

PREMESSA

AGLI ATTI DELLO

OTTAVO REGIONAL SEAPOWER SYMPOSIUM

DI VENEZIA

del Capo di Stato Maggiore della Marina

Il Capo di Stato Maggiore della Marina

Il Regional Seapower Symposium (RSS) di Venezia è l'evento che da ormai quattordici anni rappresenta uno dei principali strumenti utilizzati dalla Marina Militare per contribuire allo sviluppo della partnership internazionale e contribuire alla sicurezza marittima globale. Se è vero che il numero ed il livello dei partecipanti costituiscono un'indicazione attendibile dell'importanza di un evento, l'ottava edizione del RSS - che ha visto rappresentanti di 44 Marine che operano nel Mediterraneo Allargato e 20 Organizzazioni Internazionali e realtà militari e civili incontrarsi nella cornice lagunare - può senza dubbio essere definita un successo.

Partendo dalla convinzione che il Dialogo e la Cooperazione conferiscano alla Maritime Security un valore aggiunto, rappresentandone un vero e proprio fattore abilitante, i lavori delle sessioni hanno analizzato, da differenti prospettive, il contributo di questo fondamentale binomio a concetti di grande attualità nello scenario marittimo internazionale: la Maritime Situational Awareness, le Maritime Security Operations e la Maritime Capacity Building. L'efficace combinazione di tali concetti consente di conseguire la Maritime Security in senso lato, fattore - quest'ultimo - che sta influenzando e condizionando l'organizzazione operativa delle Marine di tutto il mondo. Le discussioni, gli interventi e gli eventi collaterali di questo Simposio hanno evidenziato l'importanza di una partnership forte ed attiva - sul versante internazionale come su quello nazionale - per un'efficace risposta e contrasto alle sfide che l'attuale ambiente marittimo in continua evoluzione ci pone: la pirateria, il terrorismo e tutte le altre attività illecite che trovano in mare il proprio spazio di manovra rappresentano gli esempi più attuali.

Nel contesto dei temi sensibili legati alla marittimità, il RSS di Venezia ha acquisito, negli anni, un posto di rilievo, grazie ai concreti risultati conseguiti attraverso il lancio di iniziative internazionali di grande importanza: la firma dell'Accordo Operativo del Trans-Regional Maritime Network (T-RMN), unitamente alla partecipazione della Marina Ucraina al Progetto V-RMTC - sancite proprio a Venezia - si inseriscono nel solco di questa tradizione, proiettando la condivisione dei dati a livello regionale in una dimensione mondiale, secondo un modello efficace e convincente.

È indubbio che gli Oceani rappresentino il baricentro dello scenario geopolitico moderno, in cui lo sviluppo e la prosperità dipendono direttamente dalla sicurezza e dalla stabilità "dal" mare e "in" mare: in questa prospettiva l'obiettivo principale delle Marine - che restano elementi centrali in ogni questione marittima - deve identificarsi con la ricerca del giusto bilanciamento tra la capacità di agire in alto

mare - per contribuire alla stabilità e alla pace – e la salvaguardia della libertà dei mari stessa. Con questa consapevolezza, la condivisione delle esperienze delle Marine partecipanti al RSS 2010 ha portato alla stesura di un documento di “Raccomandazioni Finali” comuni che - tenendo conto di quanto emerso durante i lavori - esortano a promuovere iniziative e partnership regionali, ad incoraggiare lo scambio informativo e ad armonizzare gli sforzi nazionali, regionali ed internazionali per raggiungere il comune traguardo della sicurezza, ponendo così le basi per l’avvio di nuove iniziative da sviluppare nell’immediato futuro. Questo documento, accompagnato da un Executive Summary che integra il presente volume, rappresenta la volontà delle Marine di valorizzare in modo concreto i risultati conseguiti in questa importante occasione.

L’ambizioso obiettivo di questo Simposio era quello di contribuire all’abbattimento delle principali barriere che limitano la cooperazione fra i popoli e di ridurre la Sea-blindness che spesso caratterizza e limita la comunità internazionale, rivendicando al tempo stesso il ruolo imprescindibile delle Marine nelle questioni marittime: ebbene, credo che questo obiettivo sia stato pienamente raggiunto, confermando il Regional Seapower Symposium di Venezia quale evento all’altezza della tradizione, ed i cui “Atti” relativi all’Ottava edizione ho qui l’onore di presentare.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Bruno Branciforte', with a stylized flourish at the end.

Ammiraglio Bruno Branciforte

OTTAVO
REGIONAL SEAPOWER SYMPOSIUM
DI VENEZIA
FRA LE MARINE DEI PAESI
DEL MEDITERRANEO E DEL MAR NERO

*“Dialogo e Cooperazione fattori abilitanti della
Maritime Security”*

ATTI

Venezia, 19 – 22 Ottobre 2010

NOTA EDITORIALE

La raccolta degli atti comprende una versione completa in italiano ed una in inglese (a partire da pag 231) di tutte le presentazioni e gli interventi del Simposio.

La versione originale in lingua italiana, inglese e francese dei testi è stata fornita dai delegati al Simposio o dai loro rappresentanti ufficiali in Italia (Addetti Militari/Navali e Funzionari d'Ambasciata).

I testi originali sono stati tradotti in italiano o in inglese, cercando di rimanere il più possibile aderenti ai contenuti espressi dai conferenzieri.

Per non appesantire eccessivamente il documento sono stati eliminati tutti i disegni e le tabelle non essenziali alla comprensione dei testi.

RINGRAZIAMENTI

Considerando l'impossibilità di citare tutto il personale che ha contribuito ad assemblare questi Atti, un sentito ringraziamento va al prezioso contributo dei C.V. Marco Novella, C.V. Gianfranco Annunziata, C.F. Luca Bertozzi, C.F. PierPaolo Daniele, C.C. Davide Da Pozzo e T.V. Davide Galli per la composizione ed impaginazione, dei T.V. Fabio Borriello, T.V. Daniele Brilli e S.T.V. Enrico Senno per le correzioni e le revisioni.

INDICE

<i>DELEGAZIONI</i>		11
INTERVENTI INTRODUTTIVI E DI SALUTO		
1. Ammiraglio Bruno BRANCIFORTE CAPO DI STATO MAGGIORE DELLA MARINA MILITARE.....		17
INTERVENTI FUORI DALLE SESSIONI		
2. "Dialogo e cooperazione: la dimensione marittima" Sig. Efthimios MITROPOULOS SEGRETARIO GENERALE IMO.....		27
3. "La dimensione marittima dell'Alleanza" Contrammiraglio Giorgio LAZIO ASSISTENTE MILITARE DEL CHAIRMAN DEL COMITATO MILITARE DELLA NATO.....		32
4. "L'integrazione della sorveglianza marittima nell'Unione Europea" Dott. Eddy HARTOG COMMISSIONE EUROPEA – DG MARE		36
5. Ammiraglio di Squadra Alexandros MARATOS PRESIDENTE INTERNATIONAL HYDROGRAPHIC ORGANIZATION		400
6. "Affrontare le sfide marittime dell'Africa nella Commissione dell'Unione Africana" Dott. Samuel KAME-DOMGUIA COMMISSIONE DELL'UNIONE AFRICANA		44
7. "Maritime Situational Awareness nel contesto del Dialogo e della Cooperazione" Ammiraglio di Squadra Maurizio GEMIGNANI COMANDANTE ALLIED MARITIME COMPONENT COMMAND NAPLES.....		48
8. Ammiraglio di Divisione Fernando LISTA STAFF MILITARE UNIONE EUROPEA		52
9. Ammiraglio di Divisione Harry B. HARRIS COMANDANTE DELLA 6 ^a FLOTTA USA E DELLA STRIKING FORCE DELLA NATO.....		56
10. Dott. Giuseppe BONO AMMINISTRATORE DELEGATO FINCANTIERI S.P.A.		59
11. Ammiraglio Ispettore Capo Marco BRUSCO COMANDANTE GENERALE DELLE CAPITANERIE DI PORTO –GUARDIA COSTIERA		63
12. Ammiraglio di Squadra Robert C. PARKER COMANDANTE GUARDIA COSTIERA U.S.A- ATLANTIC AREA & DEFENSE FORCE EAST.....		67

PRIMA SESSIONE:

“DIALOGO E COOPERAZIONE

COME CONTRIBUTO ALLA MARITIME SITUATIONAL AWARENESS”

13. MAROCCO Contrammiraglio Mohamed LAGHMARI ISPETTORE DELLA REALE MARINA MAROCCHINA		75
14. BRASILE "Il rafforzamento della cooperazione internazionale per promuovere la Maritime Situational		

	<i>Awareness”</i>	
	<i>Ammiraglio Julio DE MOURA NETO</i>	
	<i>CAPO DI STATO MAGGIORE DELLA MARINA DEL BRASILE.....</i>	<i>78</i>
15.	BULGARIA	
	<i>“Capire l’ambiente e condividere le conoscenze: il punto di vista della Marina Bulgara sulla Maritime Situational Awareness”</i>	
	<i>Ammiraglio di Divisione Plamen MANUSHEV</i>	
	<i>CAPO DI STATO MAGGIORE DELLA MARINA BULGARA.....</i>	<i>83</i>
16.	GEORGIA	
	<i>“Dialogo & Cooperazione come contributo alla Maritime Situational Awareness”</i>	
	<i>Maggiore Generale Zaza GOGAVA</i>	
	<i>VICE MINISTRO DELL’INTERNO, CAPO POLIZIA DI FRONTIERA DELLA GEORGIA.....</i>	<i>88</i>
17.	INDIA	
	<i>“Maritime Situational Awareness”</i>	
	<i>Comodoro Ajendra Bahadur SINGH</i>	
	<i>DIRETTORE PRINCIPALE PIANI NAVALI DELLA MARINA INDIANA</i>	<i>92</i>
18.	SVEZIA	
	<i>“La creazione della Maritime Situational Awareness - non solo bella ma anche necessaria”</i>	
	<i>Contrammiraglio Ander GRENSTAD</i>	
	<i>CAPO DI STATO MAGGIORE DELLA MARINA SVEDESE.....</i>	<i>97</i>
19.	TURCHIA	
	<i>“Architettura ed interazione della MSA della Marina Turca nelle attuali MSO”</i>	
	<i>Ammiraglio Esref Ugur YIGIT</i>	
	<i>COMANDANTE FORZE NAVALI TURCHE.....</i>	<i>102</i>

SECONDA SESSIONE

“DIALOGO E COOPERAZIONE COME CONTRIBUTO ALLE MARITIME SECURITY OPERATIONS”

20.	<i>Governo Federale di Transizione della SOMALIA</i>	
	<i>Dott. Abukar Abdi OSMAN</i>	
	<i>MINISTRO DELLA DIFESA.....</i>	<i>111</i>
21.	SPAGNA	
	<i>Ammiraglio Manuel REBOLLO GARCIA</i>	
	<i>CAPO DI STATO MAGGIORE DELLA MARINA SPAGNOLA</i>	<i>111</i>
22.	CINA	
	<i>“Il rafforzamento della Maritime Security Cooperation”</i>	
	<i>Ammiraglio di Divisione YANPENG QIU</i>	
	<i>VICE CAPO DI STATO MAGGIORE DELLA FLOTTA DEL MARE ORIENTALE DELLA REPUBBLICA POPOLARE CINESE</i>	<i>117</i>
23.	CROAZIA	
	<i>“Sicurezza e cooperazione interagenzia nella Repubblica Croata”</i>	
	<i>Ammiraglio di Divisione Tihomir ERCEG</i>	
	<i>RAPPRESENTANTE DELLA MARINA CROATA</i>	<i>120</i>
24.	FRANCIA	
	<i>“Maritime Security Operations”</i>	

	<i>Ammiraglio Pierre-Francois FORISSIER</i>	
	CAPO DI STATO MAGGIORE DELLA MARINA FRANCESE.....	124
25.	GRECIA	
	<i>“Le operazioni antipirateria nel Corno d’Africa: l’esperienza della Marina Ellenica nel contrasto alla pirateria e le tattiche dei pirati”</i>	
	<i>Ammiraglio Dimitrios ELEFSINIOTIS</i>	
	CAPO DI STATO MAGGIORE DELLA MARINA ELLENICA.....	129
26.	MONTENEGRO	
	<i>“Maritime Situational Awareness – Luci sui punti ciechi attraverso la rete regionale per il Maritime Situation Data Exchange (MSDE) – L’approccio del Montenegro”</i>	
	<i>Ammiraglio di Squadra Dragan SAMARDŽIĆ</i>	
	CAPO DELLE FORZE ARMATE DEL MONTENEGRO	136
27.	NORVEGIA	
	<i>“L’approccio norvegese alle Maritime Security Operations”</i>	
	<i>Capitano di Vascello Lars SAUNES</i>	
	CAPO OPERAZIONI NAVALI DEL COMANDO INTERFORZE NORVEGESE.....	139
28.	RUSSIA	
	<i>“Lotta contro la pirateria”</i>	
	<i>Ammiraglio di Divisione Alexandr Grigorievich SHTUKATUROV</i>	
	VICE CAPO DI STATO MAGGIORE DELLA MARINA RUSSA.....	144
29.	REGNO UNITO	
	<i>“La sicurezza marittima e le sue sfide”</i>	
	<i>Ammiraglio di Squadra Richard IBBOTSON</i>	
	VICE COMANDANTE IN CAPO DELLA MARINA BRITANNICA.....	150
30.	<i>Onorevole Giuseppe COSSIGA</i>	
	SOTTOSEGRETARIO DI STATO PER LA DIFESA.....	154
31.	<i>Senatore Alfredo MANTICA</i>	
	SOTTOSEGRETARIO DI STATO PER GLI AFFARI ESTERI	160

TERZA SESSIONE:

“DIALOGO E COOPERAZIONE COME CONTRIBUTO ALLA MARITIME CAPACITY BUILDING”

32.	OLANDA	
	<i>Ammiraglio di Squadra Matthie J.M. BORSBOOM</i>	
	COMANDANTE DELLA MARINA OLANDESE	173
33.	GERMANIA	
	<i>“Capacity Building – le way ahead della Marina Tedesca”</i>	
	<i>Ammiraglio di Squadra Axel SCHIMPF</i>	
	CAPO DI STATO MAGGIORE DELLA MARINA TEDESCA	176
34.	SENEGAL	
	<i>“Costruire la Maritime Capacity: proposta per un processo dinamico verso il controllo del dominio marittimo per l’Africa occidentale”</i>	
	<i>Capitano di Vascello Oumar BAILA KANE</i>	
	CAPO DELLA MARINA SENEGALESE.....	180
35.	SINGAPORE	
	<i>“Creare la cooperazione regionale nella Maritime Security”</i>	

- Colonnello Meng Seng CHUA*
VICE COMANDANTE DELLA MARITIME SECURITY TASK FORCE 185
36. *SUD AFRICA*
“La strategia dell’Africa per la sicurezza marittima: la prospettiva della Marina del Sud Africa”
Ammiraglio di Divisione Hein Bernhard TEUTEBERG
DIRETTORE CAPO DELLA STRATEGIA MARITTIMA DELLA MARINA DEL SUD AFRICA .. 190
37. *NATO JFC NAPOLI*
“Dialogo e cooperazione nella sicurezza marittima globale: la promozione di sicurezza e prosperità attraverso il globo”
Ammiraglio di Squadra Samuel J. LOCKLEAR III
COMANDANTE DEL NATO ALLIED JOINT FORCE COMMAND NAPOLI..... 195

RELAZIONI DEI MODERATORI DELLE SESSIONI

38. *MAROCCO*
Contrammiraglio Mohamed LAGHMARI
ISPETTORE DELLA REALE MARINA MAROCCHINA – Presidente della Prima Sessione 203
39. *SPAGNA*
Ammiraglio Manuel REBOLLO GARCIA
CAPO DI STATO MAGGIORE DELLA MARINA SPAGNOLA – Presidente Seconda Sessione..... 207
40. *OLANDA*
Ammiraglio di Squadra Matthie J.M. BORSBOOM
COMANDANTE DELLA MARINA OLANDESE – Presidente della Terza Sessione 210

INTERVENTI CONCLUSIVI

41. *Ammiraglio Bruno BRANCIFORTE*
CAPO DI STATO MAGGIORE DELLA MARINA MILITARE..... 219

DELEGAZIONI UFFICIALI

ALBANIA (AL)

Comandante delle Forze Navali Albanesi
 Contrammiraglio Kudret ÇELA

AUSTRALIA (AUS)

Addetto per la Difesa australiano per l'Europa Meridionale
 Capitano di Vascello Guy HOLTHOUSE

BRASILE (BR)

Comandante della Marina Brasiliana
 Ammiraglio Julio Soares DE MOURA NETO

CINA (RC)

Vice Capo di Stato Maggiore della Flotta del Mare Orientale
 Contrammiraglio Yanpeng QIU

CROAZIA (HR)

Vice Capo di Stato Maggiore della Marina Croata
 Ammiraglio di Divisione Tihomir ERCEG

EGITTO (ET)

Assistente al settore logistico del Comandante in Capo delle Forze Navali Egiziane
 Contrammiraglio Ahmed Salem ABDELRAZEK ABDELGAWAD

FRANCIA (F)

Capo di Stato Maggiore della Marina Francese
 Ammiraglio Pierre Francois FORISSIER

GERMANIA (D)

Capo di Stato Maggiore della Marina Tedesca
 Ammiraglio di Squadra Axel SCHIMPF

GIORDANIA (HKJ)

Comandante della Reale Marina Giordana
 Brigadiere Generale Qasem Fadeel Nahar TANASHAT

INDIA (IND)

Direttore Principale Piani Navali della Marina Indiana
 Commodoro Ajendra Bahadur SINGH

ITALIA (I)

