



# ASPECTELE MILITARE ALE SECURITĂȚII MARITIME CONTEMPORANE. OPERAȚIILE MARITIME DE SECURITATE

## *MILITARY ASPECTS OF CONTEMPORARY MARITIME SECURITY. MARITIME SECURITY OPERATIONS*

Cdor.drd. Ion CONDUR\*

Provocările maritime contemporane s-au diversificat și s-au accentuat depășind zona îngustă, militară, devenind mult mai diverse, complexe, imprevizibile și interconectate. Amenințările maritime ridică probleme nu numai în termeni de putere navală și dominație, dar și în ceea ce privește bunăstarea economică, protecția mediului și integritatea societății noastre. Pornind de la aceste realități, în acest articol voi aborda noul peisaj al amenințărilor și al riscurilor din perspectiva regândirii conceptelor operaționale euroatlantice în domeniul maritim și a necesității întăririi cooperării multinaționale în acest domeniu.

Contemporary maritime challenges have diversified and multiplied beyond the narrow military environment, becoming more diverse, complex, unpredictable, and interconnected. Maritime threats are not problematic only in terms of naval power and domination, but also in terms of economic welfare, environmental protection, and integrity of our society. Based on these realities, this article addresses the new landscape of threats and risks in terms of rethinking Euro-Atlantic maritime operational concepts and necessity of strengthening multilateral cooperation in this field.

**Cuvinte-cheie:** securitate maritimă; concept operațional maritim; operații de securitate maritimă.

**Keywords:** maritime security; maritime operational concept; maritime security operations.

### **Provocări maritime – vechi și noi**

În mod tradițional, strategii navali au fost îngrijorați de amenințarea unei confruntări interstatale, având puterea navală pilon de apărare națională. De exemplu, în timpul Războiului Rece, principala sarcină a Marinei SUA, așa cum a fost definită în strategia maritimă adoptată în mijlocul anilor 1980, era de a descuraja atacurile, iar în cazul în care descurajarea nu reușea, să fie pregătită să se angajeze într-un război de succes împotriva Forțelor Navale ale Uniunii Sovietice.

Preocupările de securitate navală, tradițional abordată în sens militar, nu au dispărut astăzi, iar menținerea puterii navale tradiționale va rămâne, astfel, un obiectiv-cheie pentru forțele navale aliate. Strategia maritimă a SUA din 2007 recunoaște

faptul că deși „în timp ce războiul cu o altă mare putere se pare ca puțin probabil, certitudinea efectelor sale negative cere ca aceasta să fie descurajat în mod activ, folosind toate elementele puterii naționale” și că „apărarea națională, cât și înfrângerea adversarilor în război rămân obiectivele incontestabile ale puterii navale”. Odată cu apariția unor noi puteri navale, cum ar fi China și India, și proliferarea tehnologiilor militare, competiția pentru dominarea mărilor devine un motiv real de îngrijorare. Riscul de confruntare pe mare nu poate fi exclus. Războiul din Georgia, din vara anului 2008, a oferit o demonstrație recentă și reală a utilizării mijloacelor navale într-un conflict armat pe continentul european<sup>1</sup>.

Cu toate acestea, provocările maritime de astăzi ne fac să gândim securitatea maritimă dincolo de concepția îngustă de apărare, ci pe bază de scenarii complexe, imprevizibile și interconectate, care pot deveni chiar conflicte interstatale.

\* *Divizionul 50 Corvete, Mangalia*  
e-mail: ioncondur@yahoo.com



În primul rând, începând cu atacurile din 11 septembrie 2001, amenințarea reprezentată de terorismul internațional a câștigat o nouă dimensiune. Incidente, cum ar fi USS Cole și atacurile Limburg au demonstrat faptul că teroriștii sunt interesați și capabili în același timp să se folosească de domeniul maritim pentru a-și atinge obiectivele. Prevenirea atacurilor teroriste de pe mare sau pe mare, precum și trecerea frontierelor maritime a devenit astfel o preocupare majoră pentru guvernele europene și nord-americane. O atenție deosebită a fost acordată abordării vulnerabilității atacurilor teroriste asupra infrastructurii energetice critice bazate pe mare și a fluxurilor maritime de resurse energetice. În primul rând trebuie menționată amenințarea „teroarea subterană” în porturile mari, cum ar fi Rotterdam, Antwerp sau New York, care ar putea amenința comerțul maritim.

În al doilea rând sunt amenințările colaterale, cum ar fi utilizarea unor rute maritime de către teroriști sau de către actori statali pentru proliferarea armelor de distrugere în masă și alte tehnologii.

În al treilea rând, creșterea circulației ilegale de droguri, de ființe umane și de arme, precum și fluxul tot mai mare de imigranți ilegali, în special din Africa în Europa, a ridicat problema controlului eficient al frontierelor maritime și, în special, a frontierele maritime nesupravegheate.

În al patrulea rând, creșterea dramatică a incidentelor de piraterie și de jaf armat din largul coastelor Somaliei, din ultimii ani, a arătat că această amenințare „veche” este departe de a fi dispărut. Pirateria poate reprezenta o amenințare nu numai în ceea ce privește securitatea locală sau regională, ci și în ceea ce privește securitatea internațională, în special în cazul în care se constată o slăbiciune statală extremă sau atacuri de-a lungul rutelor comerciale maritime vitale<sup>2</sup>. Situația din Somalia a evidențiat, de asemenea, spectrul unei posibile înțelegeri de interese secrete între pirați și teroriști. Alte regiuni instabile, cum ar fi Delta Nigerului, de asemenea, continuă să se confrunte cu probleme semnificative de piraterie.

În al cincilea rând, supraviețuirea mediului oceanic în sine este tot mai mult pusă în pericol de poluarea marină (fie în mod accidental sau intenționat) și de epuizarea resurselor marine cauzate de pescuitul ilegal și de pescuitul excesiv, cu efecte locale, regionale și globale, unele chiar catastrofale.

În cele din urmă, posibilitatea deschiderii căilor navigabile din nordul îndepărtat din cauza încălzirii globale crește preocupările legate de rivalitatea geopolitică într-o zonă care adăpostește resurse naturale vaste și neexploatate<sup>3</sup>. De asemenea, schimbările climatice cresc perspectiva producerii unor dezastre naturale, cum ar fi uraganele și tsunami, cu consecințe potențial devastatoare în zonele insulare și de coastă.

În mediul de securitate de după post-Război Rece, sursele de amenințări, precum și obiectivele acestora au devenit mult mai diverse. Amenințările actorilor nonstatali pe mare fie că este vorba despre teroriști, de pirați, sau crima organizată, au câștigat o tot mai mare importanță. În plus, amenințările maritime ridică probleme nu numai în termeni de putere navală și dominație, dar și în ceea ce privește bunăstarea economică, protecția mediului și integritatea societății noastre.

Această constelație de așa-numite amenințări asimetrice pe mare, pe de o parte, și noțiunea de securitate maritimă, pe de altă parte (spre deosebire de operațiile navale de apărare tradiționale), tind să se suprapună. Principalele obiective ale strategiilor de securitate maritimă sunt, prin urmare, prevenirea utilizării spațiilor maritime pentru activități ilegale și asigurarea circulației persoanelor și a fluxului de resurse vitale pe mările lumii.

Ca atare, securitatea maritimă nu este o sarcină nouă pentru forțele navale. Asigurarea liniei maritime vitale de comunicații a fost întotdeauna un obiectiv cheie pentru puterile navale majore. Cu toate acestea, au apărut noi amenințări care laolaltă cu amenințările vechi, reprezintă noi provocări și necesită răspunsuri noi.

Multe dintre provocările identificate mai sus nu sunt provocări exclusiv maritime, și, prin urmare, nu pot fi abordate exclusiv prin intermediul unui răspuns maritim. În mod similar, multe dintre aceste provocări nu sunt – sau nu exclusiv – de natură militară, și prin urmare, necesită o combinație a domeniului militar, dar și a altor instrumente. Aceste amenințări sunt globale în caracter și, prin urmare, necesită un răspuns coordonat, deoarece nici un stat nu are resurse suficiente pentru a le rezolva de unul singur. Ele oferă, de asemenea, o bună ilustrare a securității globale, acestea necesitând ca statele să-și ia măsuri proprii de abordare a amenințărilor din faza incipientă a acestora, de multe ori în teatre îndepărtate, având scopul de a-și apăra propria



lor securitate. Aceasta necesită capacitatea de a mobiliza și a proiecta puterea navală, în vederea sprijinirii eforturilor de prevenire a crizelor, de răspuns sau de management al acestora.

În timp ce fiecare amenințare maritimă ridică probleme distincte, amenințările ca un întreg sunt adesea interconectate. În Somalia, de exemplu, combinația de guvernare maritimă slabă, o moștenire a pescuitului ilegal, creșterea volumului pirateriei și posibilele legături cu terorismul, creează un mediu complex și deosebit de periculos. Situația din Somalia demonstrează, de asemenea, modul în care o amenințare maritimă, care s-a dezvoltat, în parte, în apele teritoriale, poate avea implicații pentru securitatea globală. Guvernarea maritimă adecvată și capacitatea de impunere a legii pe mare este, prin urmare, esențială în prevenirea și în abordarea amenințărilor la adresa securității maritime. Managementul în largul mării reprezintă o altă provocare, așa cum imperativul securității trebuie să fie echilibrat cu principiul libertății de navigație. Atât NATO, cât și UE au tot interesul să fie capabile să efectueze operații maritime în largul mării, dar și aproape de coastă, putând necesita capacități diferite. Astfel, operațiile din apropierea coastei, de multe ori implică utilizarea de unități de luptă mai mici și nave de patrulare în măsură să execute misiuni în apă puțin adâncă.

