să fie judecați în instanțele naționale sau internaționale. Aceasta a dus la un sentiment de impunitate printre pirăți, deoarece știau că riscul de a fi pedepsiți pentru activitățile lor era relativ scăzut.

Această situație a subliniat importanța consolidării cooperării internaționale și a armonizării legislației naționale în combaterea pirateriei maritime. O abordare coerentă și armonizată este necesară pentru a aborda amenințarea pirateriei și pentru a asigura că cei care sunt implicați în activități de piraterie sunt aduși în fața justiției și pedepsiți pentru infracțiunile lor. De asemenea, este important să se creeze infrastructura și resursele necesare pentru a putea judeca aceste cazuri în instanțele naționale sau internaționale, și să se asigure că toate statele implicate în lupta împotriva pirateriei își asumă responsabilitatea pentru aducerea pirăților în fața justiției.

Criminalitatea transnațională

Criminalitatea transnațională ocupă un loc foarte important printre provocările contemporane în materie de securitate maritimă.

Criminalitatea transnațională este una dintre cele mai presante provocări de securitate maritimă din zilele noastre. Activități infracționale precum traficul de droguri, traficul de persoane, contrabanda cu arme și pirateria se desfășoară din ce în ce mai mult pe mare și au implicații semnificative pentru securitatea și stabilitatea globală.

Prin natura sa, criminalitatea transnațională este dificil de combătut cu ajutorul metodelor tradiționale de aplicare a legii, deoarece implică adesea actori din mai multe jurisdicții care operează dincolo de frontiere și profită de spațiile vaste și deschise ale oceanului pentru a-și desfășura activitățile. Acest lucru îngreunează monitorizarea și controlul activităților maritime și permite organizațiilor criminale să exploateze punctele slabe din sistemele juridice naționale și internaționale.

Una dintre provocările cheie în abordarea criminalității transnaționale pe mare este necesitatea unei cooperări sporite între state și organizațiile internaționale. Răspunsurile eficiente necesită eforturi coordonate din partea unei serii de actori, inclusiv a agențiilor de aplicare a legii, a marinei militare, a gărzilor de coastă și a organizațiilor internaționale, cum ar fi Oficiul Națiunilor Unite pentru Droguri și Criminalitate (UNODC) și Organizația Maritimă Internațională (OMI).

În ultimii ani, a existat o serie de inițiative menite să abordeze criminalitatea transnațională pe mare. Printre acestea se numără adoptarea de convenții și protocoale internaționale, înființarea de rețele regionale de schimb de informații și desfășurarea de patrulare și grupuri operative comune pentru monitorizarea și controlul activităților maritime. În ciuda acestor eforturi, provocarea reprezentată de criminalitatea transnațională pe mare rămâne semnificativă. Organizațiile criminale continuă să își adapteze și să își evolueze tacticile și strategiile, iar vastitatea oceanului face dificilă monitorizarea și controlul tuturor activităților pe mare. Ca atare, este clar că lupta împotriva criminalității transnaționale pe mare necesită o colaborare și o inovare continue, precum și o recunoaștere a rolului critic pe care securitatea maritimă îl joacă în securitatea și stabilitatea globală.

Migrația

În regiunea mediteraneeană, statele s-au concentrat din ce în ce mai mult pe prevenirea migrației, adesea printr-o abordare securitară care pune accentul pe dimensiunea securității maritime. Această abordare urmărește să consolideze măsurile de control la frontieră, să îmbunătățească supravegherea și colectarea de informații și să consolideze cooperarea dintre state și cu organizațiile internaționale.



Marea Mediterană a fost mult timp un punct focal pentru migrație, imigranții și refugiații încercând să traverseze marea din Africa de Nord spre Europa în căutarea unei vieți mai bune. Cu toate acestea, în ultimii ani, această migrație a devenit din ce în ce mai ilegală, deoarece rețelele de criminalitate organizată au profitat de insecuritatea și instabilitatea din regiune pentru a facilita traversările ilegale și a exploata persoanele vulnerabile.

Statele din regiune au răspuns la acest fenomen cu o serie de măsuri menite să le consolideze securitatea maritimă. Printre acestea se numără desfășurarea de nave militare și aeronave pentru a patrula pe mare, consolidarea pazei de coastă și a capacităților de control al frontierelor și dezvoltarea unor acorduri de

schimb de informații pentru a îmbunătăți cunoașterea situației și pentru a coordona răspunsurile.

Deși aceste măsuri au fost eficiente în reducerea numărului de treceri ilegale, ele au fost, de asemenea, criticate pentru accentul lor securizare, care a dus adesea la criminalizarea migrației și la încălcarea drepturilor omului. Ca urmare, au existat apeluri pentru o abordare mai echilibrată a securității maritime în regiune, care să țină seama de dimensiunea umanitară a migrației și să încerce să abordeze cauzele profunde ale mișcărilor ilegale.

O astfel de abordare ar necesita o creștere a investițiilor în inițiativele de dezvoltare și de prevenire a conflictelor în regiune, precum și un angajament reînnoit față de dreptul internațional și drepturile omului. De asemenea, ar necesita o cooperare mai strânsă între state și organizații internaționale și o recunoaștere a responsabilității comune a tuturor actorilor în abordarea provocărilor legate de mișcărilor maritime ilegale în Mediterana.

Gestionarea migrației maritime trebuie să fie încadrată în multitudinea și suprapunerea regimurilor care reglementează sprijinul acordat de stat oamenilor pe mare, și anume în ceea ce privește siguranța vieții, căutarea și salvarea și legile privind refugiații.

Siguranța vieții pe mare este un principiu fundamental al dreptului maritim internațional, iar toate statele au responsabilitatea de a se asigura că persoanele aflate în pericol pe mare sunt salvate și că li se oferă asistența necesară. Această responsabilitate este deosebit de relevantă în contextul migrației maritime, în care indivizii întreprind adesea călătorii riscante pe mare în căutarea siguranței și a unor oportunități mai bune.

Operațiunile de căutare și salvare sunt, prin urmare, o componentă esențială a gestionării migrației maritime, iar statele au obligația de a furniza aceste servicii în timp util și în mod eficient. Aceasta poate fi o sarcină complexă, în special în zonele în care numărul de imigranți care traversează marea este ridicat, iar resursele disponibile pentru a răspunde sunt limitate.

În plus față de principiul siguranței vieții pe mare, refugiații și imigranții pe mare sunt, de asemenea, protejați de legile internaționale și regionale privind refugiații. Aceste legi recunosc dreptul indivizilor de a solicita azil și interzic statelor să returneze indivizii în țările în care aceștia se confruntă cu persecuții sau vătămări.

Având în vedere complexitatea gestionării migrației maritime, este important ca statele să adopte o abordare holistică și integrată care să țină seama de diferitele regimuri și principii juridice care se aplică. Acest lucru necesită un răspuns cuprinzător și coordonat, care să implice mai mulți actori, inclusiv guverne, organizații internaționale, grupuri ale societății civile și comunități afectate.

Gestionarea eficientă a migrației maritime trebuie să se bazeze pe înțelegerea clară a nevoilor și vulnerabilităților persoanelor aflate pe mare, precum și pe conștientizarea diferitelor cadre juridice care se aplică. De asemenea, trebuie să se bazeze pe angajamentul față de dreptul internațional, drepturile omului și principiile umanitare și să fie ghidată de spiritul de cooperare și de responsabilitate comună între toți actorii implicați.

Perspectivă și elaborarea de politici privind gestionarea migrației maritime.

Perspectivă și elaborarea de politici privind gestionarea migrației maritime ar trebui să țină seama de natura complexă și cu multiple fațete a acestei probleme. Unele considerații și recomandări potențiale includ:

- abordarea cauzelor profunde - o soluție durabilă și pe termen lung pentru gestionarea migrației maritime trebuie să abordeze cauzele profunde ale migrației, cum ar fi sărăcia, conflictele și degradarea mediului. Acest lucru necesită o abordare cuprinzătoare și multidimensională care implică abordarea factorilor economici, sociali și politici care determină migrația;
- sprijinirea țărilor de origine și de tranzit - țările de origine și de tranzit joacă un rol esențial în gestionarea migrației maritime și trebuie să fie sprijinite prin intermediul ajutorului pentru dezvoltare, al consolidării capacităților și al asistenței tehnice. Acest lucru poate contribui la consolidarea gestionării frontierelor, la îmbunătățirea capacităților de căutare și salvare și la acordarea de sprijin imigranților aflați în tranzit;
- consolidarea cooperării și a coordonării - gestionarea eficientă a migrației maritime necesită o abordare coordonată și cooperantă între toate părțile interesate implicate, inclusiv guvernele, organizațiile internaționale, grupurile societății civile și comunitățile afectate. O cooperare și o coordonare sporită pot contribui la reducerea duplicării eforturilor, la îmbunătățirea schimbului de informații și la promovarea unor răspunsuri mai eficiente la crizele de migrație;
- promovarea unei abordări bazate pe drepturi - o abordare bazată pe drepturi în ceea ce privește gestionarea migrației maritime pune accentul pe protecția drepturilor omului și a demnității tuturor persoanelor, indiferent de statutul lor de migrare. Acest lucru necesită respectarea legislației internaționale privind drepturile omului și refugiații, precum și asigurarea accesului imigranților la servicii de bază, cum ar fi asistența medicală, educația și asistența juridică;
- promovarea unei migrații sigure și ordonate - migrația sigură și ordonată este un obiectiv-cheie al gestionării eficiente a migrației maritime și necesită o serie de măsuri, inclusiv o gestionare consolidată a frontierelor, capacități sporite de căutare și salvare și un sprijin mai mare pentru întoarcerea voluntară și reintegrarea;
- încurajarea cooperării regionale și internaționale - migrația este un fenomen global care necesită un răspuns global. Cooperarea regională și internațională poate juca un rol esențial în promovarea gestionării mai eficiente a migrației, inclusiv prin schimbul de informații, consolidarea comună a capacităților și dezvoltarea de politici și cadre comune;

În general, gestionarea eficientă a migrației maritime necesită o abordare pe termen lung, cuprinzătoare și bazată pe drepturi, care să țină seama de diferitele cadre juridice, considerații politice și provocări practice implicate. Colaborând și adoptând o abordare coordonată și cooperantă, părțile interesate pot promova o migrație sigură, ordonată și umană, care să respecte drepturile și demnitatea tuturor persoanelor implicate.

Terorismul maritim, dezbateri centrale în domeniu.*Forțe speciale⁴³*

Terorismul maritim se referă la orice act terorist care are loc pe mare sau împotriva unor ținte maritime. Este o problemă complexă care a atras multă atenție din partea cercetătorilor și a factorilor de decizie politică în ultimii ani. Există trei dezbateri centrale în domeniul terorismului maritim:

- definiția terorismului maritim. Unii cercetători susțin că termenul "terorism maritim" ar trebui să fie utilizat doar pentru a descrie actele de terorism care au loc la bordul unei nave, în timp ce alții susțin că termenul ar trebui să fie utilizat pentru a descrie orice act de terorism care afectează securitatea maritimă, cum ar fi atacurile asupra porturilor, platformelor petoliere sau instalațiilor de coastă. Această dezbateră este importantă deoarece influențează modul în care factorii de decizie politică elaborează strategiile de combatere a terorismului maritim și alocă resurse în acest domeniu;
- evaluarea amenințării terorismului maritim. Unii cercetători susțin că terorismul maritim este o amenințare exagerată, care a fost supraestimată de către guverne și agențiile de securitate. Alții susțin că amenințarea este reală și că grupurile teroriste au capacitatea de a efectua atacuri împotriva unor obiective maritime. Această dezbateră este importantă deoarece afectează modul în care guvernele și agențiile de securitate alocă resurse pentru activitățile de securitate maritimă și de combatere a terorismului;
- răspuns și prevenire - cea de-a treia dezbateră centrală în domeniul terorismului maritim se referă la strategiile de răspuns și de prevenire. Unii cercetători susțin că cel mai bun mod de a preveni terorismul maritim este de a spori securitatea navelor, a porturilor și a altor instalații maritime. Alții susțin că cel mai bun mod de a preveni terorismul maritim este de a aborda factorii sociali, economici și politici care stau la baza acestuia și care contribuie la apariția grupurilor teroriste. Această dezbateră este importantă deoarece influențează modul în care factorii de decizie politică elaborează strategii de prevenire și de răspuns la terorismul maritim.

În concluzie, domeniul terorismului maritim este complex și există mai multe dezbateri în jurul definiției termenului, al evaluării amenințării și al strategiilor de răspuns și de prevenire. Este esențial ca factorii de decizie politică și cercetătorii să se angajeze în aceste dezbateri și să depună eforturi pentru a ajunge la o înțelegere cuprinzătoare a terorismului maritim, care poate fundamenta strategii eficiente de combatere a acestei amenințări.

Combaterea traficului de arme și de bunuri în sectorul maritim. Eforturi globale pentru securitatea internațională

Traficul de arme și de bunuri ilicite reprezintă o amenințare serioasă la adresa păcii și stabilității în întreaga lume. Sectorul maritim joacă un rol crucial în această problemă, fiind utilizat adesea de traficanți pentru a transporta și a disimula bunurile ilegale. Combaterea acestui fenomen necesită eforturi concertate la nivel global, implicând state, organizații internaționale și sectorul privat.

⁴³ https://twitter.com/specialforces_1.



marfă. Principalele zone afectate sunt Mediterana de Est, Marea Neagră, Oceanul Indian, inclusiv Marea Roșie și Cornul Africii.

Convenții și tratate internaționale

Combaterea traficului de arme și de bunuri pe mare este abordată prin intermediul unor convenții și tratate internaționale. Printre acestea se numără Convenția Națiunilor Unite împotriva Crimei Organizate Transnaționale⁴⁴ (UNTOC), Convenția ONU asupra Comerțului cu Arme⁴⁵ (UN Arms Trade Treaty) și Protocolul împotriva Traficului Ilegal de Imigranți pe Mare. Aceste acorduri stabilesc standarde și proceduri pentru prevenirea, detectarea și eradicarea traficului de arme și bunuri.

Traficul de arme este un fenomen periculos și devastator care amenință securitatea internațională și contribuie la destabilizarea regiunilor din întreaga lume. Proliferarea acestui fenomen în sectorul maritim a devenit o problemă majoră, cu implicații grave asupra păcii și stabilității.

Cauzele proliferării traficului de arme pe mare:

- Zona de legalitate ambiguă: Unele regiuni și zone maritime se află într-un vid legislativ sau într-o zonă de legalitate ambiguă, facilitând astfel traficul de arme. Aceste zone oferă traficantilor un mediu propice pentru a opera și a disimula bunurile ilegale.
- Corupția și complicitatea oficialilor: Corupția și complicitatea oficialilor vamali și portuari facilitează traficul de arme prin intermediul porturilor maritime. Aceste activități ilegale compromit integritatea sistemului de securitate și permit traficantilor să evite controalele și să efectueze operațiuni ilegale.
- Instabilitatea și conflictele regionale: Regiunile afectate de conflicte armate și instabilitate politică sunt adesea locuri de desfășurare a traficului de arme. Când guvernele sunt slabe sau ineficiente, traficantii găsesc adesea oportunități de a profita de haosul și de a livra arme către grupări ilegale și insurgente.

Consecințele proliferării traficului de arme pe mare:

- Creșterea nivelului violenței: Traficul de arme alimentează conflictele armate și amplifică nivelul violenței în regiuni deja instabile. Armele ilegale ajung în mâinile grupurilor criminale, teroriste și insurgente, intensificând amenințările la adresa securității și a vieții cetățenilor.
- Efecte devastatoare asupra societății civile: Armele ilegale ajung adesea în mâinile infractorilor și așa-numiților "actori neliberali", contribuind la creșterea criminalității, a violenței armate și a traficului de droguri. Aceste efecte au un impact devastator asupra societății civile și asupra procesului de dezvoltare și stabilitate.

⁴⁴ UNTOC (United Nations Convention against Transnational Organized Crime), sau Convenția Națiunilor Unite împotriva Criminalității Organizate Transnaționale, a fost adoptată în anul 2000. Aceasta a fost înființată ca un instrument juridic internațional pentru combaterea și prevenirea criminalității organizate transnaționale la nivel global.

⁴⁵ Tratatul privind Comerțul cu Arme al Organizației Națiunilor Unite (United Nations Arms Trade Treaty - UN ATT) a fost adoptat la 2 aprilie 2013. Acest tratat a intrat în vigoare la 24 decembrie 2014, la 90 de zile după depunerea a 50 de ratificări din partea statelor membre ale ONU. Deși UN ATT a fost adoptat de către o mare parte a comunității internaționale, este important de menționat că nu toate statele membre ale ONU au semnat sau ratificat acest tratat. Implementarea sa și aplicarea eficientă a dispozițiilor acestuia rămân sub responsabilitatea fiecărui stat parte în parte.

- Finanțarea terorismului: Un aspect crucial al combaterii traficului de arme și bunuri în sectorul maritim este împiedicarea finanțării terorismului. Fluxurile financiare asociate cu aceste activități ilicite sunt monitorizate și urmărite în strânsă colaborare cu instituțiile financiare și organizațiile internaționale. Implementarea măsurilor de combatere a spălării de bani și a finanțării terorismului ajută la întreruperea lanțului de aprovizionare al traficantilor.

Acțiuni pentru combaterea proliferării traficului de arme pe mare:

Pentru a analiza problema proliferării traficului de arme pe mare, este necesară o abordare globală și o cooperare între statele implicate. Iată câteva acțiuni cheie care pot fi luate:

- Consolidarea legislației și a controlului vamal: Statele ar trebui să îmbunătățească și să pună în aplicare legislația strictă pentru controlul traficului de arme și să dezvolte capacități eficiente de control vamal. Acest lucru include verificarea riguroasă a încărcăturilor și containerelor în porturi și implicarea autorităților judiciare în investigarea și urmărirea traficantilor de arme.
- Cooperare internațională și schimb de informații: Statele ar trebui să consolideze cooperarea la nivel internațional prin schimbul de informații relevante privind traficul de arme pe mare. Acest lucru poate fi realizat prin intermediul organizațiilor internaționale, cum ar fi Interpol și Organizația Națiunilor Unite, care să faciliteze schimbul rapid și securizat de informații între țări și agenții de aplicare a legii.
- Supravegherea și patrularea mărilor: Statelor li se recomandă să intensifice supravegherea și patrularea zonelor maritime pentru a detecta și intercepta navele implicate în traficul de arme. Acest lucru poate implica desfășurarea de nave de patrulare, avioane de supraveghere și utilizarea tehnologiilor avansate de detecție pentru identificarea și urmărirea activităților suspecte.
- Îmbunătățirea cooperării cu sectorul privat: Colaborarea între autoritățile guvernamentale și sectorul privat, inclusiv companiile maritime, operatorii portuari și companiile de securitate maritimă, este esențială în combaterea traficului de arme. Schimbul de informații, dezvoltarea unor standarde de securitate și implementarea unor practici responsabile în lanțurile de aprovizionare pot ajuta la identificarea și prevenirea traficului de arme.
- Sensibilizarea și educația: Campaniile de sensibilizare și educație joacă un rol important în combaterea traficului de arme. Acestea pot include instruirea personalului maritim și portuar privind identificarea și raportarea activităților suspecte, precum și educarea populației cu privire la pericolele traficului de arme și la importanța raportării acestor activități către autorități.

România a luat o serie de măsuri pentru combaterea traficului cu arme și pentru prevenirea proliferării acestui fenomen. România are în vigoare o legislație riguroasă privind controlul armelor și a traficului cu arme. Aceasta include Legea armelor și munițiilor, care reglementează achiziționarea, deținerea și tranzitul armelor și munițiilor. De asemenea, există reglementări specifice privind importul și exportul armelor și munițiilor.

Autoritățile române dețin un sistem de control vamal eficient și efectuează verificări riguroase asupra exporturilor și importurilor de arme. Aceasta implică verificarea documentelor și a înregistrărilor, scanarea și inspecția fizică a încărcăturilor și colaborarea cu autoritățile similare din alte țări. România cooperează cu alte state și organizații internaționale pentru combaterea traficului cu arme. Aceasta include schimbul de informații și cooperarea cu Interpol, Organizația Națiunilor Unite și alte entități relevante pentru a identifica și urmări rețelele de trafic cu arme.

Autoritățile maritime române monitorizează și securizează frontiera maritimă pentru a preveni traficul ilegal cu arme. Acest lucru implică utilizarea de nave și echipamente de supraveghere, precum și cooperarea cu alte țări în cadrul operațiunilor maritime comune și acordă o atenție deosebită instruirii și educației personalului implicat în controlul armelor și traficului cu arme. Aceasta include pregătirea polițiștilor, ofițerilor vamali și altor agenți de aplicare a legii pentru a identifica și interveni în cazurile de trafic cu arme.

România colaborează strâns cu organizații internaționale precum Europol⁴⁶ și Organizația Națiunilor Unite pentru a combate traficul cu arme la nivel global. Prin intermediul acestor organisme, România contribuie la schimbul de informații și la coordonarea eforturilor internaționale pentru a identifica și urmări traficanții cu arme.

Autoritatea Națională pentru Controlul Exportului și Importului Armelor, Munițiilor și Produselor și Tehnologiilor Militare⁴⁷ (ANCEX) din România are responsabilitatea de a monitoriza și reglementa comerțul cu armament. Aceasta include acordarea licențelor de export și import, verificarea respectării regulilor și a embargourilor internaționale și colaborarea cu alte autorități similare din alte țări.

România se implică activ în cooperarea regională în vederea combaterii traficului cu arme. Participarea la inițiative și programe regionale, precum Grupul de Acțiune Regională împotriva traficului ilicit cu arme de foc în Europa de Sud-Est (SEESAC), facilitează schimbul de informații și bune practici între țări și contribuie la îmbunătățirea capacităților de combatere a traficului cu arme.

România contribuie activ la operațiuni internaționale pentru combaterea traficului cu arme. De exemplu, participarea la operațiuni maritime ale Uniunii Europene, precum Operațiunea Atalanta⁴⁸ și Operațiunea Irini⁴⁹, demonstrează angajamentul României în prevenirea traficului ilegal cu arme pe mare și în promovarea securității maritime la nivel global.

Aceste măsuri luate de România reflectă eforturile continue ale țării de a combate traficul cu arme și de a preveni proliferarea acestui fenomen în țară și în regiune. Prin cooperare internațională, monitorizare și reglementare riguroasă, precum și implicarea în operațiuni și inițiative internaționale, România contribuie la eforturile internaționale de combatere a acestui fenomen.

Combaterea traficului de arme și de bunuri în sectorul maritim este o provocare complexă care necesită o abordare globală și coordonată. Prin implementarea tratatelor internaționale, consolidarea cooperării internaționale, utilizarea tehnologiei avansate și promovarea conștientizării, comunitatea internațională depune eforturi susținute pentru a contracara acest fenomen. Este esențială continuarea acestor eforturi, îmbunătățirea legislației și sporirea colaborării între state, organizații internaționale și sectorul privat pentru a asigura securitatea și a preveni proliferarea armelor și bunurilor ilegale în sectorul maritim. Numai prin eforturi comune și abordări integrate putem obține rezultate eficiente în combaterea traficului de arme și bunuri, asigurând astfel pacea și securitatea internațională pe mare.

Securitate energetică strategică. Variabilele geopolitice

Riscurile de securitate maritimă sunt modelate de o serie de factori strategici, geopolitici și operaționali, toți aceștia trebuind să fie luați în considerare la elaborarea unor procese de securitate maritimă eficiente. La nivel strategic, cerințele în materie de securitate energetică joacă un rol major în modelarea riscurilor de securitate maritimă, deoarece majoritatea resurselor mondiale de petrol și gaze naturale sunt transportate pe mare. Întreruperea lanțurilor de aprovizionare cu energie poate avea consecințe economice și politice semnificative, ceea ce le face o țintă atractivă pentru actorii statali și nestatali care doresc să își atingă obiectivele politice sau economice.

⁴⁶ Europol, Oficiul European de Poliție, a fost înființat în anul 1994. Această organizație a fost creată ca o agenție a Uniunii Europene, având sediul în Haga, Țările de Jos. Scopul Europol este de a facilita cooperarea și schimbul de informații între forțele de poliție din statele membre ale Uniunii Europene în vederea combaterii criminalității transfrontaliere și a amenințărilor la adresa securității în Europa.

⁴⁷ ANCEX (Autoritatea Națională pentru Controlul Exportului și Importului Armelor, Munițiilor și Produselor și Tehnologiilor Militare) a fost înființată în anul 2003 în România. Aceasta a fost creată pentru a reglementa și monitoriza comerțul cu armament, muniții și produse și tehnologii militare în conformitate cu legislația națională și internațională.

⁴⁸ Operațiunea Atalanta este o operațiune navală a Uniunii Europene (UE) lansată în decembrie 2008, cu scopul de a combate pirateria și jafurile armate în largul coastei Somaliei și în apele adiacente din Golful Aden și Oceanul Indian. Aceasta reprezintă un răspuns al comunității internaționale la creșterea incidentelor de piraterie în regiune și are ca obiectiv protejarea navelor comerciale și asigurarea securității coridorului strategic de transport maritim. România a participat la aceasta operație cu Fregata 221.

⁴⁹ Operațiunea Irini este o operațiune navală a Uniunii Europene (UE) lansată în martie 2020, cu scopul de a sprijini implementarea embargoului ONU asupra armelor în Libia. Aceasta reprezintă o continuare a eforturilor internaționale pentru menținerea păcii și securității în regiunea Mării Mediterane, având ca obiectiv principal monitorizarea și supravegherea embargoului impus asupra armamentului în Libia. România participă la aceasta operație cu Fregata 221 și Fregata 222.

Factorii geopolitici contribuie, de asemenea, la riscurile de securitate maritimă, deoarece concurența pentru resursele maritime și accesul la rutele maritime cheie poate duce la conflicte și instabilitate. Disputele teritoriale, revendicările concurente privind frontierele maritime și tensiunile dintre statele vecine contribuie toate la riscul de incidente de securitate maritimă.

Realitățile operaționale joacă, de asemenea, un rol-cheie în modelarea riscurilor de securitate maritimă, deoarece progresele tehnologice au facilitat actorii nestatali să opereze pe mare. Ambarcațiunile mai mici și mai rapide și proliferarea armelor de calibru mic și a armelor ușoare au făcut ca pirateria și alte forme de criminalitate maritimă să fie mai atractive și mai ușor de realizat. În plus, întinderea vastă a oceanelor lumii și dificultatea monitorizării și a patrulării pe o suprafață atât de mare îngreunează detectarea și reacția la amenințările la adresa securității maritime.

Pentru a aborda aceste riscuri complexe de securitate maritimă, trebuie dezvoltate procese eficiente de securitate maritimă care să țină seama de toți acești factori. Acest lucru necesită o abordare coordonată, cu participarea mai multor părți interesate, care implică colaborarea dintre state, organizații internaționale și sectorul privat. O astfel de abordare ar trebui să se concentreze pe dezvoltarea unei înțelegeri cuprinzătoare a riscurilor de securitate maritimă și pe abordarea cauzelor profunde ale acestor riscuri, cum ar fi inegalitatea economică și instabilitatea politică. În plus, procesele eficiente de securitate maritimă ar trebui să implice desfășurarea de tehnologii și proceduri operaționale adecvate pentru a detecta, monitoriza și răspunde la incidente de securitate maritimă în timp util și în mod eficient.

În general, complexitatea riscurilor contemporane la adresa securității maritime necesită o abordare nuanțată și cu multiple fațete, pentru a dezvolta procese eficiente de securitate maritimă care pot proteja rutele maritime vitale și pot asigura siguranța și securitatea persoanelor și a comunităților care depind de oceane pentru a-și asigura mijloacele de trai.

Securitatea cibernetică

Securitatea cibernetică joacă un rol vital în industria maritimă datorită digitalizării și automatizării crescânde, care au dus la introducerea de noi amenințări și cerințe de reglementare. Această transformare digitală se dovedește a fi o sabie cu două tăișuri, deoarece este esențială pentru funcționarea sistemelor critice de transport maritim. Cu toate acestea, ea reprezintă, de asemenea, un risc major pentru infrastructura maritimă și pentru nave, lăsându-le vulnerabile la atacuri cibernetice. Consecințele unor astfel de atacuri cibernetice au un impact semnificativ asupra siguranței personalului și a mediului.

Utilizarea din ce în ce mai frecventă a tehnologiilor digitale și a automatizării în industria maritimă a dus la o conștientizare tot mai mare a necesității unor măsuri eficiente de securitate cibernetică, pentru a preveni atacurile cibernetice asupra navelor și a sistemelor critice de transport maritim. Amenințările de securitate cibernetică pentru industria maritimă includ malware⁵⁰, ransomware⁵¹, hacking⁵² și alte tipuri de atacuri care pot perturba operațiunile, compromite securitatea datelor și chiar pune în pericol siguranța echipajelor și a mediului.

În plus, cerințele de reglementare legate de securitatea cibernetică în industria maritimă evoluează rapid, pe măsură ce tot mai multe țări și organizații recunosc necesitatea unor standarde și bune practici în materie de securitate cibernetică. De exemplu, Organizația Maritimă Internațională (IMO) a introdus orientări pentru gestionarea riscurilor cibernetice ale navelor și ale companiilor de transport maritim, inclusiv o cerință pentru companii de a elabora planuri de gestionare a riscurilor cibernetice.

O securitate cibernetică eficientă în industria maritimă necesită o abordare holistică care să implice toate părțile interesate, inclusiv armatorii, operatorii și membrii echipajului, precum și organisme de reglementare și

⁵⁰ Malware-ul este un termen care provine din sintagma "software rău intenționat" (malicious software). Se referă la orice tip de software creat cu intenția de a cauza daune sau de a obține acces neautorizat la un sistem de calcul sau la datele acestuia.

⁵¹ Ransomware-ul este un tip de malware (software rău intenționat) care criptează fișierele sau blochează accesul la sistemul de operare al unui computer sau al unui dispozitiv, iar apoi cere o "răscumpărare" pentru a debloca sau a decodifica datele respective.

⁵² Hacking-ul se referă la activitatea de a accesa, modifica sau exploata sisteme informatice și rețele într-un mod care nu este autorizat sau legal. Termenul "hacker" este adesea folosit pentru a descrie persoanele care se angajează în astfel de activități.

experții în securitate cibernetică. Această abordare ar trebui să includă măsuri precum formarea și sensibilizarea periodică a personalului, evaluări periodice ale vulnerabilității și teste de penetrare, implementarea unei arhitecturi de rețea sigure și a unor controale de acces, precum și utilizarea criptării și a altor tehnologii de securitate pentru a proteja datele și sistemele.

Securitatea maritimă și Convenția privind dreptul mării

Convenția privind dreptul mării (UNCLOS), care a intrat în vigoare în 1994, este principalul cadru juridic internațional care reglementează utilizarea și protecția oceanelor și a resurselor marine ale lumii. UNCLOS abordează o gamă largă de aspecte legate de domeniul maritim, inclusiv securitatea maritimă.

UNCLOS recunoaște dreptul tuturor statelor de a se angaja în operații de securitate maritimă în zonele lor maritime, sub rezerva anumitor condiții și limitări. În mod specific, UNCLOS recunoaște dreptul statelor costiere de a lua măsurile necesare pentru a-și proteja securitatea națională, inclusiv interzicerea navelor străine implicate în activități ilegale în marea lor teritorială, cum ar fi traficul de droguri, pirateria și traficul de persoane. Cu toate acestea, aceste măsuri trebuie să se desfășoare în conformitate cu principiile dreptului internațional, inclusiv cu respectarea drepturilor omului și cu obligația de a evita prejudicierea navelor nevinovate.

UNCLOS prevede, de asemenea, stabilirea unor zone economice exclusive (ZEE) în interiorul cărora statele de coastă au drepturi speciale în ceea ce privește explorarea și exploatarea resurselor naturale. Cu toate acestea, aceste drepturi fac obiectul anumitor limitări, inclusiv obligația de a respecta drepturile și libertățile altor state și de a se asigura că operațiunile de securitate maritimă din cadrul ZEE nu interferează cu alte utilizări legale ale mării.

În general, UNCLOS joacă un rol esențial în promovarea securității maritime, oferind un cadru juridic pentru ca statele să coopereze în prevenirea și suprimarea activităților ilegale în domeniul maritim, asigurându-se, în același timp, că operațiunile de securitate maritimă sunt desfășurate în conformitate cu dreptul internațional și cu respectarea drepturilor omului.

Multe țări și-au extins jurisdicția asupra unor zone maritime vaste prin intermediul UNCLOS, care le acordă drepturi exclusive de explorare și exploatare a resurselor naturale, precum și autoritate asupra unor activități precum pescuitul și transportul maritim. Cu toate acestea, monitorizarea și apărarea unor zone atât de mari poate reprezenta o provocare semnificativă pentru multe țări, în special pentru cele cu resurse și capacități tehnice limitate. Acest lucru poate crea vulnerabilități care pot fi exploatate de rețelele transnaționale de criminalitate maritimă, cum ar fi pescuitul ilegal sau contrabanda cu mărfuri sau persoane. Prin urmare, consolidarea capacității de securitate maritimă este un aspect important pentru multe țări, în vederea gestionării și securizării eficiente a spațiilor lor maritime.

Interacțiunea puternică dintre dreptul mării și securitate

Dreptul mării oferă cadrul juridic pentru securitatea maritimă, iar problemele de securitate influențează, la rândul lor, interpretarea și punerea în aplicare a dreptului mării.

Securitatea maritimă implică o gamă largă de activități și probleme, inclusiv pirateria, terorismul, contrabanda, traficul de droguri și protecția infrastructurii critice. Dreptul mării joacă un rol esențial în abordarea acestor probleme, prin definirea drepturilor și responsabilităților statelor și ale altor actori în domeniul maritim, inclusiv a diferitelor zone maritime și a regimurilor juridice asociate acestora.

De exemplu, Convenția Organizației Națiunilor Unite asupra Dreptului Mării (UNCLOS) stabilește cadrul juridic pentru operațiunile de securitate maritimă, inclusiv interzicerea navelor implicate în activități ilegale în marea teritorială a unui stat, protecția infrastructurii critice în zona economică exclusivă (ZEE) și libertatea de navigație prin strâmtoarele internaționale.

În același timp, problemele de securitate influențează, de asemenea, interpretarea și punerea în aplicare a dreptului mării. De exemplu, amenințarea pirateriei și a altor activități ilegale în apele din largul coastelor Somaliei a dus la adoptarea unor rezoluții ale Consiliului de Securitate al ONU care au autorizat forțele navale internaționale să opereze în apele somaleze și să se angajeze în operațiuni de securitate maritimă.

În plus, războiul global în curs de desfășurare împotriva terorismului a dus la o atenție sporită acordată securității maritime, în special în contextul prevenirii terorismului, prin adoptarea Codului Internațional de Securitate a Navelor și a Instalațiilor Portuare (ISPS) și a altor măsuri menite să sporească securitatea transportului maritim și a instalațiilor portuare.

Pe scurt, dreptul mării și securitatea sunt profund interconectate, legea oferind cadrul juridic pentru securitatea maritimă, în timp ce aspectele legate de securitate influențează, la rândul lor, interpretarea și punerea în aplicare a legii.

Calea spre viitor

Calea de urmat pentru dreptul mării și securitatea maritimă va implica probabil eforturi continue de echilibrare a drepturilor și intereselor statelor de coastă și ale altor actori în ceea ce privește navigația, explorarea și exploatarea resurselor naturale și alte activități în domeniul maritim. Printre domeniile potențiale de dezvoltare viitoare se numără următoarele:

- continuarea eforturilor de promovare a cooperării și a coordonării între statele costiere și alți actori din domeniul maritim, inclusiv prin elaborarea de acorduri și mecanisme regionale pentru gestionarea resurselor comune și prevenirea conflictelor;
- dezvoltarea de noi tehnologii și practici pentru gestionarea durabilă a resurselor marine, inclusiv a pescuitului, a zăcămintelor de petrol și gaze și a mineralelor;
- eforturi de abordare a noilor amenințări la adresa securității în domeniul maritim, cum ar fi pirateria, terorismul maritim și pescuitul ilegal;
- eforturi continue de consolidare a cadrelor juridice pentru gestionarea resurselor marine, inclusiv prin elaborarea de noi acorduri internaționale și aplicarea celor existente;
- abordarea provocărilor reprezentate de schimbările climatice și de impactul acestora asupra domeniului maritim, inclusiv potențialul de modificare a nivelului mării, a curenților oceanici și a altor factori care ar putea afecta gestionarea resurselor marine și securitatea statelor costiere.

În general, dreptul mării și securitatea maritimă vor continua să fie domenii importante de interes pentru comunitatea internațională, deoarece oceanele și mările continuă să joace un rol critic în economia globală și în mediul de securitate mai larg.

Rolul dreptului internațional în securitatea maritimă

Securitatea maritimă este o problemă dinamică și complexă, care necesită o abordare cu multiple fațete. Dreptul internațional joacă un rol esențial în gestionarea securității maritime, oferind un cadru în interiorul căruia statele pot răspunde la amenințările din partea actorilor nestatali și se pot angaja în cooperarea interstatală. Convenția Organizației Națiunilor Unite privind Dreptul Mării (UNCLOS), împreună cu alte tratate și acorduri, oferă parametrii în cadrul cărora statele pot acționa în domeniul maritim și stabilesc regulile de bază pentru cooperarea dintre state.

UNCLOS, care a intrat în vigoare în 1994, este considerată pe scară largă drept piatra de temelie a dreptului maritim internațional. Convenția definește drepturile și responsabilitățile statelor în ceea ce privește utilizarea oceanelor lumii, stabilind norme pentru toate aspectele, de la navigație și pescuit până la explorarea și exploatarea resurselor naturale. UNCLOS oferă, de asemenea, un cadru juridic pentru soluționarea diferendelor, inclusiv a diferendelor dintre state și a diferendelor dintre state și actorii nestatali.

Unul dintre principalele avantaje ale unei abordări a securității maritime bazate pe dreptul internațional este accentul pus pe soluționarea pașnică a litigiilor. UNCLOS prevede un mecanism de soluționare pașnică a litigiilor dintre state, inclusiv negocierea, medierea și arbitrajul. Această abordare contribuie la prevenirea escaladării conflictelor și promovează dezvoltarea unor relații de cooperare între state.

Un alt avantaj al unei abordări bazate pe dreptul internațional este recunoașterea drepturilor și obligațiilor tuturor actorilor din domeniul maritim. UNCLOS recunoaște dreptul statelor costiere de a controla activitățile din cadrul mărilor lor teritoriale și al zonelor economice exclusive, prevăzând, în același timp, libertatea de navigație și

de survolare pentru alte state. Acest echilibru între drepturi și obligații contribuie la stabilirea ordinii pe mare și la prevenirea conflictelor dintre state și alți actori.

Cu toate acestea, există limitări ale unei abordări bazate pe dreptul internațional. Una dintre principalele limitări este dificultatea de a aplica normele juridice internaționale. UNCLOS prevede soluționarea diferendelor dintre state, dar nu dispune de un mecanism solid de aplicare. Aceasta înseamnă că statele trebuie să se bazeze pe presiunea diplomatică, pe sancțiuni economice și pe alte mijloace nejuridice pentru a aplica normele juridice internaționale.

O altă limitare a unei abordări bazate pe dreptul internațional este complexitatea regimului juridic. Domeniul maritim face obiectul unei rețele complexe de norme juridice internaționale, inclusiv tratate, drept internațional cutumiar și instrumente de soft law. Această complexitate poate face dificilă poziția statelor în cadrul juridic și poate crea incertitudine și ambiguitate în aplicarea normelor juridice internaționale.

Securitatea maritimă nu se referă doar la asigurarea siguranței și securității navelor și a încărcăturii acestora, ci și la siguranța și securitatea persoanelor care lucrează și călătoresc pe aceste nave. Aceste persoane provin din medii diferite și sunt poziționate în cadrul ierarhiilor sociale de gen, clasă, rasă sau etnie. Înțelegerea acestor ierarhii sociale este crucială pentru elaborarea unor politici și strategii eficiente de asigurare a siguranței și securității tuturor persoanelor din spațiile maritime.

În concluzie, o abordare a securității maritime bazată pe dreptul internațional, și în special pe UNCLOS, este o componentă importantă a eforturilor de gestionare a securității maritime. Cadrul juridic oferit de UNCLOS și de alte instrumente juridice internaționale contribuie la stabilirea ordinii pe mare, la prevenirea conflictelor dintre state și alți actori și la furnizarea unui mecanism de soluționare pașnică a litigiilor. Cu toate acestea, există limitări inerente unei abordări bazate pe dreptul internațional, inclusiv dificultăți în ceea ce privește aplicarea legii și complexitatea regimului juridic. Ca atare, o abordare cuprinzătoare a securității maritime trebuie să includă o serie de strategii, inclusiv măsuri juridice, diplomatice, economice și militare.

Securitatea maritimă prin prisma teoriei securizării⁵³

Securitatea maritimă este o problemă complexă și cu multiple fațete care necesită o abordare cuprinzătoare. Un mod de a înțelege securitatea maritimă este prin prisma teoriei securizării. Această abordare se concentrează asupra politicii de considerare a problemelor maritime ca amenințări la adresa unui obiect de referință valoric, cum ar fi securitatea națională sau interesele economice. Teoria securizării poate fi utilizată pentru a urmări modul în care mările au fost considerate un spațiu de insecuritate și cum au fost încorporate probleme precum criminalitatea transnațională în agende de securitate ale statelor.

Conform teoriei securizării, securitatea nu este un fenomen obiectiv, ci un proces care implică identificarea unei amenințări la adresa securității și mobilizarea resurselor pentru a face față acestei amenințări. Acest proces este condus de politicile de securitate, care implică construirea unui discurs care încadrează o anumită problemă ca fiind o amenințare la adresa securității. În contextul securității maritime, teoria securizării sugerează că mările nu sunt în mod inherent nesigure, ci sunt construite ca atare prin intermediul politicilor de securitate.

Un exemplu în acest sens este modul în care pirateria a fost construită ca o amenințare la adresa securității în domeniul maritim. Pirateria a fost o problemă de secole, dar abia la începutul anilor 2000 a fost considerată o amenințare la adresa securității, care necesită un răspuns internațional coordonat. Această încadrare a fost determinată de un discurs care prezenta pirateria ca o amenințare la adresa comerțului mondial și a stabilității economice. Acest discurs a fost construit de o serie de actori, inclusiv state, organizații internaționale și mass-media.

⁵³Teoria securizării a fost formulată inițial de către teoreticienii de securitate din domeniul Relațiilor Internaționale. Există mai mulți academicieni și gânditori care au contribuit la dezvoltarea și conturarea acestei teorii. Unul dintre cei mai cunoscuți teoreticieni care au abordat teoria securizării este Barry Buzan, un profesor britanic de Relații Internaționale. Împreună cu Ole Wæver, el a elaborat teoria securității sectoriale și a introdus conceptul de "securitate securizată" (securitization) pentru a explica modul în care anumite aspecte devin subiecte de securitate într-un context dat. Lucrările lor au influențat în mod semnificativ studiul securității în domeniul Relațiilor Internaționale și, implicit, teoria securizării. Alți teoreticieni precum Ole Wæver, Thomas Biersteker, Keith Krause și Didier Bigo au contribuit și ei la dezvoltarea teoriei securizării prin intermediul cercetărilor lor și al articolelor academice. Acești gânditori au oferit perspective și abordări diferite în ceea ce privește securitatea și modul în care aceasta este construită și gestionată în diferite contexte.

Un alt exemplu de securizare în domeniul maritim este modul în care criminalitatea transnațională a fost încorporată în agendele de securitate ale statelor. Criminalitatea transnațională, cum ar fi traficul de droguri, traficul de persoane și contrabanda cu arme, reprezintă de mult timp o problemă în domeniul maritim. Cu toate acestea, abia la sfârșitul secolului XX a început să fie considerată o amenințare la adresa securității. Această încadrare a fost determinată de un discurs care prezenta criminalitatea transnațională ca o amenințare la adresa securității naționale și a siguranței publice.

Teoria securizării ajută la explicarea modului în care securitatea maritimă este construită prin intermediul politicii de securitate. Aceasta sugerează că aspectele considerate amenințări la adresa securității în domeniul maritim nu sunt în mod inherent nesigure, ci sunt construite ca atare printr-un discurs care le încadrează ca amenințări la adresa unui obiect de referință valoros. Această încadrare este determinată de o serie de actori, inclusiv state, organizații internaționale și mass-media.

În concluzie, teoria securizării oferă un cadru util pentru a înțelege modul în care securitatea maritimă este construită prin intermediul politicii de securitate. Această abordare evidențiază importanța discursului și a construcției amenințărilor la adresa securității în modelarea agendelor de securitate maritimă. Prin înțelegerea politicii de securitate maritimă, factorii de decizie politică pot dezvolta strategii mai eficiente pentru a aborda provocările complexe și cu multiple fațete din domeniul maritim.

Actorii nestatali relevanți pentru securitatea maritimă.

Actorii nestatali sunt din ce în ce mai relevanți pentru securitatea maritimă, iar aceștia sunt de un număr și o varietate deconcertante. Acești actori pot varia de la rețele criminale implicate în contrabandă, trafic și piraterie până la activiști de mediu care luptă împotriva practicilor de pescuit nedurabile și a forajului petrolier în zone sensibile. Companiile private de securitate maritimă (PMSC) joacă, de asemenea, un rol important în protejarea navelor și a echipajelor acestora, iar printre actorii nestatali se pot număra chiar și persoane și grupuri care folosesc marea în scopuri culturale sau spirituale.

Organizațiile teroriste și grupurile de insurgenți sunt, de asemenea, actori nestatali care pot reprezenta amenințări semnificative la adresa securității maritime, fie prin atacarea navelor maritime, fie prin utilizarea mării ca rută pentru contrabanda cu arme sau bunuri ilicite. Actorii nestatali se pot angaja, de asemenea, în acte de criminalitate informatică împotriva infrastructurii maritime și portuare, inclusiv furtul de proprietate intelectuală și încălcarea securității datelor.

Există abordări și teorii care explorează potențialul acțiunilor mascate ale unor actori statali prin intermediul actorilor nestatali sau terți. Această abordare se concentrează pe conceptul de "război prin procură" (proxy war) și implică utilizarea unor entități nestatale, cum ar fi grupări teroriste sau rebeliuni, de către un stat pentru a-și promova interesele sau a-și atinge obiectivele, evitând o confruntare directă cu alți actori statali.

Finanțarea terorismului este un exemplu relevant în acest sens. Unele state pot susține financiar organizații teroriste sau grupuri militante într-o încercare de a-și atinge obiectivele politice, de a destabiliza regiuni sau de a influența evenimentele într-un mod avantajos pentru ei. Aceasta poate include furnizarea de fonduri, resurse sau echipament militar, precum și oferirea de sprijin logistic și pregătire.

