

CAPITOLUL VI



**VIZIUNEA ROMÂNIEI
PRIVIND SECURITATEA
MARITIMĂ**

VI.1 Considerații generale

Prima tentație, când am trecut la abordarea problematicii securității maritime a fost să începem cu o afirmație radicală și anume că România nu are o politică navală, deoarece politica navală a statului înglobează toate elementele referitoare la domeniul maritim și, implicit, și securitatea maritimă. Dar, să analizăm puțin acest aspect și, apoi, să tragem o concluzie.

Practic, România, ca orice stat cu ieșire la Oceanul Planetar, care are o graniță maritimă și fluvială, are teritorii și spații maritime, dar și fluviale, în mod automat are și o politică în domeniu. Pe plan mondial, întâlnim două situații distincte și anume:

1. Țări cu politică navală bine conturată, care pornește de la interesele naționale în domeniul naval (cu caracter peren, riguros definite și ierarhizate), este continuă, unitară și de sine stătătoare, cu legături distincte cu celelalte domenii, dar fără să se confundă sau să subordoneze acestora și, mai ales, este construită pe baza unor documente oficiale asumate și puse în practică în mod constant și continuu, indiferent de evoluțiile din domeniul politic;

2. Țări cu politică navală inconsecventă, cu interese naționale în domeniul naval nedefinite și neierarhizate, cu evoluție oscilantă și discontinuități care determină erori și confuzii și, de cele mai multe ori, determinată de factori externi sau de grupuri de interes din domeniul naval. De asemenea, astfel de politică face ca domeniul naval să fie confuz, să fie disipat în alte domenii și să se reducă la dimensiuni neglijabile, devenind neproductiv.

Din păcate, România face parte din această ultimă categorie și nu este necesar să argumentăm, deoarece totul este vizibil, pornind de la politica prost structurată în acest domeniu, lipsa unor interese naționale bine definite și inexistența, practic, a voinței clasei politice de a avea o politică unitară, bine fundamentată și, mai ales caracterizată de continuitate, în domeniul naval.

A implementa legislația *IMO* și a *UE*, din domeniul naval, nu înseamnă a avea o politică navală, ci doar a crea un cadru legislativ impus, care, din punct de vedere național, nu are subiect de aplicare. Nu ai nave, nu ai flotă și, practic, porturile și căile navigabile românești sunt doar pentru nave aflate sub alt pavilion, nu cel românesc. Mai mult decât atât, cedarea dreptului de administrare a pavilionului României către obscura firmă *Ilvana Holdings Limited*, înmatriculată în Cipru, a plasat România în postura de singura țară din *UE* cu o astfel de situație demnă de țări din lumea a III-a, care, practic, au cedat total suveranitatea națională.

Vom parcurge în continuare documentele esențiale care țin de politica navală a statului și care se referă la subiectul pe care ni l-am propus spre studiu – securitatea maritimă.

Lipsa unei politici maritime reale a României, datorată în primul rând precarității domeniului maritim, mai ales în ceea ce privește latura economică, dar și incompetenței și lipsei de preocupare a clasei politice pentru acest domeniu, după cum vom vedea, se va răsfrânge și asupra abordării problematicii securității maritime. Avem instituții, avem specialiști, dar nu avem determinare.

Unii oameni ai mării, deveniți politicieni de profesie, practic, s-au dedicat carierei politice, propriilor interese, intereselor de grup și de partid și nu au făcut nimic pentru lumea din care au plecat. Acea lume a oamenilor mării, constructorilor navali, pescarilor, lucrătorilor portuari etc. Ba, mai mult, au distrus și ce era! Așa cum era, era și nu trebuia distrus, ci reînnoit și modernizat!

Cel mai recent și elocvent document care reflectă cele afirmate mai sus, *Planul Național de Redresare și Reziliență #UrmătoareaGenerațieUE: Fonduri pentru România modernă și reformată*, are alocat domeniului maritim un mic paragraf în cadrul părții 2 (2. I.4 Transport sustenabil), din Pilonul I, intitulat *Transport Naval*, care are o pagină și un rând¹, unde nu se spune nimic despre dezvoltarea acestui domeniu. Sintagma „transport naval”, în acest document, se regăsește deșaseori, iar cea de „infrastructură de transport naval”, de numai două ori. Practic, cine citește documentul, urmărind acest subiect, va înțelege ceea ce noi nu vrem să analizăm în amănunt. Fiindcă nu avem ce.

Ca termeni de comparație, infrastructurii rutiere, transportului rutier, infrastructurii feroviare și transportului feroviar îi sunt alocate peste 60 de pagini. Până și transportului cu metroul îi sunt alocate mai multe pagini. Și, bineînțeles, se preconizează că și fondurile ce se au în vedere a se aloca, să fie în aceeași proporție.

De aceea, demersul nostru va fi dificil și, în afară de aceste scurte considerații generale, ne vom cantona strict în prezentarea problematicii securității maritime în cazul României.

VI.2 – Securitatea maritimă în contextul conceptului de apărare și securitate națională

Principalul document privind securitatea națională, este, fără îndoială, cel elaborat de Administrația Prezidențială și semnat de președintele României. Acest document a fost elaborat în anul 2020 și intitulat ***STRATEGIA NAȚIONALĂ DE APĂRARE A ȚĂRII PENTRU PERIOADA 2020-2024 - „Împreună, pentru o Românie sigură și prosperă într-o lume marcată de noi***

¹ *** *Planul Național de Redresare și Reziliență #UrmătoareaGenerațieUE: Fonduri pentru România modernă și reformată*, Guvernul României, Ministerul Investițiilor și Proiectelor Europene, București, 2021, pp. 164-165

provocări”, aprobată prin Hotărârea nr. 22 a Ședinței comune a Senatului și Camerei Deputaților din 30 iunie 2020, care a fost publicată în Monitorul Oficial, Partea I, nr. 574 din 1 iulie 2020. Documentul, deși prin titlu sugerează faptul că este destinat strict strategiei naționale de apărare, are și multe elemente de strategie de securitate, prin conținut, cu un profund aspect teoretic, ce este specific mai mult doctrinelor sau discursurilor politice, neprevălând, aşa cum este specific strategiilor, soluțiile practice, direcții concrete de acțiune și elemente de planificare strategică. Dar, ne vom opri aici, deoarece, suntem convinși de faptul că, pe de-o parte, cei ce citesc aceste rânduri au, deja, o opinie proprie și, pe de altă parte, că se așteaptă la o abordare directă a problematicii securității maritime și mai puțin la digresiuni pe alte teme, chiar dacă acestea prezintă interes.

Prima referire la securitatea maritimă este întâlnită la art. 31, unde se arată că: „Conștientizarea aliaților cu privire la rolul Mării Negre și a importanței securizării acestui areal reprezintă un alt obiectiv care canalizează eforturi articulate ale statului român.”² Practic, este o menționare, deoarece realitatea ne arată că aliații sunt mult mai interesați decât noi privitor la acest subiect și că problema ar trebui pusă invers, adică conștientizarea noastră asupra subiectului, deoarece faptele, realitatea ne solicită acest lucru și, după cum se vede, nu prea dăm răspunsuri adecvate la nivel național și cu caracter național, în domeniul securității maritime.

De asemenea, la art. 63, se arată că obiectivele naționale de securitate vizează (printre altele) „consolidarea securității în regiunea Mării Negre și în regiunea Balcanilor, precum și cea a securității și stabilității celorlalte regiuni învecinate” sau afirmația că un alt obiectiv este „consolidarea posturii NATO de descurajare și apărare în arealul Mării Negre, inclusiv prin dinamizarea parteneriatelor cu state interesate și îmbunătățirea capacitatii de cunoaștere a situației și avertizare timpurie”³. Nu vom comenta această foarte generoasă extindere geografică a securității naționale și asumarea la nivel național a unor obiective ale alianței, dar credem că o referire directă la securitatea teritoriilor și spațiilor maritime naționale era imperios necesară. Asta ca să justificăm sintagma „apărare națională” din titulatura documentului pe care îl prezentăm.

La Art. 101 găsim o afirmație foarte adevărată în ceea ce privește securitatea maritimă și anume că: ”Pentru România, regiunea Mării Negre reprezintă o zonă de maxim interes strategic. Asigurarea securității pentru aceasta necesită o abordare cuprinzătoare, care să acopere, pe lângă domeniul

² *** *STRATEGIA NAȚIONALĂ DE APĂRARE A ȚĂRII PENTRU PERIOADA 2020-2024 - „Împreună, pentru o Românie sigură și prosperă într-o lume marcată de noi provocări”*, art. 31, aprobată prin Hotărârea nr. 22 a Ședinței comune a Senatului și Camerei Deputaților din 30 iunie 2020, publicată în Monitorul Oficial, Partea I, nr. 574 din 1 iulie 2020

³ *Ibidem*, art.63

militar, aspecte relevante din domeniile economic, transport, energie, mediu, reziliența societății.”⁴ Foarte bine spus, dar afirmația trebuie să depășească nivelul de declarație politică și să se regăsească în strategii sectoriale, materializate în acțiuni concrete, cu scopuri și obiective clare.

Cam atât găsim, în acest document, referiri la securitatea maritimă, dar nu și la teritoriile și spațiile maritime naționale, cum ar fi logic și normal, ci numai la întreaga regiune a Mării Negre, chiar extinsă și la alte regiuni învecinate. În tot cuprinsul documentului, nu se găsește nicio formulare gen „securitatea navală” sau „securitatea maritimă”, nemaivorbind de „securitatea maritimă a României”, precum, aşa cum am arătat, nici la adresa teritoriilor și spațiilor maritime ale României. Probabil, au fost lăsate pentru o viitoare strategie în domeniu, care ar fi normal să se elaboreze, deoarece domeniul maritim, aşa cum am văzut, este cel mai sensibil la problemele de securitate, atât cele valabile generale, dar și cele specifice, care nu sunt puține și nici neglijabile.

Următorul document pe care îl vom prezenta, este „*Carta Albă a Apărării 2021*”, asumat de guvern și elaborat de Ministerul Apărării Naționale. Chiar în cuvântul înainte al acestui document semnat de primul ministru, se arată faptul că: „Carta albă a apărării 2021 concretizează angajamentul ferm al Guvernului pentru asigurarea securității poporului român și pentru apărarea teritoriului, valorilor și intereselor noastre naționale”⁵. Practic, sunt abordate, simultan, două subiecte: securitatea și apărarea națională care, poate, ar fi trebuit să fie abordate, fiecare, în documente de sine stătătoare. Textul primului ministru este, un amalgam de referiri alternante, când la securitatea națională, când la apărarea națională. Ministrul apărării confirmă această situație, afirmând: „Carta albă a apărării 2021(CA21) este cel mai important document de implementare a *Strategiei Naționale de Apărare a Țării 2020-2024*, constituind, totodată, principalul document departamental de planificare la nivelul Ministerului Apărării Naționale”⁶. Adică, în titlu vorbim de strategie de apărare, iar în text de strategie de securitate și apărare. Marea problemă este că apărarea are ca obiect răspunsul la un atac, iar securitatea are caracter preventiv, continuu, chiar și pe timpul când se răspunde la un atac. Este adevarat că apărarea se pregătește pe timp de pace, dar se desfășoară numai pe perioada unui conflict. Așa că, nu putem să le amestecăm, dar putem să le gestionăm. Așa ar fi de dorit. Dacă nu, rămânem la stadiu de documente alambicate, care constau în fraze sofisticate, în loc de soluții limpezi de implementare. De asemenea, se vorbește de strategia militară, asimilând-o cu

⁴ *Ibidem*, art.101

⁵ *** *Carta Albă a Apărării 2020*, Ministerul Apărării Naționale, p.5

⁶ *Ibidem*, p. 6

strategia de apărare. Practic, strategia de apărare este atributul președinției și guvernului, fiind o opțiune politică în domeniu, iar strategia militară este atributul Statului Major al Apărării, fiind o aplicare strictă a legilor luptei armate, în folosirea în luptă a forțelor și mijloacelor disponibile, prin care se stabilește, în principal, direcțiile de acțiune, variantele de acțiune și repartizarea forțelor și mijloacelor pe misiuni și obiective. Dar, să trecem la prezentarea conținutului și să urmărim dacă găsim vreo referire la securitatea maritimă a României.

De la început, trebuie să remarcăm faptul că nici acest document nu face nicio referire concretă la securitatea maritimă, ci doar la obiectul acesteia, la modul general, prin sintagma „zona Mării Negre”. Practic, elementul național este integrat în referiri la NATO și UE. Nu este rău, dar, atunci ce rost mai are stabilirea unor interese naționale (care, aşa cum am arătat, sunt foarte vag conturate în domeniul maritim, concret în ceea ce privește teritoriile și spațiile maritime ale României).

Nu putem să nu remarcăm o afirmație foarte importantă și foarte adevărată, care subliniază: „Competiția între marii actori pentru controlul unor zone de interes strategic comun (regiunea Mării Negre, Mediterana de Est, Orientul Mijlociu, Asia-Pacific) și implicarea directă sau indirectă a acestor actori în conflictele aflate în derulare au reverberații negative asupra securității regionale.”⁷ Din păcate, această afirmație vine în contradicție cu afirmații politice care ridică în slăvi rolul pe care îl au marii actori în aceste zone și numai. Pentru zona Mării Negre, practic, actorii de mai sus devin unul singur, care, în mod evident, este pericolul numărul 1 pentru România („În particular, consolidarea potențialului militar al F. Ruse în Peninsula Crimeea și în bazinul Mării Negre, prin dezvoltarea capabilităților militare și crearea mediului antiacces și de interdicție zonală (A2/AD), concomitent cu complexitatea activităților militare desfășurate sistematic în proximitatea României generează provocări pentru securitatea națională”⁸). Când, în acest document, se trece la abordarea problematicii zonei extinse a Mării Negre, se face o afirmație care contrazice pe cea prezentată mai sus, și anume că „Regiunea extinsă a Mării Negre integrează dimensiuni suprapuse de riscuri și amenințări care impun un răspuns coordonat, atât din partea statelor riverane, cât și la nivel aliat”⁹. Țără riverană este și Rusia, care, conform afirmației anterioare, generează provocări pentru securitatea României. Un răspuns coordonat presupune că țările riverane, astă incluzând și Rusia, au aceleași opțiuni de securitate. Și nu prea este așa, iar în capitolul anterior am detaliat această problemă! Considerăm că

⁷ *Ibidem*, p. 11

⁸ *Ibidem*, p. 12

⁹ *Ibidem*, p. 21

formularea a fost făcută în grabă și că era necesar să se arate că este vorba de celealte țări riverane (nu mai revenim asupra sensului real al cuvântului „riveran”), nu și de Rusia. Dar, revenind la inițiativele regionale, privind securitatea maritimă în Marea Neagră, pe care le-am prezentat anterior, vedem că Rusia este parte a acestora. Dacă mai introducem în ecuație și atitudinea Turciei, treaba se complică și mai mult. Deci, unde ne situăm? Aceasta este întrebarea esențială.

O altă referire, care înglobează și probleme de securitate navală este și cea care se referă la sprijinirea autorităților publice în gestionarea situațiilor de urgență, unde se arată că printre principalele direcții de acțiune se au în vedere și executarea de misiuni de căutare - salvare și executarea de misiuni umanitare de transport a persoanelor și materialelor evacuate.¹⁰ De asemenea, când se abordează problematica contribuției Ministerului Apărării Naționale la securitatea României, pe timp de pace, prima dintre cele 12 acțiuni se referă la „supravegherea și apărarea spațiului terestru, aerian, maritim și fluvial național”¹¹, unde, pentru prima dată, se face referire și la componenta fluvială, care, subliniem, încă o dată, este de o importanță deosebită, fiind una dintre componentele de bază ale dimensiunii navale a securității naționale.

Nu vom insista asupra acestui document, care nu face nicio referire concretă la problema securității maritime și ne vom limita doar a ne exprima opinia că este un document necesar și poate constitui o bază pentru abordarea problemelor de securitate, deși este redactat într-un limbaj alambicat, unde dragostea excesivă pentru fraze pompoase, cuvinte de DEX și expresii în limba engleză, abundă. Repetăm, un document trebuie conceput la modul cât mai clar posibil, deoarece trebuie înțeles de către toți cei care sunt vizați și, mai ales, de cei care îl pun în practică. Abordarea filosofică este, întotdeauna, numai pentru grupuri restrânse de persoane, impactul de masă, sau chiar în rândul celor care îl pun în practică, fiind extrem de redus.

Strategia Militară a României 2021 Capacitate defensivă credibilă, pentru o Românie sigură, într-o lume marcată de noi provocări este cel mai recent document elaborat și, deși nu face referiri exprese la securitatea maritimă, conține câteva elemente de interes. De exemplu, faptul că „riscurile asociate unei agresiuni asupra teritoriului național rămân la un nivel minium, deși această posibilitate nu poate fi exclusă”¹² Abordarea este mult mai realistă și mai concretă față de documentele anterioare, sugerând o stare de echilibru și, implicit de securitate, introducându-se un termen mai adekvat, adică „provocări”

¹⁰ Ibidem, p. 24

¹¹ Ibidem, p. 27

¹² *** *Strategia Militară a României - 2021*, p. 8

Indiscutabil, acest termen este cel mai adekvat pentru situația de securitate actuală, demonstrând profesionalismul celor ce au elaborat documentul, păstrând o tradiție prețioasă a echilibrului în abordare și a formulărilor precise, bine cântărite și clare. Nu sunt excluse nici riscurile și amenințările, care sunt generate în zona Mării Negre de către Federația Rusă, ceea ce este, în mod cert, elementul de esență al ecuației de securitate zonală.

De asemenea, foarte realist sunt prezentate vulnerabilitățile cu impact militar direct, prima dintre acestea fiind „persistența unor lacune legislative în domeniul securității naționale sau în ceea ce privește contracararea agresiunilor informaționale”¹³.

Nu ne-am propus să prezintăm, *in extenso*, documentul, dar vom repeta faptul că este un document bine structurat și care răspunde exigențelor unei strategii militare și vom urmări, în continuare, doar acele referiri la securitatea maritimă sau care au legătură cu aceasta.

Astfel, unul dintre obiectivele militare naționale, pentru perioada 2021-2024, este „creșterea prezenței forțelor aliate și partenere în regiunea Mării Negre, facilitarea mobilității, disponerii și desfășurării acestora”¹⁴. Aici, din punct de vedere strict militar, fiind și membri ai unei alianțe, asertiunea anterioară este perfect valabilă, dar, din punct de vedere al securității, opinăm că ea alterează starea de securitate navală care presupune mult mai multă complexitate decât prezența militară, tensiunile create, deja, afectând, de exemplu, activitatea inițiativelor regionale, despre care am vorbit în capitolul anterior. Nu ne exprimăm asupra laturii strict militare, nici în ceea ce privește poziția NATO, a României, Rusiei și a celorlalte state din regiune, deoarece nu ne-am propus acest lucru. Reiterăm faptul că, noi ne cantonăm strict în problematica securității maritime și, este evident și demonstrat faptul că orice elemente care produc tensiune sau conflict, afectează, în mod cert, securitatea maritimă. În forma cea mai agravantă, se poate afecta grav siguranța în domeniul maritim, orice act de agresiune și provocare generând răspunsuri care sunt la limita conflictului armat sau chiar degenerând în conflict. Practic, securitatea maritimă, care este cea care generează siguranță, devine un organism bolnav, unde siguranța dispare.

După această scurtă prezentare a *Strategiei Militare a României 2021*, vom prezenta mai pe larg documentul care face cele mai multe referiri la securitatea maritimă și anume, *F.N.-1 Doctrina Forțelor Navale* (**Fig. 231**), care se află la a doua ediție.

¹³ Ibidem

¹⁴ Ibidem, p.12

MEDIUL MARITIM DE SECURITATE ȘI INTERESE

- Riscuri și amenințări
- Interesele navale ale României

CINE SUNTEM: Forțele Navale

- Rolul Doctrinei Forțelor Navale
- Înființarea Forțelor Navale
- Locul, rolul și funcțiile Forțelor Navale
- Forțele Navale, componentă a puterii maritime naționale

CE FACEM: Angajarea Forțelor Navale

- Rolul Doctrinei Forțelor Navale
- Înființarea Forțelor Navale
- Locul, rolul și funcțiile Forțelor Navale
- Forțele Navale, componentă a puterii maritime naționale

CUM LUPTĂM: Lupta Navală

- Principii de acțiune ale Forțelor Navale
- Comanda și controlul în operații navale
- Operațiile Forțelor Navale
- Logistica Forțelor Navale

STRUCTURA DOCTRINEI
FORȚELOR NAVALE
ROMÂNE

FORȚELE NAVALE ÎN PERSPECTIVĂ

- Pilonii dezvoltării viitoare a Forțelor Navale Române
- Capabilități existente
- Posibilități de reducere / eliminare a deficitelor de capabilități

Fig. 231 Structura Doctrinei Forțelor Navale Române

Sursa informațiilor : F.N. 1 Doctrina Forțelor Navale Române, ediția a II-a, Statul Major al Forțelor Navale, Nr. SMFN -28, din 19.11.2018, p. VII

Prima ediție a apărut în anul 2010 și noi, autorii acestei lucrări, ne-am numărat printre inițiatorii acestui document extrem de necesar. Fiind elaborată de un colectiv valoros de ofițeri din Forțele Navale, având la bază o permanentă dezbatere, în diferite activități științifice și profesionale, extinse la nivelul tuturor structurilor componente ale Forțelor Navale, această doctrină a constituit un real succes. De asemenea, ea este rodul și al studiului intens, selectiv și comparativ al multor doctrine elaborate atât de state cu tradiție în domeniu, dar și de către state care au reușit să-și structureze forțe navale moderne și eficiente, adaptate nevoilor naționale, dar și documente pe potrivă.

Această a doua ediție este adaptată la noile realități geopolitice și geostrategice și, practic, este un document care nu filosofează, ci elaborează concepte, principii și norme care guvernează organizarea, dotarea și întrebuiuțarea Forțelor Navale. Adică, exact ceea ce trebuie.

Așa cum am specificat, nu vom face o prezentare a acestui document și vom merge direct la problematica securității maritime care este abordată cu profesionalism, documentat și detaliat.

În capitolul I, *Mediul maritim de securitate și interese*, după prezentarea mediului de securitate, a cărei principală caracteristică privind securitatea maritimă este aceea că „Arhitectura de securitate maritimă existentă la Marea Neagră, inclusiv o serie de mecanisme de cooperare maritimă locală, continuă să fie influențată de provocări multiple, reprezentând consecințe ale unor strategii urmărite de diverși actori statali și non-statali pe termen lung, cu manifestări diferite și cu implicații strategice cu caracter unpredictibil”¹⁵, se abordează problema amenințărilor, riscurilor și vulnerabilităților la Marea Neagră, care sunt principaliii factori de instabilitate și care pot deteriora, în diferite registre ca amploare și manifestare, securitatea maritimă a zonei.

Principalele amenințări, riscuri și vulnerabilități, care vizează în mod direct securitatea maritimă (**Fig. 232**) sunt bine surprinse și în corelație cu mediul de securitate și interesele navale ale României. Bineînțeles că mai sunt și altele, dar am specificat faptul că le vom reliefa numai pe cele care vizează securitatea în Marea Neagră, în mod expres.

Ca o doctrină corect structurată, în cea de-a doua secțiune a acestui capitol este abordată problema intereselor navale ale României. Nu vom intra în amănunte, deși ar merita, deoarece este ceea ce ar trebui să se regăsească și în alte documente ale statului român, dar, din păcate, le găsim numai aici. și sunt bine determinate, ierarhizate și definite (cu unele modificări strict necesare, pentru eliminarea unor confuzii și exprimări, să zicem nefinisate) încât, orice document elaborat în acest sens, la nivelul decidenților politici, nu ar avea de făcut decât să preia această secțiune din *F.N. I Doctrina Forțelor Navale*.

¹⁵ *** *F. N. I Doctrina Forțelor Navale*, ediția a II-a, Statul Major al Forțelor Navale, Nr. SMFN -28, din 19.11.2018, p. I-1

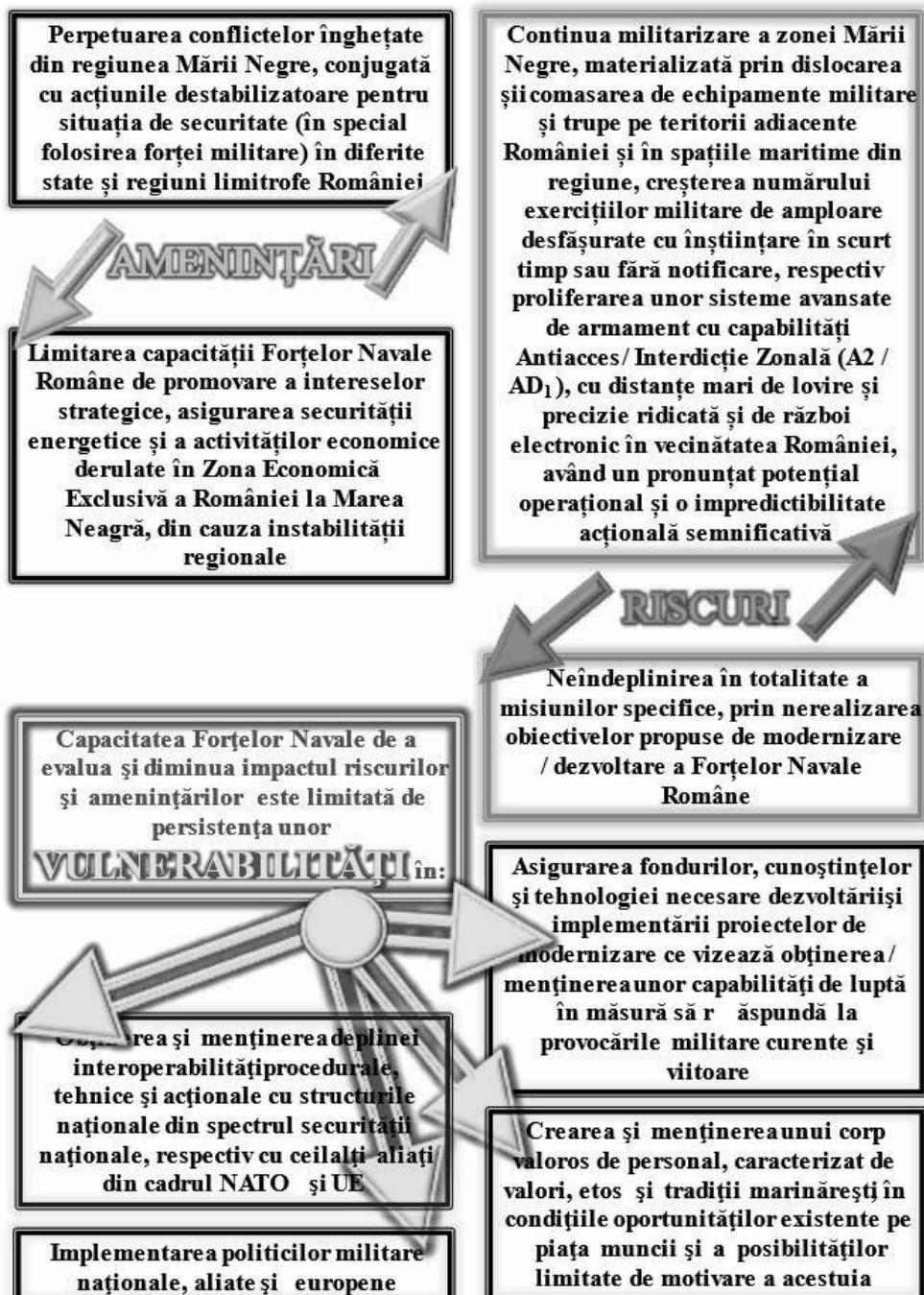


Fig. 232 Amenințări, riscuri și vulnerabilități care afectează securitatea maritimă

Sursa informațiilor: F.N. 1 Doctrina Forțelor Navale Române, ediția a II-a, Statul Major al Forțelor Navale, Nr. SMFN -28, din 19.11.2018, art. 2, p. I-2, I-3

Din această secțiune, pentru noi este de interes să reținem două enunțuri, cu care suntem în totalitate de acord și anume:

- „Apărarea intereselor navale se realizează, în principal, prin instituțiile de securitate maritimă (navală) specializate ale statului: Forțele Navale Române, Poliția de Frontieră (Garda de Coastă), Autoritatea Navală Română, căpitanii porturilor pentru siguranța navigației/transportului și respectarea condițiilor ce trebuie îndeplinite de către instituțiile comerciale”¹⁶;
- „Forțele Navale Române ocupă locul central în cadrul instituțiilor de securitate maritimă și reprezintă instrumentul principal de forță al statului român în ce privește proiectarea puterii maritime în marea liberă, în scopul asigurării securității maritime, a apărării obiectivelor economice și comunicațiilor navale proprii”¹⁷.

Asupra celui de-al doilea enunț vom reveni, atunci când vom formula o serie de concluzii, deoarece, Forțele Navale, prin structura, specificul, dotarea și misiunile lor, nu trebuie numai să ocupe locul central în ecuația de securitate navală a statului, ci să fie coordonatorul acestei activități de amploare.

Rolul Forțelor Navale este specificat în secțiunea a treia din capitolul II, unde se arată că: „Forțele Navale reprezintă un element de bază al puterii maritime, al cărei rol vizează realizarea obiectivelor maritime și fluviale de securitate și stabilitate ale țării, asigurarea și garantarea suveranității asupra spațiilor maritime și protecția resurselor maritime și fluviale ale României.”¹⁸

Foarte interesantă este și abordarea funcțiilor Forțelor Navale, unde se face o clasificare bine fundamentată a acestora și unde, când se prezintă *funcția de prevenire*, se specifică în mod expres că este în corelație cu mediul de securitate.¹⁹ Caracteristicile acestei funcții (**Fig. 233**), de asemenea, sunt în strânsă legătură cu securitatea maritimă, în primul rând prin natura acțiunilor care o definesc.

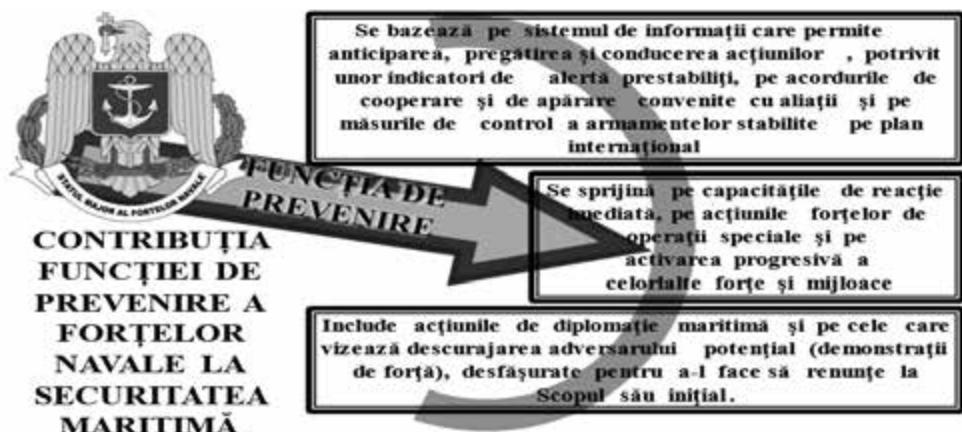


Fig. 233 Contribuția funcției de prevenire a Forțelor Navale la securitatea maritimă

Sursa informațiilor: F.N. 1 Doctrina Forțelor Navale Române, ediția a II-a, Statul Major al Forțelor Navale, Nr. SMFN -28, din 19.11.2018, art. 18, al. (2)-(4), p. II-7

¹⁶ Ibidem, art. 3, al (3), p. I-4

¹⁷ Ibidem, art. 3, al (4), p. I-4

¹⁸ Ibidem, art. 16, al (1), p. II-6

¹⁹ Ibidem, art. 18, al (1), p. II-7

O altă funcție care este direct reflectată în securitatea maritimă a României este *funcția de salvagardare maritimă și fluvială* (**Fig. 234**), care, aşa cum se arată în doctrină, „se referă în mod exclusiv la teritoriul național și la cetățenii României. În absența unei amenințări militare directe în apropierea frontierelor noastre, ea se realizează preponderent prin misiuni de securitate și mai puțin prin cele specifice de apărare strict militară”²⁰.

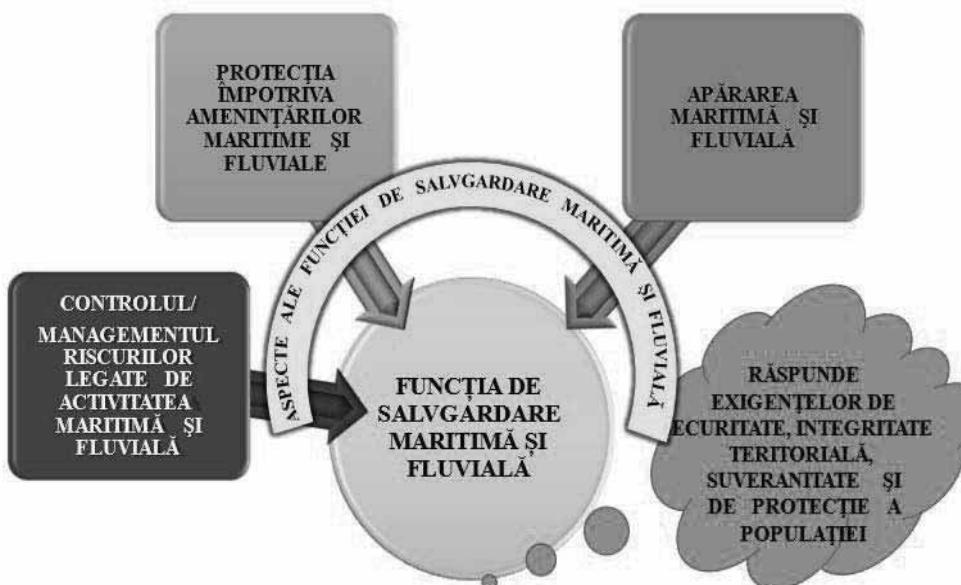


Fig. 234 Aspecte ale funcției de salvagardare maritimă și fluvială

Sursa informațiilor: F. N. 1 Doctrina Forțelor Navale Române, ediția a II-a, Statul Major al Forțelor Navale, Nr. SMFN -28, din 19.11.2018, art. 20, al. (2), p. II-8

Deși nu este incorrectă folosirea sintagmei „maritimă și fluvială”, aşa cum am arătat în abordările anterioare, opinăm că cea mai potrivită formă este „navală”, deoarece, este cea mai cuprinzătoare, făcând referire la întreg domeniul naval, la toate componentele acestuia (maritime, fluviale, râuri navigabile, lacuri, canale navigabile etc.). Există și opinii conform cărorii termenul „naval” se referă la aspectele militare, în exclusivitate, dar, de cele mai multe ori, chiar adeptii acestei opinii, extind înțelesul termenului și în alte sfere ale domeniului (transporturi, turism, activități industriale, energie, ecologie etc.). De aceea, întâlnim foarte des situații când se vorbește de forțe navale, pe de-o parte și de putere maritimă pe de altă parte. Subiectul poate fi dezbatut în dispute interminabile, aşa că, noi, ne vom opri aici, deoarece subiectul nostru, momentan, este securitatea maritimă (chiar dacă în anumite

²⁰ Ibidem, art. 20 al (1), p. II-8

momente abordăm și aspecte legate de celelalte componente ale domeniului naval, cum ar fi fluviile, de exemplu.

Din cele cinci misiuni ale Forțelor Navale, prima (și ca ordine și ca importanță) este „Contribuția la securitatea României pe timp de pace”²¹, care se realizează printr-o serie de activități (Fig. 235).

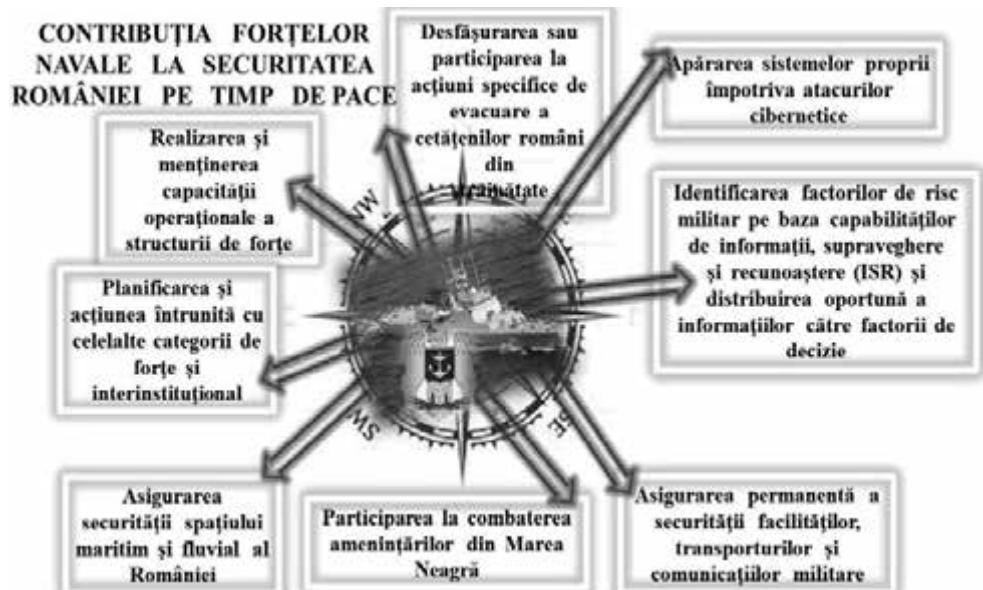


Fig. 235 Activități ale Forțelor Navale care contribuie la securitatea României pe timp de pace

Sursa informațiilor: F. N. I Doctrina Forțelor Navale Române, a II-a, Statul Major al Forțelor Navale, Nr. SMFN -28, din 19.11.2018, art. 27, al. (1), p. III-2

Una dintre principalele acțiuni ale Forțelor Navale este „participarea Forțelor Navale la îndeplinirea obiectivelor strategice ale apărării naționale”²² și, prin aceasta „răspunde necesității de promovare a intereselor sale navale, maritime și fluviale, combaterii amenințărilor asimetrice, reducerii riscurilor și diminuării vulnerabilității”²³. În acest sens, participarea României se materializează prin participarea la realizarea obiectivelor aferente, cele ce vizează securitatea fiind „dezvoltarea contribuției Armatei României la proiectele europene de securitate și cooperare”²⁴, „efortul integrat al statului

²¹ Ibidem, art. 27 al (1), p. III-2

²² Ibidem, art. 31 al (2), p. III-6

²³ Idem

²⁴ *** F. N. I Doctrina Forțelor Navale, ediția a II-a, Statul Major al Forțelor Navale, Nr. SMFN -28, din 19.11.2018, art. 31, al. (3), lit. b), p. III-6

român pentru lupta împotriva terorismului, pirateriei și combaterii proliferării armelor de distrugere în masă”²⁵ și „creșterea contribuției la asigurarea securității și stabilității regionale și globale, incluzând aici și activitățile de diplomație navală”²⁶.

O altă referire de mare importanță privitoare la securitatea maritimă o găsim la secțiunea a patra „Operațiile Navale” din *Capitolul IV „Cum luptăm”*, unde se face referire la operațiile de securitate și operațiile de securitate maritimă, încercându-se să se facă o distincție între acestea, dar, în opinia noastră, este necesară o reevaluare, în sensul delimitării clare între cei doi termeni și, mai ales, statuării faptului că operațiile de securitate maritimă sunt operații de sine stătătoare, nu operații incluse în alte operații. Securitatea, în complexitatea ei, conține și diferite operații de securitate, dar nu o operație generică, compusă din mai multe operații subsecvente. Deci, operația de securitate maritimă este unică și de sine stătătoare. Oricum, subiectul necesită discuție și nu ne-am propus elucidarea acestuia acum și revenim prin a arăta faptul că, în doctrină, operațiile de securitate maritimă sunt destinate pentru combaterea terorismului, a pirateriei, a proliferării armelor de distrugere în masă, și materialele conexe acestora, a traficului ilegal de mărfuri, prevenirea traficului de substanțe interzise, împiedicarea traficului de persoane, sprijinul acțiunilor antidrog etc”²⁷. Nu mai insistăm pe folosirea termenului naval sau maritim, dar semnalăm faptul că trebuie analizată această problemă. Mai adăugăm un singur argument și anume că opinia că termenul „naval” este pentru domeniul militar este profund eronată. Autoritatea Navală, deși este civilă, nu se numește Autoritatea Maritimă. și este evident de ce!

De asemenea, atunci când se face clasificarea operațiilor navale în funcție de misiunile principale executate, se face referire la operațiile de căutare și salvare²⁸, intervenția la dezastre și incidente²⁹, combaterea pirateriei și a jafului armat pe mare³⁰, combaterea terorismului³¹, precum și supravegherea și cercetarea³², care sunt fie elemente distincte de securitate navală sau elemente care vin în sprijinul securității navale.

Foarte important este faptul că se face referire distinctă la „operațiile navale la fluviu” (aceasta fiind o sintagmă chiar reușită – n.n), arătându-se faptul că „Forțele navale fluviale pot îndeplini tot spectrul de operații și misiuni

²⁵ Ibidem, art. 31 al (3), lit. c), p. III-6

²⁶ Ibidem, art. 31 al (3), lit. d), p. III-6

²⁷ Ibidem, art. 42, al (8), p. IV-12

²⁸ Ibidem, art. 44, al (4), p. IV-13

²⁹ Ibidem, art. 44, al (5), p. IV-14

³⁰ Ibidem, art. 44, al (15), p. IV-16

³¹ Ibidem, art. 44, al (18), p. IV-17

³² Ibidem, art. 44, al (22), p. IV-17

caracteristice forțelor navale, particularitățile apărând la nivelul metodelor și procedeelor utilizate”³³. Aproximativ, aşa este, mai puțin, de exemplu, misiunile de combatere a pirateriei și jafului armat, care nu sunt specifice domeniului fluvial român, dar avem din plin contrabanda, unde Poliția de Frontieră are exclusivitate de operare în combaterea fenomenului, ca să zicem aşa.

Ne exprimăm din nou aprecierea asupra conținutului acestei doctrine, în care predomină abordarea profesionistă, precizia și concizia, dar, mai ales, realismul. În acest sens, în partea de încheiere a doctrinei se arată că „Forțele Navale dispun în acest moment de un număr limitat de forțe și mijloace de luptă capabile să participe la apărarea României, la apărarea aliaților și gestionarea urgențelor civile în cadrul NATO și UE”³⁴.

Am insistat pe acest document, deoarece, aşa cum am mai arătat, este un document, deși perfectibil, bine elaborat și poate constitui o bază solidă în abordarea problemelor de securitate navală a României, în cazul în care decidentul politic va dori acest lucru și structurile implicate și din alte ministere va participa în mod concret și deschis la aceste demers, recunoscând statutul de *primus inter pares* al Forțelor Navale.

Cam acestea sunt documentele oficiale care abordează sau, mai bine zis, ar trebui să abordeze problema securității maritime, *Doctrina Forțelor Navale*, fiind singurul dintre aceste documente care face referiri concrete la securitatea maritimă. Să nu mai vorbim de faptul că nu avem niciun document, indiferent de forma sa, care să fie dedicat, în exclusivitate, securității maritime. Practic, a pune în practică documentele emise de IMO, Uniunea Europeană sau alte organizații internaționale și zonale, nu rezolvă decât parțial problema securității maritime. Necessitatea unui document național în acest domeniu nu este numai de a reglementa punerea în practică a celor de mai sus, care, oricum trebuie făcută și se face, ci de a stabili activitățile, acțiunile, instituțiile, mijloacele, forțele și modul de conducere, coordonare, cooperare și folosire a acestora, pornind de la interesele naționale din domeniul naval, specificul și caracteristicile teritoriilor și spațiilor maritime și fluviale naționale, precum și elementele ecuației geopolitice și geostrategice în care se află România în acel moment.

De aceea, în continuare, vom trece la prezentarea instituțiilor naționale cu responsabilități în realizarea și consolidarea securității maritime.

³³ Ibidem, art. 48, al (1), p. IV-22

³⁴ Ibidem, art. 55, al (4), p. V-3

VI.3 – Rolul instituțiilor naționale cu responsabilități în realizarea și consolidarea securității maritime

Ca și în cazul țărilor pe care le-am prezentat anterior, România are câteva instituții care, prin activitatea lor și prin responsabilitățile specifice, sunt implicate în problemele de securitate navală.

Prima instituție pe care o vom aborda, este cea a *Forțelor Navale Române*, deoarece este principala instituție cu responsabilități în apărarea domeniului maritim și fluvial al României, sau, mai corect spus, domeniul naval (deoarece și forțele sunt numite navale), precum și în gestionarea problemelor de securitate în domeniu.

VI.3.1 Forțele Navale Române

Documentul la care am făcut referință, anterior, *F. N. I Doctrina Forțelor Navale Române*, este și cel care fundamentează misiunile de bază ale acestei categorii de forțe și în care se arată, referitor la securitatea maritimă sau, mai bine zis, navală (care înglobează și termenul de fluvial), că baza stabilitării misiunilor forțelor navale o constituie, printre altele, și „evoluțiile mediului de securitate intern și internațional”³⁵, ceea ce dovedește în mod clar, implicarea forțelor navale în problemele de securitate navală. Prima misiune a Forțelor Navale Române este „Contribuția la securitatea României pe timp de pace”³⁶ (Fig. 236)

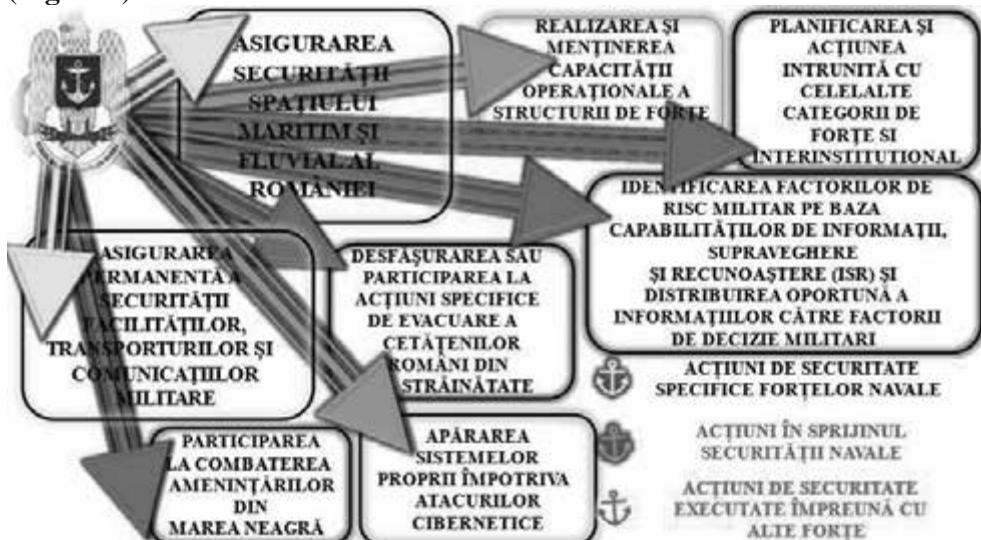


Fig. 236 Acțiuni ale Forțelor Navale Române care contribuie la securitatea României pe timp de pace

Sursa informațiilor: *F. N. I Doctrina Forțelor Navale*, ediția a II-a, Statul Major al Forțelor Navale, Nr. SMFN – 28, din 19.11.2018, Art. 26, al (1), p. III-1

³⁵ *** *F. N. I Doctrina Forțelor Navale*, ediția a II-a, Statul Major al Forțelor Navale, Nr. SMFN -28, din 19.11.2018, Art. 26, al (1), p. III-1

³⁶ *Ibidem*, Art. 27, al (1), p. III-2

Așa cum se vede și din figura de mai sus, acțiunile prin care Forțele Navale Române contribuie la securitatea României pe timp de pace sunt, în majoritatea lor, în domeniul naval, iar două dintre acestea sunt cu specific strict naval și se desfășoară, în mod concret, pentru securitatea în domeniul naval, având ca principală componentă forțele și mijloacele din structura acestei categorii de forțe. Așa cum am mai arătat (și vom mai sublinia și argumenta acest lucru), Forțele Navale Române sunt componenta principală în ceea ce privește securitatea maritimă a României, celelalte componente având misiuni sectoriale, predominante fiind cele polițienești și de siguranță a traficului naval, protecția mediului și piscicultură. Practic, din tot ce am prezentat până acum, peste tot în lume, principala forță de securitate maritimă (și unde este cazul, cum este România, și navală) o constituie Forțele Navale. Numai reamintind de combaterea pirateriei și a terorismului maritim, securizarea rutelor și căilor maritime și asigurarea hidrografică și de navigație și este suficient pentru a argumenta ce am afirmat mai sus.

În afara de aceste acțiuni care vizează domeniul naval al României, Forțele Navale Române au și o componentă acțională externă (Fig. 237), care conține o serie de activități și acțiuni care vizează securitatea maritimă, în cea mai mare parte a lor.



Fig. 237 Acțiuni și activități în cadrul misiunilor externe ale Forțelor Navale Române care vizează și securitatea maritimă

Sursa informațiilor: F. N. 1 Doctrina Forțelor Navale, ediția a II-a, Statul Major al Forțelor Navale, Nr. SMFN - 28, din 19.11.2018, Art. 27, al (3)-(4), p. III-3

Nu vom intra în amănunte, deoarece, pe parcursul acestei lucrări am prezentat pe larg elementele care amenință sau pun în pericol securitatea maritimă, riscurile care pot apărea, precum și formele și modalitățile de acțiune pentru contracararea acestora. Vom face numai o singură remarcă și anume aceea că Forțele Navale Române nu sunt numai un furnizor de securitate, ci, pe baza reciprocității, ca urmare la participarea la activități, acțiuni și misiuni externe, este și un importator important de securitate în domeniul maritim, fapt ce determină ca România, în realizarea securității sale maritime să poată beneficia de aportul altor țări sau organizații. Practic, își deschide un cont de securitate suplimentară, esențial pentru a putea fi accesat în cazul unor crize majore.

Un alt element important din *F. N. I Doctrina Forțelor Navale* este cel al clasificării tipurilor de operații navale și vom urmări elementele care fac referire la operațiile de securitate. Conform acestui document³⁷, clasificarea operațiilor se face funcție de unul din următoarele criterii: nivelul stării de conflict; natura și conținutul lor; scop; misiunile principale executate; apartenența la o alianță; forțele implicate și mediul de desfășurare. Noi nu vom prezenta sau analiza modul de clasificare al operațiilor și doar vom remarcă faptul că, indiferent de criteriul de clasificare folosit, operațiile de securitate maritimă se regăsesc aproape peste tot. Sau, dacă nu se face precizarea expresă despre o operație de securitate maritimă, elementele de analiză și argumentare fac referire la aspecte ale securității maritime. De exemplu, în cazul clasificării operațiilor în funcție de nivelul stării de conflict³⁸ și nu numai.

Deoarece structura *Forțelor Navale* este numai un aspect pentru securitatea maritimă a României, dotarea acestora și posibilitățile de acțiune sunt extrem de importante, deoarece principala problemă este cât de eficient poate fi securizat domeniul naval al României, ținând cont de faptul că zona economică exclusivă și platoul continental au dimensiuni apreciabile, a căror acoperire din punct de vedere al securității nu este de competența celorlalte structuri ale statului implicate în securitatea maritimă națională, atât din motive legislative, de competență, cât și datorită posibilităților limitate de acțiune, atât ca distanță, dar și ca suprafață de acțiune (cunoscută sub denumirea de zonă de acțiune). La aceste aspecte se adaugă și cele legate de posibilitățile de supraveghere, cercetare, descoperire și monitorizare, dar și de combatere a amenințărilor și pericolelor care vizează securitatea navală a României. Dacă în zona fluvială, în Delta sau în zona lagunară pot acționa fără probleme și alte instituții ale statului sau chiar numai acestea, pe mare situația se schimbă.

O situație specială este cea privitoare la securitatea porturilor militare, prin lansarea în dezbatere publică, începând cu 26.05.2021³⁹ a *Legii privind*

³⁷ Ibidem, Art. 40, al (16), p. IV-9

³⁸ Ibidem, Art. 41, al. (2), al. (3), al. (5), al. (6), p. IV-9, IV-10

³⁹ <http://e-consultare.gov.ro/w/lege-privind-regimul-porturilor-militare-maritime-si-fluviale/>

regimul porturilor maritime și fluviale. Consultarea publică s-a încheiat pe 25.06.2021, documentul urmând să parcurgă traseul legislativ în perioada care urmează. Acest demers, practic, a început din anul 2010 și este în curs de finalizare prin adoptarea și promulgarea legii.

Necesitatea acestei legi a apărut datorită cerințelor speciale de securitate pe care trebuie să le îndeplinească porturile militare, maritime și fluviale sau alte amenajări militare la mare, fluviu sau ape interioare. Singurul port militar care a beneficiat de un regim aparte, a fost portul militar Mangalia, prin Decretul nr. 39/1956, și articolul 29 din Decretul nr. 678/1969, până în momentul când a apărut legea nr. 17/1990 și Decretul – lege nr. 45/1990 care anulau aceste decrete. Toate acestea au dus la anularea măsurilor de securitate ale portului militar Mangalia, Apele Române, în virtutea HG 632/2007 închiriiind imobile și terenuri în cuveta lacului Mangalia. Aceeași situație a survenit și în cazul lacului Slatinița, unde funcționează Stațiunea de Pregătire Marinărească aparținând Academiei Navale, dar și o unitate militară din organica Forțelor Navale.

Legislația actuală în domeniu nu face nicio referire la navele militare, porturile militare și zonele unde, în exclusivitate, se desfășoară activități militare.

Să vedem care sunt principalele prevederi ale acestei inițiative legislative și relevanța lor în ceea ce privește securitatea maritimă în domeniul militar, dar nu înainte de a semnala faptul că la Art. 12, al. (3), (4) și (5) găsim nominalizată „autoritatea navală militară națională” care „este desemnată conform legii”.

Conform Art. 2 al. (1) din prezentul proiect de lege, „porturile militare sunt suprafețe delimitate din teritoriul național, situate în zona costieră a Mării Negre sau a unei căi navigabile interioare, amenajate și echipate astfel încât să permită accesul/staționarea navelor militare, precum și desfășurarea în siguranță a activităților specifice acestor nave”.

În conformitate cu prevederile Art. 4 al proiectului de lege sunt nominalizate porturile militare, dar și alte obiective din domeniul naval aflate în administrarea Ministerului Apărării Naționale (**Fig. 238**)

În conformitate cu Art. 6, în portul militar se delimită mai multe zone:

- zona terestră;
- zona de cheiuri;
- zona de acvatoriu;
- zona de demagnetizare/poligonul de demagnetizare;
- zona aeriană

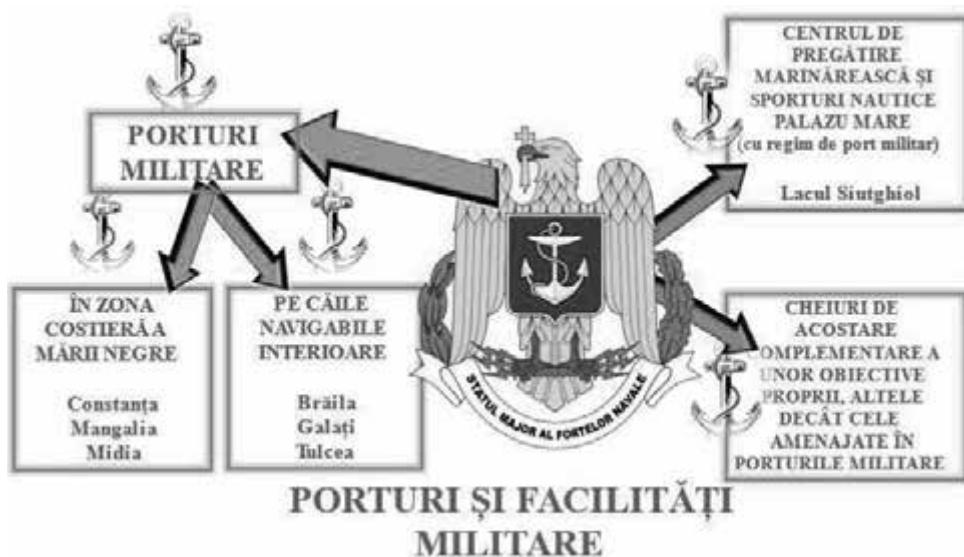


Fig. 238 Porturi și facilități militare pe teritoriul statutului român

Sursa informațiilor: *Proiectul Legii privind regimul porturilor militare maritime și fluviale* Art. 4 (<http://e-consultare.gov.ro/w/lege-privind-regimul-porturilor-militare-maritime-si-fluviale/>)

Nu vom intra în detalii privind aceste zone, însă, deoarece este foarte importantă pentru securitate, vom prezenta câteva detalii privind zona de acvatoriu a portului militar care are câteva caracteristici specifice, în primul rând prin faptul că în cadrul acestui acvatoriu sunt delimitate două zone cu statut special (Fig. 239).



Fig. 239 Zona de acvatoriu a portului militar

Sursa informațiilor: *Proiectul Legii privind regimul porturilor militare maritime și fluviale* Art. 11 (<http://e-consultare.gov.ro/w/lege-privind-regimul-porturilor-militare-maritime-si-fluviale/>)

Legea prevede că „În situații de utilitate publică, autoritatea navală militară națională, desemnată conform legii, poate modifica limitele zonelor militare restricționate sau de siguranță ale acvatoriu portului militar, pe anumite porțiuni, pentru perioade determinate de timp”⁴⁰, iar ”În caz de agresiune armată, la instituirea stării de urgență sau asediul, la declararea stării de mobilizare sau a stării de război, în funcție de necesitățile operative se pot stabili alte limite ale zonelor militare restricționate sau de siguranță ale acvatoriu portului militar, prin decizie a autorității navale militare naționale, desemnată conform legii”⁴¹.

Interesante sunt și prevederile privind zona aeriană a portului militar unde este restricționată survolarea cu aeronave fără pilot la bord, aceasta putând fi survolată numai în condițiile obținerii unei autorizații de survol, conform legii, excepție făcând aeronavele de stat și ale aliaților.⁴²

Elaborarea regulilor și normelor de navigație, pe timp de pace, în zona de acvatoriu a porturilor militare, revine autorității naționale în domeniul activității hidrografice maritime, desemnate conform legii, iar în caz de agresiune armată, la instituirea stării de urgență sau asediul, la declararea stării de mobilizare sau a stării de război, la propunerea autorității naționale în domeniul activității hidrografice maritime, autoritatea navală militară națională, desemnată conform legii, aproba reguli și norme de navigație pentru navele, ambarcațiunile și obiectele plutitoare propulsate care se deplasează în interiorul porturilor militare maritime și fluviale, precum și pe mare sau fluviu în zonele adiacente ale porturilor.⁴³

Secțiunea a 3-a din capitolul I al legii este rezervată conducerii activităților în portul militar, aceasta revenind, pe timp de pace, comandantului portului militar care este numit de către șeful Statului Major al Forțelor Navale care, prin ordin, îi stabilește și atribuțiile.⁴⁴ În exercitarea conducerii, comandantul portului militar are o serie de competențe (**Fig. 240**), iar pe linia îndeplinirii atribuțiilor și competențelor portuare, comandanții unităților de nave sau ai navelor dislocate permanent ori temporar în port, aparținând statului

⁴⁰ *** *Proiectul Legii privind regimul porturilor militare maritime și fluviale* Art. 12, al. (4) (<http://e-consultare.gov.ro/w/lege-privind-regimul-porturilor-militare-maritime-si-fluviale/>)

⁴¹ *Ibidem*, al. (5)

⁴² *Ibidem*, Art. 14, al. (2), (3) și (4)

⁴³ *Ibidem*, Art. 16, al. (1) și (2)

⁴⁴ *Ibidem*, Art. 17 și Art. 18 al. (1) și (2)

român sau altor state sau organizații, se subordonează comandantului portului militar.⁴⁵

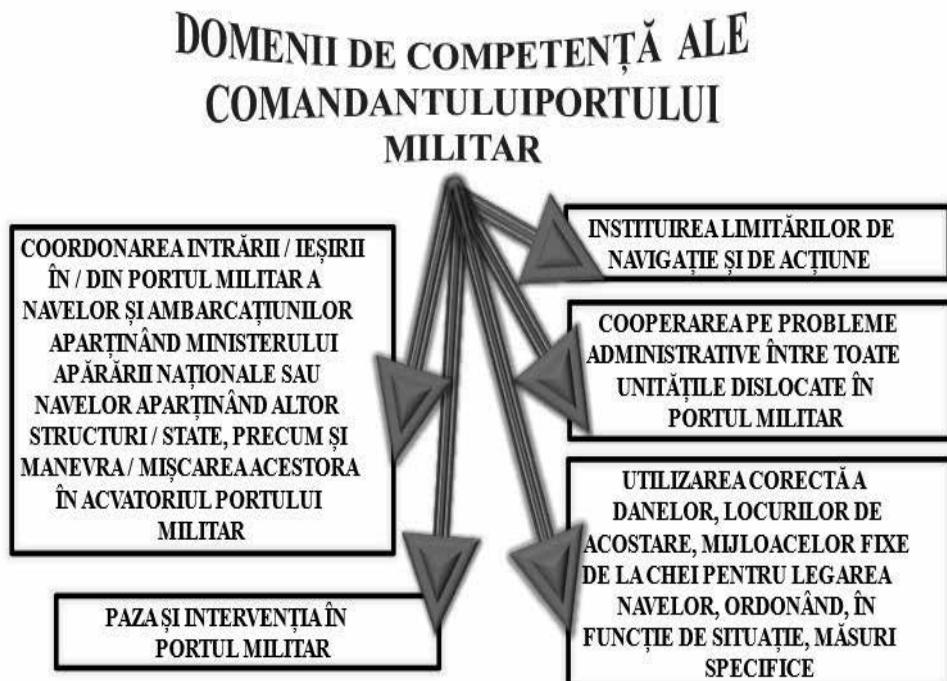


Fig. 240 Domenii de competență ale comandantului portului militar

Sursa informațiilor: Proiectul Legii privind regimul porturilor militare maritime și fluviale Art. 21, (<http://e-consultare.gov.ro/w/lege-privind-regimul-porturilor-militare-maritime-si-fluviale/>)

Capitolul II al legii și, în special, secțiunea 1 a acestuia, „Paza porturilor militare și siguranța portuară” este, pentru noi, partea cea mai importantă a legii, deoarece vizează în mod direct problemele de securitate navală în segmentul militar al acesteia. Paza și intervenția în porturile militare „se execută în conformitate cu reglementările în vigoare și cele ale planurilor aprobată de comandantul portului militar referitoare la paza obiectivelor, bunurilor, valorilor și la protecția persoanelor”⁴⁶

În această secțiune, succint, dar foarte exact, sunt reglementate problemele de securitate (Fig. 241) care sunt configurate pentru specificul militar, unde predomină conceptele de acces limitat și de interdicții, normale, de altfel.