Capo di Stato Maggiore della Marina Militare Italiana
 Ammiraglio Bruno BRANCIFORTE

MALTA (M)

Comandante delle Forze Armate Maltesi
 Brigadiere Generale Martin G. XUEREB

MESSICO (MEX)

Addetto Navale Messicano a Roma
 Contrammiraglio Gaspar Manuel PEREZ AVILA

NORVEGIA (N)

Comandante delle Operazioni Navali del Quartier Generale Interforze Norvegese
 Capitano di Vascello Lars SAUNES

ALGERIA (DZ)

Comandante delle Forze Navali Algerine
 Maggiore Generale Malek NECIB

BELGIO (BE)

Comandante della Componente Marittima Belga
 Contrammiraglio Jean-Paul ROBYNS

BULGARIA (BG)

Capo di Stato Maggiore della Marina Bulgara
 Ammiraglio di Divisione Plamen MANUSHEV

CIPRO (CY)

Comandante della Marina Cipriota
 Capitano di Vascello Andreas IOANNIDES

DANIMARCA (DK)

Comando in Capo della Flotta Danese
 Capitano di Vascello Felix EBBESTADT

EMIRATI ARABI UNITI (UAE)

Comandante della Flotta della Marina Emiratina
 Colonnello Tariq Khalfan A. AL ZAABI

GEORGIA (GE)

Vice Ministro dell'Interno Capo della Polizia di Frontiera Georgiana
 Maggiore Generale Zaza GOGAVA

GIAPPONE (J)

Addetto per la Difesa Giapponese a Roma
 Capitano di Vascello Takeaki KUBO

GRECIA (GR)

Capo di Stato Maggiore della Marina Greca
 Ammiraglio di Squadra Dimitrios ELEFTINIOTIS

ISRAELE (IL)

Comandante della Marina Israeliana
 Ammiraglio Eliezer MARON

LIBANO (RL)

Capo della Forze Navali Libanesi
 Contrammiraglio Nazih BAROUDI

MAROCCO (MA)

Ispettore della Reale Marina Marocchina
 Contrammiraglio Mohamed LAGHMARI

MONTENEGRO (MNE)

Capo di Stato Maggiore delle Forze Armate Montenegrine
 Ammiraglio di Squadra Dragan SAMARDŽIĆ

OLANDA (NL)

Comandante della Reale Marina Olandese
 Ammiraglio di Squadra Matthieu J.M. BORSBOOM

PORTOGALLO (P)

Presidente del Gruppo di Riflessioni e Studi Strategici della Marina Portoghese

Ammiraglio di Squadra Rui CARDOSO DE TELLES PALHINHA

REGNO UNITO (GB)

Vice Comandante in Capo della Flotta della Reale Marina Britannica

Ammiraglio di Squadra Richard J. IBBOTSON

SENEGAL (SN)

Capo di Stato Maggiore della Marina Senegalese

Capitano di Vascello Oumar Baila KANE

SLOVENIA (SLO)

Comandante della Divisione Navale Slovena

Capitano di Fregata Andrej ANDROJNA

STATI UNITI D'AMERICA (USA)

Comandante delle Forze Navali Statunitensi Europa-Africa

Comandante Allied JFC Naples

Ammiraglio Samuel J. LOCKLEAR III

SVEZIA (S)

Capo della Marina Svedese

Contrammiraglio Anders GRENSTAD

TURCHIA (TR)

Comandante delle Forze Navali Turche

Ammiraglio Ugur YIGIT

ROMANIA (RO)

Sottocapo di Stato Maggiore delle Forze Navali Rumene

Contrammiraglio Cristea CUCOSEL

RUSSA, FEDERAZIONE (RUS)

Sottocapo di Stato Maggiore della Marina Russa

Ammiraglio di Divisione Alexandr Grigorievich

SHTUKATUROV

SINGAPORE (SGP)

Vice Comandante della Maritime Security Task Force della Marina Singaporena

Colonnello Meng Seng CHUA

SPAGNA (E)

Capo di Stato Maggiore della Marina Spagnola

Ammiraglio Manuel REBOLLO GARCIA

SUD AFRICA (ZA)

Direttore Capo della Strategia Marittima della Marina Sudafricana

Sudafricana

Ammiraglio di Divisione Bernhard Hein TEUTEBERG

TUNISIA (TN)

Capo di Stato Maggiore della Marina Tunisina

Capitano di Vascello Mohamed KHAMASSI

UCRAINA (UA)

Comandante in Capo della Marina Ucraina

Ammiraglio Viktor MAKSYMOW

OSSERVATORI**SOMALIA (SO)**

Capo della Marina Somala

Ammiraglio Ahmed Omar FARAH

ORGANIZZAZIONI**AFRICAN UNION COMMISSION**

Punto Focale per Strategia della Maritime Security & Safety

Sig. Samuel KAME_DOMGUIA

COM JFC NAPOLI

Comandante delle Forze Navali US per l'Europa e l'Africa

Admiral Samuel J. LOCKLEAR, III

COMANDO GENERALE CAPITANERIE DI PORTO

Comandante Generale

Ammiraglio Ispettore Marco BRUSCO

COMMISSIONE EUROPEA – DG MARE

Capo dell'Unità

Dott. Eddy HARTOG

CENTRO ALTI STUDI DIFESA

Presidente

Ammiraglio di Squadra Marcantonio TREVISANI

COMSIXTHFLEET

Comandante delle Forze Navali US per l'Europa e l'Africa

Admiral Samuel J. LOCKLEAR, III

COMITATO MILITARE NATO

Consigliere Militare Senior del Presidente"

Contrammiraglio Giorgio LAZIO

CONFITARMA

Consigliere

Dott. Antonio ZACCHELLO

E.U.M.C.*Consigliere Militare Senior del Presidente*

Ammiraglio di Divisione Bengt JOHANSSON

FEDERAZIONE DEL MARE*Presidente*

Dr. Corrado ANTONINI

FINMECCANICA*Amministratore delegato WASS*

Ing. Renzo LUNARDI

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION*Segretario Generale*

Sig. Eftimios E. MITROPOULOS

NATO UNDERSEA RESEARCH CENTRE*Direttore*

Dr. Francois Regis MARTIN LAUZER

MINISTERO DELLA DIFESA*Sottosegretario di Stato per la Difesa*

On. Giuseppe COSSIGA

EUMS.*Vice direttore & Capo di Stato Maggiore del EUMS*

Ammiraglio di Divisione Fernando LISTA

FINCANTIERI S.p.A.*Amministratore delegato*

Dott. Giuseppe BONO

INTERNATIONAL HYDROGRAPHIC ORGANIZATION*Presidente*

Ammiraglio di Divisione Alexandros MARATOS

HQ MC NAPOLI*Comandante*

Ammiraglio di Squadra Maurizio GEMIGNANI

U.S. COAST GUARD*Comandante dell'Area Atlantica della USCG*

Ammiraglio di Squadra Robert C. PARKER

MINISTERO AFFARI ESTERI*Sottosegretario di Stato per gli Affari Esteri*

Sen. Alfredo MANTICA

INTERVENTI INTRODUTTIVI E DI SALUTO

Ammiraglio Bruno BRANCIFORTE***Marina Militare******CAPO DI STATO MAGGIORE***

Autorità, Capi di Stato Maggiore, Capi Delegazioni, Signori Ammiragli, Colleghi.

Signori e Signore. Vorrei cominciare ringraziandovi tutti di essere qui oggi, all'Istituto di Studi Militari Marittimi, per la Sessione di apertura del *Venice Regional Seapower Symposium* delle Marine del Mediterraneo e del Mar Nero.

Prima di procedere con il mio discorso di apertura, vorrei leggervi il messaggio di saluto del Vice Segretario di Stato della Presidenza del Consiglio, Signor Gianni LETTA:

“In occasione dell’VIII *Regional Seapower Symposium*, desidero far giungere alle Autorità convenute e ai Rappresentanti delle 43 Marine, il mio più caloroso saluto di benvenuto in Italia.

Il tema centrale di questo simposio “Dialogo e Cooperazione” sono la strada maestra, la rotta sicura su cui indirizzare il nostro impegno quotidiano e i nostri sforzi per garantire alla società internazionale, la Libertà e la Sicurezza dei mari e oceani.

In realtà, nella storia dell’uomo, l’ambiente marino ha sempre rappresentato la via di comunicazione più importante per stabilire contatti e amicizia tra culture diverse. Gli oceani hanno sostenuto quindi lo sviluppo dell’umanità.

Questa edizione del *Venice Regional Seapower Symposium* è una edizione ambiziosa ed ha un grande obiettivo: contribuire allo sforzo mirante ad abbassare le barriere ed eliminare i pregiudizi che limitano la cooperazione fra i popoli. Nel prossimo futuro, grazie anche alle raccomandazioni e agli accordi che scaturiranno da questo Simposio, si potrà ulteriormente incrementare la sicurezza di tutti coloro che operano sul mare.

A tutti i Delegati, l’augurio di un proficuo lavoro ed una piacevole permanenza in Italia”.

Firmato dal Sottosegretario della Presidenza del Consiglio dei Ministri, Gianni Letta.

Vorrei cominciare esprimendo la mia gratitudine più sincera alla Città di Venezia, che ospita tradizionalmente le più importanti Istituzioni della Marina Militare ed è una sede speciale per questo evento internazionale, fin dalla sua prima edizione.

La famosa tradizione di questa città marittima, di questa città unica, la sua atmosfera straordinaria e la sua storia sono lo scenario ideale per i tre giorni che trascorreremo insieme. Vorrei anche esprimere la mia gratitudine alla Fincantieri, la più grande società armatoriale in Italia, per il loro sostegno continuato a questo evento. La mia gratitudine va anche a tutte le Istituzioni locali, ai Servizi e alle Agenzie che hanno fornito il loro contributo importante all'organizzazione e allo svolgimento del Simposio, rafforzando così una relazione consolidata e utile alla nostra Marina.

Sono estremamente onorato di ospitare l'Ottava edizione di un evento che rappresenta bene il continuo sforzo della Marina Italiana per rafforzare la *partnership* marittima.

Senza dubbio, dalla sua prima edizione nel 1996, Venezia ha continuato ad accogliere, ogni due anni, i Responsabili delle Marine, i cui pareri, la cui comprensione, hanno nutrito il dibattito su questioni comuni che permettono di affrontare insieme sfide comuni. I *workshop* navali sono fioriti anche in altri contesti internazionali e regionali negli ultimi decenni ed hanno portato risultati concreti grazie al lancio e alla promozione di diverse iniziative mirate a diversi argomenti marittimi. Tra questi, nel settore della sorveglianza marittima e della condivisione dell'informazione, vale la pena di menzionare il V-RMTC – *Virtual Regional Maritime Traffic Center* – lanciato come progetto-pilota proprio in questa stanza nel 2004 e che, oggi, sostiene la maggior parte delle nostre Marine nella loro attività di sorveglianza.

Da allora abbiamo visto crescere la nostra collaborazione ampliando l'orizzonte dei nostri sforzi di cooperazione per rispondere ad un ambiente marittimo che è in evoluzione. Le dinamiche dei nuovi scenari creano nuove difficoltà collegate ai rischi e alle minacce sul mare: la pirateria, il terrorismo, l'inquinamento, il traffico di clandestini, il contrabbando di armi ed altre attività illegali, senza dimenticare i disastri naturali e le loro conseguenze. Queste sfide, senza confini, richiedono ampie *partnership* per fare fronte all'importanza mondiale del settore marittimo ed in questo contesto, in questo spirito, il Simposio ha progressivamente ampliato la

sua prospettiva per raggiungere una dimensione completamente regionale, mantenendo una visione globale.

In realtà, è anche grazie al Simposio di Venezia se le Marine che operano nella regione mediterranea allargata - *Wider Mediterranean Region* – sono proiettate attivamente nel campo mondiale. La connotazione globale di questo approccio trans-regionale è testimoniata dalle Marine che operano al di fuori della regione. Questo atteggiamento inclusivo, ispirato dai nostri sentimenti comuni e stimolato dal dibattito crescente sulla sicurezza marittima, comprende, sempre di più, un numero crescente di Organizzazioni Internazionali Marittime, per rispondere alla necessità, fortissima, di una visione comune e distribuita oltre i limiti delle competenze delle singole Agenzie. La base di questo scenario in evoluzione e la forza motrice dei nostri sforzi operativi sono correlate strettamente con l'importanza raggiunta dall'ambiente marittimo nell'economia globale.

Questa prospettiva trasforma gli Oceani nel centro di gravità dello scenario geo-politico moderno in cui lo sviluppo e la prosperità dipendono direttamente dalla sicurezza e della stabilità “*dal*” mare ed “*in*” mare.

La sicurezza in mare è l'obiettivo principale del nostro lavoro: contribuire alla stabilità e alla pace nel mondo; attirare l'attenzione di tutti i *Leader* mondiali e richiede un approccio olistico grazie allo sfruttamento completo delle possibilità offerte dal dialogo e dalla cooperazione. Raggiungere un obiettivo così ambizioso, la conoscenza completa di ciò che sta accadendo in mare, in altre parole la *Maritime Situational Awareness*, è un fattore fondamentale.

Sono stati fatti grandi sforzi per migliorare lo scambio dell'informazione nel settore marittimo. Abbiamo diversi esempi che coinvolgono molte delle nostre Marine a livello regionale e mondiale, come la promozione della *Transregional Maritime Network*, la Rete Transregionale Marittima, il cui Accordo operativo verrà firmato qui a Venezia e che mette insieme sistemi compatibili che proiettano la condivisione dei dati a livello regionale in una dimensione mondiale.

Sono convinto – e credo che sarete d'accordo anche voi – che questo non basta. Ancora molto rimane da fare.

A livello regionale, ad esempio, esiste un margine per ulteriori miglioramenti. Il raggiungimento di una visione comune e di un quadro condiviso, oltre i confini dei quadri che già esistono, migliorerebbe certamente il flusso di informazioni e la sua immediatezza.

A livello trans regionale, più che mai, dovremmo investire per garantire una prospettiva globale ai nostri sforzi locali e regionali. In questo senso, le Marine e le Organizzazioni Internazionali sono i principali attori che devono stimolare un contributo comune e positivo a tutto quello che riguarda l'attività marittima. Se si tratti di trovare soluzioni prevedibili e durevoli per prevenire o contrastare le minacce o se si tratti di costruire consenso attraverso l'intero spettro di operazioni di pace e di stabilizzazione, credo, comunque, che il Dialogo e la Cooperazione siano un binomio fondamentale da perseguire a tutti i livelli, sia nazionale che internazionale.

Ecco perché il Dialogo e la Cooperazione, come fattori di sicurezza marittima, sono stati identificati come temi di base di questo Simposio, che verrà sviluppati in 3 Sessioni diverse che si occuperanno dei settori cruciali di *Maritime Security Operations* – Operazioni di Sicurezza Marittima -, di *Maritime Capacity Building* – Costruzione della Capacità Marittima – e *Maritime Situational Awareness* – Conoscenza della Situazione Marittima. Non importa quanto siano alla moda o attraenti questi argomenti, essi “plasmano” la posizione operativa della diverse Marine ed una consistente parte dei nostri sforzi che mirano a raggiungere la Sicurezza marittima.

La domanda che vorrei porre a questo pubblico è: il Dialogo e la Cooperazione aggiungono valore ai nostri sforzi? Se “Sì”, come lo fanno ?

Sulla base dell'esperienza italiana, risponderai sicuramente “Sì”. Per quanto riguarda il “Come?”, lasciatemi prendere in considerazione l'importanza dell'approccio trans regionale e inter-agenzia nello scoprire e nell'unire gli sforzi internazionali per la *Maritime Situational Awareness* (MSA).

Per quanto riguarda la dimensione della cooperazione tra le varie Agenzie, un punto di svolta fondamentale è rappresentato, in Italia, dallo sviluppo del Dispositivo Interministeriale Integrato per la Sorveglianza Marittima che ha goduto del contributo di tutti gli Enti delle Agenzie Statali collegati all'ambiente marittimo.

E' interessante che qualcosa di simile stia avvenendo in altri Paesi, con molte delle nostre Marine che si sforzano di svolgere, nell'ambiente marittimo, il ruolo centrale che meritano.

Ed anche per quanto riguarda le operazioni di Sicurezza marittima, la creazione di cooperazione interagenzia ha un ruolo chiave nello sforzo internazionale contro la pirateria, sviluppando una osmosi senza precedenti tra le società di navigazione e le forze marittime, ivi compreso l'uso possibile di navi-scorta con equipaggi delle Marine Militari.

Colgo l'occasione per annunciare che la Marina Italiana ha presentato un programma per il dispiegamento di elementi della Forza da Sbarco sulle navi mercantili nazionali per la loro protezione nelle acque del Corno d'Africa e del Bacino Somalo.

Per quanto riguarda la *Maritime Capacity Building*, credo che i risultati raggiunti e gli sviluppi potenziali siano in linea con lo sviluppo della fiducia reciproca, concetto questo che è stato bene sviluppato sin dai tempi della Guerra Fredda.

La Marina Italiana ha abbracciato questi principi come base per costruire una rete di iniziative concentrate sulla *Maritime Security* in modo tale da fornire una condivisione di tutte le azioni tra le Marine che ne fanno parte. I nostri sforzi sono concentrati principalmente al Mediterraneo allargato con una speciale attenzione sull'Africa e l'Oceano Indiano dove operiamo sotto l'egida di diverse Organizzazioni internazionali ed iniziative multinazionali, sempre seguendo un approccio nazionale omni comprensivo .