Abordările privind acțiunile mascate ale actorilor statali prin intermediul actorilor nestatali subliniază că aceste tactici permit statelor să evite responsabilitatea directă pentru acțiunile lor, oferindu-le în același timp un grad de plauzibilitate și negabilitate. Aceste acțiuni pot fi folosite pentru a atinge obiectivele politice sau militare fără a declanșa un conflict deschis sau a se confrunța cu repercusiuni diplomatice.

De asemenea, trebuie menționat că astfel de abordări pot fi dificil de dovedit sau de investigat, deoarece implicațiile directe ale statului sunt adesea ascunse sau negată, iar frontierele între actorii statali și nestatali pot fi neclare.

Există cazuri concrete în istorie în care s-a presupus sau s-a demonstrat că anumiți actori statali au folosit actori nestatali sau terți pentru a-și atinge obiectivele. Iată câteva exemple notabile:

Sprijinul acordat de Pakistan mujahedinilor în Războiul din Afganistan⁵⁴ (1979-1989): În timpul războiului sovieto-afgan, Pakistanul a acordat sprijin financiar, logistic și militar mujahedinilor afgani, inclusiv grupului Taliban. Această acțiune a fost realizată în colaborare cu Statele Unite și alte state occidentale, într-un efort de a slăbi influența sovietică în regiune.

Susținerea Iranului pentru Hezbollah⁵⁵: Hezbollah, un grup militant libanez, a primit sprijin financiar, logistic și militar de la Iran. Aceasta a inclus furnizarea de arme, instruire militară și sprijin pentru activități teroriste. Hezbollah a acționat ca un instrument prin care Iranul și-a promovat influența în regiunea Levantului.

Finanțarea terorismului de către Arabia Saudită: Există suspiciuni și acuzații că unele persoane și organizații din Arabia Saudită au furnizat sprijin financiar grupurilor teroriste, cum ar fi Al-Qaida. Chiar dacă implicația statului în acest caz este contestată, există dovezi care sugerează că finanțările individuale sau private au avut loc.

Implicarea Rusiei în conflictul din Ucraina: Rusia a fost acuzată că a susținut rebelii separatiști din estul Ucrainei, furnizându-le sprijin militar, inclusiv arme și trupe, în timpul conflictului din Donbas. Aceasta a fost considerată o acțiune mascată prin intermediul actorilor nestatali, întrucât Rusia a negat în mod oficial implicarea directă.

Acestea sunt doar câteva exemple și trebuie menționat că unele acuzații sau implicații pot fi contestate sau au fost subiectul unor investigații în curs de desfășurare. Studiul și analiza acestor cazuri contribuie la înțelegerea modului în care actorii statali pot utiliza actori nestatali în scopuri strategice și în atingerea obiectivelor lor de politică externă.

Aceste abordări sunt subiecte de studiu în domeniul relațiilor internaționale și al securității internaționale, iar cercetătorii analizează modurile în care actorii statali pot utiliza actori nestatali pentru a-și promova interesele și implicațiile pe care le au aceste tactici asupra stabilității și securității globale

Având în vedere gama atât de diversă de actori nestatali implicați în securitatea maritimă, este esențial ca guvernele, agențiile de aplicare a legii și părțile interesate din sectorul privat să colaboreze pentru a elabora strategii și răspunsuri eficiente. Cooperarea și schimbul de informații între diferiți actori, precum și dezvoltarea unor cadre juridice internaționale sunt esențiale pentru a aborda numeroasele provocări ridicate de actorii nestatali în domeniul maritim.

Implicațiile războiului asupra mediului marin

Războiul și conflictele armate au un impact devastator asupra mediului, iar mediul marin nu face excepție. Oceanul și ecosistemele sale sunt deseori victime colaterale în timp de război, iar consecințele pot fi de anvergură și de lungă durată. În acest subcapitol, vom explora modurile în care războiul poate avea un impact asupra mediului marin și consecințele acestor efecte.

Impactul conflictelor armate asupra mediului marin poate avea o gamă largă de implicații care se extind mult dincolo de efectele directe ale exploziilor și deversărilor de petrol. Aceste impacturi pot avea efecte de lungă durată asupra oceanului și a ecosistemelor sale și pot avea consecințe semnificative asupra vieții marine, a comunităților umane și a economiei globale.

Mediul marin joacă un rol crucial în conflictele militare, deoarece oferă acces strategic la resurse, rute de transport și zone pentru operațiuni militare. În același timp, activitățile militare în mediul marin pot avea un impact grav asupra echilibrului delicat al ecosistemelor marine, provocând daune vieții sălbatice, habitatelor și oamenilor care depind de acestea.

⁵⁴ Steve Coll "Ghost Wars: The Secret History of the CIA, Afghanistan, and Bin Laden, from the Soviet Invasion to September 10, 2001" Steve Coll oferă o analiză detaliată a evenimentelor și politicilor din spatele războiului din Afganistan și a implicării CIA în sprijinirea mujahedinilor afgani în lupta împotriva trupelor sovietice. Cartea explorează cum sprijinul acordat de Statele Unite și aliații lor a contribuit la mobilizarea și radicalizarea luptătorilor mujahedini, inclusiv a lui Osama bin Laden.

⁵⁵ Matthew Levitt "Hezbollah: The Global Footprint of Lebanon's Party of God". Matthew Levitt evidențiază faptul că Iranul a fost principalul susținător al Hezbollah și a jucat un rol crucial în creșterea și consolidarea organizației. El explorează modul în care Iranul a furnizat resurse financiare pentru Hezbollah, inclusiv prin intermediul sistemului bancar iranian și prin intermediul canalelor de finanțare ilegală..

Pentru a aborda impactul conflictelor armate asupra mediului marin, este important ca comunitatea internațională să colaboreze pentru a pune în aplicare măsuri de reducere la minimum a impactului conflictelor asupra oceanului și a ecosistemelor sale. Acestea pot include dezvoltarea unor practici de transport maritim sigure și ecologice, crearea unor planuri eficiente de intervenție în caz de deversare și protecția habitatelor critice și a vieții marine. În plus, este important să se sprijine restaurarea și reabilitarea mediului marin în zonele afectate de conflicte armate.

Sănătatea oceanului este crucială pentru supraviețuirea a nenumărate specii, precum și pentru mijloacele de trai și bunăstarea a milioane de oameni din întreaga lume și este responsabilitatea noastră colectivă să îl protejăm. Explorând impactul conflictelor armate asupra mediului marin și luând măsuri pentru a minimiza aceste efecte, putem contribui la asigurarea unui ocean sănătos și vibrant pentru generațiile viitoare.

Unul dintre cele mai semnificative efecte ale conflictelor militare asupra mediului marin este reprezentat de deversările de petrol și alte forme de poluare. Războaiele pot duce la avarierea petrolierelor, rafinăriilor și a altor nave, provocând scurgeri de petrol și alte forme de poluare care pot dăuna faunei marine și habitatelor acestora. De exemplu, Războiul din Golf din 1991 a dus la cea mai mare deversare de petrol din istorie, cu peste 200 de milioane de galoane de petrol eliberate în Golful Persic. Deversarea a provocat daune pe scară largă ecosistemelor marine, ucigând pești și alte specii marine și contaminând habitatele.

Un alt impact semnificativ al conflictelor militare asupra mediului marin este distrugerea habitatelor marine. Activitățile militare, cum ar fi bombardamentele și atacurile terestre, pot distruge habitate marine importante, cum ar fi recifele de corali și ierburile marine, și pot perturba echilibrul ecosistemelor marine. De exemplu, bombardarea coastei de est a Libiei în timpul conflictului din 2011 din Libia a dus la distrugerea mai multor recife de corali și a unor paturi de iarbă de mare, perturbând mijloacele de trai ale comunităților de pescari și provocând daune mediului marin local.

Războiul din Golf din 1991 a dus la distrugerea pe scară largă a mangrovelor din Kuweit și Irak, care au servit ca zone importante de reproducere și hrănire pentru multe specii de pești, păsări și alte animale marine. Această pierdere a biodiversității poate avea efecte în cascadă asupra rețelei trofice a oceanului și poate duce la declinul populațiilor de specii importante.

Războiul poate duce la strămutarea faunei sălbatice și la pierderea biodiversității în ecosistemele marine, precum și la distrugerea unor habitate importante pentru speciile migratoare. De exemplu, conflictul din Siria a provocat deplasarea multor specii marine, inclusiv a broaștelor țestoase, a delfinilor și a altor mamifere marine, perturbând echilibrul delicat al ecosistemelor marine.

Războaiele pot duce, de asemenea, la schimbări în chimia oceanului, cum ar fi creșterea nivelului de dioxid de carbon și a altor gaze cu efect de seră. Acest lucru poate duce la acidificarea oceanelor, care poate avea un impact devastator asupra capacității speciilor marine de a-și forma și menține cochiliile și scheletele. De exemplu, pH-ul oceanului a scăzut cu aproximativ 0,1 unități de la Revoluția Industrială încoace, ceea ce a avut deja un impact profund asupra distribuției și abundenței unor specii precum pteropodele și alte organisme care formează cochilii.

Folosirea dispozitivelor explozive, cum ar fi bombele și rachetele, poate avea, de asemenea, un impact profund asupra mediului marin. Exploziile pot crea unde de șoc subacvatice masive, care pot deteriora fundul oceanului, distruge habitatele și ucide viața marină. De asemenea, resturile rezultate în urma exploziilor, cum ar fi navele rachetele și echipamentele scufundate, pot afecta viața marină și perturba ecosistemele.

Conflictele armate pot avea, de asemenea, un impact semnificativ asupra activităților de pescuit și de recoltare ale comunităților locale. De exemplu, conflictul din Siria a dus la strămutarea comunităților de pescari și la distrugerea bărcilor de pescuit, ceea ce a perturbat zonele tradiționale de pescuit și a dus la pescuitul excesiv. Acest lucru poate avea un impact semnificativ asupra mijloacelor de subsistență și a securității alimentare a comunităților locale și poate contribui, de asemenea, la scăderea stocurilor de pește.

Războaiele pot duce, de asemenea, la distrugerea infrastructurii de coastă, cum ar fi porturile și rafinăriile de petrol. Acest lucru poate avea un impact semnificativ asupra economiei locale și poate contribui, de asemenea, la răspândirea poluării și la degradarea mediului marin. De exemplu, conflictul din Yemen dar și din Ucraina a dus la distrugerea mai multor porturi importante, ceea ce a perturbat capacitatea țării de a exporta bunuri și a dus la deversarea de petrol și alte substanțe periculoase în ocean.

Perturbarea transportului maritim și a comerțului poate avea un impact semnificativ asupra economiei globale. De exemplu, conflictul din Golful Persic a perturbat fluxul de petrol și alte bunuri prin Strâmtoarea Ormuz, care este una dintre cele mai aglomerate rute de transport maritim din lume. Acest lucru a dus la creșterea tensiunilor și la creșterea prețului petrolului, ceea ce poate avea un impact semnificativ asupra economiei globale.

Războiul din Ucraina a avut un impact semnificativ asupra economiei și stabilității sociale a țării, precum și asupra regiunii în general. De asemenea, are consecințe asupra mediului marin, deși amploarea acestor efecte nu este deocamdată bine documentată.

Războiul din Ucraina a perturbat navigația și transportul în regiune, în special în Marea Azov, care este o zonă comercială și de pescuit importantă. Conflictul a dus la creșterea traficului maritim militar, care poate avea efecte negative asupra mediului marin, cum ar fi creșterea poluării și distrugerea habitatelor.

În plus, activitățile militare din regiune, inclusiv utilizarea bombelor și a armelor, cu siguranța dăunează, de asemenea, ecosistemelor marine și vieții sălbatice. De exemplu, bombardarea coastei ucrainene în timpul conflictului ar putea provoca daune habitatelor și ar putea perturba echilibrul delicat al ecosistemelor marine.

Aruncarea în aer a barajului de la Kahovka, cel mai mare accident tehnic din ultimele decenii, se profilează a fi un dezastru ecologic major. Viitura a afectat în total peste 80 de sate și orașe din aval de râul Nipru, inclusiv Herson cu aproape trei sute de mii de locuitori.



Distrugerea barajului Nova Kakhovka, la 6 iunie 2023, în regiunea sudică Kherson, a dezlănțuit 18 kilometri cubi de apă care a scufundat sate și terenuri agricole.

Inundația provocată de om a spălat îngrășămintele chimice de pe câmpurile cultivate, a spălat poluanții din albia râului, a scufundat cimitire și a eliberat cel puțin 150 de tone de ulei de mașină din barajul rupt, cu combustibil suplimentar și deșeuri industriale care probabil au fost evacuate de la uzinele din jurul acestuia.

Apele inundate, contaminate cu substanțe chimice și de cadavrele animalelor, au devenit nepotabile și cresc, de asemenea, riscul de boli transmise prin apă, inclusiv diaree și holeră.

Conceptul "portmanteau"⁵⁶, combină "ecologie" și "genocid" sub forma termenului "ecocid" care descrie distrugerea intenționată a mediului ca armă de război fiind codificat la nivel național de câteva state. Susținătorii termenului "ecocid" nu au reușit încă să obțină adoptarea sa în dreptul internațional, dar activiștii ucraineni speră că circumstanțele războiului Rusiei împotriva Ucrainei ar putea crea un impuls în acest sens.



Ruperea barajului a reprezentat un "ecocid brutal" și o serie de habitate protejate în cadrul Convenției privind zonele umede de importanță internațională sunt probabil distruse sau grav poluate, inclusiv Rezervația Biosferei Mării Negre, o rezervație a biosferei UNESCO, Parcul peisagistic regional Kinburn Spit și numeroase situri mai mici.

Amploarea distrugerii faunei sălbatice, a ecosistemelor naturale și a unor întregi parcuri naționale este incomparabil mai mare decât consecințele pentru natura sălbatică ale tuturor operațiunilor militare de la începutul invaziei la scară largă în

februarie 2022 iar efectele sale încă nu pot fi apreciate

⁵⁶ Conceptul "portmanteau" se referă la o formă de cuvânt formată prin combinarea a două sau mai multe cuvinte existente pentru a crea un nou cuvânt cu înțelesul îmbinat al termenilor originali. Acest concept este utilizat în principal în lingvistică și este similar cu crearea de cuvinte compuse, dar diferența constă în faptul că în cazul unui portmanteau, părțile componente ale cuvântului sunt modificate sau abreviate pentru a crea un nou cuvânt cu un sens nou sau un înțeles combinat.

În concluzie, conflictele armate au un impact profund și de anvergură asupra mediului marin. Consecințele acestor conflicte pot dura zeci de ani, chiar și după încheierea lor și pot avea un impact semnificativ asupra sănătății oceanului și a ecosistemelor sale. Este important să se ia măsuri pentru a minimiza impactul conflictelor armate asupra mediului marin, inclusiv prin utilizarea unor practici de transport maritim sigure și ecologice, prin elaborarea unor planuri eficiente de intervenție în caz de deversare și prin protejarea habitatelor critice și a vieții marine. Comunitatea internațională ar trebui să colaboreze pentru a sprijini restaurarea și reabilitarea mediului marin în zonele afectate de conflicte armate. Sănătatea oceanelor este esențială pentru supraviețuirea a nenumărate specii, precum și pentru mijloacele de trai și bunăstarea a milioane de oameni din întreaga lume, iar protejarea lor este responsabilitatea noastră colectivă.

Securitatea maritimă privită prin prisma conceptului de economie albastră

Securitatea maritimă este astfel discutată în legătură cu economia albastră, dezvoltarea durabilă, consolidarea capacităților și cooperarea.

Securitatea maritimă nu este doar o chestiune de protejare a intereselor statelor, ci este, de asemenea, strâns legată de utilizarea și gestionarea durabilă a mediului marin. Această relație este deosebit de relevantă în contextul economiei albastre, un concept care evidențiază potențialul economic al oceanelor și importanța dezvoltării durabile.

Economia albastră cuprinde o gamă largă de activități, cum ar fi pescuitul, acvacultura, transportul maritim, turismul, energia regenerabilă și biotehnologia. Aceste activități oferă beneficii economice semnificative pentru multe țări, în special pentru cele cu coaste extinse și resurse marine bogate. Cu toate acestea, ele reprezintă, de asemenea, o serie de provocări în materie de securitate, inclusiv pirateria, pescuitul ilegal, contrabanda și poluarea.

Pentru a face față acestor provocări, este esențial să se elaboreze și să se pună în aplicare politici și măsuri eficiente de securitate maritimă, bazate pe cooperare și pe consolidarea capacităților. Această abordare poate contribui la asigurarea dezvoltării durabile a economiei albastre, protejând în același timp mediul marin și mijloacele de trai ale comunităților de coastă.

În plus, cooperarea internațională este esențială pentru succesul eforturilor de securitate maritimă, în special în regiunile în care criminalitatea transnațională și insecuritatea sunt predominante. Cooperarea poate facilita schimbul de informații și de cele mai bune practici, elaborarea de strategii și inițiative comune și punerea în comun a resurselor și a expertizei.

În concluzie, securitatea maritimă și economia albastră sunt interconectate, iar dezvoltarea durabilă a acestora depinde de o guvernare, o cooperare și o consolidare a capacităților eficiente. Promovând securitatea maritimă, putem contribui la un viitor mai sigur, mai prosper și mai durabil pentru comunitățile de coastă și pentru comunitatea globală în ansamblu.

Economia albastră: Echilibrul între creșterea economică și sustenabilitatea oceanelor

Oceanele lumii acoperă peste 70% din suprafața planetei și conțin o gamă largă de resurse care au potențialul de a stimula creșterea și dezvoltarea economică. Prin urmare, conceptul de economie albastră devine din ce în ce mai popular, pe măsură ce țările încearcă să valorifice aceste resurse într-un mod durabil și echitabil. Cu toate acestea, pentru a realiza acest lucru este nevoie de un echilibru atent între creșterea economică și durabilitatea oceanelor.

Conceptul de economie albastră a câștigat o atenție semnificativă în ultimii ani, în special în contextul dezvoltării durabile și al eforturilor globale de a atinge Obiectivele de dezvoltare durabilă (ODD) ale Organizației Națiunilor Unite. În esență sa, economia albastră se referă la utilizarea durabilă a resurselor marine pentru creșterea economică, îmbunătățirea mijloacelor de trai și crearea de locuri de muncă, menținând în același timp sănătatea ecosistemului oceanic. Cu toate acestea, există numeroase dezbateri cu privire la ceea ce presupune conceptul de economie albastră și la modul în care ar trebui să fie urmărit.

Economia albastră urmărește să promoveze creșterea economică, incluziunea socială și conservarea sănătății oceanelor. Ideea este de a crea o economie durabilă bazată pe oceane care să aducă beneficii tuturor părților interesate

și să abordeze provocările globale cu care se confruntă oceanele lumii. Printre aceste provocări se numără pescuitul excesiv, poluarea și schimbările climatice.

Un aspect-cheie al economiei albastre este promovarea pescuitului durabil. Pescuitul reprezintă o sursă vitală de hrană și de venit pentru milioane de oameni din întreaga lume și, prin urmare, durabilitatea acestuia este esențială. Pescuitul excesiv este o problemă majoră în multe părți ale lumii și poate duce la prăbușirea populațiilor de pește și a ecosistemelor. Pentru a promova pescuitul durabil, economia albastră subliniază necesitatea unor practici de pescuit responsabile, a unui management eficient și a protecției habitatelor critice.

Un alt aspect important al economiei albastre este dezvoltarea surselor marine de energie regenerabilă. Având în vedere creșterea cererii globale de energie și renunțarea la combustibilii fosili, energia regenerabilă marină oferă o alternativă durabilă și ecologică. Tehnologii precum energia eoliană offshore, energia mareelor și a valurilor și conversia energiei termice oceanice oferă un potențial semnificativ pentru viitor. Cu toate acestea, dezvoltarea acestor tehnologii trebuie să se facă într-un mod durabil și echitabil, care să respecte drepturile și interesele tuturor părților interesate.

Economia albastră recunoaște, de asemenea, importanța turismului durabil, care poate oferi beneficii economice, promovând în același timp conservarea mediului. Turismul costier și marin este o industrie semnificativă și este important ca acesta să fie dezvoltat în mod durabil. Aceasta include protecția ecosistemelor sensibile, reducerea deșeurilor și a poluării și implicarea comunităților locale.

Conceptul de economie albastră subliniază, de asemenea, importanța planificării spațiului marin. Oceanele sunt vaste, iar diferitele interese concurente, cum ar fi pescuitul, transportul maritim și conservarea, trebuie să fie echilibrate. Planificarea spațiului marin implică cartografierea și reglementarea diferitelor utilizări ale oceanelor pentru a se asigura că acestea sunt compatibile și durabile. Această abordare este esențială pentru a evita conflictele și pentru a promova utilizarea durabilă a resurselor oceanice.

În concluzie, economia albastră are potențialul de a stimula creșterea economică și dezvoltarea, promovând în același timp sustenabilitatea oceanelor. Cu toate acestea, pentru a realiza acest lucru este nevoie de un echilibru atent între creșterea economică și protecția mediului. Economia albastră trebuie să fie dezvoltată într-un mod durabil și echitabil, care să respecte drepturile și interesele tuturor părților interesate. În acest fel, putem crea un viitor mai durabil pentru oceanele noastre și pentru oamenii care depind de ele.

Interdependența dintre securitatea maritimă și cea a economiei albastre

Pe lângă accentul pus pe dezvoltarea durabilă, economia albastră este, de asemenea, strâns legată de problema securității maritime. Securitatea și stabilitatea mediului oceanic sunt esențiale pentru a garanta că economia albastră poate prospera. Prin urmare, promovarea securității maritime este adesea considerată ca o condiție prealabilă pentru dezvoltarea unei economii albastre durabile și prospere.

Un mod în care securitatea maritimă și economia albastră sunt legate este rolul oceanelor în comerțul mondial. Mai mult de 90% din comerțul mondial se desfășoară pe cale maritimă, iar sectorul transportului maritim este un motor important al creșterii economice. Asigurarea faptului că rutele comerciale rămân sigure și securizate este esențială pentru funcționarea economiei globale. Prin urmare, promovarea securității maritime este considerată o componentă-cheie a susținerii economiei albastre.

Un alt mod în care economia albastră și securitatea maritimă sunt legate este prin gestionarea resurselor marine. Oceanul găzduiește o mare varietate de resurse valoroase, inclusiv pește, minerale și surse de energie. Utilizarea durabilă a acestor resurse este esențială pentru sănătatea pe termen lung a ecosistemului oceanic și pentru dezvoltarea unei economii albastre durabile. Cu toate acestea, exploatarea resurselor marine poate duce, de asemenea, la conflicte și insecuritate, în special în zonele în care mai multe țări au pretenții concurente. Prin urmare, gestionarea resurselor marine într-un mod durabil și sigur este o componentă esențială a agendei privind economia albastră.

În cele din urmă, economia albastră și securitatea maritimă sunt legate de problema schimbărilor climatice. Oceanul joacă un rol crucial în reglarea climei Pământului, iar impactul schimbărilor climatice se resimte acut în mediile marine. Creșterea nivelului mării, acidificarea oceanelor și schimbarea tiparelor meteorologice au toate un impact semnificativ asupra ecosistemului oceanic, care, la rândul său, are un efect profund asupra mijloacelor de trai

și a bunăstării oamenilor care depind de ocean pentru a-și asigura existența. Abordarea provocărilor reprezentate de schimbările climatice și de impactul acestora asupra oceanului este, prin urmare, o componentă-cheie atât a agendei privind economia albastră, cât și a agendei privind securitatea maritimă.

În concluzie, agendele privind economia albastră și securitatea maritimă sunt interdependente. O economie albastră durabilă și prosperă necesită un mediu oceanic sigur și stabil, în timp ce promovarea securității maritime este esențială pentru dezvoltarea unei economii albastre durabile și prospere. Pe măsură ce lumea continuă să se confrunte cu provocările dezvoltării durabile și ale securității globale, este clar că economia albastră și securitatea maritimă vor rămâne componente esențiale ale agendei globale.

Tratatul Mării Libere

Dintotdeauna, ajungerea la un tratat multilateral a fost un lucru dificil de îndeplinit. De multe ori, tratativele depind de modul în care sunt organizate etapele specifice, dar și de resursele părților⁵⁷. La fel este și modificarea tratatelor multilaterale, de la revizuirea sau crearea de noi drepturi și obligații, până la stabilirea de noi mecanisme instituționale⁵⁸.

De-a lungul timpului, am văzut cum dreptul mării a fost și continuă să fie o sursă de inspirație. De exemplu, statutul juridic al spațiului cosmic și al corpurilor cerești este încă dominat de regula libertății de utilizare preluată din dreptul mării, după cum a remarcat doctrina, și care confirmă utilizarea în scopuri exclusiv pașnice, principiul cooperării, și răspunderea internațională a statelor⁵⁹.

Conform High Seas Alliance⁶⁰, la 24 decembrie 2017 Adunarea Generală a ONU a adoptat prin consens Rezoluția 72/249, pentru a convoca o conferință interguvernamentală și a întreprinde negocieri oficiale pentru un nou instrument internațional obligatoriu din punct de vedere juridic în temeiul Convenției ONU pentru Dreptul Mării (UNCLOS) pentru conservarea și dezvoltarea durabilă a diversității biologice marine în zone din afara jurisdicției naționale. Uniunea Europeană este parte aflată în negocieri pentru toate statele membre. Conferința s-a deschis pentru proiectarea primului tratat privind diversitatea biologică a oceanelor. Rezoluția 72/249, cu 141 de co-sponsori guvernamentali, transmite un mesaj răsunător de susținere pentru nevoia de a proteja această jumătate neglijată a planetei noastre. Entuziasmul acestei inițiative nu este lipsit de anumite blocaje⁶¹.

Ceea ce este recent în materie de mare liberă este o încercare de codificare mediatizată. În 15 august 2022 a fost publicat un articol în care se anunța că: „Statele membre ONU se vor aduna la New York pentru a încheia un tratat mult așteptat care, dacă este convenit, va guverna ultima sălbăticie fără lege a planetei: marea liberă”.

La două sute de mile marine dincolo de apele teritoriale și de jurisdicția națiunilor, marea liberă a fost tratată „nechibzuit”, potrivit grupărilor ecologiste.

La acea vreme s-a afirmat că rezultatul discuțiilor – care se desfășoară până pe 26 august, va determina soarta oceanului pentru generații, și au fost lansate îndemnuri la adresa liderilor mondiali să accepte un tratat ambițios, obligatoriu din punct de vedere juridic, pentru a proteja viața marină și pentru a inversa pierderea biodiversității.

„Marea liberă simbolizează tragedia bunurilor comune”, a spus Marco Lambertini director general al WWF International. „Pentru că nu aparține nimănui, a fost tratată cu nesăbuiță și impunitate. Avem nevoie de un mecanism

⁵⁷ Cu privire la Tratatul privind biodiversitatea, ce urmează a fi analizat ca proiect în cuprinsul acestui articol, expun exemplul reprezentantului Samoa, care, vorbind cu emoție în numele statelor insulare mici în curs de dezvoltare din Pacific, a explicat importanța vitală a procesului de negociere pentru delegația sa. Insulele din Pacific veniseră cu bună credință de departe, cheltuind 260.000 de dolari pentru a aduce 24 de persoane. A explicat cum aceasta reprezintă o investiție semnificativă, argumentând că aceste fonduri nu au fost cheltuite pe drumuri, medicamente sau școli acasă, ci pe călătorii pentru a veni „aici”.

⁵⁸ Vezi pentru detalii Buga, Irina, „Modification of Treaties by Subsequent Practice”, Oxford, 2018, capitolul introductiv.

⁵⁹ R. Miga Besteliu, „Drept internațional public. Curs universitar”, Ed. C.H. Beck, 2015, p. 233.

⁶⁰ De la înființarea sa în 2011, High Seas Alliance (HSA), cu cei peste 40 de membri neguvernamentali ai săi și Uniunea Internațională pentru Conservarea Naturii, a lucrat pentru protejarea a 50% din planetă care este marea liberă. Fiind o regiune a oceanului global care se află dincolo de jurisdicția națională, marea liberă include unele dintre cele mai importante din punct de vedere biologic, cele mai puțin protejate și cele mai amenințate ecosisteme din lume.

⁶¹ Cristina Elena Popa, Dreptul mării-un nou tratat privind biodiversitatea maritimă?,

<https://heinonline.org/HOL/LandingPage?handle=hein.journals/univjurid2022&div=169&id=&page=> accesat 05.04.2023.

comun de guvernare pentru oceanele noastre, pentru a ne asigura că apele nimănui nu devin apele tuturor – și responsabilitatea tuturor.”⁶²

Această încercare vine pe fondul faptului că doar 1% din întinderea mării libere putem afirma că este protejată. Mass media mai aduce în prim plan faptul că o sută de națiuni s-au angajat să protejeze 30% din pământul și mările planetei până în 2030. Dar fără un acord, aceste angajamente nu vor avea temei juridic în marea liberă.

Zona internațională sau, așa cum este denumită mai simplu: zona, este formată din fundul mărilor și al oceanelor și din subsolul lor, dincolo de limitele jurisdicției naționale.

Printre principiile generale ale activităților din „Zonă”, enumerăm:

- zona și resursele sale sunt inalienabile și sunt patrimoniu comun al umanității, iar activitățile în zonă vor fi desfășurate în folosul întregii umanități;
- niciun stat nu poate revendica suveranitate sau drepturi suverane asupra vreunei părți a zonei sau asupra resurselor sale;
- utilizarea zonei trebuie să fie făcută în scopuri exclusiv pașnice și să rămână deschisă utilizării pașnice de către toate statele, fără discriminări;
- statele părți la UNCLOS trebuie să vegheze ca întreprinzătorii care posedă cetățenia sau naționalitatea lor sau sunt controlați de ele, să respecte întocmai regulile convenției privind exploatarea resurselor zonei⁶³.

Astăzi, pe lângă problemele date de delimitări, explorări și exploatare, se discută despre posibilitatea de a trăi sub apă. Ne amintim cu toții de marele explorator Jacques-Yves Cousteau. Nepotul său, Fabien Cousteau are o viziune nouă asupra modului în care oamenii pot trăi și lucra în ocean. El își imaginează că șederea sub apă pe termen lung ar putea fi posibilă prin construirea de habitate subacvatice, care ar arăta ca și cum ar fi niște case, spre deosebire de bulele sigilate, asemănătoare submarinelor, aspecte ce pot ridica noi probleme specifice de drept internațional. Conform informațiilor de presă recente (martie 2022), proiectul numit Proteus ar fi un analog marin cu Stația Spațială Internațională și ar găzdui în primul rând acvanauți, echivalentul unui astronaut în ocean. Proteus Ocean Group, o companie privată care va opera și conduce Proteus, a semnat recent un contract de inginerie, achiziții și construcție (EPC) cu o firmă care are experiență în crearea de vase hiperbarice și sub presiune în mediul oceanic. Mare parte din ceea ce face Proteus în ceea ce privește tehnologia pe care o explorează este similar cu tehnologia spațială. Prin urmare, regulile de drept internațional s-ar putea aplica prin asimilare sau prin intervenirea unor noi tratate de reglementare.⁶⁴ Aceasta rămâne o temă de cercetare pentru viitorii specialiști în drept internațional.

Ca structuri instituționale pentru exploatarea resurselor zonei, reținem: Autoritatea Internațională a Teritoriilor Submarine (cu rol în administrare); Întreprinderea (entitatea operațională de gestionare și exploatare a zonei); Camera pentru reglementarea diferendelor referitoare la teritoriile submarine (cu rol de soluționare a diferendelor, parte din structura Tribunalului Internațional pentru Dreptul Mării)⁶⁵.

⁶² Vezi The Guardian din 15.08.2022, articol intitulat: „UN member states meet in New York to hammer out high seas treaty” și detalii aici: <https://press.un.org/en/oceans-and-law-sea>, accesat la data de 19.04.2023.

⁶³ R. Miga Beșteliu, op. cit., p. 227.

⁶⁴ Articolul a fost publicat în „Popular Science” în martie 2022. Vezi: <https://www.popsci.com/technology/fabien-cousteau-proteus-underwater-international-space-station/>, accesat la data de 19.08.2022. Articolul relatează că prima unitate va fi instalată în largul Curaçao, o insulă la nord de Venezuela, într-o zonă marină protejată la aproximativ 60 de picioare adâncime. Echipa caută locații suplimentare din Europa și SUA pentru viitoare posturi – scopul lor fiind să creeze o rețea a acestora. Ei au finalizat deja cartografierea 3D a fundului mării din jurul zonei generale în care va fi localizat Proteus.

⁶⁵ Vezi Cristina Popa Tache, „Drept internațional public. Curs universitar”, Ed. C.H. Beck 2022.

În ceea ce privește Arctica și Antarctica, facem următoarele mențiuni:



- Arctica este partea din oceanul Înghețat de Nord care formează calota de gheață din jurul Polului Nord (UNCLOS recunoaște statelor riverane la zonele acoperite cu ghețuri dreptul de a lua, pe distanțe de până la 200 de mile, măsuri de protecție și control a poluării);
- Antarctica este continentul acoperit de ghețuri din jurul Polului Sud, nesupus suveranității niciunui stat, al cărui regim este reglementat prin Tratatul de la Washington asupra Antarcticii, din 1959 (cooperare, folosire pașnică, denuclearizare și demilitarizare și interzicerea deversării deșeurilor radioactive)⁶⁶.

FT montage / AFP | Vedere a bazei militare chineze de pe insula King George, în Antarctica

După 10 ani de negocieri, națiunile au ajuns la un acord istoric pentru protejarea oceanelor lumii.

Tratatul privind marea liberă își propune să contribuie la transformarea a 30% din mări în zone protejate până în 2030, pentru a proteja și recupera natura marină.

Acordul a fost încheiat la data de 04.03.2023⁶⁷, după 38 de ore de discuții, la sediul ONU din New York. Textul tratatului nu a fost încă publicat

Convenția Națiunilor Unite asupra dreptului mării semnată la Montego Bay în 1982 continuă să aibă un rol de codificare și de reglementare a unor noțiuni precum: delimitarea spațiilor marine între statele vecine; drepturile statelor riverane asupra zonei economice exclusive, exploatarea surselor zonei internaționale a teritoriilor submarine, combaterea poluării, cercetarea științifică; crearea a două noi organisme internaționale: Autoritatea Internațională pentru Fundul Mărilor și Oceanelor și Tribunalul Internațional pentru Dreptul Mării.

Acestor eforturi urmează să li se alăture noua Convenție pentru conservarea și dezvoltarea durabilă a diversității biologice marine în zone din afara jurisdicției naționale. În acest mod, patrimoniul comun al umanității are șanse mari de a fi protejat și asigurat, convenția fiind de fapt brațul care are rolul nobil de a-l salva din pericol. Când urmează a fi semnată? Cum va fi pusă în aplicare? Va depăși scopul nobil al acesteia blocajele intereselor financiare? Acestea sunt întrebări la care urmează să răspundă doctrina și practica juridică a viitorului.

⁶⁶ R. Miga Beștelu, op. cit., p. 228.

⁶⁷ <https://www.bbc.com/news/science-environment-64815782> accesat 01.04.2023

CAPITOLUL 4⁶⁸APARIȚIA ȘI DEZVOLTAREA STUDIILOR DE SECURITATE MARITIMĂ
CA UN NOU DOMENIU DE REFLECȚIE ȘI CERCETARE GEOPOLITICĂ

Abordarea conceptuală a securității maritime a devenit o chestiune extrem de importantă pe agenda studiilor de securitate din ultimele decenii plasându-se atât în atenția cercetătorilor, cât și a practicienilor domeniului maritim din întreaga lume. În sens mai larg, securitatea maritimă poate fi interpretată ca referindu-se la acea stare în care transporturile pe mare, activitățile desfășurate în porturi și folosirea căilor de comunicații maritime se desfășoară în afara oricăror pericole. Plecând de la această interpretare, se poate constata cu ușurință faptul că problemele la care se referă securitatea maritimă nu sunt deloc noi, ci dimpotrivă, ele sunt la fel de vechi ca interacțiunea omului cu marea. În timp însă, aceste probleme au fost puse din ce în ce mai pregnant în relație cu contextul istoric în care omenirea a evoluat și astfel au căpătat interpretări geopolitice și au devenit indicatori esențiali pentru securitatea internațională.

Interpretarea actuală a securității maritime își are rădăcinile în secolul al XV-lea, atunci când a început expansiunea europeană de peste mări. De atunci folosirea liberă a mărilor și oceanelor lumii a ridicat o serie de probleme practice legate de suveranitate și jurisdicție asupra zonelor maritime apropiate de litoral, dar și asupra celor îndepărtate, precum și de securitatea și protecția transporturilor maritime și a altor activități desfășurate în vecinătatea litoralului. Mai mult, având în vedere că manifestarea majorității acestor probleme se plasa în afara teritoriului național, de cele mai multe ori la mare depărtare de acesta, a apărut ideea promovării unui concept care să definească regimul de securitate maritimă a zonelor respective, precum și a elementelor cheie a unor astfel de regimuri. Astfel, timp de mai bine de cinci secole înțelegerea pe larg a problematicii securității maritime globale și a guvernării oceanelor a devenit o problemă esențială de studiu și cercetare pentru specialiștii domeniului maritim. Cu toate acestea, problematica legată de conceptualizarea și înțelegerea securității maritime contemporane pare mai actuală decât oricând.

În acest context prezentul capitol abordează pe scurt evoluția istorică a conceptualizării securității maritime, punctând principalele elemente de schimbare care au marcat înțelegerea acestui concept de-a lungul vremii. Totodată, se evaluează modul în care securitatea maritimă este reflectată în studiile de specialitate și evaluează câteva direcții de dezvoltare a acesteia ca domeniu de studiu și cercetare.

Evoluția istorică a securității maritime

Se pare că primul document din lume care pune bazele gândirii maritime internaționale este bula papală *Romanus Pontifex*, emisă de Papa Nicholas al V-lea în anul 1455⁶⁹, care descrie primul regim global de securitate maritimă din lume. Au urmat apoi, *Tratatul de la Tordesillas*⁷⁰, din 1494 (care pretindea împărțirea tuturor mărilor și pământurilor extra-europene de la acea vreme între Spania și Portugalia) și faimosul tratat al lui Hugo Grotius, *Mare Liberum*⁷¹, publicat în anul 1609, scrieri ce pot fi considerate pietrele de temelie ale dreptului maritim, suveranității și securității maritime.

⁶⁸ Autor: Comandor (rz) prof. Univ. Dr. Ioan Craciun, Președinte al Comitetul Științific al Forumului Securității Maritime, <https://www.forumulsecuritatimaritime.ro>, ioan.craciun@ici.ro.

⁶⁹ Davenport, F.G., *European Treaties Bearing on the History of the United States to 1648*, Washington DC:

The Carnegie Institution of Washington, 1917 (aceasta este o traducere în engleză a textului latin. Bula papală a fost precedată de mai mult de un secol de controverse între Castilia și Portugalia cu privire la drepturile asupra Insulelor Canare, asupra portului nord-african Ceuta, și drepturile asupra comerțului pe coasta Guineei).

⁷⁰ Tratatul a reprezentat un acord între Spania și Portugalia ce a avut ca scop soluționarea conflictelor legate de pământurile nou descoperite sau explorate de Cristofor Columb și alți exploratori de la sfârșitul secolului al XV-lea.

⁷¹ *Mare Liberum* (sau Libertatea mărilor) este un tratat scris în limba latină despre dreptul internațional, avându-l ca autor pe juristul și filozoful olandez Hugo Grotius, publicat pentru prima dată în 1609. În acest tratat, Grotius a formulat un principiu nou conform căruia marea este teritoriu internațional și toate națiunile erau libere să-l folosească pentru comerțul maritim.

Așa cum am menționat, bula papală *Romanus Pontifex* emisă în anul 1455 stabilea primul regim de securitate maritimă din lume bazat pe principiul *mare clausum*⁷². În acest context, regelui portughez i se conferea suveranitatea și drepturile exclusive asupra teritoriilor și mărilor nou descoperite, iar folosirea lor de către alți europeni nu se putea face fără înaintarea unei cereri speciale și plata unui tribut.

Pe de altă parte, bula papală a reiterat interzicerea vânzării de arme, fier sau lemn pentru construcții către necredincioși (termen atribuit în special musulmanilor) și declara în mod special că oricine va îndrăzni să-i învețe pe aceștia arta navigației, prin care i-ar face să devină dușmani mai puternici pentru rege, ar trebui să fie supus celor mai severe sancțiuni. În plus, niciun catolic nu avea voie să navighe în mările sudice și nici să facă comerț în porturile africane sau să pescuiască în mare fără plata unui tribut și a unei licențe speciale emisă de regele portughez⁷³.

Aceste prevederi ale bulei papale *Romanus Pontifex*, alături de prevederile din celelalte documente apărute ulterior, ne arată că necesitatea de stabilire a ordinii în marea liberă prin impunerea unui regim de securitate maritimă dedicat acestui scop a fost o prioritate încă din primele zile ale expansiunii europene de peste mări. Prin urmare, încă din acele vremuri s-a dorit ca mările și oceanele lumii să nu fie marcate de anarhie și nesiguranță generală, ci, în măsura în care era posibil, acestea să fie ordonate și supuse legilor și tratatelor internaționale între națiunile suverane.

Scrierile și tratatele ulterioare referitoare la domeniul maritim au abordat din ce în ce mai concret necesitatea asigurării legii și ordinii pe mare prin instituirea de regimuri de securitate maritimă. Aceste documente, chiar dacă nu au făcut întotdeauna o distincție clară cu privire la ceea ce este moral și ceea ce este legal în activitățile desfășurate pe mare, au oferit baza pentru reglementarea diferitelor chestiuni legate de suveranitate sau de natură juridică, cum ar fi dreptul de a exploata resursele naturale, de a naviga sau de a face comerț în apele îndepărtate.

Pe fondul expansiunii olandeze peste mări de la sfârșitul secolului al XVI-lea, și s-ar putea spune chiar în contradicție cu această realitate istorică, Hugo Grotius lansează în 1609 propriul argument privind libertatea de navigație pe mare, *mare liberum*. Invocând legile naturale și caracteristicile fizico-geografice ale mării, el respinge ca nefondate toate revendicările juridice și de suveranitate susținute de state asupra mării. În schimb, Grotius susține dreptul tuturor (chiar și al celor care nu sunt creștini) de a naviga, a face comerț și a pescui în apele mărilor și oceanelor lumii⁷⁴. În ciuda multor controverse legate de această interpretare, și chiar a nuanțarilor ulterioare aduse de însuși Grotius conceptului de *mare liberum*, argumentul său a fost larg acceptat până în epoca modernă, devenind o piatră de temelie a dreptului maritim internațional.

Libertatea de navigație și comerțul liber pe mare au adus mari beneficii companiilor comerciale maritime private, mai ales Companiei Olandeze a Indiilor de Est, care au obținut profituri enorme în secolele al XVII-lea și al XVIII-lea. Pe de altă parte, însă, fiecare armator era în principiu responsabil pentru propriile sale măsuri de securitate a transporturilor pe care le efectua, statul nemaifiind responsabil pentru acest lucru dincolo de apele sale teritoriale, definite de raza maximă de tragere a unui tun de la mal. Prin urmare, navele comerciale, mai ales cele aparținând marilor companii europene, au devenit suficient de înarmate cât să facă față atacurilor piraților sau inamicilor europeni sau asiatici. Aceste măsuri au condus la așa numita *privatizare a securității maritime*.

Totuși, către sfârșitul secolului al XVIII-lea, puterea și profiturile companiilor comerciale au început să scadă treptat, acest lucru fiind cauzat, în mare parte, de costurile în creștere pentru asigurarea securității transporturilor maritime. Declinul companiilor de transport maritim, coroborat cu creșterea numărului statelor imperialiste din Europa începutului de secol XIX, a avut drept consecință preluarea treptată a responsabilității pentru securitatea maritimă globală de către stat, care era acum mult mai capabil decât în secolul al XVI-lea să-și asume această sarcină⁷⁵.

Astfel, după sfârșitul războaielor napoleoniene din 1815, Marea Britanie devine puterea maritimă dominantă la nivel global și, din această postură, și-a asumat responsabilități tot mai mari în ceea ce privește

⁷² *Mare clausum* - termen juridic latin care înseamnă *mare închisă*; termenul este folosit în dreptul internațional pentru a menționa o mare, un ocean sau un alt corp de apă navigabil aflat sub jurisdicția unui stat care este închis sau nu este accesibil altor state.

⁷³ *Ibidem*, pp. 22-23.

⁷⁴ Grotius, H., *The Free Sea* [1609, 1916], Edited and with an Introduction by David Armitage, Indianapolis, IN: Liberty Fund, 2004, pp. 63-75, disponibil pe Internet la adresa: https://scholar.harvard.edu/files/armitage/files/free_sea_ebook.pdf, accesat la data de 12.03.2023.

⁷⁵ Glete, J., *Navies and Nations: Warships, Navies and State Building in Europe and America, 1500–1860*, Volumul 2, Stockholm: Almqvist & Wiksell International, 1993, p. 482.

securitatea maritimă. Ulterior, pe parcursul secolului al XIX-lea state precum Franța, Țările de Jos și Statele Unite, și-au crescut substanțial capacitatea de a proiecta puterea peste mări și, împreună cu britanicii, au contribuit la impunerea unui regim de securitate maritimă globală, asigurându-și atât dominația asupra mărilor și oceanelor lumii, cât și controlul căilor de comunicații maritime.

Astfel, în prima jumătate a secolului al XIX-lea, Marea Britanie impune în oceanul Atlantic un regim de securitate maritimă controlat de stat, care avea drept scop respectarea interdicției britanice din 1807 privind comerțul cu sclavi. Britanicii și-au asumat rolul de gardieni ai Atlanticului și au justificat acțiunile lor prin definirea comercianților de sclavi drept pirați, a căror activitate era considerată ca o crimă împotriva omenirii⁷⁶. Ulterior, britanicii susținuți și de alte puteri, și-au extins dominația și asupra altor zone maritime, în special în Asia, inclusiv Golful Persic, strâmtoarea Malacca, Marea Chinei de Sud, Marea Sulu și Golful Tonkin⁷⁷. În cele mai multe cazuri, dominația maritimă a avut ca rezultat expansiunea teritorială colonială a Marii Britanii.

Expansiunea accentuată a colonialismului din secolul al XIX-lea a determinat puterile coloniale să intensifice folosirea pe scară largă a comunicațiilor maritime din jurul lumii și astfel, să facă din securitatea maritimă o prioritate de prim rang, vitală pentru economia și interesele lor politice. Mai mult, ritmul susținut al evoluției tehnologice și militare a Occidentului a deschis calea către stabilirea unui regim de securitate maritimă mai mult sau mai puțin globală, susținut de forțe navale puternice.