⁴⁵ Ibidem, Art. 19

⁴⁶ Ibidem, Art. 23

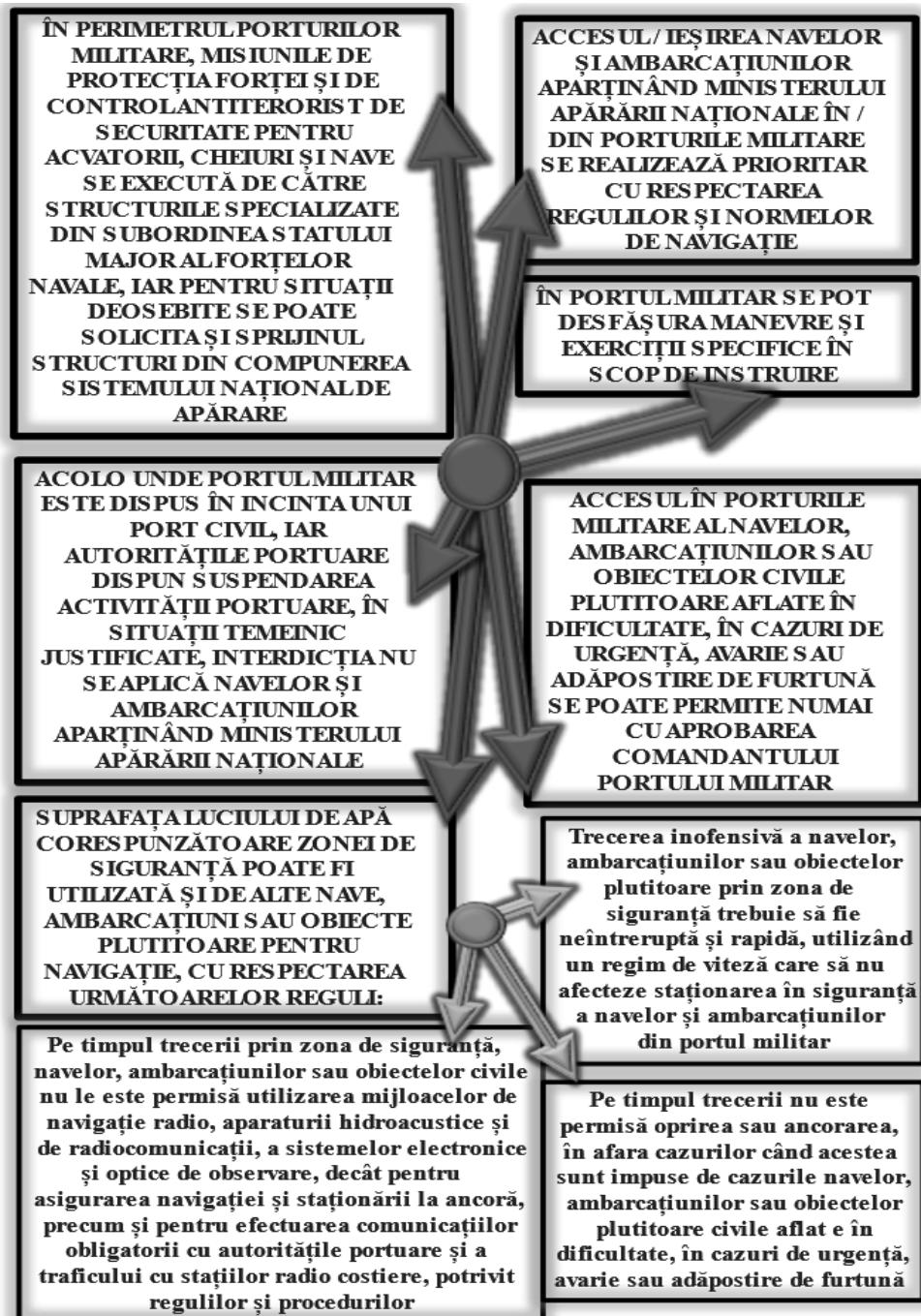


Fig. 241 Principalele elemente de asigurare a securității în porturile maritime

Sursa informațiilor: Proiectul Legii privind regimul porturilor militare maritime și fluviale Art. 25-27, (<http://e-consultare.gov.ro/w/lege-privind-regimul-porturilor-militare-maritime-si-fluviale/>)

Foarte important este faptul că în acest proiect de lege , în secțiunea a 2-a din capitolul II, sunt prevăzute sancțiuni pentru cei ce încalcă prevederile acestei legi și, în consecință, securitatea porturilor militare maritime și fluviale. Aceste sancțiuni sunt aplicate de către persoana desemnată de către comandantul portului militar și pot ajunge la suma de 30.000 lei⁴⁷.

VI.3.2 Direcția Hidrografică Maritimă

O altă instituție foarte importantă pentru securitatea maritimă este *Direcția Hidrografică Maritimă*, aflată în organica *Forțelor Navale Române*, care desfășoară o serie de activități (Fig. 242) care, în marea lor majoritate, contribuie direct la securitatea maritimă și, în special, la siguranța navegației pe mare și apele interioare.



Fig. 242 Activități în sprijinul securității navale desfășurate de către Direcția Hidrografică Maritimă

Sursa informațiilor: https://www.dhmf.ro/ro/activitatea_dhm.shtml

VI.3.3 Poliția de Frontieră Română/ Garda de Coastă

În structura Ministerului Afacerilor Interne găsim o altă instituție implicată în securitatea maritimă, dar și pe fluviul Dunărea, în Delta și în zona lagunară, aceasta fiind *Poliția de Frontieră Română*, în primul rând, prin structura sa specializată, *Garda de Coastă*. *Poliția de Frontieră Română*

⁴⁷ Ibidem, Art. 29-33

funcționează în baza unor documente guvernamentale (O.U.G. nr. 104 din 27 iunie 2001 privind organizarea și funcționarea *Politiei de Frontieră Romane*; O.U.G. nr. 105 din 27 iunie 2001 privind frontieră de stat a României; H.G. nr. 445 din 9 mai 2002 pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a O.U.G. nr. 105/2001 privind frontieră de stat a României) și nicidecum în baza unei legi, aşa cum ar fi normal, dat fiind importanța acestei structuri a MAI, care are ca domeniu de activitate frontierele României. De menționat este faptul că, totuși, există o lege care *aprobă O.U.G. nr. 104 din 27 iunie 2001 privind organizarea și funcționarea Politiei de Frontieră Romane*, și anume *LEGEA nr. 81 din 26 februarie 2002 pentru aprobarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 104/2001 privind organizarea și funcționarea Poliției de Frontieră Române*, publicată în MONITORUL OFICIAL nr. 154 din 4 martie 2002⁴⁸. Această lege face mai multe modificări necesare și, ulterior, prin alte acte normative, se fac și alte modificări, în stilul românesc de legiferare, când era mai simplu să se emite o nouă lege și să se anuleze toate actele legislative anterioare, referitoare la acest subiect. Așa se realizează și o înțelegere mai exactă a legii, dar și o aplicare mai rapidă și mai justă. Acum, ne vom opri asupra prevederilor acestei legi, aşa cum este ea.

Așa cum se arată în *O.U.G. nr. 104 din 27 iunie 2001 privind organizarea și funcționarea Politiei de Frontieră Romane*, "Poliția de Frontieră Romană face parte din Ministerul Afacerilor Interne și este instituția specializată a statului care exercită atribuțiile ce îi revin cu privire la supravegherea și controlul trecerii frontierei de stat, prevenirea și combaterea migrației ilegale și a faptelor specifice criminalității transfrontaliere săvârșite în zona de competență, respectarea regimului juridic al frontierei de stat, pașapoartelor și străinilor, asigurarea intereselor statului roman pe Dunărea interioară, inclusiv brațul Măcin și canalul Sulina situate în afara zonei de frontieră, în zona contiguă și în zona economică exclusivă, respectarea ordinii și liniștii publice în zona de competență"⁴⁹.

Dacă prezența și acțiunea *Politiei de Frontieră Romane* prin structura sa specializată, *Garda de Coastă*, în apele teritoriale și în limitele prevăzute în art. 33 al Convenției Națiunilor Unite din 10 decembrie 1982 asupra dreptului mării, referitoare la zona contigă, sunt justificate, apare problema zonei economice exclusive și a platoului continental unde, practic, nici nu poate acționa și nici nu poate realiza o supraveghere efectivă și eficientă fără

⁴⁸ <http://legislatie.just.ro/Public/DetaliiDocumentAfis/34338>

⁴⁹ *** *O.U.G. nr. 104 din 27 iunie 2001 privind organizarea și funcționarea Politiei de Frontieră Romane*, art. 1, <http://legislatie.just.ro/Public/DetaliiDocument/29274>

colaborarea cu *Forțele Navale*. De aceea, extinderea competențelor *Politiei de Frontieră Romane*, prevăzută prin actul normativ pe care l-am nominalizat anterior (în Legea Nr. 56/1992, modificată prin OUG nr. 80/ 4 iunie 1999, practic, *Garda de Coastă* nu avea competențe în zona economică exclusivă) este o asumare de responsabilitate care nu poate fi îndeplinită numai cu forțele proprii. Chiar și în cazul urmăririi continue, limita de acțiune a navelor *Gărzii de Coastă* este redusă atât din punct de vedere tehnic, cât și din punct de vedere al condițiilor meteo și stării mării, care fac, de multe ori, imposibil acest demers, chiar și în apele teritoriale. În anul 2000, comandantul de atunci al *Gărzii de Coastă* Constanța, era foarte realist și arăta că: „consider că ar fi mai bune acțiunile în comun (cu Forțele Navale - n.n), dat fiind faptul că Marina Militară are nave cu posibilități în mare altele decât cele ale *Gărzii de Coastă*, pe mare de gradul 4 și 5, unde aceste pescadoare turcești încalcă legea...⁵⁰” Omul era ofițer de marină și vedea problema în complexitatea sa, ceea ce nu era rău deloc. Este notorie istoria pescadorului turcesc care, arestat fiind, a evadat de sub pază din portul Constanța și a ajuns în Turcia. În acea situație, *Garda de Coastă* nu a putut interveni din cauza stării mării, care era 3-4 la larg și din cauza vitezei mari a pescadorului care depășea viteza navelor *Gărzii de Coastă*. S-a apelat, în ultimă instanță la navele *Forțelor Navale*, care puteau opera în condițiile existente, dar ajutorul a fost cerut foarte târziu, când pescadorul turcesc, deja, era aproape de apele teritoriale ale Turciei. A fost un eșec care a avut mai multe cauze și care a dus la o colaborare mai eficientă, să zicem, între cele două structuri (*Garda de Coastă* și *Forțele Navale*). Dar, de atunci a trecut mult timp și structurile și atribuțiunile au evoluat. La fel și dotarea acestora.

Garda de Coastă, actualmente, are în structură trei grupuri de nave: Mangalia, Constanța și Sulina și opt sectoare de poliție de frontieră, care execută misiuni de control și supraveghere în zonele de responsabilitate respective. Pentru noi, ca factor de analiză, este important că supravegherea și controlul în domeniul naval sunt coordonate de către unul dintre cei trei directori adjuncți ai directorului *Gărzii de Coastă*, acesta având în subordine o structură specifică (**Fig. 243**)

⁵⁰ *** *Prioritatea numărul unu pentru Garda de Coastă este dotarea*, interviu cu căpitan-comandorul Florian Ghiorma, comandantul *Gărzii de Coastă* Constanța, MARINA ROMÂNĂ, Nr. 70 iulie 2000, p. 13



Fig. 243 Elementele de structură ale *Gărzii de Coastă* care concură la măsurile și activitățile de securitate navală

Sursa informațiilor: <https://www.politiadefrontiera.ro/ro/garda-de-coasta/pg-inspectoratul-teritorial-270.html>

Practic, în ceea ce privește securitatea maritimă, navele *Gărzii de Coastă* au, prin misiunile lor, o contribuție deloc de neglijat, deși nu pot acoperi toate componentele securității maritime, prin simplul fapt că misiunea principală este supravegherea frontierei de stat și a spațiilor maritime ale României, în limitele posibilităților sale. Și aceasta se referă numai la suprafața apei și, limitat, a spațiului aerian aferent. Posibilitățile de cercetare, observare și supraveghere sub apă sunt inexistente, deși ar fi necesare, deoarece încălcarea legislației frontierei de stat și infracțiunile care vizează securitatea maritimă pot fi desfășurate și sub apă.

Foarte important pentru supravegherea navală și, implicit, pentru securitatea maritimă, este Sistemul *Complex de Observare, Supraveghere și Control al Traficului la Marea Neagră (SCOMAR)*, care se subordonează directorului adjunct, fiind un sistem independent, care asigura interconectarea și accesul la bazele de date ale instituțiilor cu atribuții la Marea Neagră: *Politia de Frontiera - Ministerul Administrației si Internelor; Statul Major al Forțelor*

*Navale - Ministerul Apărării Naționale; Autoritatea Navală Română - Ministerul Transporturilor și Infrastructurii este un sistem operativ de supraveghere, care permite detectarea timpurie, urmărirea, recunoașterea și identificarea navelor ce desfășoară activități ilegale de trafic la Marea Neagră*⁵¹.

Așa cum am arătat mai sus, nici acest sistem nu poate supraveghea observa sau cerceta ceea ce se întâmplă sub apă, având doar posibilitatea extinderii cercetării, observării și supravegherii ţintelor aeriene care evoluează la joasă înălțime.

În ceea ce privește acțiunea în domeniul naval, nu sunt stabilite în mod expres atribuțiuni pentru *Garda de Coastă*, dar le găsim în cadrul atribuțiilor specifice pe care *Poliția de Frontieră* le are în „zona de competență pe apă”⁵² (Fig. 244).



Fig. 244 Atribuțiile specifice ale *Poliției de Frontieră/Garda de Coastă* în zona navală de competență

Sursa informațiilor: <https://www.politiadefrontiera.ro/ro/main/pg-atributii-27.html>

În mod evident toate aceste atribuții revin și *Gărzii de Coastă*, ca structură specializată pentru domeniul naval și, practic, toate aceste atribuții

⁵¹ <https://www.politiadefrontiera.ro/ro/main/pg-scomar-106.html>

⁵² <https://www.politiadefrontiera.ro/ro/main/pg-atributii-27.html>

vizează elemente de securitate navală, în primul rând pentru faptul că *Garda de Coastă* este o structură de impunere a legii și, în același timp, pentru că activitatea sa vizează aproape toate componentele ce sunt înglobate în securitatea maritimă.

Nu vom comenta valabilitatea, corectitudinea sau limitele domeniului de competență al *Gărzii de Coastă*, deoarece nu este obiectivul lucrării noastre, însă este evident că trebuie o reevaluare a unor aspecte care pot crea confuzii.

De exemplu, se arată că se previne și se combatе pirateria, dar aceasta nu are domeniu de definiție în Marea Neagră, deoarece nu se încadrează în prevederile articolului 101 al *Convenției Națiunilor Unite asupra Dreptului Mării (Convenția de la Montego Bay din 1982)*. În schimb, foarte bine se încadrează jaful armat pe mare, definit prin *Rezoluția A.1025 (26) a IMO*, adoptată în 2 decembrie 2009, privind „*Codul de Practică pentru Investigarea crimelor de piraterie și jaf armat asupra navelor*”⁵³.

În cazul activităților enumerate este folosită foarte des sintagma „participă la”, care este destul de ambiguă, deoarece nu relevă gradul de implicare, relația între participanți (cooperare, colaborare, sprijin etc.) și, mai ales responsabilitățile în organizarea și desfășurarea activităților comune. Acest lucru este caracteristic multor instituții și are ca efect, întotdeauna, apariția de vulnerabilități, discontinuități, paralelisme, suprapunerile de responsabilități și acțiuni, iar în caz de apariție a unor probleme, apare diluția de responsabilitate, ca să folosim un termen mai elegant, ce favorizează accelerarea și creșterea în amploare a riscurilor, amenințărilor și pericolelor.

Dar aceasta este metehnă generală, de sistem și trebuie să fie corectată.

VI.3.4 Inspectoratul General pentru Situații de Urgență

O altă structură importantă a *Ministerului Administrației și Internelor*, cu atribuții care vizează și domeniul maritim, este **Inspectoratul General pentru Situații de Urgență**, care, prin atribuțiile sale poate acționa în câteva situații care pot apărea în domeniul maritim și sunt specifice securității maritime (**Fig. 245**), bineînțeles în limita posibilităților acestui inspectorat general, atât în ceea ce privește dotarea, cât și în ceea ce privește limitele personalului din structurile sale de a acționa în domeniul maritim și, în special pe mare sau fluviu, dar și pe nave, mai ales la bordul acestora și când acestea se află la larg sau în radele porturilor.

Structurile specializate din domeniu, din organica Ministerului Transporturilor, au dotarea necesară și personal specializat în intervenții care țin de domeniul securității maritime, în special în zonele porturilor, radelor și

⁵³ *** Resolution A.1025(26) Adopted on 2 December 2009 (Agenda item 10) CODE OF PRACTICE FOR THE INVESTIGATION OF CRIMES OF PIRACY AND ARMED ROBBERY AGAINST SHIPS, International Maritime Organization, ASSEMBLY, 26th session, Agenda item 10, ANNEX, pct. 2.1, 2.2, p. 4

zonelor de jurisdicție navală ale României, inclusiv în zona economică exclusivă și pe platoul continental.



Fig. 245 Misiuni ale Inspectoratului General pentru Situații de Urgență care pot contribui la securitatea maritimă

Sursa informațiilor: <https://www.igsu.ro/InformatiiGenerale/Atributii>

Aceasta nu înseamnă că *Inspectoratul General pentru Situații de Urgență* nu poate contribui la intervenții specializate, așa cum am arătat, în limita dotării și pregătirii personalului din structurile sale, în special prin inspectoratele din zonele maritime și fluviale.

În ceea ce privește intervenția în zona lacurilor, apelor interioare și amenajărilor hidrotehnice este evident că gestionează complet situațiile ivite, sprijinul altor forțe, cum sunt, de exemplu, *Forțele Navale*, fiind necesar numai în situații de excepție, unde presupune intervenția ultra specializată.

VI.3.5. Ministerul Transporturilor și Infrastructurii

Principala instituție a României, cu atribuții în domeniul naval, respectiv în problemele de securitate navală și siguranța navegației, este **Ministerul Transporturilor și Infrastructurii**. Toate principalele atribuții pe care le are în domeniul naval le exercită „direct sau prin organisme tehnice specializate, instituții publice subordonate și în coordonare, unități care funcționează sub autoritatea sa ori societăți autorizate în acest sens”⁵⁴. Aceste atribuții (Fig. 246), în totalitate, fără excepție, au legătură cu securitatea și siguranța navală și le vom regăsi repartizate la toate structurile din subordinea ministerului care au atribuții în domeniul naval.

⁵⁴ *** HOTĂRÂRE nr. 370 din 29 martie 2021 privind organizarea și funcționarea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, Guvernul României, publicată în MONITORUL OFICIAL nr. 333 din 1 aprilie 2021, art. 5, pct. 42-55

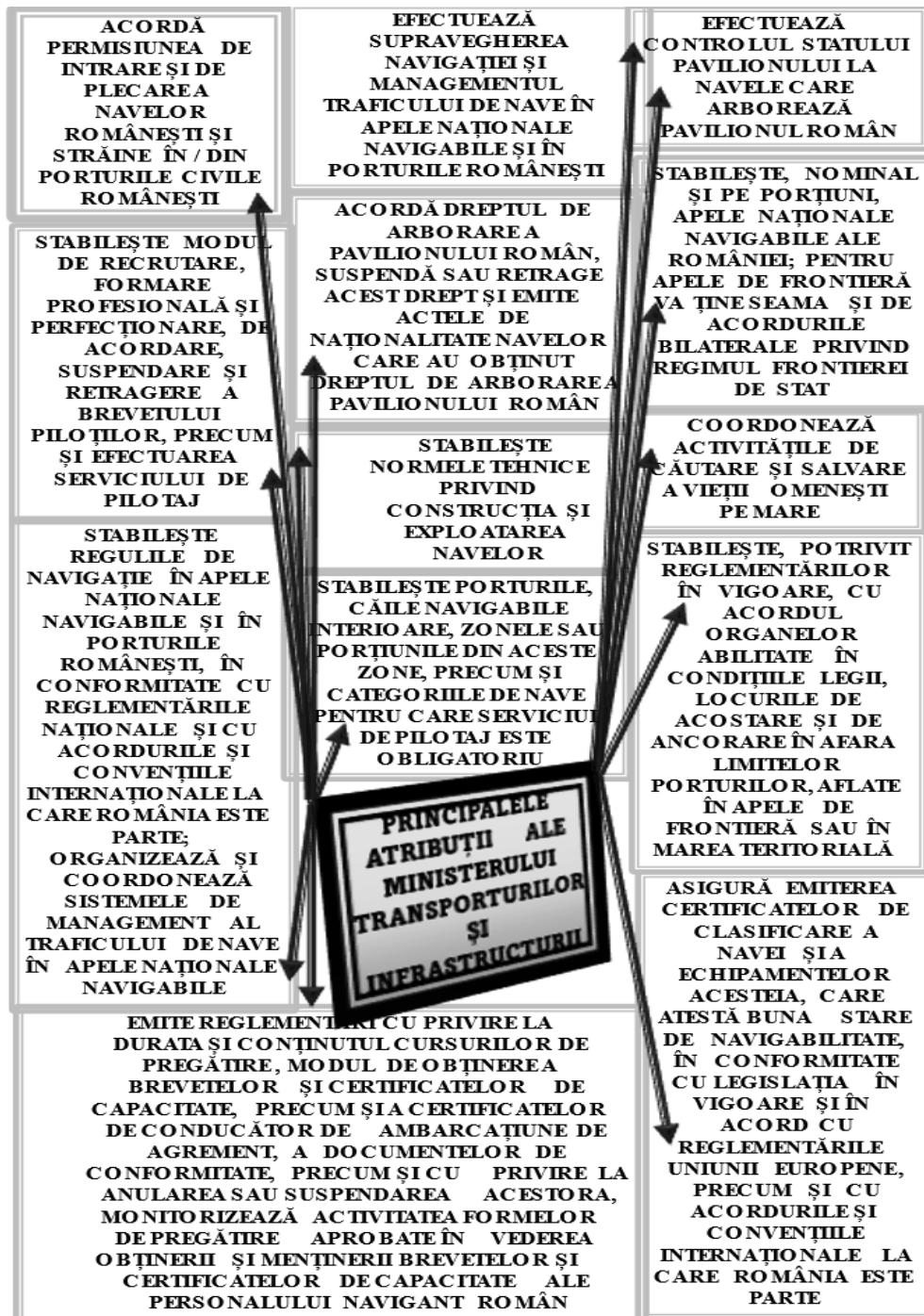


Fig. 246 Principalele atribuții ale Ministerului Transporturilor și Infrastructurii

Sursa informațiilor: HOTĂRÂRE nr. 370 din 29 martie 2021 privind organizarea și funcționarea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, Guvernul României, publicată în MONITORUL OFICIAL nr. 333 din 1 aprilie 2021, art. 5, pct. 42-55

Așa cum se vede în figura de mai jos (**Fig. 247**), în organica centrală a ministerului, găsim două structuri care, în mod cert, au legătură cu securitatea în domeniul naval: *Direcția Transport Naval* și *Compartimentul Investigații Accidente și Incidente de Navigație*.

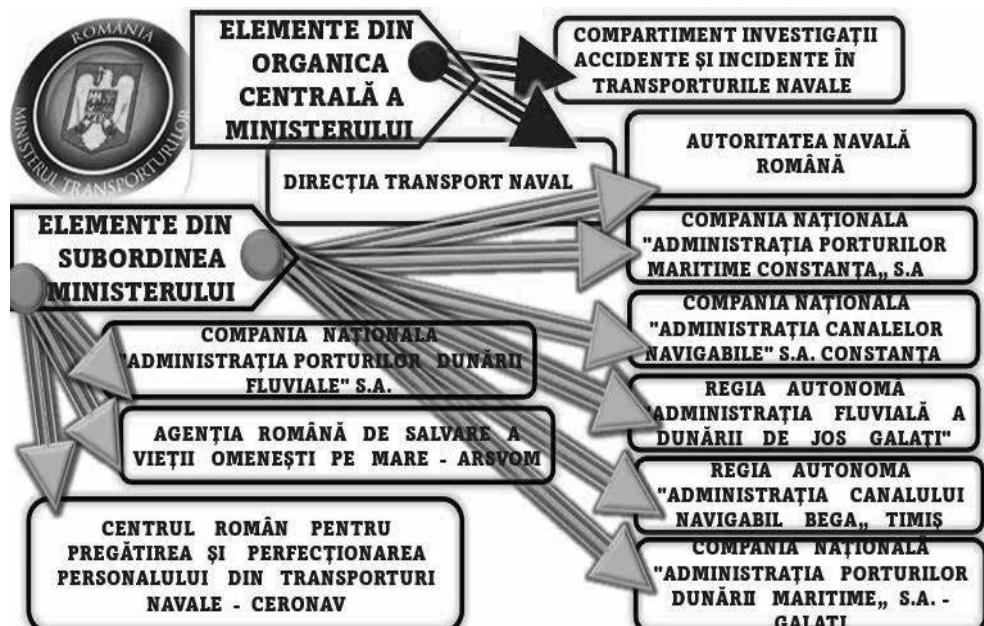


Fig. 247 Principalele structuri din organica centrală a Ministerului Transporturilor și Infrastructurii și din subordinea acestuia, cu atribuții în domeniul securității maritime și siguranței navigației

Sursa informațiilor: Organigrama Ministerului Transporturilor și Infrastructurii

<http://www.mt.gov.ro/web14/despre-noi/organizare/organigrama>; Anexa la OMTI nr. 939/01.07.2021, art. 85-90, 155-159, pp. 46-90, 155-162

VI.3.5.1 Direcția Transport Naval

Vom începe cu prezentarea *Direcției de Transport Naval* care, conform *Regulamentului de Organizare și Funcționare a Ministerului Transporturilor și Infrastructurii* (ROF), este „structura funcțională din cadrul ministerului, care asigură îndeplinirea atribuțiilor acestuia în domeniul transportului maritim și pe căile navigabile interioare, denumit în continuare domeniul transportului naval, precum și în domeniul infrastructurii de transport naval, în limitele competențelor acordate”⁵⁵

⁵⁵ *** *Regulamentul de Organizare și Funcționare a Ministerului Transporturilor și Infrastructurii* (ROF), Anexa la OMTI nr. 939/01.07.2021, art. 155, al. (1), p.155

De asemenea, *Direcția Transport Naval* „exercită rolul de autoritate de stat a ministerului privind activitățile de reglementare în domeniul transportului naval”⁵⁶ și „urmărește starea tehnică a infrastructurii de cale navigabilă interioară, a infrastructurii portuare aferente, precum și a modului de administrare și exploatare a acestora pentru asigurarea condițiilor minime de siguranță a navegației în apele naționale navigabile, în conformitate cu prevederile convențiilor și acordurilor internaționale la care România este parte, a contractelor de concesiune și a normativelor tehnice în vigoare, în limitele mandatului acordat de conducerea ministerului”⁵⁷.

Deși nu ne-am propus acest lucru, nu putem să nu comentăm puțin structura ministerului în ceea ce privește transportul naval⁵⁸, în sensul că *Direcția Transport Naval* este o direcție oarecare, printre alte direcții ale ministerului, direcții generale fiind preponderent birocratice, ca, de altfel și multe alte direcții din organică. Practic, statutul de direcție definește și importanța care se acordă transporturilor navale și reflectă slaba reprezentare a acestora în economia României.

Normal ar fi fost, în opinia noastră, ca toate formele de transport să fie organizate departamental, departamentele fiind conduse de către câte un secretar de stat, nu în direcții coordonate, teoretic, de către un secretar de stat (deoarece, din organograma oficială, nu rezultă acest lucru) prin intermediul unei structuri pur birocratice care este Secretariatul General al ministerului care, conform aceleiași organigrame, are în directă subordonare această direcție. Conform *Regulamentului de Organizare și Funcționare a Ministerului Transporturilor și Infrastructurii* (ROF), *Direcția Transport Naval* este structurată pe două servicii: *Serviciul transport fluvial și Serviciul transport maritim*⁵⁹ și are trei obiective specifice (**Fig. 248**) care în mod cert au ca subiect și securitatea maritimă.

⁵⁶ Ibidem, art. 155, al. (2), p.155

⁵⁷ Ibidem, art. 155, al. (3), p.155

⁵⁸ <http://www.mt.gov.ro/web14/despre-noi/organizare/organograma>

⁵⁹ *** *Regulamentul de Organizare și Funcționare a Ministerului Transporturilor și Infrastructurii* (ROF), Anexa la OMTI nr. 939/01.07.2021, art. 156, al. (1), lit. a) și b), p.155

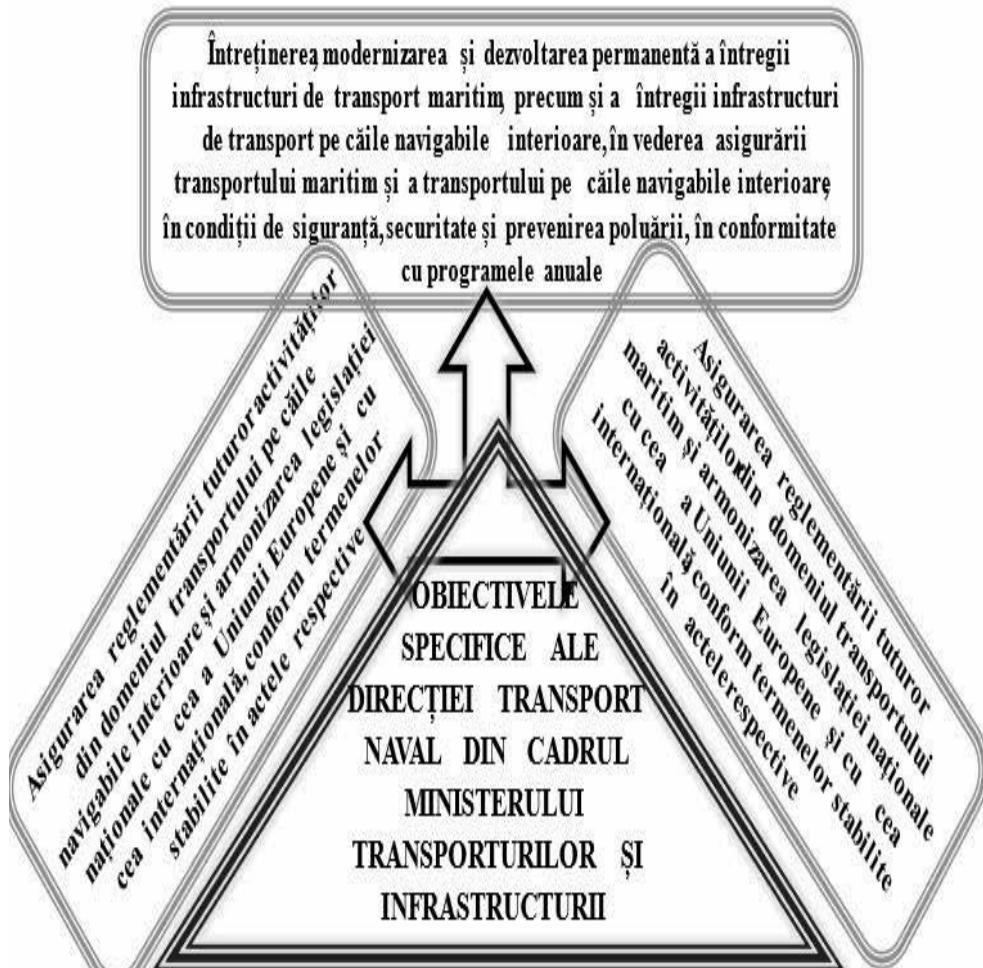


Fig. 248 Obiectivele Direcției Transport Naval din cadrul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii

Sursa informațiilor: *Regulamentul de Organizare și Funcionare a Ministerului Transporturilor și Infrastructurii (ROF)*, Anexa la OMTP nr. 939/01.07.2021, art. 157, p. 155

Așa cum am arătat mai sus, *Direcția Transport Naval* este structura centrală care preia și aplică în mod direct atribuțiile ministerului în domeniul naval. Dintre cele 51 atribuții în domeniul transportului naval în general, 11 în domeniul transportului fluvial și 12 în domeniul transportul maritim, o serie de atribuții vizează direct domeniul securității și siguranței în domeniul naval (**Fig. 249**).

<p>ELABORAREA / AVIZAREA ȘI SUPUNEREA SPRE APROBARE A CONDUCERII MINISTERULUI A PROIECTELOR DE ACTE NORMATIVE ȘI NORME SPECIFICE APLICABILE DOMENIULUI TRANSPORTULUI NAVAL ȘI AL INFRASTRUCȚIILOR DE TRANSPORT NAVAL</p>	<p>PARTICIPAREA LA ELABORAREA PROCEDURILOR CE TREBUIE ÎNDEPLINITE PENTRU INTRAREA ȘI IESIREA NAVELOR ÎN / DIN PORTURI, PRECUM ȘI A DOCUMENTELOR AFERENTE ACESTOR PROCEDURI ȘI ÎNAINȚAREA LOR CĂTRE CONDUCEREA MINISTERULUI ÎN VEDERE APROBĂRII PRIN HOTĂRÂREA GUVERNULUI</p>
<p>ELABORAREA ȘI SUPUNEREA SPRE APROBARE PRIN ORDIN AL MINISTERULUI TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII ALTEI CUPRINZÂND PORTURILE ȘI LOCURILE DE OPERARE DESCHISE ACCESEI PUBLICU, PRECUM ȘI LIMITILE ACESTORA</p>	<p>AVIZAREA ȘI SUPUNEREA SPRE APROBARE, PRIN ORDIN AL MINISTERULUI, A REGLEMENTĂRILOR PRIVIND TRANSPORTUL MÂRFURILOR PERICULOASE, ÎN CONFORMITATE CU PREVEDERILE ACORDURILOR ȘI CONVENTIILOR INTERNATIONALE APLICABILE LA CARE ROMÂNIA ESTE PARTE</p>
<p>AVIZAREA ȘI SUPUNEREA SPRE APROBARE, PRIN ORDIN AL MINISTERULUI, A REGLEMENTĂRILOR PRIVIND TRANSPORTUL MÂRFURILOR PERICULOASE, ÎN CONFORMITATE CU PREVEDERILE ACORDURILOR ȘI CONVENTIILOR INTERNATIONALE APLICABILE LA CARE ROMÂNIA ESTE PARTE</p>	<p>ANALIZAREA ȘI AVIZAREA, DIN PUNCT DE VEDERE AL OPORTUNITĂȚII, A DOCUMENTELOR PRIVIND LUCRările DE INVESTIȚII, CONSTRUCȚII ȘAU AMENAJĂRI ORI MONTARE DE INSTALAȚII ÎN ZONA DE SIGURANȚĂ MARITIMĂ ȘAU ÎN ZONA DE ACĂLOR NAVIGABILE INTERIOARE, INDIFERENT DE FORMA DE PROPRIETATE A TERENURILOR</p>
<p>ELABORAREA / AVIZAREA ȘI SUPUNEREA SPRE APROBARE, PRIN ORDIN AL MINISTERULUI, A REGULILOR DE SIGURANȚĂ A NAVIGAȚIEI ÎN APELE NAȚIONALE NAVIGABILE ȘI ÎN PORTURI</p>	<p>ELABORAREA / AVIZAREA ȘI SUPUNEREA SPRE APROBARE, PRIN ORDIN AL MINISTERULUI, A NORMELOR TEHNICE NAȚIONALE PRIVIND PROIECTAREA, CONSTRUCȚIA, ECHIPAREA, ÎNTRETINEREA, REPARAREA, MODIFICAREA ȘI TRANSFORMAREA NAVELOR</p>
<p>ELABORAREA / AVIZAREA ȘI SUPUNEREA SPRE APROBARE, PRIN ORDIN AL MINISTERULUI, A CONDIȚIILOR DE OBȚINERE, RECONFIRMARE, RECUNOAȘTERE, SUSPENDARE ȘAU ANULARE A BREVETELOR,, A CERTIFICATELOR DE CAPACITATE ȘIA CERTIFICATELOR DE CONDUCĂTOR DE AMBARCAȚIUNI DE AGREMENT, FORMA ȘI CONTINUTUL ACESTORA, PRECUM ȘI FUNCȚIILE CARE POT FI ÎNDEPLINITE LA BORDUL NAVELOR, DE CĂTRE POSSESPORII ACESTORA</p>	<p>AVIZAREA ȘI SUPUNEREA SPRE APROBARE, PRIN ORDIN AL MINISTERULUI, A NORMELOR SPECIFICE DE PREVENIRE A POLUĂRII APELOR DE CĂTRE NAVELE AFLATE ÎN APELE NAȚIONALE NAVIGABILE ȘI DE INTERVENȚIE PENTRU DEPOLUARE</p> <p>AVIZAREA ȘI SUPUNEREA SPRE APROBARE, PRIN ORDIN AL MINISTERULUI, A NORMELOR SPECIFICE PRIVIND ACTIVITATEA DE CĂUTARE ȘI SALVAREA VIETII OMENESTI PE MARE ȘI ÎN APELE NAȚIONALE NAVIGABILE</p>

Fig. 249 Atribuțiile Direcției Transport Naval care vizează direct domeniul securității și siguranței în domeniul naval

Sursa informațiilor: *Regulamentul de Organizare și Funcționare a Ministerului Transporturilor și Infrastructurii (ROF)*, Anexa la OMTI nr. 939/01.07.2021, art. 158, pp. 156-159

Așa cum am arătat, *Direcția Transport Naval* este structurată pe două servicii importante: *Serviciul Transport Maritim* și *Serviciul Transport Fluvial* care, la rândul lor, au și ele atribuții specifice și care, printre altele, vizează și securitatea în domeniul respectiv de competență.

Serviciul Transport Maritim, practic, acoperă atribuțiile Direcției Transport Naval, în problemele de transport maritim și care, în mare parte, aşa cum am arătat, conțin foarte multe aspecte legate de securitatea maritim și siguranța navegației (Fig. 250)



Fig. 250 Atribuțiile Serviciului Transport Maritim, din cadrul Direcției Transport Naval, care vizează probleme de securitate maritimă și siguranța navegației

Sursa Informațiilor: Regulamentul de Organizare și Funcționare a Ministerului Transporturilor și Infrastructurii (ROF), Anexa la OMTI nr. 939/01.07.2021, art. 158, pp. 159-160

Practic, din cele 13 atribuții ale acestui serviciu, 12 vizează probleme de securitate maritimă și siguranța navegației, parțial sau în totalitate.

Serviciul Transport Fluvial are și el o serie de atribuții care vizează problemele de securitate și siguranță specifice transportului fluvial, care, deși, numeric, sunt mai puține decât cele ale *Serviciului Transport Maritim*, au o importanță evidentă (Fig. 251) deoarece activitatea pe fluviu nu este nici pe departe mai facilă decât pe mare. Ba, uneori, este mai dificilă și mai plină de pericole.

PROPUNEREA/AVIZAREA ȘI SUPUNEREA SPRE APROBARE PRIN ORDIN AL MINISTRULUI A REGULAMENTULUI DE NAVIGAȚIE PE DUNĂRE ÎN SECTORUL ROMÂNESC ȘI REGULAMENTELE DE NAVIGAȚIE PE CĂLE NAVIGABILE INTERIOARE, PRECUM ȘI REGULILE DE SIGURANȚĂ NAVIGAȚIEI ÎN PORTURILE AFERENTE ACESTORA

AVIZAREA ȘI SUPUNEREA SPRE APROBARE PRIN ORDIN AL MINISTRULUI A REGULAMENTELOR DE NAVIGAȚIE ÎN APELE NAȚIONALE, ALTELE DECÂT CELE NAVIGABILE, ÎNTOCMITE DE CONSILIILE JUDEȚENE, RESPECTIV DE CÂTRE CONSILIUL GENERAL AL MUNICIPIULUI BUCUREȘTI, PE TERITORIUL CÂRORA SE AFLĂ ACESTE APE

PARTICIPAREA, LA NIVEL DE EXPERTI, ÎN COMISIILE MIXTE BILATERALE PENTRU URMĂRIREA MODULUI DE APLICARE A PREVEDERILOR CONVENȚIEI DE LA BELGRAD (1948) PRIVIND REGIMUL NAVIGAȚIEI PE DUNĂRE ȘI A ACORDURILOR REFERITOARE LA DOMENIUL SAU DE ACTIVITATE, LA CARE ROMÂNIA ESTE PARTE, ÎN LIMITA MANDATULUI ACORDAT

COLECTAREA ȘI PRELUCRAREA ZILNICĂ A INFORMAȚIILOR ȘI DATELOR HIDRO-METEOROLOGICE DIN TERITORIU SPECIFICE CĂILOR NAVIGABILE INTERIOARE, ÎNTOCMIREA ZILNICĂ A BULETINULUI HIDROLOGIC AL DUNĂRII CARE SE TRANSMITE LA RADIO ROMÂNIA PENTRU INFORMAREA NAVIGATORILOR

PARTICIPAREA LA IMPLEMENTAREA ACTIUNILOR DIN PROGRAMUL DE ACȚIUNE EUROPEAN INTEGRAT PENTRU CĂILE NAVIGABILE INTERIOARE (NAIADES)

PARTICIPAREA ÎN GRUPURILE DE LUCRU, LA NIVEL DE EXPERTI, LA ELABORAREA CONVENTIILOR ȘI ACORDURILOR INTERNAȚIONALE APPLICABILE DOMENIULUI SÂU DE ACTIVITATE (ÎN CADRUL COMISIEI DUNĂRII, COMISIEI CENTRALE PENTRU NAVIGAȚIE PE RIN, COMISIEI EUROPENE, CEE-ONU, COMISIEI INTERNAȚIONALE PENTRU PROTECȚIA DUNĂRII ETC.), ÎN LIMITA MANDATULUI ACORDAT ÎN ACEST SENS

ELABORAREA ȘI SUPUNEREA SPRE APROBAREA CONDUCERII MINISTERULUI A PUNCTULUI DE VEDERE AL MINISTERULUI PENTRU ȘEDINȚELE GRUPURILOR DE EXPERTI ALE COMISIEI DUNĂRII

ASIGURAREA ELABORĂRII LUCRĂRIILOR ȘI DOCUMENTELOR CARE SE TRANSMIT LA COMISIA DUNĂRII PRIN MINISTERUL AFACERILOR EXTERNE

COLECTAREA ȘI PRELUCRAREA ZILNICĂ A INFORMAȚIILOR ȘI DATELOR HIDRO-METEOROLOGICE DIN TERITORIU SPECIFICE CĂILOR NAVIGABILE INTERIOARE, ÎNTOCMIREA ZILNICĂ A BULETINULUI HIDROLOGIC AL DUNĂRII CARE SE TRANSMITE LA RADIO ROMÂNIA PENTRU INFORMAREA NAVIGATORILOR

COLECTAREA ȘI PRELUCRAREA ZILNICĂ A INFORMAȚIILOR ȘI DATELOR HIDRO-METEOROLOGICE DIN TERITORIU SPECIFICE CĂILOR NAVIGABILE INTERIOARE, ÎNTOCMIREA ZILNICĂ A BULETINULUI HIDROLOGIC AL DUNĂRII CARE SE TRANSMITE LA RADIO ROMÂNIA PENTRU INFORMAREA NAVIGATORILOR

Fig. 251 Atribuțiile *Serviciului Transport Fluvial* care vizează probleme de securitate și siguranță ale transportului fluvial

Sursa informațiilor: *Regulamentul de Organizare și Funcționare a Ministerului Transporturilor și Infrastructurii (ROF)*, Anexa la OMTI nr. 939/01.07.2021, art. 158, p. 159

După cum vom vedea mai târziu, partea cea mai grea, cea de punere în practică și de evaluare practică, revine unor administrații naționale și instituții

teritoriale care, practic, sunt un „barometru” al realității în ceea ce privește problemele de securitate în domeniul naval. Corelația dintre reglementările (internaționale, europene, regionale și naționale) transmise de către structurile din organica ministerului, cum este cazul Direcției Transport Naval prin cele două servicii din subordine, necesitățile de securitate determinate de către structuri cu activitate eminentă practică, elaborarea cerințelor de securitate și modul cum sunt receptate și rezolvate de către minister, este, fără îndoială, esențială. Problema este răspunsul la aceste cerințe; cât de adekvat este, cât de rapid este, ce nivel de aplicabilitate are și, bineînțeles, ce grad de finanțare are. Mai ales ultima problemă este, într-adevăr o problemă, în cazul României.

Nu vom aborda problema atribuțiilor în alte domenii și nici cea a relațiilor funcționale, deoarece nu are o relevanță deosebită pentru subiectul nostru, iar aspectele care, totuși, au o legătură cu securitatea în domeniul naval, le vom aborda pe măsură ce vom prezenta și celealte structuri din subordinea ministerului.

Până atunci, vom prezenta structura care, în mod evident, se ocupă, în exclusivitate, de un aspect ce ține exclusiv de securitatea și, mai ales, de siguranța în domeniul naval, aceasta fiind *Compartimentul Investigații Incidente și Accidente în Transporturile Navale*.

VI.3.5.2 Compartimentul Investigații Incidente și Accidente în Transporturile Navale

Acest compartiment este „structura funcțională din cadrul ministerului, care asigură îndeplinirea atribuțiilor acestuia în domeniul investigațiilor tehnice privind siguranța în cazul accidentelor din sectorul de transport maritim”.⁶⁰

Importanța acestei structuri, deși este doar la nivel de compartiment, este subliniată și de faptul că este una dintre structurile care este condusă [sic!] direct de către ministrului transporturilor și infrastructurii⁶¹ (în fapt este direct subordonată ministrului, dar am folosit expresia din *Regulamentul de Organizare și Funcționare a Ministerului Transporturilor și Infrastructurii*, unde, evident este o eroare, deoarece un ministru nu conduce un compartiment, oricât de important ar fi acesta) și șeful acestui compartiment face parte din *Comitetului ministerial pentru situații de urgență al ministerului*⁶², unde activează ca membru și unde are un rol deosebit în caz de evenimente navale,

⁶⁰ ***Regulamentul de Organizare și Funcționare a Ministerului Transporturilor și Infrastructurii (ROF), Anexa la OMTI nr. 939/01.07.2021, art. 85, p.46

⁶¹ Ibidem, Art. 86

⁶² *** ORDIN nr. 2.139 din 14 decembrie 2020 privind organizarea și funcționarea Comitetului ministerial pentru situații de urgență din cadrul Ministerului Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor, Anexa 1, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 1255 din 18 decembrie 2020

cum ar fi: „coliziuni de nave/ambarcațiuni în urma cărora au rezultat victime; scufundări de nave/ambarcațiuni care pun în pericol viețile pasagerilor; deteriorări grave/distrugeri de nave în urma unor defectiuni tehnice, explozii, incendii, avarii, care pun în pericol viețile omenești”⁶³.

Obiectivele acestei structuri sunt „monitorizarea accidentelor maritime și efectuarea investigațiilor tehnice privind siguranța, după caz, pentru determinarea cauzelor și circumstanțelor care au dus la producerea acestora și emiterea recomandărilor de siguranță, în scopul îmbunătățirii siguranței în transportul maritim, prin reducerea riscului producerii în viitor a accidentelor cu cauze similare, în conformitate cu reglementările naționale și internaționale”⁶⁴. Formularea nu este cea mai adecvată, dar trebuie să ne obișnuim cu documente elaborate în grabă și cu formulări de multe ori prolixe. Nu ne-am propus să analizăm problemele de formulare, dar, din păcate, ele abundă în multe documente oficiale. De exemplu, textul de mai sus, nu reflectă denumirea și preocupările compartimentului, omițându-se cuvântul „incidente”, domeniul naval este redus la domeniul maritim, practic excluzându-se accidentele și incidentele fluviale și de pe apele interioare. De asemenea, formulări nefericite, gen „emiterea recomandărilor de siguranță, în scopul îmbunătățirii siguranței” se adaugă la neajunsurile textului prezentat. Explicația este simplă, în sensul că cei care furnizează astfel de texte, nu au pregătit în domeniu, traduc greșit texte din documente internaționale și europene și, mai mult, au probleme cu limba română. Marea problemă este cum sunt angajate, evaluate și promovate astfel de persoane. Din păcate, situația este generală.

Dar să lăsăm ministerele să își rezolve problemele de competență și să ne întoarcem la acest compartiment care, într-adevăr este foarte important pentru demersul nostru.

Principalele atribuții ale acestui compartiment sunt raportate, în exclusivitate la domeniul maritim, practic, omițându-se, iarăși, domeniul transporturilor fluviale și pe apele interioare.

În momentul când vom prezenta activitatea diferitelor structuri din subordinea *Ministerului Transporturilor și Infrastructurii*, vom urmări dacă aceste atribuții, referitoare la domeniul omis din regulamentul de funcționare al ministerului, se regăsesc la vreuna dintre acestea și, dacă este așa, atunci ar trebui schimbată denumirea, atribuțiile și competențele *Compartimentului Investigații Incidente și Accidente în Transporturile Navale*, pentru a reflecta realitatea.

⁶³ Ibidem, Anexa 2

⁶⁴ ***Regulamentul de Organizare și Funcționare a Ministerului Transporturilor și Infrastructurii (ROF), Anexa la OMTI nr. 939/01.07.2021, art. 87, p.46

Practic, una dintre cauze este și cea a deselor modificări de structură și obiective, dar și a slabelor competențe ale celor care elaborează documente esențiale care fac referire la scopuri, obiective, organigrame, atribuții, competențe, strategii, planuri, control, mecanisme de raportare, evaluare și validare și, foarte important, sisteme de corectare, ajustare, informare, formularea de concluzii și propuneri etc.

Dar, să vedem care sunt principalele atribuții ale compartimentului, aşa cum sunt ele inserate în *Regulamentul de Organizare și Funcționare a Ministerului Transporturilor și Infrastructurii*. Prin urmare, acestea sunt:

„1. elaborarea și actualizarea reglementările naționale referitoare la investigația tehnică privind siguranța în cazul accidentelor sau incidentelor din sectorul de transport maritim, în conformitate cu legislația internațională și a Uniunii Europene;

2. elaborarea reglementările naționale privind raportarea și notificarea accidentelor și/sau a incidentelor produse în sectorul de transport maritim;

3. administrarea bazei de date a accidentelor și incidentelor din sectorul de transport maritim, având în vedere criterii de locație, tip de accident sau incident, nave sau utilaje implicate și alte criterii specifice;

4. notificarea, după caz a statelor interesate în mod deosebit în urma producerii accidentelor/incidentelor în care sunt implicate nave maritime, stabilind pe bază de comun acord, statul care va conduce investigația și metodele de colaborare și investigare;

5. propunerea componenței comisiei de investigație și conducerea acesteia în cazul accidentelor și/sau incidentelor în care sunt implicate nave maritime, după caz;

6. asigurarea efectuării investigației tehnice privind siguranța în cazul accidentelor maritime foarte grave, atunci când accidental: implică o navă înmatriculată sub pavilion român, indiferent de locul producerii accidentului; se produce în marea teritorială sau pe căile navigabile interioare ale României, aşa cum sunt definite de UNCLOS, indiferent de pavilionul navei ori al navelor implicate în accident; implică un interes deosebit al statului român indiferent de locul accidentului și de pavilionul navei sau al navelor implicate;

7. în cazul accidentelor maritime grave și în cazul oricărora alte accidente sau incidente maritime, produse în condițiile specificate la punctul 6, asigură evaluarea preliminară a circumstanțelor și, după caz, decide și propune ministrului transporturilor și infrastructurii, efectuarea unei investigații tehnice privind siguranța. În cazul în care, urmare a evaluării circumstanțelor

accidentului, nu se consideră necesară efectuarea unei investigații tehnice privind siguranța, înregistrează motivele și informează *Comisia Europeană* prin *Platforma Europeană de Informare cu privire la Accidentele Maritime (EMCIP)*;

8. întocmirea proiectului de raport și a raportului final asupra rezultatelor investigației, pe care îl poate publica integral sau în sinteză, pe pagina de internet a Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, după aprobarea acestuia de către ministrul transporturilor și infrastructurii ;

9. emiterea recomandărilor privind siguranța în urma acțiunilor de investigație, după caz, în scopul prevenirii producerii pe viitor a accidentelor și/sau a incidentelor cu cauze similare, care devin aplicabile după aprobarea de către ministrul transporturilor și infrastructurii;

10. ținerea evidenței și asigurarea înregistrării statistice a accidentelor în care sunt implicate nave maritime, analizarea și monitorizarea, după caz, a modului în care sunt luate în considerare recomandările emise, în conformitate cu procedurile specifice în vigoare;

11. cooperarea și acordarea de asistență reciprocă în cadrul investigațiilor tehnice privind siguranța desfășurată de către statele membre ale Uniunii Europene, prin Cadrul de Cooperare Permanentă (CCP);

12. raportarea către *Agenția Europeană pentru Siguranță Maritimă*, prin sistemul EMCIP, a datelor și informațiilor referitoare la accidentele sau incidentele produse și la investigațiile efectuate, în conformitate cu legislația națională;

13. culegerea și analizarea datelor tehnice care privesc siguranța în transportul maritim, în scopul prevenirii accidentelor, în măsura în care aceste activități nu afectează capacitatea de a efectua investigațiile tehnice privind siguranța și nu determină asumarea de responsabilități în probleme de reglementare, administrative sau de standardizare”⁶⁵

Am reprodus, integral, conținutul art. 88 din *Regulamentul de Organizare și Funcționare a Ministerului Transporturilor și Infrastructurii*, și vom lăsa la latitudinea cititorilor problemele de analiză a textului, atât ca aspect al redactării cât, mai ales, ca aspect al conținutului, iar noi vom face o singură remarcă și anume că acest articol face referire numai la accidentele și incidentele din transportul maritim și, evident, la navele maritime, cu excepția punctului 6, unde se face referire și la apele interioare. Ceea ce, practic subliniam câteva fraze mai sus. Mai departe, vom prezenta structurile subordonate *Ministerului Transporturilor și Infrastructurii*, unde, poate, vom găsi și răspunsuri la problemele neclare, cum este și cea de mai sus.

⁶⁵ *Ibidem*, art.88, p.47

VI.3.5.3 Autoritatea Navală Română (ANR)

Cea mai importantă instituție subordonată *Ministerului Transporturilor și Infrastructurii* este, fără îndoială, **Autoritatea Navală Română (ANR)** care pe lângă alte atribuții, are atribuții însemnante în domeniul securității și siguranței în domeniul naval care, după cum vom vedea, sunt o punere în practică a obiectivelor acestei instituții.

Autoritatea Navală Română (ANR) „este autoritatea centrală de specialitate din subordinea *Ministerului Transporturilor și Infrastructurii*, în domeniul siguranței navegației și al securității navelor. ANR este organizată și funcționează potrivit prevederilor *Hotărârii de Guvern nr. 1133/2002* și a *Ordonanței de Guvern nr. 42/1997* privind transportul maritim și pe căile navigabile interioare, cu modificările și completările ulterioare”⁶⁶.

Această instituție este rezultatul fuziunii *Inspectoratului Navigației Civile* cu *Regia Autonomă "Registrul Naval Român"* și, pe lângă aparatul propriu central, are în organică și structuri operative teritoriale.

În ceea ce privește modul de abordare a problemelor care vizează securitatea și siguranța navală, este de remarcat faptul că o serie dintre obiectivele acestei instituții sunt în strânsă legătură cu acest subiect (Fig. 252).



Fig. 252 Obiectivele Autorității Navale Române (ANR)
Sursa informațiilor: <https://portal.rna.ro/despre-noi/prezentare-anr>

⁶⁶ <https://portal.rna.ro/despre-noi/prezentare-anr>

Obiectivele configuroază cadrul general al activității Autorității Navale Române (ANR), pe când atribuțiile sale (**Fig. 253**) au un caracter mult mai concret și relevant, deoarece jalonează aplicarea în practică a obiectivelor.



Fig. 253 Atribuțiile Autorității Navale Române

Sursa informațiilor: <https://portal.rna.ro/despre-noi/prezentare-anr>

De asemenea, organograma instituției, are o pronunțată componență ce gestionează problemele referitoare la securitatea și siguranța navală. Deoarece nu face obiectul nostru prezentarea întregii activități din cadrul structurilor componente ale *Autorității Navale Române (ANR)*, vom încerca să prezentăm numai acel segment de structuri care are au atribuții în domeniul securității și siguranței navale și care sunt cele predominante și, ca și în cazul ministerului, pentru a urmări care sunt structurile și persoanele de conducere implicate direct în problemele de securitate și siguranță navală, vom căuta informațiile necesare în *Regulamentul de Ordine Interioară al Autorității Navale Române*, document care este de dată foarte recentă, fiind aprobat în Ședința Consiliului De Conducere Nr. 7/30.07.2021.

Directorul general al *Autorității Navale Române (ANR)*, din cele 26 de atribuții și competențe pe care le are, în mod direct, în ceea ce privește problemele de securitate și siguranță navală, are două atribuții, dintre care prima este, în mod normal, cea care statuează faptul că „Asigură conducerea operativă a ANR în conformitate cu atribuțiile și competențele ce îi sunt acordate prin lege, inclusiv cele în calitate de președinte al Consiliul de Conducere”⁶⁷

Cealaltă atribuție se referă la faptul că „Direct sau prin delegare de competență, asigură și coordonează aplicarea uniformă și corectă a dispozițiilor legale în vigoare, în domeniul siguranței navegației și al securității navelor, luând măsurile care se impun pentru optimizarea activității”⁶⁸

Conform organigramei, în mod nemijlocit, directorul general are în subordine două structuri cu atribuții evidente în domeniul securității și siguranței în domeniul transporturilor navale și anume *Serviciul PSC / FSC* care se ocupă de problemele de control al statului portului (*PSC – Port State Control*) și de control al statului pavilionului (*FSC – Flag State Control*) și *Centrul Maritim de Coordonare* care are un serviciu MRCC(*Maritime Rescue Co-ordination Centre - MRCC*) și un *Serviciu de dirijare a traficului naval și*

⁶⁷ *** *Regulamentul de Ordine Interioară al Autorității Navale Române*, aprobat în Ședința Consiliului De Conducere Nr. 7/30.07.2021, p.4; <https://portal.rna.ro/SiteAssets/despre-noi/organizare/regulament-de-organizare-%C8%99i-func%C8%9Bionare/Regulamentul%20de%20Ordine%20Interioara.pdf>

⁶⁸ *Ibidem*

sisteme de informare și gestionare a traficului naval – VTMIS (Vessel Traffic Management and Information System)

Practic, cel care coordonează în mod direct cele mai multe structuri cu atribuții în domeniul securității și siguranței maritime (**Fig. 254**) este directorul general adjunct al Autorității Navale Române (ANR).

