



## SECURITATEA MARITIMĂ LA MAREA NEAGRĂ - O NECESITATE OBIECTIVĂ

### MARITIME SECURITY IN THE BLACK SEA REGION – AN OBJECTIVE REALITY

Amiral (r.) dr. Gheorghe MARIN\*

**Rezumat:** În regiunea Mării Negre activitățile ilegale și cele de crimă organizată transfrontalieră reprezintă o crudă realitate. Ineficiența instituțiilor de impunere a legii și unele bariere în calea legalizării și controlului activităților economice, precum și cooperarea redusă a statelor riverane în impunerea legii, au permis/facilitat desfășurarea unor activități ilegale transnaționale. Totodată, aceste activități ilegale au alimentat corupția și au asigurat posibilitatea desfășurării multor activități criminale, inclusiv teroriste. De asemenea, porturile principale ale României și Bulgariei sunt o atracție pentru grupurile de crimă organizată, care le utilizează pentru livrarea mărfurilor de contrabandă spre UE, pentru tranzitul de droguri și imigranți ilegali.

**Cuvinte cheie:** căi maritime de transport; activități ilegale transnaționale; impunerea legii; corupție; activități criminale.

**Abstract:** In the Black Sea region, illegal activities and trans-border organized crime have become a cruel reality. The lack of effectiveness of the measures taken by law-enforcing agencies as well as certain barriers in the way of legalizing and control over economic activities, in addition to scarce cooperation among riparian countries in law-enforcement allowed for/facilitated undertaking trans-national illegal activities. Moreover, these illegal activities have fueled corruption and have given rise to a lot of criminal activities, including terrorism. Furthermore, the main harbors in Romania and Bulgaria are attraction points for the organized criminal groups that use them for delivering smuggled goods to the EU, drug trafficking and illegal immigration.

**Keywords:** maritime transportation routes; trans-national illegal activities; law-enforcement; corruption; criminal activities.

## 1. Conceptul de securitate maritimă

Comerțul internațional, desfășurat în proporție covârșitoare pe căile maritime de transport, a devenit motorul creșterii economice, în special, prin globalizarea schimburilor economice care au determinat la rândul lor, încet dar sigur, globali-

---

\* membru titular al Academiei Oamenilor de Știință din România



zarea amenințărilor din domeniul maritim a căror dimensiune a luat forme de nebănuit în trecut. Transportul și toate celelalte activități din domeniul maritim au ajuns să fie confruntate cu riscuri și amenințări asimetrice dintre cele mai diverse. În consecință, importanța extrem de ridicată a traficului maritim internațional și diversitatea, amploarea și numărul sporit de amenințări și riscuri la care acesta este supus, au făcut ca definirea și asigurarea efectivă a securității maritime, să devină extrem de importante în condițiile tehnologice actuale.

Securitatea maritimă nu mai reprezintă doar asigurarea libertății de navigație care deja este un concept depășit, având în vedere că în prezent activitatea desfășurată pe mări și oceane este administrată și controlată la un nivel net superior celui din trecut. Problemele de securitate și cele de mediu se suprapun acum peste vechiul concept de *mare libera* (mare liberum)<sup>1</sup>. Putem spune, prin urmare, că în prezent securitatea maritimă reprezintă acel domeniu *gri*, aflat la incidența acțiunilor de siguranță a traficului maritim (asigurată de autoritățile civile) și cu cele de apărare maritimă (asigurată de autoritățile militare). Deocamdată, analiștii acestui fenomen, cu o arie de cuprindere globală, nu au reușit să ajungă la un numitor comun în ceea ce privește gradul de includere a aspectelor de siguranță sau de apărare maritimă. În ciuda acestei lipse de consens conceptual la nivel internațional, pot fi identificate două aspecte pozitive: primul este legat de identificarea și acceptarea securității maritime ca un concept separat de securitate, ceea ce a condus la intensificarea eforturilor de găsire a unei înțelegeri comune asupra limitelor acestuia; al doilea este legat de gama de amenințări și provocări la adresa securității maritime ce trebuie să fie contracarate pe întreaga durată de desfășurare a transporturilor, asupra cărora specialiștii în domeniu par să fi ajuns la un numitor comun.

Referitor la primul aspect, nu există încă un consens cu privire la definiția acestui concept, neidentificându-se sau neagreându-se, toate elementele de comunalitate pentru a o clarifica. Complexitatea conceptului este reflectată și în dificultate expertilor de a găsi aceeași înțelegere în definiția acestuia.