Mi aspetto molto dalla discussione di questi tre giorni di lavoro, fiducioso che il nostro gruppo identificherà ulteriori opportunità per affermare quanto il Dialogo e la Cooperazione possano dimostrare la loro efficacia nel settore marittimo, condividendo punti di vista e visioni differenti tra le diverse Marine ed Organizzazioni che qui ci hanno accompagnato. In particolare, credo che la presenza, a questo Simposio, del Vice Ministro della Difesa e del Capo di Stato Maggiore del Governo provvisorio della Repubblica di Somalia, ci dia una opportunità unica che non deve essere sprecata.

Due eventi tragici quest'anno hanno confermato l'esigenza di un approccio completo e dinamico: il terremoto di Haiti e il riversamento di petrolio nel Golfo del Messico. Due "*case studies*" che meritano l'attenzione delle Marine per sviluppare ulteriormente un concetto

operativo adeguato e, se possibile, migliorare la natura e il “*doppio utilizzo*” dell’assetto marittimo.

Sono totalmente convinto che nessun risultato, a lungo termine, possa essere ottenuto parlando soltanto con i membri di club esclusivi. Le relazioni tra entità diverse devono essere sostenute non soltanto con le nostre rispettive comunità marittime ma anche coinvolgendo tutte le istituzioni e gli operatori privati il cui ruolo ed i cui interessi siano in gioco nel settore marittimo.

La comunità internazionale, nel suo insieme, dovrebbe sfruttare il nostro atteggiamento unico ed propositivo, nei confronti del Dialogo e della Cooperazione, per unire insieme le capacità militari e civili. E’ nostra responsabilità rendere tutti consci del fatto che le nostre Marine sono disposte a svolgere il proprio ruolo per la stabilità mondiale “*in*” mare e “*dal*” mare. Nel farlo dobbiamo considerare ciò che è stato raggiunto nelle altre sedi di collaborazione internazionale come il *Newport International Seapower Symposium*, il *Chief for European Navies*, il *Western Pacific Naval Symposium*, il *Seapower for Africa Symposium* oltre alle iniziative “*Five + Five*” e *ADRION*. Un elenco che non è sicuramente completo.

In questo senso, un contributo significativo può provenire anche da altre riunioni che si concentrano sulla sicurezza marittima come il *North Atlantic Coast Guard Forum*, il Forum delle Guardie Costiere del Nord Atlantico e il *Mediterranean Coast Guard Service Forum*, appena avviato.

La ricerca di una complementarità efficace tra le Marine e le Guardie Costiere, mantenendo le loro specificità, è estremamente importante. Questo permetterebbe alla nostra Comunità di affrontare la Sicurezza marittima con una visione globale, evitando le duplicazioni e promuovendo delle interazioni efficaci. L’integrazione dei compiti di Guardia Costiera e di Marina militare ed altre ulteriori azioni potrebbero aiutare a migliorare ancora il Dialogo e la Cooperazione.

La mia considerazione finale, la mia aspettativa per i prossimi anni è che attraverso questi Simposi, attraverso altre iniziative come il *Trans-Regional Maritime Network*, le Marine possano affermare il loro ruolo centrale per la sicurezza e la stabilità, cercando per il futuro, attraverso la promozione del dialogo e la cooperazione, di trasformare una visione della politica mondiale focalizzata sulla terra ferma in una strategia che abbia al centro il mare.

Nel concludere il mio discorso vorrei ringraziare i Capi di Stato Maggiore del Marocco, della Spagna e della Olanda che hanno accettato di presiedere, ciascuno, una delle tre Sessioni di questo Simposio, aspettandomi molto dal dibattito che seguirà e dai risultati raggiunti in queste giornate di lavoro.

Ammiragli, Colleghi, Signore e Signori, augurandovi un soggiorno piacevole e produttivo in questi tre giorni a Venezia, sono felice di dichiarare ufficialmente aperta l'Ottava Edizione del *Venice Regional Seapower Symposium* per la Marine dei Paesi del Mediterraneo e del Mar Nero. Grazie.

*INTERVENTI
FUORI SESSIONE*

"Dialogo e cooperazione: la dimensione marittima"

Sig. Efthimios MITROPOULOS

International Maritime Organization

SEGRETARIO GENERALE

Ammiraglio Branciforte, Capi di Stato Maggiore delle Marine, Comandanti della Guardia Costiera, Ammiragli, Rappresentanti delle Organizzazioni Internazionali, Signore e Signori, buongiorno.

E' veramente un grande piacere per me essere qui con voi oggi e sono estremamente lieto di avere avuto la possibilità, ancora una volta, di rivolgermi a questo Forum, soprattutto durante quest'anno, "*L'anno della navigazione*", così come è stato chiamato dall'Organizzazione che rappresento.

Oggi sto compiendo un passo che va al di fuori della mia zona di "*comfort*". In effetti, la grande maggioranza del nostro lavoro riguarda la navigazione civile piuttosto che le operazioni militari. Cionondimeno, la *Sicurezza Marittima* fa parte del nostro impegno: negli ultimi anni l'accresciuta incidenza del terrorismo globale e gli aspetti relativi alla sicurezza della pirateria sono diventati evidenti in diverse parti del mondo e, quindi, ci hanno costretto a prestare, per così dire sul nostro radar, sempre più attenzione a queste problematiche.

Oggi le strategie militari sono state ricontestualizzate e ridefinite; questa rivalutazione è giunta come risposta alla natura delle minacce che la società civile si trova davanti oggi giorno. Le percezioni classiche relative alla difesa tradizionale sono mutate ed i confini tra le operazioni civili e militari nel settore marittimo si sono affievoliti. Le cose non sono più chiaramente definite come lo erano nel passato e lo sviluppo tecnologico recente, se da una parte ha reso più agevole la nostra vita, dall'altra ha reso più complesse alcune problematiche. Per esempio se ricordiamo, a proposito del dibattito sulla difesa strategica, la visione della sicurezza da parte del Regno Unito, ci ricordiamo che il punto di riferimento di molti commentatori è stato sempre

correlato al *cyber*, ovvero la *cyber* minaccia, la *cyber warfare*, insomma sempre il *cyber*, *cyber*, *cyber*!

Ebbene noi abbiamo una serie di obblighi che ci sono stati conferiti quando abbiamo via via aderito a trattati, convenzioni, accordi. Per fare fronte a questi obblighi, gli Stati devono svolgere una serie di mansioni che, in alcuni Paesi, potrebbero essere descritti come funzioni tipiche da Guardia Costiera, ovvero protezione delle zone di pesca, contrasto dei traffici illeciti, operazioni sulle strutture *offshore*, soppressione della pirateria, protezione dell'ambiente marittimo, garantire insomma la Sicurezza marittima effettuando indagini nel settore della navigazione ed salvaguardando infine le persone in pericolo.

Per gli Stati di piccole dimensioni, che dispongono di risorse limitate e che hanno un'ampia zona economica da proteggere, la sfida, a questo punto, sembra insormontabile.

In questo nuovo paradigma, non sempre si distingue la demarcazione tra quelle che, da una parte, erano le funzioni tradizionali di Guardia Costiera e dall'altra le operazioni navali. Il che significa che è necessario portare avanti un progetto di dialogo e cooperazione. Questa necessità è oggi sempre più forte.

Per la maggior parte dei Paesi in via di sviluppo, e per molti Paesi industrializzati che hanno una Marina e una Guardia Costiera, questo sforzo sembra insormontabile e, di conseguenza, stanno cercando di sviluppare una politica maggiormente coordinata a livello nazionale e internazionale entro il quale il concetto di Marina come forza positiva sta diventando ampiamente accettato.

Come il Simposio di quest'anno suggerisce, un quadro politico marittimo coordinato deve prendere in considerazione le "tre C" ovvero il *coordinamento*, la *cooperazione* e la *comunicazione* tra tutti gli Enti che hanno interesse nel settore marittimo. In effetti si può sostenere che questo concetto debba costituire il fondamento stesso di un quadro di riferimento di questo tipo.

Ma che cosa significa in realtà tutto questo? Sono certo che, nel corso di questo simposio, dovremmo cambiare la nostra prospettiva ed anche la nostra percezione: non dovrebbe sorprenderci se in futuro le Marine dovranno partecipare attivamente allo sviluppo di sicurezza locale, impegnandosi con altri gruppi di interesse, con altri *stakeholders*, rendendoli più sensibili

sul contributo che la Marina può dare alla sicurezza. Dovremmo utilizzare le nostre forze per pattugliare i porti, per fornire piattaforme, per trasportare ed operare nel dominio marittimo. Dovremmo poi cercare di creare un quadro di *awareness* cercando di portare avanti operazioni di salvataggio, monitorando inoltre l'ambiente marino per prevenire l'inquinamento. Tutto questo potrà dare un contributo fondamentale e significativo alla capacità degli Stati di fare fronte ai propri obblighi nel settore della sicurezza, anche per proteggere le rispettive risorse naturali.

Il dialogo e la cooperazione hanno altre ramificazioni pratiche. Le Marine dovranno rivedere le proprie capacità attuali nell'effettuare operazioni o nel prestare assistenza durante queste operazioni, potendo fare affidamento su forze ben addestrate e facendo fronte alle rispettive esigenze ed al relativo fabbisogno di mezzi.

Analogamente, gli Enti che si occupano dell'applicazione della legge, le Guardie Costiere in particolare, dovranno focalizzare il proprio operato sulle navi e su altre imbarcazioni e dovranno inoltre valutare le loro esigenze ed i loro bisogni.

Il personale navale potrà richiedere di approfondire ulteriormente la propria formazione in una serie di discipline associate: per esempio, nell'espletamento di operazioni di natura commerciale e mercantile.

Inoltre, dovremmo essere certi che le navi non trasportino sostanze biologiche, chimiche o nucleari. Dovremmo infine operare in collaborazione con Agenzie civili anche per quanto riguarda la manutenzione delle attrezzature.

In questo nuovo modo di pensare è assolutamente imperativo massimizzare l'efficacia delle attrezzature e delle infrastrutture tramite il dialogo e la cooperazione, che sono intrinseci nella collocazione dei servizi per il salvataggio, nelle operazioni di rilevamento tramite radar costieri, nei sistemi di *tracking* e di identificazione a lungo raggio, come quelli sviluppati dall'IMO. Tutto questo dovrà essere posizionato ed installato in appositi Centri, nell'ambito di una specifica rete, fornendo servizi massicciamente sinergici.

I Governi potranno considerare la possibilità di condividere mezzi e responsabilità a livello regionale, condividendo gli assetti attraverso operazioni di pattugliamento congiunto con i Paesi adiacenti, mediante scambio di programmi, di Ufficiali, utilizzando inoltre centri di formazione e di addestramento, condividendo centri di eccellenza e condividendo infine

informazioni sulla sicurezza ben oltre il livello già richiesto sulla base del Diritto Internazionale, con una condivisione delle responsabilità che può includere attività di persecuzione di criminali, di estradizione, di pattugliamento e di polizia congiunte. Parallelamente gli Stati costieri continueranno ad esercitare una giurisdizione esclusiva nelle loro acque territoriali. A quel punto, sarà effettivamente possibile sviluppare una elevata potenza militare.

La *Task Force Blackseafor* è un eccellente esempio di questo concetto. Anche se leggermente diverso, abbiamo poi l'accordo tra l'IMO e i Membri dell'Organizzazione Marittima dell'Africa Centrale e Occidentale per la creazione di una rete funzionale della Guardia Costiera in quella regione. Naturalmente, se è necessaria una ulteriore conferma di quanto siano efficaci queste responsabilità condivise, dobbiamo prendere in considerazione l'impegno antipirateria che abbiamo in corso al largo delle coste della Somalia e dell'Oceano Indiano, operazioni in atto già da parecchio tempo in cui le Marine qui rappresentate partecipano attivamente.

In una regione di enorme importanza strategica a livello globale, tutto ciò rappresenta uno degli esempi maggiori di collaborazione internazionale di tutti i tempi. Per la prima volta nella storia questi impegni sono stati possibili coinvolgendo Paesi che, a tutt'oggi, erano rimasti separati e che, oggi, hanno trovato una convergenza in una unica area, dimostrando solidarietà nel fare fronte ad una minaccia comune e nel portare aiuti umanitari alla Somalia.

Voglio cogliere questa opportunità per sottolineare, ancora una volta, la nostra preoccupazione; vorrei esprimere l'apprezzamento della nostra comunità per la protezione che è stata fornita ai naviganti, ai pescatori e a coloro che navigano nelle nostre acque.

Un altro esempio efficace di come il dialogo e la cooperazione concorrano alla sicurezza marittima è presente nello Stretto di Hormuz dove lo *UKMTO* di Dubai e il *US Navy Maritime Business Office* nel Bahrain agiscono come punti di contatto per le navi mercantili che passano attraverso lo Stretto e si interfacciano con le forze navali nella regione. Lo *UKMTO* di Dubai inoltre organizza e amministra anche il programma di riporto volontario, da parte dei mercantili, dei loro dati di navigazione e carico. In media 15 petroliere che trasportano 17 milioni di barili di greggio passano attraverso lo Stretto quotidianamente e questo equivale a 964 milioni di tonnellate di greggio all'anno. Questo rappresenta il 40% del totale del petrolio trasportato per

mare annualmente: lo Stretto di Hormuz è quindi uno dei punti strategici più importanti al mondo e conseguentemente non è difficile scorgere l'importanza vitale di un accordo di questo tipo.

Una collaborazione analoga, annunciata negli Emirati Arabi in merito alla scorta delle petroliere, è un altro importante esempio in tal senso.

Quindi, per concludere, nel corso di questo Simposio sentirete menzionare quanto siano importanti queste idee – e idee simili – per quanto riguarda la collaborazione interagenzia e intermarittima. Tutto ciò può essere tradotta in realtà. Sentiremo menzionare diversi approcci e diverse opinioni e punti di vista, ma non ho dubbi: le premesse fondamentali di questo evento, per cui vanno le nostre congratulazioni alla Marina Italiana, ovvero il dialogo e la cooperazione, sono fondamentali per la sicurezza marittima e sono sicuro che questo concetto riceverà un supporto generale.

Ora, bisogna fare sì che le cose accadano. Noi offriremo, tramite l'IMO, tutta la collaborazione necessaria a questo scopo.

Grazie.

"La dimensione marittima dell'Alleanza"

Contrammiraglio Giorgio LAZIO

Comitato Militare della NATO

ASSISTENTE MILITARE DEL PRESIDENTE

Eccellenza, Ammiragli, Signori,

prima di tutto lasciatemi portare i saluti dell'Ammiraglio Gianpaolo Di Paola, Presidente del Comitato Militare della NATO, che avrebbe voluto essere qui con voi oggi, come ha fatto nelle ultime edizioni di questo Simposio. Purtroppo il suo impegno al Quartiere Generale della NATO prima del Summit NATO che è previsto il 19 e 20 novembre a Lisbona lo sta impegnando tantissimo e, quindi, per conto suo cercherò di fare del mio meglio per darvi un'idea di come la NATO stia, progressivamente, andando al di là dell'eredità della Guerra Fredda e come la dimensione marittima faccia parte del nuovo concetto strategico che verrà lanciato durante il Summit stesso.

Iniziando il mio discorso - questo è il paesaggio tipico di Badghis, in Afghanistan - non su cosa c'è nell'immagine ma su cosa non c'è, ovvero il mare. Fino al 2008, dopo che l'Alleanza aveva aumentato la sua presenza per diventare una Organizzazione capace di dare una risposta efficace alle emergenze, l'operazione marittima *Active Endeavour* si è spostata, sempre di più, verso una attività di sorveglianza costante. Anche se questo rimane ancora valida per l'Alleanza, la spinta creata dal tragico evento del 2001 si è un po' appannata. Gli operatori della NATO si sono concentrati spostandosi da ciò che era definito il "GIUK Gap" al crudo paesaggio afgano che vedete nell'immagine. La nostra operazione più importante, insieme all'attenzione della Comunità internazionale su Paesi come l'Afghanistan, hanno contribuito a spostare i nostri sforzi lontano dal mare. Anche se, come potete vedere su questa diapositiva, subito i marinai si sono adattati a questo ambiente così poco familiare per loro.

E poi ecco un fattore nuovo, tutti riconoscerete in questa immagine un tipico attacco di pirati nel Bacino somalo. Nell'ottobre 2008, la NATO ha deciso di agire, su richiesta delle

Nazioni Unite, per fare fronte alla minaccia alla sicurezza marittima sollevata dai pirati al largo delle coste somale. Per prepararsi a questo nuovo ruolo, forse definirlo “nuovo” non è giusto, questo inusuale sforzo, abbiamo creato l’Operazione *Ocean Shield* che ha mostrato la necessità di una politica più ampia su cui l’Alleanza si doveva concentrare come risposta ad minaccia futura nell’area marittima.

Quello che vedete adesso è la visita di una Rappresentanza dell’Unione Europea e della NATO ai nuovi Quartieri operativi del NATO *Maritime Component Command*, concentrati, appunto, sull’operazione *Ocean Shield* della NATO. Il messaggio principale, ricevuto durante la visita, è stato che l’operazione, il coordinamento, in una sforzo internazionale così intensificato, è fondamentale, come ha confermato il Segretario Generale Mitropoulos qualche minuto fa.

Quindi la *New Alliance Maritime Strategy* (AMS) deve fare risaltare temi comuni ed evidenziare come si debbano proteggere gli interessi marittimi. Un esercizio di questo tipo è completamente collegato al nuovo concetto strategico e, quindi, è un prodotto a lungo termine; parallelamente i Comandi strategici hanno cominciato un processo di sviluppo delle *Maritime Security Operations* (MSO) per governare le attività a breve termine. Nel frattempo, la convalida del concetto di MSA, *Maritime Situational Awareness*, ha segnato i passi necessari per creare un ruolo per la NATO nella conduzione dell’operazione Active Endeavour.

