

# RISKS AND VULNERABILITIES IN MARITIME TRANSPORTATION

**Elena Coandă**

**Abstract:** *The first goal of an integrated EU maritime policy is to create optimal conditions for sustainable use of seas and oceans ensuring the development of maritime sectors and coastal regions. In many Member States, the recent development of the maritime economy has exceeded the overall economic growth. Active regions in other high growth markets, such as marine equipment, offshore wind energy, recreational boating and cruising, will also continue to benefit from this growth. Currently there is recorded a growth of illegal maritime activities (piracy, armed robbery, environmental degradation, illegal fishing, arms smuggling and human beings). These security challenges take place both in national and international waters. Efforts to control these activities are made both at the level of individual states and at the regional and international level. An integrated maritime policy requires a governance framework that applies the integrated approach at all levels as well as horizontal and sectorial policy instruments. Shipping is vital to domestic and foreign trade of Europe and remains the backbone of the maritime activity. However, this sector will continue to prosper only if the EU will act further to establish a high level of maritime safety and security to help protect human lives and the environment while promoting internationally a level playing field.*

**Keywords:** risks, vulnerabilities, maritime, policy, instruments

Activitatea navelor de transport, deplasarea acestora dintr-un port în altul, este dificil de controlat, navele implicându-se uneori în activități ilegale. Dacă la toate acestea adăugăm faptul că oceanele sunt amenințate din ce în ce mai mult de exploatarea ilegală ale resurselor maritime, avem imaginea unui domeniu a cărui securitate este extrem de amenințată<sup>1</sup>.

Oceanul planetar reprezintă un mediu vast, permisiv pentru grupările contrabandiștilor, teroriștilor și infractorilor. Eliminarea acestor amenințări necesită elaborarea și aplicarea unei strategii eficiente de realizare a securității maritime. Paleta de amenințări include comerțul ilegal cu arme de distrugere și necesită o înțelegere comună și un efort întrunit spre acțiune la scară globală.

Deoarece viața oamenilor din întreaga lume depinde în mare măsură de comerțul și tranzacțiile maritime, securitatea maritimă trebuie să fie o prioritate maximă. Securitatea maritimă este necesară pentru facilitarea libertății de navigație și comerț, dezvoltarea prosperității libertății și

---

<sup>1</sup> Teza de doctorat :Cunosterea impactului dreptului maritim asupra securitatii transporturilor maritime,Autor :Simona-Valentina Malescu; - Conducător de doctorat Amiral prof. univ. dr. MARIN GHEORGHE,UNAP BUCURESTI 2008.

protejarea oceanelor. Așa cum națiunile beneficiază de securitatea colectivă, tot așa ele trebuie să participe la menținerea securității maritime. Securitatea maritimă trebuie să reprezinte un obiect de studiu extrem de important în ecuația securității naționale, dar și a securității colective, realizată prin intermediul organizațiilor euroatlantice și regionale de securitate. O politică maritimă integrată necesită un cadru de administrare care să aplice abordarea integrată la toate nivelurile, precum și instrumente de politică orizontale și intersectoriale. Agravarea situației economice într-un număr mare de state, în condițiile crizei economice mondiale, dar și posibilitatea cunoașterii realităților economice și sociale din alte țări, cu un nivel de trai mult mai ridicat, alături de problemele complexe legate de asigurarea resurselor de materii prime și apă, explozia demografică și protecția mediului, favorizează escaladarea disensiunilor și conflictelor dintre state. Suprapunerea procesului globalizării cu tendința de regionalizare și mai ales afirmarea unor actori non-statali vor determina manifestarea unui spectru larg de riscuri și amenințări în domeniul transporturilor maritime<sup>2</sup>.

Disponibilitatea și accesibilitatea unei game largi de date și informații privind activitatea naturală și umană asupra oceanelor sunt elemente esențiale pentru luarea de decizii strategice referitoare la politica maritimă. Având în vedere numărul mare de date colectate și stocate în întreaga Europă în scopuri foarte variate, înființarea unei infrastructuri corespunzătoare de date și informații marine este de maximă importanță.

Este necesar ca aceste date să fie compilate într-un sistem cuprinzător și compatibil și să devină accesibile ca instrument care permite o mai bună administrare, o extindere a serviciilor cu valoare adăugată și o dezvoltare maritimă durabilă. Aceasta este o acțiune vastă, cu multe aspecte și va trebui pusă în practică în conformitate cu un plan clar și coerent, desfășurat pe mai mulți ani.

