

## CONSIDERAȚII PRIVIND SECURITATEA MARITIMĂ

**Georgiana PURCEL**  
**Facultatea de Științe Socio-Umane,**  
**Departamentul de Științe Politice, Relații Internaționale și Studii Europene**  
**Masterat: Diplomația Apărării**  
**Universitatea „Lucian Blaga” din Sibiu**

**Abstract:** *The Alliance of maritime strategy identifies the roles of the maritime forces NATO Allies: deterrence and collective defense; management of the crisis; collaborative security; the mobilisation through partnerships; dialog, cooperation, and maritime safety. NATO has already built up a vast experience, carrying out of the 4 roles, that is more relevant in the complex of security. Alliance activities which will be undertaken as part of this strategy, v-to be carried out in conformity with international law, including the treaties applicable, and any relevant resolution of the unveiled by CNSAS members of the safety of the Organization United National. This strategy will help the orientation of the efforts of the fate of the Alliance, and will need to be implemented in accordance with the prevailing circumstances of the budget. In the light of this strategy and in order to identify other areas in which requires conversion, these strategies do not seek a change immediately to the maritime capacity allies, which will have to evolve in accordance with this process.*

**Keywords:** security, cooperation, organization, meeting

### Mediul de securitate maritimă

Un rol extrem de important l-a avut Consiliul European din decembrie 2013, care a urmărit adoptarea de decizii privind sporirea eficacității, vizibilității și impactului Politică de Securitate și Apărare Comună (PSAC); aprofundarea dezvoltării de capacități și întărire a industriei europene de apărare, aspecte evidențiate în concluziile adoptate cu acea ocazie.<sup>1</sup>

Există deja rezultate relevante ca urmare a desfășurării Consiliului European din decembrie 2013, statele membre (SM) UE adoptând între timp mai multe documente semnificative pentru sfera PSAC.

---

<sup>1</sup> HPSCI Release - *HSPCI Chairman Rogers Urges Obama to Reject Putin's Attempt to Get Clearer Look into US and NATO Countries*. Lanham: Federal Information & News Dispatch, Inc, 2014.

În noiembrie 2014, a fost adoptat Cadrul Politic pentru cooperarea sistematică și pe termen lung în domeniul apărării, acesta fiind complementară Codului de Conduită aferentă Inițiativei ‘Pooling and Sharing’<sup>1</sup>, și, vizând întărirea cooperării și dezvoltării de programe comune în domeniul capacităților.

Tot în noiembrie 2014 a fost adoptat și Cadrul Politic pentru cooperarea în domeniul cibernetic, UE conștientizând importanța în creștere a acestui domeniu și amenințările sporite cu care se confruntă.

Scopul documentului este de a genera mai multă cooperare la nivelul UE pe această latură.

De asemenea, în iunie 2014, Consiliul European a adoptat Strategia de Securitate Maritimă a UE, iar în decembrie 2014 Planul de Acțiune pentru implementarea sa.

În decembrie 2013, a fost publicată Abordarea Cuprinzătoare a UE în materie de conflicte și crize externe.<sup>2</sup>

În mai 2014, Consiliul UE adoptând concluzii care relevă importanța sa deosebită pentru eforturile Uniunii în acest domeniu, necesitatea transunerii sale în practică, prin intermediul unui Plan de Acțiune, urmând să fie definitivată.

La Consiliul European din decembrie 2013, au mai fost identificate 4 proiecte majore în domeniul capacităților, care vor trebui implementate în următorii ani, prin intermediul Agenției Europene de Apărare/ EDA<sup>3</sup>.

În iunie 2015, la Consiliul European care aborda, ca *follow-up* la reuniunea din decembrie 2013 aspecte legate de securitatea și apărarea europeană, România se implică în procesele de pregătire a acestui moment și își promovează propriile idei și interese, atât pe latura civilă, cât și cea militară.

De interes deosebit, este posibilă decizie a UE de revizuire sau elaborare a unei noi Strategii Europene de Securitate.

Acest context în curs de dezvoltare necesită o reevaluare semnificativă a contribuțiilor forțelor maritime în sprijinirea obiectivelor NATO în deceniile următoare.

Dacă în sprijinul operațiunilor comune Alianței sau atunci când conducerea este într-o misiune predominant maritimă, resursele să permită forțelor maritime, ce au roluri importante de îndeplinit, apărarea și promovarea intereselor colective ale Alianței pe un spectru de probleme de securitate și apărare așa cum sunt definite în Conceptul Strategic.

Mediul maritim se pretează de asemenea pe angajamentul consolidat în domeniul securității prin cooperare.

Această strategie stabilește în coerență deplină cu Conceptul Strategic, modurile în care puterea maritimă ar putea ajuta la rezolvarea provocărilor cu care se confruntă critic Alianța, roluri de durată – ca forțele NATO să acționeze în mediul maritim, în scopul de a contribui la apărarea și securitatea Alianței pentru promovarea valorilor sale.

---

<sup>1</sup> Punere în comun și partajarea, 2014.