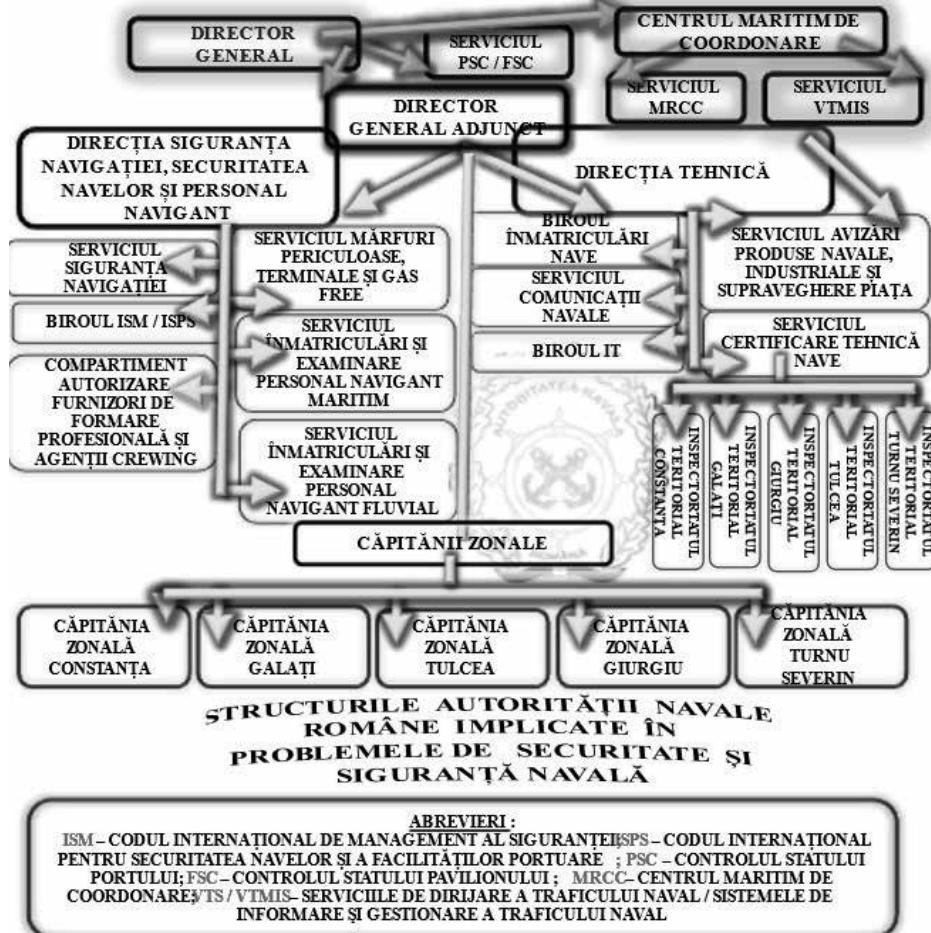


Fig. 254 Structurile Autorității Navale Române (ANR) implicate în problemele de securitate și siguranță navală

Sursa informațiilor: <https://portal.ma.ro/despre-noi/organizare/organograma-anr-central>

Prin atribuțiile funcției sale, este evident că are rolul cel mai important în acest sens, el asigurând conducerea operativă a *Direcției Siguranța Navigației, Securitatea Navelor și Personal Navigant* și a *Direcției Tehnice* și a *Căpătănilor Zonale*.

Nu vom intra în detaliile atribuțiilor funcționale ale directorului general adjunct și nici ale structurilor subordonate și personalului acestora, deoarece ar

însemna să sintetizăm un document de 146 de pagini, care, oricât de condensat l-am vrea, tot ar însemna cel puțin 20 de pagini (de exemplu, în cadrul *Centrului Maritim de Coordonare, Serviciul MRCC* are 35 de atribuții, iar *Serviciul VTMIS*, 33. Cei ce doresc să studieze în amănunt atribuțiile structurilor din cadrul *Autorității Navale Române (ANR)*, găsesc toate informațiile în *Regulamentul de Ordine Interioară al Autorității Navale Române*, care este un document foarte bine elaborat, care denotă profesionalism și rigoare funcțională. Practic, datorită responsabilităților foarte importante pe care le are această structură, ea funcționează ca o adeverată structură militară. Ierarhia, profesionalismul și ordinea se simt în fiecare frază a regulamentului. Practic, el este opera unor comandanți de cursă lungă cu vastă experiență și, bineînțeles, cu reale capacitați de conducere, perfecționare, optimizare și adaptare rapidă la schimbările ce pot surveni în ceea ce privește activitățile în domeniul naval și condițiile în care se desfășoară acestea.

Căpităniile Zonale ale Autorității Navale Române (ANR) sunt structurile teritoriale zonale ale acesteia și, datorită specificului fiecăreia, atribuțiile diferă de la o căpitanie la alta. De aceea, vom prezenta fiecare căpitanie în parte, tocmai pentru a surprinde specificul fiecăreia, elementele care o diferențiază de celelalte căpitanii. Menționăm, încă o dată, că ne vom referi numai la problemele care vizează securitatea și siguranța în domeniul naval și la structurile care au ca activitate predominantă acest aspect.

Căpitania Zonală Constanța

Evident, cea mai complexă și importantă căpitanie zonală este *Căpitania Zonală Constanța*, (Fig. 255) care, în afară de structuri cu caracter administrativ, necesare bunei funcționări a instituției, principalele elemente structurale din organograma sa au ca principale atribuții și competențe pe cele care se referă la securitatea și siguranța în domeniul naval.

Organizarea, este aproape militară, semănând cu prefecturile maritime franceze, diferență constând prin faptul că persoanele cu atribuții de conducere și control nu au grade militare, ci grade specifice, care reflectă, practic, ca și în cazul gradelor militare, nivelul de autoritate și competență. Practic, cei ce ocupă funcții de conducere, și nu numai, în exercitarea funcției au foarte multe prerogative care sunt identice cu cele din domeniul militar cum ar fi cel de a da ordine, nu dispoziții ca în domeniul firmelor civile. Acest lucru este benefic din următoarele puncte de vedere:

- ordinea și disciplina, de alminterea foarte necesară în acest domeniu, este evident superioară majorității instituțiilor civile ale statului;
- responsabilitatea ordinelor, deciziilor și a acțiunilor este directă și personală, nu colectivă;
- se asigură luarea unor măsuri rapide și ferme, în situații critice;

- în cazul stării de urgență și, mai ales în caz de război, instituția trece foarte repede și cu eficiență maximă la regimul de militarizare, impus de aceste situații



Fig. 255 Căpitania zonală Constanța – Elemente de structură cu atribuții în domeniul securității și siguranței navale

Sursa informațiilor: <https://portal.rna.ro/c%C4%83pit%C4%83nii/prezentare/cz-constan%C5%A3a;>
Regulamentul de Ordine Interioară al Autorității Navale Române, aprobat în Ședința Consiliului De Conducere Nr. 7/30.07.2021, pp.55-80

Zona de jurisdicție a *Căpitaniei Zonale Constanța* cuprinde marea teritorială a României, de la granița cu Bulgaria până la Canalul Periteasca, Canalul Navigabil Dunăre-Marea Neagră, de la km 0 până la km 64 + 410, lacurile: Tașaul, Siutghiol, Limanu și Complexul Razelm – Sinoe, Dunărea de la Km 285 la Km 330, inclusiv eclusa Cernavodă și Canalul navigabil Poarta Albă – Midia – Năvodari, de la km 0 până la km 27 + 500, inclusiv ramura Lumină⁶⁹.

Conform *Regulamentul de Ordine Interioară al Autorității Navale Române*, atribuțiile personalului care asigură conducerea *Căpitaniei Zonale Constanța* sunt, preponderent atribuții din domeniul securității și siguranței navale. Astfel, peste 1/3 din atribuțiile directorului și directorului adjunct sunt, în totalitate, referitoare la problemele de securitate și siguranță navală, iar

⁶⁹ <https://portal.rna.ro/c%C4%83pit%C4%83nii/prezentare/cz-constan%C5%A3a/>

principalele atribuții ale *Căpităniei Zonale Constanța* (Fig. 256), sunt, în exclusivitate, referitoare la acest domeniu.



Fig. 256 Principalele atribuții ale *Căpităniei Zonale Constanța*

Sursa informațiilor: <https://portal.rna.ro/c%83pit%C4%83nii/prezentare/cz-constan%C5%A3a>

Complexitatea activității acestei structuri, ca, de altfel și a Autorității Navale Române, nu este diminuată cu nimic din cauza dispariția flotei

comerciale, flotei de pescuit oceanic și, parțial a pescuitului și activității de foraj marin și extractie din Marea Neagră, ci doar s-a redus ca intensitate și ca organizare structurală. Și, ca exemplu, avem dispariția *Căpităniei Portului Midia*. Orice dezvoltare și creștere în ampioare a activităților naționale în domeniul economic și, bineînțeles, în domeniul naval, poate fi gestionată din punct de vedere al securității și siguranței navegației, dar și din alte puncte de vedere, *Autoritatea Navală Română* și, concret, *Căpitănia Zonală Constanța* (ca de altfel și celelalte căpitănii zonale și structuri subordonate, au capacitatea de a-și extinde activitatea, atât din punct de vedere al pregătirii personalului, cât și din punct de vedere al dotării tehnice.

Practic, activitatea acestor instituții este cel mai bun barometru al funcționării economiei naționale. Și cel mai la îndemâna etalon este intensitatea și volumul traficului portuar și numărul de nave din rada portului.

Căpitănia Zonală Tulcea

Căpitănia Zonală Tulcea are ca jurisdicție Dunărea de la vărsare în Marea Neagră la Mm 64, incluzând cele trei brațe Chilia, Sulina, Sf. Gheorghe și Delta Dunării; Apele maritime interioare și marea teritorială de la Periteasca (paralela 44° 46' N) până la gura canal Musura pe brațul Chilia (la granița cu Ucraina), cu zona contiguă corespunzătoare; Canal Mila 34; Canal Crișan – Caraorman; Dunărea Veche de la Mm 13+500 până la Mm 8+500 și apele interioare de pe teritoriul județului Tulcea.

Ca și în cazul *Căpităniei Zonale Constanța*, și această căpitănie zonală are o structură cu responsabilități în domeniul securității și siguranței navale (**Fig. 257**), dar, normal, cu limitările de rigoare, atât ca număr de structuri (*Căpitănia Zonală Constanța* are patru căpitănii de port, iar *Căpitănia Zonală Tulcea*, două) dar și ca încadrare cu personal (*Căpitănia Zonală Constanța* este încadrată cu 146 de persoane, iar *Căpitănia Zonală Tulcea* cu 69 de persoane).

STRUCTURILE CĂPITANIEI ZONALE TULCEA CU ATRIBUȚII ÎN DOMENIUL SECURITĂȚII SI SIGURANȚEI NAVALE

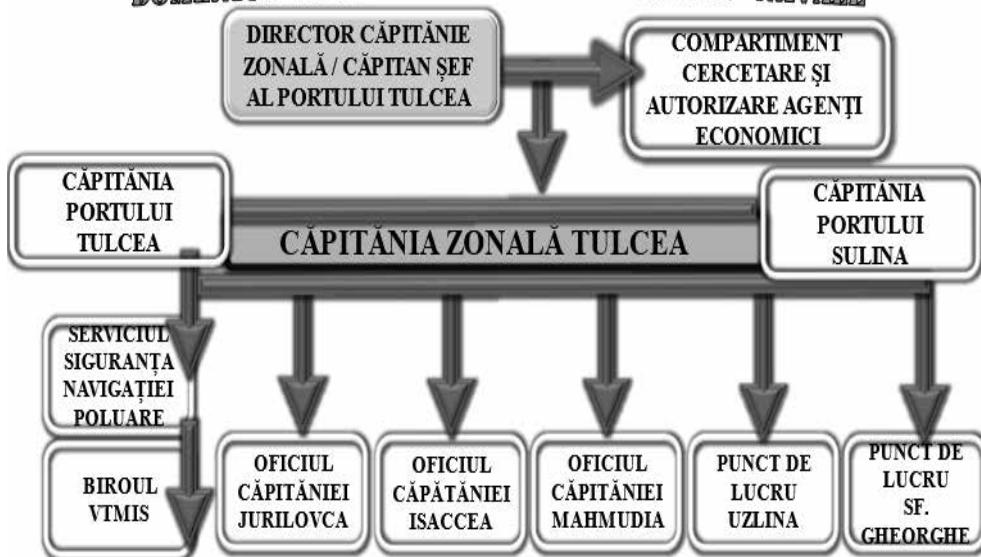


Fig. 257 Structurile Căpitaniei Zonale Tulcea cu atribuții în domeniul securității și siguranței navale

Sursa informațiilor: <https://portal.rna.ro/despre-noi/organizare/organigrame-capitanii-zonale>

În esență, atribuțiile în domeniul securității și siguranței navale ale structurilor *Căpitania Zonală Tulcea* sunt ca esență, la fel ca și ale celorlalte căpitanii zonale, dar cu particularitățile specifice (Fig. 258) ale unei căpitanii care are jurisdicția pe care am prezentat-o mai sus.

Căpitaniiile din subordine și oficiile de căpitanie, în domeniul securității și siguranței navale au atribuții care sunt general valabile, derivând din atribuțiile Căpitaniei Zonale Tulcea, dar reduse cerințele și specificul zonei de jurisdicție proprie și la tipul de activități ce se desfășoară în această zonă.

De exemplu, în cazul oficiului de căpitanie, Mahmudia, activitățile principale sunt cele de securitate și siguranță și sunt focusate pe ambarcațiunile de agrement, datorită activităților turistice din zonă, iar la oficiul de căpitanie Jurilovca, pe activitățile de agrement, punctele de pescuit și transportul de persoane în zona Jurilovca – Gura Portiței⁷⁰.

⁷⁰ *** *Regulamentul de Ordine Interioară al Autorității Navale Române*, aprobat în Ședința Consiliului De Conducere Nr. 7/30.07.2021, pp.124-126; <https://portal.rna.ro/SiteAssets/despre-noi/organizare/regulament-de-organizare-%C8%99i-func%C8%9Bionare/Regulamentul%20de%20Ordine%20Interioara.pdf>



Fig. 258 Atribuțiile structurilor Căptăniei Zonale Tulcea privind securitatea și siguranța navală

Sursa informațiilor: *Regulamentul de Ordine Interioară al Autorității Navale Române*, aprobat în Ședința Consiliului De Conducere Nr. 7/30.07.2021, pp.112-124; <https://portal.rna.ro/SiteAssets/despre-noi/organizare/regulament-de-organizare-%C8%99i-func%C8%9Bionare/> Regulamentul%20de%20Ordine%20Interioara.pdf

Un caz aparte este cel al punctelor de lucru Sf. Gheorghe și Uzlina, unde activitățile acestora sunt legate de controlul ambarcațiunilor de agrement în zonă și menținerea ordinii în navigație în colaborare cu organele de control ale Rezervației Biosferei Delta Dunării, ca urmare a faptului că sunt zone cu concentrare a activității turistice în perioada sezonului estival⁷¹.

Căpitănia Zonală Galați

Căpitănia Zonală Galați este o căpitănie zonală cu activitate exclusiv în zona fluvială, structurile sale cu atribuții în ceea ce privește securitatea și siguranța fluvială (**Fig. 259**) fiind adaptate zonei sale de responsabilitate și sarcinilor pe care le are de îndeplinit.

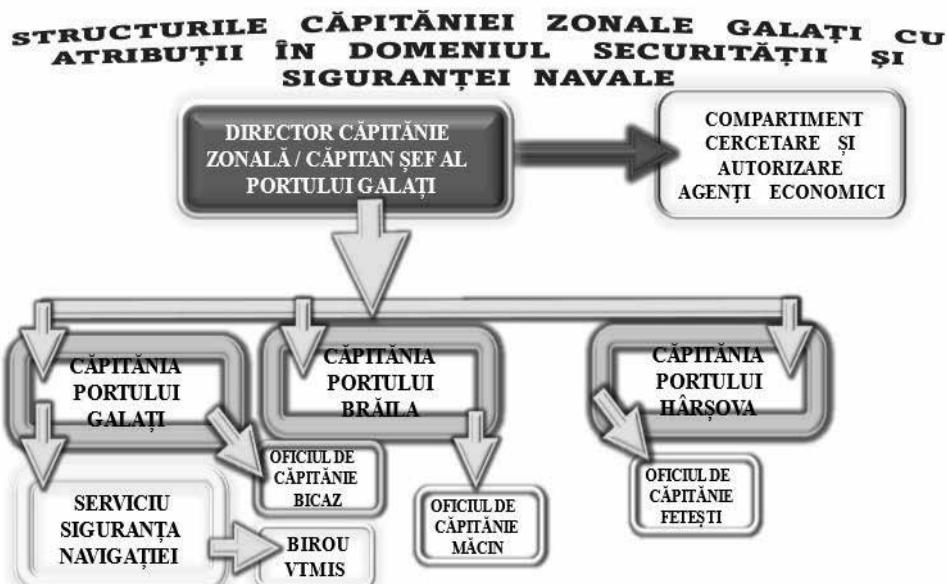


Fig. 259 Structurile Căpităniei Zonale Tulcea cu atribuții în domeniul securității și siguranței navale

Sursa informațiilor: <https://portal.mn.ro/despre-noi/organizare/organigrame-capitanii-zonale>

Atribuțiile structurilor din cadrul *Căpităniei Zonale Galați* care au în responsabilitate problemele de securitate și siguranță navală, prezentate în figurile de mai jos (**Fig. 260**, **Fig. 261**, **Fig. 262**), în general, nu diferă esențial față de cele ale *Căpităniei Zonale Tulcea*, dar, totuși, sunt și atribuții specifice.

⁷¹ Ibidem, p. 126

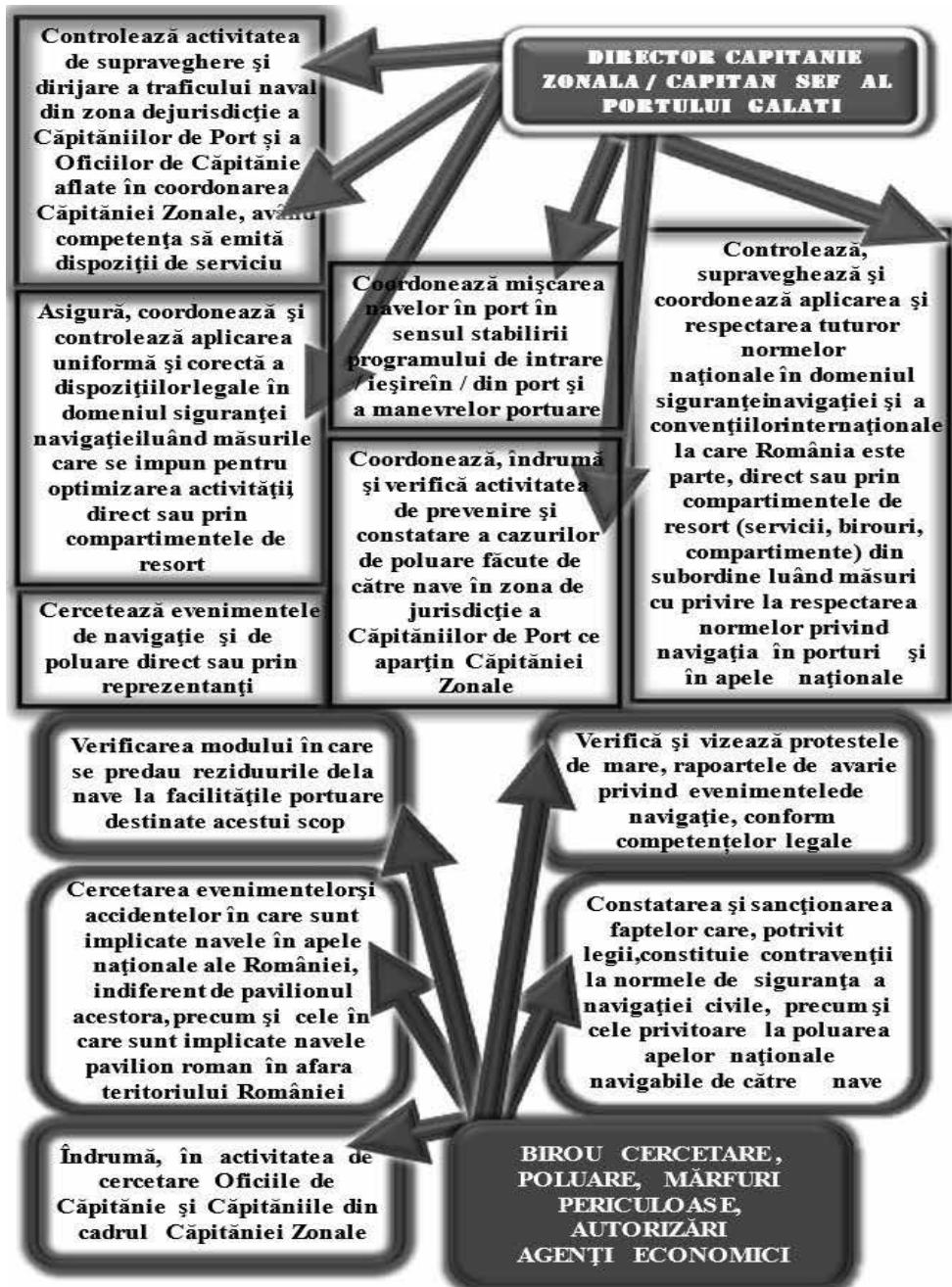
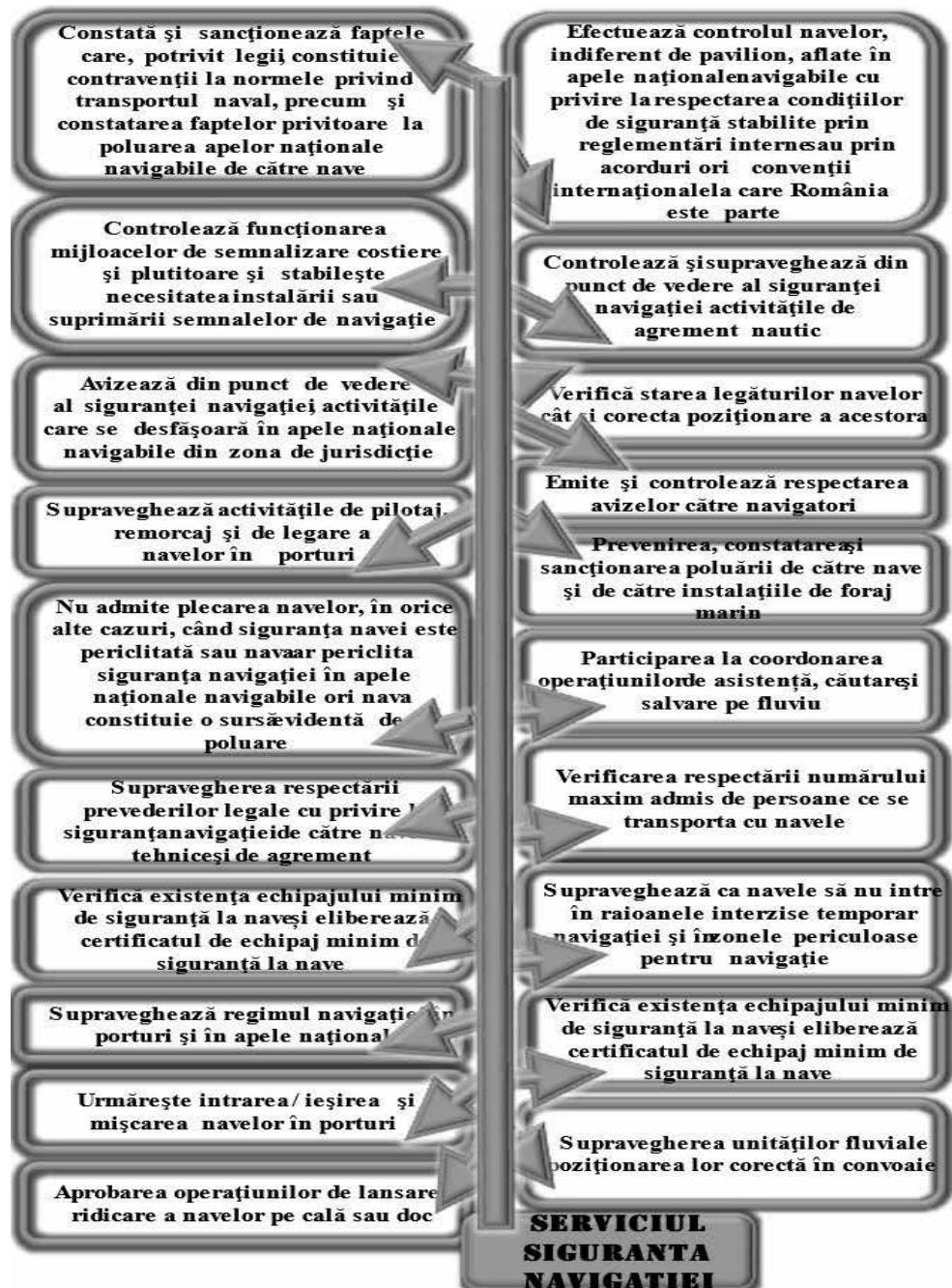


Fig. 260 Principalele atribuții ale directorului Căpităniei Zonale Galați și ale Biroului Cercetare, Poluare, Mărfuri Periculoase, Autorizări Agenți Economici, care vizează domeniul securității și siguranței navale

Sursa informațiilor: Regulamentul de Ordine Interioară al Autorității Navale Române, aprobat în Ședința Consiliului De Conducere Nr. 7/30.07.2021, pp.85-97; <https://portal.rna.ro/SiteAssets/despre-noi/organizare/regulament-de-organizare-%C8%99i-func%C8%9Bionare/Regulamentul%20de%20Ordine%20Interioara.pdf>



SERVICIUL SIGURANȚA NAVIGAȚIEI

Fig. 261 Principalele atribuții care vizează domeniul securității și siguranței navale ale Serviciului Siguranța Navigației al Căpitaniei Zonale Galați

Sursa informațiilor: Regulamentul de Ordine Interioară al Autorității Navale Române, aprobat în Ședința Consiliului De Conducere Nr. 7/30.07.2021, pp.85-97; <https://portal.rna.ro/SiteAssets/despre-noi/organizare/regulament-de-organizare-%C8%99i-func%C8%9Bionare/Regulamentul%20de%20Ordine%20Interioara.pdf>



Fig. 262 Principalele atribuții care vizează domeniul securității și siguranței navale ale Biroului VTMIS al Căpităniei Zonale Galați

Sursa informațiilor: Regulamentul de Ordine Interioară al Autorității Navale Române, aprobat în Ședința Consiliului De Conducere Nr. 7/30.07.2021, pp.85-97; <https://portal.rna.ro/SiteAssets/despre-noi/organizare/regulament-de-organizare-%C8%99i-func%C8%9Bionare/Regulamentul%20de%20Ordine%20Interioara.pdf>

Prin comparație cu cele prezentate în **Fig. 258**, se pot observa ușor aceste atribuții specifice, care se datorează atât specificului zonei de navigație, cât și faptului că fiecare căpitanie zonală și-a stabilit propriile atribuții, funcție de prioritățile pe care le-a luat în considerație. Chiar și în cazul atribuțiilor comune, formularea acestora diferă de la o căpitanie zonală la alta, mai ales ca urmare a limbajului profesional împărtășit în fiecare zonă.

Trebuie să menționăm faptul că *Oficiul de Căpitanie Bicaz*, aflat în subordinea *Căpităniei Portului Galați* este o structură aparte, deoarece nu se află pe fluviul Dunărea, ci pe lacul Bicaz și datorită activităților comerciale și turistice din zonă, care implică și folosirea unor ambarcațiuni de transport și agrement care navigă pe lacul Bicaz.

Căpitania Zonală Giurgiu

Căpitania Zonală Giurgiu coordonează activitatea Căpitaniilor de Port: Giurgiu, Snagov, Călărași, Tr. Măgurele precum și a Oficiilor de Căpitanie Oltenia, Corabia, Zimnicea⁷² și are, la rândul său, o structură specifică, în primul rând pentru faptul că este singura căpitanie zonală care are în compunere o căpitanie aflată pe un lac – căpitania portului Snagov. Ca și în cazurile precedente, nu vom face o prezentare detaliată a acestei căpitării zonale, deoarece aceasta se găsește pe site-ul *Autorității Navale Române*, și vom avea în vedere numai structurile acestei căpitării zonale care au atribuții cu preponderență în domeniul securității și siguranței navale (**Fig. 263**).



Fig. 263 Structurile Căpitării Zonale Giurgiu cu atribuții în domeniul securității și siguranței navale

Sursa informațiilor: <https://portal.rna.ro/despre-noi/organizare/organigrame-capitanii-zonale>

⁷² <https://portal.rna.ro/despre-noi/organizare/organigrame-capitanii-zonale>

Și la această căptănie zonală întâlnim aceeași situație, în sensul că avem și atribuții comune cu alte căptănii zonale, dar și atribuții specifice (Fig 264, Fig. 265, Fig. 266).

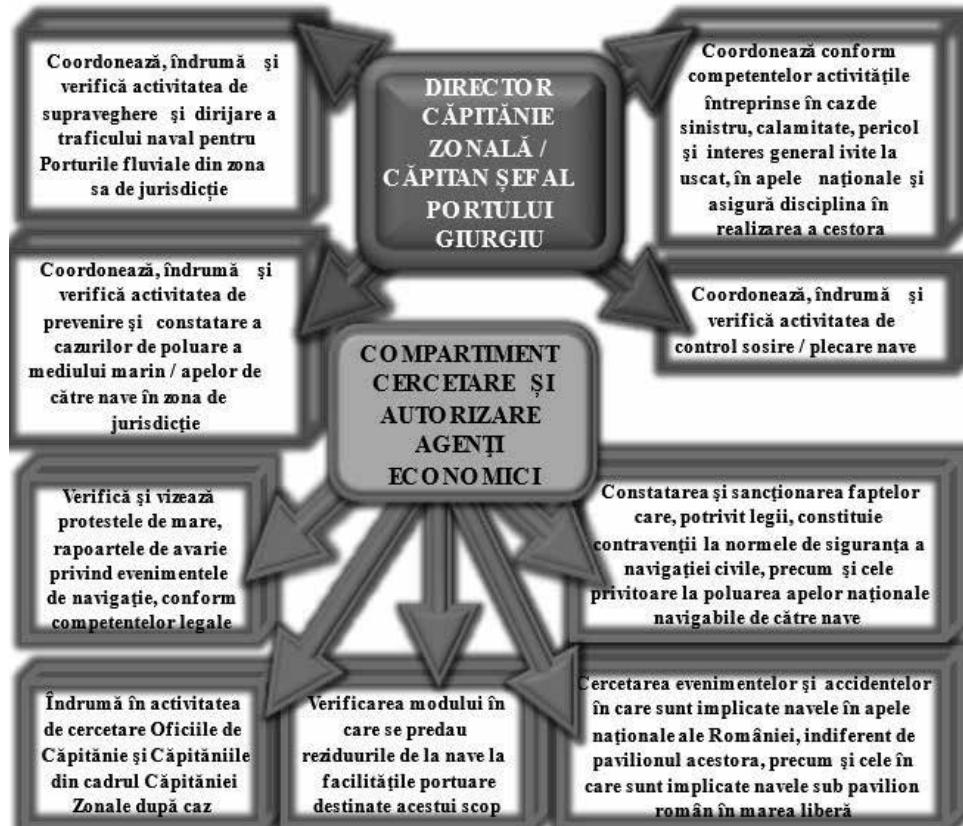


Fig. 264 Principalele atribuții ale directorului Căptăniei Zonale Giurgiu și ale Compartimentului Cercetare și Autorizare Agenți Economici, care vizează domeniul securității și siguranței navale

Sursa informațiilor: *Regulamentul de Ordine Interioară al Autorității Navale Române*, aprobat în Ședința Consiliului De Conducere Nr. 7/30.07.2021, pp. 97-112; <https://portal.mn.ro/SiteAssets/despre-noi/organizare/regulament-de-organizare-%C8%99i-func%C8%9Bionare/Regulamentul%20de%20Ordine%20Interioara.pdf>

Așa cum am arătat, în structura Căptăniei Zonale Giurgiu există singura căptănie a unui lac (de fapt a lacurilor navigabile din zona capitalei și a lacului Vidraru, din județul Argeș), Căptănia Portului Snagov (aflată pe Lacul Herăstrău) aceasta având în compunere un birou de siguranță navigației.⁷³ Nu vom insista asupra acestei căptănii, dar vom evidenția faptul că ea are activitatea axată pe problemele legate de ambarcațiunile de agrement și navele ce navigă pe ape interioare (lacuri), obținerea brevetelor pentru acestea și

⁷³ Ibidem

siguranța navegației pe lacurile din zona capitalei și lacul Vidraru. Este, practic, căpitănia care are înregistrate cele mai multe ambarcațiuni de agrement și, deci, are destulă activitate, deși nu pare.



Fig. 265 Principalele atribuții care vizează domeniul securității și siguranței navale ale Biroului VTMIS al Căpităniei Zonale Galați

Sursa informațiilor: Regulamentul de Ordine Interioară al Autorității Navale Române, aprobat în Sediința Consiliului De Conducere Nr. 7/30.07.2021, pp. 97-112; <https://portal.ma.ro/SiteAssets/despre-noi/organizare/regulament-de-organizare-%C8%99i-func%C8%9Bionare/Regulamentul%20de%20Ordine%20Interioara.pdf>

Deoarece la celelalte căptănii zonale din zona fluvială nu am insistat asupra structurilor de tip VTMIS (*Vessel Traffic Monitoring & Information Systems*), vom prezenta mai detaliat această structură din cadrul Căptăniei Zonale Giurgiu (Fig. 266).

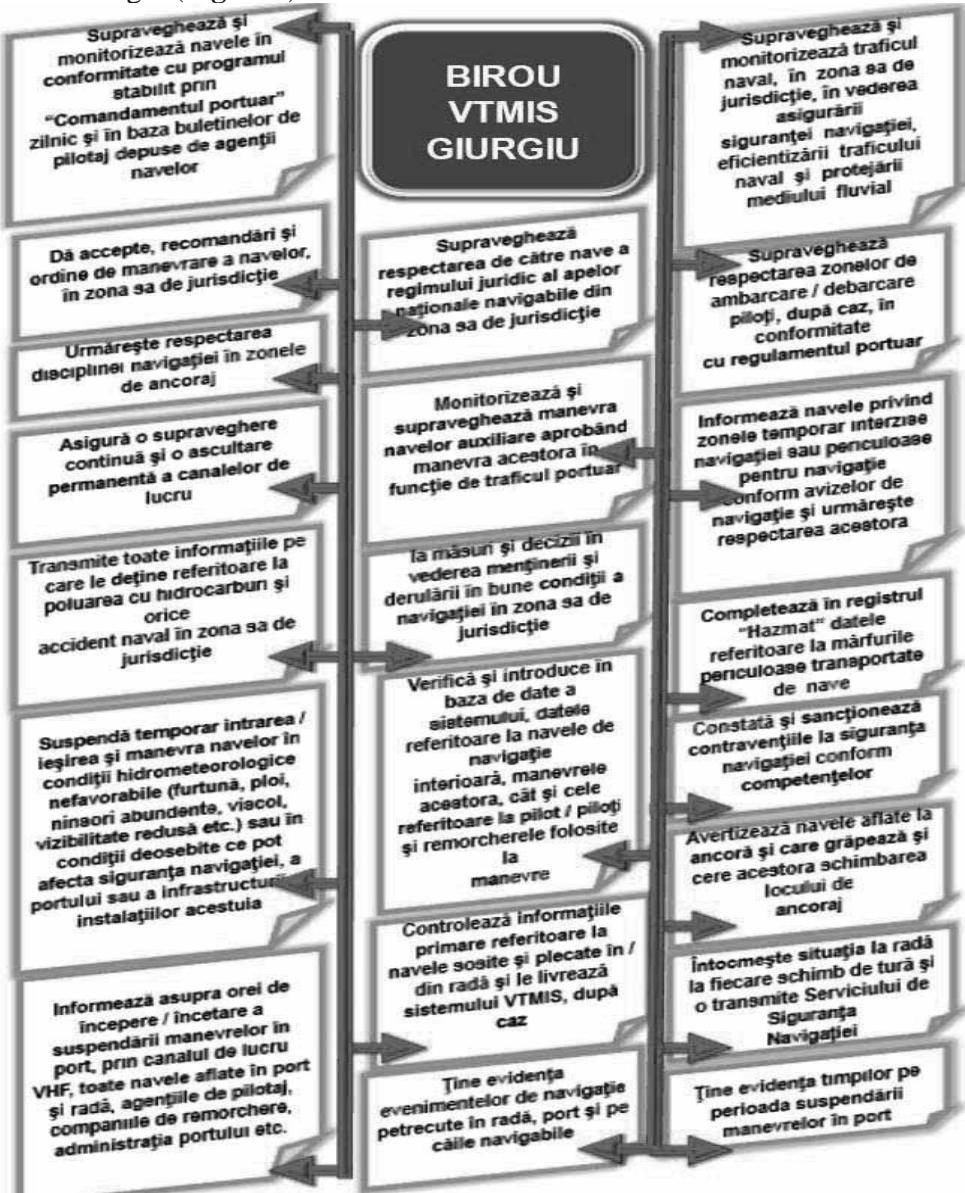


Fig. 266 Atribuțiile biroului VTMIS (*Vessel Traffic Monitoring & Information Systems*) din cadrul Căptăniei Zonale Giurgiu

Sursa informațiilor: Regulamentul de Ordine Interioară al Autorității Navale Române, aprobat în Sediința Consiliului De Conducere Nr. 7/30.07.2021, pp.97-112; <https://portal.rna.ro/SiteAssets/despre-noi/organizare/regulament-de-organizare-%C8%99i-func%C8%9Bionare/Regulamentul%20de%20Ordine%20Interioara.pdf>

Scopul prezentării acestei structuri (VTMIS) este de a înțelege mai bine care este rolul unei astfel de structuri care, practic, este o transpunere în practică a *Directivei 2002/59/EC a Parlamentului și Consiliului Europei, de instituire a unui sistem comunitar de monitorizare și informare privind traficul navelor maritime* din 27 iunie 2002, în care se arată că „Scopul prezentei directive este de a institui în Comunitate un sistem de monitorizare a traficului navelor maritime și de informare în vederea creșterii siguranței și eficienței traficului maritim, de a îmbunătăți reacția autorităților la incidentele, accidentele sau situațiile potențial periculoase produse pe mare, inclusiv operațiile de căutare și salvare, și de a contribui la o mai bună prevenire și detectare a poluării cauzate de nave”⁷⁴.

Practic, aceste VTMIS sunt fostele „Port Control”, dar cu atribuții și competențe suplimentare. Practic, sunt structurile cele mai importante pentru securitatea maritimă și, mai ales, pentru siguranța navigației.

Căpitănia Zonală Drobeta Turnu Severin

Căpitănia Zonală Drobeta Turnu Severin coordonează activitatea Căpităniilor de Port Drobeta Turnu Severin și Orșova precum și a Oficiilor de Căpitanie Calafat, Bechet, Moldova Veche, Timișoara, Dej și punctul de lucru Gruia.

Și structura acestei căpitănii zonale este cu un caracter specific (**Fig. 267**), deoarece, pe lângă cele două căpitănii de port Drobeta Turnu Severin și Orșova și oficiile de căpitanie Calafat, Bechet și Moldova Veche, care se află pe Dunăre, avem și un oficiu de căpitanie la Timișoara, care gestionează, în primul rând, problemele specifice pentru canalul Bega și apele navigabile din zonă și cel de la Dej, care are jurisdicție în județele Cluj, Satu Mare, Maramureș, Mureș Bistrița-Năsăud, Sălaj, Alba, Bihor și Sibiu, având în responsabilitate navigația de agrement pe râurile din zonă și pe 106 lacuri⁷⁵.

⁷⁴ *** DIRECTIVA 2002/59/CE A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI din 27 iunie 2002 de instituire a unui sistem comunitar de monitorizare și informare privind traficul navelor maritime și de abrogare a Directivei 93/75/CEE a Consiliului, Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, 07/vol.9, p. 163

⁷⁵ Laura Laurentiu , *Dejul are capitan de port!* Clujeanul, 14 iulie 2004

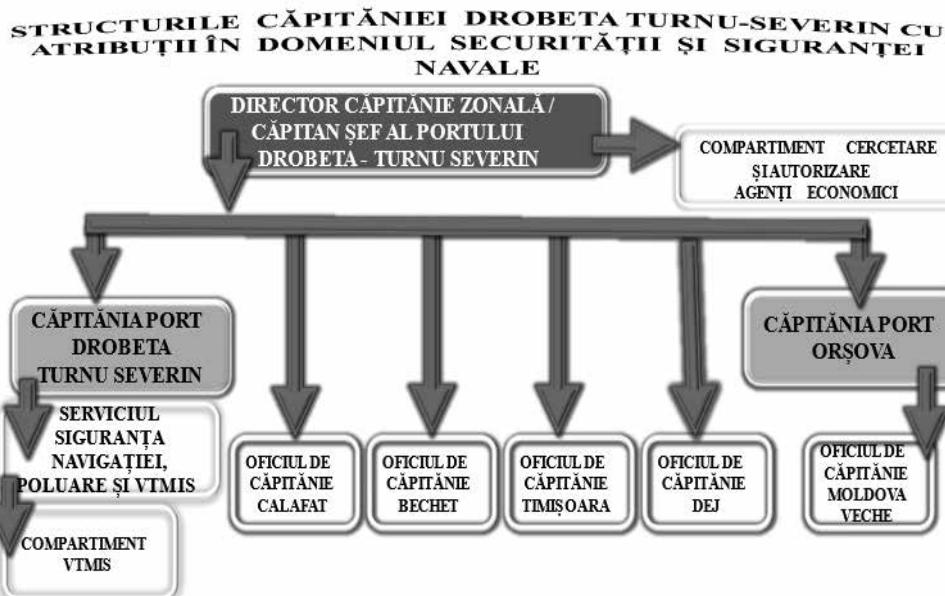


Fig. 267 Structurile Căpităniei Zonale Drobeta Turnu Severin cu atribuții în domeniul securității și siguranței navale

Sursa informațiilor: Regulamentul de Ordine Interioară al Autorității Navale Române, aprobat în Ședința Consiliului De Conducere Nr. 7/30.07.2021, p.130; <https://portal.rna.ro/SiteAssets/despre-noi/organizare/regulament-de-organizare-%C8%99i-func%C8%9Bionare/> Regulamentul%20de%20Ordine%20Interioara.pdf

Deși nu are legătură cu subiectul nostru, menționăm faptul că portul Dej este cel mai vechi port atestat din România (bineînțeles, exceptând porturile antice de la Marea Neagră), datând din anul 1214.

Și, acum, să ne întoarcem la subiectul nostru și să prezintăm cât mai concis, adică în mod grafic, în stilul adoptat pe parcursul lucrării, atribuțiile principale ale structurilor cu sarcini în domeniul securității și siguranței navale din cadrul *Căpităniei Zonale Drobeta Turnu Severin* (**Fig. 268**).

În această prezentare a Căpităniei Zonale Drobeta Turnu Severin nu am mai stăruit asupra atribuțiilor *Serviciului Siguranța navigației, poluare și VTMIS*, deoarece sunt identice cu cele prezentate anterior la *Căpitănia Zonală Giurgiu*, practic, sub o formă sau alta, regăsindu-se și la celelalte căpitănii zonale.

Ce este de observat, este faptul că, acolo unde sunt profesioniști în domeniu, formulările sunt exakte și corecte, dar sunt și cazuri unde formulările sunt confuze. De exemplu, la Dunăre și apele interioare se folosește sintagma „semnalizare costieră” care este împrumutată de la structurile cu activitate în domeniul maritim, iar la Dunăre și apele interioare nu avem coastă, ci maluri.

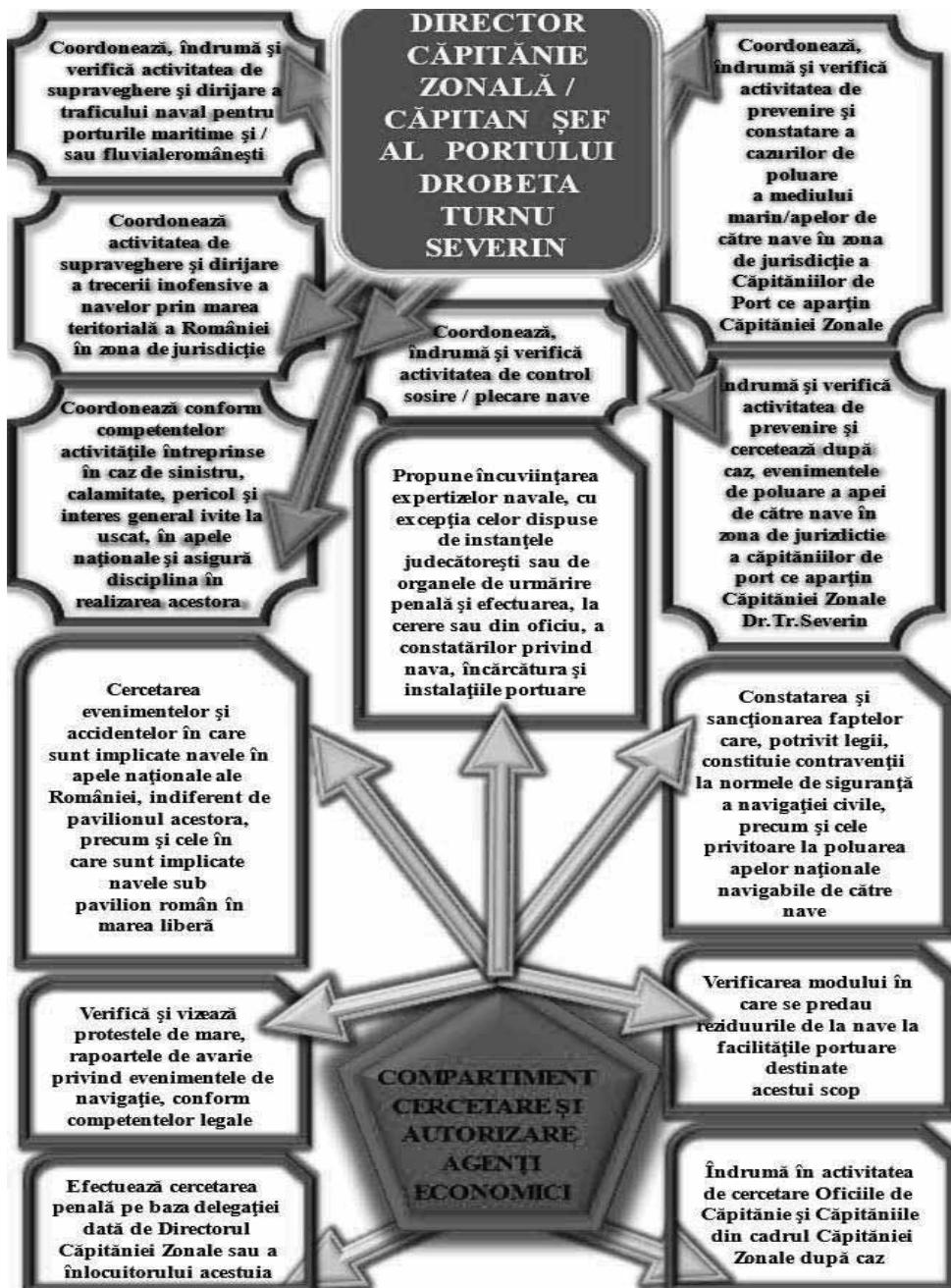


Fig 268 Atribuțiile principale ale structurilor cu sarcini în domeniul securității și siguranței navale din cadrul Căpitaniei Zonale Drobeta Turnu Severin

Sursa informațiilor: Regulamentul de Ordine Interioară al Autorității Navale Române, aprobat în Ședința Consiliului De Conducere Nr. 7/30.07.2021, pp.130 -132, 138-139; <https://portal.rna.ro/SiteAssets/despre-noi/organizare/regulament-de-organizare-%C8%99i-func%C8%9Bionare/Regulamentul%20de%20Ordine%20Interioara.pdf>

De asemenea, prin copiere *mot à mot*, fără o verificare amănunțită, ca să nu spunem lipsită de profesionalism, s-a ajuns la stabilirea unor atribuții imposibile, gen „Cercetarea evenimentelor și accidentelor în care sunt implicate navele în apele naționale ale României, indiferent de pavilionul acestora, precum și cele în care sunt implicate navele sub pavilion român în marea liberă”⁷⁶, aceasta căzând în sarcina unui serviciu al *Căpităniei Zonale Drobeta Turnu Severin*. Își, din păcate, nu este singurul exemplu. Dar, vom reveni în capitolul *Concluzii*.

Dacă până acum am prezentat pe cei care reglementează în domeniul transporturilor navale, supraveghează și controlează această activitate, în continuare vom cunoaște pe cei care au în responsabilitate întreținerii căilor navigabile și a căror activitate este la fel de importantă în ceea ce privește securitatea și siguranța în domeniul naval.

VI.3.5.4 Regia Autonomă "Administrația Fluvială a Dunării de Jos" Galați

Începem cu această instituție, deoarece, în conformitate cu prevederile HGR 492/2003, în baza căreia funcționează, are o serie de activități pe care le îndeplinește în calitatea sa de autoritate de căi navigabile pe sectorul romanesc al Dunării, de la intrarea în țară, la km 1.075, până la ieșirea în Marea Neagră, pe brațul Sulina, în rada Sulina, pe brațele navigabile ale Dunării, Borcea, Bala, Măcin, Vălcu, Caleea, pe brațul Chilia cu brațele secundare, pe brațul Sfântul Gheorghe cu canalele de rectificare și pe brațele secundare ale Canalului Sulina, denumite Dunărea Veche.⁷⁷

Regia Autonomă „Administrația Fluvială a Dunării de Jos” Galați este organizată în scopul aducerii la îndeplinire a angajamentelor asumate de statul român ca semnatar al „Convenției despre regimul navației pe Dunăre” semnată la Belgrad în 18 august 1948, convenție referitoare la asigurarea condițiilor de navație pe sectorul romanesc al Dunării, de la Baziaș la Sulina, având ca obiectiv principal „asigurarea și menținerea condițiilor de navație pe sectorul romanesc al Dunării de la intrarea în țară, la km 1.075 până la ieșirea în Marea Neagră și brațele navigabile ale Dunării”.⁷⁸ Din acest obiectiv principal derivă o serie de obiective, care, în fond, definesc activitățile de bază ale acestei instituții și care sunt identice ca formulare (**Fig. 269**)

⁷⁶ *** *Regulamentul de Ordine Interioară al Autorității Navale Române, aprobat în Ședința Consiliului De Conducere Nr. 7/30.07.2021, p. 138*

⁷⁷ <https://www.afdj.ro/ro>

⁷⁸

[http://www.afdj.ro/sites/default/files/OBIECTIVUL_GENERAL_DE_POLITI
CA_PUBLICA.pdf](http://www.afdj.ro/sites/default/files/OBIECTIVUL_GENERAL_DE_POLITI_CA_PUBLICA.pdf)

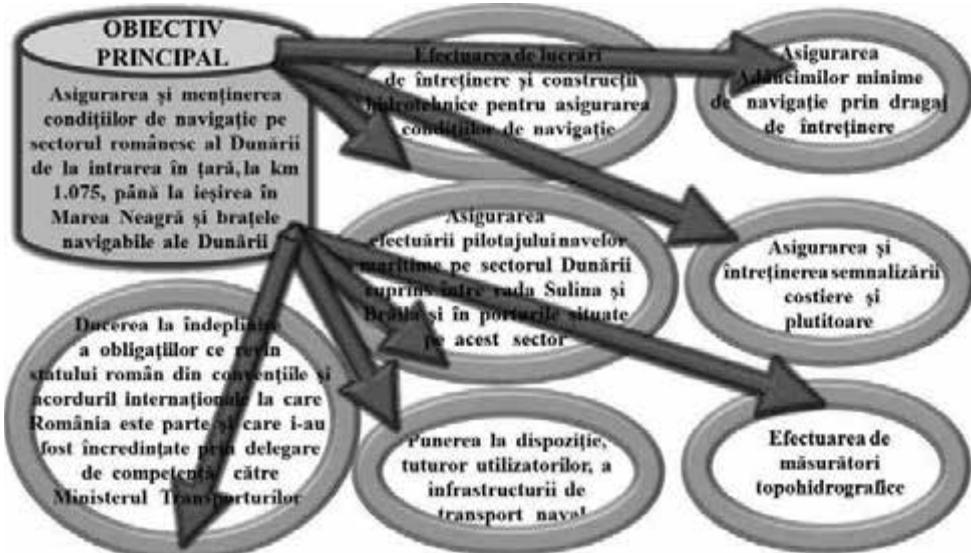


Fig. 269 Obiectivele și activitățile *Regiei Autonome „Administrația Fluvială a Dunării de Jos”*, Galați

Sursa informațiilor: http://www.afdj.ro/sites/default/files/OBIECTIVUL_GENERAL_DE_POLITICA_PUBLICA.pdf

Pe lângă activitățile principale, care, aşa cum am arătat mai sus, constituie și obiectivele regiei, aceasta desfășoară și o serie de activități, prin intermediul agenților și secțiilor de căi navigabile din subordine (**Fig. 270**) care au în responsabilitate diferite sectoare fluviale.



Fig. 270 Structurile componente ale *Regiei Autonome „Administrația Fluvială a Dunării de Jos”* Galați și competențele teritoriale ale acestora

Sursa informațiilor: <https://www.afdj.ro/ro/content/organizare>

Trebuie să specificăm faptul că deși are activități specifice care, practic, sunt rațiunea de a exista a acestei regii autonome, ea prestează și o serie de servicii contra cost, cum ar fi tranzitarea pe Dunărea maritimă, prestarea de servicii cu navele și utilajele din dotare, pilotaj, diverse prestații (eliberarea de informații hidrometeorologice în vederea obținerii certificatului de forță majoră de la Camera de Comerț și Industrie, avize pentru case de vacanță, avize pentru stabilirea și aprobarea locurilor pentru deversarea materialului dragat, pentru lucrări legate de bazine portuare, canale de legătură, canale și guri de deversare, bazine plutitoare, baze de agrement, amenajări piscicole în albia Dunării, stabilirea și aprobarea punctelor de trecere bacuri etc.) și prestații la beneficiar (cu nave)⁷⁹. Singurele excepții în ceea ce privește tarifarea serviciilor sunt cele ce privesc tranzitarea pe Dunărea maritimă, nepercepându-se taxe pentru: nave militare; nave școală; navele care intră în portul Sulina pentru urgențe medicale și nu efectuează operațiuni comerciale în acest port; nave care intră în portul Sulina la adăpost; nave fluvio-maritime de pasageri care efectuează curse regulate sau care transportă turiști în Deltă; nave tehnice care nu efectuează operațiuni comerciale; nave care tranzitează dus - întors Canalul Sulina cu scopul de a intra în reparații la șantierele navale românești de pe Dunărea maritimă⁸⁰.

De asemenea, sunt exceptate de la plata tarifului aferent ieșirii prin Gura Canalului Sulina, navele care au intrat prin Gura Canalului Sulina și nu au putut ajunge în portul de destinație din cauza de forță majoră și blocări de ghețuri și s-au întors fără a face operațiuni comerciale⁸¹.

Revenind la activitățile pe care *Regia Autonomă „Administrația Fluvială a Dunării de Jos”* Galați le desfășoară ca activități proprii, nu prestate în folosul altora, contra cost, trebuie să menționăm faptul că multe dintre acestea au legătură cu securitatea în domeniul naval, dar, mai ales cu siguranța navegației (**Fig. 271**), deoarece această regie este, aşa cum am arătat anterior, autoritate de căi navigabile.

⁷⁹ <https://www.afdj.ro/ro/tarife-ro>

⁸⁰ <https://www.afdj.ro/ro/content/atarife-de-tranzitare-de-la-gura-canalului-sulina-pana-la-mm-34>

⁸¹ *Ibidem*

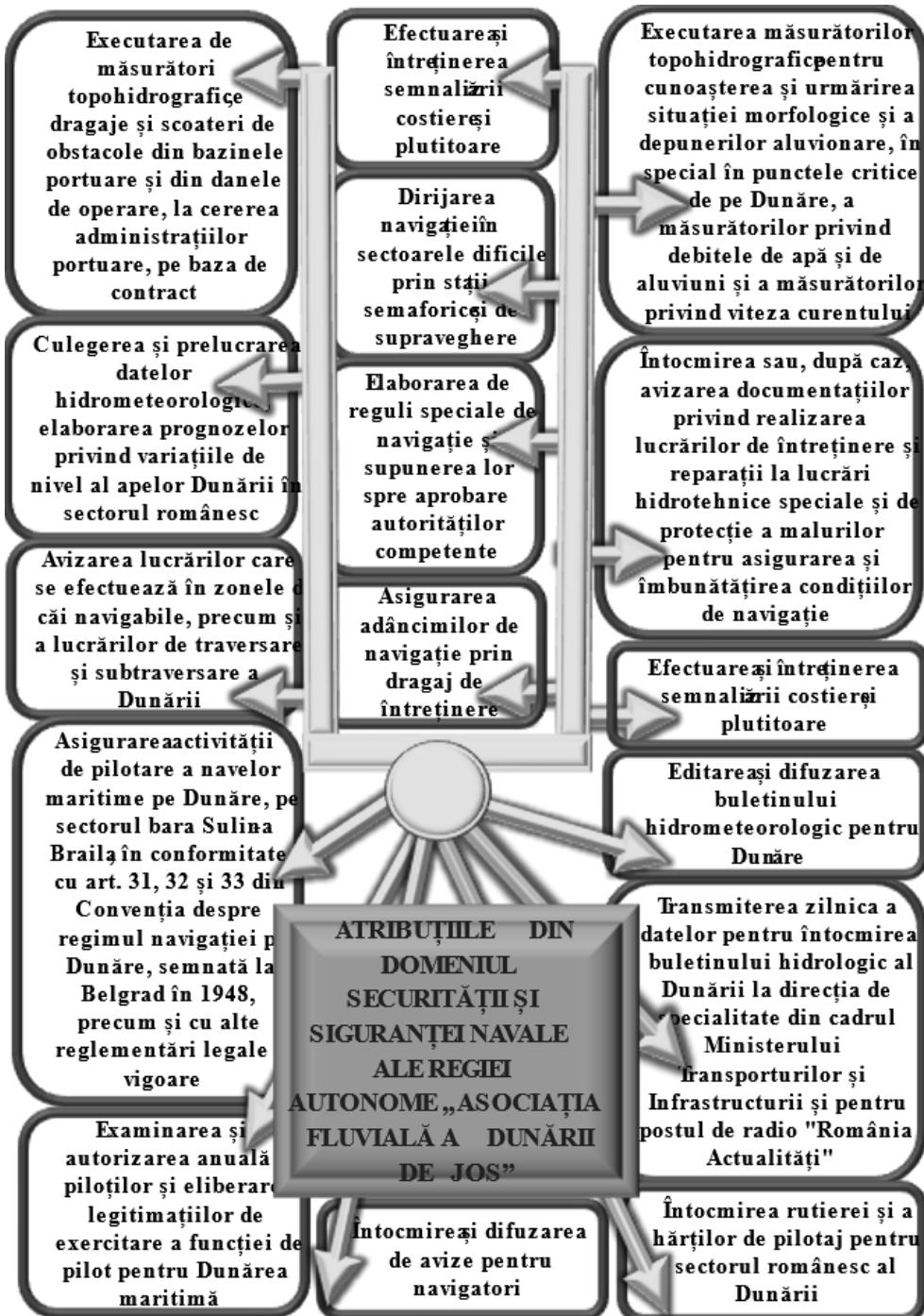


Fig. 271 Atribuțiile din domeniul securității și siguranței navale ale *Regiei Autonome "Administrația Fluvială a Dunării de Jos" Galați*

Sursa informațiilor: <https://www.afdj.ro/ro/content/obiect-de-activitate>

Una dintre cele mai importante activități a Regiei Autonome „Administrația Fluvială a Dunării de Jos” Galați este de a oferi informații fluviale (**Fig. 272**), acestea fiind esențiale pentru siguranța navegației pe Dunăre, unde elementele ce definesc condițiile de navigație sunt în dinamică semnificativă, comparativ cu cele din domeniul maritim. De exemplu, nivelul apei și situația ghețurilor și nu numai atât.