Guardando i temi delle tre Sessioni di questo *Ottavo Regional Sea Power Symposium* non posso che apprezzare come questo processo di adattamento all’interno della NATO sia perfettamente in tema con questo Simposio, rafforzando il ruolo del dialogo e della cooperazione con una maggiore attenzione al *New Strategy Concept*, nuovo concetto strategico della NATO, per garantire la sicurezza, intesa sia come sicurezza operativa che sicurezza complementare.

Lasciatemi interpretare meglio questa definizione: la prima nozione è direttamente collegata al cosiddetto Articolo 5 ovvero la funzione chiave dell’Alleanza. La sicurezza “cooperativa” permette alla NATO di lavorare al meglio con altri *Partner*, altre Organizzazioni, in particolare le Nazioni Unite e l’Unione Europea e altri poteri emergenti al livello regionale e nazionale. La Sicurezza “complementare” rafforza la sicurezza politica dell’Alleanza e rende possibile anticipare e prevenire le crisi, grazie ad un processo di consultazioni più ampio e grazie ad una serie di strumenti globali che vanno al di là delle capacità tradizionali delle Marine.

Vedete qui il Comandante della *Task Force* della NATO che si incontra con il Comandante del *Task Group* Indiano a bordo di una nave dopo il 22 Agosto. Vi ho mostrato questa immagine perché credo che spieghi bene quello che noi riteniamo fondamentale nella strategia militare della NATO e nei concetti ad essa collegati. La deterrenza, e la difesa collettiva chiaramente, saranno incluse così come la prevenzione dei conflitti, la diplomazia navale, la sicurezza marittima e, in particolare, la partnership ad ampio raggio. La NATO vorrà interagire, per quanto necessario, attraverso tutta la Comunità marittima, ivi comprese le Organizzazioni internazionali, le Organizzazioni non governative e altre Agenzie del settore marittimo, con tutti gli Stati che la pensano allo stesso modo.

Le esistenti legislazioni nazionali ed internazionali potrebbe essere sufficienti per intraprendere operazioni di sicurezza internazionali e per contribuire alla costruzione della sicurezza marittima. Ma direi che c'è ampio spazio per l'armonizzazione delle operazioni tra le autorità giuridiche nazionali, tra le pratiche giuridiche nazionali, ed in questo senso vorrei rapidamente citare alcuni dei risultati raggiunti dal nostro team di studi giuridici, per quanto riguarda la fase di convalida del processo MSA.

In questo processo si valutano tutte le singole risposte nazionali ad una domanda molto semplice: "Volete e siete capaci di condividere informazioni marittime specifiche?". Si è giunti alla conclusione che le nazioni della NATO, in generale, sono disposte e pronte a condividere le informazioni, dato che già traggono beneficio dalla condivisione delle informazioni, ma le considerazioni in termini di *policy* creano una barriera notevole alla condivisione delle informazioni. Inoltre, molte di queste problematiche potrebbero essere risolte mettendo in essere semplici raccomandazioni, come ad esempio relazioni costanti con le Organizzazioni marittime esistenti ed il coordinamento con i partner strategici dell'Unione Europea, aggiornando le politiche e le procedure esistenti per creare un programma di comunicazioni costante e per promuovere la piena comprensione della portata della *Maritime Situational Awareness* (MSA).

Anche le migliori strategie marittime non possono funzionare senza un programma di comunicazione strategica marittimo appropriato.

Permettetemi di lasciare per un momento la situazione marittima attuale per tornare indietro di 3.200 anni: a Kadesh (Qadesh), nell'attuale Siria, nel 13° secolo prima di Cristo, si

sconstrarono l'Impero Ittita e l'Egitto. La battaglia fu quasi un disastro per l'esercito egiziano. Ramsète II, che guidava il suo esercito, recuperò la situazione soltanto verso la fine, arrivando comunque ad una situazione di stallo e non di vittoria. La vera versione della battaglia rimase sepolta sotto le rovine della capitale Ittita sino a pochi decenni fa. La strategia di comunicazione che intraprese Ramsète II, che dipinse ogni colonna, ogni muro dei suoi tempi con il suo cosiddetto successo, gli permise di garantire una fama senza fine al suo tempo anche nelle generazioni future senza che, in realtà, questa quasi sconfitta venisse mai rivelata.

Siamo attualmente nella situazione della convalida della MSA. In una situazione sfavorevole per la crisi finanziaria internazionale, i Paesi della NATO stanno lavorando duramente per trovare le risorse necessarie per applicare questa iniziativa in modo completo. Ma al di là delle risorse finanziarie, che tutti conosciamo bene, non dovremmo dimenticare che altre sfide possono ostacolare questo sforzo, in particolare la capacità di condividere l'informazione.

Non è soltanto una questione tecnica o giuridica, come alcuni sono propensi a pensare, ci sono sicuramente delle verità in questo, ma si tratta soprattutto di considerazioni politiche che costituiscono gli ostacoli principali che impediscono di dare luce verde ad un completo scambio di informazioni.

La NATO sta facendo molto in questo settore, per creare una rete adatta per affrontare le preoccupazioni legate alla sicurezza e per sviluppare sempre più il dialogo e la sicurezza.

E' questo il motivo per cui sono qui, oggi, di fronte a voi e spero di essere riuscito a trasmettervi almeno un messaggio importante ovvero, in poche parole: se le minacce non hanno barriere e l'ambiente marittimo fa sempre più parte del patrimonio comune, grazie alle radici comuni, la nuova NATO è pronta a condividere la propria esperienza, la propria conoscenza, per costruire le capacità ed affrontare insieme le nostre sfide comuni in una rete più ampia di partenariato e di collaborazione.

E con questa nota vorrei concludere. Credo di avere utilizzato tutti i miei dieci minuti e vi ringrazio per l'attenzione.

"L'integrazione della sorveglianza marittima nell'Unione Europea"

Dottor Eddy HARTOG

Commissione Europea – Direzione Generale Pesca e Affari Marittimi

DIRETTORE DEL DIRETTORATO PER IL MAR MEDITERRANEO E MAR NERO

Ammiraglio Branciforte, mille Grazie per l'invito che mi ha cortesemente esteso a parlarvi oggi.

Signore e Signori, io rappresento la Commissione Europea e la sua politica marittima. E' una politica alquanto recente, in quanto esiste soltanto dal 2005, anche se è sorprendente e la stiamo ancora edificando. Vi chiedo scusa per le complicazioni che si hanno sempre nell'Unione Europea, ma ci vorrebbero due oratori per spiegarvi cosa stiamo facendo. Stiamo lavorando bene insieme, anche se ci sono dei contrattempi.

Volevo cominciare con una comunicazione. E' questo che vogliamo fare infatti, cominciamo sempre da una comunicazione, un documento politico che ci dice che cosa vogliamo fare nel dominio marittimo del Mediterraneo. Questo è quello che abbiamo fatto nel 2008 e ne troverete gli elementi fondamentali sulla *slide*.

Quello che vogliamo dire è: *“Per cortesia, in uno Stato membro dobbiamo operare insieme tra i Ministeri, per arrivare ad una governance marittima. Considerate il mare non già come un confine ma come un lago interno dell'Europa”*. E' questo che intendiamo per *“governance”* dello spazio marittimo.

Oggi mi voglio soffermare sulla terza problematica: gli *strumenti trasversali*. Che cosa vogliamo dire con questi strumenti? Vogliamo condividere conoscenza, sorveglianza e pianificazione degli spazi marittimi. Insomma vogliamo condividere i dati e pianificare le nostre attività: tutto questo lo facciamo attraverso questa comunicazione e attraverso questa politica.

Vorrei adesso parlare un po' di sorveglianza.

Quando abbiamo lanciato l'idea di portare avanti delle attività di sorveglianza a livello europeo, voi e le Guardie Costiere vi siete opposti. Non è possibile che la Commissione Europea

interferisca con le nostre attività e abbiamo detto : “*OK, non lo faremo ma dovremmo stilare, individuare dei concetti comuni da condividere*”. Quindi abbiamo stilato un bellissimo documento dove abbiamo espresso questi concetti inter-collegando le comunità e cercando anche di adeguare il nostro corpus legislativo.

Poi i Ministri degli Esteri hanno detto: “*Quello che voi avete proposto non è completamente banale. Magari potreste farci un piacere e produrre una Road Map per arrivare ad un punto dove si condividano appieno le informazioni*”. Abbiamo detto : “*D’accordo, volete che lo facciamo? e allora lo faremo. Lo faremo non da soli come Commissione ma in concerto con gli Stati Membri*”.

E abbiamo deciso di “testare” alcune cose. Abbiamo usato 2 milioni di euro e abbiamo pensato che un paio di Organizzazioni avrebbero potuto operare insieme. Uno dei progetti è il *Blu Massmed Project*, con 33 Partner e con la partecipazione attiva di alcune Marine, ivi incluso il nostro ospite oggi. Quindi, questo è un progetto pilota, con tutte le difficoltà che ciò comporta, e già alcune Agenzie hanno cominciato a collaborare nell’ambito della sorveglianza.

Oggi, alle 12.00, avremo l’adozione, da parte della Commissione, di una nuova *Road Map* per giungere ad uno scenario in cui si possano condividere efficacemente le informazioni.

Che cosa vogliamo fare con questa Comunicazione? Ci sono 6 punti salienti, in più c’è una cosa che voglio che voi ricordiate: il mutamento paradigmatico che sta avvenendo: quando parliamo di condivisione dell’informazione oggi, parliamo di una necessità di conoscere. Come si diceva in passato “*vi racconterò delle cose soltanto se avete bisogno di saperle*”.

Oggi, un gruppo di 5 Ammiragli della varie Marine, e non la Commissione, ha descritto un nuovo approccio. Quanto detto prima non deve essere più il punto di partenza. Abbiamo la *necessità* e la *responsabilità* di condividere le informazioni. Se voi avete delle informazioni che potrebbero servire e non le volete condividere, sarete responsabili delle conseguenze. Quindi un mutamento paradigmatico.

Oggi abbiamo la necessità e la responsabilità di condividere le informazioni.

Dobbiamo creare una *Road Map* per individuare i nostri interlocutori, per mappare la situazione, per classificare i dati. Ci sono naturalmente varie opinioni sull’argomento. Bisognerà

sviluppare un quadro di riferimento di supporto, un sistema informatico, definire dei diritti di accesso e fornire un quadro giuridico per l'attività in questo campo.

Quello che cerchiamo di fare è *costruire fiducia*. Costruire fiducia tra le varie Organizzazioni in gioco.

Ho cercato di stilare due diagrammi per chiarire le cose, perché magari queste parole per voi non significano molto, forse un diagramma renderà le cose più visibili. Nella prima fase dobbiamo individuare le *User Communities* con cui noi e voi dovremmo collaborare. Abbiamo le varie Agenzie di controllo, le Dogane e quant'altro e, nella prima sessione, noi rifletteremo su tutte queste Comunità.

Noi abbiamo qui presenti persone in uniforme ma anche persone senza uniforme. Al centro di questa *slide*, che ho ingrandito per mostrarvela meglio, potete vedere i vari strati: uno dei principi che applichiamo in questo caso è il seguente: un ambiente di condivisione dell'informazione comune non deve essere necessariamente un grande sistema dove si raccolgono tutti i dati e poi si condividono.

Potremmo anche comprendere una comunicazione "*point to point*" dove si condividono informazioni con un paio di organizzazioni di cui vi fidate senza condividerle con tutti gli altri. Questo può fare parte del sistema.

Noi vogliamo entrare in questo processo dalle 12.00 di oggi insieme con voi, ed è per questo che ho accettato l'invito che mi è stato esteso. Sono lietissimo di avere l'opportunità di parlarvi perché per noi è essenziale che voi partecipiate a questo lavoro e personalmente ho già dei contatti eccellenti. Attraverso questi contatti, attraverso il sistema militare, ritengo che sia importante che nell'ambito dei vostri Stati Membri, e quanto dico non ha nulla a che fare quindi con la Commissione Europea, noi possiamo avere una partecipazione attiva delle Marine, per due ragioni: perché è una situazione "*io vinco – tu vinci*" e perché voi siete stati protagonisti di un evidente progresso nelle attrezzature e nelle tecnologie, progressi di cui non siamo completamente consapevoli ma di cui potremmo trarre vantaggio nel settore civile. Quindi noi vorremmo partecipare attivamente a questo processo.

Non userò tutti i miei dieci minuti, così da risparmiare un po' di tempo, ma voglio sottolineare questo mutamento paradigmatico a cui abbiamo assistito e voglio lanciare un appello: cominciate a partecipare a questo processo da questo momento in poi, da ora.

Grazie.

Ammiraglio di Squadra Alexandros MARATOS

International Hydrographic Organization

PRESIDENTE

Ammiraglio Branciforte, Capi di Stato Maggiore, Ammiragli, Rappresentanti delle Organizzazioni Internazionali, Signore e Signori.

Parliamo adesso di qualcosa di diverso delle operazioni militari, facciamo una interruzione a questo tipo di discussione e concentriamoci su qualcosa che, però, è una necessità integrante delle attività marittime: l'Idrografia, l'importanza dell'Idrografia per la operazioni militari.

Quando il *Seapower Symposium* cominciò qualche anno fa, si presero delle decisioni in questo Forum per coordinare l'esecuzione di investigazioni idrografiche in varie parti degli Oceani. Con il sostegno della Marina Italiana e del Servizio Idrografico Italiano, fu creato questo progetto idrografico. Tre progetti importanti, uno in Albania, uno in Marocco e il terzo in Giorgia che hanno migliorato le capacità idrografiche degli Stati in questione ma, allo stesso tempo, hanno fornito dati e informazioni che potevano essere utilizzati per le diverse esigenze di tutti gli Stati.

Ammiraglio BRANCIFORTE Le chiederei, se fosse possibile, di avviare, in base alle esigenze che sono emerse oggi, un tipo di sorveglianza idrografica del Mediterraneo e del Mar Nero e nelle aree ad essi adiacenti così che si possa fare fronte alle necessità degli Stati rivieraschi.

Signori e Signore, i dati idrografici, le informazioni, i prodotti idrografici sono necessari per il sostegno marittimo, sono necessari per le operazioni navali, sono necessari in vari settori della nostra vita. L'Assemblea Generale delle Nazioni Unite, nel 2003, riconobbe l'importanza dell'Idrografia e decise di celebrare la Giornata Mondiale dell'Idrografia per aumentare la consapevolezza, a livello mondiale, dell'importanza di questa scienza per tutti i settori della nostra vita.

Il riconoscimento dell'Idrografia da parte delle Nazioni Unite è importante e mi permette di sottolineare, per i prossimi minuti nella mia relazione, che cosa è l'Idrografia, perché ci serve l'Idrografia e chi è responsabile dell'Idrografia.

Fu il disastro nell'Oceano Indiano, il 26 dicembre 2004, che permise di riconoscere l'Idrografia come elemento fondamentale per creare dei Centri di Simulazione per gli Tsunami ma, soprattutto, per difendere le zone costiere.

Nel Pacifico e nelle Hawaii se vi recate lì, vedrete che l'Idrografia è definita come elemento fondamentale per combattere gli tsunami.

Ma tutti si chiedono: che cos'è l'Idrografia? C'è forse un po' di confusione, alcuni ne parlano come Oceanografia, Meteorologia, Idrologia. Tutti possono guardare il dizionario e cercare la definizione tecnica o scientifica del termine "idrografia" ma, in termini pratici, vorrei spiegare che dati, informazioni, prodotti, navi di sorveglianza, attrezzature tecniche standard e personale addestrato, sono tutti elementi fondamentali per definire l'Idrografia. Servono navi idrografiche per raccogliere informazioni, serve il personale addestrato per produrre i prodotti basati sulla raccolta dati e servono degli standard tecnici per avere un linguaggio uniforme, un linguaggio marittimo uniforme così che tutti possano capirlo in qualsiasi parte del mondo.

Ma perché l'Idrografia è così importante? Dirò che senza Idrografia nessuna nave può navigare: le carte idrografiche e le pubblicazioni sono fondamentali, sono obbligatorie sulle navi e senza carte marittime nessuna nave può navigare. Le navi devono presentare, su richiesta, queste carte e non c'è sicurezza nella navigazione senza Idrografia: più sono accurati i dati infatti, migliore è la sicurezza della navigazione.

L'Organizzazione Internazionale Marittima ha creato quello che viene definito il Sistema elettronico di Carte Nautiche elettroniche. La Società di Classificazione Norvegese – la *Norske Veritas* – ha deciso che se tutte le navi fossero attrezzate con le carte nautiche elettroniche, gli incidenti verrebbero ridotti del 60%. Questo è ora diventato un requisito obbligatorio, con decisione presa dall'IMO, a partire dal 2013 con un lasso di tempo fino al 2018, a seconda delle diverse categorie delle navi,.

Nessun porto può essere costruito senza l'Idrografia. Ma per costruire un porto serve un controllo accurato del progresso fatto, serve una indagine accurata delle costruzioni portuali per

evitare utilizzi sbagliati o incidenti. Nessuna infrastruttura *offshore* potrebbe essere realizzata senza dati idrografici. Non si possono creare queste infrastrutture senza avere dati dettagliati, informazioni dettagliate sul tipo di fondali, sulle correnti, eccetera.

Lo stesso vale per le programmazioni ambientali che richiedono dati idrografici. Idrografia e pianificazione ambientale sono collegate.

L'IMO partecipa, insieme all'Organizzazione Idrografica Mondiale, in varie iniziative di collaborazione, ad esempio, nel Canale del Madagascar, per raccogliere insieme dati accurati e produrre carte nautiche ed altri prodotti che possono essere necessari alla navigazione.

Chiaramente, l'ambiente marittimo trae beneficio dai dati idrografici e di navigazione e serve potere fornire informazioni dettagliate a chi naviga in quelle acque.