Cei mai mulți analiști și practicieni în domeniu, propun abordarea semantică a acestui concept printr-o matrice de relaționare cu alte concepte precum: siguranța maritimă, puterea maritimă, economia marilor și oceanelor sau a celor determinate de riscurile și amenințările din domeniul maritim.

În toate abordările, însă, se evidențiază o serie de divergențe pornite de la teorii mai vechi care ofereau prioritate și chiar consințență sporită elementelor de putere maritimă și de apărare maritimă, evidențiind rolul forțelor navale în

---

<sup>1</sup> Djalal, H. (2009). Remarks on the concept of freedom of navigation. In M. H. Nordquist, T. J. H. Koh, J. Moore, (Eds.), *Freedom of seas, passage rights and the 1982 law of the sea convention*. (pp.65-76) Netherlands: Kluwer Law International.



protejarea liniilor de comunicatii maritime și a obiectivelor economice implicate în activități de transport naval prin proiectia fortei pe și dinspre mare, atât în limita apelor teritoriale cât și în afara acestora.

Teoriile noi privind securitatea maritimă includ în acest concept și siguranța navelor și instalațiilor maritime și portuare cunoscute sub denumirea de siguranță maritimă (maritime safety) și care este reglementată detaliat de foarte multe ordine și dispoziții ale Organizației Internaționale Maritime (IMO) privind construcția și exploatarea navelor și instalațiilor maritime, regulile de control a procedurilor de trafic pe mare, de educare și instruire a personalului navigant, etc. De asemenea, în aceste teorii se argumentează științific că securitatea maritimă are legături multiple cu industria maritimă, respectiv cu companii de shipping ale caror nave pot fi potențiale ținte pentru pirati, teroriști sau criminali, cu companii de crewing ai caror angajați pot face obiectul traficului de persoane și bunuri ilicite sau de a fi colaboratori ai unor criminali periculoși, cu companii de pescuit sau cu companii off-shore de exploatare a zăcămintelor maritime de hidrocarburi.

Cel de-al doilea aspect definitoriu al conceptului de securitate maritimă se referă la gama de amenințări și provocări ce trebuie să fie contracarate pe mare, asupra cărora specialiștii în domeniu par să fi ajuns la un numitor comun. Astfel, caracterul divers, complex și interconectat al amenințărilor și riscurilor actuale la adresa securității domeniului maritim depășește preocupările privind transportul ilegal de persoane și bunuri precum și a altor activități clandestine la nivelul oceanului planetar. Dintre amenințările și riscurile specifice domeniului maritim pot fi identificate următoarele: terorismul, proliferarea armelor de distrugere în masă, criminalitatea organizată și migrația ilegală, pirateria, degradarea domeniului maritim, modificarea artificială a situației climatice, atentarea la securitatea energetică a statelor și atacurile cibernetice, etc.

Este evident că aceste amenințări au apărut și s-au dezvoltat și datorită sporirii capacității de deplasare pe mare a actorilor non-statali și a națiunilor ostile. Prin urmare, putem afirma că, dacă traficul ilegal de mărfuri, narcotice și de persoane precum și migrația ilegală constituiau, în trecut, principalele preocupări ale autorităților maritime ale statului, în prezent au devenit din ce în ce mai importante alte amenințări precum pirateria, terorismul, proliferarea armelor de distrugere în masă și degradarea mediului maritim.<sup>2</sup> Această evoluție negativă, caracterizată de degradarea domeniului de securitate maritim, este cu atât mai îngrijorătoare, cu cât amenințările din domeniul maritim au impact nu numai

---

<sup>2</sup> S.D. Tashji, *Maritime Security in the Era of Globalization*, in Profit from Knowledge, June 2007, disponibil pe <http://dtashji.wordpress.com/2007/06/05/maritime-security-in-the-era-of-globalization/>



asupra bunăstării economice și sociale, a protecției mediului, dar și asupra integrității societății și suveranității naționale astatelor.

Din punct de vedere militar, acțiunile în scopul împiedicării utilizării spațiului maritim pentru desfasurarea activităților ilegale și pentru a asigura libera circulație a persoanelor și a mărfurilor, precum și tranzitului de resurse vitale pe calea mările, presupun, prin urmare, contracararea unei game de amenințări atipice (asimetrice), ce nu intră în categoria războiului tradițional pe mare.