Pe de altă parte, dezvoltarea aburului și folosirea lui în navigație, combinat cu construcția navelor cu corp de oțel, folosirea sistemelor de protecție de bord și îmbunătățirile aduse artileriei și a armelor de calibru mic, a oferit puterilor coloniale mecanismele necesare pentru impunerea regimurilor de securitate maritime dorite și a asigurat dominația asupra majorității zonelor maritime ale lumii. Asta explică faptul că, la începutul secolului al XX-lea, au existat puține amenințări la adresa securității maritime, care ar fi putut periclita interesele economice și politice ale puterilor coloniale. Prin urmare, regimul de securitate bazat pe interesele marilor companii de transport maritim, specific secolului al XVII-lea, a fost înlocuit cu un alt regim de securitate, bazat pe capacități maritime destinate controlului și dominației spațiilor maritime construite de către state. În aceste condiții, nevoia de înarmare a navelor comerciale a scăzut, iar începând cu a doua jumătate a secolului al XIX-lea acestea au renunțat aproape în totalitate la armamentul instalat la bord.

Acest regim de securitate maritimă a condus la convingerea că securitatea era condiția generală pentru navigația pe mare, iar realizarea acestei condiții era dependentă de capacitățile coercitive ale forțelor de securitate maritimă menținute de statele puternice. De aceea, perioada de la mijlocul secolului al XIX-lea până la sfârșitul Războiului Rece, ce delimitează din punct de vedere istoric funcționarea acestui tip de regim de securitate maritimă, este recunoscută, așa cum a fost ea denumită de ilustrul strateg naval și analist al securității maritime, Alfred Thayer Mahan, în 1890, epoca *puterii maritime*⁷⁸. În esență, Mahan a susținut faptul că un stat puternic la nivel global are nevoie de o flotă puternică, capabilă să proiecteze putere militară în mările îndepărtate. Astfel, statul va fi capabil să-și promoveze cu succes interesele economice și comerciale și să-și atingă scopurile geopolitice.

Deși cele două războaie mondiale de la începutul secolului XX par să-l contrazică pe Mahan, totuși principiul libertății de navigație pe mările și oceanele lumii a fost reafirmat și după încheierea acestor conflicte, ca piatra de temelie a ordinii internaționale ce a urmat. În baza acestui principiu, învingătorii din cele două conflagrații mondiale ale începutului secolului trecut, Statele Unite, Marea Britanie și Franța, pe de o parte, și Uniunea Sovietică, pe de altă parte, și-au stabilit sisteme proprii de prezență navală în măsură să proiecteze puterea la nivel Mondial.

Această stare de fapt avea să dureze până în anii 1980, începutul anilor 1990, când o serie de factori a determinat o schimbare a condițiilor de realizare a securității maritime care a condus la o scădere a responsabilității statelor în acest domeniu. În primul rând, și probabil cel mai important factor, a fost acela al destinderii internaționale

⁷⁶ Lloyd, C., *The Navy and the Slave Trade: The Suppression of the African Slave Trade in the Nineteenth Century*, London: Frank Cass, 1968, p. 42.

⁷⁷ Warren, J., *Iranun and Balangingi: Globalization, Maritime Raiding and the Birth of Ethnicity*, Singapore: Singapore University Press, 2002, p. 34.

⁷⁸ Mahan, A.T., *The Influence of Sea Power upon History 1660–1783*, New York: Hill and Wang, 1957 [1890], pp. 25-28, disponibil pe Internet la adresa:

http://www.enabed2016.abedef.org/resources/download/1403180516_ARQUIVO_MahanInfluenceofSeaPowerUponHistory.pdf, accesat la data de 15.03.2023.

de după încheierea Războiului Rece. Acest lucru a determinat o reducere a capacităților navale ale marilor puteri, ceea ce s-a reflectat în diminuarea prezenței globale a acestora în lume. În al doilea rând, în baza Convenției Națiunilor Unite privind dreptul mării (UNCLOS), adoptată în 1982, s-a produs o extindere a apelor teritoriale ale statelor. Astfel, multe țări care, chiar dacă nu intrau în categoria marilor puteri (Indonezia, Filipine, Somalia etc.), gândindu-se la avantajele economice ce le-ar putea avea din exploatarea apelor teritoriale, și-au declarat vaste zone economice exclusive, în care și-au concentrat efortul pentru asigurarea securității maritime. În aceste condiții, interesul pentru realizarea securității maritime s-a mutat de la nivelul global la cel regional dar, chiar și așa, resursele necesare pentru menținerea unor regimuri eficiente de securitate maritime s-au dovedit de multe ori insuficiente sau au fost consumate pentru supradimensionarea forțelor maritime de Securitate. În al treilea rând, erodarea rolului predominant al statelor ca actori ai sistemului internațional și declinul acestora în favoarea actorilor privați i-a încurajat pe aceștia să-și asume roluri sporite, inclusiv în asigurarea securității maritime. Mai mult, pericolul reprezentat de atacurile piraterești din Golful Aden și de-a lungul coastelor somaleze de după 2000 a readus în atenția armatorilor măsurile de înarmare a navelor comerciale⁷⁹ și a determinat cele mai puternice marine din lume să-și unească eforturile pentru a combate acest fenomen.

Luând în calcul aceste aspecte, s-a considerat la un moment dat că trendul de evoluție a securității maritime indică o reîntoarcere la epoca așa numitei privatizări a acesteia. Totuși, în opinia autorului, aceste semne nu indică clar faptul că ne-am afla din nou în fața unei privatizări a securității maritime. Dacă ne gândim la ultimele tensiuni internaționale, la pozițiile asertive ale Rusiei și Chinei cu privire la mediul maritim (reconsiderarea ieșirii Rusiei la Marea Neagră și pretențiile ridicate în regiunea Arcticii sau disputele din Marea Chinei de Est și de Sud) putem ușor constata că tendința de reprivatizare a securității maritime a încetinit, iar trendul pare chiar că s-a inversat în favoarea statelor.

Ascensiunea studiilor contemporane de securitate maritime

Având în vedere atât evoluția istorică îndelungată a preocupărilor referitoare la securitatea maritimă, cât și importanța politico-economică și socială a acesteia la nivel global, ne-am putea aștepta ca securitatea maritimă să reprezinte un domeniu academic consolidat de studiu și cercetare. În realitate însă lucrurile nu stau deloc așa. Ca domeniu de studiu, securitatea maritimă era aproape necunoscut înainte de 1990, chiar dacă diverse aspecte ale acesteia, precum pirateria, contrabanda pe mare sau disputele privind stabilirea frontierelor maritime, au atras un interes sporit, atât din punct de vedere teoretic cât și practic. Lupta pentru dominația globală din perioada Războiului Rece dintre Statele Unite și Uniunea Sovietică, bazată în principal pe supremația militară, a plasat studiile de securitate într-un con de umbră, specialiștii vremii fiind mai degrabă interesați de studiile strategice decât de cele de securitate. Prin urmare, o serie de concepte specifice studiilor de securitate a rămas neexplorată, printre acestea aflându-se și securitatea maritimă. Astfel, ceea ce astăzi din punct de vedere geopolitic denumim securitate maritimă era studiat mai mult din punct de vedere militar și se regăsea sub sintagma de *putere maritimă*. Abia după 1990, odată cu relansarea studiilor de securitate, conceptul de securitate maritimă începe să fie menționat sporadic în unele lucrări de specialitate⁸⁰.

Treptat însă conceptul de *securitate maritimă* se impune ca domeniu de interes pentru studiile de securitate, mai ales că trebuia clarificat înțelesul său, dar și datorită nevoii de a explica în mod netradițional evoluțiile din domeniul maritim din anii 1990. Deși problemele nu erau noi (pirateria și jaful armat împotriva navelor, contrabanda pe mare, traficul de droguri și alte materiale interzise, migrația, pescuitul ilegal etc.), după 1990 ele au căpătat o nouă semnificație datorită schimbării cadrului geopolitic (creșterea traficului comercial, a circulației oamenilor, intensificarea activităților socio-economice pe mare și în zonele de litoral etc.) și, de aceea, a apărut necesitatea

⁷⁹ Liss, C., *Regulating private security providers in the maritime sphere: Legal challenges and dilemmas*, International Review of the Red Cross, Volume 94 Number 887 Autumn 2012, pp. 941–960, disponibil pe Internet la adresa: <https://international-review.icrc.org/sites/default/files/irrc-887-percy.pdf>, accesat la data de 16.03.2023.

⁸⁰ Buzan, B.; Hansen, L., *The Evolution of International Security Studies*. Cambridge, UK: Cambridge University Press, 2009, pp. 200–2012, disponibil pe Internet la adresa: <https://ir101.co.uk/wp-content/uploads/2018/10/buzan-the-evolution-of-international-security-studies-compressed.pdf>, accesat la data de 16.03.2023.

explicării lor într-un mod netradițional, plasat dincolo de tensiunile de securitate specifice Războiului Rece. În plus, încercările de a extinde conceptul general de securitate prin cuprinderea așa-numitei *securități umane* au avut influență și asupra modului în care a fost abordată securitatea maritimă. Astfel, au apărut preocupări crescute față de poluarea maritimă, de protejarea unor categorii de oameni care desfășoară activități de subzistență în domeniul maritim, cum ar fi pescarii, sau de siguranța populațiilor din apropierea litoralului împotriva unor dezastre naturale. Cu toate acestea, influența abordării conceptului extins de securitate asupra securității maritime a fost una scăzută, problemele asupra cărora cercetătorii domeniului și-au concentrat efortul au rămas cele din epoca modernă, adică libertatea de navigație și protecția căilor de comunicații maritime, stabilirea frontierele maritime naționale, jurisdicția asupra teritoriilor și resurselor maritime etc.

După atacurile teroriste din 11 septembrie 2001 interesul pentru securitatea maritimă (și securitate în general) a crescut, domeniul maritim fiind identificat atât de specialiști, cât și de factorii de decizie politică ca o țintă viitoare probabilă pentru teroriști, asta și pe fundalul creșterii activității pirateresti în anii precedenți. Dar chiar și așa, studiile de securitate maritimă, ca parte a studiilor de securitate în general, au rămas și după 2001 la un nivel scăzut.

Abordarea securității maritime în studiile de securitate contemporane

În mod paradoxal, deși activitățile recunoscute în prezent ca fiind de securitate maritimă au o istorie îndelungată, teoretizarea acestui concept este încă insuficient dezvoltată. Preocupările actuale privind abordarea teoretică a securității maritime pot fi grupate în două sub-domenii distincte: elaborarea politicilor sectoriale referitoare la domeniul maritim; domeniu academic interdisciplinar de studiu și cercetare. În mod evident securitatea maritimă este în prezent un domeniu de mare interes politic. Problemele din domeniul maritim de după anii 1990 au făcut ca atât analiștii militari, cât și factorii de decizie civili din întreaga lume să ia din ce în ce mai în serios problemele acestui domeniu și caute soluții pentru acestea. Astfel, a crescut cererea de studii și analize de specialitate iar acest lucru a stimulat apariția securității maritime ca domeniu de cercetare interdisciplinară. Mai ales după anul 2000 a apărut o serie de lucrări ce au avut o gama variată de autori specializați de la istorie, relații internaționale, drept, științe politice și studii de Securitate și până la consultanți în afaceri, jurnaliști, juriști, experți militari sau în industria de transport maritime. Prin urmare, creșterea numărului cercetărilor în domeniu a condus la apariția unor publicații periodice de specialitate care au susținut în mod constant eforturile celor implicați în realizarea lor. Pirateria, terorismul maritim sau migrația ilegală au constituit subiecte predilecte pentru aceste studii dar, în timp, acestea au fost completate cu alte subiecte relevante pentru politicile contemporane referitoare la domeniul maritim cum ar fi pescuitul ilegal sau securitatea mediului. Toate acestea au condus la conturarea domeniului securității maritime ca domeniu de studiu și cercetare. Totuși, până la instituționalizarea acestui domeniu ca disciplină academică de studiu și cercetare mai este cale lungă. Acest lucru ar presupune în primul rând înființarea de structuri academice, centre de cercetare sau institute specializate în cadrul universităților sau de instituții de sine stătătoare, combinate cu înființarea de asociații naționale sau internaționale. Prin promovarea, organizarea și desfășurarea de programe educaționale, realizarea și publicarea de studii de specialitate și organizarea de evenimente științifice, acestea ar trebui să fie motoarele dezvoltării domeniului securității maritime, care să contribuie atât la crearea de cunoaștere specifică domeniului, cât și la educarea generațiilor viitoare în spiritul mării și al asigurării securității acestui domeniu.

În ceea ce privește instituțiile academice din întreaga lume care pregătesc specialiști pentru domeniul maritim, se pare că există puține preocupări pentru educarea absolvenților în spiritul securității maritime. Nici în instituțiile academice cu profil militar situația nu este cu mult mai bună. Oricâtă importanță se acordă securității maritime ca domeniu de studiu și cercetare, aceasta este de obicei inclusă în cadrul unor departamente sau centre de cercetare care au responsabilități mai largi. Ca urmare, nu au apărut nici structuri academice asociative internaționale care să aibă ca obiect de activitate securitatea maritimă, în ciuda faptului că au început totuși să apară rețele de cercetători, asociații ale unor factori de decizie, oficiali de securitate, reprezentanți ai industriei maritime etc.

În acest context, este de remarcat faptul că în țara noastră situația este cumva similară cu cea internațională. Există unele preocupări în ceea ce privește conturarea și dezvoltarea domeniului securității maritime, dar lucrurile se află într-un stadiu incipient. De aceea, este de apreciat inițiativa Asociației Clubul Amiralilor din România de a înființa, încă din anul 2021, sub patronajul său, un for științific denumit Forumul Securității Maritime, care are ca

scop principal promovarea și dezvoltarea domeniului securității maritime ca domeniu de studiu și cercetare, precum și acordarea de expertiză înalt calificată în acest domeniu. Prin activitățile științifice desfășurate, prin parteneriatele încheiate și prin expertiza oferită până în prezent, Forumul Securității Maritime s-a afirmat ca un adevărat hub de specialitate, iar proiectele sale de viitor îl recomandă ca pe structură științifică ce își construiește pas cu pas o reputație nu doar internă, ci și internațională.

Cu toate acestea, în țara noastră securității maritime încă îi lipsește coerența instituțională și academică și legătura cu și dintre instituțiile non-academice. Interesele diferite și lipsa de preocupare a actorilor domeniului maritim pentru securitatea maritimă fac extrem de dificilă încercarea de conturare a acestui domeniu din punct de vedere intelectual. De aceea, lipsa de viziune, complementar cu lipsa de finanțare a cercetărilor din acest domeniu vor face misiunea celor care doresc dezvoltarea studiilor de securitate maritimă în România una extrem de dificilă.

Studiile internaționale de securitate maritimă reprezintă astăzi un câmp de analiză în plină ascensiune. Nevoile de politici maritime clare ale diverselor autorități militare și civile, dar și interesele actorilor comerciali, inclusiv a celor din industria de transport maritim, au scos în evidență din ce în ce mai mult utilitatea studiilor de securitate maritimă. Totuși, pentru a oferi o mai bună înțelegere provocărilor contemporane de securitate maritimă globală, experții acestui domeniu ar trebui să dezvolte o agendă de cercetare independentă, care să răspundă cerințelor tuturor actorilor domeniului maritim. În acest mod, studiile de securitate maritimă pot produce cunoașterea necesară pentru conceperea celui regim de securitate maritimă potrivit pentru secolul XXI.

Ne exprimăm convingerea că Forumul Securității Maritime va juca un rol determinant în promovarea acestui domeniu în țara noastră și că, alături de toate instituțiile care îi susțin activitatea, va reuși să creeze cea sinergie necesară conturării securității maritime ca un adevărat domeniu de studiu și cercetare în țara noastră.

CAPITOLUL 5⁸¹

ABORDAREA CONCEPTUALĂ A SECURITĂȚII MARITIME ÎN STUDIILE DE SECURITATE CONTEMPORANE, CONCLUZII PENTRU SITUAȚIA ROMÂNIEI ȘI NECESITATEA ADOPTĂRII UNEI STRATEGII DE SECURITATE MARITIMĂ ROMÂNEASCĂ

În cele peste două decade ale acestui secol, securitatea maritimă, ca noțiune specifică a devenit un concept la modă și utilizat frecvent în relațiile internaționale. Un expert implicat în majoritatea marilor evenimente, conferințe și lucrări legate de studiul, elaborarea și definirea acestui concept, Christian BUEGER, a încercat să găsească răspunsul posibil la întrebarea "Ce este Securitatea Maritimă?"⁸² într-un articol cuprinzător care a fost punctul de plecare a demersurilor noastre de a crea o primă variantă a conceptului românesc de securitate maritimă.

Actorii internaționali importanți în domeniul maritim au inclus conceptul în agendele lor de lucru, au stabilit direcțiile principale și au elaborat conceptele funcție de interesele și realitățile concrete în care își desfășoară activitatea, și au reformulat-o și adaptat-o în funcție de semnificația acestui concept, care atenționează asupra noilor provocări în domeniul maritim și conjugă eforturile tuturor actorilor (statali sau non-statali) implicați pentru găsirea răspunsurilor adecvate acestora.

Cu toate acestea, încă nu s-a ajuns la un consens internațional asupra definiției securității maritime, dar toate aceste variante deja elaborate pot oferi un cadru comun de lucru prin care să se identifice aspectele comune și cele divergente ale actorilor care le-au adoptat.

Adoptarea unui concept al securității maritime nu este numai apanajul marilor actori, de aceea identificarea unui concept românesc adecvat poate oferi Forumului Securității Maritime o bază solidă de pornire în demersul îndeplinirii scopului și obiectivelor asumate.

Urmărind istoricul apariției conceptului și evoluția acestuia, prima concretizare o reprezintă Politica de Securitate Maritimă Națională adoptată de SUA în 2004 ca urmare a importanței crescute a amenințării asociate cu pericolul de terorism în domeniul maritim, după 11 Septembrie 2001⁸³.

Odată cu creșterea fenomenului pirateriei în largul coastei Somaliei între 2008 și 2011, pericolul pentru comerțul internațional evidențiind dimensiunea maritimă a securității la nivel global reprezentată de terorism pentru securitatea maritimă, Organizația Tratatului Nord-Atlantic (NATO) a inclus strategia maritimă ca obiectiv important în Strategia sa de Securitate Maritimă din 2011.⁸⁴

În 2014 Regatul Unit (UK)⁸⁵, Uniunea Europeană (EU)⁸⁶ precum și Uniunea Africană (AU)⁸⁷ au lansat strategii maritime ambițioase, recunoscând necesitatea adoptării unor astfel de documente.

Comitetul pentru Siguranță Maritimă (MSC) al Organizației Maritime Internaționale (IMO) a inclus securitatea maritimă pe lista sa de misiuni în anul 2014.

În ultimii ani, tensiunile inter-statale regionale din Oceanul Arctic, Marea Chinei de Sud sau Marea Chinei de Est (acum aflate la cote ridicate) precum și investițiile majore în forțele maritime ale

⁸¹ Autor: Contraamiral de Flotila (rtr) Dr. Ion Custura, director adjunct, Forumul Securității Maritime, www.forumsecuritatimaritime.ro

⁸² "What is maritime security?" / "Ce este securitatea maritimă?" - Prof. Christian BUEGER, Catedra de Relații Internaționale a universității din Copenhaga, Danemarca și al Departamentului de politici și Relații Internaționale al Universității Cardiff, UK - Articol publicat în Revista "ELSEVIER" / "Marine Policy", 03 dec. 2014.

⁸³ National Security Strategy of the United States, sept. 2005, <https://georgewbush-whitehouse.archives.gov/homeland/maritime-security.html>.

⁸⁴ NATO. Alliance maritime strategy. Brussels: NATO; 2011.

⁸⁵ UK Government. National strategy for maritime security. London: UK Government; 2014.

⁸⁶ European Union. European Union maritime security strategy. Council of the European Union Doc. 11205/14. Brussels: European Union; 2014.

⁸⁷ African Union. African integrated maritime strategy. Addis Ababa: African Union; 2014.

puterilor emergente, precum India și China, care operează în largul mărilor și oceanelor, au crescut atenția pentru necesitatea abordării oceanelor ca spații care au nevoie de securitate.

Recenta agresiune a Rusiei asupra Ucrainei a "revitalizat" conceptul, accentuând importanța realizării securității maritime în cazul unei invazii și al blocării porturilor și căilor de comunicații maritime și fluviale.

Urmărind evoluția situației geopolitice la nivel global și acordând o atenție deosebită conceptului de securitate maritimă, UK a realizat necesitatea de a emite o a doua strategie în acest domeniu, pe care a publicat-o în luna august 2023.

Perspective posibile de abordare a conceptului de securitate maritimă

În literatura și publicațiile de specialitate se întâlnesc multe abordări ale acestui concept de către specialiștii în domeniul maritim, dar pe plan internațional se pot distinge trei perspective de abordare a conceptului:

1. perspectiva matricială - conceptul de securitate maritimă poate fi înțeles în cadrul unei matrice, în care acesta se corelează cu alte concepte, cum ar fi siguranța maritimă, puterea maritimă, "economia albastră" și reziliența;
2. perspectiva securizării domeniului maritim. Aceasta permite studierea modului în care apar amenințările în domeniul maritim și ce solicitări politice, care uneori sunt divergente, implică acestea pentru a descoperi interesele politice și ideologiile care stau în spatele lor;
3. perspectiva practicilor de aplicare a teoriei securității - aceasta asigură studierea a ceea ce de fapt actorii interesați/implicați întreprind atunci când solicită întărirea securității maritime actorilor din domeniul maritim național sau internațional.

În fig.1⁸⁸ avem o matrice în care sunt înscrise posibilele concepte care pot fi corelate cu conceptul de securitate maritimă, importanța acestora putând fi ușor de remarcat. Lucrul cu o astfel de matrice permite în primul rând studierea tipurilor de relații stabilite de către diverși actori, dar și conexiunile dintre securitatea maritimă și celelalte concepte din cuprinsul acesteia.

Această abordare asigură o bază de identificare a actorilor care sunt incluși sau excluși în fiecare concept de securitate maritimă elaborat de actorii statali sau non-statali, chiar dacă interpretarea amenințărilor poate diferi foarte mult, funcție de ce actori sunt implicați. O problemă poate fi corelarea conceptului cu dimensiunea economică, alte corelații putând fi legate de cele ale securității naționale sau siguranței maritime.

Matricea reprezintă un instrument de analiză pentru înțelegerea diferențelor și punctelor de vedere comune ale diferiților actori și oferă posibilitatea adoptării și adaptării conceptului de către orice actor interesat în realizarea securității maritime în spațiul maritim în care își poate afirma, promova și apăra interesele.

⁸⁸ "What is maritime security?" / "Ce este securitatea maritimă?" - Prof. Christian BUEGER, Catedra de Relații Internaționale a universității din Copenhaga, Danemarca și al Departamentului de politici și Relații Internaționale al Universității Cardiff, UK - Articol publicat în Revista "ELSEVIER" / "Marine Policy", 03 dec. 2014.

MEDIUL MARIN		DEZVOLTARE ECONOMICĂ	
SIGURANȚĂ MARITIMĂ		ECONOMIE ALBASTRĂ	
ACCIDENTE/ CONTRABANDĂ		POLUARE/ SCHIMBĂRI CLIMATICE	
ACTE TERORISTE	SECURITATE MARITIMĂ		PIRATERIE/ PESCUIT IUU
PROLIFERAREA ARMAMENTULUI			TRAFIC DE PERSOANE
LITIGII ÎNTRE STATE			
PUTEREA MARINĂ		REZILIENȚĂ	
SIGURANTA NAȚIONALĂ		SIGURANTA UMANĂ	

Fig.1

Abordarea matricială a conceptului de securitate maritimă

Apreciem că aceasta este cea mai potrivită abordare pentru perspectiva elaborării conceptului românesc al securității maritime, deoarece asigură o acoperire maximală a conceptelor și conexiunilor sale cu acestea, mai ales că, la un moment dat, funcție de situația politico-militară în care se găsește societatea românească, ar putea fi lesne identificate și prioritizate elementele cele mai relevante pentru punerea în valoare a conceptului și adoptarea măsurilor practice care trebuie luate.

Abordarea conceptului de securitate maritimă din perspectiva securizării domeniului maritim

Securizarea domeniului maritim presupune că amenințările la care este supus acest domeniu sunt construite pe baza unei serii de revendicări ale unor actori care generează o anume retorică, astfel că o problemă precum pirateria poate constitui o amenințare existențială fie pentru un stat național, fie pentru întregul glob, de exemplu pentru comerțul internațional.

Din această perspectivă, construcția sau identificarea unor amenințări vine de regulă însoțită de o propunere pentru măsurile ce trebuie să fie luate pentru protejarea unui obiectiv sau mai multor obiective împotriva amenințării, măsuri care sunt de regulă extraordinare și adesea extreme, putând implica instrumente militare de la cele mai simple acțiuni, până la scala conflictului militar sau suprimarea drastică a libertăților civile.

Abordarea presupune percepția contemporană asupra mărilor și oceanelor ca un spațiu de insecuritate, pornind de la cum au apărut amenințările (istoricul acestora), cum acestea au evoluat în timp și cum au fost contracarate.

Majoritatea actorilor internaționali definește securitatea maritimă prin identificarea unui număr de amenințări pe care le include în acest concept (a se vedea Raportul Secretarului ONU/2008 pe problematica *"Oceanelor și Legislației Mării"*: pirateria și jaful armat; atacurile teroriste; traficul ilicit de armament și arme de distrugere în masă; traficul ilicit de narcotice/ droguri; contrabanda și traficul de persoane pe mare; pescuitul ilegal, neraportat și în afara cadrului reglementat; degradarea/distrugerea intenționată și ilegală a mediului marin)⁸⁹.

Recentele documente strategice ale UE și UK sunt asemănătoare celui al ONU, fac referire la "riscuri ale securității maritime" mai degrabă decât la amenințări și concentrează câteva probleme într-

⁸⁹ United Nations. *Oceans and the law of the sea. Report of the Secretary-General*, UN General Assembly Document A/63/63, 10 March 2008. New York: United Nations; 2008.

una singură, cum ar fi pentru UK ”înteruperea unor rute maritime vitale pentru comerț ca urmare a războiului, criminalității/incălcării legislației maritime, pirateriei sau modificării normativelor internaționale”. În listă au fost adăugate și ”atacurile cibernetice asupra navigației/comerțului pe mare și infrastructurii maritime”, care ar putea avea efecte dezastruoase în plan economic⁹⁰.

UE a extins lista celor șapte amenințări inițiale, prin adăugarea ”disputelor teritoriale maritime, actelor de agresiune și conflictelor armate dintre state” precum și ”potențialele impacturi/urmări ale dezastrelor naturale, evenimentele extreme și schimbările climatice asupra sistemului de transport maritim și, în particular, asupra infrastructurii maritime” și ”condițiile de pe mare și din zona costieră care slăbesc potențialul de creștere economică și al locurilor de muncă în sectoarele maritime”⁹¹.

Din punctul nostru de vedere, și această abordare ne poate fi de folos, inspirându-ne din activitățile practice care vor trebui desfășurate, în măsură să sprijine aplicarea concretă a conceptului.

Abordarea conceptului de securitate maritimă din perspectiva practicilor de securitate

Această perspectivă analizează ceea ce întreprind de fapt actorii implicați în numele securității maritime, adică ce fel de activități sunt desfășurate când aceștia afirmă că prin acestea se realizează securitatea maritimă.

O asemenea perspectivă evidențiază și ce instrumente și tehnologii sunt folosite în practica securității maritime ca fiind cele mai adecvate și cu cel mai mare impact, cum ar fi de exemplu navele de luptă și sateliții.

În majoritatea acestor abordări există o paletă de practici comune, ce reprezintă partea convențională a securității maritime, pe care agențiile le angajează indiferent de situație, cum ar fi: Avertizarea în Domeniul Maritim (MDA) ce presupune supravegherea prin radar, sateliți sau urmărirea datelor precum și distribuirea și fuzionarea acestor informații prin intermediul bazelor de date și a centrelor de servicii din domeniul maritim; activitățile pe mare, cum ar fi patrularea, interdicțiile, controalele și inspecțiile, precum și exercițiile practice destinate perfecționării acestor activități; activitățile de impunere a legii, cum ar fi arestul sau transferul de suspecti, precum și prinderea, judecarea și deținerea în închisori a infractorilor implicați în activități ilegale; coordonarea activităților la diferite niveluri, ce poate implica întâlniri și conferințe, armonizarea standardelor, procedurilor și mandatelor legale sau dezvoltarea de strategii și implementarea planurilor comune; alte potențiale practici, ce pot fi observate în activități cum ar fi diplomația navală, construcția de capacități, dar și lupta navală.

Studiile practicilor de rutină, desfășurate zi de zi/enumerate mai sus, scot în evidență cum securitatea maritimă poate fi stabilită și instituționalizată printr-un set distinct de practici adoptat de o mare parte a statelor cu ieșire la mare sau ocean.

În cazul în care se va ajunge la dispute sau contradicții între actori statali sau non statali, va trebui să fie investigat dacă un anumit set de activități este necesar să fie desfășurate sau nu în numele securității maritime. Studiarea controverselor create în jurul acestor practici permite identificarea modului în care anumiți actori înțeleg și definesc noțiunea/conceptul de securitate maritimă și dacă aceasta se realizează în numele securității maritime sau în alte scopuri.

Ca și în cazul abordării conceptului din perspectiva securizării domeniului maritim, și această abordare ne poate fi de folos, inspirându-ne din activitățile practice care vor trebui luate în măsură să sprijine aplicarea concretă a conceptului.

⁹⁰UK National Strategy for Maritime Security, https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/1100525/national-strategy-for-maritime-security-web-version.pdf, aug. 2022.

⁹¹ European Union. European Union maritime security strategy. Council of the European Union Doc. 11205/14. Brussels:European Union; 2014.

În urma celor prezentate până acum, o posibilă definiție a acestui concept ar putea fi:

1. *În general: Securitatea maritimă reprezintă un ansamblu coordonat de măsuri organizatorice și practice pe care un actor statal sau non-statal le adoptă la nivel intern, național sau internațional, care să îi permită afirmarea, promovarea și, la nevoie, apărarea intereselor sale maritime în relațiile cu ceilalți actori statali și non statali care sunt implicați și/sau desfășoară activități în domeniul maritim, precum și protejarea acestora împotriva oricăror riscuri și amenințări.”*

2. Pentru România: ”Securitatea maritimă, ca parte a securității naționale, reprezintă un ansamblu coordonat de măsuri organizatorice și practice care asigură acea stare/situație politică internă și internațională favorabilă, ce permite afirmarea, promovarea și, la nevoie, apărarea intereselor maritime ale României în relațiile cu ceilalți actori statali și nonstatali care sunt implicați și/sau desfășoară activități în domeniul maritim precum și protejarea acestor interese împotriva oricăror riscuri și amenințări”.

Definirea securității maritime din perspectivă românească este o provocare majoră a agențiilor implicate în acest proces, și necesită implicare chiar și la nivel național.

Demersul în definirea securității maritime va trebui început cu definirea intereselor naționale ale României în domeniul maritim și analiza riscurilor și amenințărilor la adresa acestor interese, așa cum au procedat și celelalte state și organizații care au elaborat și adoptat acest concept.

CAPITOLUL 6 ⁹²

O PERSPECTIVĂ PRIVIND PROCESUL DE ELABORARE ȘI IMPLEMENTARE A STRATEGIEI NAȚIONALE DE SECURITATE MARITIMĂ

Politica și strategia de securitate națională reprezintă fundamentul pentru protejarea intereselor și asigurarea stabilității unei națiuni. Într-o lume caracterizată de amenințări complexe și în continuă evoluție, dezvoltarea unei abordări integrate și coerente a securității naționale devine crucială.

O Românie funcțională înseamnă o țară sigură, care oferă cetățenilor săi toate condițiile necesare pentru a duce un trai mai bun, în deplină siguranță și care își protejează identitatea, valorile, patrimoniul și resursele, precum și parametrii statului de drept.

Politica de securitate națională, alături de politica externă, se constituie într-una dintre politicile publice⁹³ a căror elaborare și punere în practică constituie prerogativa constituțională și legală a Președintelui României.

Importanța Politicii și a Strategiei de Securitate Națională: protejarea intereselor și stabilității națiunii

Politica de securitate națională se referă la setul de principii, obiective și orientări adoptate de către guvern pentru a asigura securitatea și bunăstarea națiunii. Aceasta implică identificarea și gestionarea riscurilor și amenințărilor interne și externe, precum și promovarea intereselor și valorilor naționale.

Strategia de securitate națională este un document care traduce politica de securitate în acțiuni concrete și planuri de implementare. Aceasta stabilește prioritățile, obiectivele și modalitățile de acțiune, pentru protejarea și promovarea⁹⁴ securității naționale într-o manieră coerentă și integrată.

Protejarea intereselor și suveranității naționale

Politica și strategia de securitate națională joacă un rol esențial în protejarea intereselor și suveranității unei națiuni. Ele vizează identificarea și evaluarea amenințărilor la adresa integrității teritoriale, economice, politice și sociale a unei țări. Prin adoptarea măsurilor adecvate, se urmărește menținerea suveranității și protejarea intereselor cheie ale națiunii.

O politică și o strategie de securitate națională bine dezvoltate permit identificarea, evaluarea și gestionarea eficientă a riscurilor și amenințărilor cu care se confruntă o națiune. Acestea pot include amenințări militare, terorism, criminalitate transfrontalieră, dezastre naturale, cyberspionaj sau atacuri cibernetice. Prin abordări preventive, reactive și pro-active, securitatea națională devine mai solidă și mai adaptată la provocările actuale.

O abordare coerentă și eficientă a securității naționale contribuie la crearea unui mediu stabil și sigur pentru dezvoltare economică, progres social și bunăstare generală. Prin protejarea infrastructurii critice, a sistemelor financiare, a resurselor naturale și a mediului înconjurător, securitatea națională facilitează creșterea durabilă și protejează interesele economice ale unei națiuni.

⁹² Autor: Contraamiral Flotila (rtr) dr. Sorin LEARSCHI, director Forumul Securității Maritime, www.forumulsecuritatimaritime.ro.

⁹³ <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/ro/sheet/159/politica-de-securitate-si-aparare-comuna> - accesat pe 20.03.2023.

⁹⁴ Promovarea securității naționale într-o manieră coerentă și integrată se referă la adoptarea unei abordări globale și cuprinzătoare pentru asigurarea securității unei țări. Aceasta implică coordonarea și integrarea eforturilor între diferitele instituții și agenții guvernamentale responsabile de securitatea națională, cum ar fi forțele de apărare, serviciile de informații, poliția, autoritățile de frontieră și alte organizații relevante.

Politica și strategia de securitate națională nu se limitează doar la nivel național, ci implică și cooperarea internațională. Într-o lume interconectată, amenințările transfrontaliere, cum ar fi terorismul, schimbările climatice, proliferarea armelor nucleare și pandemiile, necesită o abordare comună și colaborativă. Prin stabilirea parteneriatelor și promovarea cooperării regionale și internaționale, o națiune poate consolida capacitățile sale de securitate și poate răspunde mai eficient la provocările comune.

Politica și strategia de securitate națională nu pot fi implementate fără implicarea și responsabilitatea cetățenilor. Fiecare individ are un rol de jucat în protejarea securității naționale, prin respectarea legilor și normelor, raportarea activităților suspecte și promovarea valorilor și intereselor naționale. Educația și conștientizarea publică joacă, de asemenea, un rol important în crearea unei culturi a securității naționale și în sprijinirea eforturilor guvernamentale.

Politica de securitate națională nu poate fi expresia voinței unei singure persoane, deși este rezultatul unui proces care se materializează prin atribuțiile Președintelui României. Aceasta trebuie să fie, cel puțin la nivel de principiu, construită pe valori și repere fundamentale, expresia consensului și efortului național comun.

Dar, așa cum cerea Voltaire, înaintea oricărei dezbateri academice⁹⁵, definirea termenilor este esențială.

Inițial va trebui să pornim analiza de la clarificarea principalilor algoritmi de întrebuintare practică a acestor concepte: strategie maritimă, strategie de securitate maritimă, politică maritimă etc.

Se pune întrebarea: care este ierarhic superioară - politica sau strategia? Și pornim o scurtă analiză a conceptelor generale!

În Tabelul nr. 1, utilizând un set de elemente de comparație, se pot observa principalele diferențe și mai ales rolul de subordonare și derivare a Strategiei față de Politică:

Criteriu comparație	Politică	Strategie
Ierarhie	Politica este principiul director, stabilit anterior, care ajută luarea de decizii logice.	Strategia este un plan cuprinzător, derivat din politică, realizat pentru îndeplinirea obiectivelor organizaționale.
Ce reprezintă	Principiul acțiunii	Plan de acțiune
Flexibilitate	Fixă, dar permite situații excepționale	Flexibilă
Finalitate	Decizie	Acțiune
Nivel	Management de nivel superior	Managementul nivelului superior și managementul nivelului mediu

Tabelul nr. 1 – Analiză comparativă între politică și strategie

Compararea rolului politicii și al strategiei naționale în asigurarea securității naționale

Politica și strategia națională de securitate sunt două concepte interconectate și complementare care joacă roluri distincte în asigurarea securității naționale. Vom analiza și compara rolurile acestor două elemente esențiale și vom evidenția importanța lor în protejarea intereselor și prosperității unei națiuni.

⁹⁵ <https://www.forumsecuritatimaritime.ro/are-nevoie-romania-de-o-politica-maritima-si-o-strategie-maritima/> - accesat pe 20.03.2023

Politica națională de securitate stabilește direcția generală și orientarea strategică în ceea ce privește securitatea națională. Ea reprezintă expresia voinței politice a unei națiuni și cuprinde valorile, obiectivele și prioritățile fundamentale. Politica națională oferă un cadru general și stabil în care strategia națională se dezvoltă și se implementează.

Strategia națională de securitate se concentrează pe transformarea politicii în acțiuni concrete și planuri de implementare. Ea identifică amenințările și riscurile specifice, stabilește obiective și propune măsuri și resurse necesare pentru atingerea acestora. Strategia națională oferă detalii și claritate în abordarea securității naționale.

Politica națională de securitate este, în general, mai stabilă și mai puțin supusă schimbărilor, reflectând valorile și direcțiile pe termen lung ale unei națiuni. Ea poate servi ca un ghid de bază în gestionarea securității naționale și poate fi mai puțin susceptibilă la schimbările rapide din mediul de securitate.

Strategia națională de securitate este mai flexibilă și adaptabilă. Aceasta poate fi revizuită și actualizată periodic pentru a răspunde noilor amenințări, provocări și schimbări din mediul de securitate. Strategia națională poate ajusta prioritățile și acțiunile pe termen scurt și mediu, asigurând astfel o abordare mai dinamică și cu un răspuns mai rapid.

Politica națională de securitate servește drept bază și orientare pentru implementarea măsurilor de securitate națională. Ea oferă direcția generală și stabilitate pentru diferitele instituții și departamente implicate în securitatea națională. Politica națională de securitate are un rol mai amplu și este responsabilă de stabilirea valorilor, obiectivelor și priorităților generale. Ea stabilește cadrul general în care strategiile specifice pot fi dezvoltate și implementate.

Strategia națională de securitate se concentrează pe transformarea politicii în acțiuni concrete și planuri de implementare. Ea dezvoltă strategii și politici specifice în diverse domenii, cum ar fi apărarea, securitatea cibernetică, contraterorismul sau securitatea economică. Strategia națională oferă detalii și mecanisme specifice pentru atingerea obiectivelor politicii naționale.

Politica națională de securitate reprezintă un cadru pe termen lung și este supusă revizuirii și actualizării periodice. Ea poate fi ajustată în funcție de schimbările majore în mediul de securitate sau de noile priorități naționale. Evaluarea și ajustarea politicii naționale sunt esențiale pentru a rămâne relevante și eficiente în fața provocărilor în continuă schimbare.

Strategia națională de securitate este mai flexibilă și se adaptează la schimbările pe termen scurt și mediu din mediul de securitate. Ea permite evaluarea periodică a rezultatelor și ajustarea planurilor de acțiune în consecință. Strategia națională poate fi revizuită pentru a aborda noile amenințări și provocări, asigurând astfel coerența și eficiența în gestionarea securității naționale.

Strategia este un plan ales pentru atingerea obiectivelor organizaționale. Este o combinație de intenții și acțiuni bine gândite care duc spre poziția sau destinația dorită. Este un plan unificat și integrat realizat pentru atingerea obiectivelor de bază precum:

- eficacitate;
- tratarea evenimentelor și a problemelor;
- profitarea de oportunități;
- utilizarea completă a resurselor;
- face față amenințărilor.

O strategie este o combinație de mișcări proiectate flexibil⁹⁶, adoptată de stat. Caracteristicile unei strategii sunt următoarele:

- trebuie să fie formulată de managementul de nivel superior. Cu toate acestea, sub-strategiile pot fi realizate de managementul nivelului mediu;
- trebuie să aibă o perspectivă de lungă durată;
- trebuie să fie de natură dinamică;

⁹⁶ <https://invatatiafaceri.ro/diferente/diferenta-dintre-strategie-si-politica/> - accesat pe 20.03.2023

- scopul principal este de a depăși situațiile incerte;
 - trebuie să fie făcută într-un asemenea mod, pentru a utiliza cât mai bine resursele.
- Politica este considerată un set de principii și reguli⁹⁷ care direcționează deciziile organizației.

Politicele sunt încadrate de managementul de nivel superior al organizației pentru a servi drept ghid pentru luarea deciziilor operaționale. Este util în evidențierea regulilor, valorii și credințelor organizației. Pe lângă aceasta, acționează ca bază pentru ghidarea acțiunilor.

Politicele sunt concepute⁹⁸, luând avizul și viziunea generală a unui număr de oameni din organizație cu privire la orice situație. Sunt realizate din experiență și înțelegere de bază. În acest fel, persoanele care intră în raza de aplicare a unei astfel de politici vor fi de acord complet asupra punerii în aplicare a acesteia.

Politicele ajută conducerea să determine ce trebuie făcut într-o anumită situație. Acestea trebuie aplicate în mod constant pe o perioadă lungă de timp, pentru a evita discrepanțele și suprapunerile.

Politica națională și strategia națională de securitate sunt două elemente esențiale în asigurarea securității naționale. Politica națională stabilește direcția generală și prioritățile, oferind un cadru stabil și coerent. În schimb, strategia națională transformă politica în acțiuni concrete, dezvoltând planuri de implementare și politici specifice. Politica are un caracter mai stabil și pe termen lung, în timp ce strategia este mai adaptabilă și flexibilă. Evaluarea și ajustarea sunt necesare atât la nivelul politicii, pentru a reflecta schimbările majore, cât și la nivelul strategiei, pentru a se adapta la evoluțiile pe termen scurt și mediu. Prin coordonarea și integrarea acestor două elemente, o națiune poate asigura protecția și prosperitatea sa pe termen lung.

Compararea politicii maritime cu strategia maritimă - coordonarea eforturilor pentru dezvoltarea și securitatea maritimă

Politica maritimă și strategia maritimă sunt două concepte esențiale în gestionarea dezvoltării și securității maritime. Într-o lume interconectată și dependentă de resursele și mediul marin, aceste două elemente joacă un rol crucial în coordonarea eforturilor și în asigurarea unei abordări cuprinzătoare și eficiente a provocărilor și oportunităților din domeniul maritim. În continuare, vom explora și compara politica maritimă și strategia maritimă, evidențiind diferențele și importanța lor în dezvoltarea și securitatea maritimă.

Politica maritimă reprezintă orientările și obiectivele generale ale unei națiuni în ceea ce privește mediul și resursele maritime. Aceasta stabilește direcția strategică și oferă un cadru general pentru dezvoltarea și securitatea maritimă. Politica maritimă este în mare măsură orientată spre valorile și interesele naționale pe termen lung și furnizează ghidare și coordonare pentru diferitele agenții și sectoare implicate în domeniul maritim.

Politica maritimă stabilește prioritățile și obiectivele generale ale unei națiuni în ceea ce privește dezvoltarea și securitatea maritimă. Acestea pot include dezvoltarea economică durabilă, protecția mediului marin, securitatea navigației, promovarea cooperării regionale și internaționale, precum și gestionarea eficientă a resurselor marine.

Politica maritimă implică coordonarea și integrarea diferitelor agenții și sectoare, cum ar fi transportul naval, pescuitul, turismul, cercetarea științifică și securitatea maritimă. Aceasta asigură abordarea coerentă și sinergică a dezvoltării și securității maritime, evitând fragmentarea și conflictele de interese.

Strategia maritimă se concentrează pe transformarea politicii maritime în acțiuni concrete și planuri de implementare. Ea furnizează o direcție specifică și operațională pentru dezvoltarea și

⁹⁷ <https://sgg.gov.ro/docs/File/UPP/doc/manual-metode-impact.pdf> - accesat pe 20.03.2023

⁹⁸ <http://www.kropfpolisci.com/public.policy.anderson.pdf> - - accesat pe 20.03.2023

securitatea maritimă. Strategia maritimă este axată pe aspectele practice și tehnice, oferind un cadru de acțiune detaliat pentru atingerea obiectivelor politicii maritime.

Strategia maritimă dezvoltă planuri și politici specifice în diverse domenii ale dezvoltării și securității maritime. Aceasta include planificarea dezvoltării porturilor și infrastructurii maritime, măsuri de protecție a mediului marin, strategii de gestionare a resurselor marine, programe de combatere a pirateriei și contrabandei, precum și cooperare regională și internațională în domeniul maritim.

Strategia maritimă implică evaluarea constantă a progresului și rezultatelor obținute în implementarea planurilor și politicii maritime. Aceasta permite identificarea provocărilor și amenințărilor emergente, precum și ajustarea planurilor și politicii, pentru a răspunde eficient la schimbările din mediul maritim. Evaluarea și ajustarea periodică sunt esențiale pentru menținerea relevanței și eficienței strategiei maritime.

Interacțiunea dintre politica maritimă și strategia maritimă

Politica maritimă și strategia maritimă sunt strâns legate și interdependente. Politica maritimă stabilește direcția generală și obiectivele, în timp ce strategia maritimă transformă aceste obiective în acțiuni concrete și planuri de implementare. Politica maritimă furnizează cadrul general și orientarea strategică pentru strategia maritimă, în timp ce strategia maritimă oferă detaliile și mecanismele specifice pentru atingerea obiectivelor politicii maritime.

Coerența și coeziunea dintre politica maritimă și strategia maritimă sunt cruciale pentru asigurarea unei abordări cuprinzătoare și eficiente a dezvoltării și securității maritime. Politica maritimă oferă direcția și prioritățile, în timp ce strategia maritimă se ocupă de implementarea practică și operațională a acestora. Coordonarea și integrarea dintre diferitele agenții și sectoare sunt esențiale pentru a asigura coerența și eficiența în gestionarea resurselor și a securității maritime.