Il Diritto del Mare è un documento giuridico o tecnico? A Genova c'è stata una riunione per decidere se questa Convenzione fosse un documento giuridico o tecnico: vedete che è difficile capire, è difficile applicare una Convenzione senza avere una pregressa conoscenza o l'assistenza almeno di esperti di idrografia con grande esperienza. Servono dati dettagliati, carte nautiche particolari, personale addestrato per definire i confini delle varie zone marittime.

La gestione delle zone costiere è basata sui dati idrografici, le operazioni navali, la difesa marittima, le operazioni di guerra marittima, la valutazioni della zona marittima e le operazioni di sorveglianza, tutto richiede la disponibilità immediata di dati accurati altrimenti queste operazioni non potrebbero essere completate.

La domanda seguente è: chi è responsabile dei Servizi Idrografici ?

Il Capitolo 5 del Regolamento della SOLAS definisce che tutti i Paesi contraenti sono responsabili di fornire servizi idrografici nelle loro acque, nelle acque sotto la loro giurisdizione nazionale. Se queste Nazioni non forniscono questi servizi idrografici nessun altro può farlo e questo, sicuramente, comprometterebbe la sicurezza in varie parti del mondo. Quindi, è estremamente importante, per gli Stati costieri, capire, creare e migliorare le proprie capacità idrografiche. Questo obbligo non è un obbligo semplice. Ma è un obbligo stabilito dal trattato e si riferisce a tutti gli Stati firmatari della convenzione SOLAS.

L'Organizzazione Idrografica Internazionale è un'Organizzazione internazionale tecnica che coordina le attività degli uffici idrografici ma, allo stesso tempo, coopera strettamente,

“dialoga” strettamente con altri Stati, con Organizzazioni internazionali, con chi opera sul mare, per definire le necessità e i requisiti ma anche per fornire il migliore aiuto possibile, a livello regionale, nazionale e internazionale.

Per concludere, l’Idrografia serve per questioni che riguardano la sicurezza della navigazione, la difesa dell’ambiente marino, lo sviluppo di infrastrutture nazionali, la gestione delle zone costiere, l’esplorazione marittima, lo sfruttamento delle risorse, la delimitazione dei confini marittimi, la sicurezza e la difesa marittima ed infine la gestione delle situazioni di crisi.

Questi sono alcuni degli utilizzi dell’Idrografia e lasciatemi cogliere ancora l’opportunità per chiedere agli Stati che hanno bisogno di ampliare la loro capacità idrografica, di rivolgersi all’Organizzazione Internazionale Idrografica che è ben disposta ad aiutarli. Abbiamo detto quanto sia importante per l’attività marittima la conoscenza idrografica. Permettetemi di dire allora che: *“cosa altro l’Idrografia è se non l’Idrografia”*. Grazie.

"Affrontare le sfide marittime dell'Africa nella Commissione dell'Unione Africana"

Sig. Samuel KAME-DOMGUIA

African Union Commission

PUNTO FOCALE PER LA STRATEGIA DI MARITIME SECURITY & SAFETY

Ammiraglio, Eccellenza, Ministro della Difesa del Governo Somalo, Eminentissimi Partecipanti, Signori e Signore.

Osservo che un certo numero di persone che erano presenti a Copenaghen, nel mese di agosto, sono qui e con loro avevo avuto il privilegio di parlare di determinati argomenti. Vedo che ci sono molte persone che non erano presenti a quell'incontro di Copenaghen e, quindi, penso che dovrò riparlare degli argomenti di cui avevo parlato a Copenaghen. Desidero quindi spiegare cosa abbiamo fatto da allora e ciò che contiamo fare per il futuro nell'ambito della Commissione per l'Unione Africana.

Ma, prima di tutto, Ammiraglio, permettetemi di trasmettervi i ringraziamenti del Commissario dell'Unione Africana il quale, purtroppo, non è potuto venire qui oggi ma comunque vi ringrazia calorosamente per l'attenzione che dedicate all'Unione Africana.

Ieri, durante un primo incontro con i capi delegazione abbiamo visto un diagramma che mostrava l'evoluzione delle persone invitate a questo Simposio e tra la precedente edizione e questa, a livello delle Organizzazioni Internazionali, c'era una Organizzazione in più ed ho varie ragioni per credere che si tratti, in effetti, dell'Unione Africana.

Signori e signore, l'Unione Africana fa degli sforzi enormi per fare sentire la propria voce anzi, preferisco dire: per dare il proprio contributo alla Sicurezza Globale del nostro pianeta.

Questa mattina, salendo le scale per venire in questa sala, un carissimo amico che ho incontrato per la prima volta e che fa parte del Centro Ricerca della NATO, purtroppo non abbiamo neanche avuto il tempo di scambiarci i nomi, mi ha detto di essere rimasto colpito

proprio dall'energia dimostrata dall'Unione Africana in questi incontri internazionali quando parliamo di queste sfide, sfide che ci riguardano da vicino, soprattutto nell'ambito della Sicurezza marittima.

Nel suo discorso, questa mattina, l'Ammiraglio aveva una diapositiva che mostrava i punti vulnerabili e le minacce che si pongono davanti alla Comunità Internazionale.

Con il vostro permesso, entrerà in uno di questi punti che si riferisce alle attività illegali ed il mio scopo è proprio quello di presentarvi delle cifre che riguardano queste vulnerabilità e queste minacce.

Il primo punto riguarda la pesca illecita. E' stato dimostrato che negli ultimi 50 anni - in Africa stiamo festeggiando il Cinquantenario della nostra Indipendenza - per quanto riguarda il problema della pesca, si può dire che le perdite ammontano a 100 milioni di dollari.

La seconda cifra, 100 milioni di dollari, riguarda il traffico del petrolio e voi sapete quanto questo sia importante per lo sviluppo globale del pianeta.

La terza cifra, non sono 100 milioni di dollari, non si parla di dollari ma si parla di vite umane. Succede che dall'inizio del 2010, tre settimane fa si parlava di 200 decessi ma in due settimane questa cifra è stata purtroppo rivista ed è il doppio: 400 morti a causa dei rifiuti tossici. Non si parla di milioni di dollari ma di 400 morti in Nigeria. C'è un'inchiesta che è stata avviata dalle Nazioni Unite, nella fase preliminare della quale si dice che ci sono dei villaggi e in questi villaggi non ci sono più bambini, morti proprio a causa degli effetti diretti provocati dai rifiuti tossici.

Possiamo elencare per tutto il giorno le conseguenze, i flagelli, le piaghe, le minacce che noi troviamo nel Continente Africano, nel nostro ambiente marittimo. Quando si fa la lista, si elenca, e cito ora quanto detto dal Vice Presidente dell'Unione Africana che, una settimana fa, esattamente a Stoccarda durante una Conferenza organizzata sullo stesso tema della Sicurezza Marittima che ci vede qui oggi, diceva: "L'Africa viene attaccata, è sotto attacco, perché ci sono minacce che vengono da tutte le parti. Ci sono situazioni di vulnerabilità estrema".

Quindi, il 7 aprile 2008 abbiamo deciso di prendere il toro per le corna ed abbiamo iniziato a fare qualche cosa di concreto. Da allora, sono state fatte tante cose, abbiamo

organizzato la prima Conferenza a livello continentale e 73 Membri sono stati invitati per parlare dei problemi della Sicurezza Marittima del nostro Continente.

Due settimane fa, il Commissario per la Sicurezza ha riferito, per la prima volta, alla Commissione Pace e Sicurezza, sul tema della Sicurezza marittima al livello del Continente. Dopo il Presidente, altri Membri hanno parlato su questo tema per più di un'ora. In questa Conferenza abbiamo coinvolto i vari Dipartimenti dell'Unione Africana, ne mancavano solo pochi perché erano impegnati su altri fronti.

Questo per dirvi che ci sono progressi che vengono fatti. Naturalmente c'è ancora molto lavoro da svolgere ma devo sottolineare che il fatto che il Vice Presidente dell'Unione Africana, in una Delegazione interdipartimentale, elabori, dedichi un ora del suo tempo a questo tema, a questo argomento, mi sembra una pietra miliare, un punto essenziale. Egli ha deciso di fare quello che era stato deciso nel corso di questa Conferenza, cioè di creare una *Task Force* interdipartimentale, a livello della Commissione, per gestire questi problemi in modo efficace.

Come sapete, l'Unione Africana sta sviluppando una strategia integrata per il mare, che chiamiamo in inglese *African Integrated Maritime Strategy*, che è una visione a lungo termine, con un approccio multistrato - *multilayer*- su come possiamo migliorare, a livello continentale, il livello di benessere, di felicità per così dire, di potere d'acquisto del popolo africano, partendo proprio dal settore marittimo.

Vediamo come possiamo contribuire a tutto questo, vediamo qual è il ruolo che si può svolgere in tutto questo comparto, cosa si può fare per migliorare il livello di sicurezza a livello planetario.

Ecco quello che noi stiamo cercando di sviluppare come Unione Africana. In futuro, se saremo riusciti a mobilitare i mezzi finanziari di cui abbiamo bisogno, organizzeremo diversi *workshop* per arrivare al compimento di questa strategia, per progredire nello sviluppo di questa strategia. Una strategia che vuole essere africana ma allo stesso tempo, per quanto riguarda la parte di riflessione globale, vuole fare affidamento su tutti i partner; per questo l'Ambasciatore mi ha chiesto di chiedere a tutti voi di essere dei "campioni" di questa iniziativa e di sostenere questa iniziativa all'interno delle varie vostre Organizzazioni.

Quindi, vi chiediamo il vostro sostegno perché questo è importante per tutti noi, non solo per noi presenti, ma per tutti noi. E' importante collaborare, sviluppare quelle capacità per fare sì che l'Africa non sia nelle condizioni di porre dei grossi problemi alla Comunità Internazionale.

Vi ringrazio per la vostra attenzione.

"Maritime Situational Awareness nel contesto del Dialogo e della Cooperazione"

Ammiraglio di Squadra Maurizio GEMIGNANI

Allied Maritime Component Command - Napoli

COMANDANTE

Ammiraglio Branciforte, Ammiragli, Signore e Signori.

Prima di tutto lasciatemi ringraziare l'Ammiraglio Branciforte per l'opportunità che mi è stata data di parlarvi durante questo Simposio sulla *Maritime Situational Awareness*. E' una grande occasione per presentare le mie idee a questo pubblico. Sono sicuro che siete le persone più adatte a raccogliere i punti importanti che affronterò nei prossimi minuti.

Prima di tutto, non voglio dedicare troppo tempo ai nuovi nemici del futuro. Tutti sanno quale sia la situazione attuale.

Per quanto riguarda la NATO, sull'esperienza maturata nelle operazioni marittime, l'Alleanza lavora per promuovere la Sicurezza marittima, per fare fronte alle minacce alla Sicurezza marittima e fare fronte a tutti gli ostacoli che ostacolano il sistema di Commercio mondiale.

Quando identificate, queste minacce emergenti richiedono un approccio nuovo per affrontarle, ivi compreso la definizione di un nuovo corso d'azioni e nuove regole. In altri termini, serve decidere le azioni più adatte per migliorare la Sicurezza marittima attraverso operazioni mirate, le cosiddette Operazioni di Sicurezza Marittima, le *Maritime Security Operations*. Sulla diapositiva vedete una definizione delle MSO. La comunità NATO, qualche anno fa, ha cominciato a creare un concetto che permettesse alle Forze Militari della NATO di rimanere utilizzabili per compiti e missioni che si riferiscono e si occupano della sicurezza e delle sfide attuali e future.

Per affrontare le operazioni di sicurezza marittima, serve una maggior coscienza che va al di là della conoscenza delle minacce attuali. Dobbiamo tracciare i nostri nemici che sono molto

meno visibili delle flotte di navi nemiche o delle navi da guerra. E se vogliamo identificare ed avere una opera di deterrenza con un minimo di preavviso e riuscire a reagire prima che queste minacce possa essere un serio rischio per noi, dobbiamo ampliare ed approfondire la nostra conoscenza delle zone di interesse; dobbiamo anche aumentare il nostro livello di informazione e di ricerca sullo specchio completo degli attori della sicurezza marittima, dalla marina mercantile alle attività di pesca.

In breve mi riferisco alla *Maritime Situational Awareness*. Vedete qui la definizione approvata dal Comitato Militare della *Maritime Situational Awareness*. E' la nostra capacità che deve crescere per costruire una conoscenza, nel dettaglio, della situazione marittima per sorvegliare le zone di nostra responsabilità e creare una rete collaborativa di sistemi informativi.

Il quartier generale NATO di Napoli sta svolgendo un complesso compito nell'intero Mediterraneo per contrastare i terroristi. E questo è lo strumento più importante. Sin dal 2005, quando la NATO si è unita al Sistema di informazione e di Sicurezza marittimo, il Quartiere Generale Marittimo a Napoli ha creato almeno 300 contatti quotidiani per tracciare una media di 8.000 unità al giorno, e tutto ciò è reso possibile con i dati AIS.

Il passo seguente è l'elaborazione di tali dati così da identificare, in tempo quasi reale, le anomalie che possono suggerire la presenza di possibili terroristi. Il sistema è semplice, poco costoso e dà ottimi benefici in termini di conoscenza del quadro marittimo in ogni momento. Questa però non è la soluzione finale.

Più in generale, dobbiamo fare attenzione a dare ulteriore importanza al MSSIS. Ci sono grandi vuoti nella copertura, ad esempio nel Mediterraneo. A volte, sul Mediterraneo noi copriamo solo il 20% del totale e non possiamo fare delle valutazioni su navi che abbiano meno di 300 tonnellate di stazza perché non è obbligatorio, per queste navi, avere un sistema di rilevamento. Questi limiti continueranno saranno superati grazie ad un sistema satellitare che ci permetterà, tracciando le navi che siano al di sotto delle 300 tonnellate di stazza, di coprire i vuoti dell'attuale sistema di controllo.

E' facile comprendere che anche in un prossimo futuro la sorveglianza, svolta con mezzi tradizionali, darà ancora un contributo fondamentale per la compilazione di un quadro completo del Mediterraneo. A partire da un quadro "bianco" completo del Mediterraneo per costruire la

MSA associata, il Comando Marittimo richiede più dati, più informazioni sullo schema della vita in mare, più informazioni di base sull'ambiente circostante e su tutte le informazioni collegati a possibili minacce.

La NATO - e chiaramente il mio Quartiere Generale - agiscono ogni giorno per aumentare la fiducia dei Partner NATO e dei Paesi non NATO attraverso la creazione di relazioni e attraverso il rafforzamento della fiducia reciproca.

Il beneficio immediato di queste attività è una porta aperta ai nostri Partner per condividere le informazioni e migliorare la nostra MSA.

In un ruolo meno tradizionale per la NATO, stiamo anche cercando di sviluppare le nostre relazioni con gli attori civili nel settore marittimo, cercando dei modi per migliorare la portata della nostra MSA attraverso migliori relazioni tra i civili ed i militari e anche mediante accordi di condivisione delle informazioni e delle investigazioni, che descriverò tra breve.

Come Comandante del Quartiere Generale di Napoli mi occupo della cooperazione marittima con 7 Paesi del Dialogo Mediterraneo, 4 Paesi dell'Iniziativa di Cooperazione di Istanbul e 24 Partner di *Partnership for Peace*. Insieme con questi Paesi, solitamente, ci basiamo su eventi tradizionali per sviluppare il *Capacity Building Process*. Insieme alle Marine non NATO nostre partner, ci occupiamo di organizzare *workshop* marittimi o nel nostro Quartiere Generale a Napoli o direttamente nei Paesi partner e – cosa forse migliore di tutte – invitando gli Ufficiali delle Marine ad imbarcarsi sulle nostre unità NATO durante le operazioni e le esercitazioni.

Varie Nazioni offrono, quasi su basi regolare, unità navali per sostenere l'operazione *Active Endeavour*. Altri partner forniscono Ufficiali che servono da Osservatori a bordo delle navi NATO durante operazioni dedicate, e tutto ciò rappresenta una chiara dimostrazione del livello di cooperazione. Inoltre, grazie al dialogo con questi Paesi, stiamo aumentando ed ampliando la copertura MSSIS nel Mediterraneo: recentemente un paio di Paesi si sono uniti al sistema e noi continueremo ad incoraggiare tutte le Nazioni del Dialogo Mediterraneo affinché si uniscano a questa iniziativa.

Come ho già detto, la realizzazione di un livello soddisfacente di MSSIS richiede una rete collaborativa di sistemi informativi. Il Sistema Automatico di Informazioni AIS, il MCCIS,

la fusione di dati ed anche l'analisi svolta per identificare le anomalie, non forniscono la superiorità informativa richiesta dalla definizione della MSA. Per ottenere questa MSA, dobbiamo migliorare anche la quantità e la qualità delle informazioni che la NATO e i Paesi non NATO devono raccogliere attraverso una condivisione di informazioni fra noi e molte Agenzie di Investigazione diverse che si occupano dell'ambiente marittimo.

Ma, come tutti in questa stanza sanno molto bene, la condivisione delle informazioni a livelli adeguati è la sfida più difficile da affrontare e c'è ancora tanta strada da fare prima di ottenere i risultati che stiamo cercando. Le difficoltà da superare sono numerose e collegate a diversi settori, dal settore tecnico al settore politico; le soluzioni possibili devono coinvolgere la partecipazione di molti attori diversi: l'Esercito, l'industria ma soprattutto Governo e politici, guadagnandone la loro fiducia e il loro impegno per il dialogo e la cooperazione, che sono due modi fondamentali per fornire la risposta adatta alle attuali sfide poste all'ambiente marittimo. Grazie.

Ammiraglio di Divisione Fernando LISTA

Staff Militare dell'Unione Europea

VICE DIRETTORE E CAPO DI STATO MAGGIORE

Buongiorno.