Mediul de amenințare actual necesită astfel un nou mod de gândire și o schimbare în abordarea strategică. Asigurarea domeniului maritim, astăzi, necesită o abordare amplă, interagenții, care să reunească întregul spectru al instituțiilor naționale relevante – forțele navale, paza de coastă, vama, poliția, cooperarea prin inițiative bilaterale, regionale sau multinaționale și cuprinzătoare, ținând cont de rădăcinile amenințărilor maritime pe mare, cât și pe uscat.

Politicile naționale și structura forțelor navale au trebuit să se adapteze la aceste noi realități și cerințe. Totodată, forțele navale au trebuit să-și asume noi roluri și sarcini, concomitent cu necesitatea de a menține o lungă perioadă de timp, capacitatea de luptă navală tradițională. Noul peisaj al amenințărilor și al riscurilor a forțat, de asemenea, o regândire a cooperării multinaționale în domeniul maritim la care mă voi referi în cele ce urmează. Analiza se va concentra cu precădere pe abordarea NATO și UE, în domeniul securității maritime.

### **Conceptul operațional de securitatea maritimă actual**

Conceptul operațional actual european de comandă pentru securitatea maritimă este acela de a utiliza operațiile și măsurile de securitate existente pentru a îmbunătăți cooperarea în vederea combaterii terorismului și a altor activități ilicite la sau de la mare, de a construi capacitățile partenerilor și de a îmbunătăți schimbul de informații. Prin folosirea unor astfel de cadre de securitate, cum ar fi programul NATO – Parteneriat pentru Pace (PfP), Dialogul Mediteranean și acorduri bilaterale, EUCOM este încercarea de a construi având la bază experiențele acumulate din cooperarea anterioară și interese comune<sup>4</sup>.

Operația principală folosită este Operația Active Endeavour (OAE). OAE a fost lansată în octombrie 2001 de către NATO, în conformitate cu articolul V al Tratatului de la Washington, ca o parte a răspunsului său la atacurile teroriste din 11 septembrie 2001, din Statele Unite<sup>5</sup>. Scopul declarat al OAE a fost de a detecta, de a descuraja și de a proteja împotriva activităților teroriste. Inițial, Active Endeavour s-a axat pe prezența navală și operații de supraveghere în estul Mării Mediterane, folosind forțele navale atribuite Forței Navale Permanente din Marea Mediterană și Forței Navale Permanente din Atlantic.

În februarie 2003, Consiliul Nord-Atlantic (NAC) a extins operația pentru a include escortarea navelor comerciale prin Strâmtoarea Gibraltar<sup>6</sup>. Unul dintre principalele motive a fost acela de a preveni alte operații teroriste, cum ar fi atacul asupra petrolierului francez Limburg în largul coastei Yemenului, la 6 octombrie 2002. Cei treizeci și șase de kilometri de-a lungul Strâmtoării Gibraltar sunt vulnerabili din cauza îngustimii sale și a volumului de trafic comercial imens<sup>7</sup>. Operațiile de escortă au fost suspendate la 10 decembrie 2003, reluate la data de 29 ianuarie 2004 și au fost din nou suspendate la data de 29 mai 2004<sup>8</sup>.

În aprilie 2003, NAC a decis să extindă mandatul OAE la interogări de nave și la boarding<sup>9</sup>. De obicei, interogările sunt efectuate de aeronave și nave de suprafață alocate Joint Task Force ENDEAVOUR. Toate informațiile colectate sunt transferate către Component Command Headquarters Napoli (CC-MAR Naples) și Centrul de Transport NATO de la Northwood (NATO Shipping Centre in Northwood), Marea Britanie. Dacă ceva suspect este descoperit,



nava în cauză poate fi inspectată de către forțele NATO. În cazul în care există informații sau dovezi de activitate legate de terorism, forțele OAE sunt dislocate în zonă și pregătite pentru acțiune, dar numai după autorizarea NAC. Pe timpul inspecției de comun acord, în cazul în care se constată nereguli, dar care nu au legătură cu terorismul, informațiile sunt transmise autorităților de aplicare a legii pentru acțiune în următorul port al navei. Forțele OAE urmăresc nava până când se vor lua măsurile convenite sau intră în apele teritoriale pe drum de intrare în port. Când un vas refuză îmbarcarea și inspecția, NATO colaborează cu autoritățile naționale pentru a se convinge de faptul că acesta este inspectat de îndată ce intră în apele teritoriale ale unui membru din cadrul alianței<sup>10</sup>.

La 16 martie 2004, NAC a extins operația OAE, încă o dată, pentru a acoperi întreaga Mare Mediterană, iar în octombrie NATO a adoptat un nou model operațional. Pe baza acestui model de operații, forțele OAE sunt utilizate pentru următoarele misiuni: a ajuta la descurajarea și perturbarea oricărei acțiuni de susținere a terorismului pe sau dinspre mare; controlarea punctelor obligatorii de trecere (cele mai importante căi navigabile și porturi), prin detașarea de vânătoare de mine din cadrul Grupului Permanent de Luptă Împotriva Minelor (Standing NATO Mine Counter-Measures Groups) pentru a executa supravegherea căilor navigabile, executarea de escortă prin Strâmtoarea Gibraltar atunci când este necesar și consolidarea Dialogului Mediteranean și alte programe NATO de promovare a relațiilor bilaterale și multilaterale<sup>11</sup>.

De obicei, aproximativ douăsprezece nave din NATO sunt detașate în cadrul Joint Task Force ENDEAVOUR. Această forță oferă NATO o prezență vizibilă pe mare pentru a descuraja terorismul și alte activități ilicite pe liniile de comunicații și de a reacționa la o gamă largă de situații neprevăzute, inclusiv de căutare și salvare, asistență umanitară și ajutor în caz de dezastru<sup>12</sup>. În plus, operația îmbunătățește, de asemenea, interoperabilitatea, construiește capacități și generează cooperarea și schimbul de informații.

La nivel strategic, NATO folosește, de asemenea, Active Endeavour ca un mijloc de angajament politic cu statele non-NATO. Summitul NATO din iunie 2004 de la Istanbul a invitat țările nonmembre NATO (printre care Rusia, Ucraina și țările Dialogului Mediteranean), pentru a participa

la OAE. De atunci, Rusia, Ucraina, Georgia, Israel, Algeria, Maroc, Tunisia, Albania, Croația, Suedia și Finlanda și-au exprimat interesul de a se alătura operației la anumite niveluri. Nivelurile de participare includ discuții politice și schimbul de informații, precum și furnizarea de forțe. Ucraina a fost de acord, în mod oficial, să participe la OAE, la reuniunea din 21 aprilie 2005 a Comisiei NATO-Ucraina desfășurată la Vilnius<sup>13</sup>. Aceasta va executa schimb de informații și va trimite nave de suprafață la OAE și la operațiile din Strâmtoarea Gibraltar din 2007. Participarea Rusiei a constat în desemnarea unui ofițer de legătură pentru analiză în cadrul Centrului Comun Informațional (JIAC), patrularea pe mare, executarea de antrenamente cu fregata Pitlivy din cadrul Flotei Ruse din Marea Neagră în septembrie 2006. Rusia a delegat, de asemenea, comandantului Flotei Mării Negre autoritatea pentru a permite controlul și inspecția navelor rusești de către forțele OAE. Participarea Georgiei până acum a fost limitată la coordonare și schimb de informații. Armata albaneză s-a angajat să execute acțiuni în cadrul schimbul de informații cu NATO. Dintre țările Dialogului Mediteranean, Israel și Maroc au fost cele mai active. În februarie 2006, Israelul a fost de acord cu schimbul de informații cu NATO, trimite un ofițer la JIAC și oferă sprijin logistic, permițând forțelor OAE să facă escale în Haifa, fără aprobări diplomatice. De asemenea, Israelul a finalizat un program de cooperare individual cu NATO, în conformitate cu acordul Dialogului Mediteranean, la 16 octombrie 2006. Marocul a executat schimb de informații cu NATO. Tunisia a schimbat informații zilnice fax securizat între centrul său de operații maritime și CC-MAR Naples. În cele din urmă, la întâlnirea din 07 aprilie 2006, la Rabat, dintre NATO și cei șapte parteneri mediteraneeni, Algeria, Israel și Maroc a fost de acord să se alătore la executarea de patrulă navale pentru combaterea terorismului.

Turcia a lansat, la 1 martie 2004, Operația „BLACK SEA HARMONY” (OBSH) în scopul menținerii unei circulații navale sigure prin Strâmători, dar și de-a lungul liniilor de comunicație navale vitale în sfera Mării Negre. Baza legală conform căruia această operație se desfășoară sunt principiile conținute în Carta Națiunilor Unite și obiectivele stabilite prin Rezoluțiile 1.373, 1.540 și 1.566 ale Consiliului de Securitate al ONU cu relevanță în domeniul prevenirii și combaterii terorismului internațional.