Politica maritimă și strategia maritimă sunt elemente complementare și esențiale în gestionarea dezvoltării și securității maritime. Politica maritimă stabilește obiectivele și prioritățile generale, furnizând cadrul strategic și orientările, în timp ce strategia maritimă transformă aceste obiective în acțiuni concrete și planuri de implementare. Coerența și coordonarea dintre aceste două concepte sunt cruciale pentru asigurarea unei abordări cuprinzătoare și eficiente a dezvoltării și securității maritime. Prin integrarea și colaborarea între diferitele agenții și sectoare, o națiune poate atinge dezvoltarea sustenabilă și securitatea în domeniul maritim, valorificând resursele și protejând mediul marin.

Politica maritimă oferă direcția strategică pe termen lung și stabilește prioritățile națiunii în ceea ce privește dezvoltarea și securitatea maritimă. Aceasta ia în considerare aspecte precum exploatarea resurselor marine, protecția mediului marin, dezvoltarea infrastructurii portuare, promovarea comerțului maritim și cooperarea internațională. Politica maritimă este un instrument de planificare și orientare strategică, care asigură o abordare coerentă și sustenabilă în gestionarea activităților maritime.

Pe de altă parte, strategia maritimă se concentrează pe aspectele practice și operaționale ale implementării politicii maritime. Aceasta traduce obiectivele și prioritățile politicii în acțiuni concrete și planuri de implementare. Strategia maritimă implică dezvoltarea unor strategii și tactici specifice în diverse domenii, cum ar fi transportul naval, securitatea maritimă, pescuitul, turismul maritim și cercetarea științifică. Aceasta implică identificarea resurselor și capacităților necesare, alinierea cu resursele disponibile și implementarea eficientă a planurilor.

Interacțiunea dintre politica maritimă și strategia maritimă este esențială pentru asigurarea succesului în domeniul maritim. Politica maritimă oferă direcția și obiectivele, iar strategia maritimă se ocupă de implementarea acestora. Politica maritimă stabilește contextul general și obiectivele pe termen lung, în timp ce strategia maritimă se asigură că aceste obiective sunt realizate printr-o planificare și implementare eficientă.

Coerența și sincronizarea dintre politica maritimă și strategia maritimă sunt cruciale pentru a obține rezultate eficiente și sustenabile. O abordare integrată și coordonată între diferitele agenții

guvernamentale, sectorul privat și alte părți interesate este esențială pentru atingerea obiectivelor stabilite în politica maritimă și pentru adaptarea la schimbările din mediul maritim.

În concluzie, politica maritimă și strategia maritimă sunt concepte interdependente și complementare în gestionarea dezvoltării și securității maritime. Politica maritimă oferă direcția și obiectivele generale, iar strategia maritimă se concentrează pe implementarea acestora prin acțiuni concrete și planuri de implementare. Coordonarea și integrarea acestor două concepte sunt cruciale pentru asigurarea unei abordări coerente, eficiente și durabile a dezvoltării și securității în domeniul maritim

Compararea politicii navale cu strategia navală

Politica navală și strategia navală sunt două concepte esențiale în gestionarea dezvoltării și securității maritime. Într-o lume interconectată și dependentă de resursele și mediul marin, aceste două elemente joacă un rol crucial în coordonarea eforturilor și în asigurarea unei abordări cuprinzătoare și eficiente a provocărilor și oportunităților în domeniul naval. În continuare vom explora și compara Politica Navală și Strategia Navală, evidențiind diferențele și importanța lor în dezvoltarea și securitatea maritimă.

Politica navală reprezintă orientările și obiectivele generale ale unei națiuni în ceea ce privește forțele navale și activitățile maritime. Aceasta stabilește direcția strategică și oferă un cadru general pentru dezvoltarea și securitatea navală. Politica navală se concentrează pe utilizarea forțelor navale în scopul protejării intereselor naționale, asigurării securității maritime și promovării stabilității regionale.

Politica navală stabilește prioritățile și obiectivele generale ale unei națiuni în ceea ce privește forțele navale. Acestea pot include protecția coastelor și a frontierelor maritime, asigurarea libertății navigației, participarea la operațiuni umanitare și de menținere a păcii, promovarea cooperării regionale și internaționale în domeniul naval, precum și dezvoltarea capacităților și tehnologiilor maritime.

Politica Navală implică planificarea și bugetarea resurselor necesare pentru dezvoltarea și funcționarea forțelor navale. Aceasta include alocarea de fonduri pentru construcția și modernizarea navelor, instruirea și pregătirea personalului naval, precum și pentru operațiunile și misiunile maritime.

Strategia navală se concentrează pe utilizarea și implementarea politicii navale în acțiuni concrete și planuri de implementare. Ea furnizează o direcție specifică și operațională pentru dezvoltarea și securitatea navală. Strategia navală este axată pe aspectele practice și tactice ale utilizării forțelor navale pentru a atinge obiectivele politicii navale.

Strategia navală implică planificarea operațională a forțelor navale în vederea atingerii obiectivelor politicii navale. Aceasta include stabilirea strategiilor și tacticii pentru utilizarea eficientă a resurselor navale în diverse scenarii și situații. Planificarea operațională abordează aspecte precum desfășurarea navelor și echipajelor în diferite teatre de operațiuni, coordonarea cu alte ramuri ale forțelor armate și colaborarea cu partenerii internaționali.

Strategia navală se concentrează și pe dezvoltarea și modernizarea capacităților și tehnologiilor navale necesare pentru a îndeplini obiectivele politicii navale. Aceasta include identificarea și achiziționarea de nave, submarine, aeronave echipate pentru operațiuni navale și alte echipamente specifice, precum și adoptarea de tehnologii avansate în domeniul comunicațiilor, senzorilor și sistemelor de apărare.

Interacțiunea dintre politica navală și strategia navală

Politica navală și strategia navală sunt strâns legate și se influențează reciproc în abordarea dezvoltării și securității maritime. Politica navală furnizează direcția generală și obiectivele, iar strategia navală transformă aceste obiective în acțiuni concrete și planuri de implementare.

Coerența și coeziunea dintre politica navală și strategia navală sunt esențiale pentru asigurarea unei abordări cuprinzătoare și eficiente a dezvoltării și securității maritime. Politica navală stabilește prioritățile și obiectivele generale, furnizând cadrul strategic și orientările. Strategia navală se ocupă de implementarea practică și operațională a acestor obiective, prin dezvoltarea de planuri și tactici specifice.

O coordonare eficientă dintre diferitele niveluri de decizie și agențiile implicate în politica navală și strategia navală este crucială. Integrarea eforturilor și colaborarea dintre diferitele componente ale forțelor navale, agenții guvernamentale și partenerii internaționali asigură o abordare coerentă și sinergică pentru atingerea obiectivelor stabilite.

Politica navală și strategia navală sunt elemente complementare și esențiale în gestionarea dezvoltării și securității maritime. Politica navală stabilește direcția și obiectivele generale, furnizând cadrul strategic și orientările. Strategia navală se ocupă de implementarea acestor obiective prin planificare operațională și utilizarea eficientă a resurselor navale. Coerența și coordonarea dintre aceste două concepte sunt cruciale pentru asigurarea unei abordări cuprinzătoare, eficiente și durabile a dezvoltării și securității în domeniul naval. Prin integrarea și colaborarea între diferitele agenții și sectoare, o națiune poate atinge dezvoltarea și securitatea maritimă într-un mod sinergic și sustenabil.

Politica navală și strategia navală se completează reciproc și sunt interdependente în îndeplinirea obiectivelor maritime ale unei națiuni. Politica navală stabilește direcția generală și obiectivele pe termen lung în ceea ce privește utilizarea resurselor maritime și protejarea intereselor naționale. Aceasta poate include aspecte precum apărarea coastelor și frontierelor maritime, securitatea navigației, exploatarea resurselor marine, promovarea comerțului maritim și protecția mediului marin.

Pe de altă parte, strategia navală se concentrează pe implementarea practică a politicii navale prin planificarea și coordonarea acțiunilor navale. Aceasta implică dezvoltarea de strategii și tactici specifice pentru a atinge obiectivele stabilite în politica navală. Strategia navală poate include aspecte precum desfășurarea de nave și echipaje, instruirea personalului naval, cooperarea cu alți actori internaționali și utilizarea tehnologiei maritime avansate.

Diferența principală dintre politica navală și strategia navală constă în nivelul de detaliu și focalizare a acestora. Politica navală oferă o perspectivă mai amplă și strategică, în timp ce strategia navală se concentrează mai mult pe aspectele operaționale și tactice. Politica navală stabilește direcția generală și obiectivele pe termen lung, în timp ce strategia navală traduce aceste obiective în acțiuni concrete și planuri de implementare.

Cu toate acestea, politica navală și strategia navală sunt interdependente și se influențează reciproc. Politica navală oferă cadrul și orientarea pentru dezvoltarea și securitatea maritimă, în timp ce strategia navală asigură implementarea eficientă a politicii navale prin planificare și coordonare. Ele lucrează împreună pentru a realiza dezvoltarea și securitatea maritimă a unei națiuni.

În concluzie, politica navală și strategia navală sunt două concepte interdependente și complementare în gestionarea dezvoltării și securității maritime. Politica navală furnizează direcția și obiectivele generale, în timp ce strategia navală se concentrează pe implementarea acestora prin planificare operațională și acțiuni concrete. Prin coordonare și integrare eficientă între aceste două concepte, o națiune poate atinge dezvoltarea și securitatea maritimă într-un mod coerent și eficient.

Coordonarea dintre politica navală și strategia navală

Pentru a asigura o abordare cuprinzătoare și eficientă în domeniul naval, coordonarea dintre politica navală și strategia navală este esențială. Aceasta implică o comunicare și cooperare strânsă între decidenții politici, planificatorii strategici, comandanții militari și alte părți interesate.

Politica navală și strategia navală trebuie să fie aliniate în ceea ce privește obiectivele și direcțiile generale. În timp ce politica navală stabilește prioritățile și obiectivele generale ale unei națiuni în domeniul naval, strategia navală transformă aceste obiective în acțiuni concrete. Coordonarea între cele

două asigură că strategia navală este în concordanță cu politica navală și că ambele se concentrează pe atingerea acelorași obiective.

Politica navală și strategia navală trebuie să fie integrate în procesul de planificare și implementare. Aceasta înseamnă că planificarea operațională a strategiei navale trebuie să fie în concordanță cu obiectivele stabilite în politica navală. Planurile și acțiunile strategice trebuie să susțină prioritățile și interesele naționale în domeniul naval.

Politica navală și strategia navală implică alocarea resurselor pentru dezvoltarea și funcționarea forțelor navale. Coordonarea eficientă a resurselor financiare, tehnologice și umane este esențială pentru implementarea cu succes a politicii și strategiei navale. Aceasta implică o planificare atentă și o distribuție echitabilă a resurselor în funcție de priorități și nevoi strategice.

Politica navală și strategia navală pot beneficia de colaborarea și cooperarea internațională. Într-o lume globalizată, amenințările și provocările maritime traversează granițele naționale și necesită o abordare multilaterală. Prin stabilirea de parteneriate și acorduri internaționale, o națiune poate întări securitatea și dezvoltarea sa navală și poate aborda în mod eficient provocările comune.

Politica navală stabilește direcția și obiectivele generale ale unei națiuni în ceea ce privește utilizarea resurselor maritime și protejarea intereselor naționale. Aceasta include aspecte precum apărarea coastelor și frontierelor maritime, securitatea navigației, exploatarea resurselor marine, promovarea comerțului maritim și protecția mediului marin. Politica navală este formulată de către decidenții politici și reflectă viziunea și interesele naționale în domeniul naval.

Pe de altă parte, strategia navală se concentrează pe implementarea practică a politicii navale prin planificare și acțiuni concrete. Strategia navală este elaborată de către planificatorii strategici și comandanții militari, având ca scop asigurarea eficienței și eficacității acțiunilor navale.

Cooperarea și interacțiunea dintre politica navală și strategia navală sunt esențiale pentru realizarea obiectivelor în domeniul naval. Politica navală furnizează direcția și obiectivele generale, oferind cadrul strategic și orientări clare. Strategia navală transformă aceste obiective în acțiuni concrete, elaborând planuri și tactici specifice pentru implementare. În acest fel, strategia navală asigură coerența și coeziunea acțiunilor navale în concordanță cu politica navală.

De asemenea, coordonarea și colaborarea dintre diferitele niveluri de decizie și agenții implicate în politica navală și strategia navală sunt esențiale. Integrarea eforturilor și colaborarea între diferitele componente ale forțelor navale, agenții guvernamentale și partenerii internaționali asigură o abordare coerentă și sinergică în gestionarea dezvoltării și securității maritime.

Pentru a realiza o coordonare eficientă între politica navală și strategia navală, există câțiva factori cheie care trebuie luați în considerare:

- Alinierea obiectivelor - politica navală și strategia navală trebuie să fie aliniate în ceea ce privește obiectivele și direcțiile generale. Politica navală stabilește prioritățile și obiectivele generale în domeniul naval, iar strategia navală traduce aceste obiective în acțiuni specifice și planuri de implementare. Prin asigurarea unei alinieri clare între aceste două concepte, se poate evita fragmentarea și se poate realiza o abordare coerentă și eficientă;
- integrarea planificării - politica navală și strategia navală trebuie să fie integrate în procesul de planificare. Planificarea strategică trebuie să fie orientată de obiectivele stabilite în politica navală și să țină cont de resursele disponibile. Prin integrarea acestor două aspecte, se poate obține o planificare coerentă și eficientă, asigurând utilizarea optimă a resurselor și realizarea obiectivelor stabilite;
- Colaborare și comunicare - o coordonare eficientă necesită o colaborare strânsă între diferitele părți interesate. Decidenții politici, planificatorii strategici, comandanții militari și alte agenții implicate în domeniul naval trebuie să colaboreze și să comunice constant pentru a asigura o

înțelegere comună și pentru a împărtăși informații relevante. Aceasta va facilita o implementare coerentă și sinergică a politicii și strategiei navale;

- evaluare și ajustare continuă - politica navală și strategia navală trebuie să fie supuse unei evaluări și ajustări continue. Pe măsură ce condițiile și amenințările maritime se schimbă, este important să se adapteze și să se actualizeze aceste două concepte pentru a răspunde noilor provocări. Prin monitorizarea constantă și evaluarea performanței, se poate asigura eficiența și eficacitatea acțiunilor navale.

În final, politica navală și strategia navală sunt două concepte interdependente și complementare care joacă un rol vital în dezvoltarea și securitatea națională pe mare. Coordonarea eficientă dintre aceste două concepte este esențială pentru a asigura o abordare coerentă și sinergică în domeniul naval. Prin alinierea obiectivelor, integrarea planificării, colaborarea și comunicarea, precum și evaluarea continuă, o națiune poate să-și consolideze capacitățile maritime și să-și protejeze interesele naționale într-un mod eficient și sustenabil.

Studii de caz: Politica navală și strategia navală la două națiuni diferite

Pentru a înțelege mai bine cum politica navală și strategia navală pot fi implementate și coordonate în practică, vom face două studii de caz pentru două națiuni diferite: Națiunea A și Națiunea B.

Națiunea A are o politică navală centrată pe protejarea intereselor maritime și promovarea securității în zona sa de influență. Obiectivele sale includ monitorizarea traficului maritim, combaterea pirateriei și contrabandei, protejarea resurselor marine și promovarea cooperării regionale în domeniul naval. Pentru a atinge aceste obiective, Națiunea A a dezvoltat o strategie navală care se concentrează pe întărirea flotei sale, instruirea și echiparea adecvată a personalului naval și cooperarea cu alți actori regionali, pentru asigurarea securității maritime. Politica navală și strategia navală sunt coordonate printr-un proces de planificare integrat, unde prioritățile politicii navale sunt reflectate în planurile și acțiunile strategice.

Pe de altă parte, Națiunea B are o politică navală axată pe proiecția puterii navale și protejarea intereselor sale în întreaga lume. Obiectivele sale includ desfășurarea de nave și echipaje în zonele strategice, sprijinirea operațiunilor de menținere a păcii și intervenție umanitară, precum și promovarea comerțului maritim și a influenței sale geopolitice. Pentru a atinge aceste obiective, Națiunea B a dezvoltat o strategie navală care se concentrează pe flexibilitatea și mobilitatea forțelor sale navale, cooperarea internațională și dezvoltarea tehnologică în domeniul naval. Coordonarea dintre politica navală și strategia navală se realizează prin intermediul unui comitet interministerial care asigură o abordare integrată și sinergică în gestionarea dezvoltării și securității maritime.

Comparând cele două cazuri, putem observa că politica navală și strategia navală sunt influențate de interesele și prioritățile naționale specifice fiecărei țări. Politica navală reflectă viziunea și direcția generală, în timp ce strategia navală transformă această viziune în acțiuni concrete. Coordonarea dintre cele două concepte este esențială pentru asigurarea unei abordări coerente și eficiente în domeniul naval.

De asemenea, observăm cum coordonarea politicii și strategiei navale implică o planificare integrată, colaborare și comunicare între diferitele niveluri de decizie și agenții implicate. Aceasta asigură utilizarea optimă a resurselor și o implementare eficientă a obiectivelor politice. De asemenea, coordonarea și colaborarea dintre diferitele componente ale forțelor navale, agențiile guvernamentale și partenerii internaționali sunt esențiale pentru a asigura o abordare coerentă și sinergică în gestionarea dezvoltării și securității maritime.

În plus, este important să menționăm că politica navală și strategia navală nu sunt entități statice, ci trebuie să fie adaptate și ajustate în funcție de schimbările din mediul maritim și de evoluțiile geopolitice. Amenințările maritime pot suferi modificări, iar tehnologia navală poate avansa rapid, ceea

ce necesită o evaluare și actualizare constantă a politicii și strategiei navale. Prin urmare, procesul de monitorizare și evaluare continuă este crucial pentru a asigura o abordare eficientă și actualizată în gestionarea dezvoltării și securității maritime.

Ambele națiuni au politici de securitate maritimă valide, și nu există soluții bune și soluții proaste, ci doar trebuie ca acestea să fie adaptate la specificul național și la interesele naționale, diferența venind din strategii, care vor trebui să corespundă ambițiilor politice.

În concluzie, politica navală și strategia navală sunt două concepte interdependente și complementare în domeniul naval. Politica navală stabilește direcția și obiectivele generale, în timp ce strategia navală se concentrează pe implementarea practică a acestor obiective. Coordonarea și colaborarea dintre cele două concepte sunt esențiale pentru a asigura o abordare coerentă și sinergică în gestionarea dezvoltării și securității maritime. Prin planificare integrată, colaborare și evaluare continuă, o națiune poate să-și consolideze capacitățile maritime și să-și protejeze interesele naționale într-un mod eficient și sustenabil pe mare.

Politica de securitate maritimă versus strategia de securitate maritimă - o analiză comparativă

Securitatea maritimă joacă un rol vital în protejarea intereselor naționale ale unei țări în mediul maritim. În acest context, două concepte fundamentale sunt politica de securitate maritimă și strategia de securitate maritimă. În ciuda asemănărilor și interconexiunilor lor, aceste două concepte sunt distincte și aduc contribuții diferite la gestionarea securității în domeniul maritim. În continuare, vom examina și compara cele două concepte, evidențiind caracteristicile lor cheie și relațiile dintre ele.

Politica de securitate maritimă reprezintă un set de obiective, principii și orientări care guvernează abordarea generală a unei țări în asigurarea securității sale în mediul maritim. Aceasta poate include politici și regulamente privind apărarea națională, protejarea resurselor maritime, gestionarea traficului maritim, combaterea amenințărilor teroriste și criminale, promovarea cooperării regionale și multe altele. Politica de securitate maritimă este dezvoltată de guvern și reflectă interesele și valorile naționale, precum și provocările și amenințările specifice cu care se confruntă o țară în mediul maritim.

Pe de altă parte, strategia de securitate maritimă este un document detaliat care stabilește obiective specifice, priorități și acțiuni concrete pentru atingerea securității în mediul maritim. Aceasta reprezintă o planificare strategică a modului în care o țară intenționează să-și protejeze și să-și promoveze interesele maritime. Strategia de securitate maritimă ia în considerare resursele disponibile, capacitatea de acțiune a forțelor navale, parteneriatele internaționale și analizează amenințările și provocările actuale și anticipate. Strategia de securitate maritimă oferă o cale de acțiune coerentă și cuprinzătoare, care poate fi adaptată în funcție de evoluțiile în domeniul securității maritime.

Un aspect important în comparația dintre politica de securitate maritimă și strategia de securitate maritimă este nivelul de detaliu și orientare. Politica de securitate maritimă este mai generală și oferă un cadru global pentru abordarea securității maritime, în timp ce strategia de securitate maritimă este mai specifică și detaliată, indicând acțiuni concrete și priorități clare. Politica de securitate maritimă stabilește direcția generală și obiectivele de bază, în timp ce strategia de securitate maritimă oferă un plan de acțiune detaliat pentru implementarea acestor obiective.

De asemenea, politica de securitate maritimă și strategia de securitate maritimă sunt interconectate și se influențează reciproc. Politica de securitate maritimă furnizează ghidarea generală pentru elaborarea strategiei de securitate maritimă, iar strategia de securitate maritimă este concepută pentru a implementa obiectivele și principiile politicii de securitate maritimă.

În ceea ce privește procesul de elaborare, politica de securitate maritimă este dezvoltată de către autoritățile politice și decidenții guvernamentali, care țin cont de interesele naționale, în consultări cu diferitele părți interesate, inclusiv forțele navale, organizații maritime, industria navală și alte entități relevante. Pe de altă parte, strategia de securitate maritimă implică o analiză mai detaliată și o planificare

strategică, realizată de către experți și analiști în securitatea maritimă, cu consultarea și aportul autorităților și organizațiilor relevante.

Politica de securitate maritimă și strategia de securitate maritimă au, în esență, același scop: acela de a asigura securitatea și protecția intereselor naționale în mediul maritim. Cu toate acestea, diferența cheie constă în nivelul de abordare și detaliu. Politica de securitate maritimă stabilește direcția generală și obiectivele, în timp ce strategia de securitate maritimă oferă orientări mai specifice și acțiuni concrete pentru atingerea acestor obiective.

În final, politica de securitate maritimă și strategia de securitate maritimă sunt instrumente esențiale în asigurarea securității și protecției intereselor naționale în mediul maritim. Prin definirea unor obiective clare și prin elaborarea unui plan de acțiune adecvat, o țară poate aborda eficient amenințările și provocările în mediul maritim și poate promova securitatea și stabilitatea în această zonă critică. Coordonarea și sinergia dintre politica și strategia de securitate maritimă sunt cheia pentru o abordare eficientă și cuprinzătoare a securității maritime.

Astfel, politica de securitate maritimă și strategia de securitate maritimă sunt două concepte complementare și interdependente, care lucrează împreună pentru a asigura securitatea națională și protecția intereselor în mediul maritim. Prin aplicarea unei abordări integrative, care combină politica de securitate maritimă și strategia de securitate maritimă, o națiune poate să-și consolideze capacitățile și să abordeze eficient amenințările și provocările din mediul maritim.

Politica de securitate maritimă furnizează un cadru general și principii directoare, oferind direcția și obiectivele de bază pentru gestionarea securității maritime. Aceasta abordează aspecte complexe precum securitatea națională, protecția resurselor maritime, apărarea teritorială, cooperarea internațională și promovarea stabilității în regiunea maritimă. Politica de securitate maritimă este adesea formulată la nivel național, reflectând interesele și valorile națiunii și având în vedere contextul regional și global.

Pe de altă parte, strategia de securitate maritimă reprezintă o abordare mai specifică și operațională pentru implementarea politicii de securitate maritimă. Ea se concentrează asupra evaluării și identificării amenințărilor și vulnerabilităților specifice, formulând obiective concrete și acțiuni specifice pentru a răspunde acestor provocări. Strategia de securitate maritimă implică o planificare strategică detaliată, care include alocarea resurselor, dezvoltarea capacităților, cooperarea internațională și identificarea modalităților de adaptare și inovare în fața evoluțiilor tehnologice și geopolitice.

Relația dintre politica de securitate maritimă și strategia de securitate maritimă este una de complementaritate și interdependență. Politica de securitate maritimă furnizează direcția generală și obiectivele de bază, în timp ce strategia de securitate maritimă oferă un plan detaliat și măsuri specifice pentru atingerea acestor obiective. Politica de securitate maritimă stabilește principiile și valorile care ghidează strategia, iar strategia de securitate maritimă oferă modalități concrete de implementare și acțiune.

Coerența și coordonarea dintre politica de securitate maritimă și strategia de securitate maritimă sunt esențiale pentru o abordare eficientă și sinergică a securității maritime. Ele trebuie să fie aliniate și actualizate în mod regulat, pentru a răspunde noilor provocări și schimbări în mediul maritim. În plus, colaborarea dintre diferitele agenții guvernamentale, forțele navale, industria maritimă și partenerii internaționali este crucială pentru a implementa cu succes politica și strategia de securitate maritimă.

În concluzie, politica de securitate maritimă și strategia de securitate maritimă sunt două concepte interdependente și complementare în abordarea securității maritime. Politica de securitate maritimă furnizează direcția și obiectivele generale, în timp ce strategia de securitate maritimă oferă un plan de acțiune detaliat și măsuri specifice pentru a atinge aceste obiective. Prin integrarea politicii și strategiei de securitate maritimă, o națiune poate dezvolta o abordare coerentă și cuprinzătoare în gestionarea amenințărilor și promovarea securității în mediul maritim.

Mecanism legislativ

Ca mecanism legislativ pentru adoptarea unei politici maritime a României, pot exista variante în funcție de context și de prevederile legale existente. În general, procesul simplist ar putea include mai mulți pași.

Primul pas ar fi cel al elaborării unui proiect de lege sau a unui plan strategic de către Guvernul României, prin Ministerul Transporturilor și/sau Ministerul Mediului, în colaborare cu alte departamente guvernamentale relevante, cum ar fi cele din Ministerul Agriculturii sau Ministerul Economiei.

Ar trebui să urmeze dezbaterile proiectului sau a planului în Parlament, unde poate fi supus și unui proces de consultare publică. Dezbaterile se va încheia prin aprobarea proiectului sau a planului de către Parlament, prin votul majorității deputaților.

Urmează promulgarea proiectului sau a planului de către Președintele României și implementarea politicii sau strategiei de către departamentele guvernamentale responsabile, prin intermediul unui plan de acțiune detaliat și a unui mecanism de monitorizare și raportare.

Periodic sau ori de câte ori este nevoie, se va face evaluarea și revizuirea periodică a politicii sau strategiei, pentru a se asigura că răspunde nevoilor și obiectivelor actuale ale țării.

Știind faptul că la nivel mondial este utilizată o terminologie puțin diferită față de cea din România, va trebui să facem o sumară analiză a acesteia. Astfel, în România datorită specificului existenței zonei maritime, a zonei fluviale, Deltei Dunării, canalului navigabil Dunăre-Marea Neagră, se utilizează în mod uzual termenii: maritim -cu referire numai la sectorul Mării Negre și a Oceanului Planetar, fluvial – cu referire la Dunărea Maritimă și Fluvială și termenul naval, pentru a le îmbina pe cele două.

Pentru a face o corelație între terminologia națională și cea internațională, suntem de părere că trebuie adoptată terminologia internațională, care are alte semnificații. Astfel când vorbim de maritim, va trebui să includem și navigația pe fluviu și ape interioare, iar utilizarea termenului naval, trebuie să facă referire numai la partea militară.

Definind sectorul maritim, putem afirma că acesta cuprinde activitățile care au loc în zonele marine sau în legătură cu acestea, cum ar fi:

- navigația comercială și transportul maritim, care include transportul de mărfuri și pasageri pe mare;
- pescuitul maritim, care include capturarea de pește, crustacee și alte specii marine;
- exploatarea resurselor marine, cum ar fi extragerea petrolului sau a gazelor naturale din apele adânci sau exploatarea minereurilor marine;
- turismul marin, care include croazierele, vacanțele pe plajă și activitățile recreative pe mare;
- exploatarea energiei marine, cum ar fi energia eoliană sau a valurilor;
- protejarea mediului marin, cum ar fi conservarea speciilor marine, a habitatelor și a ecosistemelor acvatice.

Definind sectorul fluvial, putem afirma că acesta cuprinde activități similare, dar care au loc pe râuri, lacuri și canale, cum ar fi:

- navigația comercială și transportul fluvial, care include transportul de mărfuri și pasageri pe râuri și canale;
- pescuitul fluvial, care include capturarea de pește, crustacee și alte specii din apele râurilor și lacurilor;
- exploatarea resurselor fluviale, cum ar fi extragerea energiei hidraulice sau a minereurilor din apele râurilor;

- turismul fluvial, care include croazierele pe râuri și lacuri și activități recreative pe apele curgătoare;
- protejarea mediului fluvial, cum ar fi conservarea speciilor acvatice, a habitatelor și a ecosistemelor fluviale.

Acestea sunt elemente de pornire a unei analize mai ample, pentru a furniza argumente în favoarea elaborării și adoptării unei politici maritime naționale, iar pe baza acesteia, a unei strategii maritime naționale.

Elaborarea unei strategii maritime este un proces complex, care implică evaluarea unui set de factori geopolitici, militari, economici, tehnologici și ecologici, iar acești factori pot varia în funcție de țară și de contextul specific.

Cu toate acestea, există câțiva pași generali de urmat pentru a elabora o strategie maritimă:

Evaluarea intereselor naționale - primul pas este de a identifica obiectivele și interesele naționale legate de strategia maritimă. Acestea pot include protejarea intereselor economice, asigurarea securității maritime, promovarea cooperării internaționale, dezvoltarea capacităților militare și altele;

Evaluarea amenințărilor și oportunităților - următorul pas este de a analiza factorii de securitate și de mediu care ar putea afecta interesele maritime naționale, inclusiv amenințările la adresa securității maritime, creșterea traficului naval, schimbările climatice etc. Aceasta va ajuta la identificarea oportunităților și amenințărilor specifice care ar putea influența strategia maritimă.

Dezvoltarea unor politici și obiective specifice - pe baza evaluării intereselor și amenințărilor, următorul pas este de a dezvolta politici și obiective specifice, care vor ghida strategia maritimă. Aceste politici și obiective pot include dezvoltarea capacităților de apărare, cooperarea regională, gestionarea resurselor marine etc.

Identificarea resurselor necesare - odată ce au fost stabilite obiectivele și politici specifice, următorul pas este de a identifica resursele necesare pentru implementarea strategiei. Aceste resurse pot include investiții în infrastructură, dezvoltarea capacităților militare, cooperarea cu alte țări și altele.

Implementarea și monitorizarea - în final, este important să se implementeze strategia și să se monitorizeze progresul în raport cu obiectivele și politica. Aceasta poate include măsuri de urmărire a traficului naval, consolidarea capacităților de apărare și monitorizarea schimbărilor în mediul marin.

În concluzie, elaborarea unei strategii maritime necesită o abordare sistematică și un proces riguros de analiză și planificare.

Obiective

Strategia are ca scop protejarea intereselor maritime strategice ale României la nivel mondial, membră a Uniunii Europene și NATO. Obiectivele se referă la: securitatea generală și pacea, statul de drept, libertatea navigației, controlul frontierelor externe, infrastructura maritimă (porturi, conducte și cabluri subacvatice, parcuri eoliene etc.), resursele naturale și sănătatea mediului și pregătirea împotriva schimbărilor climatice.

Strategia maritimă a României consolidează legătura dintre securitatea internă și cea externă, combinând obiectivele strategiei Uniunii Europene de Securitate cu subiectele Economiei Albastre.

Acțiuni

Strategia Maritimă trebuie implementată printr-un plan de acțiune care abordează, în principiu, șase domenii cheie: cooperare națională și internațională; supraveghere maritimă; dezvoltarea capacităților; cercetare și inovare; managementul riscurilor; educație și antrenare.

Prin strânsă cooperare și coordonare, România poate să-și utilizeze mai bine resursele și poate intra în parteneriate internaționale mai eficiente și mai credibile.

România are nevoie de o politică maritimă și o strategie maritimă pentru a maximiza beneficiile economice și de mediu ale zonelor maritime ale țării și pentru a gestiona eficient resursele acvatice și costiere, beneficiile economice, sociale și de mediu ale activităților maritime și pentru a proteja interesele naționale în zonele maritime.

FORUMUL SECURITĂȚII MARITIME

O politică și o strategie maritimă bine dezvoltate ar putea ajuta la dezvoltarea industriilor maritime, la îmbunătățirea cooperării regionale și la gestionarea eficientă a resurselor marine.

Situația actuală impune elaborarea politicii maritime și a strategiei maritime, adaptate specificului național, integrate în politicile și strategiile naționale ale României, putând deveni un proiect de țară pe baza unei largi consultări a mediului economic, social și guvernamental.

CAPITOLUL 7⁹⁹INTERESELE NAȚIONALE ALE ROMÂNIEI LA MAREA NEAGRĂ,
DUNĂRE ȘI OCEANUL PLANETAR

Poporul român a evoluat, în decursul timpului, în perimetrul ce cuprinde Carpații, Dunărea și Marea Neagră, iar istoria noastră este legată indispensabil de așezarea geografică în acest perimetru. Poziționarea Mării Negre și a fluviului Dunărea, între peninsula Balcanică, Europa de Est și Orientul Apropiat, reprezintă o sursă de hrană, o importantă zonă economică, o rută de transport, dar și o regiune care poate facilita proiecția puterii.

Geografic Marea Neagră, este o mare semiînchisă care comunică cu Marea Mediterană numai prin strâmțurile Bosfor și Dardanele, dar fluviile care se varsă în această mare și legăturile comerciale asigurate prin porturile ei, determină ca regiunea să devină o adevărată placă turnantă a transportului de mărfuri, gaze, produse petroliere și energie, a schimburilor internaționale. De asemenea prin fluviul Dunărea și Canalul Rin-Main-Dunăre, Marea Neagră este conectată, traversând prin mijlocul Europei de la est la vest, cu Marea Nordului. Iar prin Marea Azov și canalul Volga-Don, Marea Neagră este conectată la fluviul Volga, adică cu Marea Caspică și cu cea mai mare rețea de căi navigabile de pe teritoriul Federației Ruse, chiar și cu orașul Moscova prin canalul Moscova-Volga.

Regiunea Mării Negre reprezintă o importanță deosebită pentru Europa prin faptul că se află dispusă la intersecția principalelor coridoare est-vest și nord-sud, fiind situată geografic la intersecția, dar în același timp și la marginea, spațiilor europene, eurasiatice și din Orientul Mijlociu. Poziția geografică a regiunii permite realizarea proiecției elementelor de putere pe direcția acestor coridoare spre continentul european, prin regiunea balcanică și Europa Centrală, dar și spre estul Mediteranei, Caucazul de Sud și nordul Orientului Mijlociu. Dar, practic, Zona Extinsă a Mării Negre (ZEMN) nu este asimilată majoritar de nici unul din aceste spații, fapt ce a determinat ca regiunea să fie ignorată de experții în securitate ai fiecărui spațiu. Statele din regiune nu au rădăcini identitare și de cultură comune, cooperarea în diferite domenii (economie, politică și securitate) se rezumă în cel mai bun caz la aspecte bilaterale. Singurul lucru care creează o oarecare percepție unică este teama față de acțiunile imprevizibile ale Rusiei.

Situarea României în zona balcanică “unde se produce mai multă istorie decât se poate consuma” cum spunea W.Churchill face ca pentru țara noastră promovarea intereselor naționale în mediul maritim și fluvial, a spiritului de națiune cu ieșire la mare și la Dunăre (conștiința marinărească) și controlul gurilor Dunării să reprezinte interese vitale.

Interesele naționale ale României în domeniul maritim și fluvial

Fluviul Dunărea și coasta Mării Negre oferă României ieșire liberă la Oceanul Planetar¹⁰⁰ prin strâmțurile Bosfor și Dardanele, Marea Mediterană și apoi prin canalul Suez la Oceanul Indian, respectiv prin strâmtoarea Gibraltar la Oceanul Atlantic. Deschiderea spre 71% din suprafața Pământului reprezintă o valoare inestimabilă pentru România în condițiile în care una din caracteristicile importante ale dezvoltării umane, în epoca modernă, este reprezentată de creșterea prezenței umane în Oceanul Planetar, prezență marcată de extinderea activității științifice, dar și economice pentru utilizarea resurselor mărilor și oceanelor. Importanța Oceanului Planetar, pe termen lung, va crește pentru toate statele, din cauza epuizării treptate a resurselor naturale terestre și a necesității continuării dezvoltării economice a statelor. Poate un exemplu privind importanța acordată de unele state acestui domeniu este reprezentat de Elveția, care are 37 nave, totalizând un milion de tone, operate de șase companii maritime.

Țara noastră trebuie să analizeze modul în care dezvoltarea activităților maritime și fluviale, creșterea potențialului maritim, poate sprijini o dezvoltare economică și socială durabilă, bunăstarea materială a populației și starea de securitate națională. Acest aspect este determinat de natura intereselor naționale ale României la Marea

⁹⁹ Autor: Contramiral(rtr) Dr. Constantin Ciorobea, redactor șef, Forumul Securității Maritime, www.forumsecuritatimaritime.ro.

¹⁰⁰ http://www.isj.gl.edu.ro/RED_GEO/LIC_GEO/Materiale%20informativ/2.%20Oceanul%20Planetar%20-%20material%20informativ.pdf

Neagră, Dunăre și Oceanul Planetar și de necesitatea de a contribui la securitatea și protecția acestora. Acest aspect subliniază faptul ca domeniul maritim și fluvial în care România își proiectează interesele este parte a sistemului geopolitic internațional, deoarece:

- constatăm o implicare în regiune a NATO, UE și altor organizații în asigurarea stabilității, securității, dezvoltării economice și prosperității sociale, împreună cu țările riverane Mării Negre;
- identificăm o cooperare eficientă între SUA și UE în sprijinirea Ucrainei și în aplicarea măsurilor de contracarare a tendințelor imperialiste ale Federației Ruse;

Alianța Nord-Atlantică și UE au demonstrat o întărire a capacității de a se angaja în sprijinirea țărilor partenere împotriva acțiunilor agresive ale Rusiei, în cazul Ucrainei și Republicii Moldova;

Federația Rusă și-a menținut influența în regiune ,prin inițierea unor conflicte militare și prin susținerea conflictelor înghețate. Ca urmare, Rusia a devenit un jucător important în regiune și folosește Marea Neagră pentru a proiecta puterea în Marea Mediterană și Orientul Mijlociu;

observăm o promovare a dezvoltării și asumării unei identități regionale pentru țările riverane Mării Negre ca partener al Occidentului, fapt realmente posibil prin coagularea intereselor țărilor din regiune.

Faptul că prin fluviul Dunărea și prin ieșirea la Marea Neagră România are acces la Oceanul Planetar reprezintă un important factor care poate facilita dezvoltarea țării, dar în aceeași măsură solicită responsabilități privind implicarea în asigurarea securității, stabilității și exploatării fără îngrădiri a acestora. De asemenea, după acțiunile agresive și neprovocate ale Rusiei asupra Ucrainei, observăm producerea unor mutații geopolitice și geostrategice însoțite de o implicare tot mai activă a marilor actori internaționali și a organismelor internaționale. Acest aspect influențează în mod hotărâtor modul în care Romania își promovează și își apără interesele în regiunea Marii Negre, iar apărarea și promovarea intereselor în domeniul maritim și fluvial sunt nemijlocit dependente de puterea sa maritimă.

Aceasta, deoarece interesele maritime și fluviale ale României ar trebui să fie înțelese ca fiind parte a intereselor naționale, alături de celelalte componente: economice, politice, sociale, culturale, demografice etc. Interesele maritime și fluviale naționale sunt apărute în primul rând de Forțele Navale ale României, care au misiunea de a proiecta puterea statului în aceste medii, în sprijinul îndeplinirii obiectivelor naționale, oricând și oriunde este nevoie, dar și pentru a sprijini în aceeași măsură interesele Alianței și cele ale UE.

Este extrem de important ca domeniul maritim și fluvial, cu infrastructura lor și cu sistemele de aprovizionare, să fie sigure. Aspectele legate de promovarea și apărarea intereselor naționale în aceste domenii trebuie să rămână în sarcina structurilor care asigură puterea navală a României și trebuie să ne asigurăm că impactul nu este resimțit de oameni în viața lor de zi cu zi.

Invazia ilegală a Ucrainei de către Rusia a demonstrat intensificarea rivalității dintre state asupra unor domenii concurente. Privind domeniul maritim și fluvial, acest lucru este subliniat prin perturbarea libertății de navigație pe mare și fluviu, prin dispute privind delimitările granițelor maritime sau prin utilizarea puterii militare și soft de către state pentru a promova interesele naționale proprii.

Interesul național de securitate¹⁰¹, conform Strategiei naționale de apărare a țării pentru perioada 2020-2024, „este starea dezirabilă de existență a unei națiuni, a unei comunități organice și incluzive, care vizează apărarea și promovarea valorilor naționale fundamentale, asigurarea prosperității, garantarea respectării drepturilor și libertăților democratice, a protecției și securității membrilor ei.” Pornind de la interesele naționale de securitate, cuprinse în această strategie, putem identifica următoarele interese naționale ale României la Marea Neagră, Dunăre și Oceanul Planetar:

Garantarea suveranității, independenței și integrității teritoriale- presupune asigurarea securității cetățenilor și a bunurilor acestora, dar și securitatea bunurilor și a obiectivelor economice de stat sau particulare din mediul maritim și fluvial. Prin urmare, interesele maritime și fluviale pot fi văzute ca o extindere a teritoriului național. Aceasta include ctivele maritime și fluviale și implică protecția fizică și digitală a navelor noastre, a facilităților portuare și a infrastructurii maritime cheie, prin:

¹⁰¹ Strategia Națională de Apărare a țării pentru perioada 2020-2024/

https://www.presidency.ro/files/userfiles/Documente/Strategia_Nationala_de_Aparare_a_Tarii_2020_2024.pdf .

- asigurarea independenței și integrității teritoriale, precum și a inviolabilității suveranității României asupra mării teritoriale, a apelor maritime interioare, a segmentelor aparținând țării noastre din fluviul Dunărea, a fundului și subsolului acestora și a spațiului aerian aferent;
- promovarea intereselor României în domeniul maritim și fluvial prin contribuția la menținerea stabilității și securității în Marea Neagră și pe fluviul Dunărea, consolidarea influenței naționale și dezvoltarea unor parteneriate reciproc avantajoase în activitățile maritime și fluviale;
- dezvoltarea potențialului maritim și fluvial, prin consolidarea capacităților de apărare în aceste areale;

Apărarea și consolidarea statului de drept, prin asigurarea unui răspuns adecvat la amenințările de orice fel, respectiv prin analizarea și identificarea măsurilor adecvate de răspuns la amenințările maritime și fluviale de orice natură. Amenințările de pe apă, situații în care este folosită suprafața apei pentru a provoca un incident, includ și nu se limitează la pescuitul ilegal, blocarea porturilor sau furtul. Amenințările din apă, situații în care sunt folosite marea sau fluviul ca mijloc de a atinge obiectivele pe uscat, includ și nu se limitează la contrabanda cu droguri, arme sau persoane. Amenințările sub apă sunt situațiile în care este folosit mediul submarin în scopuri ilicite, ilegale sau amenințătoare, inclusiv colectarea de informații, amenințarea infrastructurii submarine sau intenția ostilă. Această categorie de interese se poate realiza prin:

supravegherea și controlul trecerii frontierei de stat, prevenirea și combaterea migrației ilegale și a faptelor specifice criminalității economice și transfrontaliere, respectarea regimului juridic al frontierei de stat;

desfășurarea de activități maritime și fluviale, pentru a asigura și a proteja interesele naționale și pentru a contribui la menținerea stabilității regionale, inclusiv prin participarea la activitățile militare navale ale aliaților sau a partenerilor;

Asigurarea prosperității, a unei dezvoltări economice sustenabile, cu gestionarea judicioasă a resurselor pentru asigurarea bunăstării cetățenilor, prin asigurarea libertății de navigație pe căile de comunicații maritime și fluviale ca element esențial al asigurării condițiilor favorabile schimburilor comerciale la nivel internațional. Protecția și apărarea infrastructurii care asigură fluxul neîngrădit al informațiilor, producerea și transportul energiei reprezintă aspecte importante ale economiei naționale. Modalități de realizare:

menținerea controlului accesului de pe Dunăre în Marea Neagră, prin brațele fluviului, dar și pe Canalul Dunăre-Marea Neagră;

- asigurarea drepturilor suverane și a jurisdicției proprii în zona economică exclusivă, pe platoul continental și în zonele maritime și fluviale de interes, în scopul exploatării economice și al desfășurării nestânjenite a activităților în acest spațiu;
- diversificarea accesului la resursele aflate în zona fluvială, în Marea Neagră dar și în Oceanul Planetar;
- promovarea și asigurarea libertății de navigație pe căile de comunicații maritime și fluviale, dar și în marea liberă, inclusiv a libertății de zbor, de pescuit, de cercetare științifică, dreptul de a instala cabluri și conducte submarine, precum și dreptul de a explora și exploata resursele minerale din zona internațională a fundului mării;
- dezvoltarea neîngrădită, protecția și apărarea infrastructurii de transport din spațiul maritim și fluvial național, necesară asigurării aprovizionării cu materii prime, dar și pentru facilitarea exporturilor;
- instalarea și operarea în siguranță a platformelor și sistemelor de conducte offshore pentru exploatarea și transportul de materii prime, de hidrocarburi de importanță strategică pentru consumul intern;
- instalarea și operarea în siguranță a sistemelor energetice regenerabile offshore și a sistemelor de transport al energiei electrice necesare consumului intern;
- instalarea și operarea în siguranță a infrastructurii digitale și de telecomunicații;
- întocmirea studiilor integrate și utilizarea rațională a resurselor și spațiilor din Marea Neagră pentru a asigura dezvoltarea economică și socială durabilă a României;

Promovarea valorilor naționale, protejarea, apărarea și garantarea drepturilor și libertăților fundamentale ale tuturor cetățenilor. Chiar dacă țara noastră nu mai are multe nave sub pavilion propriu, interesele

naționale impun ca România să își aducă contribuția împreună cu partenerii internaționali la asigurarea securității maritime și la libertatea navigației la scară globală, pentru navele altora. De asemenea trebuie să promovăm valorile naționale prin exercitarea diplomației navale și promovarea imaginii naționale prin intermediul navelor militare, astfel:

- exercitarea diplomației maritime și promovarea imaginii naționale prin intermediul drapelului național;
- promovarea valorilor naționale și exploatarea neîngrădită a potențialului turistic din zona maritimă și fluvială;
- asigurarea protecției vieții umane pe mare și fluviu în zona de responsabilitate;
- protejarea patrimoniului cultural subacvatic și prevenirea activității ilegale în acest domeniu.

Prevenirea efectelor schimbărilor climatice. Este important ca infracțiunile de mediu pe mare și fluviu să fie văzute ca fiind egale cu amenințările de siguranță sau securitate și trebuie acționat pentru promovarea siguranței ecologice în timpul lucrului pe mare și fluviu, prevenirea poluării, asigurarea eliminării deșeurilor de producție și de consum, conservarea biodiversității mediului acvatic, inclusiv a Deltei Dunării.

