



„ORBIREA MĂRII”

Contraamiral de flotilă (rtr.) dr. Sorin LEARSCHI

*Director al Forumului Securității Maritime, Clubul Amiralilor
10.55535/GMR.2023.3.9*

Analizarea domeniilor de dezvoltare ale unei țări presupune o înțelegere clară, de către factorii de decizie, a fenomenelor politice, economice, sociale sau de mediu. Făcând o analiză a nivelului de conștientizare și evoluție a politicii și a strategiei domeniului maritim, corelate cu elementele conexe acestora, putem afirma faptul că România are un potențial mult mai mare decât nivelul și complexitatea dezvoltării la această dată, iar o conștientizare a importanței domeniului maritim va trebui să contribuie substanțial la evoluția ei. Apreciem faptul că securitatea maritimă reprezintă un element deosebit de important al politicii și strategiei maritime a unei țări.

În analiza contextuală următoare, în vederea furnizării unui sprijin decizional cât mai adecvat, căutăm să examinăm ascensiunea securității maritime în concept și în practică. Susținem că evoluțiile din arena maritimă au fost analizate de diverse foruri internaționale, în studii de securitate, și că este necesară o nouă agendă națională pentru studiile de securitate maritimă. Rămân totuși multe de studiat în viitor și trebuie oferită o direcție pentru cercetările ulterioare, iar demersul făcut prin acest articol va contribui la conștientizarea faptului că, în România, importanța sectorului maritim a decăzut foarte mult în ultimele trei decenii.

Obiectivul demersului nostru este de a conștientiza elementele decizionale naționale cu privire la importanța domeniului maritim și, mai ales, a contribuției acestuia la dezvoltarea țării. În același timp, putem aprecia că demersul nostru poate contribui la creșterea nivelului de educație și conștiință marinărească, de apartenență la o națiune maritimă.

Cuvinte-cheie: mediu marin, securitate maritimă, „economie albastră”, pirateria somaleză, „orbirea mării”.

„Orbirea mării”



INTRODUCERE

Din punct de vedere științific, „Orbirea mării” este un fenomen meteorologic care apare atunci când vaporii de apă din mare se evaporă și formează nori joși care reflectă lumina soarelui, împiedicând vizibilitatea asupra orizontului. Acest fenomen poate fi periculos pentru navigatori, deoarece poate masca apropierea de uscat sau de alte obstacole.

Noțiunea de „orbire a mării” are o dezvoltare interesantă și o multiplicare în diverse domenii. În mod figurat, expresia „orbirea mării” a fost adoptată pentru a analiza consecințele neglijării domeniului maritim, iar prin extensie, este utilizat și în alte domenii, precum cel al energiei, spre exemplu, economiei, în protecția mediului, dar și în altele.

„Orbirea mării” se referă la incapacitatea de a vedea sau de a înțelege anumite probleme sau situații, cum ar fi cele legate de securitatea maritimă, protejarea mediului sau schimbările climatice. Aceasta poate fi cauzată de neglijență, ignoranță sau de lipsa de interes sau de resurse pentru a aborda aceste probleme. De exemplu, „orbirea mării” poate fi utilizată pentru a descrie lipsa de atenție acordată schimbărilor climatice și impactului lor asupra oceanelor sau pentru a descrie incapacitatea de a vedea riscurile la adresa securității maritime, cum ar fi pirateria sau terorismul maritim. „Orbirea mării” nu se limitează la circumstanțele unei țări.

În 2009, dependența de traficul maritim a provocat apariția expresiei, atunci când factorii de decizie din Marea Britanie au fost catalogați ca suferind de „orbirea mării”, o acuzație fundamentată în legătură cu lipsa sesizării nevoilor de securitate, a vulnerabilităților privind întreruperea aprovizionării și o slăbire a forțelor sale navale. Un sondaj la nivel național efectuat de Seafarers UK, în 2011, a sugerat că publicul britanic avea o ignoranță alarmantă cu privire la dependența insulei de mare și că „orbirea mării” era o „problemă uriașă” (<https://www.maritimefoundation.uk>).

Cu toate acestea, în 2017, un alt sondaj de opinie, realizat de Camera de transport maritim din Marea Britanie, a afirmat că „orbirea mării este un mit” (<https://www.ukchamberofshipping.com>).

„Orbirea mării” se referă la incapacitatea de a vedea sau de a înțelege anumite probleme sau situații, cum ar fi cele legate de securitatea maritimă, protejarea mediului sau schimbările climatice.



DINCOLO DE „ORBIREA MĂRII” – O NOUĂ AGENDĂ PENTRU STUDIILE DE SECURITATE MARITIMĂ

În cele ce urmează, vom aborda problemele și temele care cuprind agenda securității maritime, inclusiv modul în care aceasta a fost teoretizată în studiile de securitate până în prezent. Primul aspect este reprezentat de faptul că mediul marin trebuie înțeles ca parte a unui complex de securitate interconectat, care încorporează, de asemenea, conexiuni puternice între uscat și mare.

În al doilea rând, examinăm modalitățile în care actorii securității maritime au răspuns practic la aceste provocări, concentrându-ne pe problemele de conștientizare a domeniului marin, coordonarea acțiunilor și operațiunile în domeniu.

În al treilea rând, ne referim la mecanismele prin care noua agendă de securitate maritimă este diseminată către actorii locali printr-un proces de guvernare descentralizată a securității. Ne concentrăm, în special, pe eforturile de a distribui cunoștințe și abilități actorilor locali prin consolidarea capacităților și reforma sectorului de securitate.

În concluzie, trebuie să subliniem provocările viitoare pentru studiile de securitate maritimă care decurg din aceste observații.

O lucrare din anul 1909, scrisă de Constantin Nic Păun, denumită „Misiunea marinei noastre”, abordează atât importanța domeniului maritim pentru state din punct de vedere economic, politic, cât și misiunile marinei pentru apărarea țării la frontierele maritime și fluviale. O urmare firească a fost lucrarea din literatura militară a României referitoare la domeniul maritim, „Războiul pe Dunăre”, publicată în anul 1905, aparținând ofițerilor Eugeniu Botez (1877-1933) și Nicolae Kirițescu (Petcu, 2013, p. 1874). Putem spune că acestea au fost începutul preocupărilor României în domeniu.

Dar, *securitatea maritimă* este una dintre cele mai recente completări în vocabularul securității internaționale. Creat inițial în anii '90, conceptul *securitatea maritimă* a primit o atenție din ce în ce mai mare ca urmare a intensificării preocupărilor cu privire la terorismul maritim începând cu anul 2000, a creșterii pirateriei moderne în largul coastei Somaliei, dar și în alte zone, precum și a traficului de persoane, atât de actual în zilele noastre. Importanța tot mai mare din ultima perioadă a așa-numitei „economii albastre”, dar și problemele legate de protecția mediului maritim și gestionarea resurselor au contribuit la creșterea interesului față de subiect.