Pe de altă parte, multe dintre amenințările și riscurile identificate mai sus nu sunt exclusiv din domeniul maritim, și în consecință, nu pot fi abordate exclusiv printr-un răspuns naval. În mod similar, multe dintre aceste amenințări nu sunt de natură exclusiv militară sau civilă și necesită, așadar, o combinație de instrumente comune militare și civile. Aceste amenințări au, de asemenea, un caracter global și prin urmare necesită o cooperare coordonată, deoarece niciun stat nu are suficiente resurse pentru a le contracara singur.

În concluzie, putem admite faptul că, la nivel internațional, sursele de amenințări la adresa domeniului maritim actual, precum și obiectivele acestora au devenit mult mai diverse și mai complexe. Această stare de fapt face ca natura amenințărilor ce trebuie contracarate pe mare – și care acum doua decenii ar fi părut irelevante pentru securitatea maritimă tradițională (securizarea rutelor de transport maritim) – să afecteze nu numai securitatea activităților maritime, dar și mediul de securitate în general, cu un impact important asupra suveranității și intereselor de securitate ale fiecărui stat. Imbinarea abordărilor conceptuale de securitate maritimă, din teoriile mai vechi sau mai noi, alături de principalele amenințări și riscuri specifice mediului maritim, într-o singură matrice, permite o analiză pertinentă a tipurilor de relaționări dintre diferiți actori (state, organizații și/sau instituții internaționale sau naționale) și abordările conceptuale privind amenințările și riscurile din domeniul maritim. Pe baza acestor elemente, în ultimii 10-15 ani, a apărut o serie de studii și strategii de securitate maritimă, incluzând în totalitate (sau, după caz, eliminând) elemente din matricea relațională de definire a conceptului de securitate maritimă, în funcție de viziune sau de experiența de leadership sau executivă în domeniul maritim a specialiștilor care le-au elaborat. Astfel, în anul 2004, SUA au fost primele care au dezvoltat acest concept lansând Politica Națională de securitate Maritimă (National Maritime Security Policy). În anul 2011, NATO a inclus securitatea maritimă ca unul din obiectivele Strategiei Maritime a Alianței (Alliance Maritime Strategy), iar în 2014 Marea Britanie, Uniunea Europeană și Uniunea Africană au elaborat strategii ambițioase de securitate maritimă. De asemenea, Consiliul de Siguranță Maritimă al Organizației Internaționale Maritime a inclus elemente de securitate maritimă între principalele sale obiective.



## 2. Riscuri și amenințări specifice din zona Mării Negre

La nivelul Mării Negre, o analiza pe baza elementelor matriciale ale securității maritime poate fi considerată ca fiind una dificilă. Specificul neomogen al regiunii, cauzat, în principal, de influențele istorice, de schimbarea statutului politic și de precaritatea regimurilor democratice ale țărilor din regiune, a facilitat dezvoltarea întregii game de amenințări specifice securității maritime. Cele mai importante dintre acestea sunt: activitățile ilegale de transport și crima organizată; riscurile legate de asigurarea securității energetice; traficul ilegal de persoane și armament (vezi încercarea emigranților din Orientul Mijlociu de a intra în Uniunea Europeană pe traseul Turcia-România); degradarea mediului înconjurător, amenințările teroriste și asimetrice de natura militară.

Atât activitățile ilegale, cât și cele de crimă organizată sunt o realitate în regiunea Mării Negre. Slăbiciunea organelor de impunere a legii din unele state și numeroasele bariere în calea legalizării și controlului activităților economice, precum și cooperarea redusă (sau ineficientă, în unele cazuri) dintre instituțiile de impunere a legii, aparținând unor state din regiune, au asigurat un teren fertil pentru desfășurarea unei game largite de activități ilegale transnaționale. În același timp, aceste activități ilegale au alimentat corupția și au oferit posibilități pentru desfășurarea mai multor activități criminale. În plus, porturile principale ale statelor membre ale UE din regiune, România și Bulgaria, au devenit o atracție pentru grupările de crimă organizată care le folosesc pentru livrarea mărfurilor de contrabandă cu destinația UE, pentru tranzitul de droguri și ca o poartă de acces pentru fluxul de imigranți ilegali, veniți din Asia și din Orientul Mijlociu.<sup>3</sup>

În consecință, activitățile ilegale și de crimă organizată desfășurate pe mare constituie o parte importantă a *familiei* mai mari de activități ilegale și de criminalitate organizată ce trebuie prevenite și combătute de autoritățile maritime române împreună cu cele ale celorlalte țări din regiune, în vederea întăririi, astfel, a securității naționale.