Interesele naționale ale României la Marea Neagră, Dunăre și Oceanul Planetar

În concluzie putem spune că interesele naționale ale României la Marea Neagră, Dunăre și Oceanul Planetar sunt următoarele:

- Asigurarea independenței și integrității teritoriale, precum și a inviolabilității suveranității României asupra mării teritoriale, a apelor maritime interioare, a segmentelor aparținând țării noastre din fluviul Dunărea, a fundului și subsolului acestora și a spațiului aerian aferent;
- Menținerea controlului accesului de pe Dunăre în Marea Neagră, prin brațele fluviului, dar și pe Canalul Dunăre-Marea Neagră;
- Asigurarea drepturilor suverane și a jurisdicției proprii în zona economică exclusivă, pe platoul continental și în zonele maritime și fluviale de interes în scopul exploatării economice și al desfășurării nestânjenite a activităților în acest spațiu;
- Promovarea intereselor României în domeniul maritim și fluvial prin contribuția la menținerea stabilității și securității în Marea Neagră și pe fluviul Dunărea, consolidarea influenței naționale și dezvoltarea unor parteneriate reciproc avantajoase în activitățile maritime și fluviale;
- Dezvoltarea potențialului maritim și fluvial, prin consolidarea capacităților de apărare în aceste areale;
- Promovarea și asigurarea libertății de navigație pe căile de comunicații maritime și fluviale, dar și în marea liberă, inclusiv a libertății de zbor, de pescuit, de cercetare științifică, dreptul de a instala cabluri și conducte submarine, precum și dreptul de a explora și exploata resursele minerale din zona internațională a fundului mării;
- Dezvoltarea neîngrădită, protecția și apărarea infrastructurii din spațiul maritim și fluvial național;
- Instalarea și operarea în siguranță a platformelor și sistemelor de conducte offshore pentru transportul de materii prime și hidrocarburi de importanță strategică pentru consumul intern;
- Instalarea și operarea în siguranță a sistemelor energetice regenerabile offshore și a sistemelor de transport al energiei electrice necesare consumului intern;
- Exploatarea neîngrădită a potențialului turistic din zona maritimă și fluvială;
- Desfășurarea de activități maritime și fluviale pentru a asigura și a proteja interesele naționale și pentru a contribui la menținerea stabilității regionale, inclusiv prin participarea la activitățile militare navale ale aliaților sau ale partenerilor;
- Asigurarea protecției vieții umane pe mare și fluviu în zona de responsabilitate;

- Asigurarea siguranței ecologice în timpul lucrului pe mare și fluviu, prevenirea poluării, asigurarea eliminării deșeurilor de producție și de consum, conservarea biodiversității mediului acvatic, inclusiv a Deltei Dunării;
- Întocmirea studiilor integrate și utilizarea rațională a resurselor și spațiilor din Marea Neagră pentru a asigura dezvoltarea economică și socială durabilă a României.

Importanța, complexitatea, amploarea și diversitatea acestor interese ale României determină necesitatea ca țara noastră să fie în măsură, singură, împreună cu partenerii sau în cadru aliat să își apere și să își promoveze interesele la Marea Neagră, Dunăre și Oceanul Planetar. Acest deziderat nu poate fi asigurat fără ca Romania să înceapă să acționeze pentru promovarea intereselor proprii în regiune.

Țările cu ieșire la mare au datoria ca în cadrul acțiunilor de politică externă să își promoveze interesele privind Oceanul Planetar și să își dezvolte capacitățile de apărare în domeniul maritim, iar în cazul României și fluvial, în condițiile în care de acest spațiu poate depinde dezvoltarea economică a țării respective. Din această perspectivă, Romania este obligată să își exercite rolul de putere maritimă regională. Această obligație trebuie să fie susținută doctrinar de „Strategia Națională de Apărare”. În condițiile actuale, Romania nu se poate sustrage de la responsabilitățile regionale reprezentate de promovarea și asigurarea unui climat de stabilitate și securitate în regiunea Mării Negre.

În acest context geopolitic, România poate reprezenta un centru de coagulare a intereselor regionale, un vector de stabilitate, democrație și de promovare a valorilor euroatlantice în regiune. Din aceste considerente, țara noastră, prin definirea și promovarea deschisă și în mod clar a propriilor interese în mediul maritim și fluvial, poate deveni un vector al intereselor euroatlantice în regiune, în condițiile în care este tot mai evident că interesele Alianței și ale Europei sunt și ale României.

CAPITOLUL 8¹⁰²

REZILIENȚA ȘI IMPORTANȚA SECTORULUI MARITIM ȘI FLUVIAL ÎN CADRUL ECONOMIEI ROMÂNIEI



Nava colectoare Polar V

România are un interes strategic în sectorul maritim, dată fiind poziția sa geografică privilegiată la Marea Neagră și accesul la Dunăre, care oferă oportunități pentru dezvoltarea transportului maritim și fluvial, a industriei de construcții navale, precum și a turismului maritim.

În ceea ce privește dezvoltarea navelor maritime proprii, acesta trebuie să fie unul dintre obiectivele prioritare ale strategiei maritime naționale, având ca scop stimularea inovației și a competitivității, dezvoltarea capacităților tehnologice și creșterea exporturilor. România are o tradiție îndelungată în construcția navală, iar în prezent există o serie de companii românești care produc nave și echipamente pentru industria maritimă, precum și pentru industria petrolieră și gaziferă off-shore.

Existența navelor maritime proprii poate aduce mai multe beneficii economice pentru România. În primul rând, poate reduce dependența de importurile de nave, ceea ce poate duce la o creștere a capacității de producție și a creării de noi locuri de muncă în sectorul construcțiilor navale. În al doilea rând, poate crește competitivitatea sectorului maritim românesc și poate contribui la dezvoltarea piețelor externe.

Totuși, construirea de nave maritime proprii este o investiție costisitoare și necesită o planificare atentă și o strategie de dezvoltare pe termen lung. Aceasta presupune dezvoltarea de capacități de cercetare și dezvoltare, creșterea gradului de inovare și modernizare a proceselor de producție, precum și o bună cooperare între companiile românești și cele străine.

Sectorul maritim are o importanță semnificativă în economia românească, deoarece este responsabil pentru o serie de activități economice și sociale esențiale.

Porturile maritime reprezintă o poartă importantă de intrare și ieșire a mărfurilor și produselor din și către alte țări. Acestea facilitează comerțul internațional și sunt vitale pentru importul și exportul de bunuri în întreaga lume. În

¹⁰² Autor: Amiral(rtr) Dr. Aurel POPA, Presedinte Forumul Securitatii Maritime, <https://www.forumsecuritatii maritime.ro>, aurelpp5@gmail.com . .

plus, transportul maritim este o sursă importantă de venituri pentru companiile de transport maritime, precum și pentru lucrătorii care își desfășoară activitatea în acest sector.

Activitățile portuare, cum ar fi depozitarea, încărcarea și descărcarea de bunuri, reprezintă o altă sursă importantă de venituri și locuri de muncă. Acestea includ operatorii portuari, care deservește navele și mărfurile, precum și personalul auxiliar, cum ar fi transportatorii și operatorii de echipamente portuare.

Industria navală reprezintă o altă ramură importantă a sectorului maritim, care produce nave și alte echipamente navale. Aceasta include construcția navală, reparațiile și modernizarea navelor, precum și producția de echipamente navale, cum ar fi motoare, radare și echipamente de siguranță.

Turismul maritim este o altă sursă importantă de venituri pentru economia românească. Litoralul Mării Negre și Delta Dunării atrag anual milioane de turiști, care vizitează aceste zone pentru plajă, sporturi nautice, pescuit și alte activități recreative.

În concluzie, sectorul maritim are o importanță majoră în economia românească, generând venituri semnificative și locuri de muncă pentru o varietate de activități economice și sociale esențiale.

Implementarea procesului de reziliență în acest sector

Procesul de reziliență în sectorul maritim este important pentru a face față provocărilor precum schimbările climatice, creșterea nivelului mării, fenomenele meteorologice extreme, accidentele petroliere și alte amenințări la adresa mediului marin și a economiei maritime. Iată câteva exemple de măsuri de reziliență care pot fi implementate în acest sector:

- infrastructura portuară trebuie să fie adaptată la noile condiții de mediu, cum ar fi creșterea nivelului mării și frecvența fenomenelor meteorologice extreme. Acest lucru poate include consolidarea docurilor și a barajelor de protecție împotriva inundațiilor, precum și revizuirea planurilor de evacuare și de răspuns la dezastre;
- tehnologia avansată poate contribui la reducerea emisiilor poluante și la îmbunătățirea eficienței energetice a navelor. Acest lucru poate include utilizarea de motoare cu emisii reduse, tehnologii de propulsie hibridă și tehnologii de optimizare a consumului de combustibil;
- turismul maritim poate fi dezvoltat în mod sustenabil, prin promovarea turismului responsabil și a practicilor eco-friendly în toate aspectele activităților turistice, cum ar fi gestionarea deșeurilor, reducerea consumului de energie și utilizarea de surse de energie regenerabilă;
- instituirea unui sistem de răspuns rapid la dezastre este importantă pentru a face față evenimentelor extreme, cum ar fi accidentele petroliere și dezastrele naturale. Acest lucru poate include pregătirea personalului portuar și a echipajelor navelor, precum și dezvoltarea de tehnologii și echipamente de intervenție.

În concluzie, implementarea unui proces de reziliență în sectorul maritim este esențială pentru a proteja mediul marin și a asigura o economie maritimă durabilă. Prin adaptarea infrastructurii portuare, dezvoltarea tehnologiei navale, promovarea turismului sustenabil și dezvoltarea capacității de răspuns la dezastre, sectorul maritim poate deveni mai rezilient și mai sustenabil în fața provocărilor actuale și viitoare.

Importanța sectorului maritim în economia românească

Sectorul maritim din România are o contribuție semnificativă la economia națională, fiind un important motor de creștere economică și crearea de locuri de muncă. Potrivit datelor Autorității Navale Române, în anul 2021, sectorul maritim a generat o cifră de afaceri de 3,3 miliarde de euro, iar numărul angajaților din acest sector a depășit 65.000 de persoane. De asemenea, sectorul maritim este responsabil pentru 65% din comerțul exterior al României, ceea ce arată importanța acestuia pentru economia națională.

Pe lângă aceste aspecte economice, sectorul maritim are și o importanță strategică pentru România. România are o poziție geostrategică importantă la Marea Neagră, care este considerată a fi una dintre cele mai importante rute

maritime din Europa. Această poziție strategică face ca sectorul maritim din România să aibă un potențial uriaș de dezvoltare și o importanță semnificativă pentru securitatea și prosperitatea Europei.

Provocările actuale ale sectorului maritim

Cu toate acestea, sectorul maritim din România se confruntă cu o serie de provocări, care pot afecta dezvoltarea acestuia. Printre acestea se numără schimbările climatice, creșterea nivelului mării, fenomenele meteorologice extreme, accidentele petroliere și alte amenințări la adresa mediului marin și a economiei maritime.

Schimbările climatice și creșterea nivelului mării sunt două probleme majore cu care sectorul maritim din România se confruntă. Potrivit unui raport al Organizației Meteorologice Mondiale, nivelul mării a crescut în ultimii ani cu aproximativ 3,7 mm pe an, ceea ce poate duce la inundații și alte probleme pentru infrastructura portuară. În plus, schimbările climatice pot afecta și pescuitul, care este o industrie importantă pentru economia românească.

Pe lângă aceste probleme, sectorul maritim se confruntă și cu riscul de accidente petroliere și alte amenințări la adresa mediului marin, cum ar fi poluarea.

Accidente petroliere și poluarea mediului marin

Accidentele petroliere sunt o problemă majoră pentru sectorul maritim, atât din punct de vedere economic, cât și din punct de vedere al mediului înconjurător. Aceste accidente pot duce la pierderea de vieți omenești, la daune semnificative pentru mediul marin și la costuri semnificative pentru curățarea și recuperarea zonelor afectate.

În ultimii ani, România a fost martoră la mai multe accidente petroliere, cel mai recent fiind cel care a avut loc în noiembrie 2021, când nava petrolieră Agia Trias a avut o scurgere de combustibil în portul Constanța. Această scurgere a afectat o zonă importantă pentru pescuit și turism, iar curățarea acesteia a necesitat eforturi semnificative și costuri ridicate.

Poluarea mediului marin este o altă problemă cu care se confruntă sectorul maritim din România. Aceasta poate fi cauzată de dumping-ul deșeurilor și a apei uzate, precum și de accidentele petroliere. Poluarea poate afecta sănătatea și securitatea oamenilor, precum și flora și fauna marină, ceea ce poate avea un impact semnificativ asupra economiei maritime.

Procesul de reziliență în sectorul maritim

Pentru a face față acestor provocări, sectorul maritim din România trebuie să implementeze un proces de reziliență. Acest proces se referă la capacitatea sectorului maritim de a se adapta la schimbările climatice și la alte amenințări la adresa mediului marin și a economiei maritime, prin identificarea și implementarea de soluții durabile.

Implementarea unui proces de reziliență în sectorul maritim poate aduce o serie de beneficii. Acestea includ creșterea siguranței pentru lucrătorii din acest sector, protejarea mediului marin și a biodiversității, precum și reducerea costurilor de curățare și recuperare în urma accidentelor petroliere sau a altor evenimente nedorite.

Pentru a implementa un proces de reziliență, sectorul maritim din România trebuie să ia în considerare o serie de măsuri. Acestea includ investiții în tehnologie și infrastructură, precum și creșterea capacității de răspuns la evenimente nedorite prin instruirea și pregătirea personalului și a altor actori implicați în sectorul maritim.

Reziliența unei economii reprezintă capacitatea acesteia de a face față unui eveniment catastrofic, precum o criză economică, o criză financiară sau o pandemie. Analizând perioada 1990-1993, comisia parlamentară de anchetă a situației flotei maritime de transport a României a concluzionat în raportul din decembrie 1993 că, în ciuda pronunțatului caracter strategic, economic și politic, în ciuda potențialului complexului portuar Constanța, placă turnantă a traficului maritim și fluvial pentru Europa Centrală, sectorul transporturilor navale este abandonat din punct de vedere legislativ. Având în vedere că, în 2023, la 30 de ani după afirmația de mai sus, administrația maritimă a României nu a reușit să implementeze, încă, unul dintre pilonii legislației maritime la nivel global, Convenția privind munca în domeniul maritim (MLC 2006), nu a reușit să implementeze Convenția internațională de la Nairobi privind

îndepărtarea epavelor, adoptată la Nairobi la 18 mai 2007 și nu are o strategie referitoare la Convenția privind tratarea apelor de balast din 2004, abandonul legislativ al sectorului naval se menține.

Aplicat la nivelul sectorului maritim din România, conceptul de reziliență ar însemna capacitatea acestuia de a face față unui complex de împrejurări, cum ar fi: incapacitatea guvernelor care s-au perindat în ultimii 30 de ani la conducerea statului, de a conștientiza importanța transportului pe apă și a enormelor beneficii potențiale pentru România și incapacitatea de a aprecia moștenirea navală și portuară încă existentă și operațională.

Indiferența statului român față de acest domeniu de activitate a făcut ca, la mai mult de 30 de ani de la schimbările din 1989, România să nu aibă o strategie navală care să pună în valoare avantajele comparative, avantajele competitive și oportunitățile în beneficiul economiei naționale.

Transportul naval este, prin excelență, un domeniu de activitate care presupune interacțiunea cu multe alte sectoare subsecvente, cu alte moduri de transport și cu alte activități din economia națională. Absența coordonării atât în interiorul sectorului transporturilor navale, cât și cu alte sectoare ale economiei naționale, în speță dezvoltarea regională, energie, logistică, schimburi comerciale, face extrem de dificilă elaborarea unei politici naționale a transportului naval.

Importanța sectorului transporturilor navale în economia României.

După anul 2000, a fost observată, în spațiul public din România, sedimentarea unor convingeri care accentuează importanța geostrategică a României. Din punct de vedere al proiecției României în domeniul volumelor de marfă transportate maritim, poziția României determină provocări și condiționalități care trebuie luate în calcul la elaborarea unei politici naționale navale.

Ca port în bazinul semi-închis al Mării Negre, Portul Constanța în particular, nu are o conectivitate directă cu rutele maritime care leagă Orientul Mijlociu, Orientul Îndepărtat, Australia și țările Africii de Europa. Fiind accesat numai prin trecerea strâmtorilor turcești, portul Constanța are o dimensiune redusă a pieței deservite, comparativ cu porturi apropiate de la Marea Mediterană, fiind condiționat și restrâns la preluarea fluxurilor de mărfuri care reprezintă importurile și exporturile României și o parte a mărfurilor în tranzit către și dinspre țările Europei Centrale care nu au ieșire directă la mare. Cercetări preliminare amendării Masterplanului portului Constanța arată, la nivelul anului 2022, un hinterland captiv de aproximativ 45% din suprafața României, restul țării având conexiuni alternative cu porturi din Marea Adriatică sau, funcție de specificul fluxurilor de marfă, cu porturi din arealul Hamburg-Le Havre.

În cifre, schimburile comerciale ale României din anul 2022 sunt, după cum urmează:

Exporturi (milioane de euro)	91951,60	Condiții FOB	+23,1% față de 2021
Importuri (milioane de euro)	126046,50	Condiții CIF	+ 28,1% față de 2021

Din totalul volumelor de marfă generate în anul 2022 de schimburile comerciale ale României, distribuția pe moduri de transport este:

Rutier 12%;

Naval 20%;

Feroviar 68%;

Traficul maritim al României în anul 2022:

Import 42% (25.094.952 tone);

Export 38% (23.165.482 tone);

Tranzit 20% (11.821.844 tone);

Flota maritimă de transport a României – post 1989¹⁰³

La 31 decembrie 1989, flota de transport maritim a României se compunea din 301 nave cu o capacitate totală de transport de 6.185.101 tdw, după cum urmează:

- 290 nave maritime aparținând Întreprinderii de Exploatare a Flotei Maritime Navrom Constanța, cu o capacitate totală de transport de 5.966.261 tdw. ;
- 11 nave maritime aparținând Bazei de Aprovizionare Tehnico-Materiale Galați, operate comercial de ICE Navlomar, cu o capacitate totală de 218.840 tdw.

Strategia greșită abordată de guvernul României în perioada 1980-1989 a condus la o situație dezastruoasă, din punct de vedere tehnic, a flotei maritime ajunsă, în 1989, la un parc de nave cu aproximativ 15 ani vârstă medie, energofag, îmbătrânit moral și un grad de inoperabilitate de aproximativ 45%.

Între 1990-1999 s-au încercat diverse forme de organizare și atragere de fonduri necesare re tehnologizării și operaționalizării, obiective imposibile dat fiind contextul legislativ existent al perioadei. În luna mai 1992 este elaborată prima strategie a restructurării și dezvoltării transporturilor pentru perioada 1992-2005. Strategia nu a fost asumată de guvern, deci nu a generat programe, dar menționa ca necesare pentru întreaga perioadă: 4.78 miliarde USD pentru întreaga perioadă, din care 1 miliard exclusiv pentru flotă.

Neimplicarea statului în salvarea sectorului transporturilor navale a dus, în anul 2003, la radierea ultimei nave de transport maritim înmatriculate sub pavilion român, situație care există și în prezent, când România nu are nicio navă comercială de transport maritim înmatriculată sub propriul pavilion.

Dezinteresul și diletantismul guvernamental în domeniul transportului naval pare a fi singura constantă în perioada ultimilor 30 de ani, din moment ce, în cadrul capitolului 2.I.4. Transport sustenabil, Planul Național de Redresare și Reziliență adoptat la 28 octombrie 2021, menționează construcții semantice cum ar fi: „(...) în prezent, din cauza managementului și politicilor de privatizare din anii '90, flota are o capacitate mult redusă și se află într-un proces crescut de degradare”. PNRR, de altfel, nu menționează nicio investiție care să aibă ca subiect infrastructura navală sau portuară, eforturile Companiei Naționale Administrația Porturilor Maritime Constanța de a include în document repararea digului de nord al Portului Constanța dovedindu-se zadarnice în contextul indiferenței guvernamentale pentru domeniul naval.

Transportul maritim în România în anul 2023¹⁰⁴

În prezent, România nu are nave comerciale de transport maritim. Mai mult, din cauza lipsei de funcționalitate, *de facto*, a administrației maritime a României care a eșuat în implementarea unor convenții maritime internaționale, escala în orice port din afara României a unei nave maritime sub pavilion român este pusă sub semnul întrebării.

Argumentele existenței unei flote maritime comerciale în România sunt multiple.

Din 1959 până în 1989 România a fost un stat care a acordat o importanță deosebită domeniului naval, atât în ceea ce privește sectorul construcțiilor navale, cât și transportului pe apă, fluvial și maritim. România încă are cea mai mare concentrare a șantiierelor navale din Uniunea Europeană. Într-un spațiu cu o rază de mai puțin de 1.000 de kilometri se află, încă operaționale, șantiere navale la Orșova, Drobeta-

¹⁰³ CLC Laurențiu MIRONESCU

¹⁰⁴ CLC Laurențiu MIRONESCU

Turnu Severin, Giurgiu, Cernavodă, Brăila, Galați, Midia, Constanța, Agigea, Mangalia, iar neoperaționale la Hârșova și Sulina. Construcțiile navale au fost catalizator pentru industria pe orizontală producătoare de echipamente și instalații navale, navele constituindu-se în vârful unei piramide alcătuite din activități în amontecare au generat locuri de muncă și expertiză românească într-un domeniu specializat, producător de plus valoare.

Între 1970-1989 învățământului de specialitate a beneficiat de o abordare integrată, atât la nivel preuniversitar (licee de marină la Orșova, Giurgiu, Galați, Brăila, Tulcea, Constanța), cât și la nivel superior – Institutul de marină Mircea cel Bătrân, înființat în august 1973¹⁰⁵. În cei 17 ani de existență ca instituție de învățământ superior tehnic, Institutul de Marină Mircea cel Bătrân a produs aproximativ 8.000 de ofițeri de marină comercială, cu o rată de retenție în flota comercială de peste 90%.

La nivelul anului 2023, în ciuda unei cereri consistente de personal navigant specializat pentru navigația fluvială, în România mai există doar un singur liceu specializat, dedicat de marină, în porturile dunărene care funcționează încă la Galați.

O singură structură preuniversitară din România ar putea fi considerată de marină, în speță Colegiul Național Militar Alexandru Ioan Cuza. Înființat prin ordinul ministrului apărării naționale nr. MS 52/02 aprilie 2018 și considerat continuator al Liceului Militar de Marină Alexandru Ioan Cuza, desființat în 1998, Colegiul Național Militar nu are o proiecție în flota civilă pentru absolvenții săi care nu sunt admiși în Academia Navală Mircea cel Bătrân. În Constanta funcționează în continuare și liceul de marina civilă.

La nivel academic, România are două structuri universitare care oferă programe dedicate personalului navigant maritim, Academia Navală "Mircea cel Bătrân" și Universitatea Maritimă din Constanța. În absența valenței maritime a statului român, ambele instituții sunt puse în fața unor provocări constante care țin de: trendul demografic constant negativ al populației din România; atractivitatea din ce în ce mai scăzută a meseriei de ofițer de marină comercială, percepută ca dificilă; lipsa segmentelor de practică aplicată la bordul navelor; dificultatea crescută a intervalelor de stagiatură la bord de minim 12 luni și, ulterior, a inserției profesionale.

Evoluția în timp a flotei de nave civile¹⁰⁶

În România, transportul maritim a fost o activitate comercială care s-a dezvoltat în perioada imediat următoare celui de-al doilea război mondial, similar celei mai mari părți a statelor din Europa de Est, consecință a obsesiei pentru dezvoltarea industrială axată pe industria grea într-un context nefundamentat pe principii de piață ci, mai degrabă, pe un subiectivism industrial de inspirație sovietică.

Concentrarea economiei naționale a României pe dezvoltarea industriei grele a accentuat cererea de materii prime, aspect care a transformat sectorul naval într-unul prioritar.

Nu întâmplător sectorul construcțiilor navale din România a fost orientat spre tipuri de navă destinate transportului în vrac lichid sau solid, specific transportului categoriilor de materii prime prioritare pentru economia națională a României Socialiste.

În anul 1955 se înființează operatorul național de transport maritim, Navrom Constanța.¹⁰⁷ Prin HCM nr. 368, se înființează NAVROM Constanța, întreprinderea de transport maritim a României.

În septembrie 1959, se discută în cadrul Comitetului Central al Partidului Comunist Român propunerile pentru dezvoltarea transporturilor navale până în anul 1975¹⁰⁸. Începând cu 1955, anul înființării Întreprinderii Exploatare a Flotei Maritime NAVROM, România și-a propus dezvoltarea flotei în absența unor șantiere navale cu experiență în construcții de nave maritime. Astfel, în perioada 1955-

¹⁰⁵ Decret 502 din 29 august 1973 privind înființarea și organizarea Institutului de Marină Mircea cel Bătrân și a Liceului Militar de Marină Alexandru Ioan Cuza, Buletinul Oficial nr. 140 din 18 septembrie 1973.

¹⁰⁶ CLC Laurențiu MIRONESCU

¹⁰⁷ ANIC, Fond CC al PCR – Secția Cancelarie – Hotărâri ale Consiliului de Miniștri, inventar 3362, nr. 87 din 14 martie 1955

¹⁰⁸ ANIC, Fond secția economică a CC al PCR, perioada 1920-1965, inventar 2359, nr. 148 din septembrie 1959.

1975, au fost achiziționate din sursă externă, la mâna a II-a sau construcții noi, nave destinate transportului mărfurilor vrac solid sau lichid, nave pe care sectorul construcțiilor navale din România nu ar fi putut să le proiecteze, construiască și să le livreze. Bazată pe principiul autarhiei, performanța industriei maritime a României era analizată, în principal, din perspectiva volumelor transportate pentru economia națională.

Concomitent cu achiziția de tonaj din sursă externă, a fost demarat programul prioritar de dezvoltare a producției de nave care a dus la dezvoltarea șantierelor navale din Galați, Brăila, Tulcea, Constanța și Mangalia și specializarea acestora în ideea de a elimina achizițiile din extern, aplicarea principiilor producției de serie, diminuarea tipurilor de navă care se construiau concomitent într-un șantier naval. Efortul naval al României a însemnat dezvoltarea industriei pe orizontală: la nivelul anului 1989, aproximativ 300 de întreprinderi aveau relații contractuale directe cu sectorul naval, furnizând materii prime, materiale, mecanisme, utilaje, instalații, echipamente și alte componente necesare construcției și operării navelor de transport maritim¹⁰⁹.

Construcția primul mineralier de 55.000 tdw, m/n Tomis, livrat de Șantierul Naval Constanța, a echivalat cu intrarea României în rândul țărilor constructoare de nave de mare tonaj, moment continuat, de altfel, cu debitarea primelor table la petrolierul de mare tonaj m/n Independența, 150.000 tdw, livrat de Șantierul Naval Constanța la 27 mai 1977.

Perioada 1976-1989 a fost perioada producției de nave construite în România: cargouri între 1.600 și 15.555 tdw, mineraliere de la 12.000 – 165.000 tdw, petroliere 39.000 – 155.000 tdw, nave specializate Ro-Ro și Feribot. Obiectivele stabilite în mod nerealist de conducerea statului, mutațiile economice ale sistemului centralizat, politica de dezvoltare agresivă a sectorului naval incompatibilă cu principiile autarhiei economiei naționale au adus flota de transport maritim a României într-o situație extrem de dificilă la finele anului 1989: 301 de nave, cu un tonaj cumulată de 6.185.101 tdw, dintre care 105 erau scoase din exploatare pentru reparații sau casare și datorii de 29 de milioane de dolari US către furnizorii de combustibil, echipamente și alți parteneri.

În concluzie, retrospectiva deciziilor luate de România în domeniul maritim în perioada 1955-1989 arată o abordare sistemică a dezvoltării sectoriale, în beneficiul diminuării dependențelor economiei naționale. S-a avut în vedere experiența limitată a sectorului construcțiilor navale autohtone din perioada de referință, achiziționându-se nave din sursă externă, concomitent cu plasarea pe o curbă de învățare a resursei umane prin înființarea de structuri de învățământ dedicate domeniului naval.

După căderea regimului comunist și începerea tranziției economice, flota de nave civile a României a trecut prin perioade dificile. Din cauza problemelor economice, multe nave au fost vândute sau retrase din serviciu, ceea ce a dus la o scădere semnificativă a capacității de transport a flotei de nave civile.

Cu toate acestea, în ultimii ani, România a început timid să-și revitalizeze flota de nave civile. Potrivit Ministerului Transporturilor, în prezent, flota românească de nave civile este formată din aproximativ 70 de nave cu o capacitate totală de încărcare de peste 400.000 de tone¹¹⁰. Aceste nave sunt utilizate pentru transportul de mărfuri precum petrol, produse petroliere, cereale, metale, etc.

În plus, Guvernul României a adoptat o serie de politici și măsuri pentru a sprijini dezvoltarea flotei de nave civile și pentru a promova interesele maritime ale țării. De exemplu, în anul 2019, Guvernul a adoptat Programul de înregistrare a navelor sub pavilion românesc, care are ca scop creșterea numărului de nave înregistrate sub pavilionul României și promovarea imaginii României ca stat maritim.

Argumente pentru o flotă de nave civile

¹⁰⁹ Constantin Cumpănă, Corina Apostoleanu, *Amintiri despre o flotă pierdută*, vol. I: *Navele românești ale Dunării și Mării Constanța*, Telegraf Advertising, 2011, p. 253.

¹¹⁰ Autoritatea Navală Română.

În prezent, România nu are o flotă de nave civile semnificativă. Majoritatea navelor care navighează sub pavilionul românesc sunt nave de mici dimensiuni, care efectuează transporturi de mărfuri pe Dunăre sau pe Marea Neagră. În comparație cu alte țări din regiune, cum ar fi Bulgaria, Grecia sau Turcia, flota românească este destul de mică și învechită.

Există mai multe argumente pentru înființarea unei flote de nave civile pentru România. În primul rând, transportul maritim este un sector important al economiei globale, care generează venituri semnificative. De exemplu, în 2019, industria maritimă globală a generat venituri de peste 4 trilioane de dolari și a furnizat locuri de muncă pentru peste 50 de milioane de oameni. Dezvoltarea unei flote de nave civile pentru România ar putea contribui la crearea de locuri de muncă în industria navală și ar putea genera venituri semnificative pentru economia țării.

În al doilea rând, dezvoltarea unei flote de nave civile ar putea spori interesele economice ale României în transportul maritim internațional. În prezent, transportul maritim este dominat de țări precum China, Japonia și Coreea de Sud, care dețin unele dintre cele mai mari flote de nave din lume. Prin dezvoltarea unei flote proprii, România ar putea să își crească influența în sectorul maritim și să își sporească capacitatea de a-și promova interesele economice.

În al treilea rând, dezvoltarea unei flote de nave civile pentru România ar putea spori securitatea națională a țării. Prin deținerea unei flote proprii, România ar avea mai mult control asupra transportului de mărfuri și asupra securității navelor care navighează sub pavilionul său. De asemenea, dezvoltarea unei flote proprii ar putea spori capacitatea de intervenție a țării în cazul unor situații de urgență, cum ar fi dezastre naturale sau acte de terorism.

Motivarea înființării pavilionului românesc pentru navele civile

Înființarea pavilionului românesc pentru navele civile a fost motivată de mai mulți factori. Printre aceștia se numără:

Reducerea costurilor de exploatare: O mare parte din costurile de exploatare a navelor civile sunt legate de plata taxelor și impozitelor către țara în care sunt înregistrate. Înființarea pavilionului românesc pentru navele civile poate contribui la reducerea acestor costuri, deoarece România poate oferi o taxare mai avantajoasă și o administrare mai eficientă.

Accesul la finanțare: navele înregistrate sub pavilion românesc pot beneficia de acces mai ușor la finanțare, deoarece România are acorduri de cooperare cu mai multe organizații internaționale care oferă finanțare pentru industria maritimă.

Asigurarea standardelor de siguranță: înființarea pavilionului românesc a contribuit la asigurarea standardelor de siguranță pentru navele civile care navighează sub acest pavilion. România poate monitoriza și verifica modul în care sunt respectate normele de siguranță, iar navele care nu le respectă pot fi retrase din circulație.

Promovarea brandului național: înființarea pavilionului românesc a contribuit la promovarea brandului național, precum și la creșterea prestigiului și a recunoașterii internaționale a României ca țară cu o tradiție maritimă puternică.

De asemenea, înființarea pavilionului românesc pentru navele civile a contribuit la crearea de noi locuri de muncă și la dezvoltarea economiei naționale. Prin înregistrarea navelor sub pavilion românesc, se poate asigura o mai mare utilizare a porturilor din România, ceea ce poate conduce la dezvoltarea infrastructurii portuare și a altor servicii conexe, precum transportul și logistica.

România are un pavilion național pentru navele maritime, care este reprezentat de drapelul tricolor al României și este recunoscut la nivel internațional de către Organizația Maritimă Internațională. Navele care sunt înregistrate sub pavilionul românesc sunt supuse reglementărilor și standardelor impuse de statul român. Cu toate acestea, numărul navelor care navighează sub pavilionul românesc este relativ mic în comparație cu alte țări maritime din regiune. Codul de înregistrare al pavilionului românesc este ROU, iar aceasta înseamnă că navele românești înregistrează acest cod de pavilion în documentele și comunicările maritime internaționale. Prin înregistrarea pavilionului la IMO, România și-a confirmat statutul de stat maritim și a demonstrat că își poate asuma responsabilitățile în ceea ce privește navigația comercială internațională.

România a înregistrat pavilionul la Organizația Maritimă Internațională (IMO) încă din 1976, atunci când s-a alăturat organizației. De atunci, pavilionul românesc a fost recunoscut oficial de către comunitatea internațională și navele românești au navigat sub acest pavilion în întreaga lume. Este important de menționat că înregistrarea pavilionului la IMO nu este un proces care se face o singură dată, ci este un proces continuu care implică îndeplinirea standardelor și reglementărilor impuse de organizație.

Înregistrarea pavilionului României la Organizația Maritimă Internațională (IMO) este valabilă și astăzi. Pavilionul românesc este recunoscut oficial de către comunitatea internațională și navele românești continuă să navigheze sub acest pavilion în întreaga lume.

De asemenea, România își menține statutul de stat maritim și își asumă responsabilitățile în ceea ce privește navigația comercială internațională prin îndeplinirea standardelor și reglementărilor impuse de IMO. Prin înregistrarea pavilionului național la IMO, România poate promova interesele maritime ale țării și poate asigura protecția drepturilor și intereselor navelor sub pavilionul românesc.

Principiul înregistrării navelor sub pavilionul unui stat: o navă este o afacere mobilă care urmărește regimul fiscal și civil cel mai favorabil.

Inițiativa regimului fiscal favorabil a apărut în Uniunea Europeană la începutul anilor '90 ca demers menit să contracareze fenomenul *flagging out* – dispariția navelor maritime înmatriculate sub pavilioane europene. Regimul fiscal favorabil a însemnat renunțarea la impozitul pe profitul aplicat activităților de transport maritim și introducerea, similar pavilioanelor de complezență, a impozitului pe tonaj, cost forfetar modic aplicat unei nave înmatriculate într-un stat european, în speranța că existența ei în operare va stimula industria pe verticală și orizontală din statul respectiv.

Introducerea impozitului pe tonaj se situează în liniile directe ale politicii pe transporturi a Uniunii Europene care controlează aproximativ 39% din flota mondială, în termeni de capacitate de transport. Așadar, atragerea de nave sub pavilion european și angajarea de personal navigant din Uniunea Europeană este un deziderat al politicii europene.

Modele de impozit pe tonaj¹¹¹:

În Uniunea Europeană UE27 plus Marea Britanie, în anul 2022, existau 18 state care acordau facilități fiscale navelor operate sub propriile pavilioane, prin scheme aplicabile pentru perioade de 10 ani, cu aprobarea Comisiei Europene. Toate cele 18 state au introdus impozitul pe tonaj în locul impozitului pe profit, demers la care se adaugă diverse facilități privind investițiile, taxa pe valoarea adăugată, amortizarea accelerată, deduceri fiscale pentru personalul navigant angajat etc.

În Europa, există două modele de taxe pe tonaj aplicate transportului maritim: modelul Elen (Grecia, Malta, Cipru) și modelul britanic (Belgia, Danemarca, Finlanda, Franța, Germania, Irlanda, Italia, Luxemburg, Olanda, Norvegia, Polonia, Portugalia, Spania, Suedia, Marea Britanie). Ambele modele au aceleași principii de aplicare a taxei pe tonaj, deosebiri ținând de unitatea de timp la care se raportează cuantumul impozitului: modelul elen – anual, iar modelul britanic – la 24 de ore.

Introducerea impozitului pe tonaj ar fi un avantaj pentru bugetul de stat și economia românească. Estimarea unui beneficiu este dificilă, dar este știut din practica internațională că, în transporturile navale, fiecare loc de muncă la bordul navei generează între 12-15 locuri de muncă la uscat. Ponderea în PIB-urile statelor europene a activităților economice de shipping directe, indirecte și induse este în medie între 2% și 6 %.

În ceea ce ne privește, în 2023, la 35 de ani de la momentul în care deținea peste 6 milioane de tone capacitate de transport, România nu mai deține nicio navă maritimă comercială operațională sub propriul pavilion. Acordarea de facilități fiscale și administrative se referă la afaceri viitoare, cu scopul direct de a le atrage în România.

Tonajul total al României, raportat la International Maritime Organization, este de 75.000 tdw (sub locul 100 la nivel mondial), format exclusiv din nave tehnice (remorchere, pilotine, nave de aprovizionare etc.).

¹¹¹ CLC Laurențiu MIRONESCU

Dezvoltarea afacerilor în domeniul maritim va avea impact pozitiv direct asupra administrației maritime a României, aducând în realitatea instituțională a secolului XXI proceduri din anii '90 și un impact indirect și indus asupra altor activități economice adiacente: educație universitară; instruire și formare profesională; operare nave; servicii de siguranță portuară; pilotaj; remorcaj; operare portuară; expediții; asigurări; juridice; inspecții; survey; clasificare; transporturi interne; afaceri de comerț, construcții și reparații nave; alte activități conexe shippingului, generatoare de taxe și impozite la bugetele locale.

Studiu de caz: Impozitul pe tonaj în România – ROTT (Romanian Tonnage Tax)¹¹²

Valoarea propusă a impozitului pe tonaj în România (ROTT):

Grupul de inițiativă format din specialiști ai Centrului Român pentru Pregătirea și Perfecționarea Personalului din transportul naval CERONAV și Liga Navală Română a depus, încă din 2021, la Parlamentul României, propunerea legislativă pentru introducerea impozitului pe tonaj în România. Din punct de vedere tehnic, propunerea are la bază modelul britanic, la care, pentru a crește atractivitatea pavilionului român pentru înmatricularea navelor mari, se introduce o treaptă de calcul adițională, pentru nave mai mari de 50.000 tdw, similar modelului belgian.

Impozit pe NT – calculat zilnic				
0 – 1.000	1.001 – 10.000	10.001 – 25.000	25.001 – 50.000	50.001 +
€0,50	€0,35	€0,20	€0,10	€0,05

Valoarea propusă pentru impozitul pe tonaj anual pentru o navă de 50.000 tdw se situează la nivelul Poloniei, aproape dublu față de media statelor care aplică sistemul de taxare elen și sub media statelor care aplică sistemul de taxare britanic.

Raportul între impozitul propus și media europeană a impozitului:

$ROTT/UETT = 33.397/35.609 = 0,94 \%$, demonstrând astfel că propunerea taxei pe tonaj în România este de bună intenție și nu de natură să afecteze bunele practici concurențiale printr-un regim de taxare de dumping.

Propunerea taxei pe tonaj în România conține și corecții în funcție de vârsta navei, pentru încurajarea înmatriculării sub pavilion român de nave cât mai noi, cu dotări de propulsie și echipamente performante, în vederea diminuării impactului asupra mediului marin înconjurător.

Vârsta navei (ani)	Corecție (%)
Până la 5	- 30
5 – 10	- 15
10 – 15	0
15 – 20	+ 5

Notă: Conform Ordinului Ministerului Transporturilor 2/2004, în România nu se pot înregistra nave mai vechi de 20 de ani.

Impozitarea companiilor de transport maritim:

Pentru companiile de transport maritim eligibile, impozitul pe profit propus este 0%, impozitul pe tonaj înlocuind impozitul pe profit.

Impozitul pe profitul din vânzarea navelor (activitate neeligibilă direct) se propune a fi:

¹¹² CLC Laurențiu MIRONESCU

- impozitul uzual pentru companiile românești (10% actual), dacă în trei ani nu sunt reinvestite veniturile în nave – reparații, achiziții etc.;
- 0% dacă în maximum 3 ani veniturile din vânzare sunt reinvestite în construcția, reparația, modificarea, re tehnologizarea altor nave eligibile (model Polonia).

Propunerea ROTT menționează măsuri de atragere a **navelor cu vechime** cât mai mică, în speță: reduceri la impozitul pe tonaj în primii 2 ani pentru navele nou înregistrate, de 50% în primul an și de 25% în cel de-al doilea an, similar modelului funcțional în Portugalia. Tot similar Portugaliei, sunt propuse reduceri suplimentare de 20% pentru navele mai mari de 50.000 NT dacă folosesc tehnologii inovative de conservare a mediului.

Pentru construcția de nave noi se propune un regim de amortizare accelerată a profitului investit din alte activități: 20% în primul an, 15% în următorii 2 ani, 10% următorii 5 ani (model Belgia).

În ceea ce privește **taxa pe valoarea adăugată (TVA)**, propunerea legislativă de introducere a taxei pe tonaj în România conține scutire de TVA pentru următoarele operațiuni asupra navelor eligibile:

- construcție, întreținere, reparare, modificare, re tehnologizare, reconversie;
- furnizarea de echipamente, piese de schimb;
- furnizarea de echipamente de salvare;
- operațiuni de remorcaj, pilotaj și salvare;
- aprovizionare cu alimente, bunkeraj și consumabile;
- clasificare și survey;
- leasing și navlosire;
- asigurare și agenturare (model Suedia, Marea Britanie, Franța).

Alte facilități propuse:

- reducere de 20% la impozitul pe tonaj pentru management UE (model Malta).
- reducere de 50% a impozitului pe tonaj la navele de pasageri (Grecia).
- scutire pe o perioadă de 5 ani de impozitul pe tonaj pentru navele construite în România, dacă rămân nave eligibile (model Grecia).

Pentru **personalul navigant**, propunerea legislativă menționează deduceri fiscale pentru încurajarea angajării de personal UE, similar altor state. Condițiile minime de eligibilitate pentru aplicarea de deduceri în cazul membrilor echipajelor navelor sub pavilion român – cetățenie UE și domiciliul fiscal în România, angajat al unei companii eligibile, în condițiile legii române.

Compania eligibilă va trebui să îndeplinească, cumulativ, condițiile de angajare a minim 50% personal navigant rezident UE și angajarea de cadeți la bordul fiecărei nave în cuantum de minim 1 cadet la compartimentul punte și minim 1 cadet la compartimentul mașină. În ceea ce privește personalul navigant, practica europeană este diversă, existând o gamă largă de scutiri și praguri de deducere, în funcție de stat. Spre exemplu, Olanda acordă personalului navigant la bordul navelor olandeze 40% deducere de plata contribuțiilor, în Portugalia marinarii sunt scutiți de taxe, la fel și în Marea Britanie.

Propunerea legislativă de introducere a taxei pe tonaj în România menționează:

- deducere integrală a impozitului pe veniturile din salarii, dar nu mai mult de 100.000 de euro pe an;
- deducere în cuantum de 50% a contribuțiilor sociale și de sănătate, dar nu mai mult de 100.000 de euro pe an.

Pentru a evalua impactul potențial asupra bugetului de stat, au fost elaborate trei scenarii:

1. pentru o navă model medie de 50.000 TN,
2. pentru 10 nave
3. pentru 100 de nave comerciale înscrise sub pavilion român.

În cazul scenariului 1, o navă model înmatriculată sub pavilion român, în conformitate cu rata de impozitare pe tonaj propusă, poate aduce din **impozitul pe tonaj, venituri** de 33.397 euro/an. În cazul

scenariului 2, suma se multiplică cu 10 – 333.970 euro/an, iar în cazul scenariului 3, cu 100 – 3.339.700 euro/an.

Venituri la buget din **salariile navigatorilor**. Estimându-se salariul net al unui navigator angajat în flota maritimă mondială între 2.500 – 20.000 euro/luna pe mare, în funcție de gradul de calificare și poziția la bordul navei, rezultă, cu un grad de aproximare în detrimentul cifrei finale, un salariu net mediu de 5.000 euro/lună. Considerând o perioadă de îmbarcare medie de 6 luni anual, un nivel de contribuție și de sănătate de 37,5% (actual), CAS 2,25% contribuție angajator, scutirea de impozit și 50% deducere din propunerea legislativă, rezultă un venit la buget de 5.500 euro/an pe un singur navigator.

În ceea ce privește estimarea **numărului locurilor de muncă** create direct de înmatricularea navelor sub pavilionul României, putem considera 20 a fi un număr mediu de membri ai echipajului unei nave comerciale. Dacă introducem obligativitatea angajării a minimum 50% din personal al Uniunii Europene, impactul asupra locurilor de muncă va fi: minimum 10, 100, 1.000 de locuri de muncă determinate direct de înmatricularea unei nave, a 10 sau 100 de nave sub pavilion român.

Venituri totale cumulate la bugetul de stat (impozit pe tonaj + contribuții din salariile personalului navigant) poate fi estimat la:

$33.397 + 20 \times 5.550 = 144.397$ euro/an – scenariul 1 (o navă);

$10 \times 33397 + 200 \times 5.550 = 1.443.970$ euro/an – scenariul 2 (10 nave);

$100 \times 33397 + 2000 \times 5.550 = 14.439.700$ euro/an – scenariul 3 (100 de nave).

144.397 Euro/an 1.443.970 Euro/an 14.439.700 Euro/an

Impactul general total al introducerii taxei pe tonaj în România poate fi doar estimat. În afară de facilitățile fiscale, armatorii sunt atrași și de permeabilitatea administrației, de birocrăția redusă și de reacțiile instituționale în timp real, dat fiind caracterul imperativ al deciziei în transportul maritim. Contextul instituțional existent în România al unei administrații maritime eșuate nu îndreptățește la așteptări optimiste. Nici lipsa de prioritate cu care este tratată propunerea legislativă referitoare la introducerea taxei pe tonaj în România, înscrisă de aproape doi ani în circuitul parlamentar, nu se constituie în premise optimiste pentru revigorarea transportului maritim în România.