Un număr semnificativ de state, dar și actori internaționali plasează securitatea maritimă în primul rând pe agendele lor privind securitatea. Această prioritate se reflectă în mai multe strategii guvernamentale și interguvernamentale pentru securitatea maritimă publicate în ultimul deceniu, precum cele ale Statelor Unite, Regatului Unit, Franței, Indiei, NATO, Uniunii Europene (UE) și Uniunii Africane (UA), precum și în declarațiile multilaterale, cum ar fi declarația G7 privind securitatea maritimă, dar și în lucrările conferinței internaționale anuale *Our Ocean* (<https://ourocean2022.pw/agenda/>) pe această temă.

Dacă securitatea maritimă a devenit o preocupare de bază în rândul actorilor importanți ai securității globale, nu același lucru se poate spune despre relațiile internaționale și studiile de securitate, unde studiul acestora este aleatoriu, în cel mai bun caz. Literatura existentă tinde să ia în considerare astfel de probleme în ceea ce privește anumite puncte geografice fierbinți și gestionarea amenințărilor specifice, cum ar fi pirateria maritimă în Africa de Est, rivalitatea strategică în Marea Chinei de Sud sau Arctica, crima organizată în Africa de Vest sau traficul de persoane în Africa de Sud și Marea Mediterană (China's Naval Rise and the South China Sea).

Probleme precum securitatea porturilor, pescuitul ilegal sau infracțiunile de mediu au primit mai puțină atenție, iar conexiunile dintre toate aceste teme rămân puțin studiate. Alte surse subordonează evoluțiile pe mare unor teme mai largi din relațiile internaționale, cum ar fi politica Marilor Puteri, geostrategia sau construirea unui regim internațional (Levy, Thompson, 2010, pp. 7-43).

Amplificarea agendei de securitate maritimă s-a reflectat într-un interes reînnoit în rândul analiștilor pentru problema ordinii pe mare într-o epocă a globalizării (Bekkevold, Till, 2016; Moran, Russell, 2014; Tangredi, 2002) și în semnificația sa crescândă în publicațiile naționale strategice, politice și doctrinare. A fost acordată însă mai puțină atenție domeniului maritim ca un factor al schimbării internaționale și al inovației în sine. Atenția acordată este importantă și una care riscă să ascundă modele noi și specifice în domeniile: relații internaționale, guvernare și ordine pe mare.

Susținem faptul că inițiativele și activitățile de securitate maritimă care au fost observate în ultimul deceniu necesită o tratare mai solidă a problemei în discuția academică. Este timpul ca disciplina să acorde mai multă atenție zonei maritime și să treacă dincolo de „orbirea



Amplificarea agendei de securitate maritimă s-a reflectat într-un interes reînnoit în rândul analiștilor pentru problema ordinii pe mare într-o epocă a globalizării și în semnificația sa crescândă în publicațiile naționale strategice, politice și doctrinare. A fost acordată însă mai puțină atenție domeniului maritim ca un factor al schimbării internaționale și al inovației în sine.

O lucrare din anul 1909, scrisă de Constantin Nic Păun, denumită „Misiunea marinei noastre”, abordează atât importanța domeniului maritim pentru state din punct de vedere economic, politic, cât și misiunile marinei pentru apărarea țării la frontierele maritime și fluviale.



mării”. Trebuie făcute unele rezumări și generalizări ale observațiilor de bază cu privire la aceste dezvoltări și activități pe mare și subliniate modalitățile în care acestea necesită o cercetare mai profundă.

Este tot mai clară nevoia de a oferi noi direcții pentru studii viitoare de securitate maritimă, dar, în același timp, trebuie explorate provocările ridicate de fenomenele de securitate maritimă în discuții mai ample din cadrul studiilor de relații internaționale și de securitate.

CREȘTEREA NEVOII DE SECURITATE MARITIMĂ

De-a lungul istoriei omenirii, marea a fost privită ca o zonă de pericol și nesiguranță. Mările au fost prezentate în mod repetat ca „o sălbăticie nedorită și neprimitoare, unde pământul este un punct de referință liniștitor” (Mack, 2011, p. 74).

Istoria umană poate fi interpretată ca o încercare de a stăpâni marea. Cu toate acestea, analizând literatura de specialitate, marea majoritate a analizelor istorice și politice descriu mările „fie ca fundalul scenei pe care se vede că se desfășoară acțiunea reală – adică pământul – sau (...), pur și simplu, ca un mijloc de conexiune între activitățile care se desfășoară pe coaste și în interiorul acestora” (Ib., p. 19).

Marea tinde să fie înțeleasă ca stadiu al proiecției puterii geopolitice, al războiului interstatal sau al disputelor militarizate, dar și ca o sursă de amenințări specifice, precum pirateria, sau ca un conector între state, care permite diverse fenomene, de la colonialism la globalizare (Steinberg, 2001). Aici apare contradicția între domeniul maritim, văzut ca fiind (în marea majoritate a sa) al tuturor, și zonele de uscat, ca aparținând cuiva.

Securitatea reprezintă faptul de a fi la adăpost de orice pericol, un sentiment de încredere și de liniște pe care îl dă cuiva absența oricărui pericol, iar așa cum reiese și din piramida lui Maslow, nevoia de securitate este plasată, ca nivel de importanță, imediat după nevoile fiziologice. (Lașan, 2010, p. 39).

Securitatea reprezintă acea „stare de fapt care pune la adăpost de orice pericol extern și intern o colectivitate sau un stat oarecare, în urma adoptării unor măsuri specifice, și care asigură existența, independența, suveranitatea, integritatea teritorială a statului și respectarea intereselor fundamentale”. (Europa 2020). Ea este, încă de la începutul omenirii, o preocupare esențială, pornită în domeniul maritim de la securitatea apelor interioare, ulterior a zonelor costiere și, apoi, a oceanului planetar, în ansamblu.

Securitatea maritimă a evoluat în timp, apărând noi seturi și sisteme de politici necoercitive (soft policies) care vizează instituirea unui mediu/ecosistem favorabil în care apar și politicile, dar și coercitive (hard policies). Analiza și înțelegerea securității maritime presupun o selecție de cazuri de succes, eșecuri sau cazuri de ignorare a politicilor în materie. Obiectivul unei analize este să se prezinte cazuri foarte diverse, din diferitele țări, folosind criteriile calitative pentru identificarea „celor mai bune” practici.

TEORETIZAREA SECURITĂȚII MARITIME ȘI CALEA CĂTRE O SECURITATE MARITIMĂ

În principal, securitatea pe mare a fost teoretizată și interpretată din puncte de vedere mai degrabă conservatoare, bazate pe teoria tradițională realistă sau liberalistă (<https://www.jstor.org>). Evoluții teoretice mai recente, precum gândirea constructivistă sau studiile critice de securitate, au influențat cu greu dezbateră.