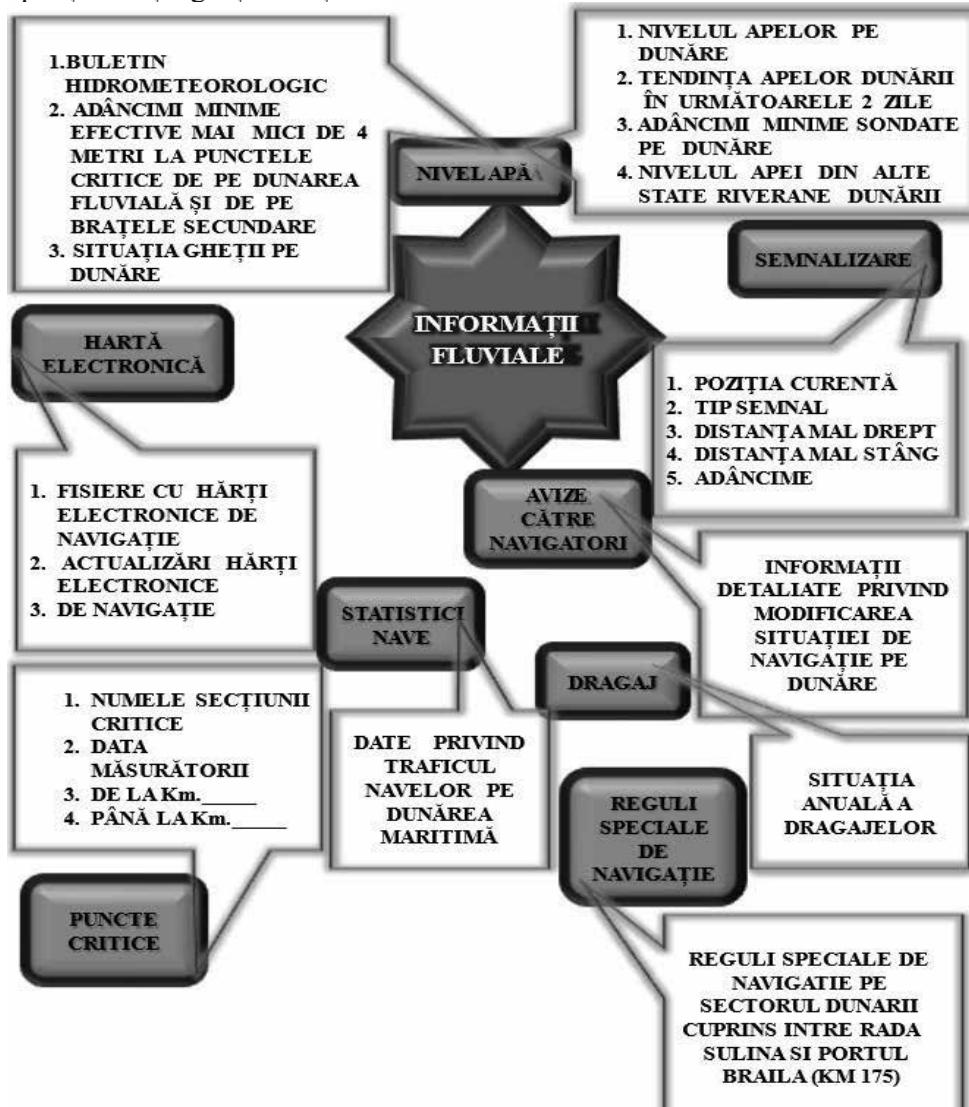


Fig. 272 Informații fluviale furnizate de către Regia Autonomă „Administrația Fluvială a Dunării de Jos” Galați

Sursa informațiilor: <https://www.afdj.ro/ro/cotele-dunarii>; <https://www.afdj.ro/ro/content/semnalizare-0>; <https://www.afdj.ro/ro/harta-el-ro>; <https://www.afdj.ro/ro/content/reguli-speciale-de-navigatie-pe-sectorul-dunarii-cuprins-intre-rada-sulina-si-portul-braila>; <https://www.afdj.ro/ro/content/puncte-critice-pe-dunare>; <https://www.afdj.ro/ro/content/avize-catre-navigatori>; <https://www.afdj.ro/ro/content/statistici-nave>; <https://www.afdj.ro/ro/dragaj>

Nivelul apei pe Dunăre este măsurat în 23 de localități, iar în buletinul hidrometeorologic sunt inserate, în principal, date privind: cotele afluenților principali ai Dunării în amonte de Baziaș (cm); cotele apelor Dunării în amonte de Baziaș (cm); cotele apelor Dunării în porturile românești (cm); tablou cu adâncimi minime sondate pe Dunăre; tablou cu temperaturile minime atmosferice, temperatura apei, presiunea atmosferică și precipitațiile căzute în ultimele 24 de ore; tendința apelor Dunării în următoarele două zile⁸².

Fișierele cu hărți electronice cuprind: sectoarele Canal Sulina (Mm.0-Mm.47), Mm.47-Km175, Km.175-Km.297, Km.297-Km.375, Km.610-Km.845 și Km.845-Km.1075. De asemenea, mai cuprind Canal Dunăre-Marea Neagră, Brațul Sfântu Gheorghe, Brațul Măcin, Brațul Borcea, hărți de navigație pentru navigația în Europa din alte 11 țări europene și actualizări ale hărtilor existente.⁸³

Practic, *Regia Autonomă „Administrația Fluvială a Dunării de Jos” Galați* este de importanță strategică fiind aşa cum am arătat, autoritatea națională în materie de căi navigabile, navigația pe Dunăre fiind imposibilă fără existența acestei instituții, în special din punct de vedere al securității și siguranței navegației și al altor activități legate de domeniul fluvial. Am detaliat unele aspecte tocmai din dorința de a forma o imagine cât mai exactă asupra complexității activității acestei instituții, deoarece foarte mulți dintre noi, chiar dacă unii suntem sau am fost implicați în activități din domeniul naval, avem informații minime despre responsabilitățile, structura și activitățile *Regiei Autonome „Administrația Fluvială a Dunării de Jos”*.

VI.3.5.5 Compania Națională Administrația Porturilor Maritime SA Constanța (CN APM SA Constanța)

Compania Națională Administrația Porturilor Maritime SA Constanța (CN APM SA Constanța) este o societate comercială pe acțiuni, „desemnată de Ministerul Transporturilor și Infrastructurii să desfășoare activități de interes public național, în calitate de administrație portuară. Compania îndeplinește funcția de autoritate portuară în porturile maritime

⁸² <https://www.afdj.ro/sites/default/files/bhcote.pdf>

⁸³ <https://www.afdj.ro/ro/harta-el-ro>

românești Constanța (cu zona Constanța și zona Midia), portul Mangalia și portul turistic Tomis”⁸⁴.

Dintre cele 12 responsabilități principale ale acestei companii naționale (Fig. 273), opt au legătură directă sau parțială cu problemele de securitate și siguranță navală.



Fig. 273 Responsabilitățile Companiei Naționale Administrația Porturilor Maritime SA Constanța (CN APM SA Constanța)

Sursa informațiilor: https://www.portofconstantza.com/pn/page/np_despre_noi

⁸⁴ https://www.portofconstantza.com/pn/page/np_despre_noi

Scopul principal al acestei companii este, în mod evident, asigurarea unei activități portuare profitabile, dar, în același timp, a unei activități portuare în condiții cât mai moderne, complexe și performante și, bineînțeles, la un nivel cât mai ridicat de securitate și, implicit, de siguranță.

Ca și la celelalte instituții prezentate anterior, în primul rând vom determina care sunt structurile acestei administrații cu atribuții totale, preponderente sau parțiale în ceea ce privește securitatea și siguranța în domeniul portuar, de data aceasta. Acestea, conform organigramei (Fig. 274) sunt în subordinea directorului general adjunct, care coordonează direcțiile tehnică și exploatare, precum și directorul coordonator, care, la rândul său, are în subordine directă patru sucursale, dintre care două au atribuții care vizează securitatea și siguranța navală⁸⁵. Și, iarăși, reamintim faptul că și în acest caz, nu vom prezenta întreaga organigramă, ci numai structurile care ne interesează. Cei ce doresc informații suplimentare, pot consulta site-ul administrației și găsesc informațiile necesare.

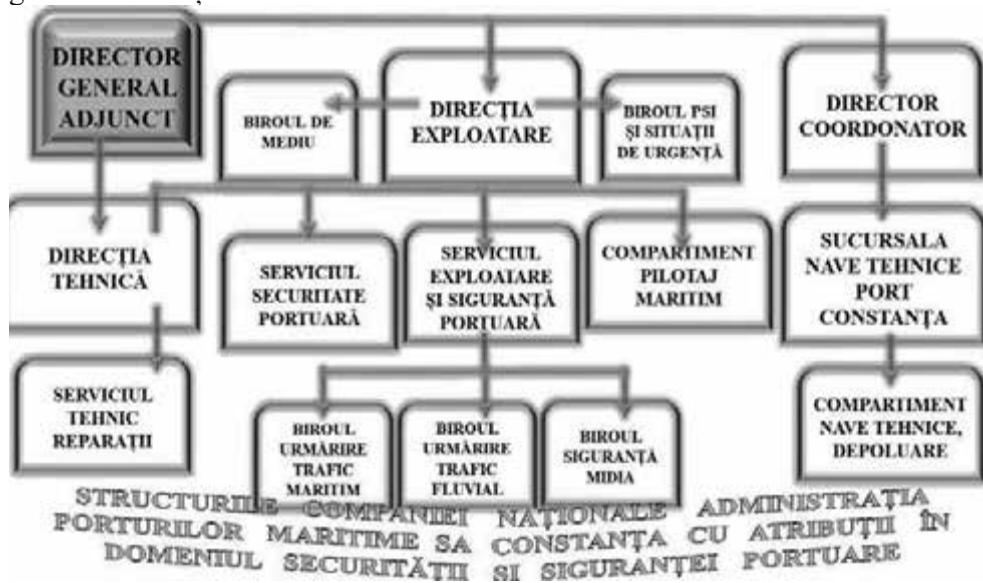


Fig. 274 Structura Companiei Naționale Administrația Porturilor Maritime SA Constanța (CNAPM SA Constanța)

Sursa informațiilor: https://www.portofconstantza.com/pn/page/np_organizare

Atribuțiile (Fig. 275) structurilor prezentate mai sus au ca particularitate faptul că au ca domeniu de aplicare numai ceea ce ține de administrarea și operarea porturilor și a logisticii aferente acestora, precum și coordonarea traficului de nave maritime și fluviale, stabilirea ordinii de intrare/ieșire și a

⁸⁵ https://www.portofconstantza.com/pn/page/np_organizare

tranzitului navelor maritime și fluviale în porturile Constanța (cu zona Constanța și zona Midia) și portul Mangalia, precum și alocarea danelor, acestea realizându-se de către „*Comisia de coordonare a mișcării navelor maritime și fluviale în porturile maritime*” Constanța (cu zona Constanța și zona Midia) și portul Mangalia care își desfășoară activitatea în Portul Constanța. Comisia se întârunește zilnic, iar președinția și secretariatul sunt asigurate de către *Compania Națională Administrația Porturilor Maritime SA Constanța (CN APM SA Constanța)*, care editează, zilnic, pe suport de hârtie și în format electronic, Buletinul informativ al navelor maritime și fluviale, ce conține date referitoare la identificarea navelor maritime și fluviale, date privind desfășurarea operațiunilor portuare, precum și date de identificare a mărfurilor.⁸⁶ Subliniem faptul că activitățile prezentate mai sus se desfășoară strict în zona portuară și nu interferează cu activitățile pe care le desfășoară *Centrul Maritim de Coordonare*, din cadrul *Autorității Navale Române*, ci se completează, contribuind la creșterea nivelului de securitate și la siguranța navegației și activităților portuare.

Un alt aspect important este faptul că *Administrația Porturilor Maritime SA Constanța (CN APM SA Constanța)* ține la zi o situație a navelor în care găsim informații privitoare la: sosiri și plecări de nave maritime și scopul acestor manevre⁸⁷; sosiri și plecări nave fluviale⁸⁸; lista cu nave cu informații ce conțin: denumirea navei, modul de navigație (maritim sau fluvial), tipul de navă, număr IMO, Call Sign și sub ce pavilion navigă⁸⁹; informații privitoare la accesul în port (delimitări ale portului, geamanduri, șenalul navigabil și canale, informații despre pilotaj, nivelul salinității, starea vremii, mijloace principale de semnalizare maritimă, mijloace de navigație de coastă, tipul de hărți maritime pentru acces, planuri de trafic, raza de supraveghere radar, restricții, informații despre intervenție și salvare, informații despre ancoraj, posibilități de contact, date despre maree)⁹⁰; informații despre liniile regulate (containere, ro-ro, pasagere) și danele pentru acestea⁹¹; sistemul informational GIS (Geographic Information System) cu harta cu localizarea navelor⁹².

⁸⁶ https://www.portofconstantza.com/pn/page/np_despre_noi

⁸⁷ <https://www.portofconstantza.com/pn/ro/situatii-nave/maritim>

⁸⁸ <https://www.portofconstantza.com/pn/ro/situatii-nave/fluvial>

⁸⁹ <https://www.portofconstantza.com/pn/ro/nava>

⁹⁰ https://www.portofconstantza.com/pn/page/np_navigatie

⁹¹ https://www.portofconstantza.com/pn/page/np_servicii_linie

⁹² <https://www.portofconstantza.com/pn/ro/harta-nave/nave-msw>

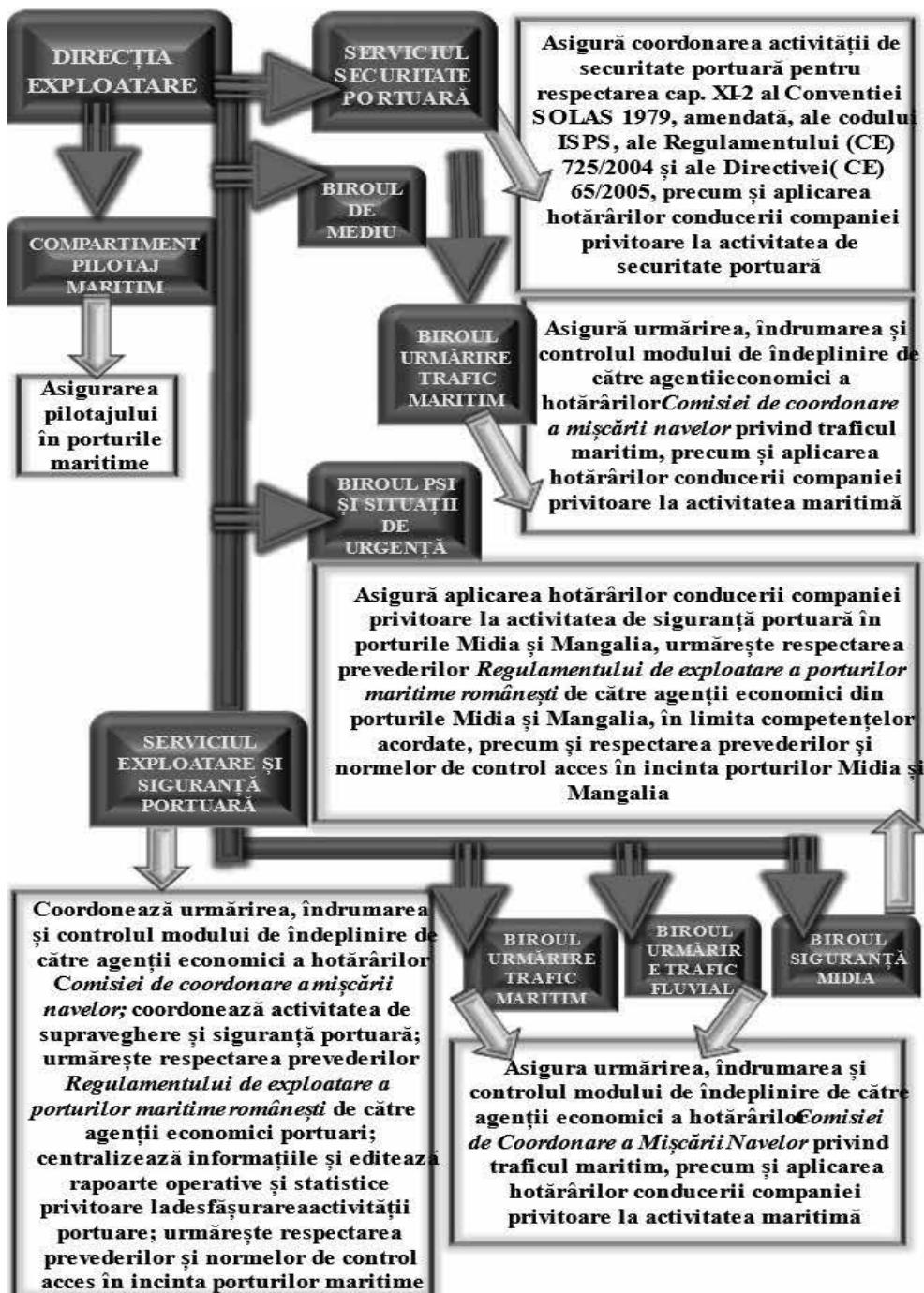


Fig. 275 Atribuțiile structurilor din cadrul Direcției Exploatare a Companiei Naționale Administrația Porturilor Maritime SA Constanța (CN APM SA Constanța) care vizează probleme de securitate și siguranță navală

Sursa informațiilor: https://www.portofconstantza.com/pn/page/np_organizare

În încheiere, vom face câteva referiri la *Regulamentul Portuar al porturilor maritime românești aflate în administrația Companiei Naționale Administrația Porturilor Maritime SA Constanța (CN APM SA Constanța) (Fig. 276)*.

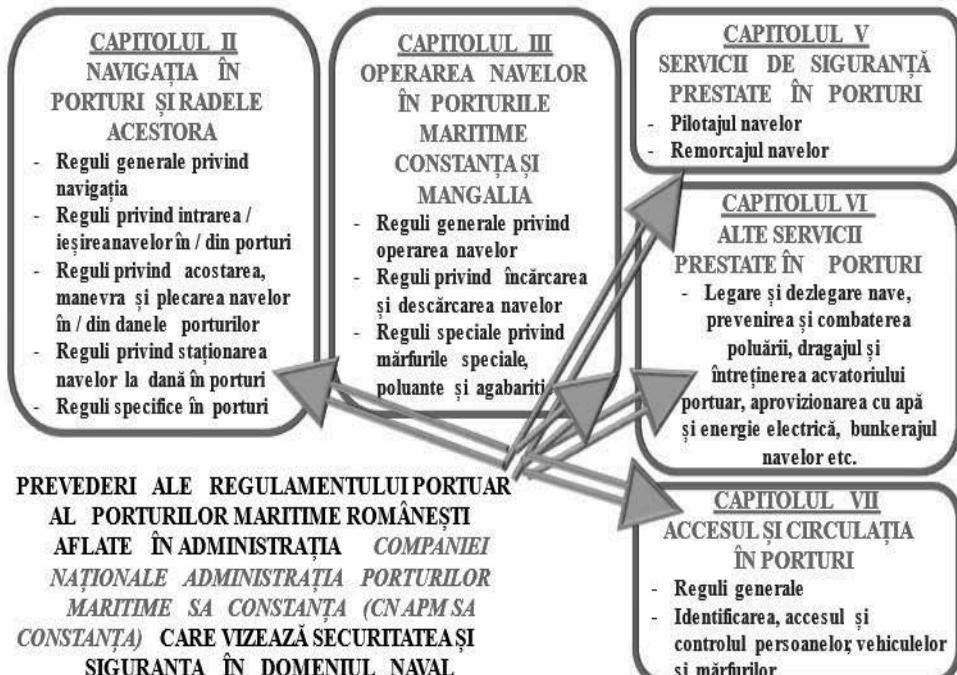


Fig. 276 Prevederi ale Regulamentului Portuar al porturilor maritime românești aflate în administrația Companiei Naționale Administrația Porturilor Maritime SA Constanța (CN APM SA Constanța) care vizează securitatea și siguranța în domeniul naval
Sursa informațiilor: Regulamentul Portuar al porturilor maritime românești aflate în administrația Companiei Naționale Administrația Porturilor Maritime SA Constanța (CN APM SA Constanța), ediție 2019, pp. 8-25, 31-49

Acest regulament, practic, este un ghid de desfășurare a activității portuare și, pe lângă activitățile pe care le conține, din care pe cele privitoare la probleme de securitate și siguranță navală le-am prezentat în figura de mai sus, sunt inserate și atribuții și responsabilități. Dintre atribuțiile administrației, o parte se referă la subiectul nostru cum ar fi cele care tratează problema asigurării adâncimilor pe șenalele de acces necesare pentru ieșirea/intrarea navelor din/în port și asigurarea adâncimilor minime în bazinul portuar și la dane⁹³

⁹³ *** *Regulamentul Portuar al porturilor maritime românești aflate în administrația Companiei Naționale Administrația Porturilor Maritime SA Constanța (CN APM SA Constanța), ediție 2019, p. 6*

VI.3.5.6 Compania Națională “Administrația Porturilor Dunării Maritime” SA (CN APDM SA)

Compania Națională “Administrația Porturilor Dunării Maritime” SA (CN APDM SA), fondată în 1991, reorganizată în companie națională prin Hotărârea Guvernului României nr. 518/1998, cu modificările și completările ulterioare, funcționează ca societate pe acțiuni și desfășoară activități de interes public național. Îndeplinind funcția de autoritate portuară și calitatea de administrație portuară în porturile situate pe sectorul românesc fluvio-maritim al Dunării⁹⁴.

Activitatea companiei este organizată la sediul companiei din Galați, a sucursalelor Brăila și Tulcea și a punctelor de lucru Hârșova, Isaccea, Mahmudia, Chilia Veche, Măcin și Smârdan⁹⁵.

Studiind organigrama și regulamentul de funcționare al *Companiei Naționale “Administrația Porturilor Dunării Maritime” SA (CN APDM SA)*, vom încercăm să determinăm și să prezentăm acele structuri care au ca activități preponderente sau parțiale în domeniul securității și siguranței navale (Fig. 277).

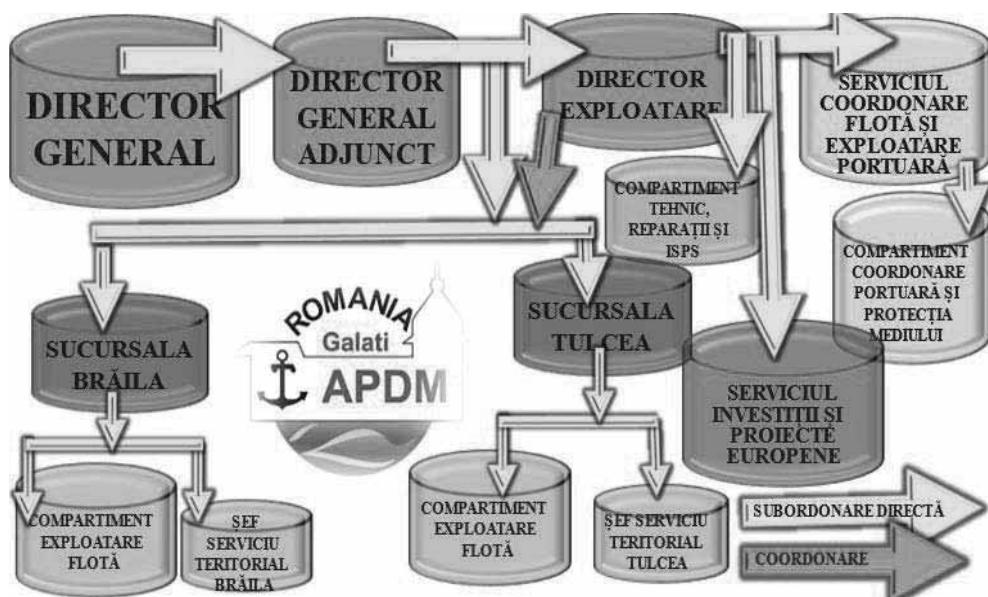


Fig. 277 Structurile din cadrul *Companiei Naționale “Administrația Porturilor Dunării Maritime” SA (CN APDM SA)*, cu atribuții în domeniul securității și siguranței navale

Sursa informațiilor: Regulamentul de organizare și funcționare al CN APDM SA, pp. 15, 27-30, 32-49; <https://apdmgalati.ro/wp-content/uploads/2020/12/Organigrama-CN-APDM-SA.pdf>

⁹⁴ <https://apdmgalati.ro/prezentarea-companiei/>

⁹⁵ *** Regulamentul de organizare și funcționare al CN APDM SA Galați, valabil de la data de 21.09.2020, p. 10

Directorul general al *Companiei Naționale “Administrația Porturilor Dunării Maritime” SA (CN APDM SA)*, conform atribuțiilor sale, în mod direct are o singură atribuție concretă în ceea ce privește securitatea și siguranța navală și anume „asigură aplicarea prevederilor ISPS, a reglementărilor CE referitoare la securitatea facilităților portuare în zona de activitate a companiei”⁹⁶, iar directorul general adjunct, practic, nu are nicio atribuție expresă în acest sens, dar „coordonează, îndrumă și răspunde de activitatea departamentului exploatare și a sucursalelor Brăila și Tulcea, în conformitate cu dispozițiile legale în vigoare și reglementările interne ale *Companiei Naționale “Administrația Porturilor Dunării Maritime” SA (CN APDM SA)*”⁹⁷ acestea având atribuții directe și concrete în ceea ce privește securitatea și siguranța navală.

Cele mai multe atribuții în ceea ce privește securitatea și siguranța navală le are, fără îndoială, directorul exploatare care, practic, are în subordine structurile cu atribuții în acest domeniu, respectiv *Serviciul Coordonare Flotă și Exploatare Portuară, Serviciul Investiții și Proiecte Europene și Compartimentul Tehnic, Reparații și ISPS*.

Pentru început, vom prezenta activitățile generale ale *Companiei Naționale “Administrația Porturilor Dunării Maritime” SA (CN APDM SA)* în domeniul securității și siguranței navale pentru ca, ulterior, să revenim la atribuțiile directorului exploatare și structurilor subordonate acestuia care au, la rândul lor, astfel de atribuții, iar în final vom prezenta și atribuțiile celor două sucursale, Brăila și Tulcea, care se subordonează directorului general adjunct, dar, în același timp, sunt coordonate, pe probleme de exploatare flotă, coordonare portuară și protecția mediului de către directorul de exploatare.

În ceea ce privește activitatea *Companiei Naționale “Administrația Porturilor Dunării Maritime” SA (CN APDM SA)*, în sensul general al cuvântului, aceasta este structurată pe trei direcții principale (**Fig. 278**), fiecare dintre acestea având activitățile lor specifice.

Deși, în aparență, aceste activități ar trebui să fie identice, sau aproximativ identice cu cele desfășurate în porturile maritime, totuși, există o serie de diferențe specifice, determinate, în principal, de faptul că porturile sunt situate pe fluviu, deci beneficiare de mult mai puțin spațiu de manevră pentru nave și de efectuare de operațiuni portuare, la care se adaugă curentul puternic și depunerile rapide și însemnante de aluviuni etc.

⁹⁶ *Ibidem*, p. 15

⁹⁷ *Ibidem*, p. 26

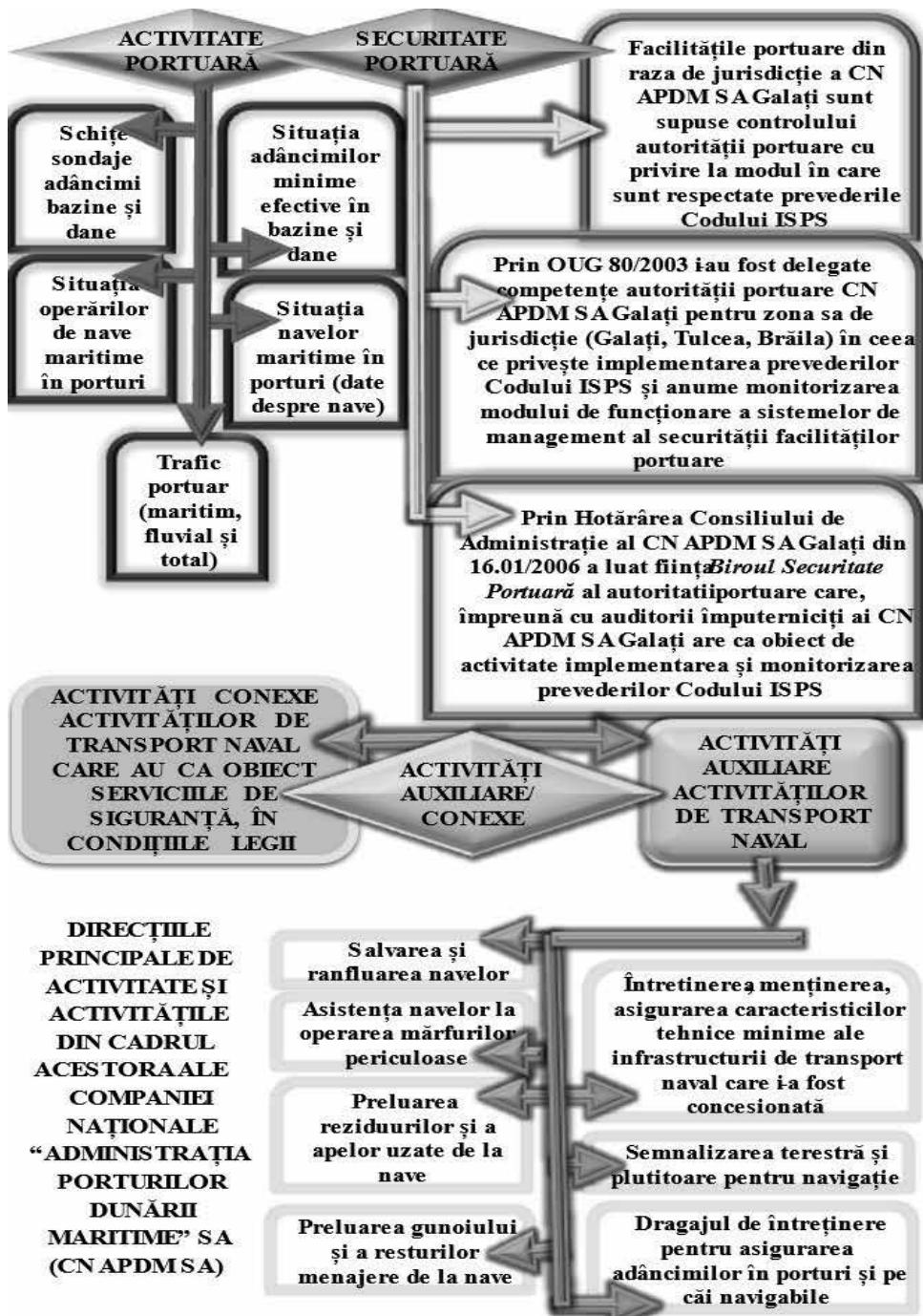


Fig. 278 Direcțiile principale de acțiune și activitățile din cadrul acestora ale Companiei Naționale "Administrația Porturiilor Dunării Maritime" SA (CN APDM SA)

Sursa informațiilor: <https://apdmgalati.ro/activitate-portuara/>; <https://apdmgalati.ro/securitate-portuara/>; <https://apdmgalati.ro/activitati-auxiliare-conexe/>

Revenind la atribuțiile directorului exploatare, aşa cum am mai specificat, dintre toți factorii de conducere ai companiei acesta are cele mai multe atribuții pe linie de securitate și siguranță navală (Fig. 279), pe lângă o serie de alte activități, dintre care cea mai importantă este cea de „coordonare a activităților desfășurate în Galați, la nivelul activităților de *Exploatare Flotă și Coordonare Portuară, Protecția Mediului* și la nivelul *Sucursalelor Brăila și Tulcea*”⁹⁸.

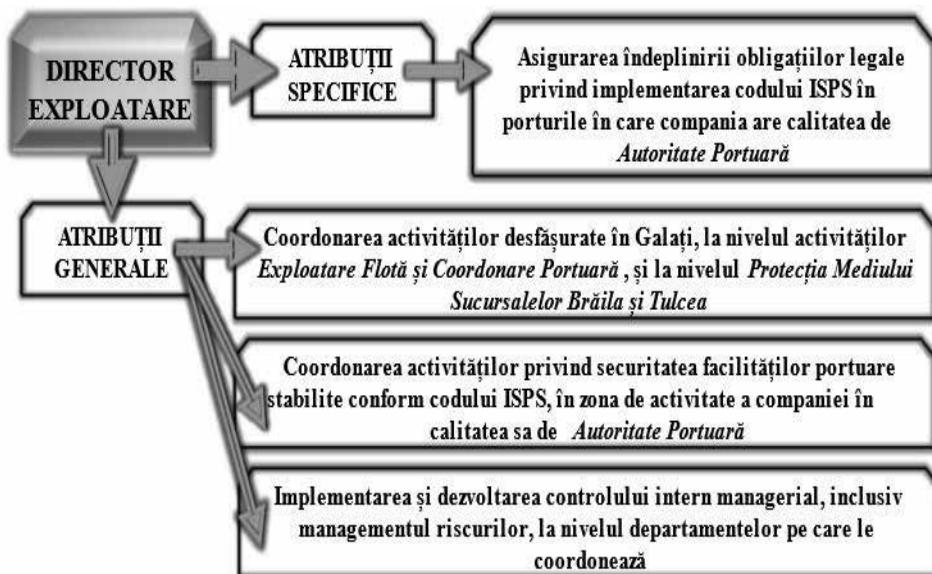


Fig. 279 Atribuțiile Directorului Exploatare din cadrul *Companiei Naționale Administrația Porturilor Dunării Maritime* SA (CN APDM SA), privind problemele de securitate și siguranță navală

Sursa informațiilor: Regulamentul de organizare și funcționare al CN APDM SA, p.27; <https://apdmgalati.ro/wp-content/uploads/2020/12/Organograma-CN-APDM-SA.pdf>

Dintre structurile direct subordonate directorului exploatare, *Serviciul Investiții și Proiecte Europene* (Fig. 280), *Serviciul Coordonare și Exploatare Portuară* (Fig. 281), precum și *Compartimentul Tehnic, Reparații și ISPS Flotă* (Fig. 282) și *Sucursalele Brăila și Tulcea* (Fig. 283) pe care le are în coordonare pe domeniile enumerate mai sus, chiar dacă nu le are în subordonare directă, au o gamă largă de atribuții care vizează securitatea și siguranța navală, dar noi vom prezenta numai pe cele mai importante, deoarece, prezentarea tuturor acestor atribuții ar necesita să prezentăm un volum mare de informații care îngreunează și complică cursivitatea lucrării noastre, dar și asimilarea și analizarea acestora de către cititori.

⁹⁸ Ibidem, p. 26

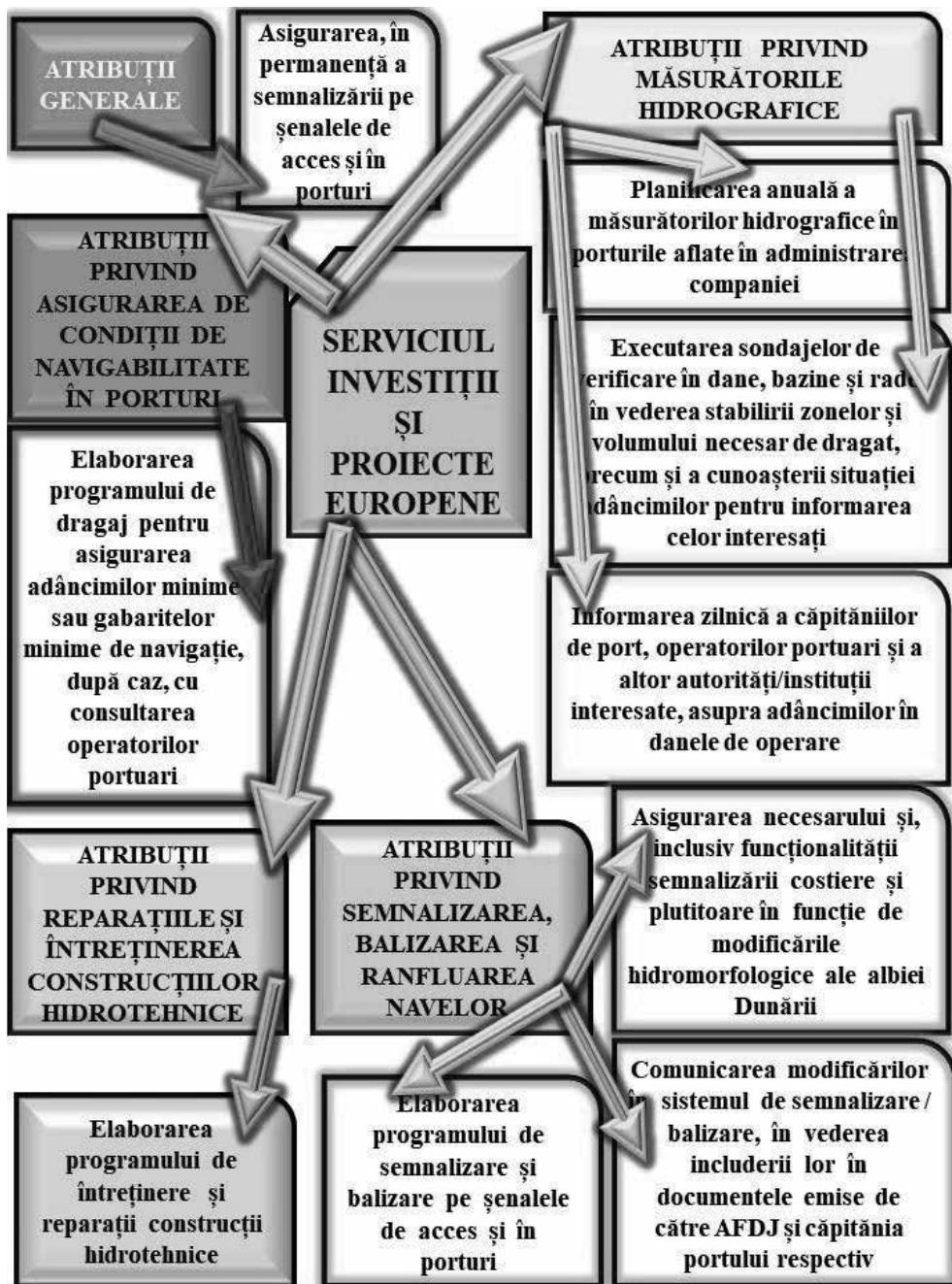


Fig. 280 Atribuțiile în probleme de securitate și siguranță navală ale *Serviciului Investiții și Proiecte Europene* din subordinea directorului exploatare al *Companiei Naționale Administrația Porturilor Dunării Maritime* SA (CN APDM SA)

Sursa informațiilor: Regulamentul de organizare și funcționare al CN APDM SA, pp.28-34; <https://apdmgalati.ro/wp-content/uploads/2020/12/Organigrama-CN-APDM-SA.pdf>



Fig. 281 Atribuțiile în probleme de securitate și siguranță navală ale *Serviciului Exploatare Flotă și Cordonare Portuară* din subordinea directorului exploatare al *Companiei Naționale Administrația Porturilor Dunării Maritime SA* (CN APDM SA)

Sursa informațiilor: *Regulamentul de organizare și funcționare al CN APDM SA*, pp.35-38; <https://apdmgalati.ro/wp-content/uploads/2020/12/Organigramă-CN-APDM-SA.pdf>

Deși este o structură mică (patru persoane), *Compartimentul Tehnic, Reparații și ISPS*, se subordonează direct *Directorului Exploatare* și are în coordonare pe probleme specifice și *Sucursalele Brăila și Tulcea*, din punctul nostru de vedere este una dintre structurile cheie ale companiei, având atribuții consistente în ceea ce privește securitatea și siguranța navală (Fig. 282), mai ales în domeniul *ISPS* (*International Ship and Port Facility Security*).



Fig. 282 Atribuțile Compartimentului Tehnic, Reparații și ISPS din subordinea directorului exploatare al Companiei Naționale "Administrația Porturilor Dunării Maritime" SA (CN APDM SA)

Sursa informațiilor: *Regulamentul de organizare și funcționare al CN APDM SA*, pp. 38-40;

<https://apdmgalati.ro/wp-content/uploads/2020/12/Organigramă-CN-APDM-SA.pdf>

Un alt element specific al structurii *Companiei Naționale “Administrația Porturilor Dunării Maritime” SA (CN APDM SA)* în ceea ce privește securitatea și siguranța navale îl constituie sucursalele acesteia de la Brăila și Tulcea, care au o structură identică (**Fig. 283**), cu o singură deosebire: în timp ce *Sucursala Brăila* are, în organigramă, *Compartiment Comercial și Protecția Mediului* (încadrat cu trei persoane), *Sucursala Tulcea* are în organigrama sa *Birou Comercial și Protecția Mediului* (încadrat cu 10 persoane), care, la rândul său, are în structură un Compartiment Administrativ (încadrat cu patru persoane). În schimb, la *Compartimentul Exploatare Flotă*, aflat în organica fiecareia dintre sucursale, situația de încadrare se inversează, în sensul că la Brăila avem încadrate 16 persoane, iar la Tulcea 1. De fapt, această anomalie este specifică în toate organigramele instituțiilor românești care, deși sunt similare, au încadrări diferite, ceea ce dovedește clar că organigramele nu se fac după cerințe și responsabilități, ci după oameni. Dar nu ne-am propus să facem analiza structurală a economiei românești, așa că revenim la problema noastră, securitatea și siguranța în domeniul naval.

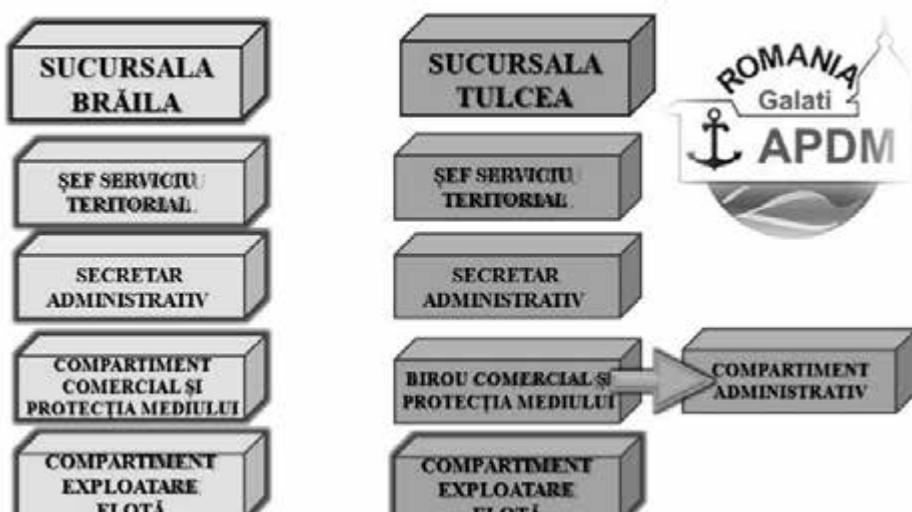


Fig. 283 Structura Sucursalelor Brăila și Tulcea, din cadrul *Companiei Naționale “Administrația Porturilor Dunării Maritime” SA (CN APDM SA)*

Sursa Informațiilor: <https://apdmgalati.ro/wp-content/uploads/2020/12/Organograma-CN-APDM-SA.pdf>

Pentru realizarea obiectului de activitate al companiei, *Sucursala Brăila* desfășoară activități similare celor desfășurate la sediul companiei în porturile Brăila, Măcin, Hărșova, Turcoaia și Gura Aman⁹⁹, iar *Sucursala Tulcea* în porturile Tulcea, Isaccea, Mahmudia și Chilia Veche¹⁰⁰ și, din acest motiv, nu vom aborda problema atribuțiilor lor în domeniul care ne interesează, urmând

⁹⁹ <https://apdmgalati.ro/portul-braila/>

¹⁰⁰ <https://apdmgalati.ro/portul-tulcea/>

să ne oprim, în continuare la o altă companie, similară cu *Compania Națională “Administrația Porturilor Dunării Maritime” SA (CN APDM SA)* și anume *Compania Națională „Administrația Porturilor Dunării Fluviale” SA Giurgiu*, care, aşa cum arată și denumirea, se ocupă de porturile fluviale.

VI.3.5.7 Compania Națională “Administrația Porturilor Dunării Fluviale” SA (CN APDM SA)

Compania Națională “Administrația Porturilor Dunării Fluviale” SA (CN APDF SA), aşa cum se arată pe site-ul instituției, „îndeplinește funcția de autoritate portuară în cadrul zonei sale de activitate, în limitele terenurilor portuare, limitele radelor portuare și pentru infrastructura de transport naval, stabilite de Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, în condițiile legii. În calitate de autoritate portuară, compania aplică politicile portuare și programele de dezvoltare a infrastructurilor portuare și a căilor navigabile, elaborate de către Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, asigură funcționalitatea porturilor și a infrastructurii de transport naval, administrarea acestora și urmărirea și/sau furnizarea serviciilor de siguranță în baza contractelor de concesiune și/sau reprezentare încheiate cu Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, desfășurarea activităților auxiliare, activităților de transport naval și a celorlalte activități prevăzute în obiectul de activitate, potrivit reglementărilor legale în vigoare. Asigură aducerea la îndeplinire, în zona sa de activitate, a obligațiilor care revin statului din acordurile și convențiile internaționale la care România este parte”¹⁰¹.

Fiindcă în textul de mai sus se vorbește de obiectul de activitate al companiei, trebuie să arătăm că acesta este „Desfășurarea activităților auxiliare activităților de transport naval”¹⁰² (Fig. 284), ceea ce este cea mai bună definire a acestui obiect de activitate, deoarece toate activitățile pe care le desfășoară vin în sprijinul transporturilor navale.

Compania a fost înființată în baza Hotărârii Guvernului României Nr. 520/ 1998 și, actualmente, funcționează în conformitate cu *Regulamentul de funcționare și activitate al CN APDF SA*, aprobat prin decizia Consiliului de Administrație Nr. 4 din 26.04.2021, unde se arată, ca și în cazul *Companiei Naționale “Administrația Porturilor Dunării Maritime” SA (CN APDM SA)*, în primul rând, faptul că această companie funcționează pe baza concesionării de către Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, către companie, a infrastructurii de transport naval aparținând domeniului public al statului, în scopul administrației și exploatarii obiectivelor concesiunii, compania

¹⁰¹ http://apdf.ro/sitevechi/profilul_companiei.html

¹⁰² *Ibidem*

îndeplinind funcția de autoritate portuară în porturile a căror infrastructură i-a fost concesionată¹⁰³

În componența *Companiei Naționale “Administrația Porturilor Dunării Fluviale” SA (CN APDF SA)* se află porturile fluviale Bechet, Călărași, Cernavoda, Cetate, Corabia, Drobeta - Turnu Severin, Giurgiu, Orșova, Oltenița și Moldova Nouă.

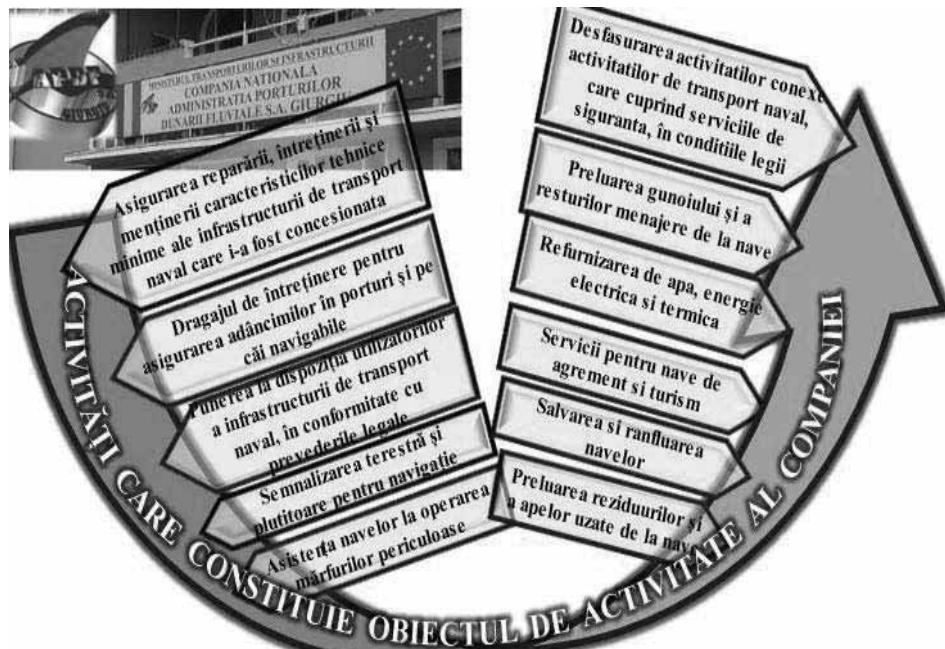


Fig. 284 Activități care constituie obiectul de activitate al Companiei Naționale ‘Administrația Porturilor Dunării Fluviale’ SA (CN APDF SA)

Sursa informațiilor: http://apdf.ro/sitevechi/profilul_companiei.html

Ca structură, deși ar trebui să nu difere substanțial de cea a *Companiei Naționale ‘Administrația Porturilor Dunării Maritime’ SA (CN APDM SA)*, avem o structură care pare mai flexibilă, dar care are particularitățile sale, cum ar fi faptul că nu avem sucursale, ci agenții, practic fiind vorba doar de denumirea în sine, care au în subordine puncte de lucru, directorul general are în subordine *Biroul Patrimoniu*, care, după cum vom vedea, are multe atribuții în domeniul nostru de interes. De asemenea, în subordinea directorului economic se află *Dispeceratul Central*, pe când *Dispeceratele Teritoriale* funcționează în cadrul celor două agenții, care sunt în subordinea directorului coordonare activități subunități. și iarăși se adverește faptul că structurile sunt

¹⁰³ *** Regulamentul de funcționare și activitate al CN APDF SA, aprobat prin decizia Consiliului de Administrație Nr. 4 din 26.04.2021, art. 8, pct. b și c, p.2

create pentru oameni, nu pentru atribuții și necesități. Dar asta nu este treaba noastră și vom trece la prezentarea structurilor din cadrul companiei care au responsabilități și atribuții în domeniul securității și siguranței navale (Fig. 284) deoarece, acestea sunt esențiale, cunoscut fiind faptul că navația pe fluviu, cu cât se merge în amonte, deși traficul nu este atât de intens, este din ce în ce mai dificilă, datorită caracteristicilor Dunării în această zonă.

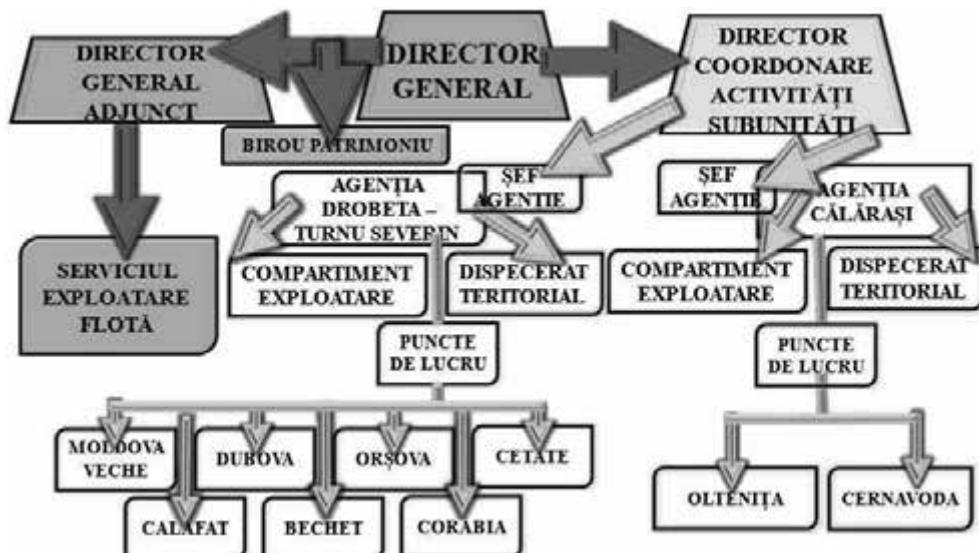


Fig. 285 Structurile din cadrul *Companiei Naționale “Administrația Porturilor Dunării Fluviale” SA (CN APDF SA)* care au atribuții în ceea ce privește securitatea și siguranța navală

Sursa informațiilor: *Regulamentul de funcționare și activitate al CN APDF SA*, aprobat prin decizia Consiliului de Administrație Nr. 4 din 26.04.2021; <http://apdf.ro/sitevechi/files/Organigrama.pdf>

Un aspect demn de remarcat este faptul că „punctele de lucru” se află în porturile dunărene și sunt denumirea adecvată când ne referim la *Compania Națională “Administrația Porturilor Dunării Fluviale” SA (CN APDF SA)*, deoarece portul este o entitate a statului român, unde funcționează mai multe instituții, firme, stații etc., aflate în diferite relații cu statul, cum ar fi cazul concesiunilor.

De asemenea, trebuie să remarcăm faptul că, la toate instituțiile pe care le-am prezentat și le vom prezenta în continuare, există o diversitate de abordări în ceea ce privește sarcinile, competențele, atribuțiile și activitățile, nu întotdeauna exacte și logice. Chiar și cei care fac o ierarhizare a acestora au păreri diferite, aşa că ne oprim aici, deoarece nu ne-am propus să luminăm noi disputa. Trebuie înțeles că sarcinile sunt primite de la structura ierarhic superioară, iar atribuțiile sunt un produs intern, elaborat de către conducerea companiei, de regulă printr-un regulament, menit să pună în practică sarcinile,

folosind metode și mijloace specifice, prin diferite activități. Asta este, cel puțin, opinia noastră.

Principalele atribuții ale companiei (Fig. 286), sunt cele care determină activitățile acesteia, între care găsim și pe cele ce se referă la securitatea și siguranța în domeniul naval.



Fig. 286 Atribuțiile specifice ale Companiei Naționale “Administrația Porturilor Dunării Fluviale” SA (CN APDF SA)

Sursa informațiilor: Regulamentul de funcționare și activitate al CN APDF SA, aprobat prin decizia Consiliului de Administrație Nr. 4 din 26.04.2021 art. 8

Pentru a fi în consonanță cu documentele fiecăreia dintre instituțiile pe care le prezentăm, vom folosi terminologia uzitată de către acestea, pentru a evita confuziile. Practic, aşa cum am arătat, nu ne-am propus noi să armonizăm termenii la nivel sistem.

Activitățile pe care factorii de conducere și structurile implicate în probleme de securitate și siguranță navală din cadrul companiei, sunt, aşa cum este normal, ierarhizate, chiar dacă au, uneori, aceeași formulare pentru diferite structuri.

Directorul General al companiei, organizează, conduce și controlează activitatea companiei¹⁰⁴ și asigură: securitatea și sănătatea lucrătorilor în toate aspectele legate de muncă, precum și aplicarea prevederilor codului ISPS, a reglementărilor CE și Parlamentului European privind securitatea facilităților portuare în zona de activitate a companiei¹⁰⁵

¹⁰⁴ Ibidem, art. 13, p. 9

¹⁰⁵ Ibidem, p. 10

Biroul Patrimoniu se află în directă subordine a directorului general și, deși, aşa cum arătam, denumirea sa nu sugerează, totuși are atribuții importante în ceea ce privește securitatea și siguranța navală (Fig. 287)

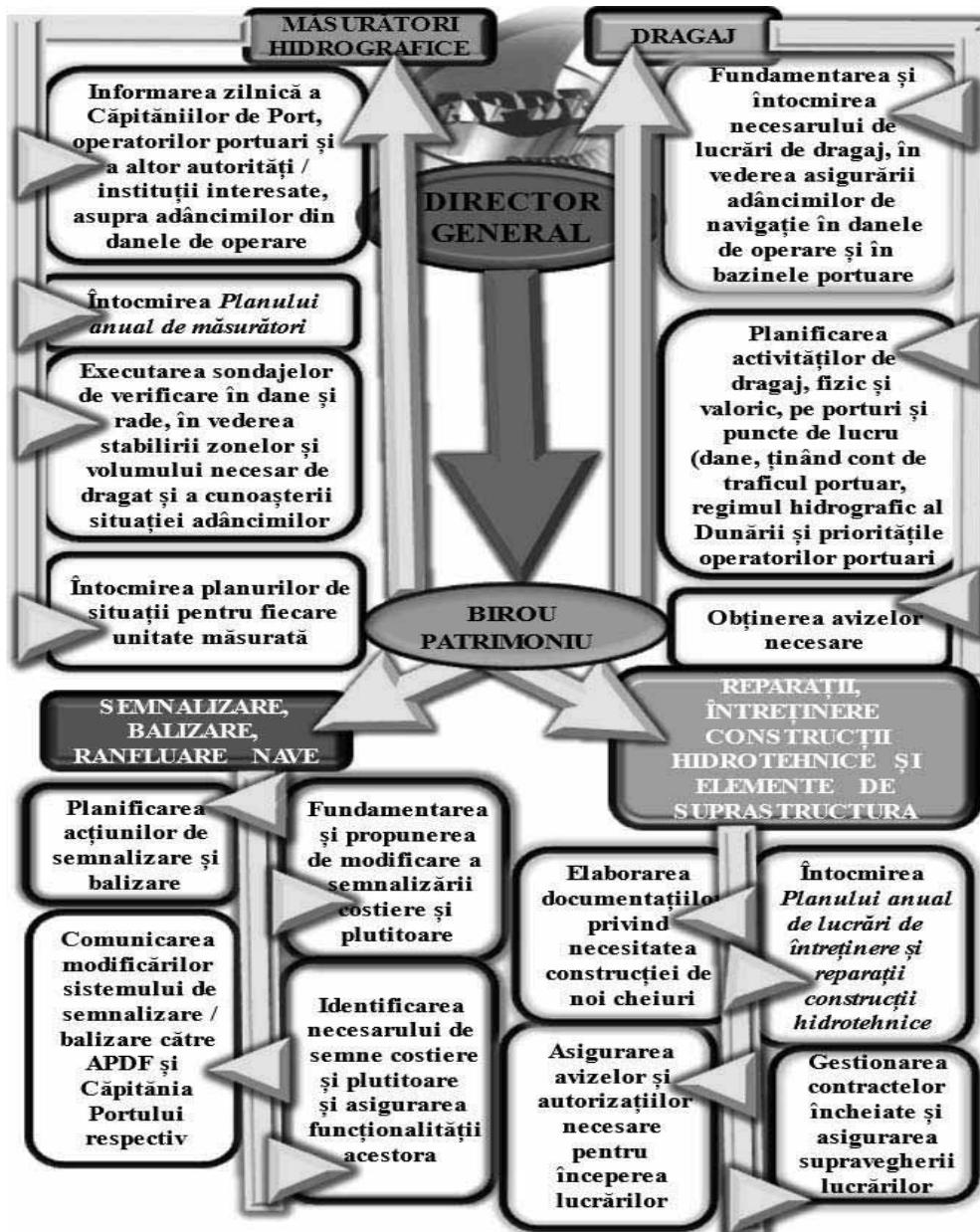


Fig. 287 Atribuțiile Biroului Patrimoniu din cadrul Companiei Naționale “Administrația Porturilor Dunării Fluviale” SA (CNAPDF SA)

Sursa informațiilor: Regulamentul de funcționare și activitate al CNAPDF SA, aprobat prin decizia Consiliului de Administrație Nr. 4 din 26.04.2021, pp. 53-55

Directorul General Adjunct are ca atribuții ce au legătură cu securitatea și siguranța în domeniul naval: organizarea, coordonarea și controlul activității de prevenire și combatere a poluării în zona de activitate a companiei¹⁰⁶; monitorizarea activității desfășurate de către *Serviciul Exploatare Flotă* în porturile din zona de jurisdicție a companiei¹⁰⁷.

Serviciul Exploatare Flotă aflat în subordinea directorului general adjunct, este una dintre structurile cu cele mai multe atribuții în domeniul securității și siguranței navegației, desfășurând acțiuni specifice în acest sens după cum se observă în figura de mai jos (**Fig. 288**).

Directorul Economic, deși, conform organigramei, are în subordine *Dispeceratul Central*, practic, nu are niciun fel de atribuții legate de securitatea și siguranța în domeniul naval, dar are două activități pe care le desfășoară *Dispeceratele Teritoriale* și care au legătură cu securitatea și siguranța în porturile din jurisdicție, și, anume: alocarea danelor către agenții economici și acordarea acceptului de intrare, staționare / operare și plecare a navelor din zona de jurisdicție a agenților.¹⁰⁸ Interesant este faptul că aceste dispecerate teritoriale se află în subordinea șefilor de agenții, iar aceștia se află în subordinea directorului coordonator activități subunități, nu a directorului economic.

Directorul Coordonator Activități Subunități practic, coordonează, monitorizează și verifică activitatea agenților din subordine, neavând, practic, atribuții directe în ceea ce privește securitatea și siguranța navală, dar, ca o caracteristică a acestei companii naționale, activitatea cea mai importantă este cea din domeniul economic, scopul fiind obținerea de profit cât mai mare și asta nu este rău. În schimb, spre deosebire de compania pe care am prezentat-o anterior, *Compania Națională “Administrația Porturilor Dunării Maritime” SA (CN APDM SA)*, ponderea activităților care au legătură cu securitatea și siguranța navală este mai mică. Acest lucru se datorează, structurii de management, și pregăririi sau nu în domeniu a celor care conduc aceste companii naționale. Practic, ștămul de funcții al companiei, la toate funcțiile de conducere prevede, la capitolul studii, cu preponderență studii economice, exceptie făcând *Directorul Coordonator Activități Subunități* și *Şeful Serviciului Exploatare Flotă*, unde sunt prevăzute studii superioare tehnice în domeniul naval. Nu ne-am propus să analizăm acest aspect și, prin urmare, să trecem la problema noastră și să vedem care sunt principalele atribuții ale structurilor din subordinea *Directorului Coordonator Activități Subunități*, în ceea ce privește problemele care se referă la securitatea și siguranța în domeniul naval sau au legătură cu acestea.