Avantajele României prin înregistrarea la IMO a unui pavilion românesc de complezență pentru navele care doresc să navigheze sub pavilion românesc

Înregistrarea unui pavilion românesc de complezență la Organizația Maritimă Internațională (IMO) poate aduce mai multe avantaje României în ceea ce privește navigația și industria maritimă.

Unul dintre principalele avantaje este posibilitatea de a înregistra navele străine sub pavilionul românesc de complezență. Astfel, proprietarii de nave care doresc să navigheze sub pavilionul românesc ar beneficia de tarife fiscale mai mici decât cele oferite de alte țări. Acest lucru poate fi atractiv pentru proprietarii de nave care caută să minimizeze costurile de operare și să maximizeze profitul. De asemenea, înregistrarea unei flote de nave sub pavilionul românesc poate contribui la creșterea veniturilor statului, prin impozitarea veniturilor și a profiturilor obținute de proprietarii de nave.

În plus, înregistrarea unui pavilion românesc de complezență poate îmbunătăți reputația României în industria maritimă internațională și poate spori vizibilitatea țării în acest sector. Acest lucru poate aduce noi oportunități de afaceri și poate atrage investiții străine în industria maritimă din România.

Pe lângă aceste avantaje, înregistrarea unui pavilion românesc de complezență poate contribui și la îmbunătățirea standardelor de siguranță și securitate maritimă. Prin aderarea la normele internaționale de siguranță și securitate maritimă, România poate reduce riscul accidentelor maritime și poate proteja mediul înconjurător. Aceasta poate avea, de asemenea, un impact pozitiv asupra reputației României în industria maritimă internațională și poate spori încrederea în navele care navighează sub pavilionul românesc.

O posibilă viziune: Reconstruim România Maritimă

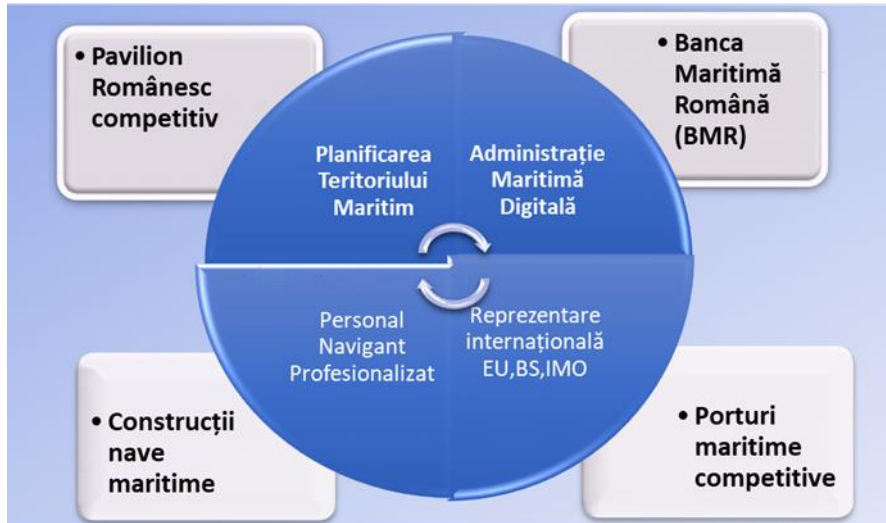


Fig. 1. Romania Maritimă

În Fig 1 sunt prezentate principalele componente care duc spre un model de viziune care ar relansa domeniul maritim în România și pe care le vom analiza în continuare.

Transformarea pavilionului naval românesc într-un competitor global

Pavilionul naval românesc are un potențial semnificativ pentru a deveni un competitor puternic pe piața internațională. Cu o istorie maritimă bogată și o poziție geografică strategică, România are oportunitatea de a-și consolida prezența în industria maritimă. Pentru a atinge acest obiectiv, sunt necesare eforturi concertate pentru a îmbunătăți competitivitatea pavilionului naval românesc și a atrage proprietari de nave și investitori. Iată câteva direcții cheie pentru a realiza acest lucru.

Modernizarea și dezvoltarea flotei:

Un pas esențial pentru a deveni competitiv în industria maritimă este modernizarea și dezvoltarea flotei navale românești. Acest lucru implică investiții în construcția de nave noi și modernizarea celor existente. Eforturile ar trebui să se concentreze pe dezvoltarea unor nave eficiente din punct de vedere energetic, cu tehnologie avansată și respectând cele mai înalte standarde de mediu și siguranță.

Investiții în infrastructura portuară:

Infrastructura portuară joacă un rol crucial în competitivitatea pavilionului naval. Este esențială modernizarea și extinderea porturilor pentru a putea gestiona un volum crescut de mărfuri și pentru a oferi servicii eficiente de manipulare a navelor. Investițiile în infrastructură portuară ar atrage proprietari de nave și ar spori atractivitatea pavilionului naval românesc.

Stimularea inovației și tehnologiei:

Inovația și tehnologia sunt factori cheie în creșterea competitivității pavilionului naval românesc. Promovarea cercetării și dezvoltării în domeniul tehnologiilor maritime avansate ar încuraja adopția de soluții inovatoare și eficiente. Investițiile în digitalizare, automatizare și tehnologie de ultimă generație ar spori eficiența și productivitatea în operațiunile maritime.

Îmbunătățirea calității serviciilor:

Un alt aspect important pentru a deveni competitiv este furnizarea de servicii de înaltă calitate. Aceasta include servicii de gestionare a navei, servicii portuare, asigurarea calității și standardele de

siguranță. De asemenea, este important să se ofere servicii personalizate și adaptate nevoilor clienților, creând astfel o reputație de încredere și profesionalism.

Promovarea și susținerea legislației maritime:

Un cadru legal favorabil și stabil este esențial pentru a atrage proprietari de nave și pentru a facilita activitățile maritime. Este important ca România să aibă o legislație clară și predictibilă în domeniul naval, care să ofere siguranță juridică și să faciliteze dezvoltarea activităților maritime. Aceasta ar putea include măsuri de reducere a birocrăției și simplificare a procedurilor administrative pentru operatorii maritimi.

Dezvoltarea forței de muncă calificate:

Un alt factor important pentru a crește competitivitatea pavilionului naval românesc este dezvoltarea și pregătirea forței de muncă. Investițiile în formarea și pregătirea profesională a personalului din industria maritimă ar asigura calitatea și competența echipajelor, ceea ce ar fi apreciat de proprietarii de nave și ar spori încrederea în pavilionul românesc.

Promovarea pavilionului românesc la nivel internațional:

O campanie de promovare bine structurată la nivel internațional ar contribui la creșterea vizibilității pavilionului naval românesc și la atragerea proprietarilor de nave străini. Aceasta ar trebui să evidențieze avantajele pavilionului românesc, cum ar fi calitatea serviciilor, standardele de siguranță și poziția strategică în regiune.

Băncile maritime: Susținerea dezvoltării sectorului maritim și a economiei României

Industria maritimă reprezintă un sector strategic pentru România, având o lungă tradiție și un potențial semnificativ pentru dezvoltare și creștere economică. În acest context, importanța unei bănci maritime în țară devine evidentă. O astfel de instituție financiară specializată ar sprijini dezvoltarea și modernizarea sectorului maritim, facilitând accesul la finanțare, stimulând inovația și creând oportunități de creștere în economia României.

În lume există instituții financiare specializate cunoscute sub numele de "bănci maritime" sau "bănci de navigație" care se concentrează pe servicii bancare și financiare pentru industria maritimă. Aceste bănci maritime oferă o gamă largă de produse și servicii adaptate nevoilor specifice ale companiilor maritime, proprietarilor de nave și altor entități din sectorul maritim.

Rolul principal al băncilor maritime este de a oferi finanțare specializată pentru construcția, achiziția și exploatarea navelor, precum și pentru alte activități și investiții în domeniul maritim. Ele pot furniza împrumuturi pentru achiziționarea de nave, finanțare pentru construcția de nave noi, credite de exploatare, servicii de factoring, leasing și alte produse financiare adaptate industriei maritime.

Pe lângă finanțare, băncile maritime pot oferi și alte servicii, cum ar fi gestionarea de trezorerie, servicii de tranzacționare și de compensare, gestionarea riscului valutar și asigurarea maritimă. Băncile maritime joacă un rol important în susținerea dezvoltării și creșterii industriilor maritime și au o expertiză specializată în domeniul financiar și maritim. Ele contribuie la asigurarea lichidității în industria maritimă și facilitează tranzacțiile comerciale în cadrul lanțului de aprovizionare global.

Exemple de bănci maritime recunoscute la nivel internațional includ DNB, ING Bank, ABN AMRO și BNP Paribas, care au divizii specializate în servicii bancare și financiare pentru industria maritimă.

Sprijin pentru investiții în flota maritimă:

Una dintre principalele funcții ale unei bănci maritime este de a oferi finanțare specializată pentru industria maritimă. Aceasta ar sprijini investițiile în construcția, achiziția și exploatarea navelor. Prin intermediul serviciilor financiare adaptate, băncile maritime ar facilita dezvoltarea flotei maritime românești și ar asigura competitivitate pe piața internațională.

Promovarea dezvoltării infrastructurii portuare:

Un alt aspect important al unei bănci maritime ar fi sprijinirea dezvoltării infrastructurii portuare. Prin intermediul finanțării și experienței specializate, aceasta ar contribui la modernizarea și extinderea porturilor din România. Astfel, porturile ar putea fi pregătite să facă față creșterii traficului maritim și să devină mai competitive la nivel regional și internațional.

Facilitarea comerțului internațional:

Băncile maritime ar juca un rol crucial în facilitarea tranzacțiilor și operațiunilor financiare legate de comerțul internațional. Prin intermediul serviciilor și instrumentelor lor specializate, acestea ar contribui la fluidizarea fluxului de mărfuri și ar stimula exporturile și importurile României. Astfel, s-ar încuraja dezvoltarea relațiilor comerciale internaționale și se ar spori implicarea României în lanțurile globale de aprovizionare.

Sprijin pentru inovație și dezvoltare tehnologică:

O bancă maritimă ar fi un important catalizator pentru inovație și dezvoltare tehnologică în sectorul maritim. Prin intermediul serviciilor lor financiare specializate, aceste bănci ar sprijini finanțarea proiectelor de cercetare și dezvoltare în domeniul tehnologiilor maritime avansate. Acest sprijin ar favoriza adopția de soluții inovatoare și ar contribui la crearea unui mediu favorabil pentru start-up-uri și companii inovatoare în domeniul maritim. Astfel, România ar putea beneficia de transferul de cunoștințe și tehnologii avansate, consolidându-și poziția în industria maritimă la nivel global.

Crearea de locuri de muncă și stimularea creșterii economice:

Instituirea unei bănci maritime ar avea un impact semnificativ asupra economiei României. Dezvoltarea sectorului maritim prin intermediul unei bănci maritime ar duce la crearea de locuri de muncă în diferite domenii, precum finanțe, transporturi, logistică și inginerie navală. Acest lucru ar stimula creșterea economică, generând venituri și contribuind la dezvoltarea durabilă a țării.

Transformarea porturilor românești în centre portuare competitive la nivel internațional

Porturile joacă un rol vital în comerțul internațional și în dezvoltarea economică a unei țări. Pentru a-și consolida poziția în contextul global, porturile românești trebuie să devină competitive, să ofere servicii de înaltă calitate și să atragă fluxuri comerciale semnificative. Îmbunătățirea infrastructurii portuare, simplificarea procedurilor administrative, adoptarea tehnologiilor inovatoare și promovarea parteneriatelor sunt elemente cheie pentru a transforma porturile românești în centre portuare competitive.

Modernizarea infrastructurii portuare:

Un aspect esențial pentru a deveni competitive este modernizarea și dezvoltarea infrastructurii portuare. Acest lucru implică investiții în extinderea și îmbunătățirea terminalelor portuare, construcția de terminale specializate (container, cereale, produse petroliere etc.), modernizarea căilor navigabile și a instalațiilor de manipulare a mărfurilor. Dezvoltarea infrastructurii portuare va permite porturilor românești să facă față creșterii traficului maritim și să ofere servicii eficiente.

Simplificarea procedurilor administrative:

Un mediu de afaceri simplificat și eficient este crucial pentru a atrage companii și fluxuri comerciale către porturile românești. Autoritățile trebuie să simplifice procedurile administrative și să reducă birocrăția, facilitând astfel importul și exportul de mărfuri. Implementarea unui sistem electronic de gestionare a documentelor și cooperarea între diferitele instituții implicate în activitățile portuare vor contribui la fluidizarea operațiunilor și la reducerea timpului necesar pentru desfășurarea acestora.

Adoptarea tehnologiilor inovatoare:

Utilizarea tehnologiilor avansate poate aduce beneficii semnificative în creșterea competitivității porturilor românești. Implementarea sistemelor de automatizare, Internet of Things (IoT)¹¹³, inteligența

¹¹³ conceptul de "Internet of Things" (IoT) este cunoscut și utilizat pe scară largă în întreaga lume. Termenul "Internet of Things" a fost introdus în anii 1990 și a devenit tot mai popular odată cu avansul tehnologic și proliferarea dispozitivelor și senzorilor interconectați. Prin intermediul IoT, obiectele pot fi conectate, comunică între ele și pot lua decizii în mod autonom sau pot fi controlate de la distanță prin intermediul aplicațiilor sau platformelor digitale.

artificială și blockchain ¹¹⁴ poate îmbunătăți eficiența și transparența operațiunilor portuare. De exemplu, tehnologia de urmărire a containerelor și gestionarea digitală a documentelor pot reduce timpul de manipulare și costurile logistice, atrăgând astfel mai multe companii să utilizeze porturile românești.

Promovarea parteneriatelor:

Colaborarea între porturile românești și partenerii internaționali poate spori competitivitatea acestora. Încheierea de parteneriate strategice cu alte porturi sau operatori portuari de renume, precum și colaborarea cu instituții academice și de cercetare, poate aduce expertiză și know-how în dezvoltarea porturilor românești. Aceste parteneriate pot contribui la transferul de cunoștințe și tehnologii avansate, îmbunătățind astfel capacitățile porturilor românești. De asemenea, promovarea parteneriatelor cu companii de transport și logistică, precum și cu autorități portuare din alte țări, poate aduce noi fluxuri comerciale și o mai mare conectivitate la nivel internațional.

Dezvoltarea serviciilor adiacente:

Pentru a deveni competitive, porturile românești ar trebui să dezvolte și să diversifice gama de servicii oferite. Aceasta poate include servicii de depozitare și distribuție, servicii de reparații navale, facilități pentru construcția și conversia navelor, precum și servicii de logistică integrată. Prin oferirea unui pachet complet de servicii adiacente, porturile românești pot atrage mai multe companii și pot oferi soluții logistice eficiente.

Focus pe sustenabilitate și mediu:

În era actuală a preocupărilor privind mediu și sustenabilitate, porturile românești ar trebui să adopte practici ecologice și să investească în soluții verzi. Aceasta poate include implementarea de tehnologii de energie regenerabilă, gestionarea eficientă a deșeurilor și reducerea impactului asupra mediului înconjurător. Porturile care sunt văzute ca sustenabile și responsabile din punct de vedere ecologic vor atrage atenția și preferința companiilor și a proprietarilor de nave care se preocupă de aceste aspecte.

Relansarea Construcțiilor Navale în România - O Oportunitate pentru Dezvoltarea Economică

Industria construcțiilor navale reprezintă un sector strategic cu o importanță semnificativă pentru economia României. Relansarea acestui sector poate avea un impact pozitiv asupra dezvoltării economice a țării și poate genera numeroase beneficii sociale și industriale.

Creșterea locurilor de muncă și a ocupării forței de muncă:

Relansarea construcțiilor navale ar duce la crearea unui număr semnificativ de locuri de muncă în diferite domenii, cum ar fi inginerie navală, construcții, sudură, mecanică și logistică. Aceasta ar contribui la reducerea șomajului și ar oferi oportunități profesionale pentru tineri și pentru specialiștii din industrie. Prin dezvoltarea acestei industrii, se poate crea un efect de stimulare economică în regiunile în care se desfășoară construcția navală.

Stimularea exporturilor și a balanței comerciale:

Relansarea construcțiilor navale ar spori capacitatea României de a exporta nave și ambarcațiuni către piețele internaționale. Prin construirea și livrarea de nave comerciale și specializate de înaltă calitate, România ar putea obține o cotă crescută pe piața globală, generând venituri semnificative din exporturi și contribuind la îmbunătățirea balanței comerciale.

Dezvoltarea unui cluster industrial și a lanțului valoric:

Relansarea construcțiilor navale ar stimula dezvoltarea unui cluster industrial în jurul acestei industrii, implicând atât producători de echipamente și componente navale, cât și furnizori de servicii

¹¹⁴ Blockchain este o tehnologie inovatoare care servește ca un registru distribuit și sigur pentru înregistrarea și verificarea tranzacțiilor și a altor tipuri de informații. În esență, este o bază de date descentralizată și transparentă, care stochează înregistrările în blocuri interconectate și asigură integritatea și securitatea acestora prin criptografie.

conexe. Acest lucru ar crea oportunități pentru întreprinderile locale și ar stimula colaborarea și inovația în cadrul lanțului valoric al construcțiilor navale.

Transfer de tehnologie și dezvoltare a competențelor:

Relansarea construcțiilor navale ar aduce beneficii semnificative în ceea ce privește transferul de tehnologie și dezvoltarea competențelor. Colaborarea cu parteneri internaționali în procesul de construcție navală ar permite transferul de cunoștințe și expertiză, contribuind la dezvoltarea capacităților tehnologice și profesionale ale industriei navale românești.

Redresarea și diversificarea economiei locale:

Relansarea construcțiilor navale ar aduce o diversificare a economiei locale și o reducere a dependenței de anumite sectoare. Acest lucru ar oferi o mai mare reziliență economică și ar reduce riscul de fluctuații economice în cazul unor crize în alte sectoare. Dezvoltarea construcțiilor navale ar stimula și alte industrii conexe, cum ar fi industria metalurgică, industria energetică și industria logistică, creând sinergii și sinergii în întregul ecosistem economic.

Creșterea capacității de apărare și securitate maritimă:

Relansarea construcțiilor navale ar sprijini dezvoltarea capacității de apărare și securitate maritimă a României. Construirea de nave militare și de supraveghere maritimă ar consolida prezența și influența României în zona sa de responsabilitate maritimă și ar contribui la menținerea securității și stabilității regionale.

Planificarea Teritoriului Maritim: Importanța gestionării durabile a resurselor marine

Planificarea teritoriului maritim reprezintă un proces complex și esențial pentru gestionarea durabilă a resurselor și activităților în zonele marine și maritime. Acesta implică elaborarea de politici, strategii și regulamente care să asigure utilizarea eficientă și sustenabilă a resurselor marine, protecția mediului marin și promovarea dezvoltării economice durabile în aceste zone. Întrucât o mare parte din resursele globale se găsesc în mediul marin, planificarea teritoriului maritim devine tot mai importantă pentru gestionarea adecvată și protecția acestor resurse valoroase.

Planificarea teritoriului maritim este esențială pentru gestionarea durabilă a resurselor și activităților în zonele marine și maritime. Acest proces complex are ca scop principal asigurarea unei utilizări eficiente și sustenabile a resurselor marine, protejarea mediului marin și promovarea dezvoltării economice durabile.

Conservarea biodiversității marine reprezintă un aspect crucial al planificării teritoriului maritim. Prin identificarea și protejarea habitatelor și speciilor marine vulnerabile, se contribuie la menținerea echilibrului ecologic și la conservarea diversității biologice.

Utilizarea durabilă a resurselor marine este un alt aspect important al planificării teritoriului maritim. Prin dezvoltarea de strategii și regulamente adecvate, se urmărește o exploatare responsabilă și echilibrată a resurselor precum pescuitul, extracția de resurse minerale și energetice și turismul, astfel încât să se evite epuizarea și degradarea acestora.

Protecția mediului marin este o preocupare deosebită în planificarea teritoriului maritim. Prin identificarea impactului activităților umane asupra ecosistemelor marine, se pot dezvolta măsuri și politici pentru prevenirea și reducerea poluării, deversării deșeurilor și altor amenințări la adresa mediului marin. Astfel, se asigură conservarea și restaurarea sănătății ecosistemelor marine.

Dezvoltarea economică durabilă în zonele maritime este un alt obiectiv al planificării teritoriului maritim. Prin identificarea și dezvoltarea infrastructurii necesare, precum porturi, terminale maritime și facilități logistice, se creează oportunități pentru dezvoltarea industriei maritime, transportului maritim, turismului și altor sectoare economice conexe. Aceasta contribuie la generarea de locuri de muncă, creștere economică și îmbunătățirea nivelului de trai în comunitățile costiere.

Un alt aspect important al planificării teritoriului maritim este coordonarea și colaborarea între diferitele părți interesate, cum ar fi autoritățile guvernamentale, comunitățile locale, industria maritimă

și organizațiile non-guvernamentale. Prin implicarea acestor părți interesate și prin asigurarea unui proces de planificare participativ și transparent, se poate ajunge la soluții mai bune și la evitarea conflictelor între diferitele activități și utilizări.

Necesitatea unei Administrații Portuare Digitalizate: Modernizarea pentru o eficiență sporită și o gestionare mai inteligentă

În era digitală în care trăim, transformarea digitală a devenit o necesitate pentru toate sectoarele economiei, inclusiv în industria portuară. Administrarea porturilor a trecut de la metodele tradiționale la soluții digitale pentru a face față provocărilor și a beneficia de o eficiență sporită. O administrare portuară digitalizată aduce cu sine numeroase avantaje, de la optimizarea operațiunilor la îmbunătățirea siguranței și a eficienței.

Digitalizarea administrării portuare permite automatizarea și optimizarea proceselor cheie, cum ar fi gestionarea și monitorizarea stocurilor de mărfuri, gestionarea documentelor, programarea și coordonarea navelor, controlul și monitorizarea traficului maritim. Prin implementarea unui sistem centralizat și integrat, se elimină dependența de hârtie și fluxurile de lucru manuale, crescând eficiența și reducând erorile umane.

Cu ajutorul unei administrații portuare digitale, se poate obține acces la informații în timp real despre toate aspectele legate de activitatea portuară. De la date despre nave și mărfuri până la informații meteorologice și starea infrastructurii portuare, toate acestea pot fi centralizate și puse la dispoziție într-un format ușor de înțeles. Astfel, decidenții pot lua decizii informate și strategice în timp util, având în vedere toate variabilele relevante.

Administrarea portuară digitalizată contribuie la îmbunătățirea siguranței și securității în porturi. Prin intermediul sistemelor avansate de monitorizare și control, se poate detecta și preveni amenințările și incidentele de securitate, precum intruziunile neautorizate sau activitățile suspecte. De asemenea, se pot implementa tehnologii precum recunoașterea facială sau scanarea containerelor pentru a verifica conținutul și a preveni contrabanda și activitățile ilegale.

Digitalizarea administrării portuare contribuie la promovarea sustenabilității și la reducerea impactului asupra mediului. Prin monitorizarea și gestionarea eficientă a resurselor, se poate minimiza consumul de energie și de combustibil, reducând emisiile de gaze cu efect de seră și poluarea aerului. De asemenea, prin intermediul sistemelor de management al mediului, se pot implementa practici de gestionare a deșeurilor și apei, precum și de conservare a biodiversității marine. Astfel, se asigură un echilibru între dezvoltarea economică a porturilor și protecția mediului înconjurător.

O administrare portuară digitalizată contribuie la creșterea competitivității porturilor. Prin optimizarea proceselor și reducerea timpilor de așteptare, se pot oferi servicii mai eficiente și mai rapide pentru nave și transportatori. Aceasta atrage mai mulți operatori și companii care vor dori să utilizeze porturile respective, generând astfel creștere economică și dezvoltare regională.

Digitalizarea administrării portuare facilitează colaborarea și conectivitatea între toți actorii implicați în activitatea portuară, inclusiv autoritățile portuare, transportatori, companii de logistică, agenții de navigație și clienți. Prin intermediul platformelor digitale, se pot partaja și accesa informații în timp real, facilitând astfel coordonarea și sincronizarea activităților. Aceasta duce la o mai bună integrare și fluiditate a lanțului de aprovizionare, asigurând o gestionare eficientă a mărfurilor și o experiență mai bună pentru toți cei implicați.

Importanța reprezentării internaționale în cadrul Uniunii Europene, Organizației Maritime Internaționale și BS (World Sailing)¹¹⁵

În era globalizării și a inter conectivității, reprezentarea internațională devine tot mai relevantă și necesară în cadrul instituțiilor și organizațiilor internaționale. În special în domeniul maritim, unde cooperarea și coordonarea la nivel global sunt vitale, reprezentarea internațională joacă un rol crucial în promovarea intereselor și valorilor naționale și în influențarea deciziilor care afectează industria maritimă în ansamblul său. Astfel, Uniunea Europeană (UE), Organizația Maritimă Internațională (IMO) și Organizația navigației și sporturilor nautice (BS) reprezintă platforme esențiale în acest sens.

Uniunea Europeană (UE) este o organizație supranațională care reunește statele membre ale Europei și promovează integrarea europeană în diverse domenii, inclusiv cel maritim. Prin intermediul instituțiilor sale, cum ar fi Comisia Europeană și Parlamentul European, UE are puterea de a dezvolta și implementa politici și reglementări maritime în întreaga Uniune. Reprezentarea internațională a României în cadrul UE este esențială pentru a-și promova interesele naționale și pentru a asigura că preocupările și cerințele specifice ale industriei maritime românești sunt luate în considerare în procesul decizional european.

Organizația Maritimă Internațională (IMO) este agenția specializată a Organizației Națiunilor Unite (ONU) responsabilă cu reglementarea industriei maritime la nivel global. Misiunea sa principală este de a asigura siguranța navigației, protecția mediului marin și eficiența transportului maritim. Relevanța reprezentării internaționale în cadrul IMO este evidentă, deoarece fiecare țară membră are dreptul să-și exprime poziția și să participe la procesul decizional în legătură cu reglementările și politicile maritime globale. Prin intermediul reprezentanților săi, România poate contribui la dezvoltarea unor standarde și practici maritime globale, asigurând astfel o industrie maritimă sigură, sustenabilă și eficientă.

World Sailing (BS) reprezintă o structură internațională care promovează dezvoltarea și reglementarea activităților navale și a sporturilor nautice la nivel global. Reunind federații și asociații sportive din întreaga lume, BS oferă un cadru pentru coordonarea competițiilor, stabilirea standardelor și promovarea valorilor sport

România are reprezentanți în aceste organizații internaționale. În cadrul Uniunii Europene (UE), România este reprezentată de către membrii ai Guvernului și deputați în Parlamentul European, care fac parte din comisiile și grupurile de lucru relevante pentru domeniul maritim.

În Organizația Maritimă Internațională (IMO), România este reprezentată de către Agenția Navală Română, care este organismul național responsabil pentru reglementarea și supervizarea activităților maritime. De asemenea, România poate delega reprezentanți în cadrul sesiunilor și comitetelor IMO pentru a-și exprima poziția și a contribui la procesul decizional global în domeniul maritim.

În ceea ce privește World Sailing (BS), România are reprezentanți în federațiile și asociațiile sportive naționale care sunt afiliate la BS. Acești reprezentanți participă la competiții și evenimente sportive internaționale, lucrează la dezvoltarea și implementarea regulamentelor și standardelor sportive și promovează sporturile nautice în țară și în străinătate.

Reprezentarea României în aceste organisme internaționale nu este doar un exercițiu formal, ci are o importanță semnificativă pentru țara noastră. Participarea activă și implicarea în procesul decizional ne permit să promovăm interesele naționale și să contribuim la dezvoltarea și îmbunătățirea industriei maritime la nivel global.

Prin intermediul reprezentanților noștri, avem oportunitatea de a aduce în atenție preocupările specifice ale României în ceea ce privește securitatea navigației, protecția mediului marin, eficiența

¹¹⁵ World Sailing este organizația mondială de conducere în domeniul navigației și sporturilor nautice. Fondată în anul 1907 sub numele de "Fédération Internationale de Yacht Racing" (Federația Internațională de Navigație cu Vela), organizația și-a schimbat denumirea în "International Sailing Federation" (Federația Internațională de Navigație) în 1996 și, în cele din urmă, în "World Sailing" în 2015.

transportului maritim și dezvoltarea infrastructurii portuare. Putem susține inițiative care promovează siguranța și calitatea în domeniul transportului naval, asigurarea unui mediu concurențial echitabil și crearea unui cadru juridic adecvat pentru toate părțile implicate.

De asemenea, reprezentarea României în aceste organizații internaționale ne oferă o platformă de colaborare și schimb de experiență cu alte țări și parteneri, ceea ce ne permite să învățăm de la bune practici și să identificăm oportunități de dezvoltare și inovare în industria noastră maritimă.

Un alt aspect important al reprezentării internaționale este consolidarea prestigiului și influenței României pe scena internațională. Prin implicarea activă și construirea de relații solide cu partenerii internaționali, putem câștiga încrederea și respectul acestora, ceea ce poate conduce la o mai mare recunoaștere și apreciere a competențelor și capacităților noastre maritime.

Necesitatea unei Strategii Maritime pentru România: Valorificarea potențialului maritim și promovarea dezvoltării sustenabile

România, cu acces la Marea Neagră și acces la fluviul Dunărea, are un potențial maritim semnificativ care poate contribui în mod substanțial la dezvoltarea sa economică și la prosperitatea națională. În acest context, există o necesitate urgentă de a dezvolta și implementa o Strategie Maritimă comprehensivă și bine gândită, care să abordeze provocările și să exploateze oportunitățile oferite de mediul maritim.

O Strategie Maritimă eficientă ar trebui să aibă un obiectiv principal de a valorifica potențialul maritim al României într-un mod durabil și responsabil. Aceasta ar implica o abordare integrată și coordonată a dezvoltării sectorului maritim, inclusiv a transportului maritim, turismului nautic, industriei de apărare, pescuitului și acvaculturii, energiei marine regenerabile și protecției mediului marin. O astfel de strategie ar contribui la crearea unui mediu favorabil investițiilor, stimulând dezvoltarea economică și crearea de locuri de muncă în regiunile maritime.

Una dintre marile provocări pentru România este diversificarea și modernizarea infrastructurii portuare și a capacităților de transport maritim. O strategie maritimă bine concepută ar putea oferi un cadru clar pentru dezvoltarea și modernizarea porturilor, facilitând comerțul internațional și consolidând poziția României ca nod important pe harta rutelor maritime. Aceasta ar include investiții în infrastructura portuară, tehnologii avansate și facilități logistice, precum și promovarea unor politici favorabile și proceduri eficiente.

De asemenea, o strategie maritimă ar trebui să acorde o atenție deosebită protecției mediului marin și dezvoltării durabile. România are o responsabilitate de a proteja și conserva bogățiile sale marine, precum și de a aborda provocările legate de poluarea marină, biodiversitate și schimbările climatice. O strategie maritimă ar trebui să promoveze practici sustenabile în toate activitățile maritime, să stimuleze inovația în tehnologii și soluții ecologice, precum și să încurajeze educația și conștientizarea privind protecția mediului marin.

Pe plan internațional, o Strategie Maritimă coerentă ar spori reprezentarea și influența României în cadrul organismelor maritime globale, cum ar fi Organizația Maritimă Internațională (IMO) și Uniunea Europeană (UE). Participarea activă și implicarea în luarea deciziilor la nivel internațional ar permite României să-și promoveze interesele maritime și să contribuie la dezvoltarea și implementarea politicilor și reglementărilor relevante în domeniu. Aceasta ar asigura că România are o voce puternică în discuțiile și deciziile privind securitatea maritimă, protecția mediului marin, transportul naval, navigația și alte aspecte cheie ale domeniului maritim.

De asemenea, o Strategie Maritimă ar consolida cooperarea regională și internațională în domeniul maritim. România ar putea promova parteneriate și colaborare cu alte state riverane ale Mării Negre și cu alte țări maritime, în vederea dezvoltării și implementării proiectelor comune în domeniul transportului maritim, turismului nautic, pescuitului și acvaculturii, protecției mediului marin și altor

domenii de interes comun. Aceasta ar crea oportunități de schimb de know-how, de creștere a investițiilor și de promovare a bunăstării și stabilității regionale.

Principalele linii strategice pentru realizarea unei viziuni coerente.



Fig. 2. Principalele linii strategice pentru realizarea acestei viziuni

Revizuirea legislației maritime în România: Sprijinind dezvoltarea durabilă și competitivitatea

Legislația maritimă joacă un rol crucial în reglementarea și promovarea activităților maritime într-o țară. În contextul în care România are o lungă și bogată tradiție maritimă, revizuirea și actualizarea legislației maritime devin esențiale pentru a răspunde cerințelor și provocărilor actuale și pentru a sprijini dezvoltarea durabilă și competitivitatea sectorului naval și portuar.

Revizuirea legislației maritime oferă o oportunitate de a îmbunătăți și adapta cadrul legal existent pentru a se alinia cu standardele internaționale și cu noile tendințe și inovații în domeniu. Aceasta implică evaluarea și actualizarea legilor, reglementărilor și procedurilor în vederea asigurării unei guvernări eficiente și transparente în sectorul maritim.

Un aspect important al revizuirii legislației maritime este promovarea dezvoltării durabile a activităților maritime. Acest lucru poate include adoptarea unor măsuri și politici pentru protecția mediului marin, gestionarea durabilă a resurselor marine și promovarea unor practici de transport și operare ecologic responsabile. În acest sens, legislația trebuie să țină cont de principiile dezvoltării durabile și să stabilească cerințe și standarde clare în acest sens.

În plus, revizuirea legislației maritime poate viza și facilitarea comerțului și a relațiilor economice prin simplificarea procedurilor și reducerea birocrăției. Aceasta poate include simplificarea formalităților vamale și portuare, crearea unui mediu favorabil investițiilor și promovarea inovației în sectorul maritim. Prin adoptarea unor politici și măsuri adecvate, România poate atrage investiții și poate încuraja dezvoltarea infrastructurii portuare și a industriei navale.

De asemenea, revizuirea legislației maritime poate aborda și aspecte legate de securitatea și siguranța navigației. Aceasta include reglementări referitoare la siguranța navelor, formarea și certificarea personalului navigant, precum și proceduri și protocoale pentru prevenirea accidentelor și gestionarea situațiilor de urgență în mediul maritim. Asigurarea unui mediu sigur și securizat în sectorul maritim este esențială pentru protejarea vieții umane, a mediului marin și a intereselor economice.

Revizuirea legislației maritime în România poate fi un proces complex și cuprinzător, care implică consultarea și colaborarea cu diverse părți interesate, inclusiv autorități guvernamentale, industria maritimă, organizații neguvernamentale și alte organizații relevante. Este important ca revizuirea să fie realizată printr-un proces transparent și participativ, în care toate părțile interesate să aibă oportunitatea de a-și exprima opiniile și preocupările.

O revizuire eficientă a legislației maritime trebuie să aibă în vedere și evoluțiile internaționale în domeniu. România este parte a unor organizații internaționale relevante în sectorul maritim, cum ar fi Organizația Maritimă Internațională (IMO) și Uniunea Europeană (UE), iar conformitatea cu standardele și reglementările acestor organizații este esențială. Actualizarea legislației trebuie să țină cont de directivele și reglementările emise de aceste organizații și să le transpună în legislația națională.

Revizuirea legislației maritime poate aduce numeroase beneficii pentru România. Ea poate contribui la creșterea competitivității sectorului maritim și portuar, la atragerea de noi investiții și la crearea de locuri de muncă. Un cadru legal modern și eficient poate stimula inovația și dezvoltarea tehnologică în industrie, conducând la creșterea performanțelor și eficienței în transportul maritim.

De asemenea, revizuirea legislației maritime poate consolida rolul României ca actor important pe scena internațională în domeniul maritim. Prin adoptarea unei legislații moderne și aliniate la standardele internaționale, România poate câștiga încrederea și respectul partenerilor săi internaționali, facilitând colaborarea și schimbul de experiență în domeniul maritim.

O Flotă Maritimă Strategică pentru România: Oportunități și Importanța pentru Securitatea Națională

O flotă maritimă strategică presupune deținerea și operarea unei game variate de nave și submarine militare, capabile să îndeplinească diverse misiuni în regiunea maritimă. Aceasta include nave de război, nave de patrulare, nave de transport, submarine și alte nave specializate, precum și aeronave maritime. Flota ar fi echipată cu tehnologii avansate, sisteme de comunicații, senzori și arme moderne, capabile să asigure suveranitatea, securitatea și protecția intereselor României în mediul maritim.

Importanța unei flote maritime strategice pentru România este importantă. În primul rând, o astfel de flotă ar permite României să-și apere suveranitatea și integritatea teritorială în mediul maritim. Flota ar putea efectua patrulări și monitorizări ale apelor teritoriale și a zonei economice exclusive, asigurând prezența și controlul în aceste zone și contracarând orice amenințări potențiale.

De asemenea, o flotă maritimă strategică ar contribui la asigurarea securității regionale și la consolidarea parteneriatelor și alianțelor României în cadrul NATO și UE. Participarea activă în operațiuni și exerciții maritime comune, cooperarea cu alte state riverane ale Mării Negre și partenerii internaționali ar consolida capacitățile de apărare și ar promova stabilitatea și cooperarea în regiune.

O flotă maritimă strategică ar aduce beneficii și din punct de vedere economic. Aceasta ar genera oportunități de dezvoltare a industriei maritime și a complexului militar-industrial, conducând la crearea de locuri de muncă, transfer de tehnologie și stimularea inovației. Investițiile în construcția, modernizarea și întreținerea navelor și submarinelor ar sprijini dezvoltarea unui sector maritim și naval puternic și competitiv.

Pe plan internațional, o flotă maritimă strategică ar consolida prestigiul și influența României în domeniul securității maritime. Participarea activă la operațiuni de menținere a păcii, combaterea pirateriei și a traficului ilegal ar spori reputația internațională a României și ar consolida relațiile diplomatice și militare cu alte state. De asemenea, România ar putea juca un rol activ în procesele de luare a deciziilor la nivel regional și internațional, contribuind la stabilirea politicilor și reglementărilor în domeniul securității maritime.

Pentru a dezvolta și menține o flotă maritimă strategică, România ar trebui să acorde o atenție deosebită modernizării infrastructurii portuare și a bazelor navale, precum și creșterii capacităților de

construcție și întreținere navală. Investițiile în cercetare și dezvoltare, formarea și instruirea personalului naval și dezvoltarea tehnologiilor maritime avansate sunt, de asemenea, aspecte cruciale.

În plus, o flotă maritimă strategică ar trebui să fie integrată într-o abordare mai largă a securității naționale, care să cuprindă cooperarea cu alte forțe armate, servicii de informații și autorități civile relevante. Aceasta ar asigura o coordonare eficientă a eforturilor și o utilizare optimă a resurselor disponibile.

O Strategie Maritimă bine dezvoltată și implementată reprezintă un instrument esențial pentru România în promovarea dezvoltării durabile și valorificarea potențialului său maritim. Prin abordarea integrată și coordonată a diferitelor aspecte ale sectorului maritim, România poate asigura dezvoltarea economică, crearea de locuri de muncă, protecția mediului marin și consolidarea poziției sale la nivel internațional. Este necesară o colaborare amplă între autorități guvernamentale, industria maritimă, mediul academic și alte părți interesate pentru a dezvolta și implementa cu succes o astfel de strategie, cu scopul de a contribui la viitorul prosper și durabil al României ca națiune maritimă.

Scurte concluzii¹¹⁶

O analiză a poziționării strategice a României navale arată puncte tari de care nu părem pe deplin conștienți și care țin, în principal, de moștenirea de peste ani lăsată de un sistem care a considerat sectorul naval unul de importanță strategică națională.

România are o rețea de căi navigabile interioare consistentă (Dunăre, Canal Dunăre Marea Neagră, Canal Poarta Albă-Midia-Năvodari) și o infrastructură portuară echilibrată teritorial și conectată feroviar. Sectorul construcțiilor navale este bine reprezentat. Resursa umană din domeniul naval este, încă, unul dintre punctele forte ale României, rezultat al unui sistem de învățământ integrat, dedicat, de specialitate care, în Europa de Vest abia se înființează, la nivel cantitativ mult redus. În prezent, România are cea mai mare flotă de nave de pe cursul Dunării.

Punctele slabe țin de obstinția cu care factorul politic a reușit să evite poziționarea pe agenda publică a aspectelor care țin de sectorul naval. Poziția aparent strategică a portului Constanța are limitele ei, în principal generate de condiționările dimensionale și financiare impuse navelor angajate în tranzitul strâmtorilor turcești. Portul Constanța poate beneficia de legăturile sale cu centrul Europei, în speță Coridorul VII pan-european, care urmează cursul Dunării, doar în cazul asigurării unei adâncimi comerciale a apelor fluviului. În condițiile în care dragarea Dunării se face pe sectoare de responsabilitate a țărilor riverane, productivitatea ridicol de redusă a autorităților bulgare afectează fluxurile de marfă expediate în amonte și, în mod direct, portul Constanța.

Viitorul domeniului transportului naval din România este afectat și de alte probleme neconștientizate și, în consecință, neadresate. Declinul demografic, lipsa de coordonare, atât în interiorul sistemului instituțional naval, cât și cu restul matricei factorilor interesați, barierele birocratice, digitalizarea timid abordată, cadrul legislativ incompatibil cu realitatea transportului maritim la nivel mondial sunt factori care trebuie luați în calcul la elaborarea politicii maritime a României. În prezent, strategia maritimă a României este subiect al unui proiect aflat în coordonarea Ministerului Transporturilor; din analiza primelor rezultate, se pare că centrul de greutate al menționatei strategii este industria portuară din România și mai puțin dezvoltarea transportului maritim ca industrie a României.

În actualul context instituțional și legislativ, este mai mult decât improbabilă implicarea sectorului privat în ceea ce privește înmatricularea unor nave de transport maritim sub pavilion român, chiar admitând că problemele legate de convențiile internaționale maritime ale administrației României ar dispărea peste noapte. O entitate privată își bazează finanțarea pe bănci sau consorții de bănci care dictează pavilionul navei în construcție funcție de relația de încredere instituțională pe care o are cu administrația maritimă sub pavilionul căreia își va înmatricula nava. Cum administrația maritimă a

¹¹⁶ CLC Laurențiu MIRONESCU

României s-a dovedit consecventă în a eșua în demersurile asumate în ultimii 30 de ani, fluxul firesc al finanțării construcțiilor navale și a înmatriculării acestora sub pavilion român devine imposibil.

Implicarea unui stat al Europei în transportul maritim nu se constituie într-un aspect de noutate. Spre exemplu, Polonia are două companii de stat care arborează pavilionul polonez și oferă peste 3.000 de locuri de muncă: POLSTEAM și CHINAPOLBROCK, companie mixtă Polonia-China.

Revitalizarea transportului maritim în România poate fi demarată doar cu implicarea statului, care să aibă în vedere moștenirea maritimă consistentă pe care încă o avem și care a creat un mod de viață a unei părți consistente a populației legată emoțional la flota maritimă de transport a statului. În ciuda imploziei unei bune părți a economiei naționale, România încă mai are categorii de marfă captivă (cereale, auto, laminate, produse vrac lichid) cu real potențial comercial pentru transport autohton. În absența intervenției statului, pericolul ca energia navală a României să descrească până la dispariție este mai mult decât posibilă.

O gândire integrată care să repună, în contextul secolului XXI, capacitățile navale ale României s-ar traduce în menținerea know-how-ului autohton în domeniul naval și ar promova dezvoltarea durabilă a unor activități navale a căror tradiție a fost întreruptă nepermis.

CAPITOLUL 9¹¹⁷

CATRE O ASIGURARE A SECURITĂȚII MARITIME ÎN REGIUNEA MĂRII NEGRE.



Cu o suprafață de peste 400.000 km², Marea Neagră reprezintă una dintre cele mai importante zone geopolitice ale lumii. Situată la granița dintre Europa și Asia, această regiune este împărțită între șase state: Turcia, România, Bulgaria, Ucraina, Rusia și Georgia. Poziția strategică a Mării Negre a făcut ca această regiune să fie în centrul unor interese geopolitice și economice majore, precum și a unor probleme de securitate.

În contextul regional al Mării Negre, Turcia rămâne un actor-cheie. Statul turc are cel mai mare litoral la Marea Neagră și este unul dintre cei mai importanți parteneri comerciali ai țărilor din regiune. De asemenea, Turcia are o influență majoră asupra securității din regiune, fiind membru al NATO și al Organizației pentru Cooperare Economică la Marea Neagră (OCEMN)¹¹⁸.

Rusia este, de asemenea, un actor important în regiunea Mării Negre. Statul rus deține cel mai mare număr de nave și baze navale în Marea Neagră, ceea ce îi conferă o prezență puternică în regiune. De asemenea, Rusia are o influență puternică asupra politicilor din această regiune, în special în ceea ce privește conflictele din Ucraina și Georgia.

Uniunea Europeană (UE) și NATO sunt, de asemenea, implicate în regiunea Mării Negre. UE are o politică de vecinătate puternică și promovează cooperarea cu statele din regiune prin intermediul Parteneriatului Estic¹¹⁹. NATO, prin "NATO Maritime Command"¹²⁰, își propune să asigure securitatea în zona Mării Negre.

¹¹⁷ Autor: Amiral (rtr) Dr. Aurel POPA, Forumul Securității Maritime, www.forumulsecuritatimaritime.ro.

¹¹⁸ Organizația pentru Cooperare Economică la Marea Neagră (OCEMN) este o organizație interguvernamentală formată din statele riverane ale Mării Negre și statele din regiunea Mării Negre. A fost înființată în 1992 și are sediul la Istanbul, Turcia. Scopul BSEC este de a promova cooperarea economică și comercială între statele membre și de a îmbunătăți nivelul de trai în regiune. Membrii organizației sunt Albania, Armenia, Azerbaijan, Bulgaria, Georgia, Grecia, Republica Moldova, România, Rusia, Serbia, Turcia și Ucraina. De asemenea, organizația are patru țări observatoare: Austria, Germania, Italia și Polonia. <https://www.mae.ro/node/51353> accesat 15.03.2023.

¹¹⁹ Parteneriatul Estic este o inițiativă lansată de Uniunea Europeană în 2009, care are scopul de a consolida relațiile UE cu șase țări din Europa de Est și de Sud-Est: Armenia, Azerbaidjan, Belarus, Georgia, Republica Moldova și Ucraina. Inițiativa are ca obiectiv principal creșterea securității, consolidarea statului de drept și a instituțiilor democratice și promovarea cooperării economice și a reformelor. <https://www.consilium.europa.eu/ro/policies/eastern-partnership/eastern-partnership-policy-beyond-2020/> accesat 20.03.2023.

¹²⁰ Sediul NATO Maritime Command este situat în Northwood, o suburbie a Londrei, în Marea Britanie. Acesta este un comandament naval permanent al NATO, care este responsabil pentru planificarea și executarea operațiunilor navale ale NATO în diferite zone, inclusiv în Marea Neagră. Cu toate acestea, NATO Maritime Command poate desfășura operațiuni și misiuni în orice locație în care este necesară prezența sa. <https://mc.nato.int/> accesat 20.03.2023.