Sono qui a rappresentare lo Staff Militare dell'Unione Europea ed in questa veste vorrei parlarvi del contributo che, attualmente, l'Unione Europea sta apportando allo sviluppo degli aspetti militari della Sicurezza Marittima.

Volevo essere provocatorio, dal punto di vista intellettuale, nel mio incontro; tra l'altro volevo esserlo perché dovevo intervenire prima del *coffee break* ma ho visto che vi siete svegliati col caffè. Comunque, da questa prospettiva, vorrei fare dei commenti sull'esperienza che abbiamo maturato dall'Operazione ATALANTA e come questa sia stata utilizzata per formare lo staff militare nonché quelli che potranno essere i requisiti del nuovo concetto marittimo. Inoltre vorrei commentare il contenuto più ampio di questi insegnamenti e le potenziali implicazioni per un Unione Europea più ampia e molto complessa.

E' importante che voi sappiate che noi siamo l'unica struttura di risposta alle crisi militari permanente nell'Unione. Anche se abbiamo dieci anni – li compiremo nel giugno del 2011 – lo staff militare comprende meno di 200 membri del personale, anche se abbiamo comunque una vasta gamma di responsabilità. Tra l'altro, dobbiamo svolgere attività di allerta precoce, di valutazione delle situazioni, di pianificazione strategica.

Parlerò di CSDP – *Common Sharing Defence Policy*. Dobbiamo altresì sviluppare una riflessione concettuale e dare un contributo allo sviluppo a lungo termine delle capacità militari dell'Unione Europea. Abbiamo due ruoli fondamentali: fornire una professionalità militare interna all'Unione per le future azioni della Comunità e fornire un supporto al Comitato Militare e, attraverso questo Comitato, sviluppare poi le capacità collettive degli Stati Membri per offrire un contributo militare alla CSDP. Quindi, abbiamo le operazioni che sono condotte dall'Unione

sotto la supervisione diretta del Comitato militare con il supporto dello staff militare. Un grande esempio è l'operazione ATALANTA.

E' anche importante notare che lo sviluppo della CSDP, soprattutto alla luce del Trattato di Lisbona, fornisce all'Unione un quadro giuridico di riferimento più consolidato, per condurre operazioni militari a sostegno della sicurezza marittima.

Dovreste sapere che, nella sfera militare, l'Unione Europea non è diversa da altre Organizzazioni e, nello specifico, ci siamo concentrati sulle operazioni a terra. Sapete che l'Operazione ATALANTA doveva proteggere imbarcazioni vulnerabili. Ritengo che il *timing* di questa Operazione sia stato efficace non soltanto per coloro che avevano bisogno di trovare un impiego ma anche per coloro che avevano bisogno di aprire dibattito sull'utilità delle nostre forze marittime.

Io spero che sarete d'accordo sul fatto che questa Operazione, per lo meno, ha portato all'attenzione dell'opinione pubblica, all'attenzione dei nostri politici, del pubblico che ci vota e anche all'attenzione dei funzionari dell'Unione Europea, dove giacciono gli interessi dell'Unione Europea. Inoltre, siamo riusciti a comprendere dove si trovasse la linea sottile che intercorre tra la sicurezza e la difesa. Abbiamo individuato dove sono collocati i confini geografici della CSDP e questo, inoltre, ha dimostrato l'utilità costante delle Marine nel condurre operazioni di sicurezza ed implementare le politiche per la sicurezza dell'Unione Europea e le sue decisioni. Inoltre, ci ha consentito di confrontare i nostri rapporti di Difesa – che già precedentemente conosceamo – con quelli della NATO.

Comunque, la sfida dello staff militare è anche quella di produrre una esperienza emergente nell'ambiente contemporaneo. Sarà necessario comprendere quali siano i requisiti a cui dobbiamo fare fronte per condurre una pianificazione strategica e operativa a livello militare, a livello dell'Unione.

Come già menzionato dal Commissario, lo sviluppo di questo concetto dovrebbe essere in linea con altre iniziative marittime dell'Unione Europea, ed inoltre dobbiamo fare menzione dell'iniziativa della Presidenza Spagnola, relativa ad una Strategia della Sicurezza marittima dell'Unione, del Progetto EDA, della Rete MARSUR ed altro ancora.

Inoltre, è importante prendere in considerazione altre iniziative come il *Pooling* e lo *Sharing* degli assetti di cui disponiamo. Parte della risposta a questi interrogativi dipenderà da quanto sia percorribile, da parte dei Paesi Membri, un approccio unitario a livello dell'Unione per il futuro della nostra strategia, con il coinvolgimento di tutti gli attori interessati.

Noi tutti sappiamo che la grande attrazione teorica dell'Unione è data dalla sua capacità di gestire le entità militari e quelle civili rispondendo soprattutto ad una eventuale crisi. Ciò è ulteriormente promosso dal concetto dell'accettabilità dell'Unione. L'Unione deve essere vista come un ente che ha un interesse politico legittimo, sostenuto da una agenda per la sicurezza che sia trasparente ed accettabile, sovente, da singoli Stati od altre Alleanze.

Nell'Operazione Atalanta, l'investimento diplomatico del nostro staff e di molti altri sta cominciando ad avere effetto. Noi sappiamo che la soluzione contro la Pirateria non si può trovare in mare ma in terra. Questo ci porta a dovere attrarre la collaborazione di entità civili che, in passato, non erano state in grado di essere operative nelle operazioni su terra. Bisogna fare di più in questa area, soprattutto per quanto riguarda il collegamento tra le varie iniziative in Africa, come gli Accordi durevoli che abbiamo con l'Unione Africana. Tutto questo deve essere risolto attraverso la creazione di responsabilità geografiche nel nuovo Servizio Europeo di Azioni Esterne (EEAS). Inoltre, vorrei ricordarvi che, seguendo il Trattato di Lisbona, la ESDP – ora CSDP – deve essere una politica più pragmatica, più pregnante nell'ambito dell'Unione. La CSDP è una parte integrante della CFSP e trae risorse sia dall'ambito civile che da quello militare. Forse saprete che il Comitato Militare e lo staff militare hanno proposto un più attivo sviluppo di questa filosofia nell'ambito dell'Unione. Abbiamo anche messo in luce la necessità di effettuare attività complementari per affrontare le minacce e di questo abbiamo ancora esempio, nuovamente, dall'Operazione ATALANTA. Inoltre, da ultimo, abbiamo cercato di affrontare le problematiche riguardanti il Comando, il Controllo, l'Autorità e la Responsabilità. Abbiamo cercato di rendere le nostre proposte quanto più pratiche coinvolgendo tutti gli Attori.

Questo significa che dovremmo essere più efficienti a livello societario. Abbiamo avuto Entità separate che hanno portato avanti queste attività con responsabilità e competenze diverse, non soltanto con finanziamenti diversi ma fondamentalmente con fondamenti giuridici diversi.

Sarà un processo lento ma credo che il Corpo Militare deve essere consapevole delle conseguenze di questa mossa.

Bisogna stare attenti a cosa si chiede. La Marina è molto più consapevole delle minacce e delle opportunità esistenti. Vi chiedo di continuare ad investire tempo e energie intellettuali in queste possibilità.

La lezione che possiamo trasmettere agli altri con questo lavoro sarà fondamentale. Lo staff militare continuerà a sviluppare i concetti e i documenti di cui avrete bisogno e cercheremo di garantirvi un elemento di stabilità nel contesto emergente che è per sua natura estremamente mutevole.

Noi possiamo aiutarvi comprendendo quello che è il fondamento economico e politico dell'Unione. Dobbiamo sviluppare un approccio globale ed essere pronti a svolgere un ruolo in questo ambito. Alla fin fine, tutto succederà. Dobbiamo garantire che le componenti navali e militari siano ben preparate al loro compito.

Le Marine sono sempre state all'avanguardia nel progresso tecnologico. Nel XIX secolo siamo passati dalla propulsione delle navi a vela al carbone. Oggi, il futuro si basa anche sulla nuova tecnologia, ma l'impeto intellettuale ci porta ad essere generalisti nell'affrontare questi problemi ed affrontarli in modo globale. E questo elemento costituisce, quindi, il fondamento del contributo attuale e futuro che l'Unione potrà dare alla sicurezza marittima. Grazie.

Ammiraglio di Divisione Harry B. HARRIS

Sesta Flotta U.S.A. – Striking & Support Forces NATO

COMANDANTE

Ammiragli, Capi di Stato Maggiore, cari colleghi, è un onore essere qui oggi per condividere il punto di vista della 6^a Flotta della Marina degli Stati Uniti sulle operazioni in Europa e in Africa.

Essendo americano parlo molto veloce, allora userò una presentazione in PowerPoint per aiutarvi a seguirmi. L'ultima riga, qui, dice che la Sicurezza americana è collegata alla costruzione della Sicurezza marittima. Ecco perché siamo a Napoli. Come ha detto il Comandante delle Forze Americane a Napoli, che lavora in collaborazione con i suoi Colleghi, io comando la *Striking Forces* NATO insieme ad Amos Stavridis.

Per non descrivere in dettaglio ciascuna di queste diapositive, queste sono le sfide che vediamo nell'ambiente marittimo europeo. E mi collego a quanto ha detto il Rappresentante dell'Unione Africana per dire che queste sono le sfide che esistono, invece, nell'ambiente marittimo africano.

Quando parlo delle linee operative in seno alla 6^o Flotta per quanto riguarda le Operazioni in Europa, ci sono tre linee di operazioni. La prima è la costruzione di una *partnership* tra le Forze marittime. Vedete qui gli obiettivi e gli effetti prioritari che speriamo di ottenere e le esercitazioni principali che usiamo : *Phoenix Express*, *Sea Breeze* e *Breeze*.

La seconda linea di operazioni riguarda la pianificazione delle emergenze. Ci sono situazioni di emergenza, contingenza e crisi, in tutto il mondo. Vedete le esercitazioni fatte: *Frugus* e *Baltox* che ci servono per prepararci ad affrontarle. E poi ci sono le operazioni della flotta, le operazioni navali, ovvero, se volete, la vera ragion d'essere delle nostre operazioni, la conoscenza del nostro settore marittimo, il nostro sostegno all'Ammiraglio Gemignani, alla sua *Active Endeavour* e le nostre nuove missioni: la missione nazionale, la difesa missilistica balistica.

Abbiamo effetti di rilievo nella nostra creazione di *partnership* in Europa. Molti degli amici con cui collaboriamo sono presenti qui oggi.

Questi sono gli effetti della *partnership*. Li leggerò, come ha detto l'oratore precedente: un approccio globale è essenziale per affrontare i nostri sforzi ed ottenere effetti in Europa visibili.

Per parlare delle linee di Operazioni in Africa, abbiamo queste tre slide: la creazione di *partnership* internazionali, la *Cornerstone Partnery*, l'*Africa Partnership Station*. Molte Marine sono coinvolte nella *Africa Partnership Station* con noi e noi continuiamo ad investire in questo tipo di azioni e speriamo di potere sviluppare questi esercizi per tutto il 2011.

Per quanto riguarda la *Phoenix Express*, questa operazione mette insieme Paesi del Mediterraneo settentrionale con i Paesi che, invece, si affacciano sul Mediterraneo orientale, quindi anche Paesi africani, e questo per noi è uno sforzo rilevante.

La seconda linea operativa sono le operazioni nei casi di emergenza e di crisi, principalmente operazioni di evacuazione di persone civili e poi le operazioni della Flotta in Africa che consentono di contrastare i traffici illeciti nonché compiti di sorveglianza e controllo per sostenere le nostre operazioni ad esempio contro la pirateria, ed infine il lavoro di ricognizione.

Per parlare degli effetti che otteniamo in Africa, questa è una delle fotografie che preferisco, che abbiamo al Quartiere Generale a Napoli, e rappresenta dei Marinai senegalesi a bordo di una motovedetta americana insieme ad un Ufficiale Olandese, lo vedete sullo sfondo. Questa fotografia rappresenta la sinergia che riusciamo a creare.

Non voglio leggere nel dettaglio tutte queste righe relative alla *Africa Partnership Station*, non abbiamo abbastanza tempo, ma queste serve per spiegarvi lo sforzo attuale che stiamo mettendo in campo per ottenere i nostri effetti.

Ci siamo occupati di formazione, insieme a molte delle vostre Marine, di più di 5.000 operatori del settore marittimo.

Per concludere, questo è quello che possiamo dire e cioè che abbiamo un triplice ruolo, una forte *partnership* militare che sostiene un approccio globale alla Sicurezza marittima mondiale.

Non abbiamo tempo per le domande ma sono disponibilissimo a parlare con voi durante gli intervalli, a pranzo, questa sera o a qualsiasi momento vogliate fare delle domande. Grazie, Grazie per avermi ascoltato.

Dott. Giuseppe BONO

Fincantieri S.p.A.

AMMINISTRATORE DELEGATO

Grazie Ammiraglio Branciforte, Capi di Stato Maggiore, Ammiragli, Signore e Signori.

E' veramente un momento molto importante per me questo. Sono qui, in questa città splendida, come civile per discutere, con i Capi di Stato Maggiore delle Marine più importanti del mondo, del ruolo della Cooperazione e del Dialogo per garantire la disponibilità di capacità flessibili, quelle che ci vengono richieste dall'attuale scenario.

Le fotografie che vedete illustrano alcune navi costruite da Fincantieri.

Ma voglio tornare al tema principale che devo trattare nella mia presentazione. Vorrei iniziare affermando quanto segue: l'evoluzione dello scenario operativo ci ha costretti ad adottare un approccio diverso nella definizione di "*Capability*". Noi siamo passati, di fatto, da una valutazione quasi deterministica della forza nemica ad una incertezza estrema sulla natura stessa delle minacce che ci troviamo di fronte. Questo ha portato come conseguenza la necessità di costruire navi a doppio utilizzo. Vale a dire che dobbiamo usare strumenti flessibili che siano in grado di svolgere missioni di varia natura. Di qui il mio contributo. Vorrei, in primo luogo, soffermarmi su questo argomento: la cooperazione per la fabbricazione di navi "*dual use*". Questo esempio mostra "*come*" la collaborazione e il dialogo possono essere elementi chiave anche nell'applicazione di soluzioni a doppio utilizzo ed economiche, che rispettino cioè il rapporto costo/efficacia.

E' un esempio preso dal mondo civile. E' una problematica strategica, in questi momenti di risorse sempre in calo per l'industria di costruzioni navali.

Il primo esempio che ho scelto mi consentirà di illustrare la stretta collaborazione che vi è stata tra la Marina Italiana e Fincantieri. Farò riferimento allo sviluppo della nostra nave "Cavour", una portaerei, originalmente concepita come una sorta di "Garibaldi" più ampia, una versione di maggiori dimensioni del "Garibaldi". Il tonnellaggio è passato da 14.000 tonnellate

del Garibaldi al progetto finale dove abbiamo un tonnellaggio superiore alle 27.000 tonnellate, insomma il doppio rispetto al “Garibaldi”. Questa nave è in grado di effettuare non soltanto le tipiche operazioni militari ma una vasta gamma di operazioni definite “*dual use*”, di doppio utilizzo come: missioni di pace, trasporto di truppe e materiali oltre a missioni di natura umanitaria, logistica e di supporto medico.

Queste ultime capacità o *capabilities* che dirsi voglia, hanno portato all’Operazione “*White Crane*” ad Haiti, che è stata coronata da pieno successo e che è stata portata avanti con la fruttuosa collaborazione della Marina Brasiliana.

Lo stesso percorso di sviluppo, basato su una stretta collaborazione, è attualmente in corso per la progettazione delle prossime navi della Marina Italiana, che verranno utilizzate anche per il mercato dell’esportazione dove gli ordini, di solito, sono legati alla capacità di trasferire prodotti complessi, processi complessi e tecnologie complesse. Da qui la capacità di un costruttore di navi di instaurare un dialogo e di interagire in maniera approfondita con le Marine locali.

Ci sarà la possibilità di continuare a lavorare anche se ci sono dei vincoli in termini di risorse. Si riuscirà a sviluppare, quindi, un approccio “*dual use*” che sia economicamente percorribile. Potremo riutilizzare non soltanto gli investimenti effettuati per quanto riguarda i costi da affrontare durante il ciclo di vita della nave, ma saremo in grado, anche, di svilupparne nuovi con dei “*lead time*” eccellenti.

Per potere rendere questa interazione più strutturata, la Marina Italiana e Fincantieri hanno siglato un Accordo di Cooperazione e hanno creato di conseguenza un Gruppo di Lavoro congiunto *ad hoc*.

Costruendo sul *feedback* che abbiamo raccolto in seguito alle missioni operative della Marina, il Gruppo di lavoro ha inteso affrontare le problematiche delle tecnologie *dual use*, condividendo le pratiche migliori e le innovazioni messe a punto nel campo dei *Ferry boat* e nel campo delle Nave da Crociera, dove FINCANTIERI è *leader* di settore.

Altri aspetti affrontati dal Gruppo sono, naturalmente, l’Ingegneristica da un punto di vista strettamente logistico e la manutenibilità con la possibilità poi di rottamare le navi.

Questi elementi sono di fondamentale importanza soprattutto nello scenario finanziario attuale in cui la minaccia della pirateria e, più in generale, la natura asimmetrica delle minacce che affrontiamo, ci richiede di avere una presenza più diffusa e più protratta in mare. Possiamo affrontare questi compiti soltanto con un numero adeguato di navi.

Di qui, due fattori di cui voglio parlarvi: i vincoli di bilancio e lo scenario operativo in evoluzione. Questi due elementi costringono le Marine a riconsiderare, in modo approfondito, il *trade off* tra le capacità sviluppate e i numeri. L'equilibrio tra questi due fattori non è estremamente chiaro ma ultimamente sembra essere nettamente in favore di quest'ultimo. Sta già succedendo che le dimensioni delle flotte si riducano. Da una generazione di navi alla successiva, la dimensione delle flotte si riduce sempre più. I costi di acquisizione unitaria inevitabilmente cresceranno. Il risultato netto di questo processo può condurre unicamente ad una perdita di capacità globali, sia da un punto di vista operativo che da un punto di vista industriale.