În interpretarea realistă, mările sunt locul în care are loc rivalitatea dintre superputeri sau puteri regionale. Discuțiile recente s-au concentrat pe ascensiunea Chinei ca putere navală și pe „pivotul” asiatic al SUA, pe investițiile în capacitățile navale ale puterilor emergente sau pe competiția tot mai acerbă pentru resurse în Arctica.

Înțeleasă, în general, ca o sub-ramură a studiilor strategice, securitatea maritimă a fost mult timp abordată prin axarea pe interacțiunea internațională, influență și ordine pe mare (Booth, 1977; Grove, 1990; Mahan, 1890; Speller, 2014; Till, 2004).

O astfel de activitate a fost localizată în primul rând în studiile geopolitice clasice ale relațiilor internaționale, cu accent pe istoric. Aici apare ceea ce Bekkevold și Till numesc „de sus în jos” (și mai puțin „de jos în sus”), influențele structurale asupra ordinii internaționale pe mare, inclusiv „schimbări globale de putere, schimbarea percepțiilor amenințărilor, modernizarea navală și schimbările în capacitățile navale și aplicarea dreptului mării” (Bekkevold, Till, p. 7).

Interpretările liberale ale securității pe mare evidențiază ascensiunea diferitelor regimuri internaționale care guvernează activitățile pe mare și sugerează că mediul marin este din ce în ce mai supus unei forme de ordine publică colectivă și unor reglementări legale.

Perspectivile liberale au fost avansate în special în lucrările cercetătorilor în domeniul dreptului maritim (Geiss, Petrig, 2011).



Securitatea reprezintă acea „stare de fapt care pune la adăpost de orice pericol extern și intern o colectivitate sau un stat oarecare, în urma adoptării unor măsuri specifice, și care asigură existența, independența, suveranitatea, integritatea teritorială a statului și respectarea intereselor fundamentale”.

Securitatea pe mare a fost teoretizată și interpretată din puncte de vedere mai degrabă conservatoare, bazate pe teoria tradițională realistă sau liberalistă. Evoluții teoretice mai recente, precum gândirea constructivistă sau studiile critice de securitate, au influențat cu greu dezbateră.



Începând cu anii '90, studiile critice de securitate, de exemplu sub forma teoriei securitizării sau abordarea securității ca practică, au influențat cu greu, cu puține excepții, dezbaterile privind securitatea pe mare. Conceptul de securitate maritimă, ca parte a securității în general, include, dar nu se limitează la temele existente ale puterii maritime și dreptului maritim, fiind un concept sintetizat relativ recent.

Kraska și Pedrozzo, de exemplu, sugerează că, în ultimii ani, dreptul internațional „a evoluat dintr-un set de reguli menite să evite războiul naval prin menținerea puterilor maritime separate către un nou cadru global conceput pentru a facilita cooperarea în domeniul securității maritime prin reunirea țărilor pentru a atinge obiective comune” (2014, p. 10). Chiar și așa, o astfel de activitate a avut tendința să se concentreze pe probleme de reglementare tehnică și drept internațional formal mai degrabă decât pe guvernarea securității maritime definită mai larg. Ian Speller menționa faptul că „menținerea unei bune ordini pe mare nu a fost în mod tradițional supusă analizei teoretice în același mod ca activitatea de război sau chiar rolurile diplomatice” (Speller, p. 150).

Începând cu anii '90, studiile critice de securitate, de exemplu sub forma teoriei securitizării sau abordarea securității ca practică, au influențat cu greu, cu puține excepții, dezbaterile privind securitatea pe mare (Ryan).

Conceptul de *securitate maritimă*, ca parte a securității în general, include, dar nu se limitează la temele existente ale puterii maritime și dreptului maritim, fiind un concept sintetizat relativ recent. Dar, în multe privințe, studiul mărilor a rămas considerabil în urma evoluțiilor din studiile generale de securitate. Accentul tradițional al acestei discipline a fost în mod obișnuit „lărgit” și „aprofundat” pentru a încorpora un set mult mai larg de probleme de securitate, domenii și activități, cel puțin de la începutul anilor '90. Acestea au inclus așa-numitele „noi” probleme de securitate, cum ar fi terorismul, crima organizată transnațională sau degradarea mediului, care afectează o gamă variată de actori, inclusiv statul, dar fără a se limita la acesta, cu tendința tot mai mare de a lega securitatea de dezvoltare.

Noțiunile extinse de securitate au început să capete o atracție consistentă în mediul academic și politic, la începutul mileniului. De o importanță deosebită a fost raportul din 1998 al Comisiei Mondiale Independente pentru Oceane (Independent World Commission on the Oceans/IWCO). Publicat pentru a coincide cu Anul Internațional al Oceanelor al ONU, acesta a luat în considerare o serie de amenințări militare și non-militare la adresa ordinii internaționale pe mare, precum și modul în care guvernarea securității maritime ar trebui reconfigurată pentru a le aborda (IWCO, p. 17). Acest proces s-a dezvoltat în urma atacului reușit asupra navei USS Cole, în portul Aden, de către un grup extremist, în 2000, și a atacurilor din 11 septembrie 2001, după care

Statele Unite au început să acorde o atenție semnificativă dimensiunii maritime a națiunii și a securității. Astfel, guvernul SUA a publicat o Strategie Națională pentru Securitatea Maritimă (NSMS) în 2005, însoțită de opt planuri de sprijin pentru a aborda „amenințările și provocările specifice ale mediului maritim” (US Government, 2005). Strategia a fost unul dintre primele documente de acest gen care au conceput în mod explicit sfera maritimă ca un complex de securitate diferit. Strategia a pus un accent considerabil pe vulnerabilitățile maritime generate de terorism, inclusiv pe perspectiva unui atac terorist, fie pe mare, fie dinspre mare, dar și pe provocările securizării porturilor și zonelor de coastă împotriva incursiunii de materiale teroriste, inclusiv potențial arme de distrugere în masă (ADM). Măsurile de securitate maritimă aplicate ca urmare a atacului terorist din 11 septembrie 2001 au generat o largă analiză a organizării, alocării de forțe și a modalității de acțiune a forțelor și instituțiilor angrenate în securitatea maritimă a SUA, dar și cu o extensie în Marea Mediterană prin Operația „Active Endeavour”.

Cu toate acestea, ca și raportul IWCO, acesta a identificat și o serie de provocări mai ample de securitate maritimă. Acestea includ amenințarea pirateriei, exploatarea ilegală a resurselor maritime, contrabanda și criminalitatea și alte amenințări la adresa liberei circulații a comerțului maritim (<https://www.whitehouse.gov>).