Regiunea Mării Negre se confruntă cu o serie de provocări de securitate, inclusiv amenințări la adresa securității energetice, traficului de droguri, contrabandei și terorismului. În plus, conflictele militare din Ucraina și Georgia au afectat stabilitatea regională și au atras atenția comunității internaționale.

De asemenea, regiunea Mării Negre a devenit un punct fierbinte în ceea ce privește securitatea cibernetică. În ultimii ani, mai multe atacuri cibernetice îndreptate împotriva țărilor din regiune au fost atribuite Rusiei. În 2020, a fost raportat că o grupare de hackeri din Rusia a efectuat un atac cibernetic asupra Ucrainei, care a afectat aproximativ 20.000 de conturi de e-mail¹²¹.

Aceste atacuri cibernetice și amenințările la adresa securității cibernetice reprezintă o problemă tot mai mare în regiunea Mării Negre, în special în contextul tensiunilor dintre Rusia și Ucraina. În urma acestor incidente, guvernele din regiunea Mării Negre și partenerii lor internaționali au început să acorde o atenție mai mare securității cibernetice și să ia măsuri pentru a proteja infrastructura critică și informațiile sensibile.

Regiunea Mării Negre este una dintre cele mai importante zone geopolitice ale lumii, deoarece se află la intersecția a trei continente și este locul unde se întâlnesc interesele multiplelor puteri regionale și mondiale. De aceea, securitatea în această regiune este esențială pentru stabilitatea întregii zone euroasiatice și pentru securitatea internațională.

În ultimii ani, securitatea în regiunea Mării Negre a devenit o problemă tot mai importantă, datorită mai multor factori, inclusiv tensiunilor politice și militare.

Raportul "The Black Sea: Great Power Competition and Hybrid Threats" publicat de think-tank-ul Atlantic Council în 2021, arată că regiunea Mării Negre a devenit o zonă de competiție acerbă între Rusia și NATO, iar în ultimii ani au avut loc incidente militare, inclusiv interceptări de avioane și nave de luptă. În plus, raportul evidențiază amenințările hibride, inclusiv campaniile de dezinformare și atacurile cibernetice care sunt utilizate pentru destabilizarea regiunii¹²².

Marea Neagră este o cale importantă de transport pentru mărfuri și energie. Este o zonă cheie pentru exportul de petrol și gaze naturale din Rusia și alte țări din Asia Centrală către Europa, precum și pentru transportul de produse manufacturate și alte bunuri din Europa către Asia și Orientul Mijlociu. Orice întrerupere sau conflict în această regiune ar putea avea un impact semnificativ asupra economiei globale, inclusiv asupra aprovizionării cu energie și produse manufacturate.

Este evident că securitatea în regiunea Mării Negre are o importanță crucială pentru stabilitatea zonei eurasiatice și pentru securitatea internațională. Într-o lume în care amenințările hibride și atacurile cibernetice sunt tot mai prezente, statele și organizațiile internaționale trebuie să coopereze în mod strâns pentru a preveni și contracara aceste amenințări.

Marea Neagră are o importanță strategică majoră pentru NATO și UE. Câteva dintre țările de la Marea Neagră sunt membre NATO, iar unele dintre ele au un parteneriat special cu Alianța. Această regiune oferă oportunități importante pentru NATO și UE de a-și consolida prezența în această zonă, de a consolida parteneriatele cu țările din această regiune, de a-și promova valorile și interesele, de a răspunde la provocări și amenințări, cum ar fi terorismul, extremismul, crizele umanitare sau conflictele. În acest sens, asigurarea securității în regiunea Mării Negre reprezintă un aspect vital al politicii de securitate și apărare a NATO și UE.

¹²¹ În 2020, au avut loc mai multe atacuri cibernetice asupra Ucrainei, inclusiv un atac cibernetic major care a vizat rețelele guvernamentale și instituțiile de securitate ale Ucrainei. Autoritățile ucrainene și experții în securitate cibernetică au identificat gruparea de hackeri responsabilă pentru acest atac drept "Fancy Bear" sau "APT28", o entitate suspectată că are legături cu serviciile de securitate ruse. Surse: "Russian hackers suspected of targeting Ukraine again" publicat de BBC News pe 24 februarie 2020, "Cyber Security in the Black Sea Region" publicat de think-tank-ul NATO Defense College în 2020.

¹²² "The Black Sea: Great Power Competition and Hybrid Threats".

Istoria securității în regiunea Mării Negre

Epoca sovietică și post sovietică

Regiunea Mării Negre, cu o istorie bogată și diversă, a fost mereu o zonă de interes strategic pentru puterile din Europa și Asia. Istoria securității în această regiune a fost marcată de două epoci importante: epoca sovietică și post sovietică.

Perioada sovietică a fost caracterizată de o puternică prezență militară a Uniunii Sovietice în regiunea Mării Negre. Bazele militare sovietice din Crimeea, Georgia, Ucraina și alte locuri au asigurat o prezență puternică și influență în regiune. În timpul Războiului Rece, Uniunea Sovietică și NATO și-au disputat controlul asupra Mării Negre, iar aceasta a devenit un teatru important pentru operațiunile navale și aeriene.

În perioada post sovietică, regiunea Mării Negre a fost martora unor schimbări semnificative. După destrămarea Uniunii Sovietice, statele din regiune și-au căutat propriile identități și interese de securitate. Odată cu formarea CSI (Comunitatea Statelor Independente), a fost creată o structură de securitate regională care a implicat multe dintre statele din regiune, cu excepția Georgiei și Ucrainei. În plus, au fost stabilite relații cu organizații internaționale precum NATO și UE.

Cu toate acestea, problemele de securitate din regiune nu au dispărut odată cu sfârșitul Războiului Rece și începutul perioadei post sovietice. Regiunea a fost martora unor conflicte armate majore, cum ar fi războaiele din Transnistria¹²³, Abhazia¹²⁴ și Osetia de Sud¹²⁵, care au avut un impact semnificativ asupra securității și stabilității regionale. În plus, alte probleme de securitate, cum ar fi terorismul, traficul de droguri și de persoane, au continuat să afecteze regiunea.

Războaiele din Balcani și impactul asupra regiunii

Desfășurarea războaielor din Balcani a avut un impact semnificativ asupra regiunii Mării Negre. Aceste conflicte au fost caracterizate prin intervenția străină și destabilizarea politică, economică și socială a țărilor implicate. Regiunea Mării Negre a fost afectată în principal de următoarele trei aspecte:

- refugiații și migrația - războaiele din Balcani au dus la o creștere semnificativă a numărului de refugiați și imigranți în țările vecine. Aceste persoane au căutat adăpost și siguranță în regiunea Mării Negre, unde s-au stabilit în diferite zone ale acesteia. În special, Ucraina și Bulgaria au fost țările care au primit cel mai mare număr de refugiați din Balcani;
- traficul de arme și contrabanda - în timpul războaielor din Balcani, traficul de arme a fost o sursă importantă de finanțare pentru grupurile de combatanți și organizațiile teroriste. În acest context, Marea Neagră a devenit o cale importantă de transport pentru aceste arme și alte produse de contrabandă. Acest trafic de arme¹²⁶ a avut un impact negativ asupra securității și stabilității regionale, deoarece a alimentat conflictele și violența în alte zone;

¹²³ Conflictul din Transnistria este unul dintre cele mai lungi și mai complexe conflicte din Europa de Est. El a început la începutul anilor '90, când Republica Moldova a declarat independența de Uniunea Sovietică, iar mișcările secesioniste susținute de Rusia au început să ia amploare în regiunea Transnistria, situată în estul țării. Conflictul a dus la o luptă între guvernul de la Chișinău și forțele separatiste transnistrene sprijinite de Rusia.

¹²⁴ În cazul Abhaziei, conflictul a început la sfârșitul anilor '80, când mișcările secesioniste susținute de Rusia au început să ia amploare în regiune. În 1992, a izbucnit un război între forțele georgiene și cele abhaze, iar conflictul a continuat până în 1994, când s-a încheiat un acord de încetare a focului. În 2008, a izbucnit un alt conflict militar între Georgia și Rusia, iar Abhazia și Osetia de Sud au declarat independența față de Georgia, ceea ce a dus la o escaladare a tensiunilor în regiune. <http://www.scipio.ro/documents/173004/188849/12.+Enache+Tusa%2C+Focare+de+conflict+in+spatiul+caucazian>.

¹²⁵ Osetia de Sud este o altă regiune separatistă din Georgia care a devenit subiectul unui conflict militar cu Rusia în anii '90 și 2008. În 1991, a izbucnit un conflict între forțele georgiene și cele osete, iar conflictul a continuat până în 1992, când a fost semnat un acord de încetare a focului. În 2008, a izbucnit un alt conflict militar între Georgia și Rusia, iar Osetia de Sud a declarat independența față de Georgia.

¹²⁶ În 1992, o navă sub pavilion panamez, cunoscută sub numele de "Korsakov", a fost interceptată de către autoritățile turcești în Marea Neagră. La bordul navei s-au găsit arme și muniție destinate forțelor sârbe din Bosnia, iar echipajul navei a fost arestat. "Turks seize arms ship bound for Bosnian Serbs", publicat pe 21 mai 1992, The New York Times.

- cooperarea regională - războaiele din Balcani au afectat în mod direct și indirect cooperarea regională și integrarea economică în regiunea Mării Negre. De exemplu, statele din regiune au fost obligate să cheltuiască resurse semnificative pentru a face față problemelor provocate de refugiați și imigranți. În același timp, traficul de arme și contrabanda a subminat eforturile de cooperare și coordonare între țări.

Criza din Ucraina și implicarea Rusiei

În ultimele trei decenii, Rusia a utilizat regiunea Mării Negre ca pe o zonă tampon împotriva Occidentului, menținând controlul asupra acesteia prin intermediul unor conflicte prelungite, precum cele din Transnistria, Nagorno-Karabakh, Abhazia și Osetia de Sud. Aceste conflicte au fost menite să împiedice influența Occidentului în această regiune cheie.

Rusia și-a intensificat agresiunea, culminând cu anexarea Crimeii în 2014 prin intervenție militară. Această acțiune a reprezentat un punct de cotitură pentru NATO și Statele Unite, care au trebuit să reevalueze poziția lor în regiune.

NATO a răspuns la această nouă provocare prin transformarea poziției sale de la una defensivă la una descurajatoare, extinzându-și capacitatea de reacție și consolidându-și operațiunile regionale în ceea ce privește logistica, personalul și tehnologia. Această nouă abordare a permis NATO să fie pregătită să acționeze rapid în cazul unor noi agresiuni rusești.

În același timp, Statele Unite au propus și au plasat în cele din urmă un scut antirachetă în România și Polonia, ceea ce a devenit un pilon important al securității regionale. Scutul antirachetă a fost conceput pentru a proteja Europa împotriva amenințărilor balistice din Orientul Mijlociu, dar și pentru a descuraja agresiunea rusă.

Cu toate acestea, unele țări europene s-au opus inițial instalării scutului antirachetă, invocând riscul de a inflama tensiunile cu Rusia. Acest lucru s-a schimbat însă în momentul în care agresiunea Rusiei a devenit clară și iminentă, iar țările europene au realizat că trebuie să coopereze cu Statele Unite și NATO pentru a-și proteja securitatea regională.

NATO și Statele Unite au depus eforturi semnificative pentru a întări flancul nordic al Alianței în ultimii ani. Această zonă include țările baltice (Estonia, Letonia și Lituania) și Polonia, care se simțeau vulnerabile în fața agresiunii ruse.

În 2016, NATO a decis să desfășoare patru batalioane multinaționale¹²⁷ în Estonia, Letonia, Lituania și Polonia pentru a oferi o prezență militară mai puternică în regiune. Aceste batalioane sunt conduse de diferite națiuni ale Alianței și sunt compuse dintr-un număr de aproximativ 1.000 de soldați. În plus, NATO a crescut nivelul de pregătire și exerciții în regiune și a îmbunătățit infrastructura pentru a permite o desfășurare mai rapidă a trupelor și a echipamentelor în caz de nevoie.

Statele Unite au jucat, de asemenea, un rol important în întărirea flancului nordic al Alianței. În 2017, Statele Unite au inaugurat o nouă bază militară permanentă în Polonia, găzduind aproximativ 4.500 de soldați americani. În plus, Statele Unite au efectuat exerciții militare comune cu țările baltice și Polonia și au furnizat echipament militar avansat, cum ar fi sistemele de apărare antirachetă și tancuri Abrams.

De asemenea, Statele Unite și-au intensificat investițiile în capacitatea de apărare a Poloniei, inclusiv prin implementarea unei inițiative de securitate regională denumită Inițiativa celor Trei Mări, care include și alte țări din Europa Centrală și de Est. Această inițiativă urmărește să îmbunătățească infrastructura regională și să consolideze cooperarea în materie de energie și securitate.

¹²⁷ În 2016, NATO a decis să creeze patru batalioane multinaționale în Estonia, Letonia, Lituania și Polonia, denumite Brigăzile de Luptă a Prezenței Avansate (Enhanced Forward Presence). Aceste batalioane au fost create ca răspuns la anexarea Crimeii de către Rusia în 2014 și la creșterea preocupărilor privind securitatea în Europa de Est. Fiecare brigadă este formată din aproximativ 1.000 de militari, iar principalele lor misiuni sunt să asigure descurajarea și apărarea împotriva oricăror amenințări la adresa statelor NATO din regiune. Aceste batalioane sunt sub comanda NATO și sunt formate din forțe din diferite țări membre ale NATO. Site-ul oficial al NATO: https://www.nato.int/cps/en/natohq/topics_49287.htm.

Inițiativa celor Trei Mari (The Three Seas Initiative)¹²⁸ este o platformă de cooperare regională între statele din zona centrală și de est a Europei, care include 12 țări membre ale Uniunii Europene: Austria, Bulgaria, Croația, Cehia, Estonia, Ungaria, Letonia, Lituania, Polonia, România, Slovacia și Slovenia.

Conceptul a fost lansat în 2015 de către președinții Poloniei și Croației, cu scopul de a dezvolta cooperarea economică, energetică și de transport între statele membre și de a reduce diferențele economice și de dezvoltare între acestea și statele din vestul Europei.

Inițiativa se concentrează pe proiecte de conectivitate regională, inclusiv dezvoltarea infrastructurii de transport și energie, dezvoltarea pieței digitale, precum și dezvoltarea sectorului de cercetare și inovare.

Implementarea conceptului este coordonată de un Secretariat al Inițiativei celor Trei Mări, care se află în Polonia și care organizează anual un summit al liderilor din cele 12 țări membre. În plus, Inițiativa colaborează cu alte organizații regionale, precum Uniunea Europeană și NATO, pentru a sprijini dezvoltarea și securitatea regiunii.

Eforturile de întărire a flancului nordic și a celui sud-estic al NATO au avut ca obiectiv consolidarea securității și stabilității în aceste regiuni strategice pentru alianță. În timp ce ambele regiuni se confruntă cu amenințări și provocări unice, există diferențe semnificative în abordarea și implementarea eforturilor de întărire a acestora.

Una dintre abordările posibile este implicarea directă cu zonele de conflict din regiune, în detrimentul unei perspective internaționale a acestora. Aceasta implică analizarea particularităților locale și a interdependențelor regionale, pentru a dezvolta soluții mai specifice și adaptate la situația concretă din fiecare zonă.

România a militat permanent în ultimii cinci ani pentru o atenție sporită și o întărire semnificativă a flancului de sud est al NATO scoțând în evidență importanța strategică a Mării Negre unde vulnerabilitățile își spun acum cuvântul. Războiul Rusiei împotriva Ucrainei este în fond un război maritim.

Războiul din Ucraina a condus la o redescoperire a importanței strategice a Mării Negre și a dimensiunii regionale a securității, stabilității și dezvoltării sale economice în timp de război și pace. Tocmai acest aspect regional trebuie să fie luat în considerare de factorii de decizie în timp ce dezvoltă strategii de gestionare a conflictului și a consecințelor acestuia.

NATO și UE nu au reușit să dezvolte o strategie comună pentru Marea Neagră din cauza divergențelor de interese ale statelor membre și a percepțiilor diferite asupra amenințărilor. Acest lucru a fost un pas greșit costisitor, deoarece a permis Rusiei să își extindă influența și să destabilizeze regiunea prin sprijinirea separatismului din Ucraina.

Războiul din Ucraina este o reamintire brutală a importanței strategice a regiunii și a necesității unei abordări regionale pentru a asigura stabilitatea și dezvoltarea acesteia. În prezent, este esențial să se dezvolte o strategie coerentă și comună pentru Marea Neagră, care să ia în considerare interesele tuturor statelor membre și să se concentreze pe garantarea securității energetice a Europei, pe promovarea cooperării economice și pe prevenirea conflictelor.

Amenințările la adresa securității regionale. Confruntările geopolitice dintre Rusia și Occident

Rusia consideră Marea Neagră ca o zonă de interes strategic și de securitate națională. În această zonă, Rusia a avut o prezență puternică timp de secole, iar această prezență a fost întărită în era sovietică, când flota rusă a Mării Negre a devenit cea mai mare flotă militară din regiune. În prezent, flota rusă din Marea Neagră are o importanță strategică semnificativă, deoarece asigură accesul Rusiei la Mediterană și la restul lumii.

Pe de altă parte, SUA și UE văd Marea Neagră ca o zonă strategică importantă în legătură cu securitatea energetică și transportul de bunuri. Marea Neagră are o importanță crucială pentru transportul de mărfuri, fiind legată de porturile din Europa de Sud-Est, inclusiv cele din România și Bulgaria, și de cele din Orientul Mijlociu. În plus,

¹²⁸ Inițiativa a fost lansată în 2015 de către președinții Poloniei și Croației și a fost extinsă ulterior, astfel încât acum include 12 țări membre: Austria, Bulgaria, Croația, Cehia, Estonia, Ungaria, Letonia, Lituania, Polonia, România, Slovacia și Slovenia. Inițiativa a fost susținută și de către SUA, care au pledat pentru o mai mare cooperare în Europa Centrală și de Est. În 2019, SUA au organizat la București o întâlnire a Inițiativei celor Trei Mari, în cadrul căreia președintele american Donald Trump a pledat pentru investiții în regiune și pentru o cooperare sporită în domeniul energetic.

resursele energetice din Marea Neagră sunt considerate de către statele din regiune ca fiind critice pentru securitatea energetică a Europei.

În ultimii ani, tensiunile dintre Rusia și Occident au crescut, iar regiunea Mării Negre a devenit un loc important în acest conflict. Rusia a efectuat acțiuni militare provocatoare, cum ar fi interceptarea navelor NATO și ale altor țări, precum și exerciții militare semnificative în zonă. Aceste acțiuni au crescut îngrijorarea SUA și a altor țări NATO în legătură cu securitatea regiunii Mării Negre.

Extremismul și terorismul

În ultimii ani, problema extremismului și terorismului în regiunea Mării Negre a devenit din ce în ce mai preocupantă, deoarece grupări teroriste precum ISIS sau Al-Qaida încearcă să-și extindă influența și să recruteze membri în această zonă.

O sursă importantă de extremism și terorism în regiunea Mării Negre este peninsula Crimeea, care a fost anexată de Rusia în 2014. Grupurile separatiste pro-ruse și organizațiile teroriste, cum ar fi Hizb ut-Tahrir,¹²⁹ au început să fie active în Crimeea după anexarea rusă și au început să recruteze membri pentru a-și atinge scopurile. De asemenea, mai mulți susținători ai organizațiilor teroriste precum ISIS și Al-Qaida au fost arestați în Crimeea în ultimii ani.

În ultimii ani, Hizb ut-Tahrir a fost supus unor măsuri de securitate din partea unor guverne, în special din țările din regiunea Mării Negre, datorită presupusei sale legături cu terorismul și extremismul islamic. În anul 2003¹³⁰, guvernul rus a interzis organizația Hizb ut-Tahrir, considerând-o o organizație teroristă și a declanșat o campanie de represiune împotriva membrilor săi. De asemenea, au fost raportate arestări ale membrilor Hizb ut-Tahrir în Ucraina, Georgia și alte țări din regiune.

În anul 2018, autoritățile din Crimeea au organizat mai multe raiduri în care au arestat mai mulți susținători ai organizației Hizb ut-Tahrir, acuzându-i de implicare în "activități teroriste". De asemenea, există rapoarte care indică faptul că organizația Hizb ut-Tahrir ar fi activă în alte zone din lume, inclusiv în regiunea Mării Negre.

În Turcia, atacurile teroriste au crescut în ultimii ani, iar grupările teroriste cum ar fi ISIS și PKK continuă să fie active în regiune. Acest lucru a dus la o mai mare securitate la frontierele terestre și maritime ale Turciei, iar autoritățile turce au întărit controalele de securitate în porturile și aeroporturile din regiunea Mării Negre.

În plus, există îngrijorări cu privire la posibilitatea ca grupurile teroriste să folosească coridoarele de trafic de droguri și de ființe umane în regiunea Mării Negre pentru a-și finanța activitățile teroriste.

Traficul de droguri și contrabanda în Marea Neagră: amenințări la adresa securității regionale

Marea Neagră, situată în regiunea strategică a Europei de Est, este supusă unor provocări semnificative în ceea ce privește securitatea. Pe lângă amenințările tradiționale precum conflictele geopolitice și instabilitatea regională, un alt aspect preocupant este traficul de droguri și contrabanda. Aceste activități ilicite aduc prejudicii economiilor, sănătății publice și stabilității sociale a țărilor riverane Mării Negre.

În ultimii ani, producția și tranzitul de droguri din Afganistan, precum opiumul și heroina, au înregistrat o creștere semnificativă. Rutele terestre și maritime din Asia Centrală și Orientul Mijlociu, care trec prin regiunea Mării Negre, sunt folosite pentru a transporta drogurile către piețele europene. De exemplu, traficanții utilizează adesea porturile ucrainene sau bulgărești pentru a introduce heroina în Europa de Vest.

Rutele maritime din America de Sud către Europa trec prin acest bazin, iar traficanții de droguri folosesc adesea nave comerciale, ambarcațiuni mici sau chiar submarine artizanale pentru a evita detecția autorităților.

¹²⁹ Hizb ut-Tahrir ("Partidul Eliberării") a fost fondat în anul 1953 în Iordania de către un judecător și teolog palestinian numit Taqiuddin al-Nabhani. El a creat organizația cu scopul declarat de a restabili Califatul Islamic și de a uni lumea musulmană sub un singur lider. Este important de menționat că Hizb ut-Tahrir este interzisă în mai multe țări, inclusiv Rusia, Germania, Turcia și țările din Asia Centrală, iar activitățile și scopurile sale sunt monitorizate atent de către autorități și organizații de securitate.

¹³⁰ <https://newsmaker.ro/rusia-fsb-anunta-arestarea-a-noua-islamisti-din-cadrul-miscarii-islamiste-hizb-uttahrir/> consultata 20.03.2023.

Contrabanda cu țigări reprezintă una dintre cele mai răspândite activități ilegale în regiune. Țigările de contrabandă sunt aduse din Ucraina, Moldova sau Rusia și sunt vândute pe piața neagră, generând pierderi semnificative pentru bugetele statelor riverane.

Comerțul ilegal cu animale și plante protejate este, de asemenea, o problemă în regiunea Mării Negre. Unele specii de animale sau plante rare sunt capturate sau tăiate ilegal, iar produsele rezultate sunt vândute pe piața neagră, contribuind la degradarea biodiversității și la pierderea patrimoniului natural al regiunii.

În anul 2019¹³¹, autoritățile ucrainene au realizat o captură semnificativă de droguri în portul Odessa. Au fost descoperite aproximativ 7.5 tone de cocaină într-un container provenind din America de Sud. Aceasta a fost una dintre cele mai mari capturi de cocaină din istoria Ucrainei și a evidențiat implicarea Mării Negre în rutele de trafic de droguri.

În anul 2021¹³², autoritățile bulgare au efectuat o operațiune de amploare împotriva traficantilor de droguri din regiunea Mării Negre. Au fost confiscate cantități semnificative de heroină, cocaină și marijuana, iar mai multe persoane implicate în rețelele de trafic de droguri au fost arestate. Această operațiune a demonstrat persistența traficului de droguri și necesitatea unei cooperări strânse între statele riverane pentru combaterea acestui fenomen.

În anul 2018, agențiile de aplicare a legii din România și Bulgaria au colaborat pentru a destructura o rețea internațională de trafic de droguri care opera în regiunea Mării Negre. Au fost confiscate cantități semnificative de droguri, inclusiv cocaină și heroină, iar membrii rețelei au fost arestați. Această acțiune a evidențiat cooperarea regională în combaterea traficului de droguri și necesitatea unor eforturi concertate pentru a face față acestei amenințări comune.

În anul 2021¹³³ o tona și jumătate de heroină a fost descoperită în Portul Constanța. Drogurile erau disimulate în containere cu materiale de construcții care au circulat pe ruta Iran-România, având ca destinație finală țări din vestul Europei.

Aceste exemple ilustrează faptul că traficul de droguri în regiunea Mării Negre rămâne o problemă actuală și că autoritățile din țările riverane trebuie să intensifice eforturile de combatere a acestui fenomen, inclusiv prin consolidarea cooperării regionale și internaționale.

Grupurile teroriste și extremiste pot obține finanțare prin intermediul traficului de droguri și contrabandei. De exemplu, există cazuri în care organizații teroriste precum ISIS au fost implicate în traficul de droguri din Afganistan prin intermediul rutelor Mării Negre, utilizând banii obținuți pentru finanțarea activităților lor teroriste.

Unele grupări separatiste din regiunea Mării Negre au obținut resurse financiare și logistice prin intermediul traficului de droguri și contrabandei. Aceste resurse le permit să întreprindă acțiuni destabilizatoare și să alimenteze conflictele regionale. De exemplu, în regiunea transnistreană din Moldova se știe că traficul de droguri și contrabanda contribuie la finanțarea și susținerea separatismului.

Abordări și strategii pentru asigurarea securității în regiunea Mării Negre

Consolidarea securității regionale în Marea Neagră prin cooperare și parteneriate strategice

Securitatea la Marea Neagră reprezintă o preocupare comună pentru statele riverane și pentru comunitatea internațională. Cooperarea internațională și dialogul diplomatic sunt instrumente esențiale în asigurarea stabilității și securității regionale. Prin consolidarea parteneriatelor strategice, schimbul de informații, dialogul politic și diplomația preventivă, se pot construi baze solide pentru promovarea securității, stabilității și cooperării în regiunea Mării Negre. Este esențial ca statele riverane să continue să colaboreze în vederea identificării și gestionării eficiente a

¹³¹ <http://lyberti.com/captura-impresionanta-de-droguri-in-odesa-politistii-au-confiscat-75-tone-de-substante-narcotice/> accesat 02.03.2023.

¹³² <https://ziare.com/europa/bulgaria/captura-impresionanta-de-droguri-in-bulgaria-400-kg-de-heroina-confiscate-in-portul-varna-1662670> accesat 02.03.2023.

¹³³ <https://www.zdg.md/stiri/stiri-externe/video-captura-record-aproape-o-tona-si-jumatate-de-heroina-descoperita-in-portul-constanta/> accesat 02.03.2023.

amenințărilor comune, iar comunitatea internațională să sprijine aceste eforturi prin intermediul angajamentului diplomatic și cooperării în domenii cheie, astfel încât regiunea Mării Negre să rămână o zonă securizată și prosperă.

Consolidarea securității regionale prin cooperare și parteneriate strategice în regiunea Mării Negre poate fi realizată prin diverse mecanisme și inițiative. Iată câteva exemple relevante:

- NATO și Parteneriatul pentru Pace (PfP) - statele riverane Mării Negre, precum Bulgaria, România și Turcia, sunt membre ale NATO, iar altele, cum ar fi Ucraina și Georgia, fac parte din Parteneriatul pentru Pace. Acestea beneficiază de sprijin și asistență în domeniul securității din partea aliaților NATO și participă la exerciții militare comune și activități de instruire;
- membrii Inițiativei pentru Cooperare Economică la Marea Neagră (OCEMN) colaborează în domenii precum securitatea regională, dezvoltarea infrastructurii, energie, transport, turism și protecția mediului;
- Grupul de acțiune împotriva Crimei organizate transfrontaliere (Black Sea Group)¹³⁴ - acest grup reunește agenții de aplicare a legii din statele riverane Mării Negre, pentru a combate crimele transfrontaliere, inclusiv traficul de droguri, contrabanda și corupția. Membrii grupului își împărtășesc informații și bune practici, coordonează operațiuni comune și sprijină schimbul de experți;
- exerciții militare și operațiuni navale comune - statele riverane Mării Negre, în colaborare cu partenerii internaționali, desfășoară exerciții militare și operațiuni navale comune pentru a îmbunătăți interoperabilitatea și capacitatea de reacție în caz de criză sau conflict;
- statele riverane Mării Negre desfășoară dialoguri politice și consultări bilaterale pentru a aborda problemele de securitate regională și pentru a promova înțelegerea comună. Acestea pot include discuții privind gestionarea crizelor, dezvoltarea economică și investițiile în infrastructură.

Prin intermediul acestor exemple de cooperare și parteneriate strategice, se urmărește consolidarea securității regionale și promovarea stabilității în regiunea Mării Negre. Aceste mecanisme permit statelor riverane să colaboreze, să-și împărtășească expertiza și să răspundă împreună la provocările de securitate, contribuind astfel la asigurarea unui mediu sigur

UE promovează dialogul politic și diplomația în regiunea Mării Negre, facilitând negocieri și consultări între statele riverane și partenerii internaționali. Prin intermediul reprezentanților săi și a instituțiilor europene, UE sprijină abordarea cooperativă a problemelor de securitate și medierea conflictelor.

UE acordă asistență financiară și sprijin în domeniul dezvoltării economice, infrastructurii și securității energetice în statele riverane ale Mării Negre. Prin intermediul instrumentelor de asistență și programele specifice, UE stimulează cooperarea regională și promovează dezvoltarea durabilă în regiune.

Politica Europeană de Vecinătate (PEV)¹³⁵ are un obiectiv clar în ceea ce privește securitatea și stabilitatea în vecinătatea estică a UE, inclusiv în regiunea Mării Negre. Prin intermediul PEV, UE sprijină reformele politice, consolidarea instituțiilor și modernizarea securității în statele partenere.

UE promovează coordonarea acțiunilor de securitate în regiunea Mării Negre prin intermediul Misiunilor și Operațiilor comune ale Politicii de Securitate și Apărare Comună (PSAC)¹³⁶. Acestea pot include monitorizarea situației de securitate, dezvoltarea capacităților de apărare și gestionarea crizelor.

¹³⁴ Grupul de Acțiune împotriva Crimei Organizate Transfrontaliere (Black Sea Group) este o inițiativă regională de cooperare în domeniul combaterii criminalității organizate în regiunea Mării Negre. A fost înființat în anul 1996 și este format din statele riverane ale Mării Negre, inclusiv Albania, Bulgaria, Georgia, Grecia, Moldova, România, Rusia, Serbia, Turcia și Ucraina. Grupul de Acțiune împotriva Crimei Organizate Transfrontaliere organizează întâlniri regulate în care reprezentanții statelor membre discută și coordonează acțiuni comune pentru a aborda problemele de securitate și criminalitate din regiunea Mării Negre.

¹³⁵ Politica Europeană de Vecinătate (PEV) este o politică externă a Uniunii Europene (UE) care vizează dezvoltarea relațiilor cu țările din vecinătatea sa imediată. A fost lansată în 2004 ca un cadru de cooperare și asistență pentru țările partenere din estul și sudul UE, cu scopul de a consolida stabilitatea, securitatea, prosperitatea și valorile democratice în aceste țări. În cadrul Politicii Europene de Vecinătate, UE colaborează cu 16 țări partenere, dintre care 12 se află în vecinătatea estică (Armenia, Azerbaidjan, Belarus, Georgia, Moldova, Ucraina), iar 4 se află în vecinătatea sudică (Algeria, Egipt, Israel, Iordania, Liban, Libia, Maroc, Palestina, Tunisia). Politica Europeană de Vecinătate a evoluat de-a lungul timpului și a fost revizuită în anul 2015.

<https://www.europarl.europa.eu/factsheets/ro/sheet/170/politica-europeana-de-vecinatate> Accesat la 06.03.2023.

¹³⁶ Operațiunile comune ale PSAC, au fost dezvoltate în cadrul Uniunii Europene (UE) într-o serie de etape și decizii luate în perioada 1999-2003. Ulterior, în anul 2003, a fost adoptată o decizie a Consiliului European prin care s-a creat o structură permanentă pentru conducerea operațiunilor militare și civile ale UE. Aceasta a dus la înființarea Misiunilor și Operațiunilor comune ale PSAC și a

Misiunile și operațiile comune ale PSAC pot implica o gamă largă de activități, cum ar fi monitorizarea respectării acordurilor de pace, asistența la reforma sectorului de securitate, antrenamentul și instruirea forțelor de securitate locale, gestionarea crizelor umanitare sau evacuarea civililor în situații de urgență. Aceste acțiuni sunt desfășurate în diferite regiuni ale lumii și pot fi adaptate în funcție de specificul fiecărei situații.

Misiunile și operațiile comune ale PSAC sunt realizate prin cooperarea între statele membre ale UE și implică resurse umane, financiare și tehnologice din partea acestora. Ele sunt coordonate de Serviciul European de Acțiune Externă (SEAE), care este instituția responsabilă de planificarea, implementarea și monitorizarea acestor acțiuni.

Un exemplu de misiune a PSAC este Misiunea Europeană de Asistență pentru Siguranța în Mali (EUCAP Sahel Mali)¹³⁷, care are ca obiectiv sprijinirea autorităților maliene în consolidarea capacităților de securitate și guvernare. Aceasta implică furnizarea de asistență tehnică și consultanță în domeniul securității, precum și dezvoltarea instituțiilor responsabile cu aplicarea legii și justiției în Mali.

Misiunea de Consiliere a UE în Ucraina (EUAM Ukraine) și Misiunea de Monitorizare a UE în Georgia (EUMM Georgia) sunt două misiuni civile desfășurate de Uniunea Europeană în aceste țări, cu scopul de a sprijini și de a consolida procesele democratice, statul de drept și reformele în domeniul securității.

EUAM Ukraine a fost înființată în 2014 ca răspuns la cererea Ucrainei de sprijin în reforma sectorului de securitate și în procesele de consolidare a statului de drept. Misiunea își propune să ofere asistență și consiliere autorităților ucrainene în domenii precum managementul civil al sectorului de securitate, respectarea drepturilor omului, reforma poliției, lupta împotriva corupției și consolidarea justiției.

Prin intermediul expertizei și experienței oferite de experții internaționali, EUAM Ukraine lucrează în strânsă colaborare cu instituțiile ucrainene pentru a îmbunătăți capacitatea și eficiența acestora în domeniul securității și justiției. Misiunea promovează, de asemenea, valorile democratice, respectarea drepturilor omului și buna guvernare în Ucraina.

EUMM Georgia a fost lansată în 2008 ca răspuns la conflictul dintre Rusia și Georgia. Misiunea are rolul de a monitoriza situația de securitate și de a promova stabilitatea în regiunea ocupată Abhazia și regiunea ocupată Tskhinvali (Osetia de Sud), precum și în zonele adiacente.

EUMM Georgia este formată din observatori internaționali care monitorizează situația pe teren, facilitează dialogul și contribuie la consolidarea încrederii între părți. Misiunea are, de asemenea, un rol important în facilitarea accesului umanitar și a libertății de circulație în regiunile afectate de conflict.

Scopul general al EUMM Georgia este de a contribui la soluționarea pașnică a conflictului și la respectarea integrității teritoriale a Georgiei, promovând valorile europene și cooperarea regională.

Astfel, UE are un rol activ în promovarea securității regionale în Marea Neagră prin intermediul diplomației, sprijinului financiar, coordonării acțiunilor de securitate și promovării valorilor și normelor europene. Prin aceste eforturi, UE contribuie la consolidarea stabilității și dezvoltării durabile în regiune.

Consolidarea securității pe termen lung în regiunea Mării Negre: Propuneri și recomandări

Pentru a consolida și mai mult securitatea regională în Marea Neagră, Uniunea Europeană (UE) ar putea adopta următoarele măsuri suplimentare:

- intensificarea sprijinului pentru reformele în domeniul securității - UE poate continua să ofere asistență tehnică și financiară pentru consolidarea capacităților de apărare și securitate în statele riverane Mării

consolidat capacitatea UE de a acționa în domeniul securității și apărării în cadrul politicii externe și de securitate. De atunci, UE a desfășurat o serie de misiuni și operațiuni în diferite regiuni ale lumii, cum ar fi Africa, Balcanii de Vest, Orientul Mijlociu sau Marea Mediterană, în vederea promovării păcii, stabilizării și gestionării crizelor. Aceste acțiuni sunt coordonate de Serviciul European de Acțiune Externă (SEAE) și implică contribuția statelor membre ale UE în cadrul unor forțe militare și civile.

<https://www.europarl.europa.eu/factsheets/ro/sheet/159/politica-de-securitate-si-aparare-comuna> accesat 14.03.2023.

¹³⁷ EUCAP Sahel Mali este o misiune civilă a Uniunii Europene care a fost lansată în anul 2014 în cadrul Politicii de Securitate și Apărare Comună (PSAC) a UE. Misiunea are ca scop sprijinirea și dezvoltarea capacităților instituționale ale forțelor de securitate din Mali, în special în domeniul gestionării crizelor și al reformei sectorului de securitate. <https://www.consilium.europa.eu/ro/press/press-releases/2021/01/11/eucap-sahel-mali-mission-extended-until-31-january-2023-and-mandate-adjusted/> accesat 12.03.2023.

Negre. Aceasta poate include modernizarea și profesionalizarea forțelor de securitate, îmbunătățirea infrastructurii de securitate și facilitarea schimbului de informații;

- consolidarea cooperării în domeniul securității cibernetice - datele și infrastructura digitală devin tot mai vulnerabile în era digitală, iar amenințările cibernetice pot afecta securitatea regională. UE ar trebui să consolideze cooperarea cu statele riverane și partenerii internaționali în domeniul securității cibernetice, promovând schimbul de bune practici, dezvoltarea capacităților și întărirea protecției cibernetice;
- susținerea reformelor instituționale și a statului de drept - consolidarea statului de drept și a instituțiilor democratice este esențială pentru securitatea regională. UE ar trebui să continue să sprijine și să monitorizeze reformele instituționale, promovând transparența, responsabilitatea și respectarea drepturilor omului în statele riverane.

UE poate intensifica parteneriatele și dialogul regional cu organizațiile și statele din regiunea Mării Negre, inclusiv cu Organizația pentru Cooperare Economică la Marea Neagră (OCEMN), Inițiativa celor Trei Mări și partenerii NATO. Prin intermediul acestor parteneriate, se pot dezvolta proiecte comune, se poate promova schimbul de informații și se poate întări cooperarea în domeniul securității.

UE poate continua să acorde sprijin financiar și tehnic pentru proiecte de dezvoltare regională în regiunea Mării Negre. Aceste proiecte pot viza infrastructura de transport, energie și comunicații, facilitând conectivitatea și integrarea economică regională. Prin promovarea dezvoltării durabile și creșterii economice, se poate contribui la consolidarea securității și stabilității în regiune.

Prin adoptarea acestor măsuri suplimentare, UE ar putea juca un rol mai activ în asigurarea securității regionale în Marea Neagră și în promovarea stabilității, cooperării și dezvoltării durabile în regiune.

NATO (Organizația Tratatului Atlanticului de Nord) ar putea lua în considerare următoarele acțiuni pentru a contribui mai mult la asigurarea securității în regiunea Mării Negre:

- NATO ar putea crește prezența militară în regiunea Mării Negre prin desfășurarea mai multor exerciții și prezența maritimă, precum și prin rotirea periodică a forțelor în bazele din statele riverane. Aceasta ar demonstra angajamentul NATO față de securitatea regiunii și ar consolida descurajarea împotriva potențialelor amenințări față de statele din regiune;
- NATO ar putea spori cooperarea cu statele riverane Mării Negre, prin consolidarea parteneriatelor și dialogului politic. Aceasta ar include promovarea schimbului de informații, exerciții comune și consolidarea capacităților de apărare și securitate ale acestor state. NATO ar putea oferi asistență tehnică și consultanță pentru dezvoltarea infrastructurii de securitate și consolidarea instituțiilor de apărare și ordine publică; Deși în acest moment Rusia este exclusă din ecuația parteneriatului, într-un viitor în care Rusia va înceta să mai fie un stat agresor se vor găsi soluții viabile.
- având în vedere importanța securității cibernetice în era digitală, NATO ar trebui să acorde o atenție sporită consolidării capacităților de apărare cibernetică în regiunea Mării Negre. Aceasta ar include sprijinirea dezvoltării capacităților naționale de apărare cibernetică, schimbul de informații și bune practici, precum și organizarea exercițiilor și pregătirii comune în acest domeniu;
- NATO ar trebui să continue să promoveze dialogul și diplomația ca mijloace de soluționare a disputelor și tensionărilor din regiunea Mării Negre. Aceasta poate include facilitarea negocierilor și medierea în conflicte, promovarea dialogului politic între statele riverane și sprijinirea inițiativelor de construire a încrederii și de dezvoltare a relațiilor bilaterale și regionale.

Aceste măsuri ar contribui la consolidarea prezenței și angajamentului NATO în regiunea Mării Negre și ar spori securitatea și stabilitatea în zonă.

Din perspectivă diplomatică, SUA ar trebui să-și concentreze politica în regiunea Mării Negre pe România, Bulgaria și Ucraina. România reprezintă cea mai bună opțiune pentru găzduirea tuturor forțelor NATO din această zonă, iar prin intermediul rețelei de canale Dunăre-Marea Neagră, permite transferul eficient de forțe, evitând astfel limitările mișcărilor navale impuse de Convenția de la Montreux.

Pentru a dezvolta o strategie eficientă pentru regiunea Mării Negre, este necesar să ne concentrăm asupra aspectelor maritime ale acestei zone. În acest sens, investițiile militare americane în porturile românești ar fi esențiale,

cu un accent deosebit pe portul Constanța, dar și pe porturile dunărene precum Galați și Brăila. Alocarea de resurse semnificative pentru dezvoltarea forțelor militare în regiunea Mării Negre ar fi, de asemenea, esențială. O atenție deosebită ar trebui acordată unităților de rachete antinavă, apărării aeriene și artileriei/rachetelor cu rază lungă, pentru a se asigura că se dispune de capacitatea de a răspunde rapid și eficient la orice provocare din partea Rusiei. În plus, SUA ar trebui să își dezvolte forțele de rotație permanentă în regiunea Mării Negre, ceea ce ar spori capacitatea de a efectua operațiuni de supraveghere, patrulare și intervenție în caz de necesitate. În concluzie, o strategie maritimă bine dezvoltată și implementată ar putea fi cheia pentru securitatea și stabilitatea Mării Negre și a regiunii înconjurătoare.

Convenția de la Montreux, care reglementează accesul navelor de război străine la Marea Neagră, impune o serie de restricții în acest sens. Cu toate acestea, din punct de vedere legal, există o posibilitate pentru SUA și alte state NATO de a desfășura ambarcațiuni sub un deplasament de 1000 t cu rachete antinavă cu rază lungă de acțiune, pe Dunare și canalul Dunăre-Marea Neagră, fără a încălca convenția de la Montreux. În general navele militare au un pescaj relativ mic. Spre exemplu corvetele au până în 3 m iar navele purtătoare de rachete 2.5m. În acest sens, NATO și SUA ar putea lua în considerare dezvoltarea unei forțe, care să cuprindă nave rapide și eficiente cu rachete, special concepute pentru a contracara platformele rusești mari din Marea Neagră.

Această strategie ar oferi oportunitatea pentru SUA și statele NATO de a-și spori prezența militară în Marea Neagră și de a-și consolida poziția strategică în regiune. De asemenea, ar permite contracararea capacităților rusești din Marea Neagră, care ar putea reprezenta o amenințare pentru navele și interesele NATO din regiune.

În plus, această abordare ar oferi o soluție la restricțiile impuse de convenția de la Montreux, care limitează accesul navelor de război străine la Marea Neagră. În loc să se concentreze pe navele mari de război, care ar putea fi restricționate de convenție, SUA și statele NATO ar putea folosi nave mai mici, mai manevrabile cu o putere de foc considerabilă.

Senatorii Mitt Romney și Jeanne Shaheen au prezentat anul trecut proiectul de lege privind strategia Mării Negre. Acesta solicită guvernului SUA să creeze o strategie cuprinzătoare pentru Marea Neagră, care să includă mecanisme de implicare regională politică, militară și economică și un plan clar de contracarare a agresiunii Rusiei la Marea Neagră. O strategie coerentă la Marea Neagră ar recunoaște interesul SUA pentru Marea Neagră ca o poartă de acces către inima eurasiatică, ar identifica ca obiectiv crearea unei poziții maritime dominante la Marea Neagră în colaborare cu aliații și partenerii regionali americani, ar recunoaște rolul Ucrainei în o viitoare ordine a Mării Negre și să creeze o foaie de parcurs pentru viitoare acțiuni strategice la Marea Neagră. O strategie a Mării Negre potrivită scopului, mai simplu, ar oferi politiciii SUA o coerență care îi lipsește în prezent.

O astfel de strategie ar oferi oportunitatea de a consolida prezența SUA în regiune și de a-și promova interesele într-un mod mai eficient. De asemenea, ar permite crearea unei rețele de alianțe și parteneriate care să contribuie la asigurarea stabilității și securității în regiune. În plus, prin elaborarea unei strategii specifice pentru Marea Neagră, SUA ar putea să-și manifeste angajamentul față de aliații lor regionali și să le ofere o direcție clară pentru acțiuni comune.

Siguranța și securitatea la Marea Neagră sunt subiecte de mare importanță pentru țările riverane, având în vedere poziția strategică a acestei zone și amenințările de securitate transfrontaliere precum traficul de droguri, contrabanda, corupția, terorismul și conflictele interne din regiune. Pentru a face față acestor amenințări, statele riverane și-au intensificat eforturile de cooperare și coordonare a politicilor lor de securitate.

Măsuri pe care ar trebui să le ia statele riverane pentru a consolida securitatea la Marea Neagră

Îmbunătățirea cooperării regionale: Statele riverane ar trebui să lucreze împreună pentru a dezvolta un plan de acțiune comun pentru securitatea Mării Negre. Acest plan ar putea include măsuri precum sporirea patrulelor navale și aeriene, împărtășirea de informații și creșterea capacității de intervenție în cazul unor amenințări.

Odată cu creșterea traficului maritim și a activității economice din zonă, devine din ce în ce mai importantă consolidarea capacității de monitorizare și control. Statele riverane ar trebui să dezvolte tehnologii avansate de monitorizare și să îmbunătățească capacitățile de control la frontiere și punctele de trecere a frontierei.