Misiunea Operației „BLACK SEA HARMONY” constă în conducerea de operații maritime periodice de supraveghere în ariile de jurisdicție navală și aeriană conform legislației internaționale, conducerea operațiilor de recunoaștere cu privire la navele suspecte, urmărirea/supravegherea acestora, prezența forțelor navale pe rutele de trafic ale navelor comerciale.

Ucraina a devenit primul stat riveran care a răspuns afirmativ la această invitație, consultările bilaterale și la nivel de experți turco-ucrainene concretizându-se prin semnarea, la 17 ianuarie 2007, la nivel de prim-miniștri, a Protocolului privind participarea Ucrainei la OBSH.

Federația Rusă și-a anunțat, de asemenea, participarea, cooperarea turco-rusă în contextul multinaționalizării OBSH avansând gradual, finalizându-se prin semnarea de către cele două state, la 1 martie 2006, a unui Protocol bilateral privind participarea Forțelor Navale Ruse din Marea Neagră la OBSH. Pe data de 27 decembrie 2006, Federația Rusă a aderat oficial la această operație<sup>14</sup>.

România și-a exprimat în cadrul reuniunilor bilaterale, deschiderea spre cooperarea cu Turcia sub egida OBSH. Astfel, în anul 2009 a fost semnat memorandumul de înțelegere dintre guvernul României și guvernul Republicii Turcia privind cooperarea în cadrul „OPERAȚIUNII BLACK SEA HARMONY”.

Georgia și Bulgaria au evitat un răspuns concret. Georgia are în vedere monitorizarea intensivă a traficului maritim în zona sa de responsabilitate, iar Bulgaria explorează diferite opțiuni.

Dovadă a creșterii interesului SUA față de promovarea unui climat de securitate în zona Mării Negre, în iunie 2008, subsecretarul de stat Judy Garber, în cadrul seminarului cu tema „Perspective transatlantice în regiunea Mării Negre” preciza: „Aplaudăm structurile de securitate regională de genul Forumului de Cooperare la M. Neagră, Operațiunea „Black Sea Harmony” și Inițiativa de Securitate Frontalieră. ... Salutăm, în special, inițiativa antiteroristă „Black Sea Harmony” și încurajăm statele din regiune să participe activ la această operație. Este un exemplu excelent de cooperare pentru îmbunătățirea securității regionale”<sup>15</sup>.

Atât Statele Unite, cât și NATO au trăit cu speranța să extindă OAE în Marea Neagră, din 2005.

Statele Unite au cerut oficial ca mandatul OAE să acopere Marea Neagră, la 23 februarie 2006. Două luni mai târziu, Washington și-a inversat poziția sa și a renunțat la idee<sup>16</sup>. Turcia s-a opus unei astfel de extinderi, temându-se că ar amenința Tratatul de la Montreux din 1936 și a declarat că structurile navale de la Marea Neagră existente sunt mai mult decât capabile să asigure securitatea în regiune<sup>17</sup>.

O altă activitate importantă în Marea Mediterană este Inițiativa de Securitate împotriva Proliferării (PSI). Accentul PSI este pus pe prevenirea proliferării armelor de nimicire în masă, a vectorilor acestora, precum și a materialelor conexe. Până în prezent, mai mult de șaizeci de țări și-au exprimat sprijinul și peste patruzeci au participat la nouăsprezece exerciții de formare<sup>18</sup>. Între septembrie 2003 și iunie 2006, șase exerciții PSI maritime a avut loc în Marea Mediterană. PSI reprezintă un alt mod în care Comandamentul European poate genera o cooperare practică și interoperabilități cu partenerii NATO și non-NATO în Marea Mediterană.

O inițiativă internațională prin care EUCOM încearcă să îmbunătățească conștientizarea domeniului maritim este inițiativa Organizației Maritime Internaționale (IMO), aceea de implementare a Sistemelor de Identificare Automată (Automatic Identification Systems – AIS). Regulamentele adoptate de IMO în 2000 solicită navelor comerciale să instaleze sistemul AIS (un sistem de emisii de la bord, un transponder continuu și autonom, care funcționează în banda VHF maritimă<sup>19</sup>. AIS permite navelor de a se urmări și de a se identifica reciproc și să facă schimb de informații pertinente de navigație cu un altul sau cu alte facilități de la țărm. Transmisiile variază de la două secunde la șase minute, în funcție de viteza navei și tipul de date. Informații AIS pot fi afișate grafic pe un calculator sau suprapuse pe un ecran radar sau de vizualizare a hărților electronice și a informațiilor. Multe țări costiere și societăți comerciale mențin, pe uscat, receptoare AIS pentru monitorizarea traficului naval. Mai multe societăți comerciale, de asemenea, au acces aproape în timp real a datelor AIS pe Internet pentru o taxă anuală<sup>20</sup>.

Prin furnizarea de informații valoroase despre rute, marfă și însăși nave, AIS poate crește gradul de conștientizare a situației, eficiența și siguranța, precum și reducerea efortului de monitorizare și



control al căilor navigabile de coastă și de larg. Forțele navale și centrele de comandă pot fuziona AIS într-o imagine operațională comună. Începând cu anul 2006, Comandamentul European, cu sprijinul Centrului Departamentului de Transport Volpe, a testat modalități de integrare a datelor AIS cu alte fluxuri de date comerciale în sistemele C4I americane și NATO. Printre succesele recente se numără transmiterea în direct a datelor dintr-un telefon mobil în Egipt și alimentarea directă a datelor AIS de la un submarin navigând în imersiune.

Utilizarea sistemelor de identificare automată nu garantează „vizibilitatea” tuturor navelor. Navele angajate în activități ilicite pot închide oricând AIS-ul propriu. Chiar dacă toate navele își păstrează AIS-ul lor deschis, nu există nicio garanție că transmisiile lor vor fi recepționate, pentru două motive. În primul rând, transponderele AIS transmit informații în banda VHF, ceea ce înseamnă că navele aflate la distanțe foarte mari în larg, este posibil să nu se afle în bătaia stațiilor de la țarm. În al doilea rând, niciun mandat internațional nu poate cere țărilor să construiască astfel de stații și nu există în prezent suficiente resurse pentru a asigura o acoperire de 100 la sută.

### **Viitorul concept operațional al securității maritime**

Orice concept operațional viitor pentru securitatea maritimă trebuie să facă presupuneri și previziuni cu privire la modul în care tendințele de securitate viitoare și cerințele strategice pot evolua. Cel mai bun mod de a reduce incertitudinea în acest proces este acela de a examina cât de mult a fost folosit în trecut și este utilizat în prezent pentru dezvoltarea umană. Așa cum este ilustrat în figura 1, există cinci astfel de mijloace sau moduri. Prin examinarea modului în care fiecare societate valorifică fiecare mijloace, planificatorii pot face previziuni rezonabile cu privire la capacitățile necesare să fie luate în termenii apropiați sau într-un viitor imediat.

În cazul în care societatea se bucură de toate cele cinci utilizări, cineva trebuie să mențină ordinea pe mare. „Buna ordine pe mare necesită o serie de activități al cărui spectru se extinde de la operații de impunere a legii, pe de o parte, la apărarea securității pe de cealaltă parte<sup>21</sup>”. Forțele navale și de gardă de coastă, precum și agențiile civile, toate au responsabilități de-a lungul acestui

spectru. Provocarea cheie pentru planificatorii navali și partenerii lor este aceea de a determina care acțiuni ar trebui să fie efectuate de către forțele navale și care, prin alte căi. Marea a fost de obicei văzută ca un câmp de bătaie, în lupta pentru putere între state, sau, ocazional, între entități non-statale. Misiunea forțelor navale a fost aceea de a lupta cu celelalte marine și să execute diplomație navală iar responsabilitatea pentru asigurarea bunei ordini pentru orice alte scopuri a fost atribuită, în general, pazei de coastă și agențiilor civile<sup>22</sup>. Din punct de vedere istoric, această perspectivă a dominat crearea de concepte operaționale maritime pentru forțele navale din Vest, dar de la sfârșitul Războiului Rece și mai ales începând cu anul 2001, conceptele operaționale s-au schimbat<sup>23</sup>. Din utilizările rămase ale mării, două (marea ca mediu și ca resursă) au crescut în importanță în ultimele decenii<sup>24</sup>. La ultima utilizare – marea, ca mijloc principal de schimb de informații și de valori între societăți și națiuni, a scăzut în importanță, iar influența sa va fi mai mult indirectă decât în trecut, din cauza apariției călătoriilor aeriene ieftine, televiziunilor, comunicațiilor prin satelit, a rețelelor de mari dimensiuni de cablu submarin și spațiului cibernetic.

Operațiile maritime recente din Mediterana au reflectat schimbarea ordinii în importanța celor cinci utilizări ale mării. Ca urmare, conceptul de operații maritime EUCOM a fost în continuă schimbare. În următorii zece ani, este probabil ca un nou concept operațional să apară, unul construit pe trei piloni. Primul pilon, care beneficiază cadrele de securitate existente pentru a construi cooperarea și capacitățile, va fi o continuare a conceptului din prezent. NATO va continua să fie în centrul acestui pilon, precum și o maturizare în continuare a cooperării între NATO, Uniunea Europeană și alți parteneri.