Cele două agenții aflate în subordinea *Directorul Coordonator Activități Subunități*, au patru structuri componente: dispeceratele teritoriale (care, au, practic, o dublă subordonare), compartimentele economice,

¹⁰⁶Ibidem, p. 11

¹⁰⁷Ibidem

¹⁰⁸Ibidem, p. 67, 73

compartimentele exploatare și punctele de lucru (care, în fapt, sunt porturile în sine).



Fig. 288 Atribuții ale Serviciului Exploatare Flotă din cadrul Companiei Naționale “Administrația Porturilor Dunării Fluviale” SA (CN APDF SA), care vizează problema securității și siguranței navale

Sursa informațiilor: *Regulamentul de funcționare și activitate al CN APDF SA*, aprobat prin decizia Consiliului de Administrație Nr. 4 din 26.04.2021, pp 57-59

Din toate cele patru structuri ale agenților, vom prezenta numai atribuțiile care vizează securitatea și siguranța navală ale șefilor de agenții și compartimentelor exploatare (Fig. 289), deoarece pe cele ale dispeceratelor teritoriale le-am evidențiat mai sus, când am făcut referire la directorul economic, iar compartimentele economice nu au nicio atribuție care să aibă legătură cu securitatea și siguranța navală.



Fig. 289 Atribuții ale Agenților Călărași și Drobeta Turnu Severin din cadrul Companiei Naționale “Administrația Porturilor Dunării Fluviale” SA (CN APDF SA), care vizează problema securității și siguranței navale

Sursa informațiilor: *Regulamentul de funcționare și activitate al CN APDF SA*, aprobat prin decizia Consiliului de Administrație Nr. 4 din 26.04.2021, pp 61-73

Majoritatea atribuțiilor au conotație economică și o tentă profund birocratică, dar cele care vizează problemele de securitate și siguranță în domeniul naval sunt mai exacte, mai la obiect, cum ar fi, de exemplu, dragajul, măsurile hidrografice și semnalizarea.

Ceea ce afirmam anterior că punctele de lucru sunt, în fapt, porturile, se confirmă prin faptul că acestea sunt conduse de un *Căpitan de Port* și, de regulă, au în structură unul sau mai mulți *Reprezentanți Comerciali, Economiști, Funcționari Economici, Operatori Portuari / Dispeceri, Tehnicieni Protecția Mediului, muncitori etc.*, dar și *Timonieri Fluviali, Marinari, Motoriști și Electricieni de Bord*¹⁰⁹.

De foarte mare importanță sunt *Regulamentele Portuare*, fiecare port (punct de lucru) având regulamentul său distinct, emis de către directorul general al *Companiei Naționale “Administrația Porturilor Dunării Fluviale” SA (CN APDF SA)* și avizat de către directorul *Direcției Transport Naval din Ministerul Transporturilor și Infrastructurii* și de către directorul general al *Autorității Navale Române*¹¹⁰.

Problemele privind securitatea și siguranța navală se regăsesc, în proporții diferite, în capitolele II, III, V și VI (**Fig. 290**).

În opinia noastră, *Regulamentele Portuare* sunt esențiale pentru securitatea și siguranța în zona de jurisdicție a porturilor, deoarece sunt debalastate de alte probleme auxiliare și se referă strict la viața și activitatea porturilor, la mișcarea navelor, la activitățile ce facilitează navigația, manevra și staționarea navelor în porturi, fiind mult mai dedicate portului în sine și nu laturii activității economice a portului respectiv.

Ca să avem o imagine a întregii activități a companiei, trebuie să arătăm că, în anul 2020, prin porturile fluviale a fost un trafic de marfă de 3.455.232 tone și au fost operate 3404 nave, dintre care 2251 românești și 1153 străine¹¹¹.

Încheind partea din lucrarea noastră prin prezentarea structurilor ce operează pe fluviul Dunărea, în continuare ne vom ocupa de prezentarea canalelor navigabile

¹⁰⁹ <http://apdf.ro/sitevechi/files/StatFunctii.pdf>

¹¹⁰ <http://apdf.ro/sitevechi/Regport.html>

¹¹¹ <http://apdf.ro/sitevechi/trafic.html>



Fig. 290 Capitolele care fac referire la probleme de securitate și siguranță navală din *Regulamentul Portuar al Companiei Naționale "Administrația Porturilor Dunării Fluviale" SA (CN APDF SA)*.

Sursa informațiilor: <http://apdf.ro/sitevechi/files/RegPort/RegGiurgiu.pdf>

Ca structură, aceste regulamente sunt identice, cu diferențe specifice de conținut, dar puține ca număr, acesta fiind, în general, același pentru toate porturile.

VI. 3. 5. 8 Compania Națională „Administrația Canalelor Navigabile” S.A

Compania Națională Administrația Canalelor Navigabile S.A, fostă *Administrația Canalului Dunăre-Marea Neagră*, are în administrare cele două canale care fac legătura între Dunăre și Marea Neagră: canalul principal, care are punct final în Portul Maritim Constanța, și ramura de nord Poarta Albă - Midia Năvodari, care leagă canalul principal cu Portul Midia și lacul Tașaul.

Funcționarea CN Administrației Canalelor Navigabile S.A, are la bază concesionarea de către ministerul Transporturilor și Infrastructurii a infrastructurii de transport naval aparținând domeniului public la statului și a porturilor aferente, compania fiind administrație portuară și de căi navigabile interioare și îndeplinind și funcția de autoritate portuară și de căi navigabile¹¹².

Obiectul de activitate al companiei este „Activități anexe pentru transporturi”¹¹³, iar activitatea principală constă în „Activități de servicii anexe transporturilor pe apă”¹¹⁴(conform codurilor CAEN 522, respectiv CAEN 5222 - CAEN = Clasificarea Activităților din Economia Națională).

Structurile și persoanele din conducerea acestei administrații, care ne interesează sunt în ordine ierarhică descrescătoare, directorul general, directorul executiv al *Direcției Management Operational – Trafic Naval* și *Direcția Operatională Trafic Naval*¹¹⁵. Toți aceștia, inclusiv directorul economic și directorul executiv al *Direcției Juridice*, sunt persoane cu studii solide și cu experiență în domeniul naval, bineînțeles, fiecare pe domeniul lui. Practic, din toate instituțiile prezentate până acum, este conducerea cea mai titrată profesional rezultatele obținute având un trend ascendent¹¹⁶ și, pentru că asta ne interesează, urmează să vedem ce legătură au cu securitatea și siguranța navală prin prisma atribuțiilor lor.

Cele două canale au în compunere patru ecluze și patru porturi (**Fig. 291**), care constituie elemente cu specific special în ceea ce privește securitatea și siguranța navală, ca de altfel, ca și cele două canale în tot întregul lor.

¹¹² *** *Statutul Companiei Naționale „Administrația Canalelor Navigabile” SA*, Anexa la Convocatorul AGEA din 27.03.2015, Art. 5, al (2) și (3)

¹¹³ *** *Regulament de Organizare și Funcționare al CN Administrației Canalelor Navigabile SA*, art. 5, p. 5

¹¹⁴ *Ibidem*

¹¹⁵ http://www.acn.ro/images/PDF/Site_2020/personal/Organigramă_ACN.pdf

¹¹⁶ <http://www.acn.ro/index.php/ro/statistici>

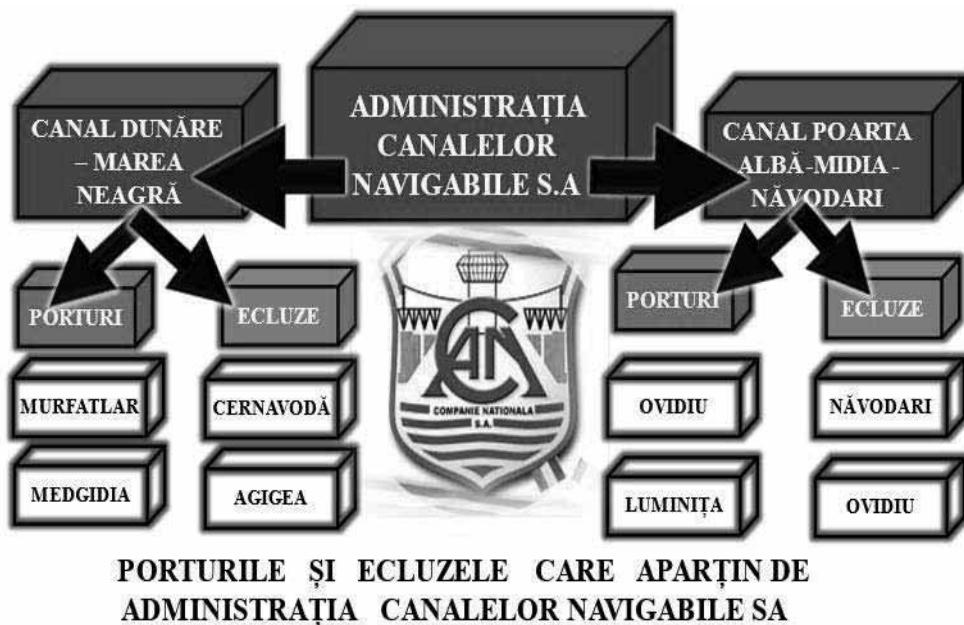


Fig. 291 Porturi și ecluze care aparțin CN Administrației Canalelor Navigabile SA
Sursa informațiilor: <http://www.acn.ro/index.php/ro/poduri-ecluze>

Atribuțiile în diferite domenii din cadrul CN Administrației Canalelor Navigabile SA, se regăsesc într-un singur document, *Regulament de Organizare și Funcționare*, document ce ne va ajuta și pe noi, în demersul nostru de a determina care sunt structurile și persoanele care conduc compania și atribuțiile acestora, în ceea ce privește securitatea și siguranța navală.

Pentru început, să vedem care sunt structurile și persoanele implicate în problematica securității și siguranței navale adaptate și aplicate la profilul activităților companiei.

Analizând atribuțiile principale ale CN Administrației Canalelor Navigabile SA, reiese faptul că, din cele șapte astfel de atribuții, patru sunt cu referire directă la securitatea și siguranța navală (Fig. 292) și, practic, determină atât structura organizatorică a companiei, dar și activitățile specifice ale companiei, în calitatea sa de autoritate portuară și de căi navigabile, în care, normal, unele dintre acestea au diferite niveluri de componentă în ceea ce privește securitatea și siguranța navegației. Deși, multe dintre acestea se regăsesc și la structurile prezentate anterior în domeniul securității și navegației fluviale și activității portuare pe fluviu sau chiar din domeniul navegației

maritime și al activității în porturile maritime, diferența o face particularizarea acestor activități la specificul canalelor navigabile. Una dintre aceste particularități, poate cea mai importantă, o constituie existența ecluzelor, la care se adaugă adâncimile standard și lipsa curenților.



Fig. 292 Principalele atribuții ale CN Administrației Canalelor Navigabile SA

Sursa informațiilor: Statutul Companiei Naționale „Administrația Canalelor Navigabile” – S.A art. 5, al (4); Regulament de Organizare și Funcționare al CN Administrației Canalelor Navigabile SA, art. 3, p. 4

De menționat este și faptul că în subordinea *Departamentului Tehnic Construcții* se află și *Compartimentul Canal Dunăre-București*, care, practic, are ca principală sarcină să prevină degradarea acestuia, furturile de materiale, precum și executarea de activități neautorizate și intervenții neautorizate asupra lucrărilor existente și asupra terenului aferent obiectivului¹¹⁷.

CN Administrației Canalelor Navigabile SA, conform regulamentului de organizare și funcționare, are stabilite 30 de activități pe care le desfășoară în vederea îndeplinirii funcției de autoritate portuară și de căi navigabile interioare, precum și în calitatea sa de administrație portuară și de căi navigabile interioare (care derivă din cele șapte atribuții principale, pe care le-am prezentat anterior), dintre care 15 vizează probleme de securitate și siguranță navală (**Fig. 293**)

¹¹⁷ *** Regulament de Organizare și Funcționare al CN Administrației Canalelor Navigabile SA, art. 56, p. 43



Fig. 293 Activități ale CN Administrația Canalelor Navigabile SA, privind securitatea și siguranța navală

Sursa informațiilor: *Regulament de Organizare și Funcționare al CN Administrației Canalelor Navigabile SA*, art. 5, pp. 6-7

Înainte de a parcurge principalele activități ale companiei, va trebui să determinăm care sunt structurile acesteia care au atribuții și desfășoară activități în ceea ce privește securitatea și siguranța navală. Unele dintre acestea sunt în

directa subordonare a directorului general, iar celelalte în directă subordonare a unor directori executivi care conduc direcții din companie (**Fig. 294**).

Dacă studiem organigrama pe probleme de securitate și siguranță navală, pe care am determinat-o din informațiile pe care ni le oferă *Regulamentul de Organizare și Funcționare al CN Administrației Canalelor Navigabile SA*, constatăm că elementele specifice canalelor, ecluzele și stațiile de pompare, sunt în directă subordonare a directorului executiv al *Direcției Management Operational – Trafic Naval* în ceea ce privește activitatea acestora, iar *Departamentul Management Ecluze și Stații de Pompare*, din cadrul acestei direcții, „are rolul de a asigura programarea, lansarea, urmărirea, recepționarea și raportarea lucrărilor de revizii tehnice și reparații, precum și a lucrărilor noi care fac obiectul investițiilor pentru sisteme, echipamente și utilaje din cadrul ecluselor și stațiilor de pompare”¹¹⁸

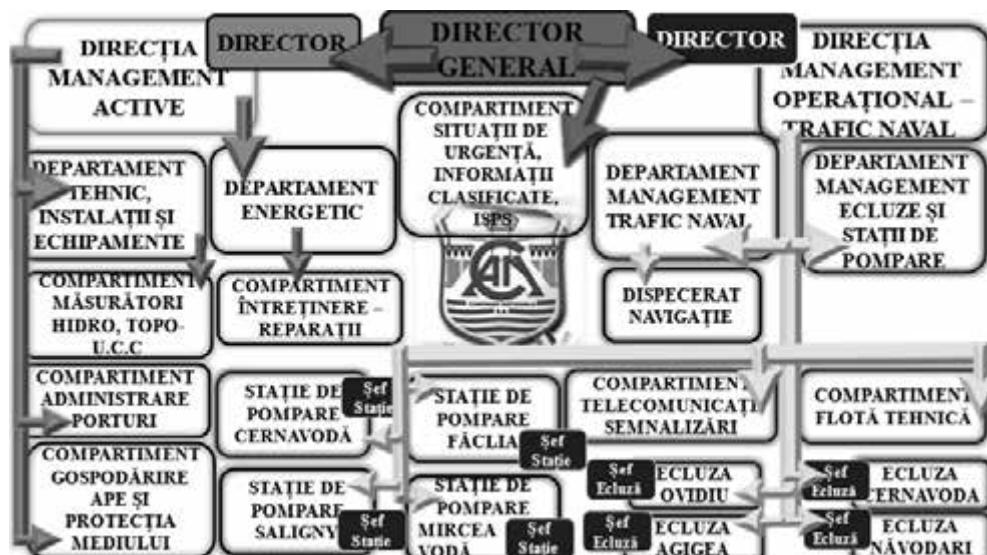


Fig. 294 Structurile din cadrul *CN Administrației Canalelor Navigabile SA* cu atribuții în domeniul securității și siguranței navale

Sursa informațiilor: *Regulament de Organizare și Funcționare al CN Administrației Canalelor Navigabile SA*

Odată stabilite structurile care au atribuții ce vizează domeniul securității și siguranței navale, putem trece la prezentarea acestor atribuții, care, ca și în alte cazuri, sunt în totalitate stabilite pentru rezolvarea acestei probleme, parțial sau numai au legătură cu domeniul securității și siguranței navale și, de multe ori, contribuie în mod indirect la stabilirea unor măsuri de securitate și realizarea siguranței. Această din urmă categorie nu o vom aborda în totalitate, deoarece nu toate atribuțiile din această categorie au o relevanță deosebită din punctul de vedere al securității și siguranței navale.

¹¹⁸ Ibidem, art. 65, p. 51

Directorul General, are atribuții stabilite în Statutul Companiei Naționale „Administrația Canalelor Navigabile” – S.A, prima dintre acestea fiind „Asigură conducerea executivă a Companiei”¹¹⁹.

Directorii Executivi ai Direcțiilor, își desfășoară activitatea conform prevederilor art. 12 din Regulamentul de Organizare și Funcționare al CN „Administrația Canalelor Navigabile SA”, la care se adaugă atribuțiile specifice rezultate din atribuțiile structurilor din subordine (vezi art. 44 din regulament).

Tinând cont de acest aspect, vom prezenta numai atribuțiile structurilor subordonate directorilor executiivi ai Direcțiilor Management Active și, respectiv, Direcția Management Operational – Trafic Naval, precum și ale Compartimentului Situații De Urgență, Informații Clasificate, ISPS, subordonat direct directorului general. Tinând cont de acest aspect, adică faptul că directorul general are în subordine directă Compartimentul Situații De Urgență, Informații Clasificate, ISPS și că se ocupă de securitatea portuară, vom prezenta separat atribuțiile acestui compartiment și anume numai partea ce se referă la ISPS, care prezintă interes pentru noi (Fig. 295)



Fig. 295 Atribuții pe linia securității portuare și a navelor (conform codului ISPS) ale Compartimentului Situații de Urgență, Informații Clasificate și ISPS

Sursa informațiilor: Regulament de Organizare și Funcționare al CN Administrația Canalelor Navigabile SA, art. 25, p. 22

Acum să ne oprim și asupra atribuțiilor legate de securitatea și siguranța navală ale structurilor care au astfel de atribuții și sunt în compunerea direcțiilor Managementul Activelor (Fig. 296) și Management Operational – Trafic Naval (Fig. 297).

¹¹⁹ *** în Statutul Companiei Naționale „Administrația Canalelor Navigabile” – S.A, Anexa la Convocatorul AGEA din 27.03.2015, art. 20, al (14), lit. a)

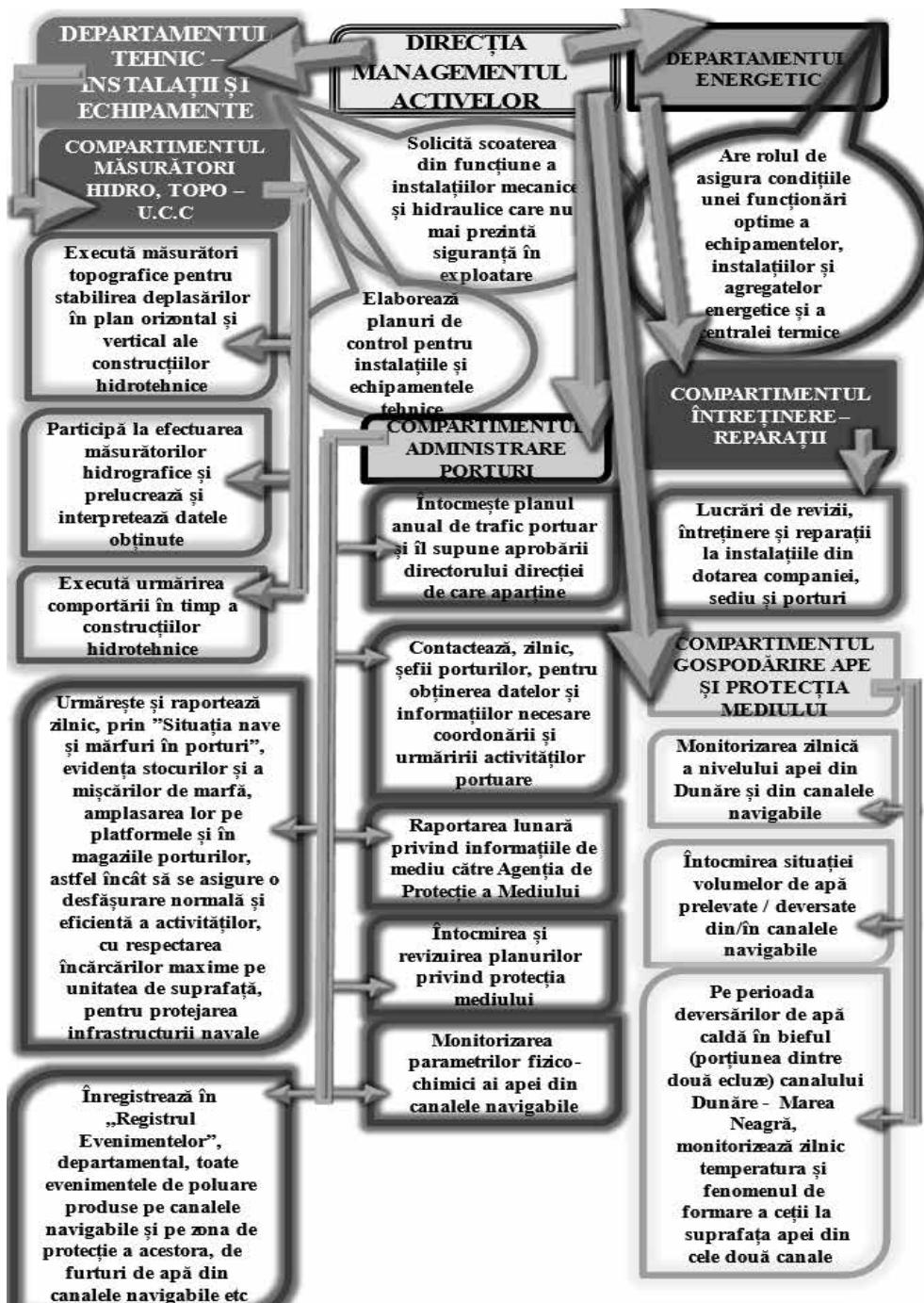


Fig. 296 Atribuții ale structurilor Direcției Managementul Activelor din cadrul Administrației Canalelor Navigabile S.A., care vizează securitatea și siguranța navală
Sursa informațiilor: Regulament de Organizare și Funcționare al CN Administrația Canalelor Navigabile SA, art. 54 lit. b), art 58, 62, 63, pp. 41, 44, 47, 48-49



Fig. 297 Atribuțiile structurilor componente ale *Direcției Management Operațional – Trafic Naval* din cadrul Administrației Canalelor Navigabile S.A., care vizează securitatea și siguranța navală

Sursa informațiilor: *Regulament de Organizare și Funcționare al CN Administrația Canalelor Navigabile SA*, art. 64-69, pp. 50-62

În urma acestei prezentări a *Administrației Canalelor Navigabile S.A.*, trebuie să facem o precizare: sistemul *RoRis* este un sistem de management al traficului pe Dunăre și de informare asupra transportului pe ape interioare. Practic, este un VTMIS al Dunării și apelor interioare.

Încheiem, astfel, prezentarea *Companiei Naționale „Administrația Canalelor Navigabile S.A.*, cu speranța că am furnizat informații relevante despre modul cum este abordată problema securității și siguranței navale și, mai ales, că am surprins cum trebuie această latură a activității complexe desfășurată de către această companie.

În continuare, vom prezenta o companie inedită, dar care, ca orice companie are atribuțiile și activitățile ei, deși face parte din categoria apelor interioare, dar și a canalelor navigabile.

VI. 3. 5. 9 Regia Autonomă “Administrația Canalului Navigabil Bega” Timiș

Regia Autonomă ”Administrația Canalului Navigabil Bega” Timiș a luat ființă în baza *H.G. nr. 451 din 21 iunie 2018 privind înființarea, organizarea și funcționarea Regiei Autonome ”Administrația Canalului Navigabil Bega” Timiș*, sub autoritatea Ministerului Transporturilor și contrar denumirii impresionante, în organigramă are prevăzute 24 de posturi. Are în administrare partea românească a canalului și, ca și în cazul celorlalte administrații de acest gen, îndeplinește atribuțiile de administrație de navegație și de autoritate de navegație¹²⁰ cu precizarea că pentru apele interioare.

Scopul regiei este „asigurării condițiilor de navegație pe sectorul românesc al canalului navigabil Bega și pentru ducerea la îndeplinire a obligațiilor ce revin statului român din convențiile și acordurile internaționale la care România este parte și care i-au fost încredințate prin delegare de competență de către Ministerul Transporturilor, în conformitate cu legislația în vigoare”¹²¹.

Dintre cele cinci elemente care constituie obiectul de activitate al acestei regii autonome, trei vizează securitatea și siguranța navală : asigurarea gabaritelor minime de navegație stabilite în conformitate cu prevederile

¹²⁰ <https://www.acnb.ro/>

¹²¹ *** *Regulamentul de organizare și funcționare a Regiei Autonome ”Administrația Canalului Navigabil Bega” Timiș*, din 21 iunie 2018, emis de Guvernul României, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 545 din 29 iunie 2018, Art. 5 ; <http://legislatie.just.ro/Public/DetaliiDocumentAfis/202131>

naționale și internaționale aplicabile, prin dragaje de întreținere; asigurarea semnalizării costiere și plutitoare; efectuarea de măsurători topohidrografice¹²².

Pentru îndeplinirea obiectivului său, *Regia Autonomă "Administrația Canalului Navigabil Bega" Timiș*, are o serie de atribuții, dintre care unele sunt identice cu atribuțiile pe care le au instituțiile pe care le-am prezentat anterior, iar altele sunt specifice, determinate de caracteristicile de funcționare și exploatare ale acestui canal. Obiectul de activitate și atribuțiile *Regiei Autonome "Administrația Canalului Navigabil Bega" Timiș*, se regăsesc în *Regulamentul de organizare și funcționare a Regiei Autonome "Administrația Canalului Navigabil Bega" Timiș*, din 21 iunie 2018, emis de Guvernul României, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 545 din 29 iunie 2018¹²³ (Fig. 298).



Fig. 298 Principalele atribuții ale *Regiei Autonome "Administrația Canalului Navigabil Bega" Timiș*, care fac referire la securitatea și siguranța navală

Sursa informațiilor: *Regulamentul de organizare și funcționare a Regiei Autonome "Administrația Canalului Navigabil Bega" Timiș*, din 21 iunie 2018, emis de Guvernul României, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 545 din 29 iunie 2018, Art. 6

Un alt regulament al regiei, foarte important în ceea ce privește problemele de securitate și siguranță navală, este *Regulamentul de navigație pe canalul Bega în sectorul românesc*, din 25 septembrie 2020, emis de Ministerul

¹²² <https://www.acnb.ro/obiect-de-activitate/>

¹²³ <http://legislatie.just.ro/Public/DetaliiDocumentAfis/202131>

Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 984 din 26 octombrie 2020, care abordează principalele probleme ce țin de navigația pe acest canal și de elementele de specificitate care caracterizează activitatea de navigație, toate aceste aspecte abordând, în totalitate, aspecte legate de securitatea și siguranța navigației (Fig. 299).



Fig. 299 Principalele prevederi ale *Regulamentului de navigație pe canalul Bega în sectorul românesc*

Sursa informațiilor: *Regulamentul de navigație pe canalul Bega în sectorul românesc*, din 25 septembrie 2020, emis de Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 984 din 26 octombrie 2020; <http://legislatie.just.ro/Public/DetaliiDocument/231696>

Regulamentul este foarte bine conceput, deoarece, în mod cert, la el au lucrat specialiști, nu funcționari și se bazează pe experiența acumulată în aproape 200 de ani de exploatare a canalului și pe regulamentele de navigație aflate în uz pe Dunăre și pe canalul Dunăre – Marea Neagră, precum și pe canalul Poarta Albă – Midia – Năvodari.

Aspecte inedite de securitatea și siguranța navală pe canalul Bega sunt destul de multe, printre ele numărându-se: limitele de viteză¹²⁴, interzicerea pescuitului¹²⁵ etc.

Administrația canalului furnizează, în permanență o serie de informații care contribuie substanțial la realizarea securității și menținerea siguranței navigației și activităților conexe.

¹²⁴ *** *Regulamentul de navigație pe canalul Bega în sectorul românesc*, Art. 7, al. (5) – (9),

¹²⁵ *Ibidem*, Art.11, al. (2)

Nivelul apei este măsurat zilnic și afișat pe site-ul administrației, de regulă între orele 10.00 și 12.00.¹²⁶ De asemenea, sunt afișate informații referitoare la semnalizări și puncte critice, precum și harta electronică a canalului și avizele pentru navigatori¹²⁷.

Cu prezentarea *Regiei Autonome "Administrația Canalului Navigabil Bega"* Timiș, din punct de vedere al securității și siguranței navale, încheiem prezentarea unor autorități, administrații, companii naționale și regii autonome și vom trece la prezentarea unei agenții dedicate, în exclusivitate, securității și siguranței navale.

VI. 3. 5. 10 Agenția Romana de Salvare a Vieții Omenești pe Mare – ARSVOM

Agenția Română de Salvare a Vieții Omenești pe Mare - ARSVOM, este instituție publică cu personalitate juridică și a fost înființată prin O.G.. nr. 33/2004, aprobată cu modificări și completări prin *Legea nr. 337/2004*.¹²⁸

ARSVOM este organul tehnic de specialitate din subordinea Ministerului Transporturilor, prin care acesta asigură activitatea de căutare și salvare a vieții omenești pe mare și intervenții în caz de poluare¹²⁹.

ACESTE ATRIBUȚII SUNT COMPLETATE DE O SERIE DE ACTIVITĂȚI CARE PRESUPUN O SERIE DE PRESTĂRI DE SERVICII (Fig. 300)

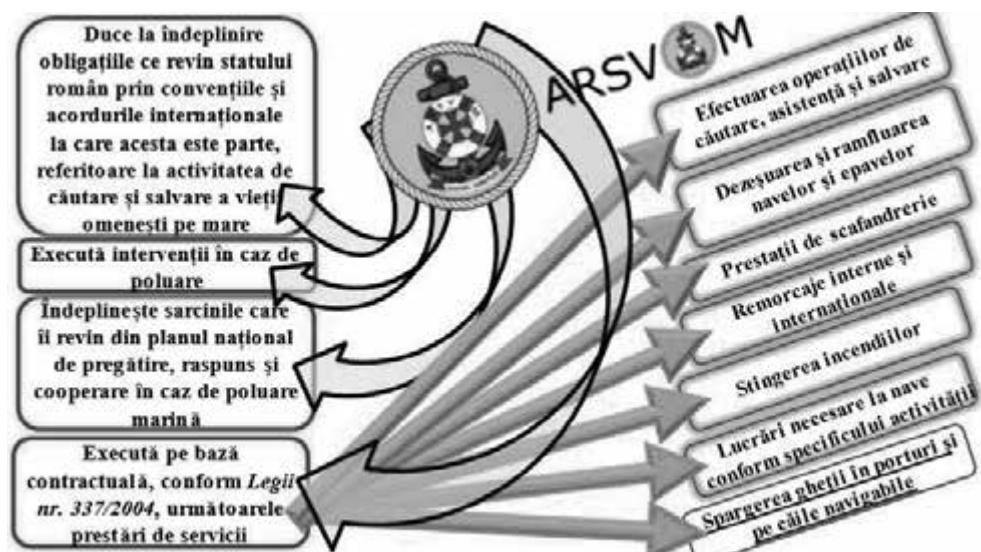


Fig. 300 Atribuții și activități ale Agenției Române de Salvare a Vieții Omenești pe Mare – ARSVOM

Sursa informațiilor: <https://www.arsvom.ro/>

¹²⁶ <https://www.acnb.ro/nivel-apă/>

¹²⁷ <https://www.acnb.ro/aviz-catré-navigatori/>

¹²⁸ <https://www.arsvom.ro/>

¹²⁹ Ibidem

Importantă este și dotarea cu nave a agenției, deoarece acestea sunt nave specializate și, practic, unele dintre acestea sunt unicat. În dotare există o navă de intervenție, trei nave de depoluare, cinci nave de căutare – salvare, un remorcher și cinci șalupe¹³⁰.

Prea multe detalii nu avem despre activitățile pe care le execuță agenția, în schimb, cei din domeniul naval cunosc bine ce poate să facă și ce servicii pot să solicite.

Foarte mult din personalul care își desfășoară activitatea în domeniul naval, chiar și în instituțiile pe care le-am prezentat pe parcursul acestui capitol, se perfecționează în cadrul unei instituții care are ca scop, obiective, atribuții și activități tocmai acest lucru. Și, acum, în continuare, vom trece la prezentarea acesteia.

VI. 3. 5. 11 Centrul Român pentru Pregătirea și Perfecționarea Personalului din Transporturi Navale – CERONAV

Centrul Roman pentru Pregătirea și Perfecționarea Personalului din Transporturi Navale – CERONAV care, de-a lungul timpului a avut diferite denumiri și atribuții, „asigură pregătirea teoretică și practică a personalului maritim, fluvial, portuar și a personalului de la bordul platformelor petroliere în conformitate cu legislația națională în domeniu, reglementările internaționale și standardele de instruire stabilite de diversele organisme de acreditare/recunoaștere”¹³¹.

Pe lângă un apreciabil număr de acreditări și certificări internaționale, *Centrul Roman pentru Pregătirea și Perfecționarea Personalului din Transporturi Navale – CERONAV* are un număr de peste 50 de acreditări, din partea *Autorității Navale Române*, pentru centrul din Constanța și 16 acreditări pentru CERONAV Galați.¹³²

Dintre toate structurile din organigrama CERONAV, cea mai importantă este, în mod evident, *Direcția Studii*, unde lucrează mai mult de o treime din personalul centrului, exceptând funcțiile de conducere, iar dintre cele trei servicii din compunerea direcției, *Serviciul Siguranță Maritimă și Formare Nebrevetați* are cel mai numeros personal¹³³.

Nu vom intra în detalii despre cursurile din cadrul CERONAV, deoarece sunt un număr apreciabil și doar vom sublinia că o mare parte sunt dedicate problematicii siguranței navale, iar altele conțin elemente de securitate și siguranță navală. Cert este faptul că instituția nu numai că răspunde cerințelor

¹³⁰ <https://www.arsvom.ro/index.php/nave-si-echipamente/nave.html>

¹³¹ <https://www.ceronav.ro/despre-noi/scurt-istoric/>

¹³² <https://www.ceronav.ro/despre-noi/acreditari-si-certificari/>

¹³³ <http://www.ceronav.ro/wp-content/uploads/2020/04/Organigrama-CERONAV.pdf>

IMO și *EMSA* în domeniu, dar are și o adaptare a cerințelor la condițiile concrete în care își desfășoară activitatea personalul român care navigă sau își desfășoară activitatea în alte direcții din domeniul naval.

Cu această ultimă prezentare, încheiem acest capitol, care a presupus mult efort, deoarece, din volumul mare de informații a trebuit să extragem pe cele mai relevante și care să ofere o imagine cât mai exactă a modului cum este abordată problema securității și siguranței navale, pe toate treptele ierarhice și, în același timp, să prezinte cât mai exact instituțiile și structurile din subordinea acestora, implicate în problemele securității și siguranței navale.

Numărul mare de reprezentări grafice, deși sunt dificil de realizat, am considerat că ușurează informarea și facilitează înțelegerea exactă și rapidă a unor informații care, în sistem narativ, ar fi trebuit să ocupe un număr apreciabil de pagini.

Practic, cu acest capitol, încheiem cuprinsul lucrării, conform conținutului pe care ni l-am propus, urmând ca, în continuare, să trecem la capitolul „*Concluzii*” care, inevitabil, va conține și unele propuneri.

CAPITOLUL VII



CONCLUZII

Pe parcursul lucrării nu am tras prea multe concluzii, din două motive: unul a fost acela că s-ar fi alterat prezentarea subiectului abordat prin informații care nu ar fi lăsat timp cititorului să mediteze asupra celor citite și al doilea motiv a fost acela că prezentarea concluziilor la final este mult mai eficientă, deoarece cititorul, după ce a parcurs lucrarea, a analizat și a sintetizat informațiile, poate să își valideze sau să își invalideze, după caz, concluziile pe care le-a tras pe timpul lecturii, precum și să fie de acord cu concluziile noastre sau nu, ori să aibă anumite rezerve față de unele concluzii. Mai mult decât atât, poate ajunge la niște convingeri proprii, pe care, dacă, printr-o modalitate sau alta le face cunoscute și reușește să le plaseze în sfera activităților practice sau în domeniul științific, contribuie la dezvoltarea conceptelor teoretice, acțiunilor practice și bunul mers al instituțiilor statului și structurilor private care aparțin domeniului naval și, în special, în domeniul securității și siguranței în acest domeniu. Pentru noi, ca autori, acesta este un obiectiv realizat, deoarece nu ne-am propus numai o simplă narativă, ci un demers științific stimulativ, cu rezultate practice.

Pentru început, avem o concluzie care, practic, nu face altceva decât să arate ceea ce știm cu toții, dar nu toți realizăm gravitatea ei. Este vorba de faptul că România nu are o politică reală și susținută în domeniul naval. Există doar fantasmagorie, pusă uneori pe hârtie, de politicieni care trebuie să completeze un capitol în oferta lor electorală și, apoi, să uite! Nu mai avem flotă comercială, nu mai avem flotă de pescuit oceanic, nu mai avem nici amărâta de întreprindere de pescuit în Marea Neagră și nici pește pe apele interioare, nu mai avem șantiere navale ale statului român, deci politica navală a statului este, practic, o cutie de valori goală.

Despre flota comercială s-a discutat mult și s-au lansat tot felul de acuze, dar, în final, flota (sau, mai bine zis, flotele) a dispărut total, iar vinovații nu există. Mai puțin se știe faptul că defuncta *Întreprindere de Pescuit Oceanic (IPO)* opera, în 1989, 50 de nave (38 de trawlere și 12 nave frigorifice) și două tancuri petroliere, fiind a cincea flotă de pescuit a lumii ca mărime. Nu numai că se asigura necesarul intern, dar se și exporta. La data falimentului IPO, în 1997, compania mai deținea 16 nave, care au murit încet, trase la ancoră pe Dunăre. Și, iarăși, nu a fost nimenei vinovat. Incapacitatea clasei politice de a gestiona domenii extrem de profitabile cum sunt cel al transporturilor maritime și al pescuitului maritim, inclusiv de către politicieni care au lucrat în aceste domenii, au scos România de pe lista țărilor cu activități de transport maritim și pescuit oceanic, iar lipsa totală de interes pentru domeniul naval a dus și la dispariția politiciei în domeniu.

Trecând peste acest aspect, totuși, avem ape teritoriale, zonă contiguă, zonă economică exclusivă, platou continental, porturi, 1075 de Km de acces la fluviu, ape interioare, lacuri de dimensiuni apreciabile, canale, dar nu avem o strategie navală a țării și, mai ales, o strategie națională de securitate navală,

care să aibă caracter unitar și adaptat la specificul țării noastre, limitându-ne doar la a aplica cerințe ale *International Maritime Organization (IMO)* – *Organizația Maritimă Internațională și ale European Union (UE) – Uniunea Europeană*, respectiv *European Maritime Safety Agency (EMSA)* - *Agenția Europene de Siguranță Maritimă*, care sunt foarte bune, dar care trebuie și adaptate la specificul național, aşa cum fac celelalte țări. Astfel s-a ajuns să creăm structuri care, practic, nu au obiectul muncii, limitându-se la raportarea stadiului de implementare al cerințelor instituțiilor internaționale enumerate mai sus. De cele mai multe ori, funcționari sau chiar înalți funcționari implicați în aceste activități birocratice, dar, mai grav, implicați în elaborarea de reglementări în domeniu, sunt total depășiți de aceste atribuții și fie că au o pregătire care nu are nimic de a face cu domeniul naval, fie pregătirea în domeniu este precară și doar ocupă o funcție. Și facem această afirmație în cunoștință de cauză. De regulă, oamenii cu expertiză certă în domeniu, fie sunt solitari, încunjurăți de incompetență și de tot felul de interese care numai naționale nu sunt, fie sunt plasați în zone și funcții care nu presupun decizii strategice sau nici măcar pe domenii limitate, fie se retrag cu bună știință din procesul decizional, știind că nu au nicio sansă să promoveze, cinstit și corect, interesele naționale.

Oricum, vom mai reveni asupra elementelor naționale definitorii pentru securitatea în domeniul naval, nu înainte de a trage câteva concluzii asupra unor alte aspecte esențiale.

În primul rând, trebuie să arătăm că domeniul teoretic pe care l-am parcurs pentru a ne cristaliza o opinie proprie s-a lovit de două impedimente. Unul este acela că foarte mulți așa-zisi experți în domeniu comit confuzii esențiale, cum ar fi faptul că doctrina militară decurge din strategia de securitate și că este necesar ca întâi să se elaboreze strategia și apoi doctrina. Eroarea este maximă, deoarece doctrina și strategia nu decurg una din alta, ci, amândouă din politica domeniului din care fac parte. Una oferă baza teoretică și cealaltă acțiunea practică. Una motivează politica și cealaltă o aplică.

Este de reținut faptul că doctrina decurge din strategie, dar numai în sensul că se coreleză cu conținutul acesteia, pentru a putea genera principiile, normele, reperele teoretice, definirile necesare și chiar filosofia de acțiune de care are nevoie strategia. Practic, se coreleză între ele, în limitele constrângerii politice. Și așa este și normal, altfel am avea o strategie și o doctrină care, chiar dacă se coreleză foarte bine între ele, ies din cerințele politiciei. Ele pot doar să corecteze, limitat, ce-i drept, politica, în sensul de a corecta erorile și greșelile, inerente, de altfel, deoarece nu există politică perfectă.

Un alt aspect care nu trebuie ignorat, este faptul că strategia maritimă a unui stat nu înseamnă strategia maritimă militară – a forțelor navale. Și, în majoritatea cazurilor, întâlnim această confuzie care pleacă de la faptul că cei care comit această eroare pornesc de la faptul că strategia, de regulă, este

asociată cu domeniul militar. Total neadevărat. Orice domeniu care nu are o strategie devine un teren unde eșecul poate fi răsunător.

Confuziile de acest gen pot genera urmări grave și viață a dovedit-o. Și de experți nu ducem lipsă! Al doilea impediment este teoretizarea excesivă, de dragul teoretizării, esența problemei pierzându-se în fraze goale de conținut, dar bogate în vorbe. Și nu orice vorbe, ci de un ermetism crunt. Majoritatea lucrărilor abundă în trimiteri bibliografice, autorii lor nespusând nimic nou, ci doar arătând ce au citit (dar asta nu înseamnă că au și înțeles) și, la un moment dat, bibliografia devine mai importantă decât problema însăși.

De aceea este bine ca în documente de asemenea importanță să nu ne jucăm cu termenii și afirmațiile și, mai ales, să nu uităm că aceste documente se construiesc cu cei care au expertiză și experiență, nu cu mănuitorii de vorbe și, mai ales, de termeni pe care nu îi cunosc. Mai grav este faptul că unii dintre acești așa-zиi experți, creează definiții ale termenilor cu care se operează, dând naștere la confuzii grave. Vrednicia nu este întotdeauna de ajuns, dacă în spatele ei sunt goluri și dacă se caracterizează numai prin viteză.

Ca o concluzie a diferitelor documente studiate, din diferite țări, reiese faptul că o strategie sau doctrină nu se elaborează de către colective numite pe alt criteriu în afara competenței și experienței. Place sau nu place, vreunui final demnitar, specialiștii nu se nominalizează, ci se identifică pe baza celor două criterii enumerate mai sus.

În esență, politica răspunde la întrebarea CE?, doctrina la întrebarea CUM GÂNDIM?, iar strategia la întrebarea CU CINE, CU CE și CUM?

Trebuie să subliniem și faptul că determinarea și definirea amenințărilor la adresa securității maritime este atributul doctrinei și este și limita acesteia. Doctrina nu se referă decât la amenințări, nu și la pericole, riscuri și vulnerabilități care aparțin strategiei. Mai mult decât atât, analiza, eventual clasificarea și ierarhizarea amenințărilor și, mai ales, felul cum sunt contracarate acestea, sunt, în mod clar, attributele strategiei.

O altă problemă care este esențială este acea a termenilor „maritim” și „naval”. Amândoi termenii sunt corecti, cu condiția să fie folosiți în contextul potrivit. Întotdeauna, termenul „naval” include termenul „maritim”, ca de altfel și pe ceilalți termeni din familia sa, „fluvial”, „ape interioare” etc., atunci când ne referim la subiecte care vizează activități ce presupun navigația și alte activități ce se desfășoară pe apă.

Termenul de „securitate maritimă”, folosit cu preponderență, nu este o greșeală atunci când este vorba exclusiv de mare sau ocean ca spațiu de referință și chiar s-a împământenit folosirea lui, deși, în majoritatea cazurilor, termenul de „securitate navală” sau, ca să fim riguros exacți, „securitate în domeniul naval”, este cel mai potrivit, mai ales în cazul statelor care au și ape interioare, cum este și cazul țării noastre, numărul acestora fiind destul de semnificativ.

De menționat este faptul că, aşa cum am arătat și în capitolul VI, dintre toate domeniile de interes pentru securitate, domeniul maritim este și va fi cel mai sensibil la problemele de securitate. De asemenea, aici se regăsesc și cele mai mari pericole și amenințări sau principalele componente ale pericolelor și amenințărilor majore.

Adoptarea termenului „securitate maritimă” se datorează faptului că abordările referitoare la domeniul maritim sunt, în mod cert, preponderente în ceea ce privește securitatea, existând foarte puține referiri la fluvii sau apele interioare. Si aceasta deoarece amenințările și pericolele sunt mult mai reduse ca intensitate, număr și modalități de manifestare în aceste din urmă elemente ale domeniului naval. Dacă luăm ca exemplu pirateria și este de ajuns pentru exemplificare. Dar și terorismul, ca revers al medaliei, caz în care se poate demonstra că se poate vorbi despre securitate și în cazul apelor interioare.

Un alt aspect este acela că dacă securitatea la nivel global este percepță, uneori, în mod evident, radical diferit, în ceea ce privește securitatea, în domeniul maritim unanimitatea este evidentă, chiar dacă sunt diferențe de abordare. *Convenția ONU asupra Dreptului Mării (UNCLOS)*, cunoscută sub numele de *Convenția de la Montego Bay*, de exemplu, este dovada acestei afirmații, în primul rând privind unanimitatea în ceea ce privește partea din conținutul convenției care se referă la securitatea maritimă.

Una dintre problemele foarte importante din domeniu este cea a termenilor „securitate” și „siguranță” care presupune două aspecte:

1. Folosirea, în cazul unor țări, a unui singur cuvânt pentru ambii termeni: Italia – *sicurezza*, Spania – *seguridad*, Franța – *sécurité (securitate)* și, foarte rar, *sûreté (siguranță)*, India – *सुरक्षा (suraksha)*, China - 安全 (*ān quán*) etc, aceasta putând genera confuzii. Tocmai din acest motiv, în literatura de specialitate din țările respective, în majoritatea cazurilor, se folosește termenul în limba națională pentru „securitate” și termenul englezesc „safety”, pentru siguranță.

2. Folosirea a două cuvinte diferite pentru cei doi termeni: România, Anglia – *security (securitate)* și *safety (siguranță)*, Bulgaria – *сигурност (securitate)* și *безопасност (siguranță)* și Turcia – *güvenlik (securitate)* și *emniyet (siguranță)* etc. Deși există ambii termeni, în Turcia folosirea lor este aparte, aşa cum am arătat în capitolul V. În domeniul naval s-a făcut un pas înainte, separându-se cei doi termeni și folosindu-i pe fiecare în contextul potrivit. Cum am arătat, în capitolul V, un exemplu este *denumirea Departamentului pentru Securitate și Siguranță Maritimă (Emniyeti ve Deniz Güvenliği Dairesi Başkanlığı)*, unde sunt folosiți ambii termeni.

Confuzia între securitatea maritimă și siguranța maritimă este destul de des întâlnită, mai ales în documente guvernamentale ale multor țări și aceasta se datorează faptului că aceste documente sunt produsul unor funcționari care nu stăpânesc termenii sau fac traduceri nefericite din alte limbi.

De aceea, în lucrarea noastră, de la bun început, am dedicat un capitol care să definească și să clarifice termenii pe care îi folosim când abordăm problema securității în domeniul naval.

Abordarea problematicii securității maritime este de dată recentă. Practic, după primul deceniu al acestui secol au apărut primele studii serioase și de sine stătătoare, în care securitatea maritimă este tratată la un nivel științific. Studiile sunt încă în faza de căutare, de stabilizare a noțiunilor și definițiilor și ideal ar fi să se ajungă la o definiție unanim acceptată, care să fie inserată în documentele *Organizației Maritime Internaționale – IMO*, astfel încât să existe o acceptare și oficializare unanimă. Fie că este denumită „securitate navală”, fie că este denumită „securitate maritimă”, definiția trebuie să fie aceeași, diferind doar dimensiunea domeniului de aplicare – naval (în sensul de întreg) sau maritim (în sensul de parte dominantă din întreg).

Termenul mai nou și mai puțin abordat, cel de „siguranță navală” este, practic, cel care a plecat de la „siguranța navegației”, termen vechi și frecvent uzitat, dar care, actualmente, are un înțeles mult mai larg, dar, din păcate, încă nu suficient de bine definit. Noi am exprimat o opinie în acest sens, încă de la începutul lucrării, dar nu este decât o opinie. Oficializarea nu este la îndemâna decât a unor instituții (organizații) și o opinie nu poate fi validată decât prin acceptare unanimă sau majoritară și, apoi, oficializarea de către instituțiile (organizațiile) internaționale din domeniu.

Dacă acum mai puțin de un deceniu pericolele și amenințările din punctul de vedere al securității maritime, în abordările specialiștilor și nu numai, erau reduse ca număr, predominând marea rea, terorismul și tâlhăriile pe mare, în timp s-a dovedit faptul că gama acestora este mult mai mare și mai complexă. În lucrare noi am căutat să prezintăm tot ce este de actualitate în domeniu, la care am adăugat și propriile noastre considerații și am încheiat capitolul dedicat acestei teme cu o serie de concluzii. Normal ar fi fost ca aceste concluzii să le inserăm în acest ultim capitol, dar, aşa cum s-a mai întâmplat și la alte capitole, unele concluzii au fost incluse în capitolele respective, deoarece veneau ca o cerință imediată și logică a capitolelor respective.

În opinia noastră, singura instituție care are anvergura și expertiza necesară să prezinte în mod oficial amenințările și pericolele la adresa securității maritime este *Organizația Maritimă Internațională (IMO)*, realizându-se, astfel, o unitate de concepție, altfel putând avea diferite abordări, dar și pericole și amenințări diferite, funcție de cine și cum le nominalizează și le clasifică.

Dacă la nivel internațional problema pericolelor și amenințărilor la adresa securității maritime poate fi rezolvată prin *Organizația Maritimă Internațională (IMO)*, în special ca definire, în ceea ce privește riscurile și vulnerabilitățile, *Organizația Maritimă Internațională (IMO)* nu poate decât să facă definirea lor și o evaluare la nivel global, deoarece acestea au o pondere,

dimensiune și componență diferită de la regiune la regiune, de la țară la țară sau chiar și în interiorul aceleiași țări.

Acest lucru se datorează, în principal, specificităților fiecărei entități enumerate mai sus, modului de abordare a problemei riscului și vulnerabilităților, dimensiunii și gamei măsurilor de securitate avute în vedere, corectitudinii evaluărilor și, mai ales, posibilităților proprii de diminuare sau eliminare a risurilor și vulnerabilităților.

De asemenea, considerăm că pirateria și jaful armat pe mare, deși sunt identice ca formulare și au aceleași efecte, dar diferă prin locul în care se produc, pot fi incluse în sintagma „acte de tâlhărie pe mare” ceea ce ar ușura foarte mult încadrarea lor juridică, eliminându-se circumstanțe și elemente nerelevante. O navă tâlhărită de pirați în marea liberă sau în apele teritoriale ale unui stat, de exemplu, tot navă tâlhărită rămâne. Iar pirateria și jaful armat pe mare, în fond sunt un act de tâlhărie și nimic altceva. Numai că se petrece în domeniul maritim.

Una dintre cele mai mari vulnerabilități este folosirea mijloacelor de navigație modernă care se bazează pe sateliți și, bineînțeles, pe internet. Acest lucru face ca singura protecție viabilă, de nebruiat și de nevirusat, să fie navigația clasică, în special navigația astronomică. Sextantul nu va putea fi virusat niciodată! Decât de incompetență! Faptul că în multe instituții de învățământ din lume s-a renunțat sau se intenționează să se renunțe la predarea navigației astronomice și, mai ales, la crearea și perfecționarea deprinderilor de a efectua acest tip de navigație este o mare greșală, care poate genera vulnerabilități de nebănuite. Tot așa putem vorbi și de piloții automați, radarele anticoliziune etc., care pot fi surse de erori grave, devenind furnizori de vulnerabilitate și pericole.

Inclusiv clasicul tras la rame și toate celelalte elemente de marinărie, dacă sunt abandonate sau minimalizate, mizându-se pe o tehnică ce poate să iasă din funcțiune sau să funcționeze cu erori, oricând, pot genera vulnerabilități. De multe ori, de exemplu, un simplu nod, făcut cum trebuie și când trebuie, poate salva viața unui om, nava sau încărcătura.

Și fiindcă tot facem referire la învățământul de marină (și vom mai face), credem că este necesar, atunci când se predau noțiuni de meteorologie și oceanografie, să se insiste pe cunoașterea efectelor fenomenelor meteorologice și a fenomenelor negative generate de mediul acvatic care afectează securitatea în domeniul maritim, deoarece, pe mare, luptăm cu acestea și cu stihile ei, pentru siguranța navelor, echipajelor, pasagerilor și mărfurilor, nu facem cercetare științifică în domeniul meteorologiei și oceanografiei. Putem să știm tot ce se poate ști despre un ciclon, de exemplu, dar dacă nu știm ce să facem pentru a evita sau înfrunta un astfel de fenomen, degeaba!

Tot mai multe organizații și instituții internaționale, continentale și zonale se ocupă de problemele de securitate maritimă și acest lucru este

benefic, dar trebuie să subliniem faptul că dacă din punct de vedere acțional pot exista diferite abordări, securitatea maritimă, din punct de vedere conceptual, nu poate ieși din reglementările *Organizației Maritime Internaționale* (IMO). Și acest lucru, aşa cum am mai subliniat, face ca domeniul maritim să fie singurul domeniu guvernat de o singură lege majoră (*Convenția Națiunilor Unite privitoare la Dreptului Mării – UNCLOS*), în limitele căreia se dezvoltă toate documentele IMO, inclusiv cele care vizează securitatea maritimă. Niciun alt spațiu (terestru, aerian, cosmic) nu are o astfel de lege și asta face diferență.

Pericolele și amenințările la adresa securității maritime au caracter internațional din ce în ce mai pronunțat, deoarece Oceanul Planetar nu are caracter local, național, zonal sau continental. El este un întreg, guvernăt de legi și alte reglementări internaționale unitare. Asta ca prim aspect. Alt aspect este acela că aceste pericole și amenințări „plutesc” pe întregul Ocean Planetar. De exemplu, pirateria a făcut ocolul Oceanului Planetar, migrând dintr-o zonă în alta (de exemplu, în perioada actuală a erupt în zona Strâmtorii Malacca, s-a plimbat prin Marea Arabiei, Golful Aden și vestul Africii, actualmente evoluând agresiv în Gulful Guineea), nefiind eradicată în niciuna dintre aceste zone, ci doar reducându-se ca intensitate. De aceea și necesitatea apariției unor tot mai multe organizații internaționale care se ocupă de securitatea în domeniul maritim. Și, în mod cert, vor mai apărea astfel de organizații, în principal datorită apariției de noi pericole și amenințări care, practic, evoluează concomitent cu evoluția științifică și tehnologică a omenirii. Dacă, acum 20 de ani, problemele legate de pericolele și amenințările de natură cibernetică din domeniul maritim erau foarte rare și neabordate ca probleme de securitate maritimă, acum constituie o abordare majoră a cât mai multor organizații internaționale, continentale, zonale sau naționale. Procesul este încă în faza de început, dar este de amploare și cu derulare rapidă, deoarece un pericol sau o amenințare a securității maritime în spectrul cibernetic este evident mai periculoasă decât amenințările și pericolele clasice. Nu au impactul emoțional al pirateriei sau terorismului clasic, de exemplu, dar, în mod cert, produc infinit mai multe pagube de natură economică și chiar și pierderi de vieți omenești.

În ceea ce privește NATO, în opinia noastră, trebuie să aibă neapărat o strategie de securitate maritimă. Ori, cum poți să participe la ceva ce nu este definit și încadrat într-o matrice oficială cum este o strategie specifică?

Strategia de securitate maritimă a NATO trebuie să găsească numitorul comun al tuturor strategiilor naționale ale statelor membre ale UE (care au strategii de securitate maritimă proprii), la care se adaugă și statele membre NATO, dar care nu sunt membre UE și, foarte important și cu *Strategia de Securitate Maritimă a Uniunii Europene*.

Mai mult decât atât, o strategie de securitate maritimă ar fi necesar să pornească de la *Convenția Națiunilor Unite privitoare la Dreptului Mării – UNCLOS* și *Rezoluțiile IMO* în domeniu (chiar dacă unele state membre au

anumite poziții divergente față de acestea), care, aşa cum am văzut, este, practic, dominantă, în special privind partea tehnică a problemei. Partea politică a unei strategii de securitate maritimă a Alianței, trebuie să se raporteze la această legislație de natură tehnică, prin promovarea intereselor strategice ale alianței și elaborarea direcțiilor și planurilor de acțiune strategică, bineînțeles circumscrise legislației internaționale specifice, elaborate de către ONU.

Nu este un demers ușor, dar nici imposibil.

Țările membre NATO și UE, care au ieșire la Oceanul Planetar și nu au o strategie de securitate maritimă națională, cum este și România, chiar au o problemă, deoarece nu mai pot emite pretenția că au interese naționale în domeniul maritim. A avea interese naționale nu înseamnă numai a le enunța, ci și a avea o strategie de promovare, o strategie de apărare a acestor interese și, evident, o strategie de securitate a domeniului maritim, în care sunt proiectate aceste interese. Uniunea Europeană este o uniune, nu o federație și se caracterizează prin interese comune, dar și prin interese specifice ale fiecărei țări membre, toate aceste interese fiind convergente. Se poate pune întrebarea: de ce să aibă România o strategie de securitate maritimă proprie? Si până a argumenta, ceva mai târziu, acest lucru, putem răspunde tot printr-o întrebare: Dar, de ce alte țări membre ale NATO și UE au strategii de securitate maritimă proprii?

Să nu uităm că și NATO și UE ajută la promovarea intereselor naționale, dar identificarea și implementarea are caracter național.

Studiind diferite documente naționale privitoare la securitatea maritimă, ale unor țări diverse, mai mari sau mai mici, cu ieșire la Oceanul Planetar, am desprins o serie de concluzii, dintre care pe câteva le-am inserat la sfârșitul capitolului IV al acestei lucrări. Inițial am intenționat să dăm câteva exemple care să cuprindă țări ce reprezintă mari puteri navale, puteri navale zonale sau țări care pur și simplu sunt simple puteri navale, dar care, în obligatoriu, au documente naționale referitoare la securitatea maritimă. Deoarece am extins cerințele lucrării, am abordat un număr mai mare de țări și, dacă nu ne-ar fi constrâns timpul și volumul mare de lucru, am mai fi adăugat și alte exemple pe care le aveam în vedere. Poate, într-o viitoare lucrare a noastră, într-o lucrare elaborată și cu alți colegi sau, de ce nu, elaborată de alți autori, s-ar putea realiza un studiu mai amplu, comparativ și analitic, care să vizeze mult mai multe țări, în ceea ce privește modul de abordare al problematicii securității maritime.

Diferențele de abordare sunt, în mod evident, diferite, atât ca mod de structurare a documentelor, prioritizare a elementelor de esență, cum ar fi cele referitoare la pericole și amenințări și, în special, soluțiile, structurile, măsurile și modalitățile de acțiune în ceea ce privește securitatea maritimă.

Parcurserea capitolului IV sperăm că a oferit cititorilor o imagine cât mai bine conturată a ceea ce afirmam mai sus și, bineînțeles, fiecare apreciază

în mod personal valoarea documentelor, structurilor implicate și a demersurilor naționale, motiv pentru care și noi nu ne-am hazardat să facem ierarhizări apreciative sau afirmații radicale. Orice abordare națională a problematicii securității maritime este validată de realizarea intereselor naționale în domeniul maritim al țării respective. Faptul că unele țări au adoptat abordări lansate în alte țări, nu este nicidcum un lucru de condamnat, atâtă timp cât servește intereselor naționale. De exemplu, India sau Republica Sud Africană, chiar Australia și Canada sunt adepte ale modelului britanic, bineînțeles adaptat la specificul lor național și, bineînțeles, în consonanță cu interesele naționale proprii.

Așa cum am subliniat de mai multe ori, organizațiile internaționale sau zonale sunt cele care, prin regulile stabilite și asumate de către țările membre, determină necesitatea de a se elabora documente naționale proprii în ceea ce privește securitatea maritimă, de a se generaliza definiții comune și unanim acceptate, precum și standardizarea pericolelor și amenințărilor, dar și particularizarea acestora, atunci când se impune. Și avem exemplul elocvent al pirateriei și jafului armat pe mare (*actelor de tâlhărie pe mare*, cum le-am denumit și am propus noi să fie numite), care sunt foarte bine definite în *Convenția Națiunilor Unite privitoare la Dreptului Mării – UNCLOS*.

Dacă în privința reglementărilor se remarcă un progres evident, în ceea ce privește definirile și abordările unor elemente specifice securității maritime, cum ar fi, așa cum am arătat în finalul capitolului IV, de exemplu, relația dintre securitatea maritimă și siguranța maritimă sau definirea pericolelor, amenințărilor, riscurilor și vulnerabilităților, se observă că acestea evoluează mult mai greu, datorită, în primul rând, faptului că fiecare încearcă să impună sau să mențină propria opinie. Mai mult decât atât, au apărut o serie de instituții, asociații, fundații, forumuri și alte asemenea, consumatoare de timp și bani, care inventează sintagme de impact mediatic, formulări filozofice, enunțuri exclusiviste și tot felul de definiri alambicate, după care se produce o întreagă avalanșă publicistică, în care fie se citează unii pe alții, fie se desfințează unii pe alții. Și, din păcate, nu rezultă nimic concret. Au apărut, deja, o serie de „somități” care, deși nu au avut și nu au nimic de a face cu marea, s-au repezit la securitatea maritimă cu un aplomb demn de invidiat. Și asta, deoarece subiectul este nou și ei, cu orice preț, vor să fie primii la ghișeu.

Nu vrem să facem parte din această cohortă de corifei ai teoretizării securității maritime și ne-am rezumat la a prezenta cât mai accesibil acest subiect și a exprima opiniile noastre de truditori ai mării, pentru cei ca noi, nu pentru cei care vorbesc despre noi și despre mare din fotolii și din citite, privind marea pe geam. Adică, pe principiul vechi grecesc „Παθήματα - μαθήματα”(Pathemata - Mathemata), al lui Esop, din fabula *Câinele și Bucătarul!* Tradus, sună cam aşa - prin suferință, înveți! Adică, nu poți învăța, cu adevărat, decât pe propria-ți piele! - cum spune românul.

Marea Neagră are particularitățile sale distincte în ceea ce privește securitatea maritimă, diferențiind-o clar de celelalte mări ale Europei și chiar ale lumii. Nici măcar Marea Caspică, care este tot o mare închisă, nu se poate compara cu Marea Neagră. În primul rând datorită faptului că cea mai importantă componentă în ecuația securității maritime din Marea Neagră sunt strâmtorile acesteia. Acestea sunt atât de importante, încât au generat și o convenție internațională – *Convenția de la Montreux*, din anul 1936 care, în primul său articol, consfințează cel mai important element al securității Mării Negre și anume libertatea de trecere și navigație prin strâmtori.

Faptul că Turcia, conform prevederilor acestei convenții și a amendamentelor ulterioare, are dreptul de a închide strâmtorile în anumite circumstanțe, poate avea consecințe pozitive sau negative pentru securitatea zonei Mării Negre, funcție de situație și determinată situarea acestui aspect ca element cheie al securității maritime a acestei mări și chiar a zonelor adiacente.

Atât timp cât strâmtorile sunt deschise și se navigă liber, în opinia noastră, Marea Neagră este o mare sigură, deoarece, lăsând la o parte situațiile conflictuale dintre unele state din zonă și referindu-ne strict la libertatea de navigație, în conformitate cu normele internaționale, nu există amenințări majore, bineînțeles în afară de izbucrenirea unui conflict armat de amploare, care să angreneze nu numai Federația Rusă și Ucraina.

Politica agresivă a Federației Ruse față de foste state sovietice cum sunt Georgia și Ucraina, a determinat schimbări esențiale în ecuația geopolitică și geostrategică a Mării Negre, în domeniul maritim determinând modificări de jurisdicție *de facto* asupra apelor teritoriale, zonelor contigue și zonelor economice exclusive. Așa cum arătam, Georgia a pierdut, *de facto*, jumătate din accesul său la Marea Neagră, prin declarația de independență a Abhaziei și instalarea forțelor militare ruse în zonă și, implicit, este în postura de a nu putea gestiona problemele privind securitatea maritimă în jurisdicțiile sale maritime inițiale.

La fel este și situația Ucrainei, rezultată din faptul că peninsula Crimeea a intrat în componența Federației Ruse, după intervenția militară a acesteia în anul 2014, iar recentele evenimente generate de conflictul armat dintre Federația Rusă și Ucraina, practic, au lăsat Ucraina fără acces la mare. Astănuinseamnă, deocamdată, că nu se poate naviga în siguranță în Marea Neagră, ci că s-au schimbat regulile și condițiile, generate, normal, de noua situație geopolitică și geostrategică.

Evitarea apelor teritoriale și zonelor contigue aflate în dispută este cea mai sigură metodă de a naviga în siguranță. Și, să fim realiști, a naviga prin astfel de zone, în mod automat, este posibil să se genereze neplăceri. Navele comerciale străine care au intrat în apele teritoriale aflate în dispută, fie au fost somate de una din părți, fie de cealaltă, funcție de cui au cerut sau nu aprobarea de tranzit. Dacă Georgia este total neputincioasă în astfel de situații, Federația

Rusă reacționează destul de agresiv, iar Ucraina, deși nu a avut reacții agresive, a amendat, conform legii ucrainene, astfel de acțiuni, atâtă timp cât a avut acces la mare.

În afară de aceste incidente generate de evenimentele produse în anul 2008, respectiv 2014, care, acum, au degenerat în conflicte de amploare și amenințarea cu închiderea sau blocarea strâmtorilor, Marea Neagră nu are probleme majore privind securitatea maritimă, unele pericole și amenințări, specifice altor zone, lipsind cu desăvârșire. Dar, în mod specific conflictelor armate, a apărut pericolul de mine care poate afecta grav siguranța navegației în Marea Neagră. Viitorul ne va arăta cât de real și cât de mare este acest pericol.

Chiar dacă BLACKSEAFOR efectiv nu mai există, inițiative comune cum sunt *Documentului privind măsurile de consolidare a încrederii și securității în domeniul naval din Marea Neagră (CSBM)*, intrat în vigoare la 1 ianuarie 2003, *Operațiunea BLACK SEA HARMONY*, la care se adaugă *Forumul de Cooperare al Agentiilor de Poliție de Frontieră/Gardă de Coastă (BSCF) al Statelor Costiere la Marea Neagră și Centrul de Coordonare și Informare a Frontierelor Mării Negre*, cu sediul la Burgas - Bulgaria, ca organism permanent de punere în aplicare a cooperării dintre autoritățile de poliție de frontieră din țările din bazinul Mării Negre în ceea ce privește controlul frontierelor, sunt viabile și aceasta tocmai prin faptul că vizează, în principal, securitatea maritimă.

Deoarece poluarea este și o problemă de securitate maritimă, nu putem să nu reamintim rolul important al *Comisiei pentru Protecția Mării Negre împotriva Poluării*, care a luat ființă ca urmare a *Convenției privind protecția Mării Negre împotriva poluării* (intrată în vigoare pe 15 ianuarie 1994). Toate aceste realități ne fac să reafirmăm faptul că, în opinia noastră, Marea Neagră este o zonă de securitate maritimă încă viabilă. Faptul că există tensiuni și litigii, că uneori izbucnesc conflicte, că mai apar din când în când și cei care tulbură situația din zonă, spunând că o limpezesc, totuși, toate acestea nu au dus la blocarea activităților desfășurate de către țările cu ieșire la Marea Neagră, în ceea ce privește securitatea maritimă. Și asta este bine.

Așa cum arătam și în finalul capitolului V, fiecare țară are sistemul său propriu de gestionare a problemelor privitoare la securitatea și siguranța în domeniul maritim, care sunt rezultatul unor factori obiectivi interni, în care, predominant este cel determinat de interesele naționale în domeniul maritim, care este în directă corelație cu un alt factor, puterea economică.

Măsurile de securitate maritimă depind și de capacitatea de elaborare a lor de către instituțiile statului, dar, mai ales, de capacitatea acestora de a le pune în practică și de a le asigura eficiența și acțiunea continuă.

Toate aceste măsuri sunt, în mod evident, rezultatul unor cerințe de securitate și răspunsul la aceste cerințe este determinat și de structura și

dimensiunea forțelor și mijloacelor de asigurare a securității maritime, care să fie foarte bine corelate cu aceste cerințe.

Bineînțeles, cerințele de securitate se cer a fi foarte riguroș și exact determinate, în caz contrar generându-se riscuri și vulnerabilități.

Problemele în litigiu din domeniul maritim cu alte state din zonă sunt, practic, cel mai mare generator de probleme de securitate. Și avem cazul Federației Rusă vs. Ucraina și cel al Federației Ruse vs. Georgia.

Deși, la prima vedere, configurația coastei și caracteristicile jurisdicțiilor naționale în domeniul maritim nu par a avea influență asupra securității maritime, la o analiză mai atentă se vede că nu numai că au influență, dar și că pot avea o influență importantă în situații critice. Să luăm în calcul numai executarea unui desant sau respingerea unui desant și este de ajuns.

Țările cu ieșire la Marea Neagră au abordări diferite referitoare la securitatea maritimă, excepție făcând România și Bulgaria care au o abordare destul de asemănătoare, datorată, în special, apartenenței la Uniunea Europeană, aceasta însemnând aplicarea normelor UE în domeniul sau, mai concret, ale EMSA (*Agenția Europeană pentru Siguranță Maritimă*). Diferențierea între aceste două state este numai în ceea ce privește nivelul de implementare al acestor norme și, bineînțeles, caracteristicile specifice ale domeniilor navale ale celor două state.

Federația Rusă, prin politica sa de mare putere navală, și-a creat un sistem de securitate maritimă specific intereselor sale, chiar dacă, în unele cazuri intră în conflict cu drepturile legitime ale altor state, considerând, pe bună dreptate, securitatea maritimă ca fiind o problemă de securitate națională, implicarea FSB - *Serviciul Federal de Securitate* (ФСБ - *Федеральная служба по защите конституционного строя Российской Федерации*) fiind totală. Așa cum arătam în capitolul V, paza frontierei de stat este atributul acestui serviciu federal de securitate, *Береговая охрана Пограничной службы Федеральной службы по защите конституционного строя Российской Федерации* (БОХР ПС ФСБ России) – *Paza de Coastă a Serviciului de Frontieră al Serviciului Federal de Securitate al Federației Ruse* fiind una dintre structurile de bază ale acestui serviciu.

Dacă apărarea pe mare este atributul forțelor navale, totuși, aceste două structuri au și un punct de convergență și anume supravegherea, realizându-se sistemul eficient de *supraveghere-pază-apărare*.

Sistemul de organizare al securității maritime este atât de complex, încât ar necesita un studiu aprofundat, dar ar solicita mult timp și aceasta, în primul rând, datorită dificultății traducerii volumului foarte mare de documente și informații. Rezultatul ar fi spectaculos, dar nu folosește la nimic, deoarece sistemul rusesc este unic și specific, încât nu poate fi adaptat în alt loc. Și este normal, ca și în cazul SUA, care este un alt exemplu de complexitate și unicitate.

Ucraina se zbate între sistemul vechi, ex-sovietic de organizare a securității sale maritime care intră în contradicție cu dotarea precară și fluctuațiile organizatorice, generate pe de-o parte de dorința de a copia tot ce există în UE și, pe de altă parte, insuficiența resurselor necesare pentru aceasta, personal nepregătit pentru a implementa sisteme noi și eficiente și, cel mai grav, lipsa acută de mijloace (nave, mijloace de cercetare și supraveghere, logistică, structuri de instruire eficiente etc.). În Marea Neagră, din punct de vedere al securității maritime, Ucraina este punctul sensibil și va fi pentru o perioadă lungă de timp. Chiar dacă după intrarea Crimeii în componența Rusiei domeniul maritim al Ucrainei s-a redus considerabil, Ucraina tot nu a putut să-și asigure un nivel de securitate maritimă acceptabil, deoarece, pe lângă neajunsurile enumerate mai sus, au pierdut un număr important de nave militare care au fost capturate de ruși sau s-au degradat iremediabil, fiind scoase din operativitate. De asemenea, toate sistemele de cercetare și supraveghere din Crimeea, precum și logistica structurilor implicate în securitatea maritimă (cum ar fi căpitanii de porturi), au rămas acolo și, o mare parte din datele pe care acestea le furnizau, nu mai pot fi obținute.

Acest lucru, în mod evident, duce la o alterare semnificativă a securității în această zonă a Mării Negre, dar, până la urmă, este o stare de conflict între acele state și credem că o soluție, totuși, se va găsi, în sensul că se vor găsi modalitățile de separare a problemelor conflictuale de securitatea maritimă a zonei, fiindcă, practic, nimeni nu are de căștigat în situația actuală.

Strădaniile Georgiei de a realiza un sistem viabil de securitate maritimă propriu este de apreciat, dar mare problema este faptul că nu are forțe navale și că structura sa de gardă de coastă este doar simbolică, deoarece nici nu se pune problema să intre în apele Abhaziei, unde staționează și asigură paza apelor acesteia nave ale Federației Ruse. Cu tot ajutorul primit din exterior, Georgia are marele nenoroc că se învecinează cu Rusia și că există pericolul ca evenimentele din anul 2008 să se repete, cu toate asigurările pe care le primește de la prietenii săi. Să nu uităm că aceleași asigurări le-a primit și în 2008, ceea ce nu a împiedicat Rusia să intervină cu brutalitate în Georgia.

În ceea ce privește Turcia, faptul că este una dintre țările cu ieșire la Marea Neagră cântărește mult în ecuația de securitate maritimă din zonă. În primul rând a lansat inițiative benefice în ceea ce privește sporirea încrederii între statele din zonă, fapt ce a determinat creșterea nivelului de securitate zonală, stabilindu-se o serie de norme care, chiar și în cazul când au fost conflicte sau situații tensionate, au fost respectate, menținând o stabilitate globală apreciabilă a securității maritime.

De asemenea, Turcia gestionează cu responsabilitate strâmtorile, securitatea maritimă în zonă fiind la nivel optim, asigurând siguranța navegației și a navelor, bunurilor și persoanelor, dar și fluența traficului, supravegherea și monitorizarea acestuia. Faptul că Turcia intenționează să construiască un canal

care să lege Marea Neagră și Marea Marmara, reprezintă un foarte important subiect de securitate maritimă. Dacă acest canal se rezumă numai la considerente economice și la decongestionarea traficului prin strâmtarea Bosfor, atunci nu vor fi probleme. Problemele pot apărea în momentul când se intenționează ca prin intermediul acestui canal, pe care Turcia, în mod evident nu îl va încadra într-un context legislativ internațional, cum este cazul strâmtorilor, să se eludeze prevederile Convenției de la Montreux și, practic, să se deschidă o cutie a Pandorei plină de pericole și amenințări pentru securitatea maritimă în zona Mării Negre.

Sunt multe dezbateri pe această temă, fiecare parte interesată având argumente pro sau contra, dar, este evident că Turcia va avea cuvântul hotărâtor și, în mod cert nu va putea să mulțumească pe toată lumea.

În opinia noastră, soluția cea mai bună ar fi ca acest canal să fie folosit numai în domeniul economic, iar tranzitarea înspre Marea Neagră și dinspre Marea Neagră a navelor militare să se facă prin strâmtori, în condițiile stabilitate prin Convenția de la Montreaux. Astfel, s-ar evita o folosire a acestui canal pentru a se transforma Marea Neagră într-un focar de conflict, cu afectări grave ale securității maritime în zonă, ca urmare a liberului și nelimitatului acces al navelor militare al statelor care nu sunt riverane Mării Negre. Își nu trebuie să intrăm în amănunte, deoarece este evident că Federația Rusă va reacționa la o astfel de posibilitate și asta nu aduce nimic bun în ceea ce privește securitatea maritimă a Mării Negre.

Practic, acest nou canal, eminent turcesc, este și o expresie a conceptului *Mavi Vatan*, dar Marea Neagră nu este vizată de acest concept, în sensul extinderii jurisdicțiilor maritime ale Turciei, deoarece Turcia nu are probleme litigioase cu niciunul dintre statele cu ieșire la Marea Neagră, singura problemă a fiind menținerea suveranității naționale în aceste jurisdicții maritime ale sale. Mai mult, securitatea maritimă în zona Mării Negre este un element de bază pentru Turcia, deoarece conferă prosperitate economică, atât prin explorarea bogățiilor mării, în zona sa economică exclusivă, cât și prin faptul că strâmtorile aduc un aport economic substanțial în condițiile în care acestea nu sunt afectate de pericole și amenințări. Închiderea strâmtorilor sau blocarea acestora este unul dintre cele mai grave evenimente care pot afecta Turcia, nu numai zona sa de jurisdicție din Marea Neagră.

Partea finală a concluziilor care, în mod evident, va fi mai consistentă, se va referi la România, mai ales că vulnerabilitățile în ceea ce privește securitatea navală a țării în loc să se reducă, se amplifică. Si nu că ne-ar pândi cine știe ce pericole și amenințări, dar suntem din ce în ce mai vulnerabili față de cele existente.

Trebuie să menționăm faptul că, în continuare, ținând cont de specificul jurisdicțiilor din domeniul naval ale României, vom folosi termenul de securitate navală, nu pe cel de securitate maritimă.

În ceea ce privește problema securității navale, în partea de început a concluziilor am abordat acest subiect raportat la politică, doctrină și strategie, adică la nivelul conceptual. Și am arătat că stăm destul de rău, deoarece avem un domeniu maritim și fluvial care prin dimensiunile și complexitatea sa necesită o abordare mult mai serioasă de către factorii de decizie politică, dar și de către cei însărcinați cu administrarea componentelor acestui domeniu.

Repetăm, numai implementarea în legislația românească a cerințelor de securitate și siguranță maritimă a legislației europene și internaționale în domeniu (și nici măcar acest lucru nu l-am reușit), nu este suficientă. Trebuie realizat sistemul de aplicare, pregătit și instalat în structuri și funcții specifice, personalul care să viabilizeze și să eficientizeze sistemul și, de asemenea, realizată logistica necesară funcționării sistemului. Și aceasta nu se poate face cu numiri pe criterii politice în funcții eminentamente profesionale.

Și, iarăși, repetăm: trebuie să avem nave de transport mărfuri, de pescuit, de transport pasageri și chiar de turism (atât fluvial, cât și maritim) fiindcă securitatea navală este atributul fiecărei țări, în jurisdicțiile sale maritime și, în primul rând, pentru navele sale. Altfel, aşa cum am mai arătat, porturile naționale, actualmente, nu sunt ca o casă pentru navele proprii, ci ca un han pentru nave străine. Ori, dacă tu ai o casă sigură pentru ai tăi și cei care vin la tine în casă sunt în siguranță. De aici pleacă și diferențele ipoteze privind soarta portului Constanța, care nu au nimic de-a face cu caracterul național.

Forțele Navale ale României au cea mai substanțială abordare a problematicii securității navale, atât în plan conceptual cât și acțional și trebuie să fie elementul național de coagulare a tuturor acțiunilor care vizează securitatea navală a României, aşa cum se întâmplă în toate statele care au jurisdicții maritime și unele și fluviale, navigabile. Nu se poate realiza o abordare a problematicii securității navale și nici nu se poate realiza un sistem viabil de securitate navală pe segmente instituționale și prin acțiuni disparate, necordonate unitar atât din punct de vedere conceptual, cât și acțional.

Responsabilitatea poate fi a Forțelor Navale sau a unei structuri guvernamentale formată din specialiști în domeniul securității navale, provenind din toate instituțiile statului cu atribuții în domeniul securității navale sau beneficiare ale sistemului de securitate navală, cum am văzut că au și alte state.

Forțele Navale ale României și Garda de Coastă sunt structuri naționale importante, cu sarcini în domeniu, iar pentru o cooperare viabilă și eficientă a acestora, este necesară o legiferare acțională specifică. Participarea la supravegherea domeniului naval, fiecare pe cont propriu și schimbul de informații, nu rezolvă problema securității navale, decât într-o mică măsură. Necesitatea unui centru comun de colectare, analizare și prelucrare a datelor, dar și de luare a deciziilor este o evidență ce nu poate fi tăgăduită. SCOMAR-ul, s-a dovedit că nu poate gestiona în mod optim problema deși are o dotare

modernă. Sunt infracțiuni care se pot derula în zona economică exclusivă, executate de nave ale altor state, fără acordul statului român. Ori, Garda de Coastă, nu are posibilitatea supravegherii zonei economice exclusive și nici posibilități de intervenție adecvată în tot spațiul maritim, fiindcă ea este o structură a poliției de frontieră, nu o forță navală.

Nici măcar zona contiguă nu permite intervenția Gărzii de Coastă decât limitat, în condițiile stabilite de lege. Dar, existența unui centru comun de supraveghere și a unui plan comun de intervenție, pe probleme de securitate navală, ar face să crească nivelul de securitate.

De asemenea, trebuie ținut cont de faptul că în situații extreme, cum ar fi un eventual conflict, Garda de Coastă intră în subordinea Forțelor Navale ca participantă la apărarea națională, această misiune prevalând în raport cu misiunile polițienești specifice. În acest caz, structurile Gărzii de Coastă trebuie să aibă similitudine cu structurile din Forțele Navale, să reconfigureze navele pentru misiuni în contextul conflictului armat și, mai ales, să aibă structurile de comandă și echipajele pregătite pentru astfel de misiuni.

Prezentarea unor situații din diferite state, în capitolele IV și V, converg spre astfel de soluții.

Simpla pregătire inițială a unor inspectori sau agenți, pe timp de pace, în instituțiile de învățământ ale Forțelor Navale nu face decât să producă personal care să poată manevra nave și, bineînțeles, să execute misiunile specifice. Ulterior, nu se mai face niciun fel de pregătire, practic, personalul respectiv devenind inutil în caz de conflict. Amenințarea majoră și pericolul major care pot viza securitatea navală este, în mod cert, un eventual conflict. Și, evident, într-o concepție statală viabilă, combaterea acestora este vitală pentru securitatea navală și, evident, pentru securitatea statului. Atunci nu mai contează câți infractori ai prins, ci cât de eficient îți aperi țara și cum realizezi sistemul de securitate al acesteia.

Din acest motiv, în opinia noastră, trebuie să se aibă în vedere trei elemente esențiale:

1. Pregătire periodică a personalului Gărzii de Coastă pentru situațiile când va trebui să acționeze ca structură a Forțelor Navale;
2. Revenirea la gradele de marină a personalului Gărzii de Coastă, aşa cum este în toate structurile similare din țări cu tradiție în domeniu;
3. Efectuarea de antrenamente, exerciții și aplicații în care Garda de Coastă să își perfecționeze modul de acțiune în caz de criză și război, ca structură a Forțelor Navale. Iar aici nu este loc de orgolii, deoarece este vorba de apărarea țării, care nu poate fi eficientă cu segmentări, discontinuități și, mai ales, cu structuri eterogene și cu niveluri de pregătire diferite, care nu pot acționa întrunit. Ceea ce s-a întâmplat în anul 1989 a fost mai mult decât elocvent în acest sens, când Marina Militară și Marina Grăniceri, nu știau una

de alta, nu aveau rețele radio comune, iar cooperarea era lăsată în proiect pe undeva prin sertarele unor structuri din Ministerul Apărării Naționale;

4. Stabilirea clară a misiunilor ce revin Gărzii de Coastă în situații de criză și de război, inserarea acestora într-un document oficial, elaborarea de planuri de aplicare, actualizarea periodică a acestora și executarea de verificări periodice, inclusiv prin executarea de exerciții și aplicații proprii și împreună cu celelalte componente ale sistemului național de apărare. Așa cum am arătat în capitolul VI, de exemplu, una dintre misiunile Gărzii de Coastă, statuată la nivelul acțional al Poliției de Frontieră, este combaterea pirateriei. În capitolul amintit mai sus, am arătat că nu este o aserțiune corectă și am argumentat acest lucru. De aceea, sugerăm folosirea sintagmei pe care am propus-o noi în această lucrare și anume „acte de tâlhărie maritimă”, deoarece această sintagmă include jaful armat pe mare, care, într-adevăr, poate constitui una dintre misiunile Gărzii de Coastă, cu încadrare legală și cu posibilă materializare practică.

În ceea ce privește securitatea navală pe timp de pace, este evident că fiecare structură implicată, civilă sau militară, are atribuții specifice, mai bine sau mai puțin bine formulate și fundamentate. Evaluarea acestora la nivel național și armonizarea lor este o cerință normală, dar și imperioasă, fiindcă, din păcate, nu stăm prea bine la acest capitol.

Dacă tot facem referire la Garda de Coastă, trebuie să menționăm faptul că, deși are ambiția de a acționa cât mai la larg (și asta nu este rău), în ciuda faptului că nu are dotarea necesară și nici personalul necesar, extinzându-și competențele spațial, dar nu și acțional, poate, însă, să fie mult mai implicată în punerea în aplicare și supravegherea punerii în aplicare a *Ordonanței de Urgență nr. 202/2002 privind gospodărirea integrată a zonei costiere*, mai ales că în responsabilitatea sa specifică se află zona de 30 kilometri de la frontieră de stat a României spre interior, pe raza județelor Constanța și Tulcea, la Marea Neagră și în zona de 10 kilometri de o parte și de alta a malului Dunării, pe raza județelor Ialomița și Tulcea. Prevederile acestei ordonanțe de urgență au multe referiri la problemele de securitate navală a țării, iar Garda de Coastă, în contextul său actual, în mod cert poate avea contribuții și responsabilități semnificative în acest domeniu.

Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, prin structurile de conducere ale ministerului, cu atribuții în domeniul securității navale, precum și prin intermediul structurilor subordonate și aflate în coordonare, ar trebui să aibă un rol esențial în ceea ce privește securitatea în domeniul naval, mai ales în timp de pace.

Așa cum am arătat, domeniul naval și, în special, componenta transporturi navale pare a fi un domeniu de activitate marginal al ministerului, cel puțin până la această dată. Practic, structurile cu atribuții în domeniul naval sunt parazitate de personal care, cu rare excepții, nu au nicio legătură cu domeniul naval și, evident, nu au niciun interes să își dea singuri de lucru.

Cerințele IMO și EMSA sunt gestionate de puținii specialiști în domeniu care sunt în minister și aceasta este și explicația faptului că avem mari întârzieri în aplicarea cerințelor acestor instituții, mai ales a celor privind securitatea în domeniul naval.

Dacă în transporturile navale, în componenta maritimă a acestora, există, totuși (datorită cerințelor IMO și EMSA), structuri de securitate și măsuri implementate sau în curs de implementare, în componenta fluvială și, mai ales, a apelor interioare nu avem mai nimic. Este adevărat că în ceea ce privește componenta fluvială și ce a apelor interioare, pericolele și amenințările la adresa securității în domeniu nu sunt numeroase și nici de amploare, dar nici nu putem să considerăm că nu există. Mai mult decât atât, în domeniul fluvial și al apelor interioare sunt amenințări și pericole specifice, mai ales ca urmare a unor fenomene meteorologice și hidrologice, dar și al acțiunii umane irresponsabile sau intenționat periculoase.

Structurile de securitate navală, în zona fluvială și a apelor interioare din cadrul administrațiilor și companiilor pe care le-am prezentat în capitolul VI, practic, nu există ca structuri de sine stătătoare, în principal din cauza faptului că Uniunea Europeană nu a stabilit reguli exprese pentru domeniul fluvial și al apelor interioare, iar autoritățile române și conducerea companiilor și administrațiilor nu a considerat că este necesară includerea unor astfel de structuri în organigramele respectivelor instituții. Practic, despre structuri de securitate navală putem vorbi numai la nivelul *Autoritații Navale Române* și a structurilor din subordinea sa, precum și la nivelul *Companiei Naționale "Administrația Porturilor Dunării Maritime"* SA (CN APDM SA), aceasta datorându-se, aşa cum am arătat, cerințelor impuse pentru Dunărea maritimă de către *Uniunea Europeană*. Celelalte structuri din subordinea și coordonarea *Direcției Transporturi Navale*, deși nu au structuri de sine stătătoare care să se ocupe de securitatea în domeniul naval, au, totuși, responsabilități și desfășoară activități specifice acestui domeniu, prin diferite structuri din organica lor, care mai au și alte responsabilități și care, de regulă, au preponderență tehnică sau economică.

În opinia noastă, aceste structuri sunt necesare și *Autoritatea Navală Română* poate sprijini formarea și pregătirea lor, deoarece, este evident faptul că este instituția de bază în acest domeniu, în care, din fericire, există personal foarte bine pregătit, cu vastă experiență în domeniul naval.

De fapt, *Autoritatea Navală Română*, în actuala sa structură și cu personalul pe care îl are, în situații de criză și conflict armat, poate trece imediat la îndeplinirea unor atribuții specifice, dar în cadrul militar. Să nu uităm faptul că o parte importantă a celor ce astăzi conduc *Autoritatea Navală Română* au și o pregătire militară serioasă, fiind ofițeri în rezervă de marină. Ce va fi după ei, nu putem să ști, dar sperăm că spiritul instaurat de aceștia, disciplina, competența și capacitatea de decizie vor rămâne nealterate.

Dacă la nivelul *Ministerului Transporturilor și Infrastructurii*, respectiv la *Direcția Transporturi Navale*, lipsesc specialiștii, dar abundă instalații politic, repetăm, la *Nivelul Autorității Navale Române* există personal de certă valoare profesională care poate gestiona problemele de securitate din domeniul naval, ba chiar pot structura planuri viabile de refacere a flotelor civile ale României.

Dar, deocamdată, nu existe niciun fel de interes pentru domeniul naval și, mai ales, pentru revenirea la puterea navală pe care o avea România în 1990.

Pentru moment, în opinia noastră, dar și a celor cu care am discutat, ar fi necesar ca *Autoritatea Navală Română* să uniformizeze formulările atribuțiilor comune ale structurilor subordonate și, în același timp, pentru structurile similare să stabilească atribuțiile cu caracter specific, comune. Și, aceasta, în special, în cazul căpitanilor zonale și structurilor subordonate acestora. Niciodată, o structură subordonată nu își stabilește singură atribuțiile, deoarece există riscul omisiunilor, formulărilor ambigui și, de ce nu, evitarea unor sarcini incomode, dar care sunt, totuși, necesare.

Și dacă tot vorbim de instituții, documentele foarte multor instituții sunt structurate neadecvat, cu formulări agramate, exprimări confuze și cu abundență de cuvinte de prisos. De cele mai multe ori sunt concepute în grabă, de către persoane fără pregătire profesională solidă și care acordă puțină atenție folosirii termenilor și formulărilor adecvate în limba română. De aceea se creează suprapunerile de competențe și atribuții, confuzii și omisiuni importante.

Făcând o paranteză, de exemplu, la fluviu, se folosește sintagma „semnalizare costieră” deși nu există coastă decât la mare. La fluviu există maluri. Corect, în opinia noastră, ar fi să se folosească sintagme de genul „semnalizare fluvială amplasată pe mal” (deoarece semnalizarea de navigație poate fi amplasată pe apă – ancorată sau fixată, pe maluri și pe insule). Am dat acest exemplu care este împămânenit, dar total incorect. O analiză a termenilor și expresiilor folosite este necesară, deoarece trebuie să fie riguroș exacte, atât din punct de vedere profesional, tehnic, dar și lingvistic.

De asemenea, este necesară și revizuirea unor termeni folosiți cu preponderență în domeniul militar naval, unde, de exemplu, este des uzitată sintagma „comunicații maritime” (de exemplu, în formulări de genul „apărarea comunicațiilor maritime”), care poate induce erori, deoarece poate fi înțeleasă în sensul de comunicații (radio, telefonice etc.) utilizate în domeniul maritim.

Noi credem că cea mai potrivită formulare ar fi „rute și căi maritime”, deoarece exprimă clar activitatea de navigație, nu de realizare și utilizare a comunicațiilor mai sus amintite. Și ca să nu înlocuim o confuzie cu alta, trebuie să arătăm că trebuie definiți termenii de „rută maritimă” și „cale maritimă”, pe care i-am propus anterior. Ruta maritimă, în opinia noastră, este un itinerariu de deplasare în marea liberă, reprezentând o opțiune a celor care planifică și execută deplasarea, optimizată pe baza unor criterii proprii, iar calea maritimă

este un itinerariu obligatoriu, în jurisdicțiile maritime ale statelor, inclusiv în porturi, dar și în anumite zone din marea liberă, unde aceste căi sunt reglementate prin legi, acorduri, convenții etc., inclusiv în ceea ce privește marcajele și semnalizările.

Revenind, trebuie să arătăm că structuri de bază ale domeniului naval, cum sunt, de exemplu, administrațiile portuare, sunt la discreția unor consiliilor de administrație ai căror membri nu au nimic în comun cu domeniul naval. În structurile de administrare a porturilor, specialiștii în domeniul naval sunt nu puțini, ci rari. Să reamintim că porturile sunt concesionate de către stat unor companii și, practic, se urmărește profitul, prin stoarcerea la maxim a concesiunii, nu și dezvoltarea portului. Despre securitate navală, nici vorbă. Și, ca să nu lăsăm afirmația fără acoperire, dăm exemplu o frază, care constituie primul element al obiectului de activitate al unei astfel de companii: „asigurarea reparării, întreținerii și menținerii caracteristicilor tehnice minime ale infrastructurii de transport naval care i-a fost concesionată”. Cuvântul minim spune totul! O simplă parcurgere a datelor de pe site-urile unor astfel de administrații, confirmă tot ce am afirmat noi. De fapt, aceste companii fluviale nu au nici structuri de securitate navală. Fiindcă nu le cere nimeni!

Dacă porturile maritime și cele de la Dunărea maritimă au, aşa cum arătam, ca urmare a cerințelor Uniunii Europene, nu același lucru se întâmplă la fluviu. Undeva, la nivelul Ministerului Transporturilor, dacă s-ar vrea și, mai ales, dacă ar exista și personal cu pregătire și expertiză în domeniu, s-ar putea rezolva problema.

Dar, aşa cum știm, organigramele sunt făcute în funcție de persoane, nu în funcție de necesități. Și, când persoanele nu corespund cerințelor, eliminăm cerințele și elaborăm altele, astfel că să justificăm organograma. Există foarte multe funcții create, nu necesare (administratori, reprezentanți, asistenți, consilieri, experți, consultanți etc.). Persoanele care exercită aceste funcții sunt, de regulă, fără studii de specialitate sau având specializări în alte domenii, cu studii dubioase și precare, la instituții de învățământ obscure, care produc diplome, nu absolvenți. Treabă națională!

De asemenea, trebuie să remarcăm faptul că, la toate instituțiile pe care le-am prezentat și le vom prezenta în continuare, există o diversitate de abordări în ceea ce privește sarcinile, atribuțiile și activitățile, nu întotdeauna exacte.

Trebuie înțeles că sarcinile sunt primite de la structura ierarhic superioară, iar atribuțiile sunt un produs intern, elaborat de către conducerea companiei, de regulă printr-un regulament, menit să pună în practică sarcinile, folosind metode și mijloace specifice, prin diferite activități. Ignorarea acestui aspect, în mod evident, va avea și repercușiuni negative în ceea ce privește securitatea în domeniu.

Revenind la problema securității navale, considerăm că aceasta este de maximă importanță pentru securitatea țării și pentru desfășurarea în condiții

optime a activităților din domeniul naval, chiar dacă, în acest moment, suntem gazdă pentru nave străine și companii străine din domeniu și nu și casă pentru cele românești. Aceste nave și companii, prin tranzitarea apelor românești, aduc, totuși, un profit și trebuie să le oferim condiții atractive, dintre care securitatea și siguranța sunt primordiale.

Pentru aceasta și din motive de securitate națională, este imperios necesar ca studiile de specialitate derulate în prezent, pentru formarea ofițerilor (civili sau militari) să fie completate, de preferat, prin studii de masterat de sine stătătoare care au ca subiect securitatea în domeniul naval, dar și de studii de masterat care au ca subiect managementul diferitelor structuri ce presupun gestionarea problemelor de securitate navală.

Singura instituție care poate realiza acest lucru în mod unitar, atât pentru *Forțele Navale Române*, *Garda de Coastă* și structurile din subordinea sau coordonarea *Ministerului Transporturilor și Infrastructurii*, în opinia noastră, este *Academia Navală*. Si nu este deloc o opinie partizană. Argumentele sunt:

- Securitatea navală a țării este o componentă a securității naționale;
- Instituțiile civile, inclusiv *Autoritatea Navală Română* și *CERONAV*,

deși au personal foarte competent, nu pot realiza pregătirea unitară, deoarece le lipsește expertiza în ceea ce privește latura militară a securității navale, iar această latură este tocmai cea mai importantă, deoarece cuprinde elementele ce țin și de apărarea națională;

- Așa cum am arătat, amenințările și pericolele cele mai grave la adresa

securității navale sunt generate de situații de criză și de conflict armat, când Forțele Navale preiau, conform legii, conducerea tuturor acțiunilor și activităților în domeniul naval;

- *Academia Navală*, care pregătește specialiști în tot spectrul domeniului naval (militari și civili), poate realiza aceste studii de masterat în mod unitar, folosind personalul didactic propriu și persoane cu funcții de conducere din Forțele Navale, cu expertiză în domeniul securității navale, dar și experți din *Garda de Coastă*, din domeniul transporturilor navale, din instituțiile civile de învățământ de marină și din instituțiile științifice de cercetare din domeniul naval.

De asemenea, ar fi necesar ca studenții instituțiilor de învățământ superior de marină care după finalizarea studiilor vor desfășura activități în structuri care, în caz de criză sau conflict, intră în subordinea *Forțelor Navale*, să aibă o pregătire în acest sens, pentru a putea acționa eficient în astfel de situații. Nu se poate neglija la nesfârșit o astfel de problemă. Pe lângă faptul că nu avem toate structurile necesare pentru astfel de situații, nu avem nici

legislația completă, coerentă și viabilă și, mai ales, nu avem personalul pregătit pentru astfel de situații.

Din păcate, în situația actuală, noi nu prevenim, nu ne pregătim îndeajuns, ci doar ne mulțumim că avem „umbrele de vreme rea”, la adăpostul cărora ne amăgim că am rezolvat toate problemele. Securitatea navală a țării, ca de altfel și securitatea națională, este o problemă strict națională, altfel, sintagma „securitatea națională” nu ar avea sens. Ce vine din exterior este sprijin pentru securitatea națională, nu securitate națională.

Securitatea navală, deși este o componentă a securității naționale, are un specific aparte în sensul că de ea beneficiază toate entitățile navale străine care se află în apele românești, conform legislației noastre naționale și a celei internaționale în domeniu. Și asta pentru că, așa cum arătam, Oceanul Planetar are o legislație unică, care excede cadrul național, fără a aduce atingere suveranității statale.

În învățământul superior de marină, este necesar, normal, ca absolvenții acestora să cunoască foarte bine, la absolvire, problemele de securitate navală, din următoarele motive:

- Securitatea în domeniul naval este una dintre componentele principale ale securității naționale, Forțele Navale fiind structura de bază în asigurarea acesteia;

- Colaborarea, cooperarea cu alte structuri ale statului cu atribuții în domeniul securității navale și conducerea activităților, acțiunilor și misiunilor din acest domeniu, presupune, evident, cunoașterea a tot ce înseamnă sistemul național de securitate navală, componentele acestuia și principalele atribuții ale acestora privind securitatea navală;

- Însușirea elementelor de bază privind: securitatea navală; legislația internațională, europeană și națională în acest domeniu, precum și cunoașterea: intereselor navale ale statului și clasificarea acestora; a principalelor repere de politică navală ale statului; a pericolelor și amenințările potențiale la adresa securității navale a statului; a riscurilor și vulnerabilităților ce pot afecta sistemul de securitate navală; a metodologiei de evaluare a riscurilor etc., trebuie să facă parte din bagajul de cunoștințe de bază ale ofițerului de marină, deoarece, pe parcursul carierei va trebui să gestioneze, la diferite niveluri problemele de securitate navală;

De asemenea, în instituțiile de învățământ superior naval și în celelalte instituții de pregătire și formare a personalului în domeniu, dar, mai ales în acele instituții care pregătesc ofițeri, considerăm că nu este bine să se renunțe la programa curriculară a disciplinelor clasice care sunt fi vitale (ca aplicabilitate), în situații critice. Tehnologia modernă, mai ales cea digitală este extraordinară, dar, în același timp, cu toate măsurile de securitate care se iau, este foarte vulnerabilă. Și asta din două motive: unul este acela că poate fi scoasă din funcțiune și, al doilea, că poate fi determinată să furnizeze date

eronate. Să ne gândim că ne aflăm în mijlocul mării sau, mai grav, într-o zonă cu pericole pentru navegație și nu mai avem semnal GPS. Atunci, sextantul va fi vital, dar cu două condiții: să existe la bord și să existe ofițeri care să știe să îl folosească.

Flete nu mai avem, dar au apărut furnizori de personal pentru companiile străine și, până aici, nu este chiar rău. În ultimii ani am fost martorii apariției unor instituții destul de obscure, în domeniu sau chiar care nu au nimic în comun cu domeniul și care au pregătit, pe repede înainte, cum se zice, personal cu o pregătire minimă, de slabă calitate, ca ofițeri de marină. Nu are rost să comentăm, dar trebuie să subliniem faptul că cea mai mare amenințare și cel mai mare pericol pentru securitatea navală este omul nepregătit care se aventurează pe apă. În loc să fie un furnizor de securitate, ca să folosim o expresie la modă, el devine un pericol sau o amenințare pentru securitate.

De asemenea, cum am mai arătat, teoretizarea excesivă a unor cursuri care au legătură cu securitatea navală este o boală veche. Să amintim despre cursurile meteorologie, unde cursanții învață totul despre fenomenele meteorologice, de exemplu, dar foarte puțin despre cum trebuie să acționeze atunci când le întâlnesc, mai ales în sensul diminuării gradului de expunere (reducerea riscurilor și vulnerabilităților) și creșterii gradului de securitate.

În aproape toate lucrările referitoare la securitatea navală se abordează foarte puțin sau chiar deloc, problema salvării vieții omenești pe mare, deși, normal, nimic nu este mai de preț decât viața. Goana după profit și dorința de a se concentra măsurile de securitate pe segmentul economic al domeniului naval sau mai direct spus pe protejarea valorilor materiale aducătoare de profit, de multe ori plasează omul, viața sa, în plan secund.

Actualul sistem de căutare – salvare pe mare constă în activitatea mai multor instituții, dintre care cea mai importantă este *Agenția Română de Salvare a Vieții Omenești pe Mare – ARSVOM*, care este organul tehnic de specialitate din subordinea Ministerului Transporturilor și prin care acesta asigură activitatea de căutare și salvare a vieții omenești pe mare și intervenții în caz de poluare. Controversele legate de această instituție, inclusiv propunerile privind resubordonarea acesteia, sunt rezultatul necunoașterii în detaliu a problematicii acestui domeniu.

În opinia noastră, indiferent ce alte exemple invocăm, această instituție trebuie pusă în subordinea *Autorității Navale Române*, din următoarele motive:

- Autoritatea Navală Română are competența și capacitatea de coordonare a activității de căutare-salvare în domeniul naval al României;
- Viața oamenilor pe mare nu trebuie să fie obiectul unei afaceri, ci o obligație a statului, iar intervențiile la navele aflate în pericol să se facă în conformitate cu legislația internațională în vigoare;

- Autoritatea Navală Română poate solicita sprijinul și al altor instituții ale statului, inclusiv al Forțelor Navale și Gărzii de Coastă, fiind în măsură să

coordoneze activitățile de căutare – salvare, prin stabilirea zonelor de acțiune și realizarea cooperării, fără niciun fel de orgolii

Pentru aceasta, evident, este nevoie de studiere a problemei, găsirea soluțiilor viabile, elaborarea documentelor, mai ales a celor de colaborare sau cooperare și, evident, desfășurarea de exerciții periodice, comune, cu toate instituțiile implicate.

De aceea am pledat, anterior, pentru pregătirea adecvată a personalului care conduce sau coordonează astfel de activități.

De asemenea, trebuie să avem un sistem unic de pregătire a experților serviciilor de salvare – avarii, certificarea echipamentelor de căutare și salvare, precum și licențierea acestora. Pregătirea se poate face în instituțiile de învățământ superior de marină și CERONAV, după caz, dar certificarea trebuie, neapărat să fie făcută de Autoritatea Navală Română.

O altă mare problemă care ține de securitatea navală și este o componentă importantă a acesteia, este securitatea resurselor din domeniul maritim, dar nu o găsim abordată nici măcar în treacăt ca un element unitar, distinct, al securității maritime. Uneori, în abordări sumare, această problemă este tratată marginal, cum este cazul resurselor piscicole, unde problema are preponderență economică, de profit, nu de securizare a resursei. Adică, dacă acum avem, mai târziu, vedem noi ce mai facem. Și exemplele pot continua. Pe bună dreptate, cei care au citit această lucrare și afirmațiile de mai sus, s-ar putea întreba de ce nu am abordat noi acest domeniu, al securității resurselor din domeniul maritim. Răspunsul este că am fi mărit volumul acestei lucrări și mai mult și tot nu puteam aborda la modul rezonabil acest subiect, pentru că este nevoie de contribuția a mai multor specialiști în domeniul resurselor marine, care să colaboreze cu specialiști în probleme de securitate.

Am încercat să facem o sinteză a concluziilor și să facem și propunerি, acolo unde a fost cazul, în speranța că cei care vor parurge lucrarea, aşa cum am mai arătat, nu vor face o simplă lectură, ci vor analiza și își vor crea o opinie proprie asupra subiectului.

Sperăm ca demersul nostru științific să constituie un element care contribuie la studiile în domeniu, dar și la o stimulare a acelor ce lucrează în domeniul naval, care pot și vor să aibă, la rândul lor, contribuții proprii, opinii proprii și, de ce nu, să ne ofere un feedback asupra nivelului de calitate al muncii noastre.

În ceea ce privește cititorii neavizați, sperăm că le-am oferit o lectură ușor de parcurs, informații noi și interesante și, mai ales, le-am trezit interesul pentru subiectul lucrării – securitatea maritimă, dar și pentru viața și complexitatea activității truditorilor pe ape.



BIBLIOGRAFIE

A. LUCRĂRI DE AUTOR

(Volume, Articole, Lucrări prezentate în cadrul unor manifestări științifice, Știri etc.)

1. Acharya Arabinda, *Maritime terrorist threat in Southeast Asia*, in Maritime Security in Southeast Asia, Kwa Kwa Chong Guan, John Skogan editors, Routledge, Taylor&Francis Group, Abingdon, 2007
2. Adamczyk Ed, *Outgoing U.S. Naval Forces-Europe chief calls for new NATO maritime strategy*, United Press International (UPI), July 17, 2020
3. Akimoto Kazumine, *Maritime Security: Securing the Oceans, Ship & Ocean Newsletter Selected Papers*, No.7, Ocean Policy Research Foundation, October 2006
4. Akoto William, *Hackers could shut down satellites – or turn them into weapons*, The Conversation, February 12, 2020
5. Aktar Cengiz, *Mavi Vatan, Turkey's expanding naval horizons*, Ahval, Dec 02 2019
6. Albrecht Torsten, Masala Carlo, Tsetsos Konstantinos, *Maritime Security in the Mediterranean: Europe's fragile underbelly*, in *Routlege Handbook of naval Strategy and Security*, Editet by Joachim Crause and Sebastian Bruns, Routledge, Taylor&Francis Group, London and New York, 2016
7. Aliyev Nurlan *Russia's Military Capabilities in the Arctic*, International Centre for Defence and Security, Eesti, Estonia, June 25, 2019
8. Amos Jonathan, *A68: World's biggest iceberg is on the move*, BBC, 11 July 2019
9. Antidze Margarita, *APM Terminals buys Georgia port from RAKIA-official*, Reuters, April 4, 2011
10. Anyimadu Adjoa, Special for CNN, *Notorious Somali pirate quits: Now is shipping safe?*, January 11, 2013
11. Archus Dorian, *Russia commissions 3rd Project 22160 large patrol vessel Pavel Derzhavin*, Naval News, November 28, 2020
12. Areteos Evangelos, *Mavi Vatan and Forward Defense The Sinuous Journey of a Republican and Imperial Hybridization*, Turkish Desk of the Diplomatic Academy, Nicosia, 2020
13. Asariotis Regina, Benamara Hassiba, Premti Anila și Lavelle Jennifer, *Maritime Piracy - Part I An overview of trends, costs and trade-related implications*, United Nations Conference on Trade and Development, UNCTAD/DTL/TLB/2013/1, Studies in Transport Law and Policy–2014 No.1, Geneva
14. Atanasov Pavel, *The Black Sea region: a critical intersection*, NATO REVIEW, 25 May 2018
15. Bailey Stephanie, *Stopping Somalia's pirates by building a fishing industry*, CNN Bussines, January 7, 2020
16. Ball Desmond and Bateman Sam, *An Australian Perspective on Maritime CSBMs in the Asia-Pacific Region*, Research School of Pacific Studies, Australian National University, Canberra, 1991
17. Barringer Felicity, *New Rules Seek to Prevent Invasive Stowaways*, New York Times, April 7, 2012

18. Batchelor Tom, *Migration crisis and terror threat fuelled by un-policed seas on Europe's doorstep*, The Sunday Express, Feb 5, 2016
19. Bateman Sam, *Building Good Order at Sea in Southeast Asia: The Promise of International Regimes* in Kwa Chong Guan
20. Bateman Sam, *UNCLOS and Its Limitations as the Foundation for a Regional Maritime Security Regime*, IDSS Working Paper No. 111, Inst. for Defence and Strategic Studies, Singapore, 2006
21. Bateman Tom, *Police warning after drug traffickers' cyber-attack*, BBC News, 16 October 2013
22. Baumann Ingo, *GNSS Cybersecurity Threats: An International Law Perspective*, IG Inside GNSS, Global Navigation Satellite Systems Engineering, Policy, and Design, June 3, 2019
23. BAYBAŞ Haluk, *Türk Deniz Kuvvetleri için Hangi Deniz Stratejisi? Deniz Hâkimiyeti, Deniz Kontrolü ve Denizden Vazgeçirme/Caydırma... Ya Güç Aktarımı?*, MSI Dergisi, 15 Ekim 2020
24. Bebler Anton, *Corruption among Security Personnel in Central and Eastern Europe, in Army and State in Postcommunist Europe*, Edited by David Betz and John Lowenhardt, London, 2001
25. Behr Timo, Aaltola Mika & Brattberg Erik, *Maritime Security in a Multipolar World: Toward an EU Strategy for Maritime Commons*, FIIA Briefing Paper 130, Ulkopolitiittinen Instituutti, May 2013
26. Benny Daniel J., Ph.D., *Maritime Security: Protection of Marinas, Ports, Small Watercraft, Yachts, and ships*, CRC Press, Taylor&Francis Group, New York, 2016
27. Bhattacharjee Shilavadra, *What is Electronic Chart Display and Information System (ECDIS)?*, Marine insight, June 19, 2020
28. Bielby Kylie, *A Maritime Cyber Attack Could Cost \$110 Billion and Cripple Global Supply Chains*, October 31, 2019
29. Bignell Paul, *The sinking of the Explorer*, The Independent, 22 October 2011
30. Bladen Sarah, *Sharp decline in foreign fishing boats in Indonesian waters – Global Fishing Watch analysis* Global Fishing Watch, July 24th, 2019
31. Bonagiunta Emilio, *Maritime terrorism*, Sage International, Strategic Advise&Geopolitical Estimates, SAGE International Organisation, Australia, 2010
32. Borchert Heiko, *Maritime Security at Risk: Trends, Future Threat Vectors, and Capability Requirements*, Conference Paper, Lucerne: Sandfire, July 2014
33. Bueger Christian, Edmunds Timothy, *Beyond seablindness: a new agenda for maritime security studies*, Chatham House, The Royal Institute of International Affairs, International Affairs Journal, Volume 93, Number 6, 2017
34. Bueger Christian, *What is maritime security?* , Marine Policy, Volume 53, March 2015
35. Burroughs Laura and Mazurek Robert, *Maritime Security in the Indian Ocean: Perceived Threats, Impacts, and Solutions*, Caught Red-Handed brief, June 2019, p. 2 (The Caught Red-Handed workshops are convened and chaired by One Earth Future's Secure Fisheries program and the United Nations Office on Drugs and Crime's Global Maritime Crime Programme and supported by the US State Department's Bureau of International Narcotics

- and Law Enforcement Affairs and US Naval Forces Africa)
- 36.** Cassata Peter, *Russian Naval Base to be Built in Abkhazia*, Atlantic Council, JAN 27, 2009
- 37.** Chalk Peter, *The Maritime Dimension of International Security Terrorism: Piracy, and Challenges for the United States*, Published 2008 by the RAND Corporation
- 38.** Chiappetta Andrea, *Critical Infrastructure Protection: Port Cybersecurity Toward a Hybrid Port*, in *Computer and Cyber Security: Principles, Algorithm, Applications, and Perspectives*, Brij B. Gupta, Dharma P. Agrawal, Haoxiang Wang editors, CRC Press, Taylor&Francis Group, 2019
- 39.** Childs David, Popplewell Richard, *The Stasi: The East German Intelligence and Security Service*, Published by PALGRAVE, New York, 1996
- 40.** Chircop Aldo, *The IMO, its Role under UNCLOS and Its Polar Shipping Regulation*, in *Governance of Arctic Shipping: Balancing Rights and Interests of Arctic States and User States*, editat de Robert C. Beckman, Tore Henriksen, Christine Dalaker Kraabel, Erik J. Molenaar, J. Ashley Roach, Brill Nijhoff, Leiden/Boston, 2017
- 41.** Choi Byung-Kyu, Roh Kyoung-min, Lee Sang Jeong, *Development of a Combined GPS/GLONASS PPP Method*, Journal of Positioning, Navigation, and Timing, JPNT 3(1), 31-36 (2014)
- 42.** Choi Charles Q., *Ocean Invaders: Exotic Species Spreading Through World's Seas*, Live Science, February 25, 2011
- 43.** Claude Inis J., *Swords into Plowshares: The Problems and Progress of International Organization*, University of London Press, London, 1965
- 44.** Cockcroft A. N., Lameijer T J. N. F., *A GUIDE TO THE COLLISION AVOIDANCE RULES - International Regulations for Preventing Collisions at Sea*, Sixth edition, p. XIV, 2004
- 45.** Coffey Luke, *Russia in the Black Sea*, Middle East Institute, Washington D.C, June 18, 2020
- 46.** Comiso Josefino, *Polar Oceans from Space*, Springer Publisher, 2010
- 47.** Cordner Lee, *Offshore Oil and Gas Industry Security Risk Assessment: An Australian Case Study* in Herbert-Burns, Sam Bateman and Peter Lehr, Lloyd's MIU Handbook of Maritime Security, CRC Press, Boca Raton, Florida, 2009
- 48.** Crangan Costel, *Dezastrul naval ascuns cu îndârjire de Ceaușescu. Cum au scufundat iranienii o navă românească cu 31 de oameni la bord în războiul din anii '80*, Adevărul, 8 octombrie 2015
- 49.** Curt García Luis, *La Estrategia de Seguridad Marítima Nacional ante su próxima revisión: avances y opciones de mejora*, Instituto Español de Estudios Estratégicos (IEEE), Documento opinion (DIEEEO23-2018), Madrid, 02/03/2018
- 50.** Darıcılı Burak Ali Dr. Öğr. Üyesi, editor, *Güvenlik, Teknoloji ve Yeni Tehditler*, TeSAM (ekonomik Siyasal ve Stratejik Araştırmalar Merkezi), NOBEL AKADEMİK YAYINCILIK EĞİTİM DANIŞMANLIK TİC. LTD. ŞTİ, Ankara, 2020
- 51.** David Silgado Miranda, "Cyber-attacks: a digital threat reality affecting the maritime industry" (2018). World Maritime University Dissertations. 663
- 52.** Day Michael, *Ghost ship with a human cargo: The worrying new trend used by traffickers to exploit people desperate to flee the Middle East*, The

- Independent, 2 January 2015
53. del Pozo Fernando, Almirante (ret), *La seguridad marítima hoy: la mar nunca está en calma*, Real Instituto ELCANO, Documento de Trabajo 3/2014 | 12 de marzo de 2014
54. Denchak Melissa, *Water Pollution: Everything You Need to Know*, Natural Resources Defense Council (NRDC) Organisation, May 14, 2018
55. Denning Dorothy E., professor of Computer Science at Georgetown University, *Cyberterrorism*, declarație în fața Comisiei Speciale de Supraveghere Împotriva Terorismului a Comitetului pentru Structuri Militare din Camera Reprezentanților a Congresului SUA, May 04, 2000
56. Deo Gaur Krishna, *A Textbook on Indian Penal Code*, K.D. Gaur, 4th Edition, New Delhi: Universal Law Publishing Co., Pvt. Ltd., 2009, Section 433
57. Dupont Alan, *Maritime Environmental Security*, in David Wilson and Dick Sherwood, *Oceans Governance and Maritime Strategy*, Allen & Unwin, St Leonards, NSW, 2000
58. Edwards John, *The Santa Maria Hijacking*, Ocean Liners Magazine, 2021/01/22
59. Everitt Lauren, *Titanic threat: Why do ships still hit icebergs?*, BBC News Magazine, 20 March 2012
60. Fantaye Demessie, *Regional Approaches to Maritime Security in the Horn of Africa*, published by the Friedrich-Ebert-Stiftung, Addis Ababa Office, 2014
61. Felbab-Brown Vanda, *THE NOT-SO-JOLLY ROGER: DEALING WITH PIRACY OFF THE COAST OF SOMALIA AND IN THE GULF OF GUINEA*, Foresight Africa: Top Priorities for the Continent in 2014 The Brookings Institution
62. Feldt Lutz, Dr. Roell Peter, Thiele Ralph D., *Maritime Security – Perspectives for a Comprehensive Approach*, Institut für Strategie – Politik – Sicherheits - und Wirtschaftsberatung ISPSW, ISPSW Strategy Series: Focus on Defense and International Security, Issue No. 222, Apr 2013
63. Feldt Lutz, Masala Carlo, Stricker Hans-Joachim Und Tsetsos Konstantinos, *Kein Land in Sicht?*, Frankfurter Allgemeine Zeitung, 01.04.2013
64. French, V., Chu, N.-C., Santoro, F., Sousa Pinto, I., Borges, D., McDonough, N. (2015) *Review of Ocean Literacy in European Maritime Policy*. EU Sea Change Project
65. Friedman Norman, *Seapower as Strategy: Navies and National Interests*, Naval Institute Press, Annapolis, MD, 2001
66. Fry Fred, *Did the USSR Give Birth to Somali Pirates?*, U.S. Naval Institute Blog, May 20, 2009
67. Gady Franz-Stefan, *China, Russia Kick Off Bilateral Naval Exercise ‘Joint Sea’ The Chinese People’s Liberation Army Navy and Russian Navy began a six-day naval drill in Qingdao, China on April 29*, The Diplomat, April 29, 2019
68. Galtung Johan, *The Palme Commission on Disarmament and Security: A Critical Comment*, *Bulletin of Peace Proposals*, vol. 14, No.2, 1983
69. García Sánchez Ignacio José, *Estrategia de Seguridad Marítima Nacional 2013. "La prosperidad y el bienestar más allá de la línea de costa"*, Instituto Español de Estudios Estratégicos (IEEE), Documento de análisis (DIEEEA66-2013), Madrid, 10/12/2013

70. Garrett, III H. Lawrence, Admiral Kelso Frank B. II, USN, General Gray A. M., USMC, *The Way Ahead*, Proceedings, Vol. 117/4/1,058, April 1991
71. Gawliczek Piotr, Nowakowska-Krystman Aneta, *Core Competences of Piracy and Maritime Terrorism*, Journal of Defence Resources Management, Volume 7, Issue 2(13) / 2016
72. Gingeras Ryan, *Blue Homeland: The Heated Politics Behind Turkey's New Maritime Strategy*, War on the Rocks, Washington DC
73. Glass Dan, *What Happens If GPS Fails?, Despite massive reliance on the system's clocks, there's still no longterm backup*, The Atlantic, June 13, 2016
74. Glynn Patrick, *Closing Pandora's Box: Arms Races, Arms Control, and the History of the Cold War*, Basic Books, New York, 1992
75. Gobello Simone, *Georgian National Security Concept: a National-level-based strategy*, Global Security, 13/11/2013
76. Goure Dan, *The Navy's Networks Are Vulnerable To Cyber Attacks—It's Time For Action*, The National Interest, November 18, 2019
77. Graf Alex, *Where and Why Do Modern Pirate Attacks Happen?*, The Globe Post, September 24, 2019
78. Graham Luke, *Shipping industry vulnerable to cyber attacks and GPS jamming*, CNBC, FEB 1 2017
79. Gray C. S , *Weapons Don't Make War: Policy, Strategy, and Military Technology* (Modern War Studies) Hardcover – January 1, 1993
80. Gray C. S, *Arms Control Does Not Control Arms*, Orbis, Vol. 37, No. 3, 1993
81. Gray Colin S., *The Leverage of Sea Power: The Strategic Advantage of Navies in War*, The Free Press, New York, 1992
82. Gray Colin S., *The Sheriff: America's Defense of the New World Order*, University Press of Kentucky, Lexington, KY, 2004
83. Greenberg Michael D., Chalk Peter, Willis Henry H., Khilko Ivan și Ortiz David S., *Maritime Terrorism: Risk and Liability, Chapter Two: The Contemporary Threat of Maritime Terrorism*, Published 2006 by the RAND Corporation
84. Grove Eric, *Confidence-building Measures at Sea*, Research School of Pacific Studies, Australian National University, Canberra, 1991
85. Grove Eric, *Confidence-building Measures at Sea*, Research School of Pacific Studies, Australian National University, Canberra, 1991.
86. Grove Eric, *Confidence-building Measures at Sea: An Alternative to Naval Arms Control?* in A. Mack, *A Peaceful Ocean? : Maritime Security in the Pacific in the Post-Cold War Era*, Studies in World Affairs; 4, Allen & Unwin, 1994
87. GÜL Murat Yrd. Doç. Dr., *Güvenlikteki kavramsal değişim ve Türkiye'nin güvenlik yaklaşımı ve politikalarına etkileri*, Süleyman Demirel Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, Y.2016, C.21, S.1
88. Gürdeniz Cem, Amiral, *Jeopolitik, Savunma ve Güvenlik Perspektifinde Türk Deniz Gücü ve 21inci Yüzyıl*
89. Gürdeniz Cem, *Karadeniz politikamız*, Hidropolitikakademi Ankara, 19.02.2018
90. Harel Assaf, *Preventing Terrorist Attacks on Offshore Platforms: Do States Have Sufficient Legal Tools?*, Harvard National Security Journal / Vol. 4, 2012