Ancora una volta devo dire che la cooperazione tra il costruttore delle navi e le Marine sta al cuore stesso di questo nostro impegno, un impegno teso ad incorporare sempre di più soluzioni e relative componenti del tipo “*dual use*” nelle nuove imbarcazioni che costruiamo.

Attraverso una ricerca di strumenti sempre meno costosi, riusciremo quindi a fare fronte ai costi aggiuntivi del cosiddetto “*fattore verde*”, un processo questo che sarà di sempre maggiore interesse anche per le Marine. Ma dovrebbe essere chiaro che questo compito, così competitivo, potrà essere conseguito soltanto attraverso il contributo attivo di tutte le parti coinvolte, con il fine di mantenere i costi più bassi possibile.

Noi sappiamo che, oggi, la cooperazione e il dialogo stanno nel cuore stesso del nostro destino. Le Marine collaborano quotidianamente nei vari teatri operativi per condividere capacità e risorse. Le Marine di tutto il mondo interagiscono e collaborano, anche in seno a questo importantissimo Simposio, quello odierno, il *Regional Seapower Symposium* e all'interno del T-RMN che è uno dei principali esempi di cooperazione internazionale efficace.

Nel contempo, le Marine collaborano con l'industria al fine di sviluppare strumenti efficaci e flessibili, sia a livello nazionale che a livello multinazionale, nel caso di programmi di collaborazione che costituiscono altresì un potente strumento, uno strumento efficace inteso a promuovere la collaborazione tra le industrie per condividere le *best practices*, a costi non

proibitivi. Come tutti voi sapete, questo è un campo in cui la Marina Italiana, l'industria italiana, sono all'avanguardia giacché sono impegnate nei programmi europei più vasti insieme con le Marine della Francia, della Germania e le relative industrie.

Quindi, in aggiunta a queste forme di collaborazione e oltre alla collaborazione intesa a sviluppare le navi *dual use*, noi dovremmo perseguire anche un “*dual approach*” cioè un doppio approccio di collaborazione che, da un lato, tenda ad ottimizzare la performance, le prestazioni e la flessibilità operativa delle navi stesse e che, dall'altro, tenda a minimizzare il loro costo e anche il loro impatto ambientale.

Soltanto adottando questo duplice approccio, questo *dual approach* e soltanto operando gomito a gomito, con una stretta collaborazione, le Marine e le Aziende di costruzione di navi potranno superare la comune minaccia di un declino inesorabile dal punto di vista delle dimensioni, delle capacità e del proprio ruolo. Un destino, peraltro, che tutti noi vogliamo evitare.

Ma come industriale, consentitemi di aggiungere un ultimo commento che potrà forse suonare come una pubblicità della mia Azienda, ma è il corollario di quanto ho detto precedentemente, cercando di delineare il problema: il partner ottimale, a nostro avviso, delle Marine è una Azienda di costruzione navali che abbia una solida esperienza nella realizzazione sia di navi mercantili che di navi militari, che consenta poi di sfruttare appieno il beneficio del *dual approach* e che ci consenta di compensare le fluttuazioni cicliche di questi due mercati.

Come sapete benissimo, Fincantieri ha esattamente questo posizionamento giacché è un leader mondiale nel settore delle navi da crociera ed un partner prominente di molte Marine nel settore navale. Siamo estremamente orgogliosi di questa collaborazione.

Con questo, Signori e Signore vi ringrazio per la vostra attenzione.

Ammiraglio Ispettore Capo Marco BRUSCO

Corpo delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera

COMANDANTE GENERALE

Ammiraglio BRANCIFORTE, Capi di Stato Maggiore, Segretario Generale dell'IMO, Ammiraglio Mitropoulos, Colleghi e Gentili Ospiti, è un privilegio e un onore partecipare ai lavori dell'ottava edizione del *Regional Seapower Symposium* tra le Marine dei Paesi del Mediterraneo e del Mar Nero a pochi giorni della mia nomina a Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera, un Corpo della Marina Militare caratterizzato dalle sue peculiarità funzionali connesse all'espletamento dei molteplici compiti in dipendenza di diversi Dicasteri.

Il Corpo, attraverso la propria organizzazione centrale e periferica, espleta, in modo completo, tutte le funzioni riconosciute dalla Legge, spaziando tra i più tradizionali compiti di ordine amministrativo a quelli maggiormente specialistici di natura tecnica ed operativi quale quelli di Guardia Costiera.

Le diverse espressioni funzionali citate assumono un significato importante perché ognuna di esse contribuisce al perseguimento di finalità pubbliche, finalità non solo militari ma che, in larga parte, attengono all'uso civile e produttivo del mare.

Tale complesso di attività è incentrato, in particolare, sulla salvaguardia della vita umana in mare e del trasporto marittimo, sulla tutela dell'ambiente marino, sulla protezione delle risorse ittiche e biologiche marine.

In tale ottica, il Corpo, ai sensi delle vigenti Norme dell'Unione Europea e dell'*International Maritime Organization* (IMO), svolge funzioni di *Maritime Security*, intesa come la combinazione delle misure preventive dirette a proteggere il trasporto marittimo e gli impianti portuali contro le minacce di azioni illecite intenzionali.

Questo aspetto di prevenzione è il giusto completamento della componente attiva della *Maritime Security*, ossia la *Maritime Security Operations*, compito precipuo della Marina Militare, che nella sua massima espressione operativa, risiede nella Squadra Navale.

Inoltre, il Corpo, ai sensi delle Norme in vigore, opera nell'ambito del controllo e del monitoraggio del traffico marittimo attraverso sistemi operativi raccomandati o resi obbligatori dall'Unione Europea o dall'IMO, in particolare :

- *ARES*, Automazione, Ricerca e Soccorso – che consente il monitoraggio della posizione, in tutti i Mari del mondo, delle navi italiane superiori a 1.600 tonnellate di stazza lorda ai fini della ricerca e del soccorso.
- *HAZMAT – Hazardous Materials* - che consente il monitoraggio della posizione delle navi mercantili italiane e straniere, tenute al rispetto della Normativa europea in tema di Sicurezza dei traffici delle merci pericolose.
- *VESSEL TRAFFIC SERVICE* – Sistema complesso di mezzi di rilevazione a mezzo radar, radiogoniometri, ecc della posizione delle Unità navali in transito in una data area, i cui dati, analizzati ed integrati, permettono la gestione completa del traffico marittimo attraverso un interfaccia che costituisce un fondamentale ausilio al processo decisionale degli operatori per il conseguimento dei compiti in tema di: sicurezza della navigazione, salvaguardia della vita umana in mare, prevenzione degli inquinamenti.
- *AUTOMATIC IDENTIFICATION SYSTEM* – Sistema che consente di realizzare una corrispondenza tra il bersaglio monitorato e gli elementi reali identificativi della nave.
- *LONG RANGE IDENTIFICATION TRACKING SYSTEM* – Sistema satellitare che consente l'identificazione e il tracciamento di tutti le Unità passeggeri, quelle veloci e dei mercantili superiori a 300 tonnellate.

Tali sistemi, nell'ambito della Centrale Operativa del Comando Generale, costituiscono un *tool* altamente integrato, denominato Sistema Integrato per il Monitoraggio, Controllo e Gestione del Traffico Marittimo e per la Gestione delle Emergenze in mare – acronimo inglese *Vessel Traffic Management Information System* – le cui risultanze, rese disponibili attraverso strumenti informativi prestabiliti agli Organi preposti alla Difesa Nazionale e alla Sicurezza Pubblica, contribuiscono ad arricchire la *Maritime Situational Awareness (MSA)* .

Da ultimo, il Corpo è impegnato direttamente in attività di Cooperazione con i Paesi che hanno fatto domanda di accesso all'Unione Europea e con i Paesi Mediterranei, Africani e del Medio Oriente al fine di consentire l'istituzione ed il rafforzamento di efficienti servizi di Guardia Costiera che, unitamente ai sistemi di Monitoraggio e Controllo del traffico mercantile, permettano di accrescere la sicurezza delle aree maggiormente a rischio.

Al riguardo, particolare rilievo assumono le seguenti recenti attività: tre Progetti di *twinning* comunitario condotti nell'ambito del Programma dell'Unione Europea PHARE a favore delle competenti amministrazioni della Croazia ovvero Ministero degli Interni, Polizia Marittima e Ministero dei Trasporti, riguardanti la formazione del personale nei campi della *Bluborder Surveillance*, del monitoraggio marittimo e delle inchieste sui sinistri marittimi, nonché la realizzazione di una banca dati relativa alle merci pericolose.

Ricordo inoltre la presenza di due militari del Corpo in Yemen, un Ufficiale superiore con il compito di "esperto" del Ministero degli Affari Esteri per il supporto alla Guardia Costiera yemenita, impegnata nella implementazione di un sistema VTS realizzato dall'industria italiana ed un Sottufficiale con l'incarico di responsabile del Centro Regionale di scambio delle informazioni marittime, voluti dall'IMO nell'ambito di un progetto europeo volto ad accrescere le capacità di risposta per il contrasto alla pirateria e ai traffici illeciti.

Le capacità di monitoraggio e controllo della Guardia Costiera yemenita, nel Golfo di Aden, consentiranno una migliore sinergia con le operazioni delle Marine Occidentali nell'area a contrasto delle attività illecite via mare.

La costituzione del Centro di Sanah unitamente a quella di formazione e addestramento di Djibuti, rientra in un progetto europeo quale fattivo contributo dell'Europa all'implementazione del Codice di Condotta di Djibuti, sottoscritto da 13 Stati del Corno d'Africa e dell'Oceano Indiano.

Personale del Corpo partecipa anche ai tavoli di lavoro presso il Ministero degli Affari Esteri su possibili forme di cooperazione in ambito marittimo con le Autorità Somale, nonché alle attività coordinate dall'IMO su possibili forme di cooperazione con i Paesi del Corno d'Africa in vista di attività di formazione e addestramento del personale locale.

Tale complesso di attività diretto a garantire sia un uso pacifico del mare, sia un ordinato e sicuro sviluppo del settore marittimo e portuale, nell'ambito degli interessi pubblici di settore, pone il Corpo delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera, come Organo di riferimento per le attività marittime produttive facendone un vero e proprio “sportello unico” nei rapporti con l'utenza del mare.

I recenti sviluppi appena descritti in maniera sintetica sono la dimostrazione di come le Marine Militari e gli Organismi di Guardia Costiera insieme possano costituire un'unica componente in grado di assicurare sicurezza sul mare con un'ottica – passatemi il termine – “duale”, intesa come civile e militare, in base ad un approccio di collaborazione che, da sempre, anima le Autorità preposte ad affrontare le complesse problematiche che coinvolgono l'evoluzione normativa degli spazi marittimi.

Sovviene al riguardo la classica distinzione tra “*dominium*”, che ha rappresentato nel corso dell'evoluzione del Diritto del Mare una forma di esercizio del potere a carattere spaziale ed esclusivo, tipico in ogni tempo delle Marine Militari ed “*imperium*” che privilegia i controlli sulla navigazione e la protezione dei traffici con un indirizzo disciplinare normativo di tipo funzionale, applicato alle attività da garantire e regolamentare, tipico del servizio di Guardia Costiera, per comprendere come una sempre più intensa sinergia tra Marina Militare e Guardia Costiera appaia fondamentale.

In conclusione, possiamo affermare che la capacità di adeguarsi rapidamente all'evoluzione dei tempi e di rispondere ai bisogni della Nazione risiede nell'ambito di un dialogo costruttivo con le altre Istituzioni pubbliche al fine di operare nel rispetto delle proprie e delle altrui prerogative funzionali, con la massima efficacia ed efficienza, a presidio irrinunciabile degli interessi marittimi, nazionali e dell'Unione Europea, nel Mediterraneo.

La Guardia Costiera Italiana garantisce il proprio massimo impegno nel raggiungimento di tale obiettivo.

Ringrazio ancora una volta il Signor Capo di Stato Maggiore della Marina dell'invito ed evidenzio, con l'occasione, quei sentimenti di appartenenza alla Forza Armata, certo di una tradizione fondata sulla fattiva collaborazione e sulla comunione di intenti per i più alti obiettivi del nostro Stato. Grazie.

Ammiraglio di Squadra Robert C. PARKER

Guardia Costiera U.S.A.

COMANDANTE GUARDIA COSTIERA U.S.A- ATLANTIC AREA & DEFENSE FORCE EAST

Buon pomeriggio. Grazie per avere organizzato questo consesso. Ammiragli, Colleghi, mille Grazie per essere qui oggi. Mi sento che probabilmente ripeterò molte cose perché abbiamo avuto diversi oratori prima di me e devo necessariamente ripetere qualche cosa.

A differenza di HARRIS, visto che sono Americano, probabilmente parlerò troppo velocemente ma non ho una presentazione in PowerPoint. Se l'avessi avuta, probabilmente vedreste che molte delle immagini che vi avrei mostrato sono già state presentate nel corso della mattinata.

Grazie Ammiraglio per le sue note di apertura. Ho due cose da sottolineare. Sono stato Capo delle Operazioni per il Comando Meridionale degli Stati Uniti e, mentre stavo per passare le consegne al mio sostituto, abbiamo avuto il sversamento di petrolio nel Golfo. Quindi, se non amate le emozioni, gli imprevisti nella vita, non fate parte del mio staff !

Comunque, l'argomento di cui vi parlerò oggi è come collaboriamo, come lavoriamo insieme come Guardia Costiera e come Marina, per contribuire alla Sicurezza dei mari.

Il lavoro di squadra è un elemento fondamentale, e siamo riusciti a costruire delle capacità notevolissime. Abbiamo un Protocollo che prevede le nostre esercitazioni nell'ambito di missioni e abbiamo due servizi marittimi; tutto questo viene mantenuto e migliorato dal nostro Comandante. Nel corso di decenni abbiamo sviluppato rapporti, esercitazioni e missioni che ci hanno consentito di sviluppare una nuova professionalità nei nostri marinai. Abbiamo maturato quindi delle Forze che hanno l'autorità per portare avanti un efficace servizio per la nostra Nazione. Un team costruito sulla fiducia, e la fiducia si costruisce creando dei rapporti, anche in piccole attività, con degli incontri, delle celebrazioni, delle funzioni sociali.

In effetti, mi piace moltissimo partecipare a quelle manifestazioni che tendono a dimostrare le nostre *capabilities* in cui possiamo portare avanti attività congiunte con la Guardia Costiera. Creiamo la capacità per lavorare in squadra e sviluppare le flotte.

Molte delle nostre Nazioni, questo è stato per me un onore, insieme all'Ammiraglio Williams, hanno presenziato alle rassegne navali durante le celebrazioni del Centennale della nostra Marina. Abbiamo anche partecipato insieme a tante Conferenze, come questo Ottavo Simposio. Queste Conferenze sono preziosissime. Tra l'altro, faccio i complimenti agli interpreti, scelti dal nostro ospite italiano.

Riusciamo a lavorare con l'industria per sviluppare una squadra che si occupi di sicurezza marittima. A questo fine è necessario seguire dei corsi di formazione e di istruzione. Abbiamo servizi che portiamo avanti insieme con le nostre unità sorelle nell'ambito del nostro staff. Serviamo su navi in tutto il mondo e portiamo avanti addestramenti e formazione in modo congiunto.

Sosteniamo le nostre missioni di difesa. Passiamo un semestre nell'Accademia dell'uno e dell'altro stato per comprendere meglio quali sono le esigenze del nostro servizio. L'obiettivo è quello di sviluppare la familiarità tra i membri del team, sviluppando meglio le nostre capacità e la nostra autorità. Queste sono opportunità educative, molto importanti, che portiamo avanti nel nostro College a Newport e poi nei corsi che sviluppiamo per i vari Ufficiali. Noi operiamo, nell'ambito delle Unità di servizio, come una squadra molto in gamba con degli strumenti che, tra l'altro, promuovono la familiarità dei nostri servizi.

Tutto questo si tradurrà in una esperienza comune che può essere pianificata, condotta, analizzata ed divenire poi oggetto di attività di *debriefing*, sviluppando le nostre capacità nel corso del tempo.

A rotazione effettuiamo un'esercitazione guidata a turno dai nostri servizi. Il mio amico Dean Fawlet, che fa parte della Seconda Flotta, vi prende sempre parte. Nell'ultimo decennio, nel nostro team, siamo anche riusciti ad interrogarci su come meglio potere raccogliere informazioni e portare avanti le missioni e gli esercizi su scala completa. Abbiamo portato avanti attività coordinate, abbiamo imparato moltissimo ed abbiamo imparato ad avere fiducia nell'interoperabilità e nella capacità l'uno dell'altro.

Questa primavera, l'esercitazione *Trade Wind* si è tenuta in Giamaica, dove sono intervenuti 400 partecipanti da 16 Nazioni dei Caraibi. Un'altra esercitazione significativa, *Unitask*, nel corso dell'anno, si è tenuta al largo della Costa dell'Argentina dove hanno partecipato 11 navi ed 11 velivoli di quei Paesi.

Queste esperienze comuni hanno fornito una comune base sulla quale i marinai potranno edificare ulteriori esperienze, cercando di ridurre anche le tensioni politiche esistenti al livello delle acque internazionali. Queste esercitazioni sono strumenti fondamentali, ma le missioni riescono ancora di più a costruire una esperienza comune perché possiamo, in questo caso, condividere ulteriori responsabilità.