Pilonul doi – crearea avertizării domeniului maritim sau MDA (maritime domain awareness), într-o coalitiție în care mediul va fi în centrul unui nou concept de operații. MDA este înțelegerea efectivă a ceva asociat cu domeniul maritim care ar putea afecta securitatea, siguranța, economia, mediul sau națiunea<sup>25</sup>. Se creează conștientizarea situației necesare pentru a permite Statelor Unite, aliaților și partenerilor săi pentru a lua măsuri împotriva actorilor ostili și garantând accesul la bunurile comune maritime.

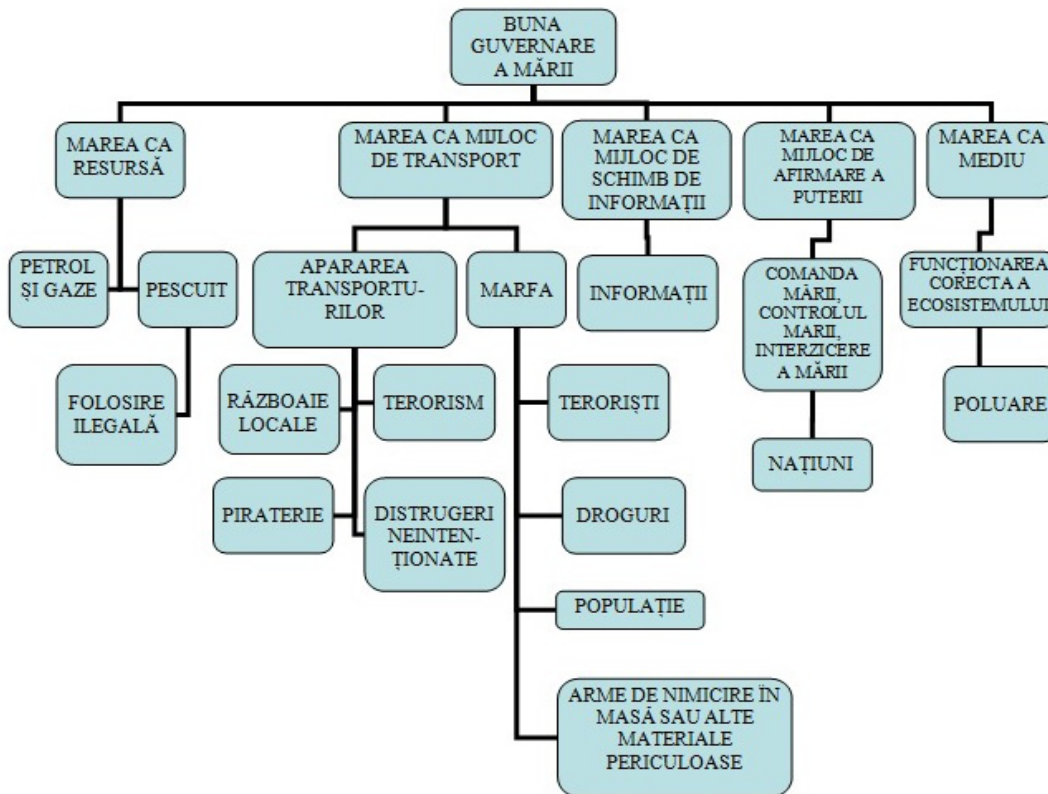


Fig. 1 Buna guvernare pe mare

Al treilea pilon, capacitatea să prevină și să răspundă rapid la amenințările de pe mare și de pe litoral, este activat prin primele două: cooperarea și MDA, care împreună crează capacitatea de a descuraja, anticipa, interzice și răspunde la amenințările maritime. O mare parte din această capacitate aparține navelor americane, dar majoritatea va trebui să vină din partea forțelor navale regionale, a pazei de coastă, a serviciilor

să răspundă la amenințările maritime, deoarece cea mai mare activitate va avea loc în apele teritoriale. Capacitatea de a răspunde a Comandamentului European va depinde de propria sa abilitate de a conduce operații întrunitate, dar și de capacitățile partenerilor săi.

În cazul în care acest concept (figura 2) va funcționa, mai multe lucruri va trebui să se întâmple. În primul rând, cooperarea și schimbul de informații

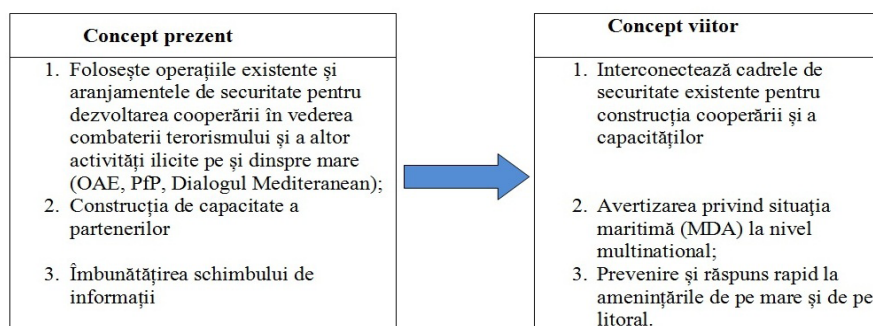


Fig. 2 Concepte de operații de securitate maritimă, actuale și viitoare

vamale și a altor servicii de securitate națională<sup>26</sup>. După cum s-a observat, o prezență navală mai mare din SUA în regiunea mediteraneană nu va duce, în sine, la îmbunătățirea în mod dramatic a capacității Statelor Unite sau alianței să prevină, interzică sau

dintre națiunile mediteraneene, companiile de transport private, autoritățile portuare, NATO, UE, EUCOM, precum și instituțiile internaționale și agențiile de informații, vor trebui să devină ceva obișnuit, un mod normal de a face afaceri.



Misiunea de colectare a datelor despre activitatea maritimă, de stabilire a unei linii de bază pe baza cărora informațiile pot fi analizate și activitatea neobișnuită este descoperită, poate fi completată numai în strânsă cooperare cu sectorul comercial<sup>27</sup>.

În al doilea rând, Statele Unite ale Americii sau Comandamentul European din cadrul NATO, vor trebui să preia conducerea în crearea unei rețele multinaționale interagenții care leagă toate elementele, de la senzori, la factorii de decizie ai forțelor operaționale. În centrul acestui proces va fi îmbunătățirea eficienței Centrului de Analiză a Informațiilor comune din Napoli (JIAC)<sup>28</sup>. JIAC va trebui să valorifice inițiativele, cum ar fi marina italiană sau Centrul de Trafic Maritim Virtual-Regional<sup>29</sup> (Virtual-Regional Maritime Traffic Centre – VRMTC). Acesta trebuie, de asemenea, să se conecteze cu centre regionale de comandament cu caracter militar și alte entități nonmilitare, precum Centrul Frontierelor Navale de Vest, Centrul Frontierelor Navale din Marea Mediterana de Est și inițiativa FRONTEX a Uniunii Europene<sup>30</sup>. Până în prezent, capacitatea JIAC de a colecta și de a analiza datele și de a le difuza ca sursă de informații utile nu a îndeplinit așteptările, în mare parte ca urmare a lipsei de concentrare pe domeniul maritim și a capacităților de analiză maritimă redusă<sup>31</sup>.

În al treilea rând, conceptul nu ar trebui să se concentreze exclusiv asupra terorismului. Marea este un mediu de transport și, în mod inevitabil, poate găzdui numeroase activități ilicite. De multe ori, mijloacele și metodele folosite de către infractori și imigranții ilegali sunt utilizate, de asemenea, și de către teroriști și traficanții de arme de nimicire în masă. Este greu să se distingă de la distanță o activitate ilicită de alta legală. Aplicarea unei bune guvernări la mare (eliminarea activităților ilicite) are drept obiectiv producerea unor rezultate mai bune și garantarea, pe termen lung, a acestora în statele mediteraneene<sup>32</sup>.

În al patrulea rând, conceptul trebuie să dezvolte mijloace tehnologice și politice pentru a genera imagini operaționale și de informații complete. Sistemul va trebui să funcționeze la un nivel neclasificat, dar utilizând legături securizate, să proceseze un volum mare de informații pe care să le transmită rapid la un număr cât mai mare de utilizatori. Sistemele clasificate tradiționale nu sunt o opțiune viabilă; informațiile clasificate neputând fi utilizate în mediul multinațional și

în interagenții. Dacă rețeaua folosește metode de criptare comerciale, protocoale de internet sau alte tehnologii, acestea trebuie să fie accesibile, fiabile, ușor de utilizat și foarte accesibile. Totodată, acestea trebuie să furnizeze suficientă securitate pentru ca datele pe care le conțin să fie de încredere. Statele Unite și alte națiuni vor avea în continuare propriile lor sisteme clasificate, dar rețeaua care permite transferul de informații pentru MDA nu se poate baza doar pe ele. Cu cât protocoalele și procedurile vor mânui anumite informații sensibile și clasificate, cu atât sistemul va avea mai mult succes.