Navele, oamenii, infrastructura navală, mediul marin, ca și comerțul maritim pot fi afectate de actele de terorism sau piraterie sau pot fi ținta unor atacuri colaterale. Protecția acestora împotriva unor asemenea acte reprezintă în prezent o preocupare majoră a statelor, armatorilor și a comunității internaționale materializată într-un set de măsuri și acțiuni special destinate acestui scop. Securitatea maritimă a devenit în acest sens obiectul și subiectul a numeroase dezbateri, acesta fiind de fapt și scopul principal al acestei lucrări de cercetare științifică. Dar, chiar dacă securitatea maritimă este conceptul care captivează, în acest moment, aproape toată atenția dezbaterilor

---

<sup>2</sup> Managementul Riscului în stuații de criza, în bazinul Marii Negre—Teza de doctorat-gen.Balta Ion CONDUCTĂTOR DE DOCTORAT Contraamiral, prof. univ. dr. GHEORGHE MARIN, UNAP 20054 Teza de doctorat : Cunoșterea impactului dreptului maritim asupra securității transporturilor maritime, Autor : Simona-Valentina Malescu; - Conducător de doctorat Amiral prof. univ. dr. MARIN GHEORGHE, UNAP BUCUREȘTI 2008.

referitoare la problematica navală, trebuie să ne amintim că pe mările și oceanele lumii se produc și multe alte evenimente nedorite cu efecte incommensurabile pentru infrastructura navală și mediul maritim. Aceste accidente navale, care se produc destul de frecvent și nu au drept cauză principală terorismul sau pirateria, reprezintă o realitate care nu trebuie ignorată.

## Problematica situației maritime în NATO

În cadrul NATO a fost elaborat conceptul<sup>3</sup> „Cunoașterea Situației Maritime” (*Maritime Situational Awareness – MSA*). Problema cunoașterii domeniului maritim este abordată într-o serie întreagă de doctrine, concepte sau proceduri dezvoltate anterior, cum ar fi: conceptul de coordonare a supravegherii maritime<sup>4</sup>, procedurile de operare standard pentru managementul Imaginii Maritime Recunoscute (RMP)<sup>5</sup> sau conceptul pentru cooperare și coordonare între forțele navale și marina civilă<sup>6</sup>. Necesitatea apariției acestui concept rezidă în emergența unor amenințări la adresa securității domeniului maritim (astfel se pot enumera: terorismul, proliferarea sau fenomenele asociate criminalității transfrontaliere – contrabanda, pirateria, traficul de droguri, persoane, migrația ilegală, etc.), apariția unor noi surse de date și informații în domeniul maritim prin dezvoltarea tehnologiei în domeniu (ex. AIS<sup>7</sup>), precum și a unor noi instrumente de analiză acestor date.

NATO MSA a plecat inițial de la dezvoltările conceptului Cunoașterea Domeniului Maritim (*Maritime Domain Awareness*) dezvoltat de către SUA. Odată cu introducerea noului mod de operare (oct. 2004) în cadrul Operației Active Endeavour („*the new operational pattern*”) prin care informațiile militare au devenit un factor determinant pentru alocarea zonelor de patrulare pentru forțele din grupare (OAE devenind astfel „*an intelligence driven operation*”), cunoașterea aprofundată a situației, fenomenelor și proceselor din zona de responsabilitate și de interes a OAE a devenit imperativă.

Un alt factor important ce a condus la dezvoltarea conceptului MSA a fost reprezentat de necesitatea exploatarea succesului<sup>8</sup> obținut prin introducerea în 2005 (în scop experimental) a echipamentelor AIS la bordul navelor și aviației de patrulare participante la operație și integrarea datelor obținute în cadrul unui sistem de colectare a datelor<sup>9</sup>. Importanța cunoașterii

3 „Calea prin care se poate rezolva o problemă sau se poate obține un anumit efect.” (ACT DIR 80-7, Managing Transformation, 20 aprilie 2005).

4 MC 367, NATO Maritime Surveillance Concept and Surveillance Coordination Centres

5 AXP-5, NATO Experimental Tactics and Amplifying Tactical Instructions (EXTAC 619 – Recognised Maritime Picture)

6 MC 376/1, Naval Cooperation and Guidance for Shipping - NCAGS

7 AIS – Automated Identification System

8 Creșterea de cel puțin 10 ori a numărului de ținte identificate în zona de responsabilitate, precum și sporirea semnificativă a capacității de monitorizare a contactelor de interes

9 Maritime Safety and Security Information System - MSSIS

domeniului maritim a fost evidențiată și în cadrul directivelor politice elaborate<sup>10</sup>, transpuse în directive militare<sup>11</sup> și a prevederilor documentului final al summit-ului NATO de la Riga<sup>12</sup>, unde MDA a fost redenumită MSA.

Cunoașterea situației maritime este definită ca „o capacitate de sprijin (*enabling capability*) menită să asigure superioritatea informației în domeniul maritim, pentru a asigura o înțelegere comună a situației în vederea creșterii eficienței planificării și executării operațiilor. Prin domeniul maritim se înțeleg oceanele, mările, golfurile, estuarele, rutele navigabile, regiunile costiere și porturile”.

Conceptul MSA este strâns legat de conceptul operațiilor de securitate a NATO (MSO) și Documentul MSO al NATO (draft), care identifică MSA ca fiind “unul din mijloacele prin care se pot atinge obiectivele unei operații de securitate maritimă și prin aceasta, se poate menține securitatea maritimă”.

### **Supravegherea maritimă în Uniunea Europeană**

În accepțiunea UE, înțelegerea evenimentelor, proceselor și fenomenelor din domeniul maritim este descrisă prin noțiunea de supraveghere maritimă (*Maritime Surveillance - MS*). Monitorizarea și supravegherea maritimă este definită ca abilitatea de a monitoriza toate activitățile din domeniul maritim, cu scopul de a sprijini, acolo unde este necesar, un proces eficient de luare a deciziilor cu privire la acțiunile ce se vor desfășura. Scopul supravegherii maritime este de a înțelege, preveni acolo unde este nevoie și a manageria toate evenimentele și acțiunile din domeniul maritim care ar produce un impact asupra siguranței și securității pe mare, impunerii legii, apărării, controlului frontierelor, protecției mediului marin, controlului pescuitului, comerțului<sup>13</sup> și intereselor economice ale UE, folosind toate sursele de informații pentru construirea unei situații atotcuprinzătoare.

Această definiție relevă faptul că, conceptul de supraveghere maritimă a UE este mult mai extins decât conceptul MSA al NATO (dacă NATO MSA este o capacitate de sprijin pentru operațiile conduse de Alianță, MS UE oferă și sprijină mult mai multe domenii, apărarea fiind numai unul dintre acestea). Documentul Comisiei Europene „*Green Paper: Towards a future Maritime Policy for the Union*”<sup>14</sup> pune în discuție modul în care se pot raționaliza activitățile UE și statelor membre privind managementul domeniului maritim, și dacă UE ar trebui să integreze sistemele de supraveghere maritimă, monitorizare și raportare existente și viitoare într-o

10 SG(2005)0918 Comprehensive Political Guidance, 07 decembrie 2005

11 MC 550, MC Guidance for the Military Implementation of the CPG, 11 septembrie 2006

12 Declarația comună a șefilor de state și guverne din Alianța Nord-Atlantică (Riga, 2006)

13 Exemplu: în scopul stabilirii unui nivel similar al protecției împotriva amenințărilor la siguranța și securitatea bunurilor comerciale, cu începere de la 01.07.2009 se va introduce obligativitatea declarațiilor electronice înainte de intrarea, respectiv ieșirea bunurilor transportate în/din UE cu toate mijloacele de transport (incluzând transportul maritim).

14 COM(2006) 275 final, 07 iunie 2006.

rețea integrată de informații și supraveghere maritimă (*Integrated Maritime Information and Surveillance Network*). Consultările ulterioare adoptării Green Paper au relevat că acțiunile viitoare ale UE trebuie să aibă un caracter multinațional și multisectorial (*cross-border, cross-sectorial*) și să fie orientate spre integrarea progresivă a sistemelor de supraveghere existente și viitoare.

Câteva inițiative legate de supravegherea maritimă au fost deja implementate, cum este cazul Sistemului de Informații și Monitorizare a Traficului Navelor Comunitare (*Community Vessel Traffic Monitoring and Information System – VTMISS*), care colectează date despre mișcările și încărcătura navelor comerciale, sau Sistemul de Monitorizare al Navelor de Pescuit din UE (*European Union Fisheries Vessel Monitoring System - VMS*).

Sunt demne de menționat proiectele de cercetare și noile tehnologii cu impact asupra supravegherii maritime (fiind în curs de dezvoltare sau testare).

Supravegherea maritimă, printr-o **rețea europeană de supraveghere maritimă** este un element de cea mai mare importanță care garantează siguranța utilizării mării și securizarea frontierelor maritime ale Europei. Îmbunătățirea și optimizarea activităților de supraveghere maritimă, precum și interoperabilitatea la nivel european sunt aspecte semnificative în eforturile Europei de a răspunde provocărilor și amenințărilor legate de siguranța navigației, poluarea marină, aplicarea legii și securitate, în general. Activitățile de supraveghere sunt derulate de statele membre, însă cea mai mare parte a activităților și amenințărilor abordate de acestea au un caracter transnațional. În majoritatea statelor membre, activitățile de supraveghere privind pescuitul, mediul și controlul mărilor sau imigrația intră în responsabilitatea mai multor agenții de aplicare a legii care funcționează independent una de cealaltă. Acest fapt conduce la o utilizare ineficace a resurselor deja foarte limitate. Prin urmare, Comisia susține necesitatea unei mai bune coordonări privind supravegherea maritimă printr-o cooperare mai strânsă între gărzile de coastă ale statelor membre și alte agenții din domeniu.

Având în vedere aceste aspecte referitoare la importanța transportului maritim Uniunea Europeană vizează o politică maritimă amplă. Transportul maritim este una din cele mai mari industrii ale Europei. În vederea îmbunătățirii eficienței transportului maritim și a asigurării competitivității pe termen lung a acestuia, Comisia a propus un spațiu european de transport maritim fără bariere și a pregătit o strategie completă de transport maritim pentru 2008-2018.

## Securitatea maritimă în România

Spre deosebire de supravegherea maritimă în teritoriul de suveranitate al României, care este în responsabilitatea Poliției de Frontieră<sup>15</sup>, supravegherea spațiului aerian în teritoriul de suveranitate a României (inclusiv cel deasupra spațiului maritim de suveranitate a României) este prin lege în responsabilitatea Ministerului Apărării Naționale.

Următoarele trei instrumente prezintă o importanță deosebită pentru acest domeniu:

- supravegherea maritimă- esențială pentru siguranța și securitatea utilizării spațiului marin;
- planificarea spațiului maritim- un instrument de planificare fundamental pentru un proces decizional durabil ;
- sursă de date și informații completă și accesibilă.

Din punct de vedere legislativ, exista o serie de acte normative de referință pentru reglementarea activităților legate de cunoașterea domeniului maritim.

Succesul executării misiunilor Forțelor Navale<sup>16</sup> este în mod cert condiționat de cunoașterea situației în domeniul maritim, însă aceasta nu este abordată din punct de vedere doctrinar.

O oarecare echivalență a conceptului de cunoaștere a domeniului maritim este asigurată de supravegherea navală, care este menționată ca una din modalitățile de acțiune pentru asigurarea contribuției Forțelor Navale la securitatea României pe timp de pace. În plus, pentru îndeplinirea misiunii de promovare a stabilității regionale și globale, Forțele Navale vor schimba reciproc informații privind situația navală cu forțele navale ale altor state.

Pentru realizarea schimbului de informații din domeniul maritim în plan național, datele și informațiile din domeniu pot fi deținute de către o gamă largă de instituții, agenții sau companii private. Prezentăm în cele ce urmează câteva instituții guvernamentale, civile, militare și private cu atribuții, responsabilități sau interese în domeniul supravegherii maritime:

- a) Ministerul Apărării Naționale (Armata României);
- b) Ministerul administrației și internelor (Poliția de Frontieră<sup>17</sup>);
- c) Ministerul transporturilor și infrastructurii (Autoritatea navală română<sup>18</sup>, Centrul maritim de coordonare a salvării pe mare<sup>(19,20)</sup>, Compania națională Administrația porturilor maritime);

---

<sup>15</sup> Ordonanța de urgență nr. 104 din 27 iunie 2001 privind organizarea și funcționarea Poliției de frontieră române, art. 22.

<sup>16</sup> FN-1/2004, Doctrina pentru Operații a Forțelor Navale, art. 11, 12.

<sup>17</sup> Ordonanța de urgență nr. 104 din 27/2001 privind organizarea și funcționarea Poliției de Frontieră Române

<sup>18</sup> Hotărârea Guvernului nr. 1133 din 10 octombrie 2002 privind organizarea și funcționarea Autorității Navale Române

<sup>19</sup> Ordonanța Guvernului nr. 115 din 27 august 1998 pentru aderarea României la Convenția internațională din 1979 privind căutarea și salvarea pe mare, adoptată de Conferința Internațională din 1979 privind căutarea și salvarea pe mare, organizată de Organizația Maritimă Internațională la Hamburg în perioada 9 - 27 aprilie 1979

- d) Ministerul mediului (Comitetul național al zonei costiere, cu atribuții în asigurarea gospodăririi integrate a zonei costiere<sup>21</sup> și protecția mediului);
- e) Ministerul sănătății publice;
- f) Ministerul justiției și libertăților cetățenești;
- g) Ministerul economiei;
- h) Ministerul finanțelor publice;
- i) Serviciul român de informații;
- j) Serviciul de informații externe;
- k) Autoritatea națională a vămilor<sup>22</sup>;
- l) Agenția națională pentru pescuit și acvacultură<sup>23</sup>;
- m) Agenția națională pentru resurse minerale;
- n) Companii private: operatori portuari, armatori, firme de shipping, crewing.

În scopul realizării cunoașterii domeniului maritim se urmărește asigurarea unui schimb de informații suficient între toți actorii din domeniul maritim, cu respectarea atât a principiului nevoii de a cunoaște (*need to know*), cât și pe al nevoii de diseminare a informației (*need to share*). Un aspect crucial al mecanismului de schimb de informații constă în transferul electronic, de date și informații în timp real (sau aproape real). România a încheiat acorduri, la nivel guvernamental, cu un număr însemnat de state privind schimbul de informații, precum și protecția reciprocă a informațiilor clasificate. În vederea executării supravegherii navale în zona de responsabilitate și de interes de la Marea Neagră, Ministerul Apărării Naționale, a inițiat proiectul Sistemului integrat de cercetare și observare la Marea Neagră – SCOMAR. Prin prisma responsabilităților specifice Ministerul Administrației și Internelor a devenit parte la proiect, anumite subsisteme fiind realizate de către acesta sau în comun de către cele două ministere. Cerințele sistemului au fost definite pentru prima oară în anul 1995, ca rezultat al nevoilor de informare ale Forțelor Navale și de modernizare a sistemului de cercetare maritimă existent. Misiunea sistemului este de a obține informațiile despre amenințările la adresa securității zonei de responsabilitate a Forțelor Navale prin:

- monitorizarea traficului naval la Marea Neagră
- monitorizarea traficului aerian la joasă înălțime
- supravegherea electronică a zonei de interes și de responsabilitate a Forțelor Navale
- observarea optoelectronică și vizuală

---

<sup>20</sup> Ordonanță de urgență Nr. 182 din 3 noiembrie 2000 pentru ratificarea Acordului de cooperare privind serviciile de căutare și salvare pe mare dintre statele riverane Mării Negre, semnat la Ankara la 27 noiembrie 1998

<sup>21</sup> Legea nr. 280 din 24 iunie 2003 pentru aprobarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 202/2002 privind gospodărirea integrată a zonei costiere. Conform legii Ministerul Apărării Naționale are doi reprezentanți în Comitet, din care unul este din Forțele Navale.

<sup>22</sup> Hotărârea nr. 532 din 30 mai 2007 privind organizarea și funcționarea Autorității Naționale a Vămirilor

<sup>23</sup> Hotărârea nr. 865 din 28 iulie 2005 privind organizarea și funcționarea Agenției Naționale pentru Pescuit și Acvacultură

- integrarea datelor proprii cu date externe
- diseminarea informațiilor la beneficiari

Analiza și interpretarea automată a datelor și informațiilor este departe de a fi acoperită de acest sistem, el fiind practic o rețea de senzori conectați la un centru de operații. Capabilitățile de analiză a informației din domeniul maritim sunt esențiale pentru înțelegerea și interpretarea situației din zona de responsabilitate, respectiv eficientizează procesul de luare a deciziilor. Din punct de vedere al cadrului normativ și doctrinar, cunoașterea domeniului maritim nu este clar fundamentată legislativ și nici abordată din punct de vedere doctrinar. Problematika supravegherii maritime sau a cunoașterii domeniului maritim în România este pe agenda de lucru a instituțiilor cu responsabilități în gestionarea domeniului maritim, atât la nivel conceptual cât și tehnologic neputându-se realiza o cunoaștere cuprinzătoare a domeniului maritim fără o cooperare între toți actorii ce joacă un rol în domeniu, fie ei militari sau civili, guvernamentali sau privați, naționali sau internaționali.

## CONCLUZII

În ciuda existenței unui cadru bine dezvoltat în ceea ce privește standardele internaționale de securitate pe mare și de protecție a mediului marin - majoritatea înscrise în Convențiile realizate în cadrul Organizației Maritime Internaționale (IMO) și în cadrul Organizației Internaționale a Muncii (ILO) - multe state și armatori continuă să încalce regulile, astfel punând în pericol echipajele și mediul și beneficiind de pe urma concurenței neloiale. În lume, peste 100 de nave de transport sunt pierdute în fiecare an, accidentele având ca urmare pierderea a peste 3.000 de vieți. Printre cele mai recente dezastre se numără accidentele petrolierelor Erika (în 1999) și Prestige (în 2002). Din rezervoarele acestora s-au scurs în jur de 22.000 și respectiv 20.000 de tone de petrol în mare, provocând daune imense mediului, industriei pescuitului și turismului.

De aceea multe state, inclusiv organizații precum Uniunea Europeană, au adoptat politici speciale în materie de securitate maritimă, având ca scop asigurarea faptului că toate navele care arborează drapelurile lor naționale sau intră într-unul din porturile proprii se conformează standardelor internaționale de siguranță.

Asigurarea securității maritime, necesitate stringentă pentru zonele maritime și de coastă contribuie la realizarea unui climat favorabil pentru dezvoltarea activităților economice durabile. În urma analizei prezentate se identifică necesitatea cooperării internaționale, deoarece nu se poate realiza înțelegerea efectivă a domeniului maritim numai prin utilizarea instrumentelor proprii de colectare și prelucrare a datelor și informațiilor specifice.



## NOTE BIBLIOGRAFICE

- [1] Apostol, I.Gh. - *Gestionarea crizelor interne care afectează securitatea națională*, teză de doctorat, 2003.
- [2] Aymeric, C. - *Dicționar de geopolitică*, Ed CORINT, București, 2003.
- [3] Bauman, Z. - *Globalizarea și efectele sale sociale*, Ed. Antet, București, 1999.
- [4] Cătălin-Marius - *Marea Neagră și securizarea "Drumului Mătăsii", elemente Târnăcop principale pentru stabilitatea Europei în perspectiva 2010- 2015*, Gândirea Militară Românească, 5/2002
- [5] David, Aurel - *NĂȚIUNEA – între "starea de securitate" și "crizele politico- militare"*, Ed. LICORNA, București, 2000.
- [6] Friedman, Th - *Globalizarea, democrația și terorismul transnațional*, Kaplan, R. traducere, 2002.
- [7] Gheorghe, I. - *"Securitate deplină", Cap. Managementul riscului operațional*, Tiberiu, U. București, 2001.
- [8] Huntington, S. - *ORDINEA POLITICĂ a societăților în schimbare*, Ed. Polirom, 1999.LM
- [9] Kotler, Ph. - *Managementul marketingului*, Ed. Teora, București, 1997.
- [10] Lagadec, Patrick - *Prevenirea și gestionarea situațiilor de criză*, Revista CIVIC (Franța), nr. 46/1994.
- [11] Paul, Hirst - *Război și Putere în secolul 21*, Ed. Antet, 2003.
- [12] Rădulescu, Adriana - *Istoria Dobrogei*, Ed. Ex Ponto, Constanța, 1998.
- [13] Soros, G. - *Criza capitalismului global. Societatea deschisă în primejdie*, Ed. Polirom Arc, Iași, 1999.
- [14] Toma, Gheorghe, - *Secretul managementului. Abilitatea conducerii*, Ed. CERES,  
\*\*\*  
\*\*\*  
\*\*\* - *Colectia Revistei Geopolitica 2008-2010*  
- *Colectia revistei Gândirea militară românească*,  
- *Strategia de securitate națională a României.*