

PARTICULARITĂȚILE SECURITĂȚII ÎN ZONELE MĂRILOR ÎNCHISE ȘI SEMIÎNCHISE

Comandor Drd. Romulus HÂLDAN

Baza Navală

Particularities of security in enclosed and semi-enclosed seas

The enclosed and semi-enclosed seas are particularities of the World's oceans in that they have specific characteristics and particularities concerning security in the area.

Security in the enclosed and semi-enclosed seas is usually regarded as a seaside countries' issue only. However, we should take into consideration that the access to and from these areas is a matter of international law and, consequently, it concerns all international organizations, both political and economic, constantly. Therefore, juridical papers related to enclosed and semi-enclosed seas are larger in number than those concerning open seas and oceans even though the legislation is more reduced.

The diversity of threats which may endanger the safety in these areas request different approaches and, subsequently, it implies a great number of agreements and arrangements as well as the launching of local initiatives resulting favorably in diverse fields of activity.

I. DEFINIREA NOȚIUNILOR DE MARE ÎNCHISĂ ȘI MARE SEMIÎNCHISĂ

În conformitate cu prevederile legislației internaționale în domeniu, marile închise și semiînchise sunt definite ca fiind *“un golf, un bazin sau o mare, înconjurate de două sau mai multe state și conectate cu o altă mare sau cu oceanul printr-o ieșire îngustă ori constând, în întregime sau în cea mai mare parte, din apele teritoriale sau zonele economice exclusive a două sau mai multe state riverane”*. [1]

Această definiție este destul de neclară și chiar și specialiștii în materie de drept subliniază acest lucru [2]. Orice abordare cu caracter juridic care face trimitere la art. 122 al *Convenției Națiunilor Unite asupra Dreptului Mării (UNCLOS)* va crea, în mod indubitabil, discuții destul de aprinse, deoarece statutul de mare închisă sau semiînchisă presupune anumite particularități care pot genera tensiuni sau chiar dispute violente, mai ales când apare interesul economic.

Definiția este destul de generală și confuză și atunci când abordăm probleme punctuale, cum este și cea a securității în astfel de spații, trebuie să nu uităm că nominalizarea mărilor închise și semiînchise este un subiect de continuă dispută între specialiști.

Astfel, majoritatea specialiștilor consideră ca fiind mări închise sau semiînchise următoarele spații maritime: Chesapeake Bay, San Francisco Bay, Golful Mexic, Marea Mediterană, Marea Nordului, Marea Baltică, Golful Persic, Golful Thailandei, Marea (Golful) Bohai, Marea Seto, Marea Neagră, Puget Sound, Hudson Bay, Golful California, Marea Caraibelor, Marea Roșie, Baia Bengal, Marea Chinei de Sud, Marea Galbenă, Marea Chinei de Est, Marea Japoniei.

Totuși, alți specialiști folosesc și alte denumiri, cea mai cunoscută fiind cea de *mări marginale*, acestea fiind definite ca părți ale oceanului, parțial închise de către anumite forme de uscat (insule, arhipelaguri sau peninsule) și situația se complică, deoarece în această categorie sunt cuprinse un număr de 18 mări (zece în Oceanul Pacific, patru în Oceanul Atlantic, două în Oceanul Indian și două în Oceanul Arctic). Aceste mări, parțial, pot fi considerate semiînchise dar nu corespund în totalitate definiției din *Convenția Națiunilor Unite asupra Dreptului Mării (UNCLOS)*, așa că nu vor face subiectul analizei noastre.

Un caz special sunt mările care sunt părți sau prelungiri ale altor mări sau oceane, cum ar fi Marea Egee, Marea Adriatică, Marea Barents, Marea Beaufort, Marea Bering, Marea Coralilor care, deși îndeplinesc anumite condiții, nu pot fi considerate mări închise sau semiînchise deoarece nici ele nu se conformează definiției mărilor închise și semiînchise, stipulată în *Convenția Națiunilor Unite asupra Dreptului Mării (UNCLOS)*.

II. PROBLEME SPECIFICE SECURITĂȚII ÎN ZONA MĂRILOR ÎNCHISE ȘI SEMIÎNCHISE

Mările și oceanele lumii au încetat demult să fie numai o simplă întindere de apă pe care se poate naviga și de unde se poate obține o parte din necesarul de hrană zilnică și au devenit obiect de dispută, nu numai ca teritoriu în sine ci, mai ales, ca rezervă de materii prime, ca spațiu prin care se desfășoară 90% din comerțul lumii și, întrun viitor nu prea îndepărtat, ca

spațiu de locuit și ca sursă de apă nepoluată pentru o omenire căreia uscatul îi va oferi din ce în ce mai puțin.

Un vestit aventurier englez, sir Walter Raleigh, primul întemietor al unei colonii engleze în America, a definit cel mai exact importanța Oceanului Planetar și a prefigurat ceea ce, mult mai târziu, a fost consfințit în strategiile navale ale marilor puteri, afirmând: *“Cel ce stăpânește marea, stăpânește comerțul; cel ce stăpânește comerțul lumii, stăpânește bogățiile lumii și, în consecință, lumea însăși.”*

Legislația internațională în domeniu nu face trimiteri exprese la securitatea în mările închise și semiînchise, *Convenția Națiunilor Unite asupra Dreptului Mării (UNCLOS)* făcând unele referiri în conținutul art. 123 unde se recomandă statelor să coopereze în domeniul exploatării resurselor, protecția mediului, cercetarea științifică precum și în atragerea și a altor state în cooperarea în cadrul unor organizații internaționale pe domeniile specificate.

Securitatea în mările închise și semiînchise presupune abordarea unui număr mult mai mare de probleme care, deși unele sunt abordate în legislația internațională, este evident că este necesară particularizarea pentru zona în cauză și anume:

- crearea instituțiilor politico-economice interstatale care să permită realizarea cadrului adecvat de cooperare între țările riverane;
- delimitarea corectă și de comun acord a spațiilor maritime de către statele riverane;
- realizarea acordurilor privitoare la exploatarea resurselor din subsolul mării respective;
- reglementarea regimului strâmtorilor, canalelor și a altor căi de acces înspre (dinspre) marea respectivă;
- reglementarea transportului maritim de mărfuri și persoane în marea respectivă;
- reglementarea problemelor de trafic, servicii și facilități portuare;
- reglementarea și monitorizarea problemelor de mediu, cu accent special pe prevenirea poluării;
- reglementarea problemelor vamale;
- reglementarea problemelor privind imigrația pe mare;
- reglementarea problemelor legate de pescuit;
- reglementarea activității de cercetare științifică;
- prevenirea actelor teroriste, a pirateriei și, în special, a jafului armat pe mare;
- cooperarea în domeniul militar și reglementarea statutului forțelor militare în zonă etc.

Specific mărilor închise este faptul că deosebit de importante sunt acordurile, convențiile și înțelegerile zonale, intervenite între țările riverane,

acestea având un grad mare de detaliere în raport cu legislația internațională care se aplică dar nu este primordială tocmai gradului mare de generalitate.

Spre exemplificare vom analiza cazul Mării Caspice, unde sunt multiple probleme dar și multiple acorduri. De exemplu, Rusia, Kazahstanul și Azerbaidjanul au încheiat între ele acorduri bilaterale privind delimitarea spațiilor maritime, Turkmenistanul nu și-a precizat poziția iar Iranul nu a fost de acord cu propunerile făcute. Este evident faptul că nerealizarea unui acord global între cele cinci state din zonă sau realizarea unui acord care nu rezolvă problema afectează starea de securitate și nu sunt premise ca situația să evolueze în sens pozitiv, mai ales că sunt în joc resurse importante de petrol.

Practic, singurul acord viabil este cel încheiat de către cele cinci state în domeniul protecției mediului marin.

Problemele zonei sunt multiple iar securitatea sa destul de fragilă. Dacă fostele republici sovietice trăiesc, încă, sub umbra Moscovei, Iranul vrea să joace un rol important cu scopul de a atrage de partea sa fostele republici sovietice din zonă unde religia islamică face progrese vizibile. Totuși, nu trebuie uitat faptul că Rusia deține în zonă o forță considerabilă (Flotila din Marea Caspică) a cărei capacitate a fost dublată în ultimii cinci ani, având în compunere o brigadă navală (2 fregate, 12 nave mari de patrulare și aproximativ 50 de vedete de patrulare, la care se adaugă aviația maritimă din zonă), o brigadă de infanterie marină și o structură de construcții militare, însumând în jur de 20.000 de militari. [3] Interesul Rusiei pentru această mare închisă este evident, urmărind următoarele obiective, stipulate clar în doctrina maritimă a Rusiei:

“- Determinarea avantajelor pentru Federația Rusă a regimului dreptului internațional al Mării Caspice, modulul de utilizare a resurselor de pește, a zăcămintului de petrol și gaze naturale;

- Activitatea întrunită a țărilor riverane în protecția mediului marin;

- Crearea condițiilor, inclusiv prin angrenarea posibilităților Federației Ruse, pentru formarea bazelor și utilizarea tuturor componentelor potențialului maritim;

- Modernizarea navigației navelor comerciale maritime și mixte (maritimo-fluviale) și a flotei de pescuit;

- Menținerea flotei pe piața serviciilor de transport maritim;

- Organizarea comunicațiilor, ca parte a transporturilor cu ieșire în bazinele mărilor Baltică și Mediterana;