În cele din urmă, înțelegeri la nivel politic și autorizații legale trebuie să funcționeze deopotrivă, la nivel internațional, regional și național. Conștientizarea situației oferite de MDA nu are nicio valoare în cazul în care directorii nu au fost investiți cu autoritate legală sau aranjamente organizaționale pentru a lua decizii. Operațional, acest lucru înseamnă că forțele militare și civile trebuie să aibă libertatea de a coopera, fără alte cereri suplimentare de solicitare de aprobări și permisiuni. În ultimii ani au fost făcute progrese considerabile, dar este nevoie ca mult mai multe acțiuni să fie întreprinse<sup>33</sup>.

### Capacitățile și atributele necesare

Viitoarelor forțe americane și aliate vor avea nevoie de o gamă largă de capacități pentru a pune în aplicare un astfel de concept de securitate maritimă operațională. Aceste capacități trebuie să conducă la unitatea de efort dintre forțele americane și partenerii lor și să se concentreze pe o ordine pe mare viabilă. Acestea se împart în patru zone. Prima este de cooperare și integrare dintre forțele SUA și partenerii lor militari și civili. Cunoașterea capacităților puse la dispoziție, restricțiile politice și autoritățile judiciare reprezintă a doua zonă de capacitate. Generarea de informații utile prin MDA este a treia<sup>34</sup>. În cadrul acesteia sunt unsprezece capacități subordonate, și anume:

- supravegherea neîntreruptă a punctelor obligatorii de trecere, a zonelor cu trafic ridicat și a domeniilor de interes;
- detectarea și monitorizare în timp real sau aproape real a unui număr mare de nave, oameni, mărfuri, activități pe mare și în port;
- integrarea JIAC cu alte centre regionale de comandă și coordonare maritimă, precum și dezvoltarea unei capacități de analiză maritim în cadrul JIAC;





- conectarea informațiilor cu factorii de decizie și forțele operaționale într-un mediu multinațional și interagenții;

- evaluarea activităților neconforme folosind analiza și instrumentele specifice de luare a deciziilor (de exemplu, informații neclasificate despre mine și detecțiile anomaliiilor magnetice);

- telecomunicații pe o arie cât mai mare;

- schimb de baze de date și informații în mod frecvent;

- fuziune a imaginii de informații cu imaginea operațională comun (common operational picture – COP);

- accesibilitatea la COP a tuturor partenerilor (civil și militar);

- afișaj și integrarea datelor comerciale AIS în COP;

- accesul în timp real de către echipe de inspecție la bazele de date biometrice sau alte baze de date care să le permită să identifice suspjecții de terorism și acțiuni ilicite în timp oportun (ceea ce implică capacitatea de a colecta informații biometrice)<sup>35</sup>.

Ultima capacitate necesară pentru a sprijini un concept operațional de securitate maritimă este descurajarea, preempțiunea și interzicerea și răspunsul oportun la activitatea ilicită de pe mare și litoral. Acest punct are, de asemenea, capacități subordonate. Prima este capacitatea de a implementa pachete de forțe adaptate la amenințări specifice (acțiune corectă și cantitatea de forțe necesare, la momentul potrivit). În acest scop, forțele operaționale trebuie să fie rapide, de o anumită mărime, conectate în rețea și interoperabile. Interoperabilitatea între forțele navale americane și Forța de Răspuns a NATO este o subcapacitate în sine, capabile de operații la mare, cuprinzând un spectru de acțiuni de la acțiunile de impunere a legii (cum ar fi, boardingul), la misiuni de luptă tradiționale. Forțele de răspuns, în general, trebuie să fie capabile să răspundă la amenințări identificate în zona de litoral, din apropierea țărmului, în strâmtori, lângă dig sau la ancoră, și, așa cum am menționat, trebuie să fie capabile să primească și să transmită date biometrice.

Aceste capacități și misiunile componentelor lor constituie un cadru pe care planificatorii pot determina ceea ce vor avea nevoie pentru a combate amenințările maritime în Marea Mediterană. Structurilor de forță pot varia, dar toate vor trebui să fie conectate în rețea, interoperabile și adaptabile<sup>36</sup>.

### Riscuri și incertitudini

Niciun concept operațional nu poate fi complet fără a aborda riscuri și incertitudini. În mod evident, nimeni nu poate prezice viitorul cu o acuratețe completă<sup>37</sup>. Cu toate acestea, provocarea principală a asigurării ordinii pe mare va dăinui mult timp. Instrumentele pe care globalizarea le oferă actorilor transnaționali va continua să pună statele în competiție. Real, incertitudinea nu se află în ceea ce va trebui să se facă, ci stă în capacitatea Statelor Unite de a crea o coaliție maritimă capabilă de a face față la provocările viitorului.

Deci, întrebarea este: Pot Statele Unite ale Americii, în special Comandamentul European, să creeze o coaliție cu capacități potrivite pentru a face față amenințărilor maritime asupra intereselor americane și aliate? Răspunsul depinde de cât de bine EUCOM înțelege limitările dintre Statele Unite și partenerii săi și cât de bine va ști să diminueze riscul. Cooperarea necesară construirii domeniului de avertizare, precum și capacitatea de a răspunde la amenințările într-un mediu multinațional este dificil de construit.

Orice concepție de operații care se bazează pe promisiunile mai multor parteneri, în mod obligatoriu va fi problematică, din motive care pleacă de la lipsa de voință politică, până la lipsa de resurse din partea oricărui jucător, inclusiv Statele Unite. Corupția locală, ineficiența, birocrăția, interesele diferite și dificultatea de a monitoriza vasele în mișcare, cargourile și oamenii aflați pe mare, amenință, de asemenea, capacitatea de a executa conceptul<sup>38</sup>.

Riscul poate fi redus și șansele de succes îmbunătățite printr-o combinație de strategii. În primul rând, conceptul nu ar trebui să aibă o „față americană”. Planificatorii SUA ar trebui să sprijine NATO, aliații și inițiativele private oricând este posibil. În al doilea rând, prioritatea pentru resurse ar trebui să se canalizeze pe mijloacele care vor permite participanților să reușească și pe capacitățile partenerilor care nu se poate dezvolta singuri (de exemplu, lățimea de bandă necesară pentru a conecta o rețea regională MDA, software-ul pentru a gestiona și de a difuza, fără costuri pentru utilizatori, o imagine operațională comună, stații AIS, precum și anumite cheltuieli operaționale ale partenerilor. În al treilea rând, supravegherea și urmărirea trebuie să se concentreze asupra contactelor de interes și a celor suspicioase, fără a mai încerca să urmărească



fiecare navă, în marș, în Marea Mediterană. În al patrulea rând, ar trebui să fie încurajate și susținute inițiative maritime internaționale și regionale (cum ar fi, AIS și programul Marine Electronic Highway), care creează o mai mare transparență în domeniul maritim și promovează cooperarea dintre sectoarele comerciale și guvernamentale.

### Conceptul de operații de securitate maritimă

Conform Strategiei Europene Interagenții, operațiile de securitate maritimă sunt definite prin acele măsuri executate de către agențiile și autoritățile civile și militare, care acționează în domeniu, pentru a preveni pericolul și a diminua riscurile activităților ilegale sau de amenințare, desfășurate pe mare, astfel încât, prin acțiunea acestora, să se acționeze pentru impunerea legii, în vederea apărării cetățenilor și a intereselor naționale și internaționale.

Dezvoltând aceste operații, se va pune accent pe terorism, trafic de droguri, emigrație ilegală, piraterie și jaf armat, dar și pe apărarea resurselor naționale, prevenirea impactului asupra mediului, securitatea energiei și salvagardarea suveranității. La definirea acestor activități, se va înțelege faptul că actul de comandă în majoritatea activităților nu aparține structurilor militare, dar pentru o mai bună securitate maritimă este necesar un parteneriat civil - militar solid.

Tradițional, aceste misiuni sunt, în general, conduse independent de către statele membre și/sau de către agenții maritime civile pentru a impune legea, cum ar fi OAE. În plus, mai există o multitudine de inițiative civile și militare, în diferite faze de dezvoltare, care au drept scop apărarea granițelor EU. Nu există la acest moment niciun cadru atotcuprinzător care să strângă laolaltă elementele civile și militare și să lupte eficient, coerent și colectiv împotriva tuturor amenințărilor ce vin dinspre mare.