Nonostante le tensioni che possono scaturire dalle differenze politiche, in considerazione della natura umanitaria di molte attività che portiamo avanti, dove i marinai aiutano altri marinai, siamo riusciti a sviluppare delle collaborazioni in Messico e in Canada, riuscendo ad espandere lo stato di diritto. Ora, siamo operativi anche presso il Corno d'Africa e cerchiamo di portare avanti attività contro l'interferenza nelle attività di pesca, la pesca illegale, i traffici illeciti.

Abbiamo sviluppato anche attività di pattugliamento al largo della Costa occidentale dell'Africa ed abbiamo sviluppato le attività di cui avete visto alcune immagini nelle *slide*.

Porteremo avanti le attività in Senegal e Liberia: a proposito, questo è il terzo anno di *partnership*, una *partnership* che continua a maturare.

Abbiamo siglato degli accordi tra gli Stati Uniti ed i partner per la sicurezza militare e marittima. Abbiamo sviluppato degli accordi, e quindi li abbiamo siglati, per esempio in merito alla sicurezza contro le attività illecite; a seguire le missioni condotte sulla base di questi accordi ci hanno consentito di sviluppare ulteriori capacità e di preparare dei *case study* per la loro discussione nell'ambito dei Tribunali.

Abbiamo avuto un certo successo come avvenuto recentemente nella costa meridionale della penisola araba. In questo caso, abbiamo agito contro la pirateria. Siamo riusciti a proteggere una nave e siamo riusciti, con uno sforzo di squadra, a fare fruttare le capacità che avevamo sviluppato. Abbiamo utilizzato le prove che erano state raccolte dalla guardia costiera e questa è una ulteriore indicazione di come sia necessario continuare a lavorare su questo fronte.

Così facendo, siamo in grado di portare avanti attività di sicurezza marittima. Possiamo continuare ad imparare dall'esperienza reciproca che abbiamo, istituzionalizzando inoltre queste attività che fanno parte del nostro sviluppo professionale di routine.

La mia speranza è che questo ci conduca a sviluppare ulteriori rapporti, ulteriori esercitazioni, ulteriori missioni in modo che si possa sviluppare un team congiunto tra Marina Militare da una parte e Guardia Costiera dall'altra.

Vi ringrazio per avermi ascoltato come ultimo oratore di questa mattina. Devo dire che ogni sfida è una opportunità e ogni opportunità contiene in sé una sfida. Siamo sicuramente più forti insieme e voglio ringraziare, ancora una volta, gli organizzatori per avere portato insieme questo gruppo di eminenti partecipanti in una cornice così splendida. Grazie.

PRIMA SESSIONE:

*“DIALOGO E COOPERAZIONE COME CONTRIBUTO
ALLA MARITIME SITUATIONAL AWARENESS”*

La Maritime Situational Awareness (MSA) rappresenta, ad oggi, uno degli aspetti più cruciali dello scenario marittimo – a livello locale, regionale e mondiale – e richiede la massima attenzione ed un impegno continuo. Essa si configura come l’ulteriore sviluppo della Maritime Surveillance attraverso la condivisione dei dati e l’analisi delle informazioni. Sviluppato al fine di assicurare la comprensione di ogni singola attività correlata al dominio marittimo (in grado di influenzare la sicurezza, l’economia e l’ambiente), il concetto di MSA non solo permea la moderna dottrina militare, ma è anche motivo d’impulso per la sua evoluzione. La qualità dei dati da condividere e valorizzare riveste una cruciale importanza soprattutto alla luce dei rischi correlati all’effetto noto come GIGO (Garbage-In–Garbage–Out). La raccolta, l’analisi, la divulgazione e l’archiviazione dei dati evidenziano la necessità di un approccio quanto mai ampio e articolato. In tale prospettiva, il binomio “Dialogo & Cooperazione”, storico patrimonio delle Marine, si configura come uno dei fattori abilitanti alla qualità dello scambio informativo determinate nei processi decisionali relativi al complesso scenario marittimo.

MAROCCO

Contrammiraglio Mohamed LAGHMARI

ISPETTORE DELLA REALE MARINA MAROCCHINA

Moderatore della Prima Sessione

Mille Grazie. Ammiragli, Ammiraglio Branciforte, Colleghi, Capi di Stato Maggiore, Onorevoli Delegati, Signore e Signori.

Quando, questa mattina, ho sentito il collega statunitense parlare dei suoi problemi con l'inglese, ho pensato: Cosa diranno del mio allora!, col mio tremendo accento africano.

Bene, come diceva De Coubertin : “ *l'importante è partecipare*”.

Vorrei, prima di tutto, ringraziare profondamente l'Ammiraglio Branciforte per due motivi: prima di tutto, perché mi ha fatto l'onore di farmi presiedere questa Prima Sessione pomeridiana e poi, per l'invito che ci ha fatto a questo Simposio, che è diventato un evento fondamentale per la Regione Marittima, al quale evento io auguro un successo completo. La mia gratitudine va anche alla Marina Italiana e al Sindaco di Venezia per il loro caloroso Benvenuto e la loro splendida ospitalità.

La Sessione che ho il privilegio di presiedere, raggruppa rappresentanti della Marina Brasiliana, Bulgara, Georgiana, Indiana, Turca e Svedese e si intitola : “Contributo del Dialogo e della Cooperazione alla conoscenza della situazione marittima”- *Maritime Situational Awareness* .

Ma prima di passare la parola al primo dei delegati, permettetemi di prendere cinque minuti per contribuire al dibattito sulla *Maritime Situational Awareness*.

Secondo la Marina Marocchina, la MSA mira essenzialmente ad assicurare la migliore percezione possibile di tutte le attività che legano il settore marittimo, la costa, gli spazi marittimi e giuridici di qualsiasi natura siano, ad altri fattori di tipo economico, ambientale, di sicurezza, ecc...e questo richiede un'organizzazione, una pianificazione ed un'applicazione che tengano

conto delle vere poste in gioco e cerchino di preservare la fattibilità, la viabilità del settore marittimo, la libertà di comunicazione e di vedute e l'ordine pubblico.

Di fronte alle sfide che il mondo marittimo deve affrontare in termini economici, scientifici, tecnici e geopolitici, si impone una riconsiderazione degli aspetti coinvolti.

Nel garantire la libertà dei mari, la crescita del traffico marittimo è stata accompagnata, in tutto il mondo, da una esplosione di traffici illeciti di ogni tipo : droga, armi, traffico di clandestini, ecc..., e la collusione di questi traffici illeciti con le reti dei terroristi è altamente probabile.

La pirateria e il terrorismo sono già presenti in certe regioni del mondo e non si può sicuramente dichiarare di essersene liberati. Dopo gli avvenimenti del Golfo di Aden, si ha la prova che nessun Paese può affrontare la minaccia da solo. Inoltre, la minaccia è diventata di natura globale e di struttura multiforme.

Noi, Marine, siamo in prima linea nell'affrontare questa problematica. Certo, ogni Paese cerca, come può, di fare fronte a questi problemi, sviluppando il proprio sistema di MSA, ma sarete d'accordo con me che, qualsiasi sia il sistema nazionale sviluppato, rimane comunque incompleto se non è alimentato da informazioni fornite dagli altri sistemi dei Paesi confinanti, anche sapendo che la risposta, a livello regionale, è limitata e che è necessario che la risposta diventi globale.

Il che mi porta a dirvi che è essenziale mettere l'accento sul Dialogo se vogliamo costruire la fiducia e il rispetto reciproco, che sono condizioni indispensabili per lo sviluppo della Cooperazione.

Cooperazione che ci permetterà di arrivare a capo dei problemi che ci preoccupano e di fare fronte alle sfide della Sicurezza che abbiamo di fronte.

Quindi, per avere una MSA efficiente è indispensabile avere, prima di tutto, la volontà politica per riuscire a raggiungere questo obiettivo. Secondo, avere un quadro giuridico, attraverso Accordi bilaterali e multilaterali, a livello nazionale e internazionale, con le Organizzazioni marittime che devono fornire il loro sostegno. Ripeto, è necessario coinvolgere le Organizzazioni marittime nazionali e internazionali perché il loro sostegno è indispensabile.

Dobbiamo diventare interoperativi al livello dei nostri rispettivi sistemi per avere uno scambio migliore di dati affidabili e credibili e, soprattutto, dati forniti in tempo reale.

L'Italia ci ha mostrato la via. L'iniziativa V-RMTC, nel quadro del dialogo 5+5, è una iniziativa veramente lodevole.

Il Marocco, da parte sua, è pronto ad assumersi la responsabilità della Regione, in uno sforzo coordinato mirante a fare fronte alle sfide che abbiamo davanti.

Ma è anche l'argomento che i Colleghi della 1ª Sessione affronteranno.

Il primo a prendere la parola sarà l'Ammiraglio DE MOURA NETO, Capo di Stato Maggiore della Marina Brasiliana che ci parlerà dell'esperienza brasiliana. Grazie per la vostra attenzione. La parola è ora all'Ammiraglio DE MOURA NETO.

BRASILE

“Il rafforzamento della cooperazione internazionale per promuovere la Marittime Situational Awareness”

Ammiraglio Julio DE MOURA NETO

CAPO DI STATO MAGGIORE DELLA MARINA DEL BRASILE

Mille Grazie Ammiraglio, Signor Presidente della Prima Sessione, Ammiraglio Branciforte, Colleghi, Capi di Stato Maggiore, Ammiragli, Signore e Signori.

In primo luogo vorrei ringraziare calorosamente l’Ammiraglio Branciforte e la Marina Militare Italiana per il meraviglioso Benvenuto che ci hanno profuso durante questo consesso.

L’argomento della mia presentazione sarà: “Il rafforzamento della cooperazione internazionale per promuovere la *Marittime Situational Awareness*.”

E’ stato soltanto dopo gli eventi del 2001 che il problema della sicurezza sugli Oceani ha tratto una maggiore attenzione da parte di *Fora* internazionali. Da allora, il mondo ha prestato anche una maggiore attenzione all’immenso potenziale dell’ambiente marino oltre che alle problematiche, sempre più sensibili e delicate, correlate all’inquinamento ambientale degli oceani.

Inoltre, molti Paesi si trovano ad affrontare difficoltà nel fornire un monitoraggio adeguato delle aree che ricadono sotto la loro responsabilità. In aggiunta, vi sono ancora importanti lacune nella Legislazione marittima internazionale. Ciò significa che, agenti di natura illecita, terroristi e criminali, godono di un ambiente di impunità a causa della ridotta percezione di sicurezza da parte di Paesi e Società in tutto il mondo.

Perciò, io credo che l’argomento del Simposio odierno – il Dialogo e la Collaborazione come fattori abilitanti per la Sicurezza marittima – sia importante, non soltanto per i Paesi che si affacciano sul Mediterraneo e il Mare Nero ma per tutta la comunità marittima internazionale.

La Globalizzazione ha promosso il commercio internazionale e ha cambiato i rapporti internazionali portando alla crescita degli investimenti finanziari transfrontalieri. Inoltre, punta

verso una rivalutazione delle risorse naturali di ogni tipo. E' probabile che vi siano maggiori discussioni sulle modalità di sfruttamento e di controllo degli Oceani, dato che vi sono diversi interessi coinvolti. Per esempio, il quadro giuridico esistente applicabile nei territori non è sempre pertinente agli oceani dato che non esiste una sovranità per questo tipo di spazio e le Convenzioni ed i Trattati esistenti non coprono tutte le problematiche in gioco.

Noi sappiamo anche che le risorse naturali sui Continenti sono già state, in larga misura, demarcate e quantificate, laddove esiste una crescente domanda di risorse in mare aperto. Naturalmente, i *Fora* internazionali potranno dovere discutere le modalità in cui queste risorse potranno essere esplorate in futuro.

Ciò potrebbe spingere le Nazioni a rivendicare un qualche diritto, di quale sorta, il che potrebbe condurre a possibili conflitti tra le Nazioni dato che la Convenzione delle Nazioni Unite sul Diritto del Mare – UNCLOS – non è stata ratificata da tutti i Paesi e, inoltre, non copre tutte le controverse problematiche correlate agli Oceani.

Queste problematiche, oltre agli elevati prezzi delle merci e il graduale esaurimento delle fonti di energie tradizionali in questo secolo, stanno ora ponendo, sempre più acutamente, il problema della preservazione e della protezione delle risorse naturali come uno dei temi più importanti delle strategie di difesa dei documenti di sicurezza nazionale, in diversi Paesi.

Notate che la UNCLOS è un quadro giuridico che fa riferimento al Diritto internazionale pubblico, basato sul principio fondamentale della libertà di navigazione, soprattutto in mare aperto, e definisce diritti e obblighi degli Stati in relazione al mare e regimi legali che governino vari spazi marittimi.

La UNCLOS è stata stilata in un periodo in cui non ci si preoccupava della sicurezza degli oceani con l'attenzione odierna. Perciò, successivamente abbiamo avuto la coesistenza di due concetti che possono essere visti come opposti ovvero il mantenimento della libertà di navigazione e la promozione della sicurezza degli oceani. In effetti, questi due concetti sicuramente non sono opposti. Di conseguenza, vi è una discussione relativamente alla necessità di rivedere la Legislazione internazionale per prendere in considerazione l'aspetto della sicurezza marittima, senza pregiudizio alcuno per la libertà di navigazione.

In anni recenti, l'opinione secondo la quale si debba prestare maggiore attenzione agli Oceani, si è consolidata a causa della presenza di varie attività legittime, lecite quali: il Turismo e la presenza di imbarcazioni da diporto, l'aumento della ricerca scientifica, lo sfruttamento di riserve minerali, di gas e di petrolio, operazioni militari e soprattutto il Commercio internazionale. D'altro canto esistono anche delle attività illecite quali: lo sfruttamento eccessivo delle riserve ittiche, la distruzione dell'ambiente marino, il traffico di armi e di droga, la pirateria, il terrorismo e l'immigrazione illegale e cui ci riferiamo con il termine di *"nuove minacce"*.

L'Organizzazione Marittima Internazionale – IMO – e le Nazioni Unite hanno prodotto diversi documenti ed hanno esaminato ulteriori iniziative intese a promuovere la Sicurezza marittima. Il primo Organismo ha stillato diverse Risoluzioni che hanno facilitato il monitoraggio del traffico marittimo e la consapevolezza delle attività in mare. Le Nazioni Unite hanno intrapreso azioni concrete contro l'attività dei pirati, per esempio, organizzando il congelamento dei proventi da pagamenti di riscatti.

Credo altresì che le Marine Militari siano oggi spinte a rivestire un ruolo sempre più importante nell'ambito dei propri Paesi e sullo scenario mondiale. Vale a dire che mostreranno la strada, nel processo decisionale relativo a nuovi strumenti giuridici e riguardo anche lo svolgimento di procedure operative, intese a proteggere le proprio acque.

Ritengo che il concetto della Sicurezza marittima sia costituito da tre aspetti :

- in primo luogo, il quadro giuridico, interno ed esterno, inteso a sostenere azioni repressive e preventive laddove necessarie, per combattere atti illeciti commessi in mare;
- in secondo luogo, la capacità di ciascun Paese di tenere traccia di quanto sta avvenendo nelle proprie acque territoriali e in altre aree di interesse;
- in terzo luogo, la capacità di un Paese di agire, se necessario, per evitare attività illecite nelle proprie acque territoriali e in altre aree di interesse. Questo implica l'esistenza di forze che siano in grado di intraprendere interventi tempestivi ed efficaci contro contatti sospetti, individuati con attività di sorveglianza e monitoraggio e sistemi di rintracciamento.

Insomma, dobbiamo essere in grado di sanzionare, di individuare e di agire.

Le minacce che vanno a gravare sulla sicurezza marittima sono ora più imprevedibili che mai e si sviluppano su una scala più ampia di quanto accadesse in passato. Un dialogo aperto e trasparente, in tutti i campi della cooperazione, sembra essere essenziale per potere costruire la Pace e la prosperità con successo. Il costante scambio di informazioni tra le Marine Militari è fondamentale per garantire una *Maritime Situational Awareness* (MSA).

Quindi, l'impegno congiunto degli Attori coinvolti nelle attività marittime, a livello nazionale e internazionale, è di importanza imperativa per materializzare, per dare concretezza al concetto di sicurezza marittima. Esso richiede, a ciascun Stato, di impegnarsi per promuovere lo sviluppo di questo concetto.

In Brasile, l'Autorità Marittima è esercitata dal Comando Navale che, di conseguenza, è responsabile della gestione e del coordinamento di tutti gli interventi e di tutte le attività che si svolgono sugli Oceani con altre Agenzie, Istituzioni civili e militari, di natura pubblica o privata. Noi abbiamo lavorato in questa direzione. I nostri contatti con queste Organizzazioni non si sono svolti sempre senza problemi ma abbiamo progredito grandemente.

Applicare il concetto della *Maritime Situational Awareness* e soddisfare tutte le esigenze in modo efficiente è fondamentale e la Marina Brasiliana sta sviluppando un sistema complesso per monitorare le proprie acque territoriali che, di solito, viene definito, nel nostro Paese, come "BLUE AMAZON", rispetto al "GREEN AMAZON", la nostra riserva forestale così importante.

Quello che noi chiamiamo il "BLUE AMAZON MANAGEMENT SYSTEM" – SisGAAz è l'acronimo brasiliano – si occupa del monitoraggio di tutte le attività correlate all'oceano. Questo sistema è sostenuto dal Governo Federale e implementato attraverso delle partnership con varie Agenzie pubbliche e private sotto la guida della nostra Marina Militare.

Sembra esserci un consenso nell'ambiente marittimo internazionale sulla necessità di promuovere e modernizzare il quadro giuridico esistente per rispondere alle attuali minacce.

Comunque, qualsiasi progresso compiuto da questo punto di vista dovrà ottenere l'accettazione anche da parte di un numero significativo di Paesi per conferire la stessa legittimità a questo documento che sia stata conseguita dall' UNCLOS.

Vorrei sottolineