



"MATELOT"



Supliment al Revistei "România Maritimă și Fluvială Magazin"
Periodic al LIGII NAVALE ROMÂNE

Nr. 1 / 15 AUGUST 2005
<<Ziua Marinei Române>>

Colegiul de redacție al acestui număr:
Florin Gusman, Ilarion Barbu, Nicolai Stănciulescu
Ștefan Chira, Florin Oprea, Cristian Cazacu

Pentru început

În ziua de azi toată lumea scrie. Scrie pe hârtie, garduri, pereți, geamuri, metrou, tramvaie, autobuze, oglinzile din lift și chiar și pe cele din wc-uri. Ce se scrie, puteți citi și dumneavoastră de cum ieșiți dimineața din casă și până seara când vă întoarceți de la treburile zilnice.

Virusați poate de acest microb, ne-am hotărât câțiva inimoși (care nu prea stăm bine cu inima) să-l concepem pe MATELOT.

Așa cum noi facem parte din echipajul Ligii Navale Române, *MATELOT-ul este o persoana care face parte din echipajul unei nave*, cuvântul respectiv având origine franceză.

Simplă și banală precum numele pe care-l poarta *această publicație se adresează unui public care deja a împlinit cei șapte ani de acasă*, care are nevoie de câte puțin adevăr, prezentat într-o formă diferită decât forma pe care o utilizează revistele din domeniu, așa spune eu poate ceva mai vesela.

Cum adevărul este în marea lui parte plin de necazuri, vom căuta cu alte cuvinte să scriem *Cu haz despre necaz.*

Dar să nu uit, *oricare dintre dumneavoastră, dacă are ceva de spus să o scrie*, ținând cont de principiul de mai sus și să nu uite de faptul că *în componența Colegiului de Redacție veți intra și dumneavoastră*, cititorii care ne veți scrie.

Demn de reținut este faptul că aceste pagini nu dorim să fie numai ale noastre, sau cu alte cuvinte *dorim să vă cerem ajutorul pentru a face un lucru bun*, de care toți cei care au intrat în contact cu MATELOT-ul să-și amintească cu plăcere.

Cum vorbă multă este sărăcia omului, acum la treabă, fiți exigenți cu cei din colegiul de redacție.

În încheiere doresc redacției succese nețârmurite în activitatea editorială, inspirație și mult umor.

Înotul

Cercetările de antropologie medicală și sportivă, efectuate de britanici arată că înotul este și un veritabil sport ce favorizează longevitatea datelor înscrise în memorie. Studiile antropologice efectuate pe diferite categorii de sportivi, dovedesc că înotătorii au cea mai "lungă" memorie dintre sportivi, exceptând sporturile minții, cum ar fi șahul!

Fenomenul biologic se explică de această dată prin dezvoltarea unei mai mari capacități de oxigenare a creierului, datorită unei bune aerisiri a plămânilor.

Pentru a profita de această binefacere a înotului este nevoie, aproape permanent, de întreținere prin ...înot.

Il . Barbu

I. Ambarcarea

Căutând un vapor în *apusul erei Ceaușescu*, pentru efectuarea unui voiaj internațional m-am așezat la coadă la serviciul personal din cadrul Secției I- Navrom, unde așteptau să se imbarce marinari, timonieri, motoriști, electricieni, radiotelegrașiști, ofițeri maritimi definitivați sau stagiați și căpitani secunzi.

Cei cu pile sau bani, nu se mai îngrămădeau să găsească ceva la fața locului.

Nu mai erau posturi libere de ofițeri, mereu aceiași poveste, dar se găseau pentru marinar sau timonier, în cazul ofițerilor de la punte. Ce puteai să faci? Nu aveai încotro și încercai să prinzi măcar unul de timonier; trebuia să efectuezi un voiaj - două, neavând din ce să te întreții și conta și experiența pe care trebuia să o acumulezi. Bineînțeles că pierdeai din perioada pe care trebuia să o ai pe funcție de ofițer pentru a putea promova, în urma unui examen într-o clasă superioară; (alți Comandanți din flota-beizadele termenul la modă în prezent - nu au trebuit să parcurgă aceste etape, și de pe băncile Facultății de Navigație se imbarcau direct pe funcția de Ofițer III maritim, ajungând în înalta funcție de Comandant de Cursă Lungă ca Făt - Frumos, în 4-5 ani; e drept, erau mai pregătiți decât ceilalți ofițeri, că doar au terminat Sorbona înrudită cu Universitatea Coiciu și la est cu "Poarta II" - erau genii de când s-au născut).

II. Voiajul

Plecai în voiaj pe funcția de timonier, țineai la timonă tot timpul cartului dacă nu aveai pilot automat și executai ordinele colegului ofițer, care a avut noroc să prindă funcția sau a fost ajutat de vreo pilă de pe la flotă, cunoștința a Comandantului sau a avut ceva finanțe strânse din celelalte voiaje și a plusat la cadre.

Când era de marșonit, rașchetat, amestecat vopsele și piturat vaporul, participai cot la cot cu ceilalți marinari și timonieri, cu tâmplarul și cu șeful de echipaj. Nu se puneau probleme să nu participi chiar dacă aveai brevet de ofițer. Participai la toate acțiunile de pregătire a încărcării, descărcării, puneai bigile în bătaie când era cazul (ajunsesem la performanța să pot să pun singur bigile în bătaie), scoteai bocaportii și minginiile, le puneai la loc, făceai separații pentru marfă care prezenta posibilitate de alunecare, participai la amaraje, participai la măturarea și spălarea magaziilor pentru o nouă încărcare, efectuai pontaje la marfă și altele.

Când erai în cart te înțelegeai cu colegul și mai ținea și el de "covrig". În acest timp studiai harta zonei unde te aflai, determinai poziția navei (mai făceai câteva puncte), observai detaliile de navigație din zonă, drumul parcurs, drumul care mai era de parcurs până la ieșirea din cart, direcția curenților marini, direcția vântului, verificai barometrul, străpungeai orizontul cu radarul, e.t.c., încercai să te antrenezi în meseria pentru care erai pregătit și pentru care te-ai dus cu plăcere la Institutul de Marină "Mircea cel Bătrân" Constanța.

Amintiri din Institutul de Marină "Mircea cel Bătrân"

Deși era o instituție militarizată, tot plutonul din care făceam parte a făcut o grevă la muncile agricole în 1982, pentru că se fura din mâncarea pe care trebuia să o primim. S-a lăsat cu instrucție la greu, că nu mai pomeniseră cadrele militare-bacterii așa ceva, dar tot nu am mâncat nimic câteva zile, că nu ne mai era foame pentru că ne îndopam cu struguri când culegeam via. Până la urmă am câștigat și am primit mâncarea așa cum se cuvenea.

III. Întoarcerea în țară

După luni de zile de voiaj cu furtuni de aproape toate gradele, ne întorceam spre Constanța alteori spre Tulcea sau Galați.

În ultima perioadă a *epocii de aur*, odată când veneam spre Constanța (era noapte), a început să se vadă farul de aterizare. Ne tot apropiam, nu înțelegeam de ce vedeam doar farul, ne apropiam și mai mult, au început să se vadă farurile de la intrarea în port. În rest, beznă totală. Nu mai pricepeam ce se întâmplă. Ne-am dat seama când am ajuns în radă. Tot orașul Constanța era în beznă, parcă era stare de război, se făcea economie de electricitate. Așa ceva nu mai văzusem nicăieri pe unde am colindat.

Erau zone în nordul Europei unde când te apropiai de un port, abia puteai să distingi farurile de luminile orașului.

După ce am intrat în port la descărcare, începea controlul de rigoare (dreptul de rigoare la vamă, PCTF și bineînțeles la Căpitanie = liberă practică), începea descărcarea. Dacă era marfă de calitate, trebuia pus ceva de o parte pentru birourile de la Navrom. Se făceau turele. Constănenii plecau oricum acasă, imediat ce se termina controlul.

IV. Instructorul

A doua zi dimineața după ora nouă, într-o dană din portul Constanța, după Comandament se anunța că vom avea control de la Navrom, în persoana Șefului Secției I. Agitație mare, curățenie pe covetă, marinarii și timonierii (inclusiv ofițerul care făcea pe timonierul) în uniformă, ciocăneau de zor cu marțagoanele în copastie și pe covetă pentru pregătirea unei noi mâini de grund și de vopsea.

Comandantul în uniformă, vardia în uniformă, ce mai, parcă venea Ceaușescu ... Apare Șeful Secției I- Comandant instructor (Ce fel de instructor, pe cine vroia să instruiască? – poate pe linie de partid). Ce mai faci ”Comandanti”, cum a fost voiajul? (Așa pronunța cuvântul ”Comandante”). Văd că se lucrează de zor pe navă (era mania lui să vadă cum se fac lucrările de întreținere la navă, lucrări care erau interzise să se efectueze în port și oricum vaporul fusese vopsit bec de la măr la linia de plutire în timpul voiajului, arăta superb). Vine printre navigatori (care nu erau instructori) și îl dojenește pe Comandant de față cu ”plebea”, că nu este marțagonit și raschetat la îmbinarea dintre capacele magaziiilor (erau pe fiecare gură de magazie două capace formate din 2 părți care culisau pe role). Așa ceva nu se mai auzise în toată flota. Operațiunile de curățare a îmbinărilor capacelor se executau în șantierul naval și nu de către membrii echipajului. Bineînțeles că toți cei care lucrau s-au uitat cu o privire la ”Instructor”, pe care nu dorești să o vezi în nici o ocazie, abia veniseră dintr-un voiaj greu în care s-a muncit pe rupte, nu de la fusta muierii; (fiecare înjura în gând la început și cu voce clară după ce s-a îndepărtat celebrul Lup de Mare) și apoi s-au apucat să se cațere pe capace și să ciocănească mai abitir ca la început.

După ce a plecat ”Instructorul” de pe covetă, s-a dus în salonul Comandantului navei unde a stat cam o oră, după care a plecat probabil cu satisfacția muncii împlinite, mai bogat decât a venit.

V. Sfârșit

... A venit Revoluția, Navromul s-a spart în trei companii Petromin, Romline și Navrom iar domnul fost tovarăș Comandant instructor și-a deschis firmă de shipping pe numele lui, că doar era cunoscut și avea cunoscuți în toată Constanța - în sfera politicului și în mai toate etajele administrative ale județului - avea capital, că a tot adunat din salariul propriu oferit cu ”generozitate” de compania de stat sau, când poate mai făcea un voiaj, fiind retribuit cu 2 \$ pe zi, probabil și cu susținere financiară din diverse cercuri anti-imperialiste, după ’89, capitaliste.

fost stagiar și OFIȚER AL MARINEI ROMÂNE

N.S. ”MIRCEA” – din nou în marș

Nava – școală ”MIRCEA” efectuează în perioada 9 iunie-20 septembrie 2005 un marș de instrucție în M. Mediterană, Oc. Atlantic și M. Nordului. ”MIRCEA” va participa la mai multe festivaluri maritime internaționale și manifestări jubiliare în Belgia, Franța, Anglia, Norvegia, Germania, Olanda și va face escale în porturi din Italia, Portugalia, Spania și Tunisia. De asemenea, în M. Nordului va lua parte la competiția nautică ”TALL SHIPS RACE 2005”. Echipajul este format din 160 de membrii, printre care se află 19 studenți ai Academiei Navale ”Mircea cel Bătrân” și 49 de elevi ai Școlii Militare de Maiștrii ai Forțelor Navale. Este pentru prima dată când, pentru un marș de peste trei luni, 9 persoane de sex feminin, studente și eleve, fac parte din echipaj.

Il. Barbu 3

ÎNTRE CALD ȘI RECE

Vara anului 1986. Galați. După iarna grea din 1985 când Dunărea făcuse pod de gheață, acum stăteam cu RUPEA în portul Galați și ne topeam de cald. Vaporul fusese năpădit de echipele de reparații care demontaseră ce se putea demonta, furaseră ce se putea fura și acum ne lăsasera cu totul vrașițe.

Se apropia sărbătoarea de 23 august și toată lumea își făcea planuri pentru ieșit la iarbă verde. Noi, cei uitați de Dumnezeu și de mai marii flotei în chip de echipaj de pază și siguranță nu aveam ce face decât o provizie de bere și șpriț la bord și asta cu fereală să nu ne prindă Căpitania.

Ca să nu ne tihnească serviciul, am descoperit stația radio de lângă comandă cu ușa forțată și aparatura devastată. Era grav pentru că gestul inconștient al unui muncitor tentat de niște tranzistori și câteva lămpi avea implicații ce ajunseseră la nivelul organelor Securității Statului.

O mulțime de oameni ai muncii în civil s-au perindat la bord, prin stația radio, printre echipele Șantierului Naval, adulmecând urma făptașului.

Chiar în dimineața zilei de 23 august soldatul de pe cheu ne anunța că pe timpul nopții a văzut pe cineva furișându-se la bord.

Am solicitat ajutorul și colegilor de pe navele aflate în dana dublă și am început căutările. Într-una din cabinele stagiabilor, transformată în magazie am descoperit intrusul: un băiețandru de la echipele de reparații. Luat din scurt, după ce l-am adus în careu a recunoscut: el spărsese și stația radio și mai venise după ceva materiale, sârmă de cupru, piese sau ce o mai fi de găsit.

În tot timpul acesta zarvă mare pe cheu. Niște pescari cu o lotcă găsiseră trupul unui înecat. Fiind caldură mare îl țineau în apă, înfășurat într-o plasă. Unde să-l adăpostească până la venirea miliției? Cel mai bine tot în apă legat de lanțul ancorei, să nu-l ia curentul.

Soldatul din scară, mai vigilent anunță superiorii că s-a găsit un cadavru și e legat de lanțul ancorei la cargoul RUPEA.

Lumea mergea la defilare, mânca mititei cu muștar, bea bere iar noi ne băteam capul cu doi amărăți, unul viu și altul mort !

Cum o belea nu vine singură, marinarul de gardă ne anunță că a trecut pe la cabină să vadă ce e cu hoțul. A găsit un hublou deschis și cabina goală !

Băiețandru știind ce-l așteptă a sărit în Dunăre !

Începe circul în stația radio.

Miliția: Trimitem acum pe cineva să-l ia. Unde e?

Rupea: A fugit, a sărit în Dunăre !

Miliția: Cum a fugit ?

Rupea: L-am închis într-o cabină și a ieșit pe hublou.

Miliția: Vă bateți joc? O să dați de dracu! Vă jucați cu focul !

Rupea: Nu ne arde de glumă, pur și simplu a fugit, nu ne gândeam să-l păzim în cabină.

Miliția: Las că mai vedem noi! Nu pleacă nimeni de la bord!

Jos alt circ. O Dacie neagră cu număr mic. Doi tovarăși tunși pierdut în față și în spate parlamentau cu vardia. Am venit să-l luăm. Cum să-l luați, așa cu mașina asta? Păi ce are mașina, cu ce o vrea al dracului să-l luăm cu fanfara? E treaba dumneavoastră dar o să vă murdărească. Nu-i nimic, vedem noi. Unde este? Păi, în provă legat de lanțul ancorei. Cum legat de lanțul ancorei ? Așa bine, ca să nu-l ia apa. Voi ați înnebunit, adică este în apă? Normal, că altfel miroase urât!

Ajung în toiul discuției și dau peste timonierul nedumerit gesticulând în fața a doi securiști stupefiați.

Într-un timp record începe nebunia. Datorită stresului provocat de două evenimente produse în ziua de 23 august, miliția și securitatea erau în alertă maximă. Se încurcaseră organele între ele. Miliția în radiotelefon ne contactaseră ca să ia mortul iar securitatea hoțul din stația radio.

După ce ne lămurim fiecare ce vrea, ajungem la concluzia că ne-am agitat o jumătate de zi în timp ce alții se distrează.

Scoatem șprițul și berile de pe unde erau dosite, mai dispăre și mașina securității și se întoarce cu o ladă de bere Rahova și începe un chef de pomină cu miliția, securitatea și ofițerul de la căpitănie.

Numai hoțul și mortul – Dumnezeu să-l ierte – nu au participat la veselia generală.

OFIȚER de GARDĂ pe NAVA ”RUPEA”

PLOAIE CU ÎNGER

*Ca un înger transparent
Îți văd chipul la fereastră
În pădurea colosală, unde se oprește vântul
Te aștept dulce, amară, ca o floare temporară*

*Ca un înger transparent
Ce în lume se coboară
Te aștept dulce, amară ca o viață viitoare
Tremurând și tot arzând*

*Vântul vine se scoboară prin pădurea seculară
Apa-i rece temătoare
Tu nu vii
Eu stau și aștept ca o piatră selenară*

*Și se scurge apa rece pe obrazu-mi obosit
Plouă iarăși peste mine*

*Stau și plâng, dar nu se poate
Sunt chiar piatra selenară
Fără dragostea lunară*

15.04.2005

Cristian Remus CAZACU

Poante

Doi nebuni prin deșert

Doi nebuni mergeau prin deșert, unul căra în spate o ușa de mașină și celălalt căra un butoi

- Tu, de ce cari cu tine butoiul?
- Păi când mi-e sete mai beau câte o gură de apă.
- Dar tu de ce cari ușa aia de mașină în spate?
- Păi, mie când mi-e cald mai deschid geamul...

Naufrațiați

Doi naufragiați au reușit cu mare greutate să ajungă pe o insula pustie.

- Suntem pierduți !
- Nu-ți face griji, ne găsec ei !
- Chiar crezi ?
- Sunt absolut sigur ! Am datorii de câteva milioane de dolari !

Noi primejdii pe mare

Articol realizat pe baza unor materiale din publicațiile internaționale.

Alături de o pătrime din fluxul comercial maritim, jumătate din transporturile de petrol pe mare trec prin strâmtoarea Malacca, aflată în Sud-Estul Asiei, punct ce constituie unul dintre cele mai înguste treceri obligatorii, senal navigabil cu lățimea minimă de numai 1,5 mile marine.

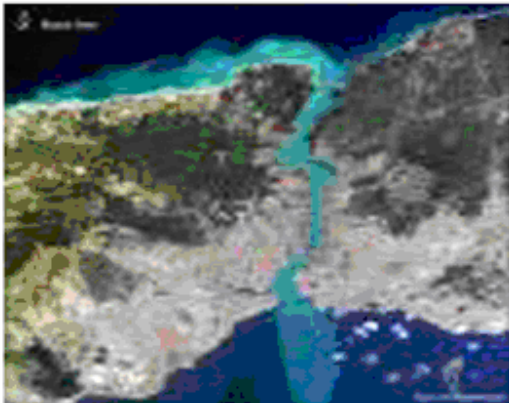
Strâmtoarea, ca și mările învecinate, este infestată cu bande nemiloase de pirați bine organizate, înarmate, care sechestrează navele șiucid sau abandonează echipajele în locuri pustii, apoi le modifică și reamenajează în locuri ascunse, reintrând în porturi sub o nouă identitate 'fantomatică'.

Dacă pirații pot face acest lucru cu o asemenea ușurință, de ce nu ar face-o și teroriștii ?

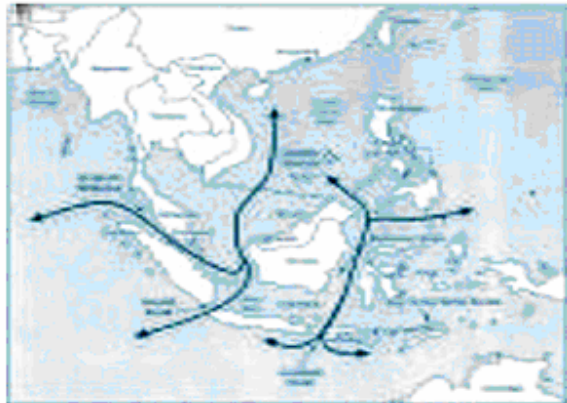
Imaginați-vă daunele produse comerțului mondial dacă unul sau mai multe petrolire gigant va fi capturat și scufundat pentru blocarea unei strâmtoari sau pierderile posibile dacă o nava 'fantomă', purtătoare de bombă 'nucleară murdară', va fi detonată într-unul dintre cele mai mari porturi ale lumii sau va lansa rachete asupra orașelor de pe coastă.

Acestea sunt la prima vedere scenarii halucinante asemănătoare cu filmele hollywoodiene despre dezastre, dar astăzi constituie o asemenea categorie de amenințări, pe care guvernele trebuie să le ia în seamă.

La 28 iunie 2004, liderii alianței militare NATO, reuniți la întâlnirea de la Istanbul, au ajuns la un acord privind un pachet de măsuri antiteroriste, incluzând noi metode de apărare împotriva atacului porturilor și a navelor. (Pentru a se proteja împotriva unor asemenea pericole, strâmtoarea Bosfor aflată în vecinătate, o rută de navigație aglomerată, a fost închisă pe timpul conferinței, pentru cargourile cu încărcături periculoase).



Strâmtoarea Bosfor este străbătută de circa 50.000 de nave, anual, dintre care circa 10% transportă petrol sau alte încărcături periculoase.



Strâmtoarea Malacca este străbătută de nave ce transportă 25% din tonajul maritim și 50% din cantitatea de petrol transportată în întreaga lume.

Începând cu 1 iulie noi reguli internaționale de securitate pentru nave și porturi au intrat în vigoare, împreună cu măsurile prevăzute de '**Actul American privind Securitatea Transportului Maritim**'.

Noile reglementări specifică ce echipamente trebuie să intre în înzestrarea fiecărei nave și port în parte, obligă administrațiile maritime să întocmească și să introducă în uz noi planuri de securitate și să numească ofițeri care să se ocupe nemijlocit de aceste probleme.

Dar, deși aceste noi reguli sunt inițiate pentru a preveni o serioasă perturbare a comerțului mondial produsă de atacuri teroriste, pe termen scurt ele prezintă riscul de a provoca exact aceste perturbații deoarece multe porturi și companii de navigație nu sunt capabile să introducă noile standarde de securitate.

Dacă SUA și alte țări vor impune într-o zi utilizarea strictă a acestor standarde, multe nave vor fi arestate sau li se va interzice să intre în porturile lor.

Cu câteva ore înainte ca noile reguli să intre în vigoare, Organizația Maritimă Internațională (IMO) care a introdus un nou **Cod privind Facilitățile de Securitate pe Nave și în Porturi**, a comunicat că numai 53% din flotele comerciale mondiale, dețin certificate de securitate pentru nave, celelalte vor fi obligate să le adopte curând. Cam aceiași proporție se menține și la porturile care constituie obiectul aceluiași reguli în privința aprobării planurilor de securitate necesare.

Garda de Coastă a SUA a declarat că va reține orice navă care nu se va conforma acestor reguli, la prima încercare de intrare a acesteia într-un port american, începând de la data de 1 iulie 2004.

Acest fapt ridică mari probleme deoarece anual se prezintă peste 60.000 de cereri de intrare a

navelor oceanice în porturile americane. Fără îndoială, autoritățile SUA cred că aceste greutăți nu vor produce serioase scăderi ale fluxului comercial (în special la petrol, unde se speră că se vor menține cantitățile minime necesare).

Terorismul maritim nu este un fenomen nou. În anul 1985, teroriștii palestinieni au sechestrat nava de croazieră italiană, **Achile Lauro**, când a fost ucis un pasager. În anul 2000, militanți musulmani din Yemen au lovit distrugătorul american COLE, provocându-i o mare gaură în bordaj, iar o altă navă, tankerul francez LIMBURG, a fost lovită în anul 2002.

O organizație teroristă din Filipine, **Abu Sayaf**, a explodat o bombă la bordul unui ferryboat din Golful Manilla în primăvara anului 2004. Autoritățile din Singapore au comunicat că un terorist suspect, arestat de către ele, a mărturisit că există un plan de atac a navelor americane care ar urma să vină în vizită.

Acestea au fost în alertă și cu ocazia unei încercate acțiuni, în 2003, când s-a amenințat că, după ce piraiții ar fi capturat un cargou încărcat cu produse chimice, urma să-l abandoneze după o oră în strâmtoarea Malacca. Din fericire acest fapt nu s-a produs. Constituie această caz un drum bătătorit pentru un viitor atac cu o **'bombă plutitoare'** ?

Pentru a restaura credibilitatea organizației NATO, minată de diferențele dintre țările membre, referitoare la Irak și la trimiterea trupelor pentru pacificarea Afganistanului, liderii acesteia trebuie să demonstreze că aceasta mai are de jucat un important rol și în secolul 21. Coordonarea eforturilor antiteroriste pe plan internațional constituie o secvență din acest rol.

Datorită acestui lucru, la summitul de la Istanbul s-a discutat un pachet de măsuri, care include **protecția porturilor și a navelor împotriva atacurilor teroriste de la suprafață și din imersiune**. NATO a început să alcătuiască patrulare navale antiteroriste în Marea Mediterană, să inspecteze navele suspecte și să escorteze navele vulnerabile, prin strâmtoarea Gibraltar.

S-a convenit ca Ucraina și Rusia să fie invitate să se alăture la aceste patrulare. **NATO dorește să le extindă și în Marea Neagră, unde există riscul acțiunii unor grupuri teroriste provenind din Caucaz, Asia Centrală și din alte zone adiacente.**

SUA presează celelalte țări să semneze **'Inițiativa Securității Containerelor'**, lansată la câteva luni după atacul de la 11 septembrie 2001. Conform acesteia, containerele care sunt expediate spre America trebuie radiografiate în porturile de plecare. Înainte de începerea Jocurilor Olimpice, Grecia devenise cel de al 18-lea stat care a semnat convenția, astfel că oficiali americani privind securitatea au fost trimiși în principalul port maritim al Greciei, Pireu, pentru a ajuta în identificarea și verificarea containerelor suspecte.



Linerul de croaziera Achile Lauro.



Un supertanker trece pe sub podul suspendat de la Saint Nazaire (intrarea in estuarul fluviului Loire (Franta)

SUA și aliații săi presează țările adiacente zonelor de navigație vulnerabile, cum ar fi cele aparținând Asociației Națiunilor din Asia de Sud-Est (ASEAN) din zona strâmtoării Malacca, să treacă la patrularea acestora. În cadrul unui summit, ce a avut loc nu cu mult timp în urmă, s-au discutat propunerile Indoneziei pentru constituirea unei **'comunități de securitate'** regionale, care printre altele, să intensifice cooperarea în patrularea maritimă, cu toate că ea însăși se confruntă cu multe critici datorită eșecului său de a furniza propriei sale flote, precum și gărzii de coastă, resursele necesare pentru a supraveghea în mod adecvat partea sa din strâmtoarea Malacca.

Deoarece aproape tot petrolul importat de China trece prin strâmtoarea Malacca se speră că aceasta va acorda un ajutor financiar pentru îmbunătățirea activității de patrulare în aceste ape.

Intensificarea patrulării în cele mai vulnerabile zone de navigație ale lumii este cu siguranță costisitoare, la fel ca și introducerea noilor cerințe de securitate impuse în porturi și pe căile de navigație, astfel că mulți se plâng de ele.

Dar **costul unui atac terorist** care ar avea ca urmare dezorganizarea comerțului mondial – în special cu petrol – **ar putea fi incalculabil.**

"Acei care încearcă ceva, dar dau greș, vor fi preferați acelor care încearcă să nu facă nimic, dar reușesc."

Pentru relații : Tel/fax: 319.61.05 Nicolai Stănciulescu sau Florin Gusman