- Dezvoltarea, reconstrucția și specializarea porturilor existente”[4]

dar și în luările de poziție ale unor oficiali militari ruși, cum ar fi amiralul Kuroiedov care arăta: *“ Noi trebuie să ne întărim prezența noastră militară ca un factor esențial de promovare a intereselor noastre politice și economice în Marea Caspică. Flotila noastră constituie unicul instrument în promovarea intereselor pe care tocmai le-am menționat” [5]*

Marea Neagră, care face și ea parte din categoria acestor mări, se caracterizează prin mai multă stabilitate dar și aici persistă probleme care, uneori par insurmontabile. Una dintre aceste probleme este și eșuarea tuturor rundelor de negocieri de până acum (peste 28) dintre România și Ucraina, privitoare la delimitarea spațiilor maritime. O altă problemă este și cea a extinderii flancului sudic al NATO până la malul acestei mări, fapt ce nu va fi acceptat niciodată de către Rusia și, poate, nici de către Ucraina dar și divergențele între Rusia și Ucraina sau Rusia și Georgia.

Cu toate acestea, realizarea unor acorduri și inițiative cum ar fi *BLACKSEAFOR*, *Organizația de Cooperare Economică în Marea Neagră* sau *Forumul pentru Parteneriat și Dialog în Marea Neagră* fac securitatea în Marea Neagră să aibă valențe superioare celei din zona altor mări închise sau semiînchise dar divergențe pot apare foarte ușor iar starea de securitate se poate deteriora rapid. Un exemplu concludent este cel al operațiunii *Black Sea Harmony*, inițiată de Turcia ca o variantă locală a operațiunii *Active Endeavour*, operațiune ce nu este agreată de către toate statele riverane Mării Negre.

Am prezentat pe scurt exemplele Mării Caspice și cele ale Mării Negre pentru a putea percepe mai bine sensibilitatea problemelor legate de securitate în mările închise și semiînchise. După cum se observă, particularitatea acestora are influențe decisive asupra securității zonale și, în ultima parte ne vom referi la aceste aspecte.

III. PARTICULARITĂȚILE SECURITĂȚII ÎN MĂRILE ÎNCHISE ȘI SEMIÎNCHISE

Spațiul limitat al lucrării nu îmi permite o detaliere a problemei și, de aceea, voi încerca să trag concluziile necesare care, în fapt exprimă esența lucrării.

Deci, securitatea în mările închise și semiînchise prezintă următoarele particularități:

1. Distanțele relativ mici fac ca eventualele atacuri de natură militară la adresa securității unui stat riveran să se producă în timp foarte scurt (de ordinul orelor în cazul navelor și de ordinul minutelor în cazul rachetelor și aeronavelor). De exemplu, navele pe pernă de aer din fosta bază ex-sovietică Donuzlav din Crimeea, aveau ca misiune intervenția în zona litoralului românesc în termen de patru ore;

2. Legătura cea mai frecventă a mărilor închise și semiînchise cu Oceanul Planetar se face, în majoritatea cazurilor, prin canale sau strâmtoni iar regimul acestora trebuie reglementat în mod special, pentru a nu apare probleme de securitate. Așa este cazul Bosforului prin care tranzitul este reglementat de *Convenția de la Montreaux* iar încălcarea acesteia ar avea consecințe catastrofale pentru securitatea zonei. Ne putem închipui ce ar

însemna anularea de către Turcia a traficului prin această strâmtoare sau blocarea acesteia de către forțele altei țări ori în urma unei acțiuni teroriste de amploare;

3. Problema securității mediului este de maximă acuitate, deoarece în mările închise și semiînchise se varsă multe fluvii și râuri, există un trafic naval intens și, de regulă, sunt străbătute de construcții subacvatice, în special conducte și cabluri, aceasta crescând gradul de poluare în raport cu mările deschise și oceanele. La aceasta se adaugă și faptul că schimbul de apă se produce foarte lent sau deloc iar efectele poluării se amplifică;

4. Pescuitul ilegal sau haotic poate duce la dispariția unor specii sau la diminuarea acestora, aceasta putând afecta securitatea alimentară a țărilor din zonă, mai ales în cazul țărilor sărace care au posibilități reduse de asigurare a securității alimentare a populației, de multe ori pescuitul însemnând o soluție majoră în acest sens. Este cunoscut faptul că tranzitul de vietăți marine și, bineînțeles, și de pește, spre și dinspre mările închise și semiînchise este extrem de redus sau nul și o exploatare necontrolată a acestor resurse poate avea urmări catastrofale. Este cazul sturionilor din Marea Caspică și Marea Neagră și nu numai;

5. Imigrația ilegală în zona mărilor închise și semiînchise este mult mai intensă decât în alte zone, în primul rând datorită distanțelor relativ mici de parcurs, ceea ce înseamnă tranzitare rapidă și, în special, pe timp de noapte;