<sup>2</sup> <http://register.consilium.europa.eu/doc>; (accesat în 13 ianuarie 2016).

<sup>3</sup> Sisteme aeriene pilotate de la distanță, ameliorarea capacităților de realimentare a aeronavelor în zbor, dezvoltarea viitoarei generații de comunicații guvernamentale prin satelit și apărarea cibernetică, decembrie 2013; <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do>; (accesat în 13 ianuarie 2016).

Aceste roluri valorifică capacitatea forțelor maritime de a oferi un spectru de opțiuni strategice Alianței și includ contribuțiile corespunzătoare: descurajarea și apărarea colectivă; managementul de criză; securitatea cooperativă; dialog și cooperare; securitatea maritimă.

Transformarea și organizarea capacităților forțelor maritime NATO, vor fi necesare pentru a alinia mai bine capacitățile maritime cu cerințele misiunilor prevăzute în această strategie maritimă.<sup>1</sup> Această strategie nu caută o schimbare imediată a capabilităților maritime Alianțelor, dar va trebui să evalueze în conformitate cu acest proces.

### **O strategie de securitate maritimă**

Oceanele conectează marile centre la nivel global printr-o rețea de relații interdependente economic, financiar, social și politic.<sup>2</sup> Mediul maritim include rute comerciale, porturi și infrastructuri cum ar fi: conducte, platforme petroliere, gaze naturale, cabluri de telecomunicații trans-oceanice.<sup>3</sup>

Amenințările la adresa securității maritime, prezintă un risc potențial pentru cetățenii europeni și pot fi dăunătoare pentru interesele strategice ale UE și ale statelor sale membre. Au fost identificate următoarele riscuri și amenințări:

- amenințările sau folosirea forței împotriva drepturilor și jurisdicția statelor membre asupra zonelor lor maritime;
- amenințările la adresa securității cetățenilor europeni și a intereselor economice pe mare în urma unor acte de agresiune externă, inclusiv cele legate de litigii maritime, amenințările îndreptate împotriva drepturilor suverane ale statelor membre sau conflictele armate;
- criminalitatea transfrontalieră și cea organizată, inclusiv pirateria maritimă și jaful armat pe mare, traficul de persoane și filierele de imigrație clandestină, rețelele de criminalitate organizată care facilitează migrația ilegală, traficul de arme și droguri, contrabandă;
- terorismul și alte acte ilegale intenționate, pe mare și în porturi, împotriva navelor, a mărfurilor, a echipajului și a pasagerilor, a porturilor și a instalațiilor portuare, precum și a infrastructurii maritime și energetice critice, inclusiv atacurile cibernetice;
- proliferarea armelor de distrugere în masă, inclusiv a amenințărilor de natură chimică, biologică, radiologică și nucleară (CBRN);
- amenințările la adresa libertății de navigație, cum ar fi refuzarea accesului la mare și strâmtori, obstrucționarea căilor maritime de navigație;

---

<sup>1</sup> Această transformare continuă va avea loc în contextul de planificare a apărării Alianței inclusiv rolul său de echilibrare a resurselor și cerințelor. "NATO Faces New Eastern Mediterranean Realities." *Defense & Foreign Affairs Strategic Policy* 39, no. 6, (2015), pp. 11-13.

<sup>2</sup> Statisticile sunt convingătoare: 70% din pământ este acoperit de apă, 90% din comerțul mondial este maritim, 75% trece prin câteva canale vulnerabile și strâmtori internaționale.

<sup>3</sup> <http://www.euronaval.ro/noutati/173-strategia-uniunii-europene-in-materie-de-securitate-maritima>; (accesat în 13 ianuarie 2016).

- riscurile de mediu, inclusiv exploatarea nedurabilă și neautorizată a resurselor naturale și marine;

- impactul potențial, din punctul de vedere al securității, al dezastrelor naturale sau provocate de om, al fenomenelor extreme și al schimbărilor climatice asupra sistemului de transport maritim și asupra infrastructurii maritime;

- cercetările arheologice ilegale și nereglementate și jafurile vizând obiecte arheologice.

Transportul maritim și porturile reprezintă noduri vitale în lanțul de distribuție, motiv pentru care atenția trebuie sporită în sensul asigurării unei securități adecvate.<sup>1</sup>

Creșterile masive de trafic înregistrate în interiorul Uniunii Europene în ultimii ani, a condus la adoptarea unei politici europene de transport<sup>2</sup>.

În statele noi membre ale UE creșterea va fi chiar cu până la 95% mai mare în următorii ani.

Sistemul de transport existent în prezent în UE nu va putea face față acestor creșteri previzionale de trafic, de aceea a devenit esențială dezvoltarea unor sisteme alternative de transport, în vederea eliminării blocajelor care vor dăuna economiei Uniunii Europene.

Transportul intermodal furnizează o soluție prin combinarea diferitelor moduri de transport pentru o singură călătorie și prin utilizarea cea mai eficientă a infrastructurii disponibile, cu costuri general reduse ale societății, de-a lungul coastelor maritime ale UE.