Strategia Națională pentru Securitate Maritimă a SUA (<https://amti.csis.org>) a fost urmată de o serie de evoluții în strategia generală, care a plasat ordinea pe mare în centrul gândirii navale a SUA. De exemplu, conceptul „1000 Ship Navy” (<https://www.usni.org>) (abandonat între timp) din 2005-2006 a început cu recunoașterea faptului că provocările securității maritime erau prea complexe și difuze pentru ca Statele Unite să le poată gestiona singure. În schimb, a avut în vedere ceea ce Peter Haynes a numit „o rețea globală de securitate maritimă care se auto-organizează, se auto-guvernează, care să coordoneze activitățile marinelor, pazelor de coastă și unităților de poliție ale națiunilor voluntare” (Haynes, 2015, p. 197). Această noțiune a fost controversată la acea vreme, fiind împiedicată de suspiciunea unor motive ale Statelor Unite din partea unor potențiale state partenere și de controversele din cadrul Marinei SUA. Cu toate acestea, a indicat câteva tendințe viitoare importante, inclusiv dificultățile cu care se confruntă un singur stat, oricât de puternic ar fi, în gestionarea unui mediu de securitate



Guvernul SUA a publicat o Strategie Națională pentru Securitatea Maritimă (NSMS) în 2005, însoțită de opt planuri de sprijin pentru a aborda „amenințările și provocările specifice ale mediului maritim”. Strategia a fost unul dintre primele documente de acest gen care au conceput în mod explicit sfera maritimă ca un complex de securitate diferit.



maritimă difuz și complex și nevoia de relații de cooperare cu ceilalți în domenii de interes comun. De asemenea, a indicat o înțelegere mai largă și mai extinsă a puterii maritime a Statelor Unite.

În urma eforturilor SUA, o serie de strategii similare au fost adoptate și de alte națiuni și organizații internaționale. Dintre acestea, cele mai notabile sunt *Strategia Maritimă a Alianței NATO* (2011, <https://www.nato.int/cps/>)¹; *Strategia Națională pentru Securitatea Maritimă a Regatului Unit* (2014, <https://www.gov.uk/government>) și 2022 (<https://www.gov.uk/government/publications/national-maritime-security-strategy>); *Strategia de Securitate Maritimă a UE* (2014, <https://www.eeas.europa.eu>); *Strategia Națională Franceză pentru Securitatea Zonelor Maritime* (2015, <https://www.gouvernement.fr>) și *Declarația G7* (<https://www.mofa.go>) privind securitatea maritimă (tot 2015). În comun cu strategia SUA, aceste abordări se disting prin amploarea și ambiția lor. Acestea se străduiesc să conecteze diferite amenințări și riscuri maritime și urmăresc să ofere o prezentare cuprinzătoare sau holistică a provocărilor cu care se confruntă pe mare. Astfel, *Strategia de Securitate Maritimă a UE conceptualizează securitatea maritimă ca „o stare de fapt a domeniului maritim global, în care dreptul internațional și dreptul național sunt aplicate, libertatea de navigație este garantată și cetățenii, infrastructura, transportul, mediul și resursele marine sunt protejate”* (<https://oceans-and-fisheries.ec.europa.eu>). În mod similar, *Strategia Națională a Regatului Unit pentru Securitatea Maritimă se preocupă de „promovarea și protecția intereselor naționale ale Regatului Unit, în țară și în străinătate, prin gestionarea activă a riscurilor și oportunităților în și din domeniul maritim, pentru a consolida și extinde prosperitatea, securitatea și reziliența Regatului Unit și pentru a contribui la formarea unei lumi stabile”*.

Fiecare dintre aceste strategii de securitate maritimă include o combinație diferită de accente, incluziuni și excluziuni. Strategia NATO, de exemplu, acordă prioritate descurajării și apărării colective, alături de aspecte precum managementul crizelor și securitatea cooperativă, și continuă să pună accent pe puterea navală „dură” alături de sarcini de securitate maritimă mai difuze. Strategia Regatului Unit, în schimb,

¹ Consolidarea Posturii Maritime a Alianței este o parte integrantă și transversală a implementării acestor două căi și a fost reconfirmată în Conceptul Strategic 2022.

nu considera „apărarea țărmlui”, campaniile militare sau siguranța maritimă ca parte a atribuțiilor sale.

Strategia AIM 2050 (<https://cggrps.com>) a Uniunii Africane subliniază importanța resurselor maritime și a comerțului pentru securitatea și dezvoltarea economică a continentului, cu accent pe consolidarea inclusiv a capacităților de pază de coastă și facilităților portuare.

Chiar și așa, direcția generală a fiecăreia dintre aceste abordări este o încercare de a înțelege și de a se implica în arena maritimă ca un complex de securitate interconectat mai degrabă decât ca o serie de amenințări sau provocări separate, recunoscând faptul că securitatea maritimă este o problemă colectivă de ordine politică, asupra căreia niciun actor nu poate exercita un control determinant.

DIMENSIUNILE DE BAZĂ ALE SECURITĂȚII MARITIME

Dezvoltarea și importanța tot mai crescută a domeniului maritim au generat noi cerințe și standarde, continuând și perfecționând tendința de adaptare și eficientizare a securității maritime. Toate acestea sunt corelate atât cu nivelul tehnic și cel tehnologic existent, cât și cu cel prognozat în cadrul extraordinarului trend existent. Evoluțiile sunt rapide, iar noile documente de reglementare și studii strategice oferă considerații importante pentru oamenii de știință din domeniul studiilor de securitate cu privire la natura securității maritime.

Făcând o analiză a complexului contemporan de securitate maritimă, putem afirma că acesta este format din patru domenii, fiecare dintre ele încorporând o serie de preocupări transversale de securitate. Primul dintre aceste domenii cuprinde ceea ce este cel mai bine considerat ca fiind o problemă de securitate națională, corespunzând, în mare parte, tradițiilor de lungă durată ale strategiei navale și puterii navale (domeniul militar).

Componenta de securitate națională a securității maritime implică dezvoltarea și aplicarea puterii navale, încorporând proiecția puterii militare și apărarea națiunii pe mare, precum și utilizarea navelor de război pentru a proteja rutele comerciale maritime și comerțul prin descurajare, supraveghere și interdicție (Bueger). Asemenea preocupări rămân actuale în multe părți ale lumii, mai ales în regiunile de rivalitate geopolitică actuală, cum ar fi Marea Chinei de Sud.



GÂNDIREA
MILITARĂ
ROMÂNEASCĂ

Componenta de securitate națională a securității maritime implică dezvoltarea și aplicarea puterii navale, încorporând proiecția puterii militare și apărarea națiunii pe mare, precum și utilizarea navelor de război pentru a proteja rutele comerciale maritime și comerțul prin descurajare, supraveghere și interdicție. Asemenea preocupări rămân actuale în multe părți ale lumii, mai ales în regiunile de rivalitate geopolitică actuală, cum ar fi Marea Chinei de Sud.



Un al doilea domeniu se adresează mediului marin. Aceasta include o gamă variată de probleme, cum ar fi poluarea marină, siguranța și reglementarea navelor, căutarea și salvarea maritimă, starea sănătății oceanelor, poluarea și impactul schimbărilor climatice. Mediul marin este o preocupare similară de lungă durată în sfera maritimă, cu geneza sa în eforturile internaționale de reglementare a transportului maritim și a altor activități pe mare prin organizații interguvernamentale, precum Organizația Maritimă Internațională (IMO) sau organisme de coordonare, cum ar fi ONU Oceans.

Problemele de mediu marin se referă la securitatea maritimă în mai multe moduri. Ele reprezintă o manifestare a preocupărilor mai largi de securitate a mediului pe mare și în zonele de coastă. Ele privesc postura transportului maritim comercial ca o țintă potențială pentru criminalitate, terorism sau piraterie și ca mijloc pentru traficul de persoane, bunuri ilicite sau arme (<https://www.sciencedirect.com>). Degradarea mediului, cauzată de infracțiuni de pescuit sau alte infracțiuni de mediu, de asemenea, are potențialul pentru a spori nemulțumirile populațiilor de coastă și duce la instabilitate maritimă.

Problemele de mediu marin sunt strâns legate de un al treilea domeniu al dezvoltării economice. Așa-numitele preocupări ale „economiei albastre” (<https://cor.europa.eu/ro/news>) stau la baza unei mari părți a agendei de securitate maritimă. Aproximativ 90% din comerțul global se face pe mare, iar resursele marine, cum ar fi pescuitul sau petrolul/gazele offshore, sunt active economice cheie.

Comerțul global poate fi amenințat de piraterie, criminalitate sau alte forme de perturbare maritimă, în timp ce protecția și dezvoltarea resurselor marine sunt adesea priorități centrale pentru statele de coastă. Într-adevăr, este de remarcat, în această privință, faptul că strategia AIM 2050 a Uniunii Africane (<https://au.int/en>) plasează „creșterea albastră” în centrul narațiunii sale, în timp ce UE a elaborat propria strategie specifică de „creștere albastră” în 2012 (<https://s3platform.jrc.ec.europa.eu>).

Un ultim domeniu abordează problemele securității umane, în sensul insecurității indivizilor și comunităților locale, precum și pe cele care afectează statele. Problemele de securitate umană pătrund în mare parte din agenda securității maritime. Protecția și sustenabilitatea pescuitului, de exemplu, sprijină mijloacele de trai a milioane de oameni care trăiesc în regiunile de coastă, în timp ce aceleași grupuri

sunt adesea cele mai vulnerabile la efectele negative ale schimbărilor climatice sau ale poluării maritime. Asemenea preocupări se referă nu numai la securitatea indivizilor și a comunităților de coastă, ci și la rolul insecurității umane în facilitarea apariției unor activități precum pirateria sau criminalitatea ca surse alternative de angajare în regiunile cu lipsuri economice semnificative.

Agenda de securitate maritimă ar putea avea patru caracteristici distinctive. Prima dintre acestea este natura interconectată, uneori interdependentă, a provocărilor de securitate pe care le abordează securitatea maritimă (Samatar, Lindberg, Mahayni). De exemplu, prăbușirea statului somalez în anii '90² a lăsat regiunile de coastă deschise jefuirii din cauza pescuitului ilegal, nereglementat sau nedeclarat de către statele mai bogate, precum și altor activități, cum ar fi eliminarea nereglementată a deșeurilor toxice. Astfel de activități au exacerbat degradarea semnificativă a economiilor și a pescuitului local ca urmare a războiului și au creat un corp substanțial de tineri dislocați din punct de vedere social și economic, ale căror abilități primare „utile” erau legate de navigația prin pescuit sau violență prin conflict (Ib.).

Pirateria generată de Somalia a fost tolerată de comunitățile locale, ca urmare a unei puternice sărăcirii a populației. Ca o problemă de securitate, pirateria somaleză include astfel de teme de securitate națională (forțe navale internaționale sub diverse forme), siguranța maritimă (siguranța și datorita de grijă față de echipajele navelor deturnate), dezvoltarea economică (protecția și dezvoltarea pescuitului) și securitatea umană (în rândul comunităților vulnerabile de coastă).

O a doua caracteristică a securității maritime se situează la limita sau la un prag al percepției acesteia. Majoritatea problemelor de securitate maritimă nu trebuie, pur și simplu, să fie înțelese și abordate doar ca probleme ale mediului marin. În schimb, ele sunt invariabil interconectate și cu provocările de pe uscat, așa cum ilustrează cazul amintit al pirateriei somaleze.

Zonele de coastă, porturile și alte infrastructuri sunt parte integrantă a securității maritime și în alte moduri. Guvernarea eficientă și securitatea instalațiilor portuare sau offshore sunt adesea esențiale



Pirateria generată de Somalia a fost tolerată de comunitățile locale, ca urmare a unei puternice sărăcirii a populației. Ca o problemă de securitate, pirateria somaleză include astfel de teme de securitate națională (forțe navale internaționale sub diverse forme), siguranța maritimă (siguranța și datorita de grijă față de echipajele navelor deturnate), dezvoltarea economică (protecția și dezvoltarea pescuitului) și securitatea umană (în rândul comunităților vulnerabile de coastă).

² În file:///C:/Users/lears/Downloads/itudorache,+19_POPESCU+Alba+Iulia_Somalia_studiu+de+caz.pdf, accesat la 1 februarie 2023.



pentru gestionarea unor provocări precum contrabanda, jaful și corupția. Să nu uităm faptul că pirateria și terorismul sunt susținute și finanțate, în primul rând, pe uscat, unde se află conducerea acestora!

În al treilea rând, problemele de securitate maritimă transcend adesea granițele clare ale responsabilității guvernamentale sau ale competenței statului. Marea liberă este, prin definiție, un mediu transnațional, asupra căruia este împărțită suveranitatea și în care statul este doar un actor printre mulți alții.

În sfârșit, și prin extensie, securitatea maritimă este în mod inerent interjurisdicțională sau cel puțin complexă din punct de vedere jurisdicțional (<https://www.academia.edu>).

La nivel internațional, pirateria în marea liberă a fost abordată în principal ca o problemă de aplicare a legii maritime, guvernată de dreptul maritim internațional. Cu toate acestea, acest lucru ridică o serie de întrebări, cum ar fi modul în care ar trebui tratați suspectii de pirați capturați, inclusiv unde ar trebui judecați și potențial încarcerați (lb.). Chiar și în apele teritoriale, pot exista suprapuneri semnificative sau tensiuni. Într-adevăr, este instructiv în această privință să considerăm că NSMS a înlocuit ceea ce fuseseră anterior o serie de strategii separate la nivel departamental, inclusiv pe cele ale Departamentului de Apărare și ale Departamentului pentru Securitate Internă (US Government, 2005).

Sfera maritimă este astfel înțeleasă din ce în ce mai mult ca o problemă complexă și holistică a securității, necesitând o coordonare extinsă la nivel internațional, național, jurisdicțional și public-privat pentru ca provocările pe care le prezintă să fie abordate eficient. În practică, aceste provocări ale insecurității maritime generează noi forme de asociere, integrare și cooperare între actori.

MULTITUDINEA ȘI DIVERSITATEA ORGANIZAȚIILOR DE SECURITATE MARITIMĂ ȘI GESTIONAREA COMPLEXITĂȚII SISTEMULUI

Multiplele abordări ale domeniului generează în mod normal o diversitate de soluții, individuale sau de grup, privind căile și metodele de planificare și manifestare a formelor de securitate maritimă. Toate aceste abordări creează o multitudine de necorelări la nivel macro, dar și decalări în domeniul aplicării reglementărilor internaționale, agreeate pe deplin sau parțial sau chiar neasumate.

Un exemplu este cel din cadrul procesului de elaborare a strategiei UE de securitate maritimă, aceasta efectuând un inventar al agențiilor relevante din cadrul organizației înseși și al membrilor săi. Astfel, au fost identificate 383 de grupuri sau organizații care s-au ocupat de problemă într-un fel sau altul, numărul acestora reflectând complexitatea mediului de securitate maritimă doar la nivel european (<https://www.google.com/search?q=Marcus+Houben>), Uniunea fiind totuși apreciată ca fiind reglementată.

În mod similar, Grupul de contact privind pirateria în largul coastei Somaliei (CGPCS³) se confruntă cu provocarea de a reuni și a coordona activitatea a peste 80 de state și 25 de organizații internaționale pentru a aborda pirateria în vestul Oceanului Indian (<http://www.lessonsfrompiracy.net>).

Diversitatea organizațională și internațională a unor astfel de inițiative creează deseori probleme în domeniul securității maritime. Acestea pot fi observate la trei niveluri: mai întâi, un nivel centrat pe producerea comună de cunoștințe; apoi, un nivel de coordonare axat pe elaborarea de scenarii comune pentru acțiune; și, în cele din urmă, un nivel operațional, care încorporează activități comune de securitate maritimă.

Putem aprecia că multitudinea și diversitatea structurilor angrenate în domeniul securității maritime, ca urmare a intereselor naționale, reprezintă un dezavantaj care poate fi înlăturat doar prin standardizare teoretică și operațională, dar și prin colaborare, coordonare și cooperare internațională. Totul trebuie pornit de la o abordare organizațională, cu folosirea de instrumente simple și un răspuns coerent și eficient la complexitatea și legăturile instituționale inerente problemei securității maritime. Securitatea maritimă trebuie abordată într-un mod unitar, realizându-se conexiuni acolo unde acestea există și să evite acțiunile într-un domeniu care pot fi contraproductive pentru altele. Cu toate acestea, consolidarea capacității maritime trebuie făcută cu o corelare a eforturilor similare pe uscat. Actorii naționali sau regionali pot fi sprijiniți și încurajați în gestionarea sectoarelor lor de securitate maritimă într-un mod adaptat și în cadrul unui model preferat de organizare. Aplicarea conceptului

³ CGPCS este un mecanism de guvernanta internațională format ad-hoc (Grupul Internațional de Contact), înființat la New York la 14 ianuarie 2009, pentru a facilita discuțiile și coordonarea acțiunilor între state și organizații în scopul suprimării pirateriei somaleze.



Diversitatea organizațională și internațională a unor astfel de inițiative creează deseori probleme în domeniul securității maritime. Acestea pot fi observate la trei niveluri: mai întâi, un nivel centrat pe producerea comună de cunoștințe; apoi, un nivel de coordonare axat pe elaborarea de scenarii comune pentru acțiune; și, în cele din urmă, un nivel operațional, care încorporează activități comune de securitate maritimă.



tinde să acorde preferință instituțiilor statului. Acolo unde astfel de instituții sunt slabe sau chiar inexistente, este necesară creșterea eficienței organizaționale.

Astfel, reforma organizațională se concentrează adesea pe probleme de profesionalizare în instituțiile de securitate, inclusiv definirea unor roluri și responsabilități organizaționale clare, dezvoltarea structurilor adecvate, dimensionarea și pregătirea resurselor umane pentru îndeplinirea acestor sarcini, stabilirea unor modele formale de planificare organizațională și implementarea acestora pe bază de standarde comune de bune practici.

Reforma organizațională se concentrează adesea pe probleme de profesionalizare în instituțiile de securitate, inclusiv definirea unor roluri și responsabilități organizaționale clare, dezvoltarea structurilor adecvate, dimensionarea și pregătirea resurselor umane pentru îndeplinirea acestor sarcini, stabilirea unor modele formale de planificare organizațională și implementarea acestora pe bază de standarde comune de bune practici.

Agenda securității maritime duce, de fapt, la noi forme de ordine internațională pe mare. Acest proces este pragmatic și progresiv, condus de inovație și schimbări în arena maritimă mai degrabă decât de schimbări structurale mai ample în geopolitică sau reglementări internaționale.

Actorii internaționali dezvoltă răspunsuri practice la provocările specifice ale securității maritime. Acestea reflectă cerința de a coordona și integra cele patru domenii ale securității maritime, și anume: puterea maritimă, mediul marin, dezvoltarea economică și securitatea umană.

CONȘTIENTIZAREA DOMENIULUI MARITIM ȘI NEVOIA DE INFORMAȚII

La nivel de cunoaștere, inovarea în complexul de securitate maritimă poate fi observată într-o serie de noi mecanisme pentru producerea de cunoștințe despre mediul de securitate maritimă și dezvoltarea a ceea ce este adesea numit conștientizarea domeniului maritim (Maritime Domain Awareness/MDA) sau conștientizarea situației maritime.

Pentru a face acest lucru, ei utilizează o gamă largă de date, inclusiv urmărirea (voluntară) a mișcărilor navelor prin intermediul sistemelor de colectare a informațiilor, cum ar fi Sistemul de Identificare Automat (AIS) sau Single Windows, supraveghere activă prin patrulare navale, recunoaștere aeriană, imagini prin satelit și sisteme radar, dar și colectarea și analiza datelor de la agențiile naționale și internaționale cu rol în securitatea maritimă, companii de transport, inclusiv autoritățile portuare, autoritățile vamale și de aplicare a legii.

MDA își propune să ofere o bază de date bogată de informații, adesea în timp real, în funcție de care activitățile de securitate maritimă – inclusiv inspecțiile navelor pe mare – pot fi planificate și direcționate prin tehnici centralizate de extragere a datelor.

Ambițiile MDA sunt considerabile și depășesc cu mult supravegherea maritimă așa cum este înțeleasă în mod convențional. Se urmărește, în acest sens, înțelegerea efectivă a oricărui lucru asociat cu domeniul maritim care ar putea avea un impact asupra securității, siguranței, economiei sau mediului. Astfel de aspirații necesită o cooperare transnațională semnificativă, precum și un angajament cu o gamă largă de actori substatali și privați. Alte inițiative exploatează oportunitățile oferite de noile tehnologii de comunicare și informare pentru a deschide noi canale de schimb de informații între actorii civili și militari, precum și între marinele sau navele națiunilor care ar putea fi în mod normal reticente să coopereze între ele. De exemplu, acțiunea internațională împotriva pirateriei în largul coastei Somaliei a fost facilitată de platforma de partajare a informațiilor Mercury (<https://research-information.bris.ac.uk>), care permite diferitelor părți interesate – inclusiv marine naționale, misiuni internaționale și centre civile de partajare a informațiilor – să comunice între ele prin text sincron.chat, bazat pe chat, cu un flux live despre operațiunile navale și incidente de piraterie, oferind date în timp real tuturor actorilor participanți.

ÎN LOC DE CONCLUZII: CE TREBUIE FĂCUT ÎN VIITOR?

Înțelegerea securității maritime și a provocărilor structurale și practice pe care le ridică pentru modul în care este guvernată marea va necesita studii continue și aprofundate ale activităților și inițiativelor pe care actorii internaționali le întreprind pentru a face față elementelor cheie ale securității maritime. Aceasta implică extinderea dincolo de perspectiva teoretizării tradiționale realiste și liberale și utilizarea observațiilor oferite de noile studii de securitate în considerarea structurilor, practicilor și cunoștințelor normative.

Este necesar, păstrând în același timp cunoștințele studiilor privind puterea și dreptul maritim, să le conectăm la observații interdisciplinare, iar în special cinci domenii necesită o atenție suplimentară. Astfel, trebuie să înțelegem caracterul în schimbare al puterii maritime și modul în care aceasta este transformată prin conexiuni cu preocupările legate de mediul marin, *economia albastră* și securitatea umană, noul accent pus pe criminalitatea maritimă și aplicarea legii pe mare, corelate cu utilizarea unei game complete de inovații practice, inclusiv tehnologie și practici informale.



Acțiunea internațională împotriva pirateriei în largul coastei Somaliei a fost facilitată de platforma de partajare a informațiilor Mercury, care permite diferitelor părți interesate – inclusiv marine naționale, misiuni internaționale și centre civile de partajare a informațiilor – să comunice între ele prin text sincron.chat, bazat pe chat, cu un flux live despre operațiunile navale și incidente de piraterie, oferind date în timp real tuturor actorilor participanți.



Este necesară să acordăm mai multă atenție conexiunilor dintre uscat și mare, diferitelor forme de criminalitate maritimă și altor amenințări. Pentru ca aceste probleme să fie înțelese și ameliorate, studiile de securitate maritimă trebuie să includă un angajament mai susținut cu cauzele și interacțiunile lor pe uscat, precum și cu manifestările lor pe mare.

În același timp, trebuie să revizuim rolul regulilor formale și informale pentru guvernarea securității maritime și trebuie să fie examinat modul în care acestea sunt puse în aplicare prin operațiuni pe mare, noi mecanisme de coordonare juridică și consolidarea capacităților, luând în considerare creativitatea necesară pentru a gestiona complexitatea dreptului maritim. De asemenea, este nevoie să analizăm căile în care modelele stabilite de cooperare internațională în domeniul securității – alianțe, operațiuni multinaționale ș.a.m.d., ele devenind mai difuze, complexe și complementare, implicând o serie de parteneri naționali (uneori antagonici), dar și privați și alți actori nestatali, inclusiv companiile maritime, companiile de securitate private, comunitățile de pescuit și alte grupuri subnationale.

În același context, este necesar să acordăm mai multă atenție conexiunilor dintre uscat și mare, diferitelor forme de criminalitate maritimă și altor amenințări. Pentru ca aceste probleme să fie înțelese și ameliorate, studiile de securitate maritimă trebuie să includă un angajament mai susținut cu cauzele și interacțiunile lor pe uscat, precum și cu manifestările lor pe mare.

Nu în ultimul rând, este nevoie să revizuim efectele structurale ale consolidării capacităților în sfera maritimă. În prezent, aceste inițiative rămân relativ imature în comparație cu cele de pe uscat și se simte nevoia unei împărțiri sistematice a experienței.

În concluzie, credem că este timpul ca studiile de securitate să treacă dincolo de „orbirea mării” și să recunoască domeniul maritim ca un subiect și instrument de schimbare și inovare în politica globală în ansamblu. Acest lucru va duce la o înțelegere mai pragmatică și mai relevantă a complexului de securitate maritimă, deschizând un mediu important de interacțiune internațională.

BIBLIOGRAFIE:

1. Bekkevold, J.I., Till, G., eds. (2016). *International order at sea: how it is challenged, how it is maintained*. Basingstoke: Palgrave Macmillan.
2. Booth, K. (1977). *Navies and foreign policy*. London: Croom Helm.
3. Bueger, C. „What is maritime security?”, https://www.researchgate.net/publication/270107474_What_is_maritime_security, accesat la 2 februarie 2023.
4. *China's Naval Rise and the South China Sea: An Operational Assessment*, https://www.researchgate.net/publication/251491166_China%27s_Naval_Rise_and_the_South_China_Sea_An_Operational_Assessment, accesat la 28 ianuarie 2023.

5. Europa 2020. *Strategia Europa 2020*, <https://www.mae.ro/node/19272>, accesat la 12 ianuarie 2023.
6. file:///C:/Users/lears/Downloads/itudorache,+19_POPESCU+Alba+Iulia_Somalia_studiu+de+caz.pdf, accesat la 1 februarie 2023.
7. Geiss, R., Petrig, A. (2011). *Piracy and robbery at sea: the legal framework for counter-piracy operations in Somalia and the Gulf of Aden*. Oxford: Oxford University Press.
8. Grove, E. (1990). *The future of sea power*. London: Routledge.
9. IWCO, *The ocean our future*, <https://digitallibrary.un.org/record/1290893>, accesat la 1 februarie 2023.
10. Haynes, P.D. (2015). *Toward a new maritime strategy: American naval thinking in the post-Cold War era*. Annapolis, MD: Naval Institute Press, <https://academic.oup.com/ia/article/93/6/1293/4111108>, accesat la 2 februarie 2023.
11. Kraska, J., Pedrozzo, R. (2014). *International maritime security law*. Leiden: Nijhoff.
12. Lașan, N. (2010), <https://www.scribd.com/doc/143560233/Nicoleta-LASAN-Securitatea-Concepte-in-Societatea-Contemporana>, accesat la 12 ianuarie 2023.
13. Levy, J.S., Thompson, W.R. (2010). „Balancing on Land and at Sea: Do States Ally against the Leading Global Power?”. În *International Security*, vol. 35, nr. 1, pp. 7-43; *JSTOR*, <http://www.jstor.org/stable/40784645>, accesat la 28 ianuarie 2023.
14. Mack, J. (2011). *The sea: a cultural history*. London: Reaktion, <https://archive.org/details/seaculturalhisto000mack/page/n279/mode/2up>, accesat la 1 februarie 2023.
15. Mahan, A.T. (1890). *The influence of sea power upon history, 1660-1783*. London: Samson Low, Marston.
16. Moran, D., Russell, J.A., eds. (2014). *Maritime strategy and global order: markets, resources, security*. Washington D.C.: Elliott&Thompson.
17. Petcu, M. (2013). *Istoria jurnalismului din România în date: enciclopedie cronologică*, ebook. București: Editura Polirom (Achiziționată de pe: <https://www.libris.ro/ebook-istoria-jurnalismului-din-romania-in-date-EPM978-973-46-3067-7--p12971798.html>).
18. Ryan, B.J. „Security spheres: a phenomenology of maritime spatial practices”. În *Security Dialogue*, nr. 46.
19. Samatar, A.I., Lindberg, M., Mahayni, B. „The dialectics of piracy in Somalia: the rich versus the poor”, <https://www.jstor.org/stable/41059758>, accesat la 27 februarie 2023.
20. Speller, I. (2014). *Understanding naval warfare*. London: Routledge.
21. Steinberg, P.E. (2001). *The social construction of the ocean*. Cambridge: Cambridge University Press.
22. Tangredi, S.J., ed. (2002). *Globalization and maritime power*. Washington D.C.: National Defense University Press, <https://books.google.ro/?id=xClEDQAAQBAJ&pg=PA307&lpg=PA307&dq=Jo+ing>





- e+Bekkevold+and+Geoffrey+Till,+eds,+International+order+at+sea:+how+it+is+challenged,+how+it+is+maintained&source=bl&ots=_5-718TxYN&sig=ACfU3U0xX2uHMaalfJ2Y850MFLCZCd1q1w&hl=ro&sa=X&ved=2ahUKEwjDg9uF5vP8AhXCy6QKHXILBYoQ6AF6BAGNEAM#v=onepage&q=Jo%20Inge%20Bekkevold%20and%20Geoffrey%20Till%20eds%20International%20order%20at%20sea%3A%20how%20it%20is%20challenged%20how%20it%20is%20maintained&f=false, accesat la 1 februarie 2023.
23. Till, G. (2004). *Seapower: a guide for the twenty-first century*. London: Frank Cass.
 24. US Government (2005). *The National Strategy for Maritime Security*. Washington D.C., <https://www.hsdl.org/?view&did=456414>, accesat la 27 ianuarie 2023.
 25. <https://amti.csis.org/the-united-states-conceptualization-of-maritime-security/>, accesat la 2 februarie 2023.
 26. <https://au.int/en/documents/20130401/2050-aim-strategy>, accesat la 28 ianuarie 2023.
 27. https://cggrps.com/wp-content/uploads/2050-AIM-Strategy_EN.pdf, accesat la 27 ianuarie 2023.
 28. <https://cor.europa.eu/ro/news/Pages/blue-economy-in-european-regions-a-gateway-to-sustainable-growth-and-jobs.aspx>, accesat la 2 februarie 2023.
 29. https://oceans-and-fisheries.ec.europa.eu/ocean/blue-economy/other-sectors/maritime-security-strategy_en, accesat la 2 februarie 2023.
 30. <https://ourocean2022.pw/agenda/>, accesat la 27 ianuarie 2023.
 31. https://research-information.bris.ac.uk/ws/portalfiles/portal/258435055/Maritime_Security_Ordering_Final.pdf, p 21, accesat la 2 februarie 2023.
 32. <https://s3platform.jrc.ec.europa.eu/blue-growth>, accesat la 27 ianuarie 2023.
 33. https://www.academia.edu/219914/Counter_Piracy_Law_Enforcement_and_Human_Rights, accesat la 1 februarie 2023.
 34. https://www.eeas.europa.eu/eeas/maritime-security_en, accesat la 27 ianuarie 2023.
 35. https://www.google.com/search?q=Marcus+Houben%2C+%E2%80%98The+evolution+of+the+EU%27s+maritime+security+strategy%E2%80%99&client=firefox-b-d&ei=SGvbY_iDDOTorgTQhab4Cg&ved=0ahUKEwj4x_mNrfb8AhVktIsKHdCCa8Q4dUDCA4&uact=5&oq=Marcus+Houben%2C+%E2%80%98The+evolution+of+the+EU%27s+maritime+security+strategy%E2%80%99&gs_lcp=Cgxn3Mtd2l6LXNlcnAQAzokCAAQRxDWBBCwAzoHCAAQsAMQQzoSCC4QxwEQ0QMqyAMQsAMQQxgBOg8lLhDUAhDIAXCwAxBDGAFKBAhBGABKBahGGABQqgZYqgZg9AtoAXABeACAACABIAHAAZIBAZAuMZgBAKABAqABAqgBDMABAdoBBAGBGAg&sclick=gws-wiz-serp, accesat la 31 ianuarie 2023.

36. <https://www.gov.uk/government/publications/national-maritime-security-strategy>, accesat la 27 ianuarie 2023.
37. <https://www.gov.uk/government/publications/national-strategy-for-maritime-security>, accesat la 27 ianuarie 2023.
38. https://www.gouvernement.fr/sites/default/files/contenu/piece-jointe/2016/01/strategie_nationale_de_surete_des_espaces_maritimes_en_national_strategy_for_the_security_of_maritime_areas.pdf, accesat la 27 ianuarie 2023.
39. <https://www.jstor.org/stable/4177147> - accesat pe 27 ianuarie 2023.
40. <http://www.lessonsfrompiracy.net/files/2014/11/EUISS-Report.pdf>, accesat la 2 februarie 2023.
41. <https://www.maritimefoundation.uk/pubs/finding-a-cure-for-sea-blindness/>, accesat la 30 ianuarie 2023.
42. <https://www.mofa.go.jp/files/000076378.pdf>, accesat la 27 ianuarie 2023.
43. https://www.nato.int/cps/en/natohq/topics_70759.htm, accesat la 27 ianuarie 2023.
44. <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0308597X14003327>, accesat la 27 ianuarie 2023.
45. <https://www.ukchamberofshipping.com/latest/opinion-poll-confirms-seableness-myth/>, accesat la 1 februarie 2023.
46. <https://www.usni.org/magazines/proceedings/2007/january/1000-ship-navy-and-maritime-strategy>, accesat la 1 februarie 2023.
47. <https://www.whitehouse.gov/wp-content/uploads/2022/10/Biden-Harris-Administrations-National-Security-Strategy-10.2022.pdf>, accesat la 27 ianuarie 2023.