FORUMUL SECURITĂȚII MARITIME

O comunicare eficientă și un schimb de informații între agențiile de securitate din regiune ar putea ajuta la prevenirea și combaterea amenințărilor la adresa securității. Statele riverane ar trebui să îmbunătățească cooperarea între agențiile lor de securitate și să împărtășească informații relevante cu privire la activitățile suspecte.

Cooperarea cu parteneri internaționali, precum NATO și Uniunea Europeană, este o modalitate eficientă de a consolida securitatea la Marea Neagră. Prin dezvoltarea de parteneriate strategice, statele riverane ar putea beneficia de expertiza și resursele acestor organizații în lupta împotriva amenințărilor la adresa securității.

În cazul apariției unor viitoare situații de criză în zonă, este important ca statele riverane să aibă capacități de intervenție rapidă pentru a asigura securitatea și stabilitatea.

În concluzie, elaborarea unei strategii pentru Marea Neagră este esențială pentru statele riverane, NATO, promovarea intereselor americane în regiune și pentru consolidarea poziției SUA în Eurasia. Acest document strategic ar trebui să ofere o direcție clară pentru acțiuni militare, economice și politice în colaborare cu aliații regionali, contribuind astfel la asigurarea stabilității și securității în regiune.

Concluzii

Invazia rusă în Ucraina a generat o îngrijorare generalizată în rândul aliaților și partenerilor SUA în privința securității în zona Mării Negre și a împrejurimilor sale. Deși modul în care conflictul din Ucraina se va încheia rămâne incert, consecințele sale vor avea efecte pe termen lung asupra securității regionale.

În ultimii ani, Marea Neagră a devenit o zonă cheie în ceea ce privește conflictele strategice și securitatea regională. Importanța sa este dată de poziția sa strategică, precum și de resursele naturale și de rutele comerciale critice care tranzitează prin aceasta. Odată cu intensificarea acțiunilor agresive ale Rusiei în ultimii ani, a crescut îngrijorarea cu privire la securitatea Mării Negre și a regiunilor din jurul său, iar aceasta a devenit o problemă majoră de securitate pentru NATO și partenerii săi.

NATO și partenerii săi din regiune au luat măsuri de securitate pentru a proteja zonele vulnerabile și pentru a contracara acțiunile agresive ale Rusiei. În această privință, Statele Unite au anunțat un nou plan de securitate pentru Marea Neagră, care include sporirea prezenței militare în regiune și îmbunătățirea capacităților de apărare a partenerilor săi din regiune.

Invazia rusă în Ucraina a accentuat îngrijorările privind securitatea Mării Negre și a regiunilor din jurul său. În aceste condiții, este important ca NATO și partenerii săi să continue să ia măsuri pentru a contracara acțiunile agresive ale Rusiei și pentru a consolida securitatea regională pe termen lung. Pentru a dezvolta o strategie eficientă pentru regiunea Mării Negre, este necesar să ne concentrăm asupra aspectelor maritime ale acestei zone. În acest sens, investițiile militare americane în porturile românești ar fi esențiale, cu un accent deosebit pe portul Constanța, dar și pe porturile dunărene precum Galați și Brăila.

Convenția de la Montreux, care reglementează accesul navelor de război străine la Marea Neagră, impune o serie de restricții în acest sens. Cu toate acestea, din punct de vedere legal, există o posibilitate pentru SUA și alte state NATO de a crea o bază militară navală în România care poate oferi o locație perfectă în portul Agigea unde exista un cheu terminal amenajat cu facilități aparținând CFR marfă și unde stau în conservare cele două feriboturi „Mangalia” și „Eforie”. Cu investiții minime aceasta locație oferă locul perfect pentru dezvoltarea unei baze navale NATO.

Sunt cel puțin trei soluții de a crea aceasta bază ocolind restricțiile Convenției de la Montreux:

Prima poate fi realizată cel mai facil prin deblocarea achizițiilor de nave pentru Forțele Navale Române și acordarea unei priorități la nivelul UE de construire simultană a acestora în mai multe șantiere, accelerând astfel livrarea într-un timp relativ scurt.

A doua se poate realiza prin cedarea de către NATO sau țări din coalitie a cel puțin două nave de tip fregată sau corvetă, a trei nave specializate în luptă contra minelor și a altor nave României care sub pavilion românesc pot intra în Marea Neagră. Forțele Navale Române pot asigura cu o adaptare minimă exploatarea și folosirea acestora având pregătite echipaje care exploatează nave din această clasă pe deplin interoperabile în sistem NATO. Operând aceste nave sub comanda NATO nu vor fi probleme în formarea inclusiv a unor echipaje mixte.

O alta posibilitate ar putea fi tranzitarea pe Dunăre a unor nave militare adecvate, cu tonaj mic. Adâncimile minime înregistrate pe tot parcursul Dunării până în România sunt de max 2.5 m și variază în funcție de anotimp, cel mai prielnic fiind primăvara când nu se ating astfel de valori.

În acest sens, NATO și SUA ar putea lua în considerare dezvoltarea unei forțe, care să cuprindă nave rapide și eficiente cu rachete, special concepute pentru a contracara platformele rusești mari din Marea Neagră, care ar putea reprezenta o amenințare pentru navele și interesele NATO din regiune.

În plus, această abordare ar oferi o soluție la restricțiile impuse de convenția de la Montreux, care limitează accesul navelor de război străine în Marea Neagră și a poziției Turciei față de Rusia. În loc să se concentreze pe navele mari de război, care ar putea fi restricționate de convenție, SUA și statele NATO ar putea folosi nave mai mici, mai manevrabile cu o putere de foc considerabilă.

În prezent suntem într-o perioadă de creștere a instabilității, la nivel global, cauzată de un amestec de reminiscențe ale Războiului Rece, apariția unor amenințări revizioniste și o competiție a sistemelor de valori morale,

politice și religioase. Pe fondul acestei instabilități generale în regiunea Mării Negre avem acum un conflict deschis unde identificăm, concentrate, toate aspectele de instabilitate globale, dar și terenul în care NATO și UE pot fi puse la încercare. Iar în acest context evoluția situației geopolitice în această regiune poate avea consecințe dincolo de acest spațiu, afectând interesele de securitate ale statelor democratice.

Situația din Ucraina capătă o evoluție tot mai complexă, iar o soluție acceptată de ambele părți pare a fi tot mai îndepărtată. Aspecte care solicită o reacție cât mai rapidă din partea NATO, pentru identificarea unei noi strategii pentru flancul Estic și mai ales pentru regiunea Mării Negre, consolidarea prezenței în regiune și efectuarea de acțiuni preventive în direcția unei descurajări credibile. Militarizarea Crimeii începând cu 2014 a permis Rusiei să-și sporească influența în regiune, dar și în Estul Mediteranei. Prin urmare, NATO și UE trebuie să facă față atât frământărilor din Marea Neagră și estul Mediteranei, dar și să înceapă să se implice activ și în alte regiuni pentru a contracara dorința Rusiei și a Chinei de a impune viziunea proprie. Pentru că dincolo de considerente strategice și sfere de influență, ceea ce este în joc în Marea Neagră, în contextul războiului din Ucraina, este o bătălie pentru valori. Practic Rusia încercă să impună la nivel regional dar și mondial punerea sub semnul întrebării a valorilor democratice, a statului de drept și a drepturilor omului.

Anexarea ilegală a Crimeii de către Rusia și războiul declanșat de Rusia împotriva Ucrainei, care poate fi considerat o agresiune împotriva întregii comunități democratice și împotriva ordinii internaționale bazate pe reguli, a determinat Alianța să își evalueze modul în care este în măsură să își îndeplinească misiunea principală – apărarea colectivă – să-și asigure credibilitatea. Au fost inițiate acțiuni pentru consolidarea prezenței NATO pe flancul Estic, care reprezintă un răspuns just, defensiv și proporțional la utilizarea forței militare sau a războiului informațional de către Rusia împotriva vecinilor săi. De asemenea războiul din Ucraina reprezintă o justificare, dacă mai era nevoie de așa ceva, pentru inițierea demersurilor de elaborarea unei noi strategii a NATO pentru aceasta regiune.

Regiunea Mării Negre va continua să reprezinte o prioritate, pe termen lung, pentru Federația Rusă și va acționa pentru întărirea capacităților militare, dar și pentru întărirea poziției autoritare folosind acțiunile de război informațional. În condițiile în care dialogul cu Rusia va fi tot mai redus, rolul statelor membre NATO și UE din regiune devine tot mai important, iar acestea trebuie să acționeze coordonat pentru scoaterea în evidență a importanței strategice a regiunii Mării Negre. De asemenea trebuie să acționeze pentru a împiedica escaladarea conflictelor în regiune și pentru consolidarea posturii comune de descurajare. Se impune de asemenea promovarea necesității asigurării unei prezențe militare permanente NATO, navale și aeriene, cu scopul asigurării unui echilibru de forțe în regiune.

O strategie de securitate pentru Marea Neagră a NATO va trebui să ia în calcul prevederile Convenției de la Montreux privind regimul Strâmțorilor, care în timp ce reglementează trecerea prin Strâmțori, conține, de asemenea, aspecte privind preocupările de securitate ale țărilor riverane Mării Negre. În prezent Federația Rusă, controlează accesul navelor militare, NATO și a altor țări care nu sunt riverane Mării Negre, folosind Turcia, care în aparență exercită controlul accesului, în interesul comun al țărilor riverane.

Dar România, Ucraina, Georgia, chiar și Bulgaria sunt interesate de realizarea unui echilibru de forțe în regiune, de asigurarea unui mediu de securitate stabil în regiune, favorabil dezvoltării, iar limitările generate de convenție împiedică obținerea acestor deziderate.

Un alt aspect important la nivel regional este reprezentat de conflictelor prelungite, înghețate, din bazinul Mării Negre, care necesită o evaluare realistă a naturii și scopului, pentru a identifica instrumentele politice, diplomatice și economice adecvate în vederea dezamorsării potențialului lor exploziv și facilitării unei eventuale soluționări. Iar o reevaluare a amenințărilor de securitate pe Flancurile Sudic și Estic ale NATO este necesară, făcând o diferență clară între provocările militare și cele non-militare.

Convenția Națiunilor Unite asupra dreptului mării semnată la Montego Bay în 1982 continuă să aibă un rol de codificare și de reglementare a unor noțiuni precum: delimitarea spațiilor marine între statele vecine; drepturile statelor riverane asupra zonei economice exclusive, exploatarea surselor zonei

internaționale a teritoriilor submarine, combaterea poluării, cercetarea științifică; crearea a două noi organisme internaționale: Autoritatea Internațională pentru Fundul Mărilor și Oceanelor și Tribunalul Internațional pentru Dreptul Mării.

Noi convenții referitoare la mediul marin au fost adoptate în anii 2000, inclusiv una privind sistemele antifouling (AFS 2001)¹³⁸, alta privind gestionarea apei de balast pentru prevenirea invaziei speciilor străine (BWM 2004) și alta privind reciclarea navelor (Hong Kong International), Convenția pentru reciclarea sigură și ecologică a navelor (2009). În anii 2000, statele s-au concentrat și pe securitatea maritimă, odată cu intrarea în vigoare, în iulie 2004, a unui nou regim de securitate cuprinzător pentru transportul internațional, inclusiv Codul Internațional pentru Securitatea Navelor și a Instalațiilor Portuare (ISPS), devenit obligatoriu în temeiul modificărilor la SOLAS adoptate în 2002.

În 2005, IMO a adoptat amendamente la Convenția pentru reprimarea actelor ilegale (SUA) împotriva siguranței navigației maritime, 1988, și Protocolul său aferent (protocelele SUA din 2005), care, printre altele, introduc dreptul unui stat parte care dorește să urce la bordul unei nave care arborează pavilionul altui stat parte, atunci când partea solicitantă are motive întemeiate să suspecteze că nava sau o persoană aflată la bordul navei este, a fost sau urmează să fie implicată în săvârșirea unei infracțiuni în temeiul Convenției.

Schema de audit a statelor membre ale IMO, care a devenit obligatorie în temeiul unui număr de instrumente cheie ale IMO la 1 ianuarie 2016, va juca din ce în ce mai mult un rol esențial în sprijinirea implementării eficiente, oferind unui stat membru auditat o evaluare cuprinzătoare și obiectivă a modului în care administrează și administrează eficient și implementează acele instrumente obligatorii ale IMO care sunt acoperite de schemă¹³⁹.

Acestor eforturi urmează să li se alăture noua Convenție pentru conservarea și dezvoltarea durabilă a diversității biologice marine în zone din afara jurisdicției naționale. În acest mod, patrimoniul comun al umanității are șanse mari de a fi protejat și asigurat, convenția fiind de fapt brațul care are rolul nobil de a-l salva din pericol. Când urmează a fi semnată? Cum va fi pusă în aplicare? Va depăși scopul nobil al acesteia blocajele intereselor financiare? Acestea sunt întrebări la care urmează să răspundă doctrina și practica juridică a viitorului.

În sens geopolitic, se poate spune că problemele domeniului pe care astăzi îl denumim *securitate maritimă* au reprezentat obiect de studiu și de elaborare a politicilor specifice încă de la începutul expansiunii europene de peste mări, în secolul al XV-lea. Aspectul determinant al securității maritime în acea epocă a fost acela al asumării responsabilității de către stat pentru asigurarea securității maritime în mările îndepărtate. În secolele XV-XVI mările și oceanele lumii au fost dominate de Portugalia și Spania, care au încercat, în cele din urmă fără succes, să stabilească un regim de securitate maritimă centralizat, controlat de stat, bazat pe principiul *mare clausum*¹⁴⁰. A urmat apoi o perioadă cuprinsă între secolele al XVII-lea și al XIX-lea în care menținerea securității maritime globale a trecut din responsabilitatea statului în cea a unor actori privați puternici, în special marile companii comerciale europene. În acest sens, proprietarii de nave au devenit în cea mai mare parte răspunzători de securitatea propriilor nave în conformitate cu principiul *mare liberum*. De la sfârșitul secolului XIX și până în 1990 a urmat epoca *puterii maritime*, în timpul căreia marinele dezvoltate europene și cea a SUA au impus un regim de securitate maritimă globală destul de eficient, care a asigurat libertatea de navigație și condiții sigure pentru comerț în cele mai importante zonele maritime ale lumii. În epoca post-Război Rece care a urmat,

¹³⁸ Fouling-ul reprezintă acumularea de organisme marine, alge, bacterii, crustacee, moluște și alte organisme, precum și sedimente, pe suprafețele submarine ale navelor, structurilor maritime sau echipamentelor subacvatice. Acesta este un fenomen natural care are loc în mediul marin și poate apărea pe orice suprafață care este expusă apei, inclusiv coquele navelor, piloanele de ancorare, conductele submerse, echipamentele subacvatice și alte structuri marine. AFS 2001 (Antifouling System 2001) este un tip de sistem antifouling folosit pentru a preveni sau reduce acumularea de organisme marine, cum ar fi alge, crustacee și moluște, pe suprafețele exterioare ale navelor și structurilor maritime.

¹³⁹ Sursa acestor detalii este chiar organizația, detaliile putând fi consultate aici: <https://www.imo.org/en/About/Pages/Default.aspx>, accesat la data de 18.04.2023.

¹⁴⁰ Principiul "mare clausum" este o expresie latină care se traduce în limba română ca "marea închidere" sau "principiul închiderii mari". Acest principiu face referire la o doctrină legală care susține că dacă un document sau un contract nu prevede expres o anumită clauză, aceasta este considerată implicit exclusă. Mare clausum este adesea folosit pentru a asigura că orice ambiguități sau incertitudini în interpretarea unui contract sunt rezolvate în favoarea părții care nu a redactat contractul sau care nu a avut controlul asupra formulării clauzelor.

deși se părea că responsabilitatea privind securitatea maritimă se va întoarce înapoi către armatori și companiile private, statul slăbindu-și eforturile în acest sens, totuși importanța crescândă a problemelor tradiționale de securitate maritimă datorată ascensiunii Chinei și conflictului ruso-ucrainean poate duce la o inversare a acestei. Aceasta este de fapt epoca în care probele de securitate a mediului maritim sunt grupate sub conceptul de *securitate maritimă* și apar *studiile de securitate maritimă* care conturează acest domeniu de studiu și cercetare ca un domeniu de sine stătător.

Astfel, ceea ce pentru secolul al XX-lea a fost mai degrabă recunoscut ca putere maritimă, devine în secolul XXI securitate maritimă, concept ce câștigă din ce în ce mai mult interes și popularitate. Studiile internaționale de securitate maritimă reprezintă astăzi un câmp de analiză în plină ascensiune. Nevoile de politici maritime clare ale diverselor autorități militare și civile, dar și interesele actorilor comerciali, inclusiv a celor din industria de transport maritim, au scos în evidență din ce în ce mai mult utilitatea studiilor de securitate maritimă. Totuși, pentru a oferi o mai bună înțelegere provocărilor contemporane de securitate maritimă globală, experții acestui domeniu ar trebui să dezvolte o agendă de cercetare independentă, care să răspundă cerințelor tuturor actorilor domeniului maritim. În acest mod, studiile de securitate maritimă pot produce cunoașterea necesară pentru conceperea aceluia regim de securitate maritimă potrivit pentru secolul XXI.

Definirea securității maritime din perspectivă românească este o provocare majoră a agențiilor implicate în acest proces, și necesită implicare chiar și la nivel național.

Demersul în definirea securității maritime va trebui început cu definirea intereselor naționale ale României în domeniul maritim și analiza riscurilor și amenințărilor la adresa acestor interese, așa cum au procedat și celelalte state și organizații care au elaborat și adoptat conceptul.

Dintre cele trei perspective de abordare a conceptului de securitate maritimă prezentate anterior, ar putea fi utilizată în definirea și explicarea conceptului românesc în principal abordarea matricială, în funcție de particularitățile noastre, iar din celelalte am putea selecta elemente pe care să le adaptăm la situația specifică mediului maritim de interes pentru România și ”Este foarte important să nu uităm că siguranța este necesitatea care apare la intersecția dintre interese, pe de o parte și pericole și riscuri, pe de altă parte. Răspunsul la această necesitate este securitatea”.¹⁴¹

Analizând cele mai recente strategii naționale de securitate maritimă, începând cu anii 2013/2014 și terminând cu cele din 2022, elaborate de state cu putere maritimă considerabilă cum sunt SUA, Federația Rusă, Marea Britanie, Franța, dar și cele cu o putere maritimă de luat în seamă cum sunt Spania, Polonia, rezultă clar că acestea pleacă în primul rând de la interesele naționale maritime proprii, iau în considerare riscurile și amenințările la adresa acestor interese generate de actorii statali și non-statali și catastrofele/ dezastrurile naturale, legislația internațională și internă legate de guvernarea domeniului maritim și siguranța acestuia, securitatea națională și a individului, activitățile economice specifice sau corelate cu domeniul maritim etc. Rezultă în mod evident că securitatea maritimă este parte a securității naționale și necesită politici maritime specifice, legislație adecvată și structuri complexe conduse și coordonate unitar la nivel național, care să cuprindă reprezentanți, forțe și mijloace din toate domeniile care pot să contribuie la realizarea securității și siguranței maritime în zonele maritime (și fluviale) de interes național.

La consolidarea conceptului trebuie să avem în vedere neapărat și evoluția recentă a situației geopolitice din zona (extinsă) a Mării Negre și lecțiile învățate din războiul ruso-ucrainian, care au consecințe deosebite asupra abordării securității maritime și a modalităților de ducere a luptei pe mare.

Identificarea unui proiect de concept românesc adecvat poate oferi Forumului Securității Maritime o bază solidă de pornire în demersul îndeplinirii scopului și obiectivelor asumate la înființarea acestuia.

Pentru România: ”Securitatea maritimă, ca parte a securității naționale, reprezintă un ansamblu coordonat de măsuri organizatorice și practice care asigură acea stare/situație politică internă și internațională favorabilă, ce permite afirmarea, promovarea și, la nevoie, apărarea intereselor maritime

¹⁴¹Tratat se Securitate Maritimă, Gheorghe MARIN, Romulus Hăldan, p.31.

ale României în relațiile cu ceilalți actori statali și nonstatali care sunt implicați și/sau desfășoară activități în domeniul maritim precum și protejarea acestor interese împotriva oricăror riscuri și amenințări”.

România are nevoie de o politică maritimă și o strategie maritimă pentru a maximiza beneficiile economice și de mediu ale zonelor maritime ale țării și pentru a gestiona eficient resursele acvatice și costiere, beneficiile economice, sociale și de mediu ale activităților maritime și pentru a proteja interesele naționale în zonele maritime.

O politică și o strategie maritimă bine dezvoltate ar putea ajuta la dezvoltarea industriilor maritime, la îmbunătățirea cooperării regionale și la gestionarea eficientă a resurselor marine.

Situația actuală impune elaborarea politicii maritime și a strategiei maritime, adaptate specificului național, integrate în politicile și strategiile naționale ale României, putând deveni un proiect de țară pe baza unei largi consultări a mediului economic, social și guvernamental.

Pana acum aveam o zicală: „Cel mai bun vecin al României este Marea Neagră”. Dar a venit momentul să înțelegem că nici măcar Marea Neagră nu mai este un bun vecin, în condițiile militarizării Crimeii, ale invaziei ilegale, neprovocate și brutale a Ucrainei de către Rusia și prin schimbarea dramatica a echilibrului strategic în această zonă.

Țările cu ieșire la mare au datoria ca în cadrul acțiunilor de politică externă să își promoveze interesele privind Oceanul Planetar și să își dezvolte capacitățile de apărare în domeniul maritim, iar în cazul României și fluvial, în condițiile în care de acest spațiu poate depinde dezvoltarea economică a țării respective. Din această perspectivă, România este obligată să își exercite rolul de putere maritimă regională. Această obligație trebuie să fie susținută doctrinar de „Strategia Națională de Apărare”. În condițiile actuale, România nu se poate sustrage de la responsabilitățile regionale reprezentate de promovarea și asigurarea unui climat de stabilitate și securitate în regiunea Mării Negre.

Războiul declanșat de Federația Rusă împotriva Ucrainei, realitățile geostrategice moderne reprezentate de flancul estic al Alianței, care include regiunea Mării Negre, legăturile politice, economice și culturale cu estul Mediteranei, Orientul Mijlociu și Caucazul de Sud, toate fac din Marea Neagră o parte a unui arc de instabilitate care este și trebuie să fie o preocupare pentru țările din regiune, pentru NATO și UE. Astfel, regiunea Mării Negre, care în mod tradițional a fost tratată ca o zonă mai puțin importantă, capătă o nouă semnificație strategică.

În acest context geopolitic, România poate reprezenta un centru de coagulare a intereselor regionale, un vector de stabilitate, democrație și de promovare a valorilor euroatlantice în regiune. Din aceste considerente, țara noastră, prin definirea și promovarea deschisă și în mod clar a propriilor interese în mediul maritim și fluvial, poate deveni un vector al intereselor euroatlantice în regiune, în condițiile în care este tot mai evident că interesele Alianței și ale Europei sunt și ale României.

Punerea în aplicare și protecția intereselor naționale ale României în domeniul maritim și fluvial sunt asigurate de instituțiile statului cu responsabilități în acest domeniu, autoritățile publice locale, firme cu capital de stat sau privat și de instituțiile societății civile. Acțiunile agresive ale Rusiei și declanșarea războiului împotriva Ucrainei demonstrează faptul că rolul factorului de putere în relațiile internaționale nu s-a diminuat, iar România trebuie să poată fi în măsură să răspundă adecvat acțiunilor agresive și să își protejeze interesele naționale în domeniul maritim și fluvial, prin dezvoltarea puterii sale maritime și fluviale.

Pe de altă parte, epoca modernă se caracterizează prin creșterea intensității dezvoltării activității umane în mediul maritim și aici ne referim la Oceanul Planetar, inclusiv prin extinderea activităților de cercetare științifică, dar și economice, pentru utilizarea resurselor sale. Pe termen lung, importanța mediului maritim va crește în mod constant, din cauza epuizării resurselor naturale terestre și a necesității de a identifica noi surse pentru exploatarea resurselor vitale dezvoltării economice.

Dezvoltarea activităților maritime și fluviale, a potențialului maritim și consolidarea capacităților de apărare în acest domeniu reprezintă una dintre condițiile decisive pentru asigurarea unei dezvoltări sociale și a creșterii economice durabile a României.

Transformarea pavilionului naval românesc într-un competitor global necesită eforturi susținute și coordonate din partea autorităților și a industriei maritime. Investițiile în modernizarea flotei,

dezvoltarea infrastructurii portuare, stimularea inovației și tehnologiei, îmbunătățirea calității serviciilor și promovarea pavilionului românesc la nivel internațional sunt doar câteva dintre direcțiile esențiale pentru a atinge acest obiectiv. Cu o abordare strategică și concentrată, România are potențialul de a-și consolida poziția în industria maritimă globală și de a deveni un participant important și competitiv în transportul maritim la nivel internațional.

Importanța unei bănci maritime în România este evidentă, având în vedere potențialul sectorului maritim și rolul său strategic în economie. O astfel de instituție financiară specializată ar sprijini investițiile în flota maritimă, dezvoltarea infrastructurii portuare, facilitarea comerțului internațional, promovarea inovației și crearea de locuri de muncă. Prin intermediul acestei bănci maritime, România ar avea oportunitatea de a-și consolida poziția în industria maritimă la nivel global, contribuind la creșterea și dezvoltarea durabilă a economiei țării.

Transformarea porturilor românești în centre portuare competitive necesită un angajament pe termen lung și o abordare strategică. Modernizarea infrastructurii portuare, simplificarea procedurilor administrative, adoptarea tehnologiilor inovatoare, promovarea parteneriatelor, dezvoltarea serviciilor adiacente și focusul pe sustenabilitate sunt cheia pentru a atrage companii și fluxuri comerciale către porturile românești. Prin aceste eforturi, porturile românești pot deveni hub-uri logistice importante și pot contribui semnificativ la dezvoltarea economică a țării, consolidând astfel poziția României pe scena internațională a comerțului maritim.

Relansarea construcțiilor navale în România reprezintă o oportunitate valoroasă pentru dezvoltarea economică a țării. Prin crearea de locuri de muncă, stimularea exporturilor, dezvoltarea unui cluster industrial și a lanțului valoric, transferul de tehnologie și diversificarea economiei locale, acest sector ar putea aduce beneficii semnificative și ar consolida poziția României în industria maritimă globală. Cu investiții adecvate, sprijin guvernamental și colaborare între sectorul public și privat, relansarea construcțiilor navale poate deveni o forță motor pentru dezvoltarea durabilă și prosperitatea țării.

Planificarea teritoriului maritim este esențială pentru gestionarea durabilă a resurselor marine și a activităților umane în zonele maritime. Prin conservarea biodiversității marine, utilizarea durabilă a resurselor, protecția mediului marin, dezvoltarea economică durabilă.

Administrarea portuară digitalizată reprezintă viitorul industriei portuare și are un impact semnificativ asupra eficienței, securității, sustenabilității și competitivității porturilor. Prin utilizarea tehnologiilor digitale și implementarea soluțiilor inteligente, se poate optimiza gestionarea resurselor, luarea deciziilor informate și colaborarea între toți actorii implicați. Astfel, se asigură o dezvoltare durabilă a porturilor și se contribuie la creșterea economică a regiunilor portuare. Este esențial ca autoritățile portuare și industria maritimă să investească în digitalizarea administrării portuare, pentru a profita de toate beneficiile și oportunitățile oferite de această transformare digitală.

Importanța personalului navigant profesional în industria maritimă nu poate fi subestimată. Ei sunt inima și sufletul acestei industrii, asigurând nu doar transportul mărfurilor, ci și siguranța, protecția mediului și conectivitatea globală. Fără acești oameni curajoși și dedicați, nu am putea beneficia de resursele și bunurile care călătoresc pe mare în fiecare zi.

Reprezentarea României în organizațiile internaționale precum Uniunea Europeană, Organizația Maritimă Internațională și Organizația Navelor și Bărcilor de Sport este esențială pentru a proteja și promova interesele noastre maritime, pentru a contribui la dezvoltarea și îmbunătățirea industriei noastre și pentru a consolida prestigiul și influența României pe plan internațional. Este un efort continuu și o responsabilitate pe care o avem față de țara noastră și față de comunitatea maritimă globală.

O Strategie Maritimă bine dezvoltată și implementată reprezintă un instrument esențial pentru România în promovarea dezvoltării durabile și valorificarea potențialului său maritim. Prin abordarea integrată și coordonată a diferitelor aspecte ale sectorului maritim, România poate asigura dezvoltarea economică, crearea de locuri de muncă, protecția mediului marin și consolidarea poziției sale la nivel internațional. Este necesară o colaborare amplă între autorități guvernamentale, industria maritimă,

mediul academic și alte părți interesate pentru a dezvolta și implementa cu succes o astfel de strategie, cu scopul de a contribui la viitorul prosper și durabil al României ca națiune maritimă.

Revizuirea legislației maritime în România este esențială pentru a asigura dezvoltarea durabilă și competitivitatea sectorului maritim și portuar. Ea implică actualizarea cadrului legal, promovarea dezvoltării durabile, facilitarea comerțului și a relațiilor economice, asigurarea securității navigației și conformitatea cu standardele internaționale. Prin aceste măsuri, România poate consolida poziția sa în domeniul maritim și contribui la dezvoltarea sustenabilă a sectorului în beneficiul său și al comunității maritime globale.

Dezvoltarea și menținerea unei flote maritime strategice compusa din nave militare dar si nave civile reprezintă o necesitate pentru România în asigurarea securității și protejarea intereselor sale în mediul maritim. O flotă maritimă strategică ar consolida suveranitatea și integritatea teritorială, ar contribui la securitatea regională și ar spori prestigiul și influența României la nivel internațional. Cu investiții adecvate în infrastructură, tehnologie și personal, România ar putea să-și dezvolte o flotă maritimă puternică, capabilă să facă față provocărilor și să valorifice oportunitățile din mediul maritim.

În concluzie, România are nevoie de o **Politica Maritimă** și o **Strategie de Securitate Maritimă**, iar elaborarea unei strategii pentru Marea Neagră este esențială pentru statele riverane, NATO, promovarea intereselor americane în regiune și pentru consolidarea poziției SUA în Eurasia. Acest document strategic ar trebui să ofere o direcție clară pentru acțiuni militare, economice și politice în colaborare cu aliații regionali, contribuind astfel la asigurarea stabilității și securității în regiune.

BIBLIOGRAFIE

Bibliografie selectivă

1. "Aliații rămân puternici împreună în NATO în fața celei mai mari amenințări la adresa securității din ultima generație", NATO, 24 martie 2022, https://www.nato.int/cps/en/natohq/news_193674.htm.
2. "EU Strategy for the Black Sea Region" (Strategia UE pentru regiunea Mării Negre) .
3. "EU-NATO Cooperation in the Black Sea: Keeping Pace with the Evolving Security Environment" publicat pe site-ul NATO Review în februarie 2022: <https://www.nato.int/docu/review/articles/2021/02/23/eu-nato-cooperation-in-the-black-sea-keeping-pace-with-the-evolving-security-environment/index.html> .
4. "EU's Interest in the Black Sea Region and Beyond" (Interesul UE în regiunea Mării Negre și dincolo de aceasta) publicat pe site-ul European Council on Foreign Relations în ianuarie 2022 . <https://ecfr.eu/publication/eus-interest-in-the-black-sea-region-and-beyond/> .
5. African Union. *African integrated maritime strategy*. Addis Ababa: African Union; 2014.
6. ANIC, Fond CC al PCR – Secția Cancelarie – Hotărâri ale Consiliului de Miniștri, inventar 3362, nr. 87 din 14 martie 1955.
7. ANIC, Fond secția economică a CC al PCR, perioada 1920-1965, inventar 2359, nr. 148 din septembrie 1959.
8. *Aprofundarea relațiilor cu Georgia*", NATO, 30 mai 2014, https://www.nato.int/cps/en/natohq/topics_84060.htm .
9. Autoritatea Navală Română.
10. Black Sea Synergy – A New Regional Cooperation Initiative, Communication from Commission to the Council and the European Parliament, Bruxelles, 2007.
11. Buga, Irina, „Modification of Treaties by Subsequent Practice”, Oxford, 2018, capitolul introductiv.
12. Buzan, B.; Hansen, L., *The Evolution of International Security Studies*. Cambridge, UK: Cambridge University Press, 2009, disponibil pe Internet la adresa: <https://ir101.co.uk/wp-content/uploads/2018/10/buzan-the-evolution-of-international-security-studies-compressed.pdf>.
13. Christian BUEGER "What is maritime security?" / "Ce este securitatea maritimă", Revista "ELSEVIER" / "Marine Policy", 03 dec. 2014.
14. Conceptul strategic NATO 2022", NATO.
15. Consiliul European, 23-24 iunie 2022; <https://www.consilium.europa.eu/ro/meetings/european-council/2022/06/23-24/>.
16. Constantin Cumpănă, Corina Apostoleanu, Amintiri despre o flotă pierdută, vol. I: Navele românești ale Dunării și Mării Constanța, Telegraf Advertising, 2011.
17. Constantin Manea și Cdor Marian Moșneagu, *Dreptul mării în timp de pace și de război: regimul juridic al zonelor maritime și impactul acestora asupra desfășurării acțiunilor în cadrul conflictelor militare navale, forțele și mijloacele utilizate, statutul și protecția lor prin norme de drept internațional și intern*, Editura Mica Valahie – 2011.
18. Coșcodaru Ion, *Balcanii de Vest și zona extinsă a Mării Negre în paradigma securității euroatlantice*, în *Securitatea și apărarea spațiului sud-est european, în contextul transformărilor de la începutul mileniului III*, Editura Universității Naționale de Apărare Carol I, București, 2006.
19. Cristina Elena Popa, *Dreptul mării-un nou tratat privind biodiversitatea maritimă?*, <https://heinonline.org/HOL/LandingPage?handle=hein.journals/univjurid2022&div=169&id=&page=> accesat 05.04.2023.

20. Davenport, F.G., *European Treaties Bearing on the History of the United States to 1648*, Washington DC.
21. Decret 502 din 29 august 1973 privind înființarea și organizarea Institutului de Marină Mircea cel Bătrân și a Liceului Militar de Marină Alexandru Ioan Cuza, Buletinul Oficial nr. 140 din 18 septembrie 1973.
22. Eugen Laurian; 2021, *Reanexarea Crimeii de către Rusia*, <https://www.artemis.ro/istorie/reanexarea-crimeei-de-catre-rusia-2>.
23. European Union Maritime Security Strategy, 24 iunie, 2014.
24. European Union. European Union maritime security strategy. *Council of the European Union Doc. 11205/14*. Brussels: European Union; 2014.
25. European Union. *European Union maritime security strategy*. Council of the European Union Doc. 11205/14. Brussels: European Union; 2014.
26. Ferhan Oral și Şafak Oğuz, "The Security of the Black Sea: The Struggle in the Black Sea and Turkey's Policy in the Post-Cold War Era", *Karadeniz Araştırmaları* 18, nr. 69 (2021): 1-16, <https://www.proquest.com/openview/0a75354b4b1ce33fac55062e36d08e4a/1?pq-origsite=gscholar&cbl=237821>.
27. Garibashvili *Makes Controversial Remarks on Ukraine, Again*", *Civil.ge*, 3 aprilie 2022, <https://civil.ge/archives/483425>. Tim Hume, "Georgia Blocked Hundreds of Foreign Fighters from Joining the Defence of Ukraine", *VICE News*, 1 martie 2022, <https://www.vice.com/en/article/y3vx7k/georgia-blocked-hundreds-of-foreign-fighters-from-joining-the-defence-of-ukraine>.
28. Gheorghe Marin , Romulus HÂLDAN *Tratat de Securitate Maritimă*.
29. Glete, J., *Navies and Nations: Warships, Navies and State Building in Europe and America, 1500–1860*, Volumul 2, Stockholm: Almqvist & Wiksell International, 1993.
30. Grotius, H., *The Free Sea [1609, 1916]*, Edited and with an Introduction by David Armitage, Indianapolis, IN: Liberty Fund, 2004, disponibil pe Internet la adresa: https://scholar.harvard.edu/files/armitage/files/free_sea_ebook.pdf, accesat la data de 12.03.2023.
31. Igor Delanoë, "Forțele navale ruse în războiul din Siria", în *Războiul Rusiei în Siria: Assessing Russian Military Capabilities and Lessons Learned* (Philadelphia, PA: FPRI, 2020), <https://www.fpri.org/article/2020/09/about-the-book-russia-war-syria/> .
32. Jeffrey Mankoff, "Turkey's balancing act on Ukraine is becoming more precarious", *Foreign Policy*, 10 martie 2022, <https://foreignpolicy.com/2022/03/10/turkey-ukraine-russia-war-nato-erdogan/>.
33. Liss, C., *Regulating private security providers in the maritime sphere: Legal challenges and dilemmas*, *International Review of the Red Cross*, Volume 94 Number 887 Autumn 2012, , disponibil pe Internet la adresa: <https://international-review.icrc.org/sites/default/files/irrc-887-percy.pdf>, .
34. Lloyd, C., *The Navy and the Slave Trade: The Suppression of the African Slave Trade in the Nineteenth Century*, London: Frank Cass, 1968.
35. Madrid Summit Declaration, https://www.nato.int/cps/en/natohq/official_texts_196951.htm.
36. Mahan, A.T., *The Influence of Sea Power upon History 1660–1783*, New York: Hill and Wang, 1957 [1890], disponibil pe Internet la adresa:
37. Marius Hanganu, Dr. Cornel Marinescu, Dr. Ion Chiorcea, *Interesele României la Dunăre și Marea Neagră Activități navale* Editura Universității de Apărare „Carol I”, București 2007,.
38. Mark Galeotti, Alexander Lanoszka, James Rogers, *Geopolitics Programme Ukraine and the Black Sea*, 2021, *The Black Sea region: Beyond NATO*, <https://www.geostrategy.org.uk/research/the-black-sea-region-beyond-nato/>.
39. Matthew Levitt "Hezbollah: The Global Footprint of Lebanon's Party of God".

40. Maximilian Hess și Maia Otarashvili, *"Georgia's doomed deep-sea port ambitions"*, FPRI, Black Sea Strategy Papers, 2 octombrie 2020, <https://www.fpri.org/article/2020/10/georgias-doomed-deep-sea-port-ambitions-geopolitics-of-the-cancelled-anaklia-project/>.
41. Maximilian Hess, *"Welcome to the Black Sea Era of War"*, Foreign Policy, 25 aprilie 2022, <https://foreignpolicy.com/2022/04/25/black-sea-war-russia-ukraine-turkey/>.
42. McCain Institute *Unveils Tracker of Russian 'Borderization' in Georgia*, McCain Institute, 16 octombrie 2019, <https://www.mccaininstitute.org/resources/in-the-news/mccain-institute-unveils-tracker-of-russian-borderization-in-georgia/>.
43. Mircea Geoană, (discurs rostit în cadrul Summitului Mării Negre al Comisiei pentru Securitate și Cooperare în Europa (CSCE), Constanța, România, 1 iulie 2022), https://www.nato.int/cps/en/natohq/news_197707.htm.
44. Murat Temizer, *"Bakan Dönmez: Karadeniz'deki gaz rezervi, konutların 30 yıl ihtiyacını karşılayacak büyüklükte"* [Ministrul Dönmez: Volumele rezervelor de gaze din Marea Neagră vor satisface 30 de ani de cerere a gospodăriilor], Anadolu Ajansı, 8 martie 2022, <https://www.aa.com.tr/tr/ekonomi/bakan-donmez-karadenizdeki-gaz-rezervi-konutlarin-30-yil-ihtiyacini-karsilayacak-buyuklukte/2527411>.
45. *National Security Strategy of the United States*, sept. 2005, <https://georgewebush-whitehouse.archives.gov/homeland/maritime-security.html>.
46. NATO Strategic Concepts 2022, https://www.nato.int/cps/en/natohq/topics_56626.htm.
47. NATO. Alliance maritime strategy. Brussels: NATO;2011.
48. Olga R. Chiriac, *The challenge of defending NATO's Black Sea borderland*, Middle East Institute, 2023, <https://www.mei.edu/publications/challenge-defending-natos-black-sea-borderland-view-bucharest>.
49. Politica Europeană de Securitate și Apărare, Departamentul pentru Integrare Euroatlantică și Politica de Apărare, 2006.
50. R. Miga Beșteliu, „Drept internațional public. Curs universitar”, Ed. C.H. Beck, 2015.
51. R. Miga Beșteliu, op. Cit.
52. Russian hackers suspected of targeting Ukraine again" publicat de BBC News pe 24 februarie 2020, "Cyber Security in the Black Sea Region" publicat de think-tank-ul NATO Defense College în 2020.
53. *Russian troops enter Georgian port*, Reuters, 11 august 2008, <https://www.reuters.com/article/uk-georgia-ossetia-poti/russian-troops-enter-georgian-port-georgian-pm-idUKLB2226261820080811>.
54. Stephen j. Flanagan, Anika Binnendijk, Irina Chindea, Katherine Costello, Geoffrey Kirkwood, Dara Massicot, Clint Reach, Russia, NATO, and Black Sea Security RAND Corporation, 2022.
55. Steve Coll "Ghost Wars: *The Secret History of the CIA, Afghanistan, and Bin Laden*, from the Soviet Invasion to September 10, 2001" .
56. Strategia UE pentru Marea Neagră - <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/PDF/?uri=CELEX:52011IP0025&from=EN>.
57. Strategia națională de apărare a țării pentru perioada 2020-2024 .
58. Strategia națională de apărare a țării pentru perioada 2020-2024 „Împreună, pentru o Românie sigură și prosperă într-o lume marcată de noi provocări”. București, 2020.
59. Strategia națională pentru securitatea maritimă, UK.
60. *strategie a UE pentru Marea Neagră*, Rezoluția Parlamentului European din 20 ianuarie 2011 referitoare la o strategie UE pentru Marea Neagră.
61. Summit-ul NATO de la Varșovia (8-9 iulie 2016), <https://www.mae.ro/node/36635>.
62. The Black Sea: *Great Power Competition and Hybrid Threats*"
63. The Carnegie Institution of Washington, 1917 .

64. The Guardian din 15.08.2022, articol intitulat: „UN member states meet in New York to hammer out high seas treaty” și detalii aici: <https://press.un.org/en/oceans-and-law-sea> , accesat la data de 19.04.2023.
65. UK Government. *National strategy for maritime security*. London: UK Government; 2014.
66. UK National Strategy for Maritime Security, https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/1100525/national-strategy-for-maritime-security-web-version.pdf, aug. 2022.
67. United Nations. *Oceans and the law of the sea. Report of the Secretary-General*, UN General Assembly Document A/63/63, 10 March 2008. New York: United Nations; 2008.
68. US National Security Strategy -october 2022.
69. Warren, J., *Iranun and Balangingi: Globalization, Maritime Raiding and the Birth of Ethnicity*, Singapore: Singapore University Press, 2002.
70. Zhrebetsky Yevhen, *The Black Sea as field for geopolitical games*, DVL Dialogues, 2013.

Surse internet

1. <http://www.scipio.ro/documents/173004/188849/12.+Enache+Tusa%2C+Focare+de+conflict+in+spatiul+caucazian> .
2. https://www.nato.int/cps/en/natohq/topics_49287.htm.
3. <https://newsmaker.ro/rusia-fsb-anunta-arestarea-a-noua-islamisti-din-cadrul-miscarii-islamiste-hizb-uttahrir/> .
4. <http://lyberti.com/captura-impresionanta-de-droguri-in-odesa-politistii-au-confiscat-75-tone-de-substante-narcotice/> .
5. <https://ziare.com/europa/bulgaria/captura-impresionanta-de-droguri-in-bulgaria-400-kg-de-heroina-confiscate-in-portul-varna-1662670> .
6. <https://www.zdg.md/stiri/stiri-externe/video-captura-record-aproape-o-tona-si-jumatate-de-heroina-descoperita-in-portul-constant/> .
7. <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/ro/sheet/170/politica-europeana-de-vecinatate> .
8. <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/ro/sheet/159/politica-de-securitate-si-aparare-comuna> .
9. <https://www.consilium.europa.eu/ro/press/press-releases/2021/01/11/eucap-sahel-mali-mission-extended-until-31-january-2023-and-mandate-adjusted/>
10. <https://www.imo.org/en/About/Pages/Default.aspx>,
11. <https://www.mae.ro/node/51353> .
12. <https://www.consilium.europa.eu/ro/policies/eastern-partnership/eastern-partnership-policy-beyond-2020/> .
13. <https://mc.nato.int/> .
14. https://www.presidency.ro/files/userfiles/Documente/Strategia_Nationala_de_Aparare_a_Tarii_2020_2024.pdf
15. <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/ro/sheet/159/politica-de-securitate-si-aparare-comuna>
16. <https://www.forumulsecuritatimaritime.ro/are-nevoie-romania-de-o-politica-maritima-si-o-strategie-maritima/>
17. <https://invatatiafaceri.ro/diferente/diferenta-dintre-strategie-si-politica/> .
18. <https://sgg.gov.ro/docs/File/UPP/doc/manual-metode-impact.pdf> .
19. <http://www.kropfpolisci.com/public.policy.anderson.pdf> .
20. http://www.isj.gl.edu.ro/RED_GEO/LIC_GEO/Materiale%20informativ/2.%20Oceanul%20Planetar%20-%20material%20informativ.pdf.
21. <https://www.digi24.ro/stiri/externe/iohannis-intarirea-prezentei-nato-in-romania-la-marea-neagra-si-pe-intreg-flancul-estic-este-un-obiectiv-strategic-al-tarii-noastre-1882847>

22. https://www.presidency.ro/files/userfiles/Documente/Strategia_Nationala_de_Aparare_a_Tarii_2020_2024.pdf
23. https://ro.wikipedia.org/wiki/Ini%C8%9Biativa_celor_Trei_M%C4%83ri
24. <https://www.bbc.com/news/science-environment-64815782> .
71. http://www.enabed2016.abedef.org/resources/download/1403180516_ARQUIVO_MahanInfluenceofSeaPowerUponHistory.pdf.
72. <https://www.agerpres.ro/politica-externa/2019/11/07/emmanuel-macron-considera-ca-nato-este-in-moarte-cerebrala--398521>.
73. <https://www-gmfus-org.translate.goog/news/black-sea-security-and-development-need-regional-strategy? x tr sl=en& x tr tl=ro& x tr hl=ro& x tr pto=sc> .
74. https://www.nato.int/cps/en/natohq/official_texts_217320.htm
75. <https://www.atlanticcouncil.org/blogs/new-atlanticist/experts-react-nato-vilnius-summit-communicue/>
76. https://www.defenseromania.ro/iohannis-rezultate-summit_623565.html

FORUMUL SECURITĂȚII MARITIME



*Securitatea maritimă se referă la
respectarea legilor, reglementărilor și
normelor pentru a asigura un domeniu
maritim liber, echitabil și deschis.*