Marea este o resursă pentru transportul bunurilor și persoanelor la capacitatea sa reală. Politica UE în domeniul transporturilor vizează transferarea cantităților de mărfuri de pe rutier pe transportul maritim și pe căi navigabile interioare reprezentând direcții principale de transfer ale traficului.

Transferarea traficului din interiorul Uniunii Europene pe căile maritime și navale interioare, reprezintă o alternativă eficientă transportului rutier, sporește rolul porturilor europene în calitate de noduri ale lanțurilor de distribuție.

Asigurarea securității lor reprezintă o latură a procesului de securizare a întregului lanț de distribuție. Legătura cu Dunărea permite ca Portul Constanța să folosească drept punct de tranzit pentru mărfurile aflate în tranzit dinspre/înspre Europa Centrală și de Est.<sup>3</sup>

Legăturile internaționale fac escală în Portul Constanța care deservește practic, într-o măsură mai mare sau mai mică, traficul către/dinspre majoritatea statelor lumii.

Portul Constanța beneficiază de conexiuni bune cu toate modurile de transport, acest lucru fiind realizat printr-o importantă infrastructură de transport.

Portul este conectat la rețeaua națională și internațională de șosele și căi ferate, precum și la rețeaua de conducte, se situează în apropierea Aeroportului Internațional Mihail Kogalniceanu.

Legătura cu fluviul Dunărea, se realizează în partea de sud, printr-o zonă fluvio-maritimă care permite acostarea atât a navelor fluviale cât și a celor maritime.

---

<sup>1</sup> Statisticile indică faptul că traficul maritim mondial în anul 2004 a înregistrat o cifră record de 6,76 miliarde tone UNCTAD, publicat la începutul anului 2005, „Review of maritime transport”.

<sup>2</sup> Este preconizat că traficul în interiorul Uniunii Europene să crească cu 70% până în anul 2020. „Cartea Albă a transportului 2011 - Timpul deciziei.”

<sup>3</sup> <http://www.arduph.ro/domenii/altele/securitatea-maritima-abordare-conceptuala/>; (accesat în 13 ianuarie 2016).

Portul Constanța beneficiază de o poziție geostrategică, localizată la întretăierea rutelor comerciale care leagă țările dezvoltate ale Europei Occidentale și piețele în curs de dezvoltare ale Europei Centrale cu furnizorii de materii prime.

Strategia Portului Constanța pentru următorul orizont de timp vizează îmbunătățirea facilităților portuare și crearea de infrastructuri noi în partea de sud a portului. În prezent, portul beneficiază de facilități pentru operarea oricărui tip de marfă.

Problema asigurării securității Portului Constanța și importanța acestui trebuie vizată prin:

- asigurarea securității naționale - securizarea portului în calitate de obiectiv strategic, România aflându-se la granița alianței nord-atlantice și granița de est a Uniunii Europene;
- securitatea unui port comercial internațional, nod de distribuție, port aflat într-o continuă dezvoltare.

- asigurarea securității Portului Constanța reprezintă un element al strategiei de dezvoltare;

Statele membre sunt organizate diferit în apărarea intereselor strategice naționale ale UE în materie de securitate maritimă și protecția împotriva riscurilor și amenințărilor la adresa securității maritime.

Unele state membre utilizează autoritățile civile în scopul supravegherii și al asigurării respectării legii, cum ar fi paza de coastă; altele utilizează forțele navale sau alte forțe maritime, în timp ce alte state membre acordă această responsabilitate administrațiilor civile și militare.

Gestionarea riscurilor, protejarea infrastructurii maritime critice și răspunsul în situații de criză, obiectivul principal este acela de a sporii capacitatea de prevenire a conflictelor și de răspuns în situații de criză, de prevenire a conflictelor și incidentelor, de reducere a riscurilor și de protejare a stării ecologice a mediului marin al UE, precum și de a spori securitatea frontierelor externe ale Uniunii și a infrastructurii maritime critice a acesteia.

Acest obiectiv depinde de un nivel înalt de pregătire, de anticipare și de capacitate de reacție. Sunt deja o serie de acțiuni interconectate, dar UE și statele membre ale acesteia își pot îmbunătăți capacitatea de reacție și rezistența.

UE și statele sale membre dispun de capabilități semnificative în materie de ajutor în caz de dezastre în situații de criză.

În situațiile de criză maritimă, cum ar fi dezastrele naturale și cele provocate de om, UE și statele sale membre vor utiliza toate instrumentele și capabilitățile aferente la scară mondială.

Exploatarea nesustenabilă a resurselor marine și/sau submarine sporește presiunea asupra ecosistemelor marine și poate duce la apariția unor riscuri de securitate.