91. Harlan Chico, Pitrelli Stefano, *How Venice's plan to protect itself from flooding became a disaster in itself*, The Washington Post, November 19, 2019
92. Hasan Md. Monjur, Jian He, Md. Alam Wahidul & Chowdhury K M Azam, *Protracted maritime boundary disputes and maritime laws*, Journal of International Maritime Safety, Environmental Affairs, and Shipping, Volume 2, 2019 - Issue 2, Taylor & Francis Group p. 90 apud Newman, N. *Maritime Boundary Dispute*
93. HÂLDAN Romulus, Politica navală a statului, în Gândirea Militară Românească, Nr. 2/2008, , CTEA, pp. 13-23, Bucureşti, martie-aprilie 2008
94. Hellberg Peter, *Effects of the ISPS Code on ship and port security - a Swedish perspective*, A dissertation submitted to the World Maritime University in partial fulfillment of the requirements for the award of the degree of master of science in maritime affairs (maritime safety & environmental administration) World Maritime University, Malmö, Sweden, 2009
95. Hess Harry: *One of the Discoverers of Seafloor Spreading*, American Museum of Natural History, Curriculum Collections
96. Hill Brian, *Ship Collision with Iceberg Database*, Institute for Ocean Technology – National Research Council Canada, ICETECH06-117-RF January 2010, Canada
97. Hoddle Mark, *Caulerpa Taxifolia or Killer Alga*, University of California Riverside, Center for Invasive Species Research
98. Hodgkinson Sandra L., *Current Trends in Global Piracy: Can Somalia's Successes Help Combat Piracy in the Gulf of Guinea and Elsewhere?*, in CASE WESTERN RESERVE JOURNAL OF INTERNATIONAL LAW VOL. 46-2013, Issue 1&2, School of Law, Case Western Reserve University, Cleveland, Ohio, 2013
99. Horrell Steven, Nordenman Magnus, Slocombe Walter B., *Updating NATO's Maritime Strategy*, Atlantic Council, Brent Scowcroft Center on International Security, Washington, DC 20005, July 2016
100. Jermalavičius Tomas, Pernik Piret, Hurt Martin with Breitenbauch Henrik and Järvenpää Pauli, RKK ICDS Report: *Comprehensive Security and Integrated Defence: Challenges of implementing whole-of government and whole-of-society approaches*, International Centre for Defence Studies, Tallinn, Estonia, 2014
101. Johnson Alex, *Russia attacks, seizes Ukrainian vessels in Black Sea off Crimea*, NBC News Digital, Nov. 26, 2018,
102. Johnson J. Christopher, Thaul Susan, Page William F., Crawford Harriet, Medical Follow-up Agency, Institut of Medicine, *Mortality of Veteran, Participants in the Crossroads Nuclear Test*, National Academy Press, Washington, D.C. 1996
103. Kane Solomon et Passicousset Laurent, *Produit de la crise et de l'instabilité politique, la piraterie, symptôme d'un Asie fragilisée*, Le monde diplomatique, june 2000
104. Karadeniz Bülent, *Security and Stability Architecture in the Black Sea*, PERCEPTIONS, Winter 2007
105. Kelman Ilan, *Disaster by Choice: How our actions turn natural hazards into catastrophes*, Oxford University Press, 2020

106. Kendrik T.D., *The Lisbon Earthquake*, J.B. Lippinkott Company, Philadelphia – New York, October 1955
107. Keunsoo Jeong, *Dynamics of global and regional piracy 1996 to 2013 : The evolution of somali piracy*, University of Pittsburgh, 2017
108. Kinzler Ro Dr., *Mantle Convection and Plate Tectonics*, Khan Academy, Mountain View, California
109. Kogan Eugene, *Russian Drones on the Rise*, European Security & Defence, International Security and Defence Journal, 8/2018
110. Kozák Jan, Čermák Vladimír, *The Illustrated History of Natural Disasters*, Springer, Dordrecht, ISBN 978-90-481-3324-6, 2010
111. Küçükşahin Ahmet, *Güvenlik bağlamında, risk ve tehdit kavramları arasındaki farklar nelerdir Ve nasıl belirlenmelidir?*, Güvenlik Stratejileri Dergisi (GDD), Yıl 2006, Cilt 2 , Sayı 4
112. Kugler Richard L. and Frost Ellen L., *The Global Century: Globalization and National Security*, vols. 2, NDU Press, Washington, D.C., 2001
113. Kuimova Alexandra și Wezeman Siemon T., *GEORGIA AND BLACK SEA SECURITY*, SIPRI Background Paper, December 2018
114. Lagouvardou Sotiria, *Maritime Cyber Security:concepts, problems and models*, Master Thesis, Technical University of Denmark, Department of Management Engineering, 05 July 2018
115. LaGrone Sam, *Cyber Probes to be Part of All Future Navy Mishap Investigations After USS John S. McCain Collision*, USNI News, September 14, 2017
116. Larsen Jessica, *THE EUROPEAN UNION AS A SECURITY ACTOR – Perspectives from the maritime domain*, Danish Institute for International Studies (DIIS) report 2019:6, Copenhagen, 2019
117. Larter David B., *The US Navy returns to an increasingly militarized Arctic*, DefenseNews, Washington, May 12, 2020
118. LARUFFA Vincenzo, Dott., Direttore della Ricerca, Ricerca CeMiSS 2009, *Prospettive della sicurezza in ambito marittimo: infrastrutture critiche e dimensione marittima della security*, Stato Maggiore della Difesa/Centro Alti Studi per la Difesa (CASD)/Istituti Militari/Centro Militare di Studi Strategici/Pubblicazioni/Ricerche/, 17 dicembre 2009
119. Lazarus Sarah, *Slavery at sea: human trafficking in the fishing industry exposed*, South China Morning Post, 13 Jun, 2015
120. Leifer Michael, *The Maritime Regime and Regional Security in East Asia*, The Pacific Review, Vol. 4, No. 2, 1991
121. Lewerenz Catharina and Vorrath Judith, *Illegal Fishing and Maritime Security: Towards a Land - and Sea- based: Response to Threats in West Africa*, SWP Comments 2, Stiftung Wissenschaft und Politik German Institute for International and Security Affairs, January 2015
122. Litzellmann Alain, *La piraterie dans le sud-est Asiatique, Cours de geopolitique (V)*, l’Institut de Stratégie Comparée, Ecole pratique des Hautes Etudes / Science historique et philologiques –Sorbonne, Paris, 2003
123. Lynn-Jones Sean M., *Agreements to Prevent Incidents at Sea and Dangerous Military Activities: Potential Applications in the Asia-Pacific Region*, Research School of Pacific Studies, Australian National University, Canberra, 1991
124. MacFarlane S. Neil, *Georgia: National Security Concept versus National*

- Security, Russia and Eurasia Programme Paper REP PP 2012/01, Published in association with Center for Social Sciences, Tbilisi, August 2012
125. Macleod Gunn Angus, *Encyclopedia of Disasters: Environmental Catastrophes and Human Tragedies*, volume 1, Greenwod Press, Westport, Connecticut- London, 2008
126. Manoli Panagiota, The Dynamics of Black Sea Subregionalism, published by Routledge, Taylor & Francis Group, New York, 2016
127. Masala Carlo, Prof. Dr. und Tsetsos Konstantinos, M.A., *Die maritime Dimension der Sicherheits- und Verteidigungspolitik der Europäischen Union und Deutschlands im 21. Jahrhundert Maritime Sicherheit der Europäischen Union (MAREU)*, ISPSW Strategy Series: Focus on Defense and International Security, Issue No. 229, Mai 2013
128. Mc.Nicholas Michael A., *Maritime Security: An Introduction*, second edition, Elsevier, Oxford, UK, 2016
129. Mead W. R, *God and Gold*, p. 360-365 si C. S. Gray, *The Navy in the Post-Cold War World: The Uses and Value of Strategic Sea Power*, The Pennsylvania State University Press, University Park, PA, 1994
130. Miller Christopher J., *In military rout, Russia seizes 51 Ukrainian ships in Crimea*, Kyiv Post, March 26, 2014
131. Mitchell Victoria, *Maritime Boundaries and Maritime Security*, in Lisa Otto editor, *Global Challenges in Maritime Security: An Introduction*, Springer Nature Switzerland Ag., 2020
132. Mo John, *Option to Combat Maritime Piracy* in Southeast Asia Ocean Development Internatiional Law 33 nr. 314 July/December 2002, Hong Kong 2002
133. Møller Bjørn, *Piracy, Maritime Terrorism and Naval Strategy*, DIIS report 2009:02, Danish Institute for International Studies, Copenhagen, 2009
134. Mondré Aletta, *Forum Shoping in International Disputes*, Palgrave MacMillan Publisher, New York, 2015
135. Moran Daniel, *The Maritime Governance System* in Andrew T.H. Tan, *The Politics of Maritime Power: A Survey*, Routledge, London, 2007
136. Morgenthau, H. Another ‘Great Debate’: *The National Interest of the United States*, The American Political Science Review Vol. 46. No. 4., 1952
137. Mosley Aleeza, *The implementation of international maritime security instruments in CARICOM states*, United Nations-Nippon Foundation Fellow 2009 – 2010, Division for Ocean Affairs and Law of The Sea, Office of Legal Affairs, The United Nations, New York, 2009
138. Moșneagu Marian, „*O istorie tragică a Marinei Comerciale Române*”, Editura Ex Ponto, Constanța, 2006
139. Motoc Corneliu, *Misterul scufundării navei Rostock*, Historia, Tulcea, 2014,
140. Mustafa Aydin, Fulya Ereker, *Türkiye'de Güvenlik: Algı, Politika, Yapı*, Uluslararası İlişkiler Konseyi Derneği, Uluslararası İlişkiler Dergisi, Cilt 11, Sayı 43 (Güz 2014)
141. Nakashima Ellen and Sonne Paul, *China hacked a Navy contractor and secured a trove of highly sensitive data on submarine warfare*, The Washington Post, June 8, 2018
142. Newman Nicholas, *Cyber pirates terrorising the high seas*, The Institution of Engineering&Technolog., E7T Magazine, April 18, 2019
143. Nieto Alejandro Sanchez, *Did BLACKSEAFOR Ever Have a Chance?*, e-

- International Relations, 18 Nov. 2012
144. Nordenman Magnus, *The Naval Alliance Preparing NATO for a Maritime Century*, Atlantic Council, Brent Scowcroft Center on International Security, Washington, DC 20005, June 2015
145. Nuechterlein Donald E., *National Interests as A Basis for Decision-making*, prelegere ținută de Dr. Donald Nuechterlein la University of Virginia's NAVAIR Executive Seminar, June 5, 2007
146. Nuechterlein Donald E., *U.S. National Interests and Policies in the Middle East*, prelegere ținută de Dr. Donald Nuechterlein la o întâlnire cu Asociația Militarilor din America (MOAA), în Charlottesville, Virginia, 24 Martie 2011
147. O'Brian Kevin A., *Privatizing Security Privatizing War? The New Warrior Class and regional Security*, in *Warlords in International Relations*, Paul B. Rich, editor, New York, 1999
148. Oliver David, *Russia's rapid UAV expansion*, *Armada Internacional*, decembrie 2018/januarie 2019, Issue 06
149. Ostovari Pouya and Wu Jie, *Toward Network Coding for Cyber-Physical Systems: Security Challenges and Applications*, in Houbing Song, Glenn A. Fink, Sabina Jeschke, editors, *Security and Privacy in Cyber-Physical Systems: Foundations, Principles, and Applications*, IEEE Press, John Wiley&Sons Ltd., 2017
150. Ozan Emre, *Türkiye'nin ulusal güvenlik politikasının avrupalılılaşması*, yüksek lisans tezi, İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Uluslararası İlişkiler Anabilim Dalı, İstanbul, 2010
151. Panneerselvam Prakash, *10 Years of Fighting Pirates in Asia: As ReCAAP marks its 10th anniversary, a look back at the achievements*, The Diplomat, September 01, 2016
152. Papenfuß Daniel, *Abaufs Wasser*, ZOLL AKTUELL 4/17, 17 mai 2017
153. Pădurean Claudiu, *Cum a ajuns Oceakovul colonia Moldovei*, România Liberă, 21.02.2013
154. Pharand Donat, Legault Leonard H., *The Northwest Passage: Arctic Straits*, in *International Straits of the World*, Martinus Nijhoff Publishers, 1984, Dordrecht, The Netherlands
155. Phinney Todd R., *Reflections on Operation Unified Protector*, National Defense University Pres, Joint Force Quarterly, Vol.73 (2nd Quarter, April 2014)
156. Pinandita Apriza, *Lawyers file police report alleging trafficking of Indonesian sailors*, The Jakarta Post, May 9, 2020
157. Pîntea Iurie, *Identificarea pericolelor existente și probabile pentru interesele naționale de bază ale Moldovei*, în lucrarea "Apărarea și securitatea națională a Moldovei", Institutul de Politici Publice, Chișinău, 2001
158. Prasad Singh Shashi Shekhar, Agarwal Jatin, Mani Nag, *Offshore Operations and Engineering*, CRC Press, Taylor&Francis Group, 2020
159. Rahman Chris, *Concepts of Maritime Security: A strategic perspective on alternative visions for good order and security at sea, with policy implications for New Zealand*, Centre for Strategic Studies: New Zealand, Victoria University of Wellington, Discussion Paper 07/09, 2009

160. Rahman Chris, *Linking Maritime Regimes to Regional Security: Some Caveats and Observations* in S. Bateman, *Maritime Cooperation in the Asia-Pacific Region: Current Situation and Prospects*, Canberra Papers on Strategy and Defence No. 132, Strategic and Defence Studies Centre, Australian National University, Canberra, 1999
161. Raymond Catherine Zara, *Maritime terrorism in SoutheastAsia: A risk assessment*, Paper NO.74, Institute of Defence and Strategic Studies, Singapore, March 2005
162. Reese Ashley, Johnson Kevin, Lucas Kat, Derose Dan, *Analysis: Port navigation factors challenge ships, call reliability*, vezi pe site-ul JOC Group Inc,
163. Reinhardt Charles J., *Maritime Piracy: Sign of a Security Threat?*, Mercer on Transport & Logistics, Fall 2004/Winter 2005 issue, p.17
164. Rempfer Kyle, *NORTHCOM: Arctic now America's 'first line of defense'*, DefenseNews, Washington, May 6, 2019
165. Rempfer Kyle, *Report: Navy is under 'cyber siege,' national secrets leaking from the hull*, NavyTimes, March 13, 2019
166. Ren Lei, Xu Tianhe, Ai Qingsong, Yang Yugo, *Deformation Monitoring and Precision Analysis Based on BDS/GPS Dual System Combination*, Sun Jiadong, in Liu Jingnan, Yang Yuanxi, Fan Shiwei, Yu Wenxian, editors, *China Satellite Navigation Conference (CSNC) 2017 Proceedings: Volume I*
167. Rice Tony, *Do Whales Get the Bends?* Section 5, Q. 109, Adlard Coles Nautical Publisher, London, 15 May 2010
168. Rider David, *Why 50,000 ships are so vulnerable to cyberattacks*, maritime Security Review, June 14, 2018
169. Rimaboschi Massimiliano, *L'unification du droit maritime. Contribution à la construction d'un ordre juridique maritime*, Aix-au-Provence, Presses universitaire d'Aix Marseille, 2006
170. Roberts A. and Kingsbury B., "Introduction: The UN's Role in International Society since 1945", in A. Roberts and B. Kingsbury (eds.) *United Nations, Divided World*, (Oxford: Clarendon Press, 1993)
171. Roberts Hannah, *ISIS could become the pirates of the Mediterranean and bring havoc to European waters after taking coastal towns in Libya*, Daily Mail, 19 February 2015
172. Rodriguez Ruiz Hector Mauricio, Capitan de navio, *Seguridad Integral Marítima, reto Estratégico*, in SEGURIDAD MARÍTIMA RETOS Y AMENAZAS, Ediciones Escuela Superior de Guerra, Bogota
173. Ruiz Palmer Diego A., *Analysis - New operational horizons: NATO and maritime security*, NATO Review, 01 October 2007
174. Sakai Hidekazu, *The End of Comprehensive Security? The Evolution of Japanese Security Policy in the post-September 11-Terrorism World*, paper was presented at the 19th General Conference of International Peace Research Association (IPRA), „Globalization, Governance, and Social Justice: New Challenges for Peace Research”, Security and Disarmament Commission, Kyung Aee University, Suwon, South Korea, July 1-5, 2002

175. Sahuja Vijay, *Security threats and challenges to maritime supply chains*, Disarmament Forum, Maritime Security, two 2010, United Nations Institute for Disarmament Research (UNDIR), Geneva, July 2010
176. Sam, *Sea piracy: some inconvenient truths*, Disarmament Bateman Forum 2010(2)
177. Saul Jonathan, *Cyber Attacks Against Ships' GPS Systems Prompts Return of Radio as Backup*, Insurance Jurnal, August 7, 2017
178. Scanlon Joseph, *Source of Threat and Source of Assistance: The Maritime Aspects of the 1917 Halifax Explosion*, The Northern Mariner/Le Marin du nord, X, No. 4 (October 2000)
179. Schmitt Michael N., Professor, *Tallinn Manual on the International Law Applicable to Cyber Warfare*, Cambridge University Press, 2013
180. Schmitt Michael N., Professor, *Tallinn Manual on the International Law Applicable to Cyber Warfare*, second edition, Cambridge University Press, 2017
181. Segell Glen, *Stability and Intervention in Sub-Saharan Africa*, 1998, United Kingdom
182. Shahzad Kaleem Awan Malik, A. Al Ghamsi Mohammed, *Understanding the Vulnerabilities in Digital Components of an Integrated Bridge System (IBS)*, Journal of Maritime Science & Engineering, 2019, 7, 350
183. Siclitaru Lavinia, *Hispania, prima navă cu pavilion de complezență românesc*, Timpul, 21-03-2013
184. Simon Jeffrey David, *The Terrorist Trap: America's Experience with Terrorism*, second edition, Indiana University Press, 2001
185. Singh Abhijit, "Maritime Terrorism in Asia: An Assessment", ORF Occasional Paper No. 215, Observer Research Foundation, October 2019
186. Skogan John K., *Maritime Security in Southeast Asia*, Routledge, London, 2007
187. Skopik, F., Pahi, T. *Under false flag: using technical artifacts for cyber attack attribution*. Cybersecur 3, 8 (2020)
188. Smith – Windsor Brooke, *Securing The Commons: Towards NATO's New Maritime Strategy*, NATO Research Paper, Research Division – NATO Defence College, Rome, No. 49 – September 2009
189. Smith Nicola, *Could human trafficking on the high seas be stopped by an online tracker?*, The Telegraph, 13 JUNE 2019
190. Speller Ian, *Understanding naval warfare*, Routledge ed., London, 2014
191. Staff Matthew, *Getting to the root of maritime piracy*, Raconteur, London, October 17, 2018
192. Stockbruegger Jan, Bueger Christian, *Into the Blue: Rethinking Maritime Security*, Insights from an ESRC sponsored Ideaslab on Maritime Security at Cardiff University, 26-27 June 2014, The Maritime Executive, 2014-07-11
193. Suárez-Llanos Galán Francisco, *La Seguridad Marítima en La Marina Civil*, in IMPACTO DE LOS RIESGOS EMERGENTES EN LA SEGURIDAD MARÍTIMA, Instituto Español de Estudios Estratégicos, Grupo de Trabajo número. 05/08, Cuadernos de estrategia, No. 140, Imprenta Ministerio de Defensa
194. Sundstrom Ian, *AN ADEQUATE NATO MARITIME POSTURE: THE*

MISSING ELEMENT FOR DETERRING RUSSIA, Center for International Maritime Security (CIMSEC), MARCH 30, 2017

195. Swartz Peter M., *American Naval Policy, Strategy, Plans and Operations in the Second Decade of the Twentyfirst Century*, Center for Strategic Studies, CNA (a nonprofit research and analysis organization), Arlington, January 2017
196. Talley Wayne, *Maritime Safety, Security and Piracy*, Informa Law from Routledge, Taylor&Francis Group, 2008
197. Tamm Torsten, *Bundespolizei See: 50 Jahre maritime Sicherheit an den deutschen Seegrenzen*, Bundespolizei kompakt, Zeitschrift der Bundespolizei, 4/2014
198. Tangredi Sam J., *Globalization and Maritime Power*, NDU Press, Washington D.C., 2002
199. Tharoor Ishaan, *How Somalia's Fishermen Became Pirates*, The Time, Saturday, Apr. 18, 2009
200. Till Geoffrey, *Developments in Maritime Security in Peter Cozens, New Zealand's Maritime Environment and Security*, Centre for Strategic Studies: New Zealand, Victoria University of Wellington, Wellington, 1996
201. Till Geoffrey, *Seapower: A Guide for the Twenty-first Century*, Frank Cass, London, 2004
202. Till, Geoffrey, *Globalization: Implications of and for the Modern/Postmodern Navies of the Asia Pacific*, RSIS Working Paper No. 140, S. Rajaratnam School of International Studies, Singapore, 15 oct. 2007
203. Todorov Boiko, Shentov Ognian, Stoianov Aleksandăr editori, *Corruption and Illegal Trafficking: Monitoring and Prevention : Assessment Methodologies and Models of Counteracting Transborder Crime*, second revised and amended edition, Center for the Study of Democracy, Sofia, 2000
204. Trevithick Joseph, *Ukraine Cleared To Buy 16 Of The U.S. Navy's Newest Patrol Boats*, The War Zone, June 17, 2020
205. Tucker Patrick, *Ukraine is Building a Mosquito Navy to Fend Off Russia, With US Help*, Defense One, September 26, 2018
206. Tummers Ed., *The Future Maritime Security Environment*, Maritime Affairs, Summer 1999
207. Türkmen İlter, *Karadeniz'de işbirliği ve güvenlik*, Hürriyet, 6 Eylül 2008
208. Ulusoy Hasan, *A new formation in the Black Sea: Blackseafor*, Ministerul Afacerilor Externe, Centrul de Studii Strategice (SAM), Perceptions, Journal of International Affairs, December 2001- February 2002 / Vol. - VI Num.4, Ankara, 2002
209. Vavasseur Xavier, *Pella Shipyard Launched 15th & 16th Raptor-Class Patrol Boat For Russian Navy*, Naval News, 20 Apr 2020
210. Vavasseur Xavier, *The Italian Navy's Strategic Planning And Fleet Composition Until 2034*, Naval News, 05 Jul 2019
211. Vita Lorenzo, *La Marina Militare lancia l'allarme: "Siamo quasi alla frutta"*, Il Giornale, 12/10/2019
212. Vollmer, Wilhelm. *Wörterbuch der Mythologie*, Stuttgart, 1874
213. Walker Timothy, Reva Denys, *Promising signs of Africa's global leadership on maritime security*, Institute for Security Studies, 19 FEB 2019
214. Wandji Thierry, Pollock Miriam, Galaitsi S.E., Trump Benjamin D., Linkov

- Igor, *Digital Resilience for Naval Software and Missions*, in NATO Science for Peace and Security Series D: Information and Communication Security – Vol. 55, Resilience and Hybrid Threats: Security and Integrity for the Digital World editat de I. Linkov, L. Roslycky, B.D. Trump, IOS Press BV, Tallin, Estonia, 2019
215. Weisberger Mindy, *Enormous Craters Blasted in Seafloor by Nuclear Bombs Mapped for the First Time*, LiveScience, December 10, 2019
216. Werner Ben, *Retired U.S. Coast Guard Cutters Arrive in Odessa to Join Ukrainian Navy*, USNI News, October 21, 2019
217. Westcott Ben, *China's GPS rival Beidou is now fully operational after final satellite launched*, CNN Business, June 24, 2020
218. Wilks Andrew, *Blue Homeland: the doctrine behind Turkey's Mediterranean claims*, The National, Abu Dhabi, UAE, Aug 14, 2020
219. Wilson Clay, *Information Operations, Electronic Warfare, and Cyberwar: Capabilities and Related Policy Issues Congressional Research Service Report for Congress*, Naval History and Heritage Command, March 20, 2007
220. Wolfers Arnold, "National Security" as an Ambiguous Symbol, Political Science Quarterly, Vol. 67, No. 4 (Dec., 1952)
221. Wolfrum Rüdiger, *Fighting Terrorism at Sea: Options and Limitations under International Law*, Japan Society for Defense Studies, 2008
222. Wolfrum Rüdiger, *Freedom of Navigation: New Challenges, International Tribunal for the Law of the Sea*, Freedom of Seas, Passage Rights and the 1982 Law of the Sea Convention, Center for Oceans Law and Policy, Volume: 13, 01 Jan 2009
223. Woodard Colin, *More Than a Pirate, a Rebel With a Democratic Spirit*, New York Times, Section A, Page 27, Nov. 23
224. Younis Mohammed Abdullah, *Maritime Terrorism, Consequences for the Middle East*, FUTURE for Advancend Research&Studies, Analisis, Security Studies, Item 99, April 20, 2015, Abu Dhabi, U.A.E
225. Zhang Lim Min, *Parliament: SAF to restructure to deal with cyber, terrorism, maritime threats*, The Straits Time, July 26, 2019
226. Барциц Индира, *Пятый российский пограничный катер прибыл в абхазский порт Очамчира*, РИА Новости, Сухуми, 12.08.2010
227. Васильева Е.А., *Формирование системы безопасности в Черноморском регионе*, în culegere de articole *Актуальные проблемы международного права и международных отношений Россия и Турция в системе глобальной и региональной безопасности* сборник статей, Центр востоковедных исследований, международных отношений и публичной дипломатии, Москва, 2017
228. Гаврилов Юрий, *Оборона Крыма: с воздуха, с земли и с моря: Главком ВМФ Виктор Чирков: В ближайшие шесть лет Черноморский флот получит 30 боевых кораблей*, Российская газета, 10.10.2014
229. Гудев П.А., *Новые риски и угрозы безопасности России в Азово-Черноморском регионе // Пути к миру и безопасность*, Национальный исследовательский институт мировой экономики и международных отношений имени Е.М. Примакова Российской академии наук (ИМЭМО РАН), Научный журнал ИМЭМО РАН «Пути к миру и

- безопасности», №² (53), 2017
230. Дойкински Петър, *Празникът на армията в Хидрографската служба във Варна*, БНТ 1, 06.05.2019
231. Ефименко Ярослав, Скулин Андрей, Пятая эскадра ВМФ СССР против б-го флота США. *Наши сильнее!* Заключение, № 8 (75), Август 2012, Москва
232. Заблоцький Володимир, експерт Інформаційно-консалтингової компанії Defense Express, УКРАЇНСЬКА МОРСЬКА СИЛА – ЯКІЙ ЙІ БУТИ?, ОПК - Інформаційне агентство «Оборонно-промисловий кур'єр», 15.06.2011
233. Лысенко Михаил, *Черному морю - доверие и безопасность*, Независимая газета, Москва, 07.06.2002
234. Мамедов Руслан, Ольга Пылова, *На пути к «стратегической глубине» в Причерноморье*, Аналитические статьи, Российский совет по международным делам» (НП РСМД), 28 февраля 2019
235. Редичкина Ксения, *Военные России и Абхазии будут действовать единым фронтом*, Парламентская газета, 02.11.2016
236. Садыкова Валерия, *В России создана береговая охрана*, Военно-промышленный курьер, 20 июля 2005
237. Теймирова А.Б. *Инициативы Турции в сфере морской безопасности Черноморского региона в конце XX – начале XXI в.*// Архонт, 2017
238. Цыганкова Светлана, *Первый женский экипаж ВМФ РФ провел тренировку в Петербурге*, Российская газета, 07.03.2020
239. ШЕФЕР Дарья, *РОССИЯ ПРИОСТАНАВЛИВАЕТ УЧАСТИЕ В УЧЕНИЯХ BLACKSEAFOR ИЗ-ЗА СБИТОГО СУ-24*, Комсомольская правда, 27 НОЯБ. 2015
240. Юферев Сергей, *Самый совершенный корабль Береговой охраны России*, ВОЕННОЕ ОБОЗРЕНИЕ, 9 декабря 2019

B. DOCUMENTE OFICIALE

B.1 DOCUMENTE ALE ORGANIZAȚIILOR INTERNAȚIONALE

ORGANIZAȚIA NAȚIUNILOR UNITE – ONU

1. *Code of practice on security in ports*, International Maritime Organization (IMO) and International Labour Organization (ILO), MESSHP/2003/14, Tripartite Meeting of Experts on Security, Safety and Health in Ports, Geneva, 2003
2. *Container Security: Major Initiatives and Related International Developments*, Report by the UNCTAD Secretariat, United Nations Conference on Trade and Development, C. RELATED INTERNATIONAL DEVELOPMENTS: A BRIEF OVERVIEW, UNCTAD/SDTE/LB/2004/1 26 February 2004
3. *Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation, Protocol for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Fixed Platforms Located on the Continental Shelf*, Adopted 10

- March 1988; Entry into force 1 March 1992; 2005 Protocols: Adopted 14 October 2005; Entry into force 28 July 2010, International Maritime Organization, cunoscută și sub denumirea de Convenția SUA
- 4. *Illegal, Unreported and Unregulated (IUU) fishing*, Food and Agriculture Organization of The United Nations (FAO)
 - 5. *International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL)*, Adoption: 1973 (Convention), 1978 (1978 Protocol), 1997 (Protocol - Annex VI); Entry into force: 2 October 1983
 - 6. *International Plan of Action to Prevent, Deter and Eliminate Illegal, Unreported and Unregulated Fishing (IPOA-IUU)*, Food and Agriculture Organization of the United Nations (FAO), Roma, 2001
 - 7. *International Plan of Action to Prevent, Deter and Eliminate Illegal, Unreported and Unregulated Fishing (IPOA-IUU)*, Food and Agriculture Organization of the United Nations (FAO), Roma, 2001
 - 8. *Letter from the Permanent Representative of Ukraine to the United Nations addressed to the Secretary General, Annex II, Document on confidence-and-security-building measures in the naval field in Black Sea*, UN General Assembly, A/57/82, 3 June 2002
 - 9. *Maritime Labour Convention*, 2006, as amended (MLC, 2006) (Entry into force: 20 Aug 2013), Adoption: 94th ILC (International Labour Conference) session (23 Feb 2006), Geneva, 2006
 - 10. *Maritime Piracy, Part I: An overview of trends, costs and trade related implications*, Studies in Transport Law and Policy – 2014 No.1, New York UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT (UNCTAD), Geneve, 2014
 - 11. *Mobile App Aids Detection of Human Trafficking at Sea*, International Organization for Migration (IOM), Geneva, 30.04.2019
 - 12. *Protocol of 1978 relating to the International Convention for the prevention of pollution from ships*, 1973 (with annexes, final act and International Convention of 1973). Concluded at London on 17 February 1978, United Nations Treaty Series, Vol. 1340, 1-22484, MULTILATERAL
 - 13. *Resolution 1816 (2008)*, Adopted by the Security Council at its 5902nd meeting on 2 June 2008, UN Security Council
 - 14. *Resolution A.1025(26)*, Adopted on 2 December 2009 (Agenda item 10), *CODE OF PRACTICE FOR THE INVESTIGATION OF CRIMES OF PIRACY AND ARMED ROBBERY AGAINST SHIPS*, International Maritime Organization, 2009
 - 15. *Resolution A.922(22)*, Adopted on 29 November 2001, (Agenda item 9), *CODE OF PRACTICE FOR THE INVESTIGATION OF THE CRIMES OF PIRACY AND ARMED ROBBERY AGAINST SHIPS*, International Maritime Organization, 2001
 - 16. *Resolution adopted by the General Assembly on 5 December 2008*, A/RES/63/111United Nations, General Assembly, Sixty - third session, Agenda item 70 (a),
 - 17. *Review and Analysis of possible measures to minimize the occurrence of maritime fraud and piracy*, Report by the UNCTAD Secretariat, United Nations Conference on Trade and Development, Ttrade and Development

- Board, Ad hoc Intergovernmental Group to consider Means of Combating all Aspects of Maritime Fraud, including Piracy, Geneva, 28 November 1983
18. *Submissions, through the Secretary-General of the United Nations, to the Commission on the Limits of the Continental Shelf, pursuant to article 76, paragraph 8, of the United Nations Convention on the Law of the Sea of 10 December 1982*, United Nations, Division for Ocean Affairs and Law of the Sea, Office of Legal Affairs, 12/12/2019
19. *Treaties and international agreements registered or filed and recorded with the Secretariat of the United Nations*, United Nations, Treaty Series, volume 289
20. *Tropical Cyclone Naming*, World Meteorological Organization (WMO)
21. *UNCTAD Handbook of Statistics 2018 – Cap. 5 Maritime transport, Fact sheet #13: World seaborne trade*, Geneva 2018
22. *United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS)*, 1982
23. *United Nations, International Maritime Organization Convention for the suppression of unlawful acts against the safety of maritime navigation*, concluded at Rome, on 10 March 1988, UN Treaties, Vol. 1678, I-29004

**INTERNATIONAL CHAMBER of COMMERCE – ICC (CAMERA
INTERNATIONALĂ DE COMERT), INTERNATIONAL MARITIME
BUREAU - IMB (BIROU MARITIM INTERNATIONAL)**

1. *Piracy and Armed Robbery Against Ships-First Quarter 2020* ICC IMB, London

**INTERNATIONAL CHAMBER OF SHIPPING – CAMERA
INTERNATIONALĂ DE NAVIGATIE**

1. *UN Law of the Sea Implementing Agreement*, International Chamber of Shipping, Annual Review, 2019

**THE NORTH ATLANTIC TREATY ORGANIZATION -
ORGANIZATIA TRATATULUI NORD ATLANTIC (NATO)**

1. *Active Engagement, Modern Defence”- Strategic Concept For the Defence and Security of The Members of the North Atlantic Treaty Organisation*, NATO Public Diplomacy Division, 1110 Brussels – Belgium
2. *MARITIME SECURITY: NATO AND EU ROLES AND CO-ORDINATION*, NATO Parliamentary Assembly, General Report, Lord JOPLING (United Kingdom) General Rapporteur, 207 CDS 10 E bis, 19 November 2010
3. *The North Atlantic Treaty*, Washington D.C, 4 April 1949

B.2 UNIUNEA EUROPEANA

1. *CLEANSEANET SERVICE, Detecting Marine Pollution From Space*, European Maritime Safety Agency brochure, Lisboa, 2019
2. *COMMUNICATION FROM THE COMMISSION TO THE EUROPEAN*

PARLIAMENT, THE COUNCIL, THE EUROPEAN ECONOMIC AND SOCIAL COMMITTEE AND THE COMMITTEE OF THE REGIONS
An Integrated Maritime Policy for the European Union, COM(2007) 575 final, Brussels, 10.10.2007

3. *Council conclusions on Maritime Security Strategy, 3009th FOREIGN AFFAIRS Council meeting Luxembourg, 26 April 2010*
4. *Council conclusions on the revision of the European Union Maritime Security Strategy (EUMSS) Action Plan (26 June 2018), 10494/18 , General Secretariat of the Council, Brussels, 26 June 2018*
5. *Directive 2000/59/EC of the European Parliament and of the Council of 27 November 2000 on port reception facilities for ship-generated waste and cargo residues - Commission declaration, OJ L 332, 28.12.2000*
6. *DIRECTIVE 2002/59/EC OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL of 27 June 2002 establishing a Community vessel traffic monitoring and information system and repealing Council Directive 93/75/EEC (OJ L 208, 5.8.2002*
7. *Directive 2009/17/EC of the European Parliament and of the Council of 23 April 2009, L 131 101 28.5.2009*
8. *Directive 2009/18/EC of the European Parliament and of the Council of 23 April 2009, L 131 114 28.5.2009*
9. *DIRECTIVE 2014/90/EU OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL of 23 July 2014 on marine equipment and repealing Council Directive 96/98/EC (Text with EEA relevance), L 257/146, 28.8.2014*
10. *EMSA Programming Document 2019-2021, European Maritime Safety Agency, Lisboa, 2018*
11. *EMSA's 5-year Strategy 2020-2024, European Maritime Safety Agency, Lisboa, 09.12.2019*
12. *EUROPEAN SECURITY STRATEGY A SECURE EUROPE IN A BETTER WORLD, REPORT ON THE IMPLEMENTATION OF THE EUROPEAN SECURITY STRATEGY - Providing Security in a Changing World, Council of the European Union, Brussels, 2009*
13. *European Union Committee Operation Sophia: a failed mission, Parliament, 2nd Report of Session 2017-19 - published 12 July 2017 - HL Paper 5*
14. *European Union Maritime Security Strategy (EUMSS) - Action Plan, Brussels, 16 December 2014*
15. *European Union Maritime Security Strategy, Council of the European Union, 11205/14, Brussels, 24 June 2014 - STRATEGIA UNIUNII EUROPENE ÎN MATERIE DE SECURITATE MARITIMĂ, 11205/14, Bruxelles, 24 iunie 2014*
16. *JOINT STAFF WORKING DOCUMENT On the implementation of the EU Maritime Security Strategy Action Plan, Brussels, 22.6.2016 SWD(2016) 217 final*
17. *JOINT STAFF WORKING DOCUMENT Second report on the implementation of the EU Maritime Security Strategy Action Plan, Brussels, 14.6.2017, SWD(2017) 238 final*
18. *Maritime ports freight and passenger statistics, EUROSTAT, 2018 (actualizare făcută în martie 2020)*

19. Ministerul Justiției, CODEX PENAL, Codurile penale ale statelor membre ale Uniunii Europene, *Codul penal al Republicii Malta*
20. *Pentru un domeniu maritim mondial deschis și sigur: elemente pentru o strategie a Uniunii Europene în materie de securitate maritimă*, COMUNICARE COMUNĂ CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIU, Comisia Europeană și Înaltul Reprezentant al Uniunii Europene pentru Afaceri Externe și Politica de Securitate, JOIN(2014) 9 final, Bruxelles, 6.3.2014
21. *REGULAMENTUL (CE) NR. 1406/2002 AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI*, din 27 iunie 2002 de instituire a unei Agenții Europene pentru Siguranță Maritimă, art.3, al.(1), Jurnalul Oficial al Uniunii Europene 07/vol. 9
22. *REGULATION (EC) No 1406/2002 OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL of 27 June 2002 establishing a European Maritime Safety Agency*, Done at Luxembourg, 27 June 2002., Official Journal of the European Communities L 208/1, 5.8.2002, Jurnalul Oficial al Uniunii Europene 07/vol. 9
23. *Single Programming document: Multiannual work programme 2020-2024 and Annual work programme 2020*, European Fisheries Control Agency, Vigo, Spain, 2019
24. *Strategia tehnică și operativă pentru gestionarea europeană integrată a frontierelor*, European Border and Coast Guard Agency (Frontex), Varșovia, mai 2019
25. *Strategia Uniunii Europene în materie de securitate maritimă*, Consiliul UE, document Nr. 15658/14, 16.12.2014
26. *Towards a future Maritime Policy for the Union: A European vision for the oceans and seas <<How inappropriate to call this planet Earth when it is quite clearly Ocean>>*, Office for Official Publications of the European Communities, 2006, ISBN 92-79-01825-6

B.3 Chiefs of the European Navies – CHENS

1. MSO 2007: 1

B 4. AFRICA

1. *2050 Africa's Integrated Maritime Strategies (2050 AIM Strategy)*, 2012, Addis-Abeba
2. *MARITIME DOCTRINE FOR THE SA NAVY (SANGP 100)*, 1st Edition, Pretoria, 20 October 2006
3. *Strategie Maritime Integree (SMI) de la CEDEAO*, Août 2014

B.5 DOCUMENTE NAȚIONALE

AUSTRALIA

1. *Caulerpa taxifolia*, Government of New South Wales, Department of Primary

- Industries
2. New South Wales Government, Transport for NSW, *Coastal bars in NSW*

BULGARIA

1. *WHITE PAPER ON DEFENCE AND THE ARMED FORCES OF THE REPUBLIC OF BULGARIA, 2009*
2. *Доктрина на Въоръжените Сили на Република България, Национална публикация на въоръжените сили на Република България НП – 01, Издание (A), ноември 2017 г*
3. *Закон за Управление и Функциониране на Системата за Защита на Националната Сигурност, 01.11.2015*
4. *Интегрирана Транспортна Стратегия в периода до 2030, Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията, Май 2017 г.*
5. *Кодекса на търговското корабоплаване, в сила от 01.01.1971 г., Глава седемнадесета. МОРСКА АДМИНИСТРАЦИЯ, Статут на Изпълнителната агенция "Морска администрация"*
6. *КОНСТИТУЦИЯ НА РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ В сила от 13.07.1991 г*
7. *Национална Отбранителна Стратегия, Министерски Съвет, Министерство на От branата на Република България, 2016, София*
8. *Стратегия за Национална Сигурност на Република България, 2018*

FEDERAȚIA RUSĂ

1. *Морская доктрина Российской Федерации, 26 июля 2015*
2. *ПРАВИТЕЛЬСТВО РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ПОСТАНОВЛЕНИЕ № 104, МОСКВА, О Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации*
3. *ПРАВИТЕЛЬСТВО РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ПОСТАНОВЛЕНИЕ от 1 сентября 2001 года N 662 О Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации*
4. *Приказ от 12 мая 2017 г. N 187 об Утверждении Положения о Департаменте Государственной Политики в Области Морского и Речного Транспорта Министерства Транспорта Российской Федерации*
5. *РАСПОРЯЖЕНИЕ от 30 августа 2019 г. № 1930-р, ПРАВИТЕЛЬСТВО РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ, МОСКВА*
6. *Стратегия развития морской деятельности Российской Федерации до 2030 года. Официальное печатное издание Морской коллегии при Правительстве РФ № 31 октябрь 2019 г*
7. *Указ Президента РФ от 11 августа 2003 г. N 960 "Вопросы Федеральной службы безопасности Российской Федерации"*
8. *Указом Президента Российской Федерации от 2 марта 1995 г. N 232: ПОЛОЖЕНИЕ о Федеральной пограничной службе Российской Федерации, !995*
9. *Федеральный Закон №. 390-ФЗ "О безопасности"*
10. *Постановление Правительства Российской Федерации от 23.07.2004 г. № 371 об утверждении положения о Федеральном агентстве морского и речного транспорта*

11. Приказ Минтранса России от 30.04.2013 N 154 "Об утверждении Административного регламента Федеральной службы по надзору в сфере транспорта исполнения государственной функции по осуществлению федерального государственного контроля (надзора) за соблюдением законодательства Российской Федерации, в том числе международных договоров Российской Федерации об обеспечении пожарной безопасности при эксплуатации морских судов, судов внутреннего водного и смешанного (река-море) плавания, иных плавучих объектов" (Зарегистрировано в Министерстве России 12.08.2013 N 29358)
12. Распоряжение Правительства РФ от 22.06.2015 N 1143-р <Об утверждении Концепции федеральной целевой программы "Мировой океан" на 2016 - 2031 годы>
13. Указ Президента РФ от 31.12.2015 N 683 "О Стратегии национальной безопасности Российской Федерации", Москва, Кремль, 31 декабря 2015 года
14. Указ Президента Российской Федерации от 20.07.2017 г. № 327 Об утверждении Основ государственной политики Российской Федерации в области военно-морской деятельности на период до 2030 года

FRANȚA

1. *INSTRUCTION INTERMINISTÉRIELLE Relative à la cooperation navale volontaire*, N° 165/ SGDSN/PSE/PSN du 29 avril 2019, N° 100/SGMer du 29 avril 2019
2. *Livre blanc sur la défense et la sécurité nationale 2013*, Direction de l'information légale et administrative, Paris, 2013, ISBN : 978-2-11-009358-5
3. *Livre bleu Stratégie nationale pour la mer et les oceans*, Paris, Décembre 2009
4. *Stratégie nationale de sûreté des espaces maritimes*, 2015

GEORGIA

1. *Constitution of Georgia*, Consolidated versions (13/10/2017 - 23/03/2018)
2. *Maritime Code of Georgia*
3. *LAW OF GEORGIA ON MARITIME RESCUE SERVICE*, No. 528-IS of 2000, Tbilisi, 29 September
4. *Ordinance N78, On establishing the Navigation Regime and Navigation Rules in the territorial sea of Georgia*, Government of Georgia, 13 February 2019, Tbilisi
5. *The Strategic Defence Review 2017-2020*, Ministry of Defence of Georgia, Tbilisi
6. *NATIONAL REPORT OF GEORGIA for Mediterranean and Black Seas Hydrographic Commission (MBSHC)*, 20th Meeting of Mediterranean and Black Seas Hydrographic Commission (MBSHC), Herceg Novi / Montenegro 4-6 July 2017
7. *National Security Concept Of Georgia*, Ministry of Defence of Georgia
8. ЗАКОН ГРУЗИИ О морском пространстве Грузии, Статья 6, в), Тбилиси, 24 декабря 1998 года, № 1761-вс

GERMANIA

1. *Das Weißbuch zur Sicherheitspolitik und zur Zukunft der Bundeswehr*, Berlin, 13. Juli 2016
2. *Entwicklungsplan Meer im Rahmen einer integrierten deutschen Meerespolitik*, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Berlin, 17 Juni 2011
3. *Gesetz über die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Seeschiffahrt (Seeaufgabengesetz – SeeAufgG)*, 24.05.1965
4. *Gesetz über die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Seeschiffahrt (Seeaufgabengesetz – SeeAufgG)*, 24.05.1965
5. *Gesetz zur Verbesserung der Sicherheit der Seefahrt durch die Untersuchung von Seeunfällen und anderen Vorkommnissen (Seesicherheits-Untersuchungsgesetz - SUG)*
6. *Gesetz zur Verbesserung der Sicherheit der Seefahrt durch die Untersuchung von Seeunfällen und anderen Vorkommnissen (SUG)*, März 2012, (BGBI. I S. 390), Berlin
7. *Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland, vom 23. Mai 1949 zuletzt geändert am 28. März 2019*, Deutscher Bundestag
8. *Marinekommando Jahresbericht 2019 Fakten und Zahlen zur maritimen Abhängigkeit der Bundesrepublik Deutschland*, Marinekommando, 2019
9. *Marinekommando Jahresbericht 2020 Fakten und Zahlen zur maritimen Abhängigkeit der Bundesrepublik Deutschland*, Marinekommando, 6 nov.2020
10. *Maritime Agenda 2025 Für die Zukunft des maritimen Wirtschaftsstandortes Deutschland*, Das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie, Berlin, März 2017
11. *Meeresumweltschutz für Nord und- Ostsee – Sondergutachten*, Geschäftsstelle des Rates von Sachverständigen für Umweltfragen, , Berlin, Februar 2004
12. *Nationales Hafenkonzept für die See- und Binnenhäfen 2015*, Die Bundesregierung, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Berlin, 2015
13. *Schiffssicherheitsgesetz vom 9. September 1998 (BGBI. I S. 2860), das zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 3. März 2020 (BGBI. I S. 412) geändert worden ist, § 2 Weitere Begriffsbestimmungen und Ausnahmen vom Anwendungsbereich*
14. *Verordnung über die Sicherung der Seefahrt*, Bundesministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesministerium der Justiz, 2015

INDIA

1. *Ensuring Secure Seas: Indian Maritime Security Strategy*, Prepared by the Directorate of Strategy, Concepts and Transformation, Integrated Headquarters, Ministry of Defence (Navy), New Delhi, October 2015
2. *Freedom to use the seas: India's Maritime Military Strategy (2007)*, Integrated Headquarters Ministry of Defence (Navy) 2007, New Delhi, May 2007
3. *INDIAN MARITIME DOCTRINE*, Indian Navy, Naval Strategic Publication

IRAN

1. *National Report to the 8 th ROPME Sea Area Hydrographic Commission, Islamic Republic of Iran, Ministry of Roads and Urban Development, Portsand Maritime Organization (PMO), Islamabad, 18-20 February 2019*

ITALIA

1. *DECRETO DEL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI 11 febbraio 2014, n. 72 Regolamento di organizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ai sensi dell'articolo 2 del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 135. (14G00084) (GU Serie Generale n.105 del 08-05-2014), Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana*
2. *LIBRO BIANCO per la sicurezza internazionale e la difesa, Ministero della Difesa, giugno 2015, Roma*
3. *Marina Militare – Linee di Indirizzo Strategico 2019-2034, Stato Maggiore della Marina, Suplemento alla Rivista Marittima, aprile 2019*
4. *REGIO DECRETO LEGGE 27 NOVEMBRE 1919, N. 2349. - CHE TRASFERISCE L'ISPETTORATO DELLE CAPITANERIE DI PORTO DAL MINISTERO DELLA MARINA A QUELLO DEI TRASPORTI. (PUBBLICATO NELLA GAZZETTA UFFICIALE N.302 DEL 23 DICEMBRE 1919)*

POLONIA

1. *Strategiczna Koncepcja Bezpieczeństwa Morskiego RP, Biuro Bezpieczeństwa Narodowego, 10.02.2017*
2. *Strategiczna Koncepcja Bezpieczeństwa Morskiego Rzeczypospolitej Polskiej, ISBN 978-83-60846-28-5 Warszawa – Gdynia 2017*

REGATUL UNIT AL MARII BRITANII ȘI IRLANDEI DE NORD

1. *Final Act of the International Conference on Safety of Life at Sea, 1948, and annexed International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1948, London, June 10, 1948, Presented by the Secretary of State for Foreign Affairs to Parliament by Command of His Majesty, printed and published by His Majesty's Stationery Office, London, 1954, Treaty Series No. 4 (1954)*
2. *International Convention for The Safety of Life at Sea, Signed at London, May 31, 1929 (Ratifications deposited at London , by His Majesty's Governements in The United Kingdom and in Canada, October 1, 1932), Presented by the Secretary of State for Foreign Affairs to Parliament by Command of His Majesty, printed and published by His Majesty's Stationery Office, London, 1932, Treaty Series No. 34 (1932)*
3. *Joint Doctrine Publication 0-10, UK Maritime Power, Joint Doctrine Publication 0-10 (JDP 0-10) (5th Edition), The Development, Concepts and*

4. Doctrine Centre, Ministry of Defence, October 2017
5. *MARITIME 2050 Navigating the Future*, Department for Transport, London, January 2019
5. *National Security Strategy and Strategic Defence and Security Review 2015 A Secure and Prosperous United Kingdom*, Presented to Parliament by the Prime Minister by Command of Her Majesty, November 2015, London
6. *Strengthening Maritime Security: objectives 2019 to 2020*, Foreign and Commonwealth Office, Official Development Assistance (ODA): FCO International Programme spend objectives 2019 to 2020, Published 19 September 2019
7. *Text of The Convention for The Safety of Life at Sea*, Signed at London, January 20, 2014, Presented to both Houses of Parliament by Command of His Majesty, February 2014, London, Printed under The Authority of His Majesty 's Stationery Office by Harrison and Sons, 45-47, St. Martin's Lane, W.U., printers at ordinary to His Majesty
8. *The UK National Strategy for Maritime Security*, Presented to Parliament by the Secretary of State for Defence by Command of Her Majesty, London, May 2014
9. *Tide tables and port information*, Published by: The Port of London Authority London, 2020

ROMÂNIA

1. *Carta Albă a Apărării 2020*, Ministerul Apărării Naționale
2. *F.N. 1 Doctrina Forțelor Navale Române*, ediția a II-a, Statul Major al Forțelor Navale, Nr. SMFN -28, din 19.11.2018
3. *Memorandumul de înțelegere între Guvernul României și Guvernul Republicii Turcia privind cooperarea în cadrul „Operațiunii BLACK SEA HARMONY*, Istanbul, 31 martie 2009
4. *Organigrama Ministerului Transporturilor și Infrastructurii*
5. *Planul Național de Redresare și Reziliență #UrmătoareaGenerațieUE: Fonduri pentru România modernă și reformată*, Guvernul României, Ministerul Investițiilor și Proiectelor Europene, București, 2021
6. *Proiectul Legii privind regimul porturilor militare maritime și fluviale*
7. *Regulament de Organizare și Funcționare al CN Administrației Canalelor Navigabile SA*
8. *Regulamentul de funcționare și activitate al CN APDF SA*, aprobat prin decizia Consiliului de Administrație Nr. 4 din 26.04.2021
9. *Regulamentul de navigație pe canalul Bega în sectorul românesc*
10. *Regulamentul de Ordine Interioară al Autorității Navale Române*, aprobat în Ședința Consiliului De Conducere Nr. 7/30.07.2021
11. *Regulamentul de Organizare și Funcționare a Ministerului Transporturilor și Infrastructurii (ROF)*, Anexa la OMTI nr. 939/01.07.2021
12. *Regulamentul de organizare și funcționare a Regiei Autonome "Administrația Canalului Navigabil Bega" Timiș*, din 21 iunie 2018, emis de Guvernul României, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 545 din 29 iunie 2018
13. *Regulamentul de organizare și funcționare al CN APDM SA Galați*, valabil de la data de 21.09.2020
14. *Regulamentul Portuar al porturilor maritime românești aflate în*

- administrarea Companiei Naționale „Administrația Porturilor Maritime S.A. Constanța”, ediție 2019*
- 15.** *Regulamentului Portuar al porturilor maritime românești aflate în administrația Companiei Naționale Administrația Porturilor Maritime SA Constanța (CNAPM SA Constanța), ediție 2019*
- 16.** *Statutul Companiei Naționale „Administrația Canalelor Navigabile” SA, Anexa la Convocatorul AGEA din 27.03.2015*
- 17.** *Strategia Militară a României - 2021*
- 18.** *STRATEGIA NAȚIONALĂ DE APĂRARE A ȚĂRII PENTRU PERIOADA 2020-2024 - „Împreună, pentru o Românie sigură și prosperă într-o lume marcată de noi provocări”, aprobată prin Hotărârea nr. 22 a Ședinței comune a Senatului și Camerei Deputaților din 30 iunie 2020, publicată în Monitorul Oficial, Partea I, nr. 574 din 1 iulie 2020*
- 19.** *Legea nr. 395/2004 privind activitatea hidrografică maritimă*
- 20.** *Convenție din 21/04/1992 privind protecția Mării Negre împotriva poluării publicată în Monitorul Oficial, Partea I nr. 242 din 29/09/1992*
- 21.** *O.U.G. nr. 104 din 27 iunie 2001 privind organizarea și funcționarea Politiei de Frontiera Romane*
- 22.** *LEGE nr.777 din 29 decembrie 2001, pentru ratificarea Acordului privind constituirea Grupului de cooperare navală în Marea Neagră, semnat la Istanbul la 2 aprilie 2001, M.Of. nr. 29/17 ian. 2002*
- 23.** *Ordinului ministrului apărării naționale nr. 16/2012 din 04/02/2012, publicat în Monitorul Oficial, Partea I nr. 116 din 15/02/2012 privind misiunile de urmărire, inspectare și reținere a navelor sau ambarațiunilor suspecte, executate de navele militare aparținând Ministerului Apărării Naționale*
- 24.** *ORDIN nr. 2.139 din 14 decembrie 2020 privind organizarea și funcționarea Comitetului ministerial pentru situații de urgență din cadrul Ministerului Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor, Anexa 1, publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 1255 din 18 decembrie 2020*
- 25.** *HOTĂRÂRE nr. 370 din 29 martie 2021 privind organizarea și funcționarea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, Guvernul României, publicată în MONITORUL OFICIAL nr. 333 din 1 aprilie 2021*

SPANIA

- 1.** *Estrategia de Seguridad Marítima Nacional, Presidencia del Gobierno de España, Departamento de Seguridad Nacional, Madrid, 2013*
- 2.** *Estrategia de Seguridad Nacional - un proyecto compartido de todos y para todos, Presidencia del Gobierno de España, Departamento de Seguridad Nacional, Madrid, 2017*
- 3.** *Estrategia de Seguridad Nacional Un proyecto compartido, Presidencia del Gobierno de España, Departamento de Seguridad Nacional, Madrid, 2013, p. 10 și respectiv, Estrategia de Seguridad Marítima Nacional, Presidencia del Gobierno de España, Departamento de Seguridad Nacional, Madrid, 2013*

STATELE UNITE ALE AMERICII

- 1.** *A Cooperative Strategy for 21st Century Seapower, October 17, 2007*
- 2.** *Do volcanic eruptions happen underwater? Underwater volcanic activity is a*

- constant process that shapes the features of the ocean, Office of Ocean Exploration and Research, National Oceanic and Atmospheric Administration, U.S. Department of Commerce
- 3. *FORWARD...from the Sea*, Department of the Navy, Washington, 1994
 - 4. *Introduction to Thunderstorms*, National Weather Service, National Oceanic and Atmospheric Administration, US Dept of Commerce
 - 5. *Maritime Cyber Attacks Occur in a World of the ‘Quick and the Dead,’ says Coast Guard Deputy Commandant*, CCICADA (Command, Control and Interoperability Center for Advanced Data Analysis), a US Department of Homeland Security University Center of Excellence, March 20, 2015
 - 6. *Maritime Impacts of Volcanic Eruptions: A Guide for the Prudent Mariner*, US Department of Commerce, National Oceanic and Atmospheric Administration, National Weather Service, National Centers for Environmental Prediction, NOAA Center for Weather and Climate Prediction (NCWCP), Ocean Prediction Center, January 4, 2019
 - 7. *MARITIME SECURITY - National Strategy and Supporting Plans Were Generally Well Developed and Are Being Implemented*, Report to the Committee on Commerce, Science, and Transportation, U.S. Senate, GAO-08-672, June 2008
 - 8. *Maritime Security Cooperation: An Integrated Navy-Marine Corps-Coast Guard Approach*, January 2013
 - 9. *Maritime Strategy, “A Cooperative Strategy for 21st Century Seapower*, March 2015
 - 10. *NATIONAL SECURITY PRESIDENTIAL DIRECTIVE NSPD-41, HOMELAND SECURITY PRESIDENTIAL DIRECTIVE HSPD-13*, Washington, December 21, 2004
 - 11. *National Security Strategy of The United States of America*, The Wite House, Washington, 17 September 2002
 - 12. *National Security Strategy*, Washington, White House, 2015
 - 13. *National Strategy for Homland Security*, Office for Homland Security, Washington, July 2002
 - 14. *Naval Operations Concept 2010 (NOC-10), Implementing The Maritime Strategy*
 - 15. *Tectonic Motion: Making the Himalayas*, Public Broadcasting Service (PBS), Arlington, Virginia, February 11, 2011
 - 16. *The National Strategy for Maritime Security*, September 2005
 - 17. *Tsunami Warning and Preparedness: An Assessment of the U.S. Tsunami Program and the Nation’s Preparedness Efforts*, Committee on the Review of the Tsunami Warning and Forecast System and Overview of the Nation’s Tsunami Preparedness, Ocean Studies Board, Division on Earth and Life Studies, National Research Council of The National Academies, The National Academies Press, Washington D.C., 2011
 - 18. *What is a Hurricane, Typhoon, or Tropical Cyclone?*, NASA apud NOAA’s Atlantic Oceanographic and Meteorological Laboratory (AOML), US Department of Commerce
 - 19. *What is the longest mountain range on Earth?*, National Ocean Service, National Oceanic and Atmospheric Administration, Department of Commerce, Washington D.C.
 - 20. *World’s Largest Iceberg Loses Big Chunk, but Keeps Title*, National Oceanic

and Atmospheric Administration, U.S. Department of Commerce, May 7, 2020

21. *World's Largest Iceberg Loses Big Chunk, but Keeps Title*, National Oceanic and Atmospheric Administration, U.S. Department of Commerce, May 7, 2020

TURCIA

1. *Cumhurbaşkanlığı Kararnamesinin No. 1 Yayımlandığı Resmî Gazetenin 10/7/2018 – 30474*
2. *SAHİL GÜVENLİK KOMUTANLIĞI TEŞKİLAT, GÖREV VE YETKİLER YÖNETMELİĞİ*, 21.01.2017
3. *Türk deniz kuvvetleri stratejisi*, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, Deniz Başimevi Müdürlüğü, Pendik/İSTANBUL, 19 mai 2015
4. *Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Libya Devleti Ulusal Mutabakat Hükümeti Arasında Akdeniz'de Deniz Yetki Alanlarının Sinirlendirilmesine İlişkin Mutabakat Muhtırasının Onaylanması Hakkında Karar*, 07 Aralık 2019 Tarihli ve 30971 Sayılı Resmi Gazete, Ankara, 07 Decembrie 2019

UCRAINA

1. *Біла Книга 2018 Збройні Сили України*, Міністерство Оборони Укр аїни, Київ, 2019
2. *ВОЄННА ДОКТРИНА УКРАЇНИ*, затверджено Указом Президента України від 24 вересня 2015 року № 555/2015
3. *ЗАКОН УКРАЇНИ Про забезпечення прав і свобод громадян та правовий режим на тимчасово окупованій території України*, (Відомості Верховної Ради (ВВР), 2014, № 26, ст.892)
4. *ЗАКОН УКРАЇНИ Про Раду національної безпеки і оборони України*, 1998, № 35
5. *Конституція України*, 28.06.1996
6. *МОРСЬКА ДОКТРИНА УКРАЇНИ на період до 2035 року*, 7 жовтня 2009 р. № 1307, в редакції Постанови КМ № 1023 від 28.10.2020
7. *МОРСЬКА СТРАТЕГІЯ ДЕРЖАВИ. РОЗВИТОК ТА РЕАЛІЗАЦІЯ МОРСЬКОГО ПОТЕНЦІАЛУ УКРАЇНИ*, ФОРУМ, Українське право, Київ, 24.05.2017
8. *ПОЛОЖЕННЯ про Державну службу морського та річкового транспорту України*, від 6 вересня 2017 р. № 1095
9. *РАМКОВИЙ ДОГОВІР МІЖУРЯДОМ УКРАЇНИ ТА УРЯДОМ ФРАНЦУЗЬКОЇ РЕСПУБЛІКИ щодо фіційної підтримки посилення морської безпеки та охорони України*
10. *СТРАТЕГІЯ інтегрованого управління кордонами на період до 2025 року*, СХВАЛЕНО розпорядженням Кабінету Міністрів України від 24 липня 2019 р. № 687-р
11. *СТРАТЕГІЯ НАЦІОНАЛЬНОЇ БЕЗПЕКИ УКРАЇНИ ВВЕДЕНА В ДІЮ: НА ЧЕРЗІ ОНОВЛЕННЯ ВОєННОЇ ТА ВІЙСЬКОВО-ТЕХНІЧНОЇ ПОЛІТИКИ*, Інформаційне агентство «Оборонно-промисловий кур'єр», 22.10.2020
12. *СТРАТЕГІЯ сталого розвитку "Україна - 2020"*, м. Київ 12 січня 2015,

- року № 5/2015
13. УКАЗ ПРЕЗИДЕНТА УКРАЇНИ №392/2020 Про рішення Ради національної безпеки і оборони України від 14 вересня 2020
14. УКАЗ ПРЕЗИДЕНТА УКРАЇНИ №555/2015 Про рішення Ради національної безпеки і оборони України від 2 вересня 2015

C. ENCICLOPEDII, DICTIONARE

1. *Encyclopedia Mythica (online)*
2. *DOD Dictionary of Military and Associated Terms*, Joint Chiefs of Staff, Joint Electronic Library, DOD Dictionary of Military and Associated Terms, September 2019

D. LUCRĂRI AL CĂROR AUTOR NU ESTE SPECIFICAT, APĂRUTE ÎN DIFERITE PUBLICATII; STIRI ȘI ARTICOLE APĂRUTE ÎN MASS MEDIA, FĂRĂ AUTOR

1. "The roots of piracy in Southeast Asia", APSNet Policy Forum, October 22, 2007
2. *săptămâna საქართველოს* ორი საპატრულო კატარდა აჩუქა (U.S. Gifts Two Patrol Boats to Georgia), 19/10/2018
3. "Black Sea mosquito fleet": how the UK will help Ukraine regain its naval footing", Euromaidan Press, 09.10.2020
4. "Sürmene Deniz Üssü ne oldu?" CHP Trabzon Milletvekili Ahmet Kaya, Sürmene Deniz Üssü'nün akibetini sordu , Günebakış, 15 Kasım 2020
5. 700 migrants feared dead in Mediterranean shipwreck, The Guardian, 19.04.2015
6. Addressing cyber security risks at ports and terminals, Port Technology International, Port Planning, Design & Construction, Security, Surveillance and Detection, London, 14 August 2014
7. Al-Qaeda fleet takes terrorist threat to sea, The Sidney Morning Herald, January 1, 2003
8. *China-Russia joint naval exercise concludes*, Xinhua, 2019-05-04
9. *Cruise ship goes down off Antarctica*, Associated Press, 11/24/2007
10. *Doğu Akdeniz: Kıbrıs açıklarında doğalgaz arama krizi nasıl başladı, hangi ülke ne istiyor?*, BBC, 10 Mayıs 2019
11. *Emekli Tümamiral Cihat Yayıçıdan Doğu Akdeniz açıklaması: Türkiye'nin 572 yıllık ihtiyacını karşılar*, Cumhuriyet, 15 Eylül 2020
12. *Exclusiv: Politolog turec, despre interesele strategice în regiunea Mării Negre*, Sputnik Moldova, 21.10.2018
13. *France continues continental shelf extension in Pacific*, Radio New Zealand, 6 October 2015
14. *Gang 'smuggled 31 guns into UK on boat'*, BBC News, 29 February 2016
15. *Georgian coast guard vessels join NATO counterpart in drills*, Agenda.ge, 19 Mar 2021, Tbilisi

16. *Hollywood fantasy? Tidal wave disaster is just waiting to happen, Scientist says governments are ignoring threat of a piece of rock as big as the Isle of Man crashing into the Atlantic*, The Guardian, 10 August 2004
17. *Homeland Security: Protecting America's Targets, Vol. 3: Critical infrastructure*, James J. F. Forest (ed.), 2006, Westport CT
18. *Inability To Address Terrorism Casts Doubt On Relevance Of UN*: India, New Delhi Television Limited (NDTV), January 23, 2020,
19. *İşte Türkiye için yeni tehdit listesi!*, Milliyet, 07.04.2015
20. *Latest patrol ship accepted for service in Russia's Black Sea Fleet*, TASS – Russian News Agency, 27 NOV 2020
21. *Libya ile imzalanan güvenlik ve askeri iş birliği anlaşması TBMM'de*, BBC, 15 Aralık 2019
22. *Main contract for Turkey-Ukrainian corvettes 'due by April'*, Daily Sabah, Feb 11, 2021
23. *Maritime Cyber Attacks Occur in a World of the 'Quick and the Dead,' says Coast Guard Deputy Commandant*, CCICADA (Command, Control and Interoperability Center for Advanced Data Analysis), a US Department of Homeland Security University Center of Excellence, March 20, 2015,
24. *Maritime Cyber-Risks: Virtual pirates at large on the cyber seas*, CyberKeel, Copenhagen, Denmark, 15.10.2014
25. *Milli Güvenlik Siyaset Belgesi yenilendi: 'Suriye'nin kuzeyinden gelen tehdit' vurgulandı*, Sputnik Türkiye, 02.10.2019
26. *Mysterious Return of Benin 'Slave Ship'*, ABC News, April 17, 2001
27. *Piracy incidents along Straits of Malacca and Singapore surge in 2019*, South China Morning Post, Bloomberg, 28 Dec, 2019
28. *Prioritatea numărul unu pentru Garda de Coastă este dotarea*, interviu cu căpitan-comandorul Florian Ghiorma, comandanțul Gărzii de Coastă Constanța, MARINA ROMÂNĂ, Nr. 70 iulie 2000
29. *Pyne's fatuous spin on leaks*, The Australian, 24 August 2016
30. *Raptor (Project 03160) High-Speed Patrol Boat*, Naval Technology
31. *Russian patrol ship Dmitry Rogachev passes straits towards Mediterranean region*, TASS – Russian News Agency, Sevastopol, January 15 2021
32. *Somali Pirate Kingpin Sentenced to 20 Years*, The Maritime Executive, June 07, 2020
33. *Somali pirate leader 'Big Mouth' arrested in Belgium 'sting'*, BBC News, 14 October 2013
34. *Somali pirate leader 'Big Mouth' arrested in Belgium 'sting'*, CNN News, 14 October 2013
35. *Somali pirate Mohamed Abdi Hassan nabbed in fake movie sting*, The Courier Mail, October 15, 2013
36. *The Blue Sky M docks in Italy with no crew but 700 migrants, four dead*, SeaNews International Shiping Magazine, 31 December 2014
37. *The GloBallast Story: Reflections from a Global Family, Partnerships to catalyze transformational innovations in marine biosafety*, GloBallast Monograph Series No. 25, Published by GloBallast Partnerships Project Coordination Unit International Maritime Organization, London, 2017
38. *The Great Halifax Explosion*, History.com Editors

39. *The Ocean: Our Future*, (M. Soares, Ed.), Independent World Commission on the Oceans. (1998). Cambridge: Cambridge University Press. doi:10.1017/CBO9780511564529
40. *The Role of Maritime in WMD Transportation and Global Supply Chain Security*, 20-21 September 2012, Rome, Italy (GFF Workshop Book Report)
41. *Trends in African Maritime Security*, Africa Center for Strategic Studies, Washington, DC March 15, 2019
42. *Typhoon? Hurricane? Cyclone? Here's the difference*, CBS News, NOVEMBER 11, 2013
43. *U.S. Naval Strategy in the 1990s*, Selected Documents, Center for Naval Warfare Studies, Paper Twenty-sevne, edited with an Introduction by John B. Hattendorf, D.Phil. Ernest J. King Professor of Maritime History Naval War College, Newport, Rhode Island, September 2006
44. *Ukrainian Navy to get three more ex-US Coast Guard Cutters In 2021*, Baird Maritime, February 3, 2020
45. *В Крыму уверены, что возможное усиление НАТО в Черном море не грозит безопасности региона*, ТАСС, 31 ОКТ 2019
46. *Источник: "Блэксифор" фактически перестал существовать в 2014 году*, РИА Новости, 27.11.2015 (actualizat: 02.03.2020)
47. *Развитие федеральной системы поиска и спасания на море требует центра управления*, Морские вести России №4 (2020)
48. *Российские десантники впервые в мире прыгнули с парашютами в Арктике с высоты 10 км*, ТАСС, информационное агентство, Москва, 26 апреля, 2020
49. *Россия приостанавливает участие в черноморской военно-морской группе BLACKSEAFOR*, Ведомости, 27 ноября 2015
50. *Техника безопасности: чем может гордиться Черноморский флот* Армейские будни защитников южных морских рубежей, Известия, 13 мая 2020

E. DOCUMENTE ALE UNOR ORGANIZAȚII, FORUMURI, INSTITUȚII ETC., INDEPENDENTE

1. CHENS, *Developing a European Interagency Strategy for Maritime Security Operations*, 2006
2. *America's National Interests, A Report from The Commission on America's National Interests*, Nixon Center, iulie 2000, Washington DC
3. *"The roots of piracy in Southeast Asia"*, APSNet Policy Forum, October 22, 2007
4. *San Remo Manual on International Law Applicable to Armed Conflicts at Sea*, 12 June 1994, SECTION II : METHODS OF WARFARE
5. *Meteorological hazards: Tropical storms, hurricanes, cyclones and typhoons*, IFRC (International Federation of Red Cross and Red Crescent Societies)
6. *CBO: Hurricanes and Storm Flooding Taking a \$54 Billion Annual Toll*, Homeland Security Today, April 11, 2019
7. International Conference on Safety of Life at Sea, *Text of The Convention for The Safety of Life at Sea*, Signed at London, January 20, 2014, Presented to both Houses of Parliament by Command of His Majesty, February 2014,

- London, Printed under The Authority of His Majesty ‘s Stationery Office by Harrison and Sons, 45-47, St. Matin’s Lane, W.U., printers at ordinary to His Majesty
- 8. *Focus on IMO*, Proceedings of the Marine Safety Council, The Coast Guard Journal of Safety at Sea, Volume 54, Number 2, April-June 1997
 - 9. *IALA BASIC Documents – Constitution*, Edition 5.0, Saint Germain en Laye, France, December 2020
 - 10. *Defence and Security Policy of the Turkish Republic*, CIDOB International Yearbook 2011, Country Profile: Turkey, CIDOB, Barcelona
 - 11. 2020 ’DE TÜRKİYE, SETA | SİYASET, EKONOMİ VE TOPLUM ARAŞTIRMALARI VAKFI ed., İstanbul, 2021
 - 12. *For the History of Creation of National Security Concept of Georgia*, International Center on Conflict and Negotiation (ICCN), Tbilisi

F. SITE-URI (în ordinea citării)

- 1. <http://polarview.org/services/iceberg-services/>
- 2. <http://www.fao.org/iuu-fishing/background/links-between-iuu-fishing-and-other-crimes/en/>
- 3. <http://www.imo.org/en/About/HistoryOfIMO/Pages/Default.aspx>
- 4. <http://www.imo.org/en/About/Pages/Structure.aspx>
- 5. [http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Assembly/Documents/A.504\(12\).pdf](http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Assembly/Documents/A.504(12).pdf)
- 6. [http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Assembly/Documents/A.545\(13\).pdf](http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Assembly/Documents/A.545(13).pdf)
- 7. [http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Assembly/Documents/A.1025\(26\).pdf](http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Assembly/Documents/A.1025(26).pdf)
- 8. http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/ReferencesAndArchives/IMOConferences_and_Meetings/SOLAS/SOLAS_CONF_1974/Documents/SOLAS%201974%20Conference%20list%20of%20_documents.pdf
- 9. <http://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/MEPC/Pages/Default.aspx>
- 10. <http://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/MSC/Pages/Default.aspx>
- 11. <http://www.isudobrogea.ro/wp-content/uploads/2016/03/Anexa-II.6.h.-Principalele-evenimente-incidente-din-porturile-maritime.pdf>
- 12. <http://www.kremlin.ru/acts/bank/36691>
- 13. <http://www.pbs.org/wgbh/aso/tryit/tectonics/divergent.html>
- 14. <http://www.volcaneshistoricos.com/el-monte-unzen/>
- 15. <http://www.yourarticlerepository.com/international-politics/collective-security-meaning-nature-features-and-criticisms/48490>
- 16. <https://blog.usni.org/posts/2009/05/20/did-the-ussr-give-birth-to-somali-pirates>
- 17. <https://ccicada.org/2015/03/20/maritime-cyber-attacks-occur-in-a-world-of-the-quick-and-the-dead-says-coast-guard-deputy-commandant/>
- 18. <https://fortressinfosec.com/maritime-cyber-threat-intelligence-report-current-vulnerability-landscape/>
- 19. <https://futureuae.com/en-us/Mainpage/Item/99/maritime-terrorism->

- consequences-for-the-middle-east
20. <https://globalfishingwatch.org/press-release/sharp-decline-in-foreign-fishing-boats-in-indonesian-waters-global-fishing-watch-analysis/>
21. <https://gpm.nasa.gov/education/articles/what-hurricane-typhoon-or-tropical-cyclone>
22. <https://marinedevelopments.blog.gov.uk/2020/04/09/huge-underwater-mountain-mapped-in-st-helena/>
23. <https://mc.nato.int/missions/operation-ocean-shield>
24. <https://nautilus.org/apsnet/the-roots-of-piracy-in-southeast-asia/>
25. <https://ocean.weather.gov/volcano/>
26. <https://oceanelinker.noaa.gov/facts/volcanoes.html>
27. <https://oceanlinersmagazine.com/2018/01/21/1961-portuguese-liner-hijacked/>
28. <https://oceanservice.noaa.gov/facts/midoceanridge.html>
29. <https://public.wmo.int/en/our-mandate/focus-areas/natural-hazards-and-disaster-risk-reduction/tropical-cyclones/Naming>
30. <https://publications.parliament.uk/pa/l201719/ldeucom/5/502.htm>
31. <https://register.consilium.europa.eu/doc/srv?l=RO&f=ST%2011205%202014%20INIT>
32. https://safety4sea.com/wp-content/uploads/2019/07/One-earth-futureSecure-fisheriesUNODC-Maritime-security-in-the-Indian-ocean-2019_07.pdf
33. <https://scijinks.gov/thunderstorms-video/>
34. <https://shape.nato.int/ongoingoperations/operation-sea-guardian-osg->
35. <https://shape.nato.int/page13984631.aspx>
36. <https://sustainabledevelopment.un.org/partnership/?p=7837>
37. <https://theconversation.com/hackers-could-shut-down-satellites-or-turn-them-into-weapons-130932>
38. <https://theglobeandmail.com/2019/09/24/modern-piracy-explained/>
39. [https://undocs.org/S/RES/1816\(2008\)](https://undocs.org/S/RES/1816(2008))
40. <https://www.amnh.org/learn-teach/curriculum-collections/earth-inside-and-out/harry-hess-one-of-the-discoverers-of-seafloor-spreading>
41. <https://www.bbc.co.uk/newsround/24879162>
42. <https://www.boatingmag.com/photos/twelve-types-tides/>
43. <https://www.brookings.edu/wp-content/uploads/2016/07/02-foresight-piracy-somalia-felbab-brown-1.pdf>
44. <https://www.cbsnews.com/news/typhoon-hurricane-cyclone-heres-the-difference/>
45. https://www.eniday.com/en/human_en/maritime-boundary-disputes/
46. <https://www.globalsecurity.org/military/ops/active-endeavour.htm>
47. <https://www.historia.ro/sectiune/general/articol/misterul-scufundarii-navei-rostok>
48. <https://www.history.com/this-day-in-history/the-great-halifax-explosion>
49. <https://www.history.navy.mil/content/history/nhhc/research/library/online-reading-room/title-list-alphabetically/t/tsunami-tidal-wave-disasters.html>
50. <https://www.history.navy.mil/content/history/nhhc/research/library/online-reading-room/title-list-alphabetically/i/information-operations-electronic-warfare-and-cyberwar.html>
51. <https://www.hstoday.us/channels/global/a-maritime-cyber-attack-could-cost-110-billion-and-cripple-global-supply-chains/>
52. <https://www.ifrc.org/en/what-we-do/disaster-management/about->

- disasters/definition-of-hazard/tropical-storms-hurricanes-typhoons-and-cyclones/
53. <https://www.jcs.mil/Portals/36/Documents/Doctrine/pubs/dictionary.pdf>
54. https://www.joc.com/maritime-news/analysis-port-navigation-factors-challenge-ships-call-reliability_20180320.html
55. <https://www.khanacademy.org/partner-content/amnh/earthquakes-and-volcanoes/plate-tectonics/a/mantle-convection-and-plate-tectonics>
56. <https://www.livescience.com/mapping-reveals-bikini-atoll-nuclear-craters.html>
57. <https://www.marineinsight.com/marine-navigation/what-is-electronic-chart-display-and-information-system-ecdis/>
58. <https://www.maritime-executive.com/article/Into-the-Blue-Rethinking-Maritime-Security-2014-07-11>
59. <https://www.maritimejournal.com/news101/onboard-systems/navigation-and-communication/uk-government-supporting-e-loran>
60. https://www.nato.int/cps/en/natohq/official_texts_75615.htm
61. <https://www.navcen.uscg.gov/?pageName=IIPHome>
62. <https://www.ndtv.com/india-news/inability-to-address-terrorism-casts-doubt-on-relevance-of-un-india-2168485>
63. <https://www.nesdis.noaa.gov/content/world%20%80%99s-largest-iceberg-loses-big-chunk-but-keeps-title>
64. <https://www.nordfjord.no/en/lodal-catastrophies>
65. <https://www.nrdc.org/stories/water-pollution-everything-you-need-know>
66. <https://www.ntslf.org/about-tides/tides-faq>
67. <https://www.pbs.org/wnet/nature/the-himalayas-tectonic-motion-making-the-himalayas/6342/>
68. https://www.peacepalacelibrary.nl/ebooks/files/UNIDIR_pdf-art2960.pdf
69. <https://www.raconteur.net/finance/maritime-piracy>
70. <https://www.rms.nsw.gov.au/maritime/using-waterways/navigation-communication/coastal-bars.html>
71. https://www.tadviser.ru/images/d/db/Vipiska_iz_koncepcii.pdf
72. <https://www.tsunami.noaa.gov/pmel-theme/about-tsunami-program>
73. https://www.un.org/en/development/desa/population/migration/generalassembly/docs/globalcompact/A_RES_63_111.pdf
74. <https://www.unodc.org/unodc/en/human-trafficking/what-is-human-trafficking.html>
75. https://www.weather.gov/jetstream/tstorms_intro
76. https://www.worldanimalprotection.org/illegal-fishing-threatens-wildlife?gclid=Cj0KCQjwirz3BRD_ARIsAImf7LPsp3HLQ0wNb_OVz1uGipbSeKDYRL7qNzl_sdejoEbhdLXINYkKLPYaAv0DEALw_wcB
77. <https://www.iala-aism.org/about-iala/>
78. <https://www.iala-aism.org/about-iala/strategy-definition/>
79. <https://www.iala-aism.org/product-category/publications/standards/>
80. <https://www.iala-aism.org/product-category/publications/recommendations/>
81. <https://www.iala-aism.org/product-category/publications/guidelines/>
82. <https://www.ccg-gcc.gc.ca/publications/maritime-security-surete-maritime/aids-aides-navigation/page07-fra.html>
83. https://www.iala-aism.org/wiki/dictionary/index.php/Main_Page
84. <https://www.harbourmaster.org/index.php/harbour-master/role-of-harbour->

- master
- 85.** <https://www.harbourmaster.org/index.php/harbour-master/security>
 - 86.** <https://www.harbourmaster.org/index.php/harbour-master/safety>
 - 87.** <https://iccwbo.org/about-us/who-we-are/>
 - 88.** <https://publications.ics-shipping.org/single-product.php?id=46>
 - 89.** <https://publications.ics-shipping.org/single-product.php?id=47>
 - 90.** <https://publications.ics-shipping.org/single-product.php?id=43>
 - 91.** <https://publications.ics-shipping.org/single-product.php?id=44>
 - 92.** <https://publications.ics-shipping.org/single-product.php?id=23>
 - 93.** <https://publications.ics-shipping.org/single-product.php?id=6>
 - 94.** <https://publications.ics-shipping.org/single-product.php?id=7>
 - 95.** <https://publications.ics-shipping.org/single-product.php?id=29>
 - 96.** <https://publications.ics-shipping.org/single-product.php?id=8>
 - 97.** https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/sites/maritimeaffairs/files/docs/publications/eu-maritime-security-strategy-risk-management-facts-04_en.pdf
 - 98.** https://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/ports/ports_en
 - 99.** <http://www.emsa.europa.eu/about-investigation-of-marine-casualties.html>
 - 100.** <http://www.emsa.europa.eu/implementation-tasks/accident-investigation.html>
 - 101.** <http://www.emsa.europa.eu/pcf.html>
 - 102.** <http://www.emsa.europa.eu/emcip.html>
 - 103.** <http://www.emsa.europa.eu/main/air-pollution/greenhouse-gases.html>
 - 104.** [http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-\(MARPOL\).aspx](http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-(MARPOL).aspx)
 - 105.** <http://www.emsa.europa.eu/implementation-tasks/environment/port-waste-reception-facilities.html>
 - 106.** <http://www.marpoltraining.com/MMSKOREAN/MARPOL/intro/index.htm>
 - 107.** <http://www.emsa.europa.eu/implementation-tasks/marine-equipment.html>
 - 108.** <http://www.emsa.europa.eu/implementation-tasks/places-of-refuge.html>
 - 109.** <http://www.equasis.org/EquasisWeb/public/HomePage>
 - 110.** <http://www.emsa.europa.eu/equasis-statistics.html>
 - 111.** <https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:92:0:::::>
 - 112.** <http://www.emsa.europa.eu/implementation-tasks/port-state-control.html>
 - 113.** <http://www.emsa.europa.eu/implementation-tasks/ship-safety-standards.html>
 - 114.** <http://www.emsa.europa.eu/implementation-tasks/training-a-cooperation.html>
 - 115.** <http://www.emsa.europa.eu/implementation-tasks/training-a-cooperation/safemed-iv.html>
 - 116.** <http://www.emsa.europa.eu/infographics/item/3653-black-and-caspian-sea-project-bcsea.html>
 - 117.** <http://www.emsa.europa.eu/implementation-tasks/visits-and-inspections.html>
 - 118.** <http://emsu.europa.eu/operations/vessel-reporting-services.html>
 - 119.** <http://www.emsa.europa.eu/operations.html>
 - 120.** <http://emsu.europa.eu/operations/earthobservationservices.html>
 - 121.** <http://emsu.europa.eu/operations/rpas.html>
 - 122.** <http://emsu.europa.eu/operations/maritime-monitoring.html>
 - 123.** <http://emsu.europa.eu/operations/pollution-response-services.html>
 - 124.** <http://emsu.europa.eu/cise.html>
 - 125.** <https://frontex.europa.eu/ro/>
 - 126.** <https://www.efca.europa.eu/en/content/interagency-cooperation-areas>

127. <https://www.nato.int/docu/review/articles/2007/10/01/analysis-new-operational-horizons-nato-and-maritime-security/index.html>
128. https://www.nato.int/cps/en/natohq/official_texts_75615.htm
129. https://www.cna.org/cna_files/pdf/DOP-2017-U-014741-Final.pdf
130. <https://www.navy.mil/navydata/policy/fromsea/fromsea.txt>
131. <https://www.navy.mil/navydata/policy/fromsea/ffseanoc.html>
132. <https://www.gouvernement.fr/action-de-l-etat-en-mer-sgmer>
133. https://www.gouvernement.fr/sites/default/files/contenu/piece-jointe/2015/11/strategie_nationale_de_surete_des_espaces_maritimes.pdf
134. <https://www.gouvernement.fr/centre-operationnel-de-la-fonction-garde-cotes-cofgc-2956>
135. https://www.gouvernement.fr/sites/default/files/contenu/piece-jointe/2015/11/strategie_nationale_de_surete_des_espaces_maritimes.pdf
136. https://www.un.org/Depts/los/clcs_new/commission_submissions.htm
137. https://www.gouvernement.fr/sites/default/files/contenu/piece-jointe/2015/11/strategie_nationale_de_surete_des_espaces_maritimes.pdf
138. <http://www.reseau-canope.fr/risquesetsavoirs/garde-cotes-une-nouvelle-fonction-d-etat.html>
139. <http://www.sgdsn.gouv.fr/plan-vigipirate/>
140. https://www.gouvernement.fr/sites/default/files/contenu/piece-jointe/2015/11/strategie_nationale_de_surete_des_espaces_maritimes.pdf
141. <https://www.gouvernement.fr/risques/les-autres-plans-pirate>
142. <http://www.ratiolegisweb.it/2018/05/22/la-maritime-security-in-italia-unosguardo-all-a-sicurezza-sussidiaria/>
143. <https://www.gazzettaufficiale.it/eli/id/2014/05/08/14G00084/sg>
144. <https://www.guardiacostiera.gov.it/chi-siamo/Pages/storia-del-corpo.aspx>
145. https://www.gazzettaufficiale.it/atto/serie_generale/caricaArticolo?art.progressivo=20&art.idArticolo=1&art.versione=1&art.codiceRedazionale=008G0223&art.dataPubblicazioneGazzetta=2008-12-22&art.idGruppo=0&art.idSottoArticolo1=10&art.idSottoArticolo=1&art.flagTipoArticolo=1
146. <https://maritime-security.eu/en/about-company/#>
147. <https://www.bbn.gov.pl/pl/wydarzenia/7807,Strategiczna-Koncepcja-Bezpieczenstwa-Morskiego-RP.html>
148. https://www.gdws.wsv.bund.de/DE/schifffahrt/01_seeschifffahrt/seeamt/seeamt-node.html
149. [https://www.havariekommando.de/DE/wir-ueber-uns/schadstoff-und-schiffunfallsbekaempfung-see/schadstoff-und-schiffunfallsbekaempfung-see-node.html](https://www.havariekommando.de/DE/wir-ueber-uns/schadstoff-und-schiffsunfallsbekaempfung-see/schadstoff-und-schiffunfallsbekaempfung-see-node.html)
150. <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/WS/wasserstrassen-und-schifffahrtsverwaltung-des-bundes.html>
151. https://www.gdws.wsv.bund.de/DE/schifffahrt/01_seeschifffahrt/notfallschlepper-und-havariebekaempfung/notfallschlepper-und-havariebekaempfung-node.html
152. https://www.bundespolizei.de/Web/DE/05Die-Bundespolizei/03Organisation/02Direktionen/BadBramstedt/See/see_node.html
153. <https://www.veko-online.de/54-archiv/ausgabe-1-13/168-titel-die-bundespolizei-see.html>
154. http://www.msz-cuxhaven.de/DE/GLZSee/Partner/WSP/WSP_node.html

155. https://www.bsh.de/DE/Das_BSH/BSH-Schiffe/bsh-schiffe_node.html
156. https://www.ble.de/EN/BLE/Tasks/tasks_node.html
157. https://www.bsu-bund.de/DE/dieBSU/BSUheute/BSUheute_node.html
158. https://www.bsu-bund.de/DE/Publikationen/Unfallberichte/Unfallberichte_node.html
159. https://www.gdws.wsv.bund.de/DE/schifffahrt/01_seeschifffahrt/seeamt/seeamt-node.html
160. <https://www.seenotretter.de/wer-wir-sind/teams-stationen/>
161. https://www.osce.org/event/summit_1999
162. https://doc.mil.ru/documents/quick_search/more.htm?id=10947119@egNPA#txt
163. <https://www.dzkk.tsk.tr/TerorleMucadele/icerik/karadeniz-uyumu-harekatı>
164. http://www.mfa.gov.tr/no_150---6-ekim-2006_-karadeniz-uyumu-harekatı-hk_.mfa
165. <https://en.sg.gov.tr/bscf>
166. <http://ps.fsb.ru/smi/appearance/detail.htm%21id%3D10321209%40fsbAppearance.html>
167. <https://dpsu.gov.ua/en/forum-of-the-black-sea-basin-cooperation/>
168. <http://marine.gov.ru/about/history/>
169. https://structure.mil.ru/structure/forces/type/navy/black_sea.htm
170. <https://www.aoosk.ru/en/products/project-22160/>
171. https://function.mil.ru/news_page/country/more.htm?id=12324596@egNews
172. <https://www.mei.edu/publications/russia-black-sea>
173. <http://mil.ru/924gcba/equipment.html>
174. https://eng.mil.ru/en/news_page/country/more.htm?id=12297810@egNews
175. <http://ps.fsb.ru/smi/appearance/detail.htm%21id%3D10321209%40fsbAppearance.html>
176. <https://tass.ru/interviews/6475692>
177. <http://russianships.info/bohr/>
178. http://bastion-opk.ru/22460_pska/
179. <http://ibo.fsb.ru/infomaterial.html>
180. <http://pravo.gov.ru/proxy/ips/?docbody=&nd=102082924&rdk=&intelsearch=>
181. <https://tass.ru/interviews/6475692>
182. <http://ps.fsb.ru/smi/appearance/detail.htm%21id%3D10321316%40fsbAppearance.html>
183. <https://mintrans.gov.ru/ministry/structure/departments/departament-gosudarstvennoy-politiki-v-oblasti-morskogo-i-rechnogo-transporta/function>
184. <https://mintrans.gov.ru/storage/app/media/polozhenie-dmrt.pdf>
185. <https://mintrans.gov.ru/ministry/structure/departments/departament-transportnoy-bezopasnosti-i-spetsialnykh-programm>
186. <https://www.mintrans.gov.ru/documents/7/1086>
187. <https://www.mintrans.gov.ru/documents/7/1087>
188. <https://www.mintrans.gov.ru/documents/7/1085>
189. http://morflot.gov.ru/ob_agentstve/obschaya_informatsiya.html
190. http://morflot.gov.ru/glavnaya/otkryitoe_agentstvo/soviet_veteranov.html
191. http://morflot.gov.ru/ob_agentstve/rukovodstvo/s16.html
192. http://morflot.gov.ru/ob_agentstve/rukovodstvo/s16.html
193. <http://www.msecurity.ru/rus/page14/>

194. http://morflot.gov.ru/no_page/rukovodstvo/podvedomstvennyie_organizatsii/administratsii_morskikh_portov.html
195. <http://www.azovseaports.ru/#block1>
196. http://morflot.gov.ru/deyatelnost/napravleniya_deyatelnosti/morskoy_flot/administratsii_morskikh_portov/fgbu_administratsiya_morskikh_portov_azovskogo_morya.html
197. <http://www.morvesti.ru/themes/1693/85470/>
198. <http://docs.cntd.ru/document/566456361>
199. https://smrcc.ru/basseynovyye_planyi_poiska_i_spasaniya/f1465.html
200. <https://rotransnadzor.gov.ru/deyatel-nost>
201. <https://visasam.ru/russia/vezd/morskie-i-suhoputnye-granicy-rossii.html>
202. https://www.reddit.com/r/europe/comments/d2jv31/black_sea_eezs/
203. <https://www.veryansintv.com/mavi-vatan-haritasi-googleda-yayinlandi>
204. <https://www.finansajans.com/son-dakika-mavi-vatan-olayı-nedir-mavi-vatan-sinirları-neresidir-ne-zaman-basladi-neden-onemli-h26469.html>
205. <https://www.dzkk.tsk.tr/Anasayfa/Basin?url=mavi-vatan-2019-taktik-tatbikati-3122020>
206. <https://warontherocks.com/2020/06/blue-homeland-the-heated-politics-behind-turkeys-new-maritime-strategy/>
207. <https://www.uab.gov.tr/denizcilik>
208. <https://www.sg.gov.tr/hakkimizda>
209. <https://www.sg.gov.tr/ana-ast-komutanliklar>
210. <https://www.egm.gov.tr/deniz-polisi>
211. <http://www.canakkaledenizpem.pol.tr/hakkimizda>
212. <https://docplayer.biz.tr/4584627-Seyir-emniyeti-ve-deniz-guvenligi-dairesi-baskanligi.html>
213. <https://ulasimemniyeti.uab.gov.tr/kurumsal>
214. http://www.shodb.gov.tr/shodb_esas/index.php/tr/kurul/sho-hiz-pl-koord-kurulu/kurul-uyeleri
215. <https://altinoz.com.tr/wp-content/uploads/2019/11/20191107-23.pdf>
216. http://www.shodb.gov.tr/shodb_esas/index.php/tr/kurul/sho-hiz-pl-koord-kurulu/kurul-uyeleri
217. <https://www.mevzuat.gov.tr/mevzuat?MevzuatNo=4&MevzuatTur=19&MevzuatTertip=5>
218. <https://www.president.gov.ua/documents/constitution>
219. <https://www.president.gov.ua/documents/5552015-19443>
220. <https://www.president.gov.ua/documents/3922020-35037>
221. <https://ukrainepravo.com/events/forum/morska-strategiya-derzhavi-rozvitok-ta-realizatsiya-morskogo-potentsialu-ukraini/>
222. https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/en/_1307-2009-%D0%BF#Text
223. <https://www.mil.gov.ua/news/2018/11/29/vijskovo-morski-sili-zbrojnih-sil-ukraini-prezentovana-strategiya-rozvitku/>
224. <https://navy.mil.gov.ua/en/strategiya-vijskovo-morskyh-syl-zbrojných-syl-ukrayiny-2035/>
225. <https://dpsu.gov.ua/ua/structure/regionalne-upravlinnya-morskoi-ohoroni/>
226. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/687-2019-%D1%80#Text>
227. <http://opk.com.ua/%D1%83%D0%BA%D1%80%D0%B0%D1%97%D0%BD%D1%81%D1%8C%D0%BA%D0%B0-%D0%BC%D0%BE%D1%80%D1%81>

- %D1%8C%D0%BA%D0%B0-%D1%81%D0%B8%D0%BB%D0%
B0-D1%8F
%D0%BA%D1%96%D0%B9-%D1%97%D0%B9-
D0%B1%D1%83%D1%82/
228. <https://mtu.gov.ua/content/hto-mi-e.html>
229. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80#Text>
230. <https://mtu.gov.ua/content/zadachi-ministerstva-v-ramkah-galuzi-morskogo-transportu.html>
231. <https://mtu.gov.ua/content/direktorat-morskogo-ta-richkovogo-transportu.html>
232. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1095-2017-%D0%BF#n15>
233. <https://marad.gov.ua/ua/pro-sluzhbu/misiya-ta-strategiya>
234. <https://marad.gov.ua/ua/diyalnist/stan-avarijnosti-ta-bezpeki-sudnoplavstva-na-vodnomu-transporti>
235. <https://marad.gov.ua/ua/pro-sluzhbu/struktura-sluzhbi>
236. https://hydro.gov.ua/?page_id=82
237. https://hydro.gov.ua/?page_id=75
238. https://hydro.gov.ua/?page_id=122
239. https://hydro.gov.ua/?page_id=191
240. <http://www.uspa.gov.ua/pro-pidpriemstvo/misiya-pidpriemstva>
241. https://darg.gov.ua/_pro_agentstvo_0_13_menu_0_1.html
242. https://darg.gov.ua/_flot_ribnoji_promislovosti_0_255_menu_0_1.html
243. <https://m.president.bg/bg/cat70/Konsultativnen-savet-za-nacionalna-sigurnost>
244. <https://m.president.bg/bg/cat231/Strategicheski-savet>
245. <https://m.president.bg/bg/cat131/Zakon-za-konsultativnen-savet-za-nacionalna-sigurnost>
246. <https://parliament.bg/bills/42/354-01-12.pdf>
247. http://www.navy.mod.bg/?page_id=26
248. http://www.navy.mod.bg/?page_id=26
249. http://www.navy.mod.bg/?page_id=274
250. <https://www.mvr.bg/gdgp/дирекцията/ръководство/регионална-дирекция-границна-полиция--русе>
251. <http://www.mvr.bg/gdgp/дирекцията/ръководство/dgp>
252. <https://www.mvr.bg/gdgp/дирекцията/ръководство/регионална-дирекция-границна-полиция---русе>
253. <https://www.mvr.bg/gdgp/дирекцията/ръководство/регионална-дирекция-границна-полиция---бургас>
254. <https://www.mtitc.government.bg/bg/category/24/nacionalen-bord-za-razsledvane-na-proizshestviya-vuv-vuzdushniya-vodniya-i-zhelezoputniya-transport>
255. <https://www.mtitc.government.bg/bg/category/198/razsledvane-na-morski-proizshestviya-i-incidenti>
256. <http://appd-bg.org/about/activityes>
257. <http://appd-bg.org/>
258. <http://appd-bg.org/#acc1>
259. <http://appd-bg.org/#acc6>
260. <http://appd-bg.org/about/activityes>
261. <http://appd-bg.org/about/structure>
262. <http://appd-bg.org/about/todo>

263. <https://www.marad.bg/node/857>
264. <https://www.marad.bg/bg/taxonomy/term/275>
265. <https://www.marad.bg/node/1703;https://www.marad.bg/node/1704>
266. <https://www.marad.bg/node/1702; https://www.marad.bg/node/1705>
267. <https://www.marad.bg/node/1698>
268. <https://www.marad.bg/bg/node/1697>
269. <https://www.marad.bg/node/1699>
270. <https://matsne.gov.ge/en/document/view/30346%3B?publication=34>
271. <https://www.wired.com/2008/10/pics-what-happe/>
272. <https://georgiawealth.info/en/free-industrial-zone-in-the-city-of-poti-georgia/>
273. <https://civil.ge/ka/archives/259704>
274. <https://police.ge/en/ministry/structure-and-offices/border-police?sub=248>
275. https://en.wikipedia.org/wiki/Coast_Guard_of_Georgia
276. <https://agenda.ge/en/news/2021/745>
277. http://mta.gov.ge/index.php?m=78&parent_id=74&lng=eng
278. http://mta.gov.ge/index.php?m=54&parent_id=53
279. http://mta.gov.ge/index.php?m=149&parent_id=135
280. <http://mta.gov.ge/?m=151&lng=eng>
281. <http://extwprlegs1.fao.org/docs/pdf/geo172913.pdf>
282. <http://mta.gov.ge/?m=151&lng=eng>
283. <http://mta.gov.ge/uploads/VTMS1.png>
284. http://mta.gov.ge/index.php?m=152&parent_id=150
285. http://mta.gov.ge/uploads/GEO_SAR__OSR_EX_2019_-_EN.pdf
286. <http://hydrography.ge/en/about>
287. <http://www.economy.ge/?page=services&s=71&lang=en>
288. <https://www.caleaeuropeana.ro/strategia-ue-pentru-regiunea-dunarii-viitorul-initiativei-lansate-de-romania-si-austria-este-dezbatut-la-budapesta-in-cadrul-forumului-anual-suerd/>
289. <http://e-consultare.gov.ro/w/lege-privind-regimul-porturilor-militare-maritime-si-fluviale/>
290. https://www.dhmfni.ro/ro/activitatea_dhm.shtml
291. <http://legislatie.just.ro/Public/DetailiiDocumentAfis/34338>
292. <http://legislatie.just.ro/Public/DetailiiDocument/29274>
293. <https://www.politiadefrontiera.ro/ro/main/pg-atributii-27.html>
294. <https://www.igsu.ro/InformatiiGenerale/Atributii>
295. <http://www.mt.gov.ro/web14/despre-noi/organizare/organograma>
296. <https://portal.rna.ro/despre-noi/prezentare-anr>
297. <https://portal.rna.ro/SiteAssets/despre-noi/organizare/regulament-de-organizare-%C8%99i-func%C8%9Bionare/Regulamentul%20de%20Ordine%20Interioara.pdf>
298. <https://portal.rna.ro/c%C4%83pit%C4%83nii/prezentare/cz-constan%C5%A3a>
299. <https://portal.rna.ro/despre-noi/organizare/organigrame-capitanii-zonale>
300. <https://portal.rna.ro/SiteAssets/despre-noi/organizare/regulament-de-organizare-%C8%99i-func%C8%9Bionare/Regulamentul%20de%20Ordine%20Interioara.pdf>
301. <https://www.afdj.ro/ro>
302. http://www.afdj.ro/sites/default/files/OBIECTIVUL_GENERAL_DE_POLIT

- ICA_PUBLICA.pd
- 303.** <https://www.afdj.ro/ro/tarife-ro>
- 304.** <https://www.afdj.ro/ro/content/atarife-de-tranzitare-de-la-gura-canalului-sulina-pana-la-mm-34>
- 305.** <https://www.afdj.ro/ro/content/obiect-de-activitate>
- 306.** <https://www.afdj.ro/ro/cotele-dunarii>
- 307.** <https://www.afdj.ro/ro/content/semnalizare-0>
- 308.** <https://www.afdj.ro/ro/harta-el-ro>
- 309.** <https://www.afdj.ro/ro/content/reguli-speciale-de-navigatie-pe-sectorul-dunarii-cuprins-intre-rada-sulina-si-portul-braila>
- 310.** <https://www.afdj.ro/ro/content/puncte-critice-pe-dunare>
<https://www.afdj.ro/ro/content/avize-catre-navigatori>
<https://www.afdj.ro/ro/content/statistici-nave>
- 311.** <https://www.afdj.ro/ro/dragaj>
- 312.** <https://www.afdj.ro/sites/default/files/bhcote.pdf>
- 313.** https://www.portofconstantza.com/pn/page/np_despre_noi
- 314.** https://www.portofconstantza.com/pn/page/np_organizare
- 315.** <https://www.portofconstantza.com/pn/ro/situatii-nave/maritim>
- 316.** <https://www.portofconstantza.com/pn/ro/situatii-nave/fluvial>
- 317.** <https://www.portofconstantza.com/pn/ro/nava>
- 318.** https://www.portofconstantza.com/pn/page/np_navigatie
- 319.** https://www.portofconstantza.com/pn/page/np_servicii_linie
- 320.** <https://www.portofconstantza.com/pn/ro/harta-nave/nave-msw>
- 321.** <https://apdmgalati.ro/wp-content/uploads/2020/12/Organigramă-CN-APDM-SA.pdf>
- 322.** <https://apdmgalati.ro/activitate-portuara/>
- 323.** <https://apdmgalati.ro/activitati-auxiliare-conexe/>
- 324.** <https://apdmgalati.ro/securitate-portuara/>
- 325.** <https://apdmgalati.ro/wp-content/uploads/2020/12/Organigramă-CN-APDM-SA.pdf>
- 326.** <https://apdmgalati.ro/portul-braila/>
- 327.** <https://apdmgalati.ro/portul-tulcea/>
- 328.** http://apdf.ro/sitevechi/profilul_companiei.html
- 329.** <http://apdf.ro/sitevechi/files/Organigramă.pdf>
- 330.** <http://apdf.ro/sitevechi/files/RegPort/RegGiurgiu.pdf>
- 331.** <http://apdf.ro/sitevechi/files/StatFunctii.pdf>
- 332.** <http://apdf.ro/sitevechi/Regport.html>
- 333.** <http://apdf.ro/sitevechi/trafic.html>
- 334.** http://www.acn.ro/images/PDF/Site_2020/personal/Organigramă_ACN.pdf
- 335.** <http://www.acn.ro/index.php/ro/poduri-ecluze>
- 336.** <http://www.acn.ro/index.php/ro/statistici>
- 337.** <https://www.acnb.ro/>
- 338.** <http://legislatie.just.ro/Public/DetaliiDocumentAfis/202131>
- 339.** <https://www.acnb.ro/obiect-de-activitate/>
- 340.** <http://legislatie.just.ro/Public/DetaliiDocumentAfis/202131>
- 341.** <http://legislatie.just.ro/Public/DetaliiDocument/231696>
- 342.** <https://www.acnb.ro/nivel-apa/>
- 343.** <https://www.acnb.ro/aviz-catre-navigatori/>



**LISTA
DE ACRONIME ȘI
ABREVIERI**

A2/AD	Anti-access and area denial
ABC	American Broadcasting Company
AFDJ	Administrația Fluvială a Dunării de Jos
AGEA	Adunarea Generala Extraordinara a Actionarilor
AIM Strategies	Africa's Integrated Maritime Strategy
AIS	Automatic Identification System
AISM	L'Association Internationale de la Signalisation Maritime
AMD	Africa's Maritime Domain
AMS	Alliance Maritime Strategy
AMU	American Military University
ANR	Autoritatea Navală Română
AOML	Atlantic Oceanographic and Meteorological Laboratory
ARPA	Automatic Radar Plotting Aid
ASEAN	Association of Southeast Asian Nations
ASF	African Standby Force
BBC	British Broadcasting Corporation
BGBI	Das Bundesgesetzblatt
BLACKSEAFOR	Black Sea Naval Cooperation Task Group
BLE	The Black Sea Naval Force
BlueMassMed	Die Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung
BMEL	Pilot project for the integration of Maritime Surveillance on the Mediterranean Area and its Atlantic Approaches
BMVBS	Bundesministerium für Landwirtschaft und Ernährung
BPOL See	Bundespolizei See
BRICS	Brazilia, Rusia, India, China, Africa de Sud
BSCF	Black Sea Littoral States Border/Coast Guard Agencies Cooperation Forum
BSH	Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie

BSI	Bundesamt für Sicherheit in der Informationstechnik
BSU	Die Bundesstelle für <i>Seeunfalluntersuchung</i>
CAAR	Consolidated Annual Activity Report
CARICOM	Caribbean Community
CASD	Centro Alti Studi per la Difesa
CBS	Congressional Budget Office
CBSN	Chiefs of the Black Sea Navies
CCICADA	Command, Control and Interoperability
	Center for Advanced Data Analysis
CCIT	Comprehensive Convention on International Terrorism
CCP	Cadrul de Cooperare Permanentă
CDP	Capability Development Plan
CEDEAO	La Communauté économique des états d'Afrique de l'Ouest
CeMiSS	Centro Militare di Studi Strategici
CEMZA	Combined Exclusive Maritime Zone of Africa
CFR	Council on Foreign Relations
CGPCS	Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia
CHENS	CHiefs of European NavieS Forum
CHP	Cumhuriyet Halk Partisi
CIDOB	Centre for International Information and Documentation in Barcelona
CISE Common Information Sharing Environment	CISM Comitato Interministeriale per la Sicurezza dei Trasporti Marittimi e dei Porti
CleanSeaNet	Satellite-based monitoring system for marine oil spill detection and surveillance in European waters
CN	Compania Națională
CN APDM SA	Compania Națională “Administrația Porturilor Dunării Maritime” SA
CN APDF SA	Compania Națională “Administrația Porturilor Dunării Fluviale” SA
CN APM SA Constanța	Compania Națională „Administrația Porturilor Maritime” SA Constanța
CNA	Center for Naval Analyses

CNBC	Consumer News and Business Channel
CNN	Cable News Network
COFGC	Centre Opérationnel de la Fonction Garde-Côtes
COLREG	International Regulations for Preventing Collisions at Sea - Regulile de prevenire a Coliziunii pe Mare
COMBLACKSEAFOR	Ofițerul care deține comanda BLACKSEAFOR
CRC	Chemical Rubber Company (fondatoare a CRC Press, actualmente membră a companiei Taylor & Francis)
CSBM	Confidence and Security Building Measures
CSBMs	Confidence and Security Building Measures
CSCAP	Council for Security Cooperation in the Asia Pacific Working Group
CSDP	The Common Security and Defence Policy
D.C.	The District of Columbia
DCNS	Direction des Constructions Navales
DGzRS	Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger
DIIS	Danish Institute for International Studies
DOD	Department of Defense
EAM	Emission Abatement Methods
EBCGA	European Border and Coast Guard Agency <<Frontex>>
ECDIS	Electronic Chart Display and Information System
EDA	European Defence Agency
EEA	European Economic Area
EEAS	European External Action Service
EFCA	European Fisheries Control Agency
EMCIP	European Marine Casualty Information Platform
EMSA	The European Maritime Safety Agency
ENISA	European Union Agency for Cybersecurity
ESDC	European Security and Defence College
ESDP	European Security and Defence Policy
ESRC	Economic and Social Research Council

EU NAVFOR Med	European Union Naval Force Mediterranean
EU SatCen	European Union Satellite Centre (fost EUSC)
EUCISE2020	European testbed for the maritime Common Information Sharing Environment in the 2020 perspective
EUMSS	European Union Maritime Security Strategy
EUROSTAT	Statistical office of the EU
EUROSUR	European Border Surveillance System
F.N.	Forțele Navale
FAO	Food and Agriculture Organization of the United Nations
FCO	Foreign & Commonwealth Office
FIIA	Finnish Institute of International Affairs
FRONTEX	European Border and Coast Guard Agency
FSB (ФСБ)	Serviciul Federal de Securitate (Федеральная служба безопасности Российской Федерации)
FSC	Flag State Control
G20	Group of Twenty
GDWS	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt
GFF	Global Financing Facility for Women, Children and Adolescents
GIS	Geographic Information System
GISIS	Global Integrated Shipping Information System
GKRY	Güney Kıbrıs Rum yönetiminin
GLONASS (ГЛОНАСС)	Global Navigation Satellite System (Глобальная навигационная спутниковая система)
GLZ-See	Gemeinsamen Lagezentrum See
GNSS	Global Navigation Satellite System
GPS	Global Positioning System
GU	Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana
H.G.	Hotărâre de Guvern
HKC	Hong Kong International Convention (Hong Kong International Convention for the Safe and Environmental Sound Recycling of Ships)
HL	Higher Level

HM	Her Majesty
HNS	Host Nation Support
HSPD	Homeland Security Presidential Directives
IALA	International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities (Asociația Internațională a Autorităților în Domeniul Semnalizării de Navigație Maritimă și Farurilor)
ICAM	Integrated Coastal Area Management
ICC	International Chamber Of Commerce
ICCN	International Center on Conflict and Negotiation
ICG	Intergovernmental Coordination Groups
ICS	International Chamber of Shipping
IDSS	Institute for Defence and Strategic Studies
IEEE	Institute of Electrical and Electronics Engineers
IEEE	Instituto Español de Estudios Estratégicos
IFRC	International Federation of Red Cross and Red Crescent Societies
IIP	International Ice Patrol
ILC	International Labour Conference
ILO	International Labour Organization
IMB	International Maritime Bureau
IMB PRC	International Maritime Bureau Piracy Reporting Centre
IMCO	Inter-Governmental Maritime Consultative Organization
IMDG	International Maritime Dangerous Goods Code
IMO	International Maritime Organization
IMP	EU Integrated Maritime Policy
IOC	Intergovernmental Oceanographic Commission
IOM	International Organization for Migration
IPOA-IUU	International Plan of Action to Prevent, Deter and Eliminate Illegal, Unreported and Unregulated Fishing
IPRA	International Peace Research Association

IRISL	Islamic Republic of Iran Shipping Lines
ISBN	International Standard Book Number
ISGOTT	International Safety Guide for Oil Tankers and Terminale
ISIS	Islamic State in Iraq and Syria
ISM	The International Safety Management Code
ISPS	International Ship and Port Facility Security Code
ISPSW	Institut für Strategie- Politik- Sicherheits- und Wirtschaftsberatung
ISPSW	Institut für Strategie- Politik- Sicherheits- und Wirtschaftsberatung
IT	Information Technology
ITF	International Transport Workers' Federation
IWCO	Independent World Commission on the Oceans
JDP	Joint Doctrine Publication
JI	Jemaah Islamyya
JMOCC	Joint Maritime Operations Coordination Centre
JOC	Journal Of Commerce
JORA	Joint Operation Risk Analysis
JRC	Joint Research Centre
KY	Kentucky State
LNG	Liquefied Natural Gas
LRIT	Satellite Long Range Identification and Tracking Sistem
LTTE	Liberation Tigers of Tamil Eelam
MARPOL	International Convention for the Prevention of Pollution from Ships
MaST	Maritime Schulungs- und Trainingszentrum
MCM	Mine Counter Measures
MDA	Maritime Domain Awareness
MEFG	Die Maritimen Ermittlungs - und Fahndungsgruppe
MEPC	Marine Environment Protection Committee
MGSB	Milli Güvenlik Siyaset Belgesi

MIU	Marine Intelligence Unit (actualmente Lloyd's List Intelligence)
MLC	Maritime Labour Convention
MMO	Marine Management Organisation
MOAA	Military Officers Association of America
MOTR	Maritime Operational Threat Response Plan
MOX	Mixed oxide fuel
MRCC	Maritime Rescue Co-ordination Centre
MSC	Maritime Safety Committee
MSO	Maritime Security Operation
MSZ	Das Maritime Sicherheitszentrum
NASA	National Aeronautics and Space Administration
NATO	North Atlantic Treaty Organization
NAVAIR	Naval Air Systems Command
NAVSTAR	Navigational Satellite Timing and Ranging
NCWCP	NOAA Center for Weather and Climate Prediction
NDTV	New Delhi Television
NDU	National Defense University
NIS	Network and Information Security
NIS WG3	Network and Information Security Working Group 3
NMIC	National Maritime Information Centre
NOAA	National Oceanic and Atmospheric Administration
NOC	Naval Operations Concept
NORTHCOM	United States Northern Command
NRDC	Natural Resources Defense Council
NSPD	National Security Presidential Directives
NSW	New South Wales (Australia)
NTSLF	The National Tidal and Sea Level Facility
OBSH	Operation Black Sea Harmony
OBSH PCC	Centrul Permanent de Cordonare al Operației BLAK SEA HARMONY
OCIMF	Oil Companies International Marine Forum
ODA	Official Development Assistance
OECD	Organisation for Economic Cooperation and Development

OMI	Organizația Maritimă Internațională
OMTI	Ordinul ministrului Transporturilor și Infrastructurii
ONG	Organizație Neguvernamentală
ONU	Organizația Națiunilor Unite
OPBLACKSEAFOR	Ofițerul delegat cu controlul operațional al BLACK SEAFOR
OPNAV	Office of the Chief of Naval Operations
OPV	Offshore Patrol Vessels
OSCE	Organization for Security and Cooperation in Europe
PA	The Pennsylvania State
PBS	Public Broadcasting Service
PCF	Permanent Framework for Cooperation
PESC	Politica Externă și de Securitate Comună
PKK	Partiya Karkeren Kurdistan
PLA	Port of London Authority
PMI	La politique maritime intégrée de l'Union Européenne
PMO	Portsand Maritime Organization
PNSM	Programma Nazionale Sicurezza Marittima
PNSM	Programma Nazionale Sicurezza Marittima
PSAC	Politica de Securitate și Apărare Comună
PSC	Port State Control
PSCOs	State Port Controls
PSE	La direction de la protection et de la sécurité de l'État
PSN	La sous-direction planification de sécurité nationale
RA	Regional Association
RAND	Research AND Development (Corporation)
ReCAAP	The Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia
ReCAAP ISC	ReCAAP Information Sharing Centre
RECs/RM	Regional Economic Communities/Regional Mechanisms
RIC	Rusia, India, China

RKK/ICDS	Rahvusvaheline Kaitseuringute Keskus /International Centre for Defence and Security
RN	Royal Navy
ROF	Regulament de Organizare și Funcționare
ROPME	Regional Organization for the Protection of the Marine Environment
RP	Rzeczpospolita Polska
RPAS	Remotely Piloted Aircraft Systems
RSIS	S. Rajaratnam School of International Studies
SAFEMED	Maritime Safety in the Mediterranean
SafeSeaNet	The European Union's Maritime Information and Exchange System
SAM	Stratejik Araştırmalar Merkezi
SAMS	U.S. Army School of Advanced Military Studies
SANGP	South African Navy General Publication
SeeAufgG	Seeaufgabengesetz
SGDSN	Secrétariat général de la défense et de la sécurité nationale
SIPRI	Stockholm International Peace Research Institute
SMFN	Statul Major al Forțelor Navale
SMI	Strategie Maritime Integree
SMS	Safety Management Systems
SNMG2	Standing NATO Maritime Group
SOCAR	State Oil Company of Azerbaijan
SOLAS	Safety Of Life At the Sea
SPATIONAV	Système de surveillance maritime
SRU	Der Rat von Sachverständigen für Umweltfragen
SSP	Ship Security Plans
SUA	Statele Unite ale Americii
SUG	Gesetz zur Verbesserung der Sicherheit der Seefahrt durch die Untersuchung von Seeunfällen und anderen Vorkommnissen
SWP	Stiftung Wissenschaft und Politik
T.C.	Türkiye Cumhuriyeti
TBMM	Türkiye Büyük Millet Meclisi

TOR	Terms of reference
TSK	Türk Silahlı Kuvvetleri
U.A.E	United Arab Emirates
U.S. Coast Guard	United States Coast Guard
U.S. GAO	United States Government Accountability Office
UAV	Unmanned Aerial Vehicle
UK	United Kingdom
UN	United Nations
UNCLOS	United Nations Convention on the Law of the Sea
UNCTAD	United Nations Conference on Trade and Development
UNESCO	United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization
UNIDIR	United Nations Institute for Disarmament Research
UNODC	United Nations Office on Drugs and Crime
UNTS	United Nations Treaty Series
URSS	Uniunea Republicilor Sovietice Socialiste
US Navy	United States Navy
USMC	United States Marine Corps
USNI	U.S. Naval Institute
USS	United States Ship
USSR	Union of Soviet Socialist Republics
VHT	Verein Hanseatischer Transportversicherer
VIGIPIRATE	Vigilance et Protection des Installations contre les Risques d'attentats <u>Terroristes à 'explosif</u>
VMS	Vessel Monitoring System
VTMISC	Vessel Traffic Monitoring and Information System Center
VTS	Vessel Traffic Service
WCO	World Custom Organization
WFP	World Food Program
WMD	Weapon of mass destruction
WMO	World Meteorological Organization
WSC	World Shipping Council

WSV	Die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes
АМПУ	Адміністрація морських портів України
БОХР ПС ФСБ России	Береговая охрана Пограничной службы Федеральной службы безопасности Российской Федерации
БпЛА	Беспилотные летательные аппараты
ВМФ СССР	Военно-морской флот Союза Советских Социалистических Республик
ГМСКЦ	Главный морской спасательно-координационный центр
ГосСОПКА	Государственная система обнаружения, предупреждения и ликвидации последствий компьютерных атак
ИМЭМО РАН	Национальный исследовательский институт мировой экономики и международных отношений имени Е. М. Примакова Российской академии наук
МСПЦ	Морские спасательные подцентры
НП	Национална публикация
НП РСМД	Некоммерческое партнерство Российской совет по международным делам
ПС ФСБ России	Пограничная Служба Федеральной Службы Безопасности Российской Федерации
РОСГВАРДИЯ	Федеральная служба войск национальной гвардии Российской Федерации
РОСМОРРЕЧФЛОТ	Федеральное Агентство Морского и Речного Транспорта
РФ	Российская Федерáция (Federația Rusă)
СМИ	Средства массовой информации (Mass Media)
СУ-24	Сухой - 24
УГМРН	Управление Государственного Морского И Речного Надзора
ФБУ	Федеральное Бюджетное Учреждение
ФГБУ	Федеральное Государственное Бюджетное Учреждение
ФСПС	Федеральный систем поиска и спасания