6. Din aceleași motive, pericolul de proliferare a contrabandei, a traficului ilicit de droguri, materiale radioactive, arme și persoane pot afecta grav securitatea în zonă;

7. Pirateria și, mai ales, jaful armat pe mare pot la rândul lor deveni o gravă amenințare pentru securitatea țărilor care sunt riverane mărilor închise și semiînchise, uneori având forme de o violență extremă. Trebuie precizat că, în mările închise și semiînchise, jaful armat pe mare este mult mai frecvent și aceasta datorită faptului că spre deosebire de piraterie care se produce în marea liberă, acesta se produce în apele teritoriale ale statelor. În acest sens, exemplul Asiei de Sud-Est este elocvent;

8. Existența litigiilor privind delimitarea spațiilor maritime, mai ales în cazul mărilor cu subsol bogat în resurse minerale, petrol și gaze naturale, pot genera insecuritate sau chiar conflicte armate și exemple sunt destule, din păcate. De aceea zona Mării Caspice este o zonă unde numai de securitate nu se poate vorbi;

9. Experimentele științifice cu efecte distructive pot crea deficit de securitate sau chiar insecuritate, însoțite de urmări grave. Testarea unor substanțe nocive, a unor explozivi sau arme de distrugere în masă pot crea dezastre ecologice și pot duce chiar și la afectarea sau omorârea a mase mari de oameni și aceasta ca urmare a faptului că, oriunde ar avea loc aceste activități, în mările închise și semiînchise distanțele sunt mici și, deci, efectele se pot propaga pe distanțe mari și pe uscat;

10. Lipsa de cooperare între forțele navale ale statelor riverane la mări închise și semiînchise sau, mai mult, situarea pe poziții antagoniste, prin politici divergente sau prin intrarea în alianțe opuse, constituie un factor capital de creare a insecurității și, deși de multe ori este normal ca interesele să fie comune, se ajunge foarte greu la conștientizare și acceptare a evidenței.

11. Orice situație divergentă între un stat riveran și un stat fără ieșire la Oceanul Planetar care trebuie să tranziteze statul riveran pentru a putea să acceadă la Oceanul Planetar poate avea ca o primă consecință blocarea accesului și, bineînțeles, aceasta ar afecta grav securitatea zonei;

12. Spre deosebire de zona mărilor deschise, o blocadă în zona unei mări închise sau semiînchise, afectează nu numai țările vizate ci și alte țări din zonă sau chiar totalitatea țărilor din zonă, securitatea zonei devenind scăzută sau nulă;

IV. CONCLUZII

Securitatea în zona mărilor închise și semiînchise este, după cum am arătat, un subiect mult mai sensibil decât în celelalte zone ale globului și cu conotații mult mai diverse. Principalul pericol la adresa securității în aceste zone este cel al blocării accesului către Oceanul Planetar, în special prin blocarea strâmtorilor dar și celelalte pericole nu pot fi ignorate, deoarece monitorizarea și gestionarea defectuoasă a acestora poate favoriza evoluții imprevizibile ce pot genera situații extrem de grave.

Bineînțeles că securitatea din aceste zone nu este numai de interes local ci și de interes global deoarece, o stare de insecuritate poate afecta interese statale nebănuite, de multe ori ale unor state sau grupuri de state care, aparent, nu au nicio legătură cu zona respectivă. Să ne gândim numai ce ar însemna blocarea strâmtorii Mallaca, pe unde tranzitează 30% din mărfurile lumii.

Garanția unei securități reale și eficiente în astfel de zone se poate realiza numai prin implicarea tuturor statelor riverane care să reușească, în primul rând, să reglementeze problemele ce, potențial, pot genera stări de insecuritate, de importanță maximă fiind reglementarea statutului căilor de acces înspre sau despre aceste mări precum și delimitarea spațiilor maritime. Reglementarea problemelor de securitate trebuie fie precedată sau urmată de crearea organismelor ce vor coordona domeniul respectiv, fiindcă numai atunci putem să avem certitudinea securității.

Note bibliografice

[1] *** *United Nations Convention on the Law of the Sea*, cap.IX, art. 122, 123, Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea, Office of Legal Affairs, United Nations, 10 December 1982, pp. 60-61;

[2] Giuseppe Reale, *La problematica dei mari chiusi e semichiusi*, Rivista della Guardia di Finanza, 2001, pp. 163 – 181

[3] Sergei Blagov, *Russia makes waves in the Caspian*, Asia Times Online, 16 august 2002

[4] *** *Морская доктрина Российской Федерации на период до 2020 года*, Москва, 2001

[5] *** *Putin reaching for military instruments of Caspian policy*, The Monitor (The Jamestown Foundation), volume 8, Issue 84, 30 aprilie 2002