Gestionarea riscurilor maritime și „creșterea albastră”, bazate pe gestionarea rațională din punct de vedere ecologic a ecosistemelor marine.<sup>1</sup>

Acțiunile pentru realizarea obiectivelor trebuie să se concentreze pe realizarea unei analize comune a riscurilor în vederea dezvoltării unei gestionări comune a riscurilor la adresa securității maritime și, dacă este cazul, în vederea completării cerințelor în materie de analiză a riscurilor la adresa securității maritime stabilite la nivel internațional și la nivelul UE,

---

<sup>1</sup> [http://www.nato.int/nato-static-fl2014/assets/pictures/stock\\_2015](http://www.nato.int/nato-static-fl2014/assets/pictures/stock_2015); (accesat în 13 ianuarie 2016).

- consolidarea cooperării transectoriale, precum și transfrontalieră, în ceea ce privește criza maritimă;

- planificarea pentru situații neprevăzute în domeniul maritim în raport cu amenințările definite la adresa securității, ținând seama de Decizia Consiliului privind modalitățile de punere în aplicare a clauzei de solidaritate;

- evaluarea rezilienței infrastructurii de transport maritim la dezastre naturale și la cele provocate de om, inclusiv la schimbările climatice, adoptarea măsurilor adecvate și partajarea bunelor practici, în vederea reducerii riscurilor conexe;

- promovarea unei înțelegeri comune pentru a sporii interoperabilitatea.

UE are un interes vital într-un mediu maritim sigur, deschis și curat, care permite desfășurarea liberă a comerțului și circulația liberă a persoanelor, precum și utilizarea pașnică, legală, echitabilă și sustenabilă a bogățiilor oceanelor.

Fluxurile maritime reprezintă elementul vital al comerțului european și constituie canalele prin care Europa își exercită prosperitatea și influența, securitatea cetățenilor europeni și promovarea principiilor menționate<sup>1</sup>.

UNCLOS<sup>2</sup> prevede cadrul juridic pentru toate tipurile de activități desfășurate pe oceane și mări, precum și că aceasta poate servi drept ghid pentru o soluționare pașnică a litigiilor maritime;

UE solicită statelor sale membre, să promoveze universalitatea Convenției și să insiste asupra nevoii unei aplicări uniforme și consecvente a dispozițiilor acesteia.

Uniunea Europeană dispune de unele mijloace și instrumente necesare pentru a putea reacționa la provocările maritime globale în materie de securitate și la nevoia de un mediu sigur și stabil, prin intermediul SEAE și al Comisiei Europene, prin intermediul instrumentelor financiare al cooperării pentru dezvoltare, ajutoarelor umanitare, gestionării crizelor, cooperării comerciale și al altor instrumente de acțiune relevante.

Cele mai multe active materiale și tehnice se află în mâinile statelor membre, iar bunăvoința acestora de a-și consolida cooperarea este esențială pentru viitorul securității maritime europene.

Este nevoie de o strategie europeană în materie de securitate maritimă pentru a garanta o abordare integrată și cuprinzătoare care să pună accentul pe amenințările, riscurile, provocările și oportunitățile existente pe mare; deși întemeiată pe valorile și principiile europene, SESM trebuie să creeze sinergii și răspunsuri comune care să mobilizeze toate instituțiile competente, civile și militare.

Strategia reamintește statelor membre că numai într-un spirit de angajament, înțelegerea reciprocă și reală, solidaritate, Uniunea va fi în măsură să-și îndeplinească rolul<sup>3</sup>, introduse de

---

<sup>1</sup> Articolul 21 din TFUE constituie o responsabilitate a UE și a statelor membre, cadrul instituțional al UE, atât civil cât și militar, ar trebui să fie dezvoltat în continuare pentru a asigura obiectivele, mijloacele și capacitățile necesare pentru îndeplinirea acestei responsabilități.

<sup>2</sup> United Nations Convention on the Law of the Sea

<sup>3</sup> Tratatul de la Lisabona, precum și ambiția sa declarată de a fi un furnizor de securitate la nivel mondial; reamintește, în acest sens, că articolul 42 alineatul (7) din TUE („clauza de apărare reciprocă” sau „clauza de

Tratatul de la Lisabona, creează cadrul instituțional pentru o solidaritate efectivă între statele membre.

În domeniul securității și apărării Uniunii, strategia ar trebui să identifice toate amenințările potențiale, începând de la amenințările pentru securitatea convențională până la cele reprezentate de catastrofele naturale și schimbările climatice, amenințări ce afectează protecția resurselor marine vitale până la securitatea infrastructurii maritime și a fluxurilor comerciale.

Strategia trebuie să identifice mijloacele și capacitățile specifice necesare abordării tuturor acestor provocări, inclusiv informațiile, supravegherea și patrularea, căutarea și salvarea, transportul maritim, evacuarea cetățenilor UE și din alte state din zonele de criză, aplicarea embargourilor, precum și acordarea de asistență oricărui misiuni și operațiunii din cadrul PSAC.

Noua strategie ar trebui, să integreze inițiativele comune bilaterale și multilaterale de creare de forțe, precum Declarația franco-britanică din 2 noiembrie 2010.<sup>1</sup>

Este important de subliniat rolul pe care îl pot juca și pe care ar trebui să îl joace națiunile maritime în stimularea unei integrări maritime regionale pozitive, inițiativele de integrare maritimă regională, pot și ar trebui să ducă la gruparea și utilizarea în comun a activelor navale vitale pentru a face față necesităților de capacitate ale UE.<sup>2</sup>

### **Potențialele riscuri și amenințări**

Riscuri la adresa securității maritime,

- o creștere a traficului pe mare și dezvoltarea activităților de coastă și a celor *off-shore* prezintă dificultăți pentru securitatea maritimă prin îngreunarea a distingării între activitățile legale și cele ilegale desfășurate pe mare;

- amenințările convenționale la adresa securității sale, datorită apariției unor puteri noi maritime a sporit posibilitatea rivalităților interstatale în ce privește proprietatea zonelor maritime;

- țările emergente și-au dezvoltat capabilitățile maritime (nave, submarine) și tind să conteste principiile dreptului maritim internațional;

- avertizează asupra exploatării nelegitime a unor importante resurse naturale și minerale în apele statelor membre ale UE sau în mările învecinate;

- o cursă necontrolată pentru resurse marine, naturale și minerale poate avea un impact negativ asupra ecosistemului marin, crescând impactul asupra mediului al activităților pe mare;

- exploatarea resurselor marine poate duce, la o militarizare nedorită a zonelor maritime;

- fiecare stat membru are dreptul de a se angaja în explorarea și exploatarea resurselor sale

---

asistență reciprocă”), articolul 222 din TFUE („clauza de solidaritate”) și articolul 42 alineatul (6) din TUE („cooperarea structurată permanentă”)

<sup>1</sup> “o abordare maritimă integrată care îmbină instrumente civile și militare și cuprinde atât aspectele interne, cât și cele externe ale securității, prinde contur la nivel național în anumite state membre, fiind aplicată bilateral între anumite state membre ar trebui să fie întărită la nivelul Uniunii” ;

<sup>2</sup> "NATO Re-Learns Old Lessons in Libya." *Jane's Islamic Affairs Analyst* 11, no. 10 (Dec 01, 2011).

naturale maritime într-un mod care respectă dreptul internațional și legislația în materie de mediu;

UE trebuie să încheie parteneriate solide cu țările terțe și organizațiile regionale pentru a asigura securitatea și stabilitatea schimburilor comerciale și a exploataării resurselor.

Statele care nu doresc să coopereze cu comunitatea internațională și să respecte standardele și tratatele internaționale și care se află într-o poziție geografică care le permite să blocheze căile comerciale care dețin capacitățile tehnologice și militare – reprezintă preocupările maritime majore în materie de securitate din prezent.

Principalele amenințări la adresa securității maritime a UE depind de multiplicarea activităților maritime teroriste în întreaga lume, care amenință direct vasele civile și cele militare ale UE, facilitățile portuare și stațiile energetice, profitând de navigarea pe mare pentru a ataca și a se infiltra în ținte terestre.<sup>1</sup>

Rețelele teroriste și actorii nestatali intră în posesia unor capacități maritime sofisticate, inclusiv submarine sau tehnologii radar și de detecție, având acces la date logistice privind industria de transport internațională, capacitățile de minerit și dispozitivele explozibile improvizate acvapurtate (WBIED), îmbunătățindu-și, astfel potențialul de amenințare și abilitatea de a evita controalele și indicând o extindere a activităților lor în apropierea Europei, îndeosebi pe ambele părți ale Oceanului Atlantic de Sud.

Perpetuarea conflictelor în apropierea diverselor zone maritime, precum Caucazul de Sud, sud-estul Mării Mediterane sau Marea Japoniei, reprezintă una dintre sursele principale de instabilitate la nivel mondial, periclitând căile de transport și cele energetice, promovând comerțul cu arme și facilitând rețelele infracționale și celulele teroriste.

Pirateria de-a lungul coastelor de Est și de Vest ale Africii subliniază faptul că atacurile piraților – jaf armat, răpire de vase și echipaje și șantaj financiar – împiedică în mod serios libertatea de acces și fluxurile în respectivele mări, reprezintă o amenințare considerabilă la adresa comerțului internațional și a securității maritime.

Pirateria este o problemă generată de lipsa de guvernare și dezvoltare a statelor de coastă vizate.

Terorismul internațional și crima organizată reprezintă o amenințare serioasă pentru securitatea navigației. Punctele maritime vitale de tranzit cu trafic intens în cele mai importante căi navigabile care asigură aprovizionarea mondială cu energie, sunt situate geografic în unele din zonele maritime foarte instabile, precum canalul Suez, strâmtoarea Hormuz și strâmtoarea Malacca.<sup>2</sup>

Lupta împotriva activităților neconvenționale trebuie să se bazeze pe o serie întreagă de instrumente PSAC, inclusiv militare, întrucât intervențiile au adesea loc în medii foarte dificile, cu actori care dispun de o gamă vastă de arme periculoase.

Creșterea traficului pe mare crește potențialul de dezastre, precum deversările de petrol și alte incidente de poluare a mediului, descărcarea de deșeuri toxice și depozitarea ilegală de

---

<sup>1</sup> Williams, Michael John. "Enduring, but Irrelevant? Britain, NATO and the Future of the Atlantic Alliance." *International Politics* 50, no. 3 (05, 2013), pp. 360-386.

<sup>2</sup> Wrong M., "How Double-Dealing Built a Pariah State," *Financial Times*, August 3, 2011, p. 3.



petrol.

UE trebuie să dezvolte în continuare o strategie care se bazează pe experiența din trecut a dezastrelor pe mare, garantând că toate organismele și agențiile UE, în asociere cu autoritățile statelor membre, intervin într-un mod coordonat, cu scopul de a crea sinergiile adecvate, într-un spirit de solidaritate și de acțiune mai eficientă.

Global Trade se bazează pe rețele de securitate și low cost de transport internațional și distribuție maritimă, vulnerabile în măsura în care scurtele întreruperi ar putea avea un impact serios asupra comerțului internațional și economiilor aliaților.

Între timp schimbările climatice reprezintă noi oportunități și provocări, care pot permite rețelelor maritime noi și atractiv economic, precum și un acces mai bun la resurse.

Menținerea libertății de navigație, rutele comerciale bazate pe mare a infrastructurilor critice, fluxurilor de energie, protecția resurselor maritime și siguranța mediului sunt toate în interesele de securitate a aliaților.

În același timp oceanele și mările lumii sunt un mediu tot mai accesibil pentru activitățile infracționale și teroriste transnaționale, inclusiv transportul și desfășurarea cu arme de distrugere în masă a materialelor asociate.

### **NATO și securitatea maritimă**

În mediul strategic, operațiunile și activitățile maritime ale Alianței pot aduce contribuții vitale pentru securitatea.

NATO trebuie să fie capabil să interacționeze mai flexibil în întreaga dimensiune a comunității maritime inclusiv în conformitate cu planul de acțiune al organizațiilor internaționale și regionale, organizații non-guvernamentale și agențiile de aplicare a legii în domeniul maritim.<sup>1</sup>

În sprijinul acestor nevoi, forțele NATO trebuie să fie la fel de agile, flexibile și instruite bine, utilizate rapid, dislocabile la distanțe strategice și pe deplin interoperabile cu omologii non-militari.

Toate activitățile NATO se vor desfășura în conformitate cu dreptul internațional, inclusiv tratatele în vigoare și dreptul cutumiar, rezoluțiile relevante ale Consiliului de Securitate al Națiunilor Unite.

Apărarea și descurajarea colectivă, inclusiv descurajarea nucleară rămân ”piatra de temelie” a solidarității NATO și angajamentul reciproc.

Descurajarea se bazează pe capacitatea de a dovedi demonstrații de pregătire și comunicații strategice eficiente.

În conformitate cu deciziile Alianței contribuția forțelor maritime pentru descurajarea și apărarea colectivă va presupune continuarea de contribui la descurajarea nucleară, oferind o gamă largă de opțiuni de reacție rapidă convențională inclusiv capacitatea de a livra forță decisivă rapid împotriva oricărui adversar bazată pe forțe navale.

---

<sup>1</sup> Woodward P., *The Horn of Africa: Politics and International Relations*, London: I. B. Tauris, 2013, p. 9.

Menținerea capacității de a implementa, susține și sprijini forțele expediționare efective prin controlul liniilor de mare, de comunicare, capacității eficiente de contramăsuri, capacitatea de de intrare în forță dacă este necesară, asigurându-se că forțele NATO au libertatea de acțiune prin diverse mijloace de recunoaștere și de înaltă precizie activă.<sup>1</sup>

Asigurarea unei capacități de apărare anti-rachetă balistică pe mare oferă flexibilitatea strategică pentru protecția forțelor, NATO și populațiile împotriva amenințărilor balistice în conformitate cu deciziile luate de summit-ul de la Lisabona.

Contribuția Alianței va presupune:

- componenta maritimă trebuie să fie capabilă de a asigura controlul pe mare și oferirea bazei de operațiuni pe mare și exercitarea comenzilor Alianței coerent și de control în timp ce funcționează cu marile organizații non-NATO;
- acțiuni pe mare și sub mare pentru furnizarea de asistență în caz de dezastru și de asistență umanitară de urgență în cadrul operațiunilor umanitare;
- mobilizarea forțelor sale maritime pentru a oferi un sistem flexibil și răspunsul în situații de criză, de la simpla prezență prin demonstrații de forță la sarcinile specifice;
- asigurarea suportului logistic necesar pentru operațiunile forțelor întrunite în mediul terestru, auster sau ostil și desfășurarea de comandă comună și bazele logistice a liniilor de plutire;

Pot contribui la consolidarea capacităților partenerilor prin schimbul de informații de securitate și cooperare, precum și interoperabilitate în cazul în care activitățile care implică o amprentă semnificativă sau de durată pe uscat ar putea fi inacceptabil.

Aceste activități sunt complementare la contribuțiilor națiunilor și au valoare adăugată prin demonstrarea intenției Alianței de a sprijini partenerii.<sup>2</sup>

### **Principii și obiective ale viitoarei strategii de securitate maritimă**

Strategia se bazează pe următoarele principii directoare:

- Abordarea transectorială: toți partenerii, de la autoritățile și actorii civili și militari (privind aplicarea legii, controlul la frontiere, vămile și inspecția activităților de pescuit, autoritățile de mediu, administrația maritimă, cercetarea și inovarea, forțele navale sau alte forțe maritime, paza de coastă, serviciile de informații), precum și agențiile UE, la industrie (transportul maritim, securitatea, comunicațiile, sprijinirea capacităților), trebuie să coopereze mai bine, respectându-și organizarea internă a fiecăruia;
- Integritatea funcțională: strategia nu afectează competențele care revin Uniunii și statelor sale membre în domeniile vizate, aceasta nu aduce atingere competențelor, drepturilor suverane și jurisdicției statelor membre asupra zonelor maritime în conformitate cu dreptul internațional relevant. Mandatele, responsabilitățile și interesele statelor membre trebuie să fie luate în

---

<sup>1</sup> Wolde mariam, Y., and Y. Okbazghi, "War Clouds in the Horn of Africa," *Sudan Tribune*, November 12, 2007, p. 1.

<sup>2</sup> U.S. Transportation Dept., *Economic Impact of Piracy in the Gulf of Aden on Global Trade*, Washington, D.C.: Maritime Administration, n.d., available at [www.marad.dot.gov/](http://www.marad.dot.gov/). (accesat în 13 ianuarie 2016).

considerare pe deplin, valorificând politicile și instrumentele actuale, utilizând în mod optim capacitățile existente la nivel național și european și evitând totodată crearea unor noi structuri, a unei noi legislații și a unei sarcini administrative suplimentare, precum și cerința de a furniza fonduri suplimentare;

- Respectarea normelor și a principiilor: respectarea dreptului internațional, a drepturilor omului și a democrației, tratatele bilaterale aplicabile și cu valorile consacrate în cadrul acestora. UE și statele sale membre sprijină soluționarea litigiilor maritime care rezultă din interpretarea și aplicarea UNCLOS prin intermediul instanțelor internaționale competente și al tribunalelor existente în cadrul acestora, care joacă un rol important în punerea în aplicare a supremației legii pe mare;

- multilateralismul maritim: concomitent cu respectarea cadrului instituțional și a autonomiei decizionale a UE, cooperarea cu ansamblul partenerilor și al organizațiilor internaționale relevante, în special cu Organizația Națiunilor Unite și NATO, și coordonarea cu forumurile internaționale și regionale existente în domeniul maritim sunt esențiale.

### **Operațiunile maritime**

Alianța poate consolida parteneriatele, dialogul și cooperarea cu alte persoane prin practicarea unei activități diplomatice, inclusiv vizite de port, parte a activităților de rutină ale grupurilor maritime permanent NATO.

Ca parte a eforturilor mai largi pentru abordarea amenințărilor la adresa securității care apar în mediul maritim, forțele maritime ale NATO pot contribui la menținerea unui maritim sigur și în condiții de siguranță a capacităților sale unice și a activităților pe apă.<sup>1</sup>

Legislația națională și internațională în vigoare este suficientă pentru a permite alianțelor să întreprindă o serie de operațiuni de securitate maritimă.

Menținerea capacității forțelor maritime NATO de a efectua întreaga gamă de misiuni și interdicții maritime în sprijinul aplicării legii și prevenirea transportului de arme de distrugere în masă.<sup>2</sup>

Rolul forțelor maritime vor fi luate în considerare în explorarea generală, în care mijloacele politice ale Alianței și capacitățile militare pot contribui la eforturi internaționale de combatere a proliferării.

Forțele maritime NATO vor fi pregătite să susțină protecția libertății navigației.<sup>3</sup>

Procesul de planificare al apărării NATO, va fi cheia în ghidarea transformării continue a capacităților maritime pentru a se asigura că Alianța este pregătită să confrunte atât cu

---

<sup>1</sup> Stavridis James G; LeBron Richard E., ”Taming the outlaw sea,” *Naval War College Review*, Volume: 63, Issue: 4, 2010, pp. 73-83.

<sup>2</sup> Ministry of Foreign Affairs of Ethiopia (MFA), *A Shameful Day for the United Nations*, Press Release. Asmara, December 23 2009. <http://www.shaebia.org>. (accesat în 13 ianuarie 2016).

<sup>3</sup> În conformitate cu deciziile luate la summit-ul de la Lisabona pentru a contribui la securitatea energetică inclusiv protecția infrastructurii energetice de mare și linii critice de comunicare.

tradiționalismul cât și cu noi amenințări de multe ori asimetrice.<sup>1</sup>

În septembrie 2014 la Summitul Wales, liderii NATO au convenit ca sarcină de lucru, guvernarea reformei și transparența responsabilităților, în special gestionarea resurselor financiare.

Orientările către Guvernanța Corporativă, stabilesc principiile care trebuie urmate, pentru a consolida transparența și responsabilitatea cadrului contabil NATO care prevede cerințele minime de raportare financiară NATO.

Această inițiativă se bazează pe măsurile luate de secretarul general Andres Rasmussen (2009-2014), care a introdus un proces de reformă a NATO.

Structurile politice și militare ale NATO au fost simplificate, iar o reformă a structurii de comandă militară, agențiile și comitetele NATO și a practicilor de lucru al personalului NATO de la Bruxelles, inclusiv procedurile financiare sunt derulare.

În ziua de azi, oceanele lumii sunt autostrăzi maritime; 85% din comerțul internațional cu materii prime și produse fabricate, sunt transportate pe mare, petrolierele transportă mai mult de jumătate de petrol în întreaga lume.

Miza securității maritime este mare, iar NATO este hotărâtă să protejeze aliații săi.

În permanență forțele și capacitățile navale NATO a forțelor navale (SNF), furnizează Alianța cu o prezență navală continuă; aceasta constituie o cerință esențială maritimă pentru Alianță.

Tensiunile dintre state peste frontierele maritime contestate, cum ar fi în Marea Chinei de Sud sau Arctica, au potențialul de a escalada, și NATO ar avea un rol important în stoparea ei de la crize, devenind spațiul de luptă al viitorului.

NATO este un jucător esențial în securitatea maritimă, deoarece împreună statele NATO, au cea mai mare flotă din lume.

NATO are în prezent două operațiuni maritime majore de combatere a terorismului, Active Endeavour (monitorizarea Mării Mediterane) și misiunea de combatere a pirateriei. În timp ce a redus pirateria din Somalia, multe din rețele sunt încă intacte, iar mandatul Ocean Shield rulează până în 2016.

În 2014, Marea Britanie și UE au lansat noi strategii de securitate maritimă, care să aibă o abordare cuprinzătoare, NATO promovând o strategie similară, explicabil prin faptul că amenințările maritime sunt interconectate.

NATO a acumulat deja o experiență vastă, efectuarea celor 4 roluri fiind relevantă în mediul de securitate maritim.

---

<sup>1</sup> [http://www.nato.int/nato-static-fl2014/assets/pictures/stock\\_2015](http://www.nato.int/nato-static-fl2014/assets/pictures/stock_2015)

## BIBLIOGRAFIE

1. Ministry of Foreign Affairs of Ethiopia (MFA), *A Shameful Day for the United Nations*, Press Release. Asmara, December 23 2009. <http://www.shaebia.org>. (accesat în 13 ianuarie 2016).
2. Stavridis James G; LeBron Richard E., "Taming the outlaw sea," *Naval War College Review*, Volume: 63, Issue: 4, 2010, pp. 73-83.
3. U.S. Transportation Dept., *Economic Impact of Piracy in the Gulf of Aden on Global Trade*, Washington, D.C.: Maritime Administration, n.d., available at [www.marad.dot.gov/](http://www.marad.dot.gov/).(accesat în 13 ianuarie 2016).
4. Wolde mariam, Y., and Y. Okbazghi,. "War Clouds in the Horn of Africa," *Sudan Tribune*, November 12, 2007.
5. Woodward P., *The Horn of Africa: Politics and International Relations*, London: I. B. Tauris, 2003, pp.129-134.
6. Wrong M., "How Double-Dealing Built a Pariah State," *Financial Times*, August 3, 2011.
7. HPSCI Release - *HSPCI Chairman Rogers Urges Obama to Reject Putin's Attempt to Get Clearer Look into US and NATO Countries*. Lanham: Federal Information & News Dispatch, Inc, 2014.
8. Williams, Michael John. "Enduring, but Irrelevant? Britain, NATO and the Future of the Atlantic Alliance." *International Politics* 50, no. 3 (05, 2013): 360-386.
9. "NATO Re-Learns Old Lessons in Libya." *Jane's Islamic Affairs Analyst* 11, no. 10 (Dec 01, 2011).
10. "NATO Faces New Eastern Mediterranean Realities." *Defense & Foreign Affairs Strategic Policy* 39, no. 6, (2011): 11-13.
11. [http://www.nato.int/nato-static-fl2014/assets/pictures/stock\\_2015](http://www.nato.int/nato-static-fl2014/assets/pictures/stock_2015); (accesat în 13 ianuarie 2016).
12. <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do>; (accesat în 13 ianuarie 2016).
13. <http://register.consilium.europa.eu/doc>; (accesat în 13 ianuarie 2016).
14. <http://www.euronaval.ro/noutati/173-strategia-uniunii-europene-in-materie-de-securitate-maritima>; (accesat în 13 ianuarie 2016).
- <http://www.arduph.ro/domenii/altele/securitatea-maritima-abordare-conceptuala/>; (accesat în 13 ianuarie 2016).