Riscurile privind asigurarea energetică sunt legate de numeroasele resurse naturale de hidrocarburi dar și poziționarea strategică, la granița dintre Europa, Asia Centrală și Orientul Mijlociu a Mării Negre, ca zonă de producție și distribuție de importanță strategică pentru securitatea energetică a Europei și nu numai. Mai mult decât atât, regiunea dispune și de un potențial semnificativ de diversificare a aprovizionării cu energie. Această diversificare presupune o bună și elaborată

---

<sup>3</sup> EurActiv.ro, „Europol despre extinderea fenomenului de crimă organizată în România”, disponibil pe [http://www.euractiv.ro/uniunea-europeana/articles/displayArticle/articleID\\_14633/Europol-Grupurile-romanesti-de-crima-organizata-s-au-extins.html](http://www.euractiv.ro/uniunea-europeana/articles/displayArticle/articleID_14633/Europol-Grupurile-romanesti-de-crima-organizata-s-au-extins.html)



colaborare dintre țările producătoare de resurse energetice, cele de tranzit și cele consumatoare, în cadrul unui dialog privind asigurarea securității energetice.<sup>4</sup>

În consecință, amenințările și riscurile la care este supus întregul proces de exploatare, producere și tranzit al resurselor energetice în special pe mare (dar nu numai), trebuie să fie tratate cu atenție deosebită la nivelul fiecărei țări din regiune, precum și ca domeniu aparte al cooperării dintre acestea. Având în vedere cele prezentate mai sus, putem evidenția influența directă pe care domeniul de securitate maritim o are asupra asigurării securității energetice a țărilor din regiunea Mării Negre și prin urmare asupra securității naționale în general. Pentru România, responsabilitatea contracarării amenințărilor și riscurilor la adresa securității maritime, cu impact asupra securității energetice, devine deosebit de importantă, implicit prin prisma statutului de membru al UE.

Terorismul maritim nu a fost tratat, până recent, pe măsura gravității sale, atacurile împotriva navelor civile sau militare fiind considerate mai mult ca evenimente izolate de jaf armat sau atentate sinucigașe cu impact local cel mult regional. Sistemul complex reprezentat de transportul maritim, este constituit din actorii multipli, care operează în diverse țări și implică porturi, nave comerciale, servicii auxiliare și asigurare logistică. Diversitatea și dimensiunea forței de muncă implicate, volumul de bunuri transportate (de proveniență, descriere și apartenență incerte), multitudinea de intermediari implicați, dar mai ales diferențele dintre țări în ceea ce privește legislația națională și rigurozitatea aplicării normelor specifice de control, reprezintă factorii de risc cu caracter terorist care se regăsesc în elementele ce stau la baza transportului maritim: mărfuri, nave și porturi.<sup>5</sup>

Având în vedere globalizarea transportului maritim, putem afirma că niciun spațiul maritim (și cu atât mai puțin Marea Neagră) nu poate fi exclus factorilor și elementelor de risc prezentați mai sus. În plus, Marea Neagră a devenit o rută importantă de tranzit a resurselor energetice, iar transportul de pasageri și de marfă s-a mărit considerabil, riscul ca traficul maritim să poată fi folosit în vederea destabilizării securității regionale, prin acțiuni teroriste a crescut proporțional.<sup>6</sup>

Dintre toate activitățile de transport comercial, navele container, cele de pasageri, tancurile de petrol, gaz și produse chimice sunt cele mai vulnerabile și, în

---

<sup>4</sup> Sergiu Celac, *Securitatea energetică în zona extinsă a Mării Negre*, Septembrie 2010, pag 1-2, disponibil pe [http://www.rostrec.ro/index.php?option=com\\_docman&task=cat\\_view&gid=6&Itemid=52](http://www.rostrec.ro/index.php?option=com_docman&task=cat_view&gid=6&Itemid=52)

<sup>5</sup> Marin G., Baibarac I. și Barbu V., *Securitatea Energetică. Dimensiuni Euroatlantice*, Ed. CTEA, București, 2010, p. 74-88.

<sup>6</sup> Gheorghe Marin și A.S. Mihei, *Terorismul maritim - mit și realitate*, Ed. CTEA, București, 2010, p. 5-9.



același timp, extrem de atractive pentru grupările extremiste, ca mijloace pentru facilitarea atacurilor teroriste.

Amenintarea militara in regiunea Marii Negre este evidențiată, pe de o parte, de existența conflictelor prelungite (inghetate) ale zonei (Transnistria, Georgia, Nagorno-Karabak, etc) si ai caror actori statali sau non-statali continua sa se inarmeze—in eventualitatea reinitierii acestora. Pe de alta parte, riscurile la adresa securității internaționale au evoluat prin aparitia unor noi conflicte (anexarea peninsulei Crimeea de catre Rusia in 2014), de provocari ale statelor membre ale Alianței Nord-Atlantice (nenumaratele actiuni de testare a capacitatii sistemelor de supraveghere de la litoral, prin zboruri ale aviatiei Feratiei Ruse la limita spatiului aerian al Romaniei sau misiuni de executare a unor manevre aeriene periculoase de apropiere a aeronavelor de lupta sau cercetare electronica ruse fata de navele americane sau fata de grupari navale NATO care executau diferite misiuni in Marea Neagra) sau incidente navale (cum ar fi incidentul din largul Crimeii, cand garda de coasta rusa a interceptat trei nave militare ucrainene – doua vedete blindate si un remorcher cu 24 de militari la bord, in total – pe motiv ca au incalcat apele teritoriale ruse la intrarea din Marea Neagra în Marea Azov, înainte de a traversa stamtoarea Kerci).

În consecință, toate aceste riscuri si amenintari specifice spațiului maritim trebuie percepute, analizate și contracarate într-un mod concertat de către autoritățile maritime ale țărilor din regiune cu rol în întărirea securității naționale și globale.

Această stare de fapt, prezentata prin natura si modul de manifiatare a principalelor riscuri si amenintari specifice domeniului maritim, poate avea efecte negative în ceea ce privește asigurarea securității maritime la Marea Neagră, cu influențe majore asupra securității naționale a fiecărei țari riverane, implicit a României, dar și la nivelul securității regionale și chiar internaționale. De aceea, sunt necesare, eforturi susținute și coordonate pentru a le contracara prin colaborare interstatală și actiuni concrete si riguroase.

### **3. Strategia de securitate maritima**

Alinierea la demersurile internaționale privind întărirea securității maritime, atât din punct de vedere conceptual, cât și al acțiunilor practice (misiunilor specifice), adaptate la specificul regiunii, ar putea fi de bun augur pentru țările riverane în vederea securizării domeniului maritim din Marea Neagră.

În ceea ce privește România, instituțiile maritime naționale cu rol în asigurare securității maritime sunt Poliția de Frontieră, Autoritatea Navală și Forțele Navale. Din păcate, în misiunile acestora, în cele mai multe cazuri, nu se specifică clar locul și rolul lor (de participare sau de coordonare) în acțiunile comune necesare unor astfel de intervenții. Mai mult, zonele de responsabilitate ale



fiecărei instituții în parte se suprapun. Acest lucru determină o lipsă de coerență a activităților desfășurate de instituțiile statului pentru contracararea gamei de provocări specifice, dovedind o abordare deficitară a securității maritime care în mod surprinzător nu este văzută ca un concept de securitate în sine.

Romania, ca țara riverana Marii Negre, trebuie să facă eforturi sustinute pentru elaborarea unei Strategii de Securitate Maritimă care să decurgă din structura, obiectivele și perspectivele Strategiei de Securitate Națională, aplicată domeniului maritim și care să evidențieze principiile de cooperare, colaborare și coerență pe care să se bazeze autoritățile civile și militare în acțiunile lor de prevenire, descurajare și contracarare a amenințărilor maritime. O astfel de strategie poate constitui cadrul fundamental pentru dezvoltarea conceptuală a doctrinelor (procedurilor) specifice la nivelul autorităților maritime naționale. De asemenea având în vedere faptul că eforturile pentru întărirea securității maritime necesită o bază legală solidă, Strategia de Securitate Maritimă ar trebui să devină document fundamental care să faciliteze implementarea acestui cadru la nivel național.<sup>7</sup>

Din acest punct de vedere, Strategia de Securitate Maritimă trebuie să promoveze o abordare comprehensivă la nivel politic, incluzând angajamentul, decizia politică și dezvoltarea altor concepte complementare. În plus, este necesară promovarea unui dialog permanent între actorii implicați în asigurarea securității maritime ce poate fi facilitat de acceptare comună a unor definiții și termeni specifici, fără de care nu ar fi posibilă armonizarea și consolidarea legislației existente.

Conceptul distinct de *Securitate Maritimă* nu este consacrat încă și prin urmare nu este folosit în definirea responsabilităților și abordarea amenințărilor și riscurilor specifice domeniului maritim. Misiunile instituțiilor cu responsabilități nu acoperă întreaga gamă de amenințări și riscuri la adresa securității maritime din zilele noastre și de cele mai multe ori sunt fie prea generale fie prea detaliate.

La nivelul zonei maritime a Mării Negre aflată în jurisdicția României, coordonarea dintre instituțiile maritime este prevăzută în domeniul luptei împotriva acțiunilor ilegale și de crimă organizată, precum și în domeniul căutării-salvării pe mare și protejării mediului. Totuși, în majoritatea cazurilor, responsabilitățile în acest sens nu specifică clar rolul instituțiilor analizate (de susținere sau de coordonare) în cadrul acțiunilor comune.

Cooperarea nu prevede, însă, contracararea celorlalte amenințări precum acțiunile anti-teroriste sau cele legate de asigurarea securității energetice, având în vedere că numai o singură instituție – Poliția de Frontieră – are responsabilități/

---

<sup>7</sup> CHENS, „*Maritime Security Best Practice Guidelines*”, 2008, disponibil pe <http://www.chens.eu/>





misiuni clare în aceste domenii. În cazurile în care este subliniată existența coordonării dintre instituțiile statului, documentele naționale nu prezintă clar modalitatea de desfășurare a acestora, lăsând loc la interpretări, fapt ce reduce considerabil eficiența acțiunilor comune.

Rolul Forțelor Navale în contracararea amenințărilor și riscurilor specifice securității maritime, în afara celor militare, este unul redus.

Analizând starea de lucruri prezentată, devine evident faptul că la nivel național, securitatea maritimă trebuie abordată cu aceeași importanță cu care este tratată pe plan european sau internațional. Aceasta fiind determinată, în principal, de intensificarea amenințărilor și riscurilor specifice, de interconexiunea și interacțiunea lor.

Mai mult, în România, conceptul de securitate maritimă lipsește, autoritățile maritime naționale folosind, în schimb, în mod unilateral, conceptele (învechite) de Siguranță a Traficului Maritim și de Securitate Portuară sau de Contracurare a acțiunilor ilegale și de crimă organizată. Această stare a lucrurilor o întâlnim și la nivelul regiunii Mării Negre, unde conceptul de securitate maritimă nu este consacrat, fie este utilizat doar ca înlocuitor al conceptului de siguranță maritimă. Se impune prin urmare îmbunătățirea situației existente, aceasta putând fi realizată prin alinierea la demersurile internaționale făcute în scopul consolidării securității maritime și prin implementarea unor măsuri/acțiuni eficiente la nivel național.

## BIBLIOGRAFIE

- CELAC S., *Securitatea energetică în zona extinsă a Mării Negre*, Septembrie 2010, pag 1-2, disponibil pe [http://www.rostrec.ro/index.php?option=com\\_docman&task=cat\\_view&gid=6&Itemid=52](http://www.rostrec.ro/index.php?option=com_docman&task=cat_view&gid=6&Itemid=52);
- CHENS, *Maritime Security Best Practice Guidelines*, 2008, disponibil pe <http://www.chens.eu>;
- EurActiv.ro, „*Europol despre extinderea fenomenului de crimă organizată în România*”, disponibil pe [http://www.euractiv.ro/uniunea-europeana/-articles|displayArticle/articleID\\_14633/Europol-Grupurile-romanesti-de-crima-organizata-s-au-extins.html](http://www.euractiv.ro/uniunea-europeana/-articles|displayArticle/articleID_14633/Europol-Grupurile-romanesti-de-crima-organizata-s-au-extins.html);
- MARIN G., BAIBARAC I. și BARBU V., *Securitatea Energetică. Dimensiuni Euroatlantice*, Editura CTEA, București, 2010, p 74-88;
- MARIN G., MIHEI A.S., *Terorismul maritim - mit și realitate*, Editura CTEA, București, 2010, pp. 5-9;



TASHJI S.D., *Maritime Security in the Era of Globalization*, in Profit from Knowledge, June 2007, disponibil pe <http://dtashji.wordpress.com/2007/06/05/maritime-security-in-the-era-of-globalization>.