O abordare interagenții europeană cu privire la MSO ar duce la creșterea prosperității comune și a intereselor de securitate, prin protecția și sprijinul activităților legale, pe timpul luptei împotriva amenințărilor actuale teroriste și al acțiunilor ostile, ilegale sau periculoase din domeniul maritim. În viziunea europeană, operațiile de securitate maritimă necesită cel puțin șase acțiuni strategice pentru a se atinge sinergia activităților de securitate civil-militare maritime, în efortul coordonat

împotriva tuturor amenințărilor maritime, după cum urmează:

a. Dorința politică de a colabora în cadrul operațiilor de securitate maritimă la nivelele naționale și internaționale. Pentru a dezvolta o colaborare interagenții este necesar să se constituie o singură structură instituțională, cu sprijinul larg al națiunilor, organizațiilor internaționale și al agențiilor multinaționale.

b. Cooperarea internațională și interagenții. Coordonarea unei asemenea interagenții necesită o activitate elaborată, necesitând implicarea unor actori internaționali, precum UE, NATO, Organizația Maritimă Internațională a Națiunilor Unite (IMO), precum și a autorităților cu putere de execuție legislativă, în funcție de responsabilitățile fiecăror.

c. Creșterea nivelului de alertă din domeniul naval. Există o serie de inițiative în derulare atât civile, cât și militare, care au ca scop crearea unei capacități globale, de supraveghere maritimă și schimb de informații.

d. Punerea la dispoziție de forțe și mijloace pentru securitatea maritimă începând cu apele internaționale până la apele teritoriale, inclusiv țărmlul. Națiunile monitorizează și acționează în apele lor teritoriale. Operațiile de securitate maritimă eficiente se bazează pe capacitatea coordonării și menținerii unei situații navale clare, care să cuprindă atât apele internaționale, cât și cele teritoriale, incluzând zonele de litoral, precum și facilitățile portuare, în vederea unei acțiuni corespunzătoare.

e. Impunerea aplicării măsurilor de securitate în practicile civile/comerciale. Ca o cerință la necesitățile tot mai mari de hidrocarburi, nevoia de a proteja liniile de comunicații navale poate deveni o chestiune foarte importantă. Cooperarea și parteneriatul cu agențiile de transport naval vor fi vitale pentru dezvoltarea unei viziuni integrate.

f. Promovarea cadrului legal necesar pentru aplicarea operațiilor de securitate maritimă. Responsabilitățile naționale se întind din zona țărmlului mării către limita apelor teritoriale ale altor state, fără a avea permisiunea de a intra în apele teritoriale ale acestora. În afara apelor teritoriale, UNCLOS permite să se acționeze în instanțe specifice și executarea de boarding pe navele suspecte de piraterie. Proliferation Security Initiative (PSI) este un exemplu prin care națiunile,



prin acordurile privind acțiunile de boarding, permit interdicția navelor în anumite circumstanțe.

### **Concluzii**

Nu există o definiție legală a securității maritime. Securitatea maritimă a fost definită în sens larg de către cercetători și oficiali guvernamentali pentru a include următoarele: protejarea suveranității și integrității teritoriale în domeniul maritim; securitatea transportului maritim și al marinarilor; protecția facilităților legate de afacerile maritime; securitatea portuară; securitatea resurselor; securitatea mediului; protecția împotriva pirateriei și a infracțiunilor armate de pe mare; protecția zonelor de pescuit; siguranța și libertatea de navigație și de zbor; reglementarea afacerilor maritime; menținerea legii și a ordinii pe mare. Argumentul central al acestei lucrări este acela că eforturile de a asigura securitatea maritimă necesită atât recurgerea la dreptul internațional, inclusiv la Convenția Organizației Națiunilor Unite privind dreptul mării (UNCLOS), cât și la negocieri politice cu cele mai importante state implicate.

Securitatea maritimă poate fi asigurată doar prin navigația cu mare atenție între diferite regimuri juridice și politica reală. În cazul în care status quo-ul rămâne cel actual, implicațiile sunt clare: incidentele maritime ar putea erupe în orice moment și ar putea submina nu numai relațiile bilaterale ale statelor în cauză, ci și securitatea regională. În cazul în care diferențele maritime actuale nu sunt abordate corect, acestea ar putea deveni un factor major în relațiile strategice.

Regimuri juridice, cum ar fi UNCLOS, sunt necesare, dar nu reprezintă și suficiente fundamente pentru securitatea maritimă. Acest lucru se datorează faptului că această convenție nu definește termenii cheie utilizați în dezbaterile între puterile maritime, cum ar fi China și Statele Unite. UNCLOS ar putea să fie depășită de progresele tehnologice – atât civile, cât și militare. În plus, China și multe alte națiuni au adoptat legi pentru a reglementa activitățile militare străine în ZEE proprii, acestea nefiind acceptate de dreptul internațional, inclusiv UNCLOS. În cele din urmă, Statele Unite ale Americii, deși semnatară a UNCLOS, încă nu a aderat la această Convenție. Este foarte puțin probabil Senatul SUA va ratifica această convenție din motive politice interne, iar această probabilitate este întărită de interpretările unilaterale ale Chinei în ceea ce privește Convenția.

Securitatea Maritimă este crucială pentru economia globală care depinde de linii de comunicații maritime sigure și deschise. Prin urmare, orice complicație sau amenințare la acest statut dorit va avea un impact negativ pentru toate statele.

Complexitatea provocărilor din domeniul maritim este în creștere. Amenințările asimetrice solicită mai multe de la strategiile noastre de securitate și apărare tradiționale. Va trebui să se creeze un răspuns la aceste amenințări în care autoritățile naționale și internaționale, militare și civile cooperează într-un mod preventiv, eficient și coerent.

Așa cum există noi provocări în ceea ce privește Securitatea Maritimă, cum ar fi renașterea pirateriei, traficul ilicit, migrația în masă și exploatarea resurselor, există o presiune tot mai mare pentru a coordona activitățile de răspuns colective. În același timp, există o presiune de a coordona aceste răspunsuri sub îndrumarea și standardele unui organ de guvernare centralizat / internațional pentru a face o mai bună utilizare a resurselor operaționale pentru a asigura mediul maritim.

Nicio țară nu poate face față provocărilor de securitate maritimă de una singură. Prin urmare, o rețea mai eficientă a cooperării globale trebuie să fie instituită, sincronizată și operaționalizată.

Trebuie să ne amintim că forța militară nu va fi capabilă pentru a răspunde provocărilor Securității Maritime. Implicarea mai multor actori interesați – inclusiv actorii politici, departamentele guvernamentale, instituțiile juridice, agențiile de impunere a legii, cadrele universitare, organizațiile internaționale și organizațiile nonguvernamentale – este crucială pentru succesul securității maritime.

Există numeroase organisme regionale care conduc, cu succes, inițiative de securitate maritimă. Ele au arătat, cel puțin posibilitatea de a fi un model pentru rețeaua de Securitate Maritimă și pentru cooperare la nivel mondial. Soluții separate trebuie să fie aduse numai în situația în care există un scop comun. Responsabilitatea începe la nivel național, conectată cu o viziune de a interacționa cu actori regionali și internaționali.

Angajamentul statelor membre ar trebui să fie ghidat pentru o strategie participativă pe termen lung, care va ajuta să activeze atenția politică și publică. Strategia globală trebuie să ia în considerare





diferențele de organizare, naționale și regionale pentru a reduce barierele culturale.

Există multe structuri de cooperare. Acum este însă timpul pentru acțiune. Cel mai bun mod este de a începe cu schimbul de informații de bază, ca un prim pas. Bazat pe succesul din această experiență, el va evolua la o cooperare mai largă. Cu pași mici va ajuta să se ocupe de probleme cu încredere. În unele cazuri, poate fi foarte dificil de a construi încrederea în rândul unor parteneri, dar, chiar și așa, cooperarea în materie de securitate, va stabili practicile de lucru în comun. Este însă un drum lung pentru a ajunge la nivelul dorit de cooperare internațională pentru operațiuni de securitate maritimă, dar acești pași mici reprezintă un bun început.

Inițiativele statelor membre trebuie să creeze o cooperare eficientă interagenții, deoarece securitatea maritimă necesită un angajament între mai multe părți interesate, inclusiv între toate statele relevante, internaționale, nonstatele și companii partenere. Toți aceștia trebuie să lucreze în consonanță cu fiecare.

Întrebarea care se pune este: „Cine ar trebui să coordoneze și să conducă o cooperare internațională în domeniul securității maritime?” Este încă fără răspuns. Este o organizație existentă cum ar fi ONU / IMO sau un nou organism format de un grup de state sau o confederație a tuturor inițiativelor regionale?

Poate fi nerealist să ne așteptăm ca o autoritate internațională să acționeze ca un executor judecătoresc având scopul comun de a garanta securitatea maritimă pe toate oceanele. Cu toate acestea, un astfel de organism la nivel mondial este necesar ca un facilitator pentru elaborarea de orientări dar și ca un mediu de colaborare pentru toate părțile implicate. Identificarea și dezvoltarea unui astfel de organism ar trebui să fie cu siguranță un punct central al muncii noastre viitoare.

Această lucrare a fost posibilă prin sprijinul financiar oferit prin Programul Operațional Sectorial Dezvoltarea Resurselor Umane 2007-2013, cofinanțat prin Fondul Social European, în cadrul proiectului POSDRU/159/1.5/S/138822, cu titlul „Rețea Transnațională de Management Integrat al Cercetării Doctorale și Postdoctorale Inteligente în Domeniile „Științe Militare”, „Securitate și Informații” și „Ordine Publică și Siguranță Națională” – Program de Formare Continuă a Cercetătorilor de Elită – „SmartSPODAS”.”

#### NOTE:

1 Încă de la începutul conflictului, nave din Flota Rusă a Mării Negre s-au desfășurat în largul coastei Abhaziene și în portul georgian Poti, în sprijinul acțiunilor militare ale Rusiei. Autoritățile georgiene au raportat că marina rusă a scufundat mai multe nave ancorate în Poti. Au existat, de asemenea, rapoarte de incidente pe mare între nave ruse și georgiene. Autoritățile ruse au acuzat NATO de faptul că alianța contribuie la creșterea tensiunilor regionale în Marea Neagră. Acestea au exprimat îngrijorarea cu privire la furnizarea de asistență umanitară pentru Georgia de mai mulți aliați ai NATO folosind nave militare, precum și cu privire la prezența altor nave NATO în zonă. Patru nave NATO au fost într-adevăr desfășurate la Marea Neagră, la sfârșitul lunii august 2008, dar în contextul unei vizite programate cu mult timp înainte pentru România și Bulgaria.

2 Pentru un studiu aprofundat de recenta creștere a pirateriei la nivel mondial și în special în largul coastelor Somaliei, a se vedea Raportul general al acestui comitet din 2009 „Amenințarea tot mai mare a pirateriei la adresa securității regionale și globale” [169 CDS 09 rev. 1].

3 În acest sens, consultați analiza cuprinzătoare în proiectul de raport al lui Ragnheidur Arnadottir (Islanda) pentru Apărare și Subcomitetul Comitetului de securitate pentru apărare transatlantică și cooperare în domeniul Securității, „Securitatea în partea de sus a lumii: Există un rol al NATO în extremitatea nordică?” (*Security at the Top of the World: Is There a NATO Role in the High North?*) [213 DSCTC 10 E].

4 Parteneriatului pentru Pace (PfP) este un program de cooperare bilaterală între țările partenere individuale și NATO. Acesta permite țărilor partenere să construiască relații individuale cu NATO, alegând propriile priorități pentru cooperare. PfP a fost lansat în 1994; în prezent, douăzeci de țări participând la acesta. „Parteneriatul pentru Pace”, Subiecte NATO, [www.nato.int/issues/pfp/](http://www.nato.int/issues/pfp/). Partenerii Dialogului Mediteranean sunt Algeria, Egipt, Israel, Iordania, Mauritania, Maroc, Tunisia.

5 Articolul V prevede că „un atac armat împotriva uneia sau mai multora dintre ele, în Europa sau în America de Nord, va fi considerat un atac împotriva tuturor și, prin urmare, sunt de acord că, în cazul în care are loc un astfel de atac armat, fiecare dintre ele, în exercitarea dreptului de de autoapărare individuală sau colectivă, recunoscut prin Articolul 51 din Carta Națiunilor Unite, va sprijini Partea sau Părțile astfel atacate prin efectuarea imediată, individual sau, în mod concertat, cu celelalte părți, măsurile pe care le consideră necesare, inclusiv utilizarea de forțe armate, pentru restabilirea și menținerea securității zonei nord-atlantice”. Articolul V, „Tratatul Atlanticului de Nord”, 4 aprilie 1949, [www.nato.int/docu/basic/txt/treaty.htm](http://www.nato.int/docu/basic/txt/treaty.htm)

6 NAC este cel mai important organism de luare a deciziilor în cadrul NATO. Singurul organism stabilit prin Tratatul Atlanticului de Nord (conform articolului 9) este investit cu autoritatea de a înființa astfel de organisme subsidiare care ar putea fi necesare în scopul punerii în aplicare a tratatului. Acesta supraveghează procesul politic și militar cu privire la problemele de securitate care afectează întreaga alianță. Subiecte NATO, disponibil la [www.nato.int/issues/nac/](http://www.nato.int/issues/nac/).





7 Lățimea strâmtoării variază de la opt mile (12.9 km) la travers de punctul Marroqui la douăzeci și șapte mile (patruzeci și trei kilometri), de la intrarea de vest. Aproximativ trei mii de nave tranzitează Strâmtoarea Gibraltar în fiecare zi. „Combaterea terorismului pe mare”, NATO Briefing, aprilie 2004, p. 3, [www.nato.int / docu / informare / terrorism\\_at\\_sea-e.pdf](http://www.nato.int/docu/informare/terrorism_at_sea-e.pdf).

8 Până pe 15 septembrie 2005, 488 de escorte necombatante au fost efectuate prin Strâmtoarea Gibraltar. Roberto Cesaretti, „Combaterea terorismului în Marea Mediterană”, Revista NATO (toamna anului 2005), [www.nato.int/docu/review/2005/issue3/english/art4.html](http://www.nato.int/docu/review/2005/issue3/english/art4.html).

9 Primul compliant boarding a fost realizat pe 29 aprilie 2003. Începând cu ianuarie 2006, aproximativ șaptezeci și patru de mii nave au fost interogate și o sută inspectate. NATO, „Operațiunea Active Endeavour Inspecțiile ajung la 100”, Allied Maritime Component Command Napoli Comunicat de presa, 16 ianuarie 2006, [www.afsouth.nato.int/organization/CC\\_MAR\\_Naples/Pressreleases/](http://www.afsouth.nato.int/organization/CC_MAR_Naples/Pressreleases/)

10 Cesaretti, „Combating Terrorism in the Mediterranean”.

11 *Ibidem*.

12 Nu a fost scopul inițial al OAE de a executa operații căutare și salvare, umanitare, sau de intervenție la dezastre; capacitatea de a efectua astfel de operații este un avantaj neașteptat. Un exemplu a avut loc la 4 decembrie 2001, atunci când navele Grupării Permanente din Mediterana Aliseo, Formion, și Elrod au fost chemate să ajute la salvarea a optzeci și patru de civili de pe o platformă petrolieră lovită de vânturi puternice și valuri foarte mari. Elicopter ambarcat pe nava Aliseo a transferat toate cele optzeci și patru de persoane în paisprezece zboruri. Navele NATO au fost, de asemenea, implicate în combaterea imigrației ilegale. La 23 martie 2006, navele OAE au desfășurat patrule în cadrul luptei antiteroriste în Marea Mediterană, reperând mișcări suspecte pe M / V *Cristal*, începând urmărirea acesteia. Navele OAE au anunțat Paza de Coastă a Greciei, care a interceptat nava în timp ce se apropia apele teritoriale grecești. Autoritățile elene au urcat la bordul navei și, ulterior, au arestat căpitanul, echipajul și 126 de imigranți ilegali.

13 În decembrie 2005, oficialii NATO au vizitat Sevastopolul pentru a discuta despre pregătirile flotei ucrainene pentru participarea la OAE. La 27 ianuarie 2006, președintele ucrainean Viktor Iușcenko a semnat un decret de aprobare a acordului de la Vilnius, care va permite forțelor ucraineniene să participe la OAE.

14 *Operation Black Sea Harmony* – Wikipedia, the free encyclopedia.

15 <http://www.mediafax.ro/externe/statele-unite-acordato-importanta-strategica-deosebita-regiunii-marii-negre.html?3614;2704865/WASHINGTON/16:48,12.06.2008>.

16 Rusia se opune, de asemenea, unui rol mai extins al SUA sau NATO în Marea Neagră. Motivul real din spatele opoziției turce și ruse la planul de la Washington ar putea fi faptul că ambele țări „probabil percep politicile americane în regiunea Mării Negre și Caucaz ca fiind potențial destabilizatoare pentru interesele lor vitale”. Igor Torbakov, „Turcia este alături de Moscova împotriva Washingtonului pentru Forțele Navale din Marea Neagră” Eurasia Daily Monitor, 3 martie 2006, [www.jamestown.org/](http://www.jamestown.org/).

17 Turcia acordă o mare importanță Convenției de la Montreux din 1936, care limitează accesul navelor de război ale statelor ne-riverane la Marea Neagră. Tratatul garantează trecerea liberă a tuturor navelor comerciale, definește termenii și stabilește limitele de tonaj (cincisprezece mii de tone pe navă, totală care să nu depășească treizeci de mii de tone), cu privire la trecerea navelor militare prin Bosfor și Dardanele. Matt Bryza, adjunctul secretarului american de stat pentru afaceri europene și eurasiatice, a declarat, la 29 martie 2006, că, deși Statele Unite încearcă să îmbunătățească securitatea în regiunea Mării Negre, nu are nicio intenție de a încălca Convenția.

18 PSI nu este o instituție formală, nici nu este un organism. Este o declarație de scop, o activitate. PSI caută să se implice în unele capacități cu toate statele capabile și dispuse să ia măsuri pentru a opri fluxul armelor de distrugere în masă, a sistemelor de livrare, precum și materialele conexe pe mare, în aer sau pe teren. PSI: Principii ale Declarației de Interdicție, 4 septembrie 2003, [www.state.gov/t/np/rls/fs/23764.htm](http://www.state.gov/t/np/rls/fs/23764.htm); „Exerciții” *Inițiativa de securitate împotriva proliferării*, [www.proliferationsecurity.info / exercises.html](http://www.proliferationsecurity.info/exercises.html)

19 Capitolul V al *Convenției internaționale pentru ocrotirea vieții omenești pe mare* (SOLAS) prevede că AIS trebuie să furnizeze, informații (inclusiv identitatea, tipul navei, poziția, cursul, viteza, statutul de navigație, precum și alte informații legate de siguranță), informații transmise în mod automat către anumite stații aflate pe țărm, alte nave și aeronave. AIS trebuie să primească în mod automat astfel de informații de la nave dotate în mod similar, să monitorizeze și urmărească navele și să execute schimb de date cu facilități de la țărm. Toate navele construite după 1 iulie 2002 și a celor construite înainte de atunci, care sunt angajate în voiaje internaționale, cu excepția navelor de mai puțin de trei sute de tone brute (altele decât navele de pasageri și petoliere), sunt obligate să instaleze AIS. Organizația Maritimă Internațională, AIS Transponder, [www.imo.org/Safety/](http://www.imo.org/Safety/).

20 De exemplu, AISLive oferă acest serviciu pentru 1.320 de dolari pe utilizator pe an. Licența de cinci utilizatori costă 2.275 de dolari.

21 Till, *Seapower*; p. 342.

22 Acest lucru nu înseamnă că marinele nu pot executa alte acțiuni, cum ar fi patrulare în sprijinul pescuitului și interceptarea traficantilor de droguri, numai că astfel de misiuni nu au forma unei strategii navale și concepții operaționale.

23 Evoluția unui concurent apropiat ar putea aduce puterile maritime din nou în prim-planul planificărilor navale, dar cei mai mulți experți nu întrevăd creșterea vreunui contra-concurent care să acționeze de la egal la egal din punct de vedere militar în Marea Mediterană, în orice moment, în curând. Douglas E. Streusand, *Geopolitica versus Globalizare*, în contextul globalizării și putere maritimă, ed. Sam J. Tangredi, National Defence University Press, Washington DC, 2002, pp. 49-53.

24 Comisia Statelor Unite privind politica Oceanelor, *An Ocean Blueprint for the 21st Century*, Imprimeria Guvernului SUA, Washington DC, 2004, pp. 1-16, 384; Pana, *Seapower*, pp. 311-14.

25 *National Plan to Achieve Maritime Domain Awareness*, White House, Washington, D.C., 2005, p. 1.



26 Până la sfârșitul anului 2006, US Navy a avut doar două nave staționate permanent în Marea Mediterană, o navă de comandă și o navă auxiliară; toate celelalte nave de luptă americane din Mediterana desfășurându-se acolo din altă parte. De obicei, cel puțin o navă face parte din Forța Navală Permanentă din Mediterana. De multe ori forțelor navale dislocate în Marea Mediterană sunt redistribuite la alte teatre, mai ales la Golful Arabiei. De obicei, singura dată când portavioanele americane trec prin Marea Mediterană este atunci când acestea tranzitează către Golful Arabiei.

27 Vice-amiralul Timothy P. McClement, OBE, *Amenințare asimetrică în Mediu maritim -un punct de vedere militar*, prezentare la al cincilea Simpozion Regional Seapower, 14 octombrie 2004, [www.marina.difesa.it/symposium/programma14.htm](http://www.marina.difesa.it/symposium/programma14.htm)

28 Scopul JIAC este promovarea activă de colectare, raportare și coordonare de informații în comun. Cesaretti, „Combaterea terorismului în Marea Mediterană”.

29 În conformitate cu amiralul Sergio Biraghi, șeful de stat major al marinei italiene, scopul Centrului Virtual Regional traficului maritim (V-RMTC) este acela de a crește coordonarea supravegherii maritime în Marea Mediterană. V-RMTC este destinat să ofere forțelor navale informații despre traficul din Marea Mediterană, în timp real, prin link-uri securizate de Internet. Începând cu anul 2006, douăzeci și șase de marine au participat la proiect. Adunarea Uniunii Europene Occidentale, „Adunarea susține utilizarea a forțelor de apărare navale în misiuni care nu sunt strict militare în caracter”, comunicat de presă UEO, 07 decembrie 2005, [www.assemblee-ueo.org/en/presse/cp/2005/44.html](http://www.assemblee-ueo.org/en/presse/cp/2005/44.html); [www.marina.difesa.it/vrmtc/ro/vrmtc.htm](http://www.marina.difesa.it/vrmtc/ro/vrmtc.htm)

30 Inițiativa Western Sea Borders Centre (WSBC) din Madrid, Spania, este responsabilă cu supravegherea Mării Baltice și vestul Mediteranei. Inițiativa Eastern Sea Borders Centre (ESBC) din Pireu, Grecia, este responsabilă pentru estul Mediteranei. FRONTEX (Agenția Europeană pentru Gestionarea Cooperării Operative la Frontierele Externe ale statelor membre ale Uniunii Europene) a devenit operațională la 1 mai 2005. Scopul său este acela de a coordona și asista între serviciile competente ale statelor membre responsabile pentru punerea în aplicare a Schengen acquis-ului privind controlul persoanelor la frontierele externe. Printre sarcinile sale se numără coordonarea cooperării operaționale între statele membre în domeniul gestionării frontierelor externe (terestre și maritime); are în vedere cooperarea cu Europol, organizațiile internaționale și țările terțe. Interparliamentary European Security and Defense Assembly, *Surveillance of the Maritime and Coastal Areas of European States*, Document A/1920, Paris: Assembly of Western European Union, 6 December 2005, pp. 8-9.

31 Eficiența operațională în zonele maritime depinde în mare măsură de personalul specializat implicat în JIAC. JIAC a făcut o treabă mult mai bună coroborând, analizând și diseminând date ca și informații utile pentru Balcani, Afganistan și alte operații, terestre în primul rând.

32 Cele mai multe forțe navale mediteraneene percep terorismul ca pe o amenințare, dar de cele mai multe ori nu văd amenințarea în contextul mult mai larg de activități ilicite. Vezi prezentările generalului Mohand Tahar Yala (comandant al forțelor navale din Algeria), viceamiralului spate Abdelaziz

Aichouche (Royal Navy marocană), viceamiralului Mohamed Kamel Bouhaouala (marina Tunisia) și mai mulți alți prezentatori de la cel de-al cincilea Simpozion Regional Seapower de la Veneția, Italia, la 14 octombrie 2004, [www.marina.difesa.it/symposium/programma14.htm](http://www.marina.difesa.it/symposium/programma14.htm).

33 Exemple de progrese înregistrate în acest domeniu includ amendamentele din 2005 de la Convenția cu privire la reprimarea actelor ilicite de pe mare, precum și semnarea a numeroase memorandumuri de înțelegere privind schimbul de informații clasificate între statele Unite, NATO și cele mai multe dintre statele litoral la Marea Mediterană.

34 Capacitatea 3 (să dezvolte și să mențină cunoașterea situației comune), în secțiunea 5 a Concepției de comandă și Control Întrunit Integrat conține o discuție mai detaliată cu privire la această capacitate. Departamentul american al apărării, *Command and Control Joint Integrating Concept*, Washington D.C., Joint Staff, 2005, pp. 23-24.

35 *Planul național pentru îndeplinirea Domeniului de Avertizare Maritimă*, p. 16.

36 Exemple ale acestui proces și o discuție mult mai detaliată a multora dintre capacitățile de mai sus pot fi găsite în Strategia Națională pentru Securitate Maritimă, *FORCENet Functional Concept, Command and Control Joint Integrating Concept, and Command and Control Joint Functional Concept* a marinei SUA. Toate concepțiile întrunite sunt disponibile la [www.dtic.mil/futurejointwarfare/index.html#](http://www.dtic.mil/futurejointwarfare/index.html#), și *FORCENet Functional Concept* at [forcenet.navy.mil/concepts/fn-concept-final.pdf](http://forcenet.navy.mil/concepts/fn-concept-final.pdf).

37 Colin Gray, *Cum s-a schimbat războiul de la sfârșitul Războiului Rece?* Parametrii (primăvara anului 2005), p. 16.

38 *O magistrală electronică marină* (marine electronic highway – MEH) este un sistem de tehnologie, oameni și procese care permit accesul terților la datele de mediu și informații în timp real sau aproape real. Acesta însumează instrumente pentru a înregistra, stoca, gestiona, modela, analiza, și accesa date oceanografice și de alt tip și să prezinte rezultatele ca informații grafice și text la o bază largă de experți și utilizatori nonexpert. Primul proiect demonstrativ MEH (2004-2008) se desfășoară în Strâmtoarea Malacca de către IMO, Singapore, Malaezia, Indonezia și ESTE finanțat de Facultatea de Mediu Global al Băncii Mondiale. Randy Gillespie, „Global Marine Electronic Highway: propusă Vision și Arhitectură”, Canadian GeoProject Centre, disponibil la [www.acops.org/Gillespie.pdf](http://www.acops.org/Gillespie.pdf).

## BIBLIOGRAFIE

Holslag J., *Crowded, Connected, and Contested: Security and Peace in the Eurasian Sea and What it means for Europe*, Asia-Europe Centre, 2012.

Hoffman F., *The Maritime Commons in the Neo-Mahanian Era*, in Denmark, A.M., et al., *Contested Commons: The Future of American Power in a Multipolar World*, CNAS, Washington, 2010.



Posen B.R., *Command of the Commons: The Military Foundation of U.S. Hegemony*, in *International Security*, vol. 28, no. 1, 2003.

Rahman C., *Concepts of Maritime Security*, Discussion Paper 7, Centre for Strategic Studies: New Zealand, University of Wellington, 2009.

Rogers J., *From Suez to Shanghai: the European Union and Eurasian maritime security*, EUISS Occasional Paper 77, March 2009.

Tangredi S., *Globalization and Maritime Power*, National Defence University, Washington, 2002.

Veens E.H., *The Sea: Playground of the Superpowers: On the maritime strategy of superpowers*, The Hague Centre for Strategic Studies, no. 13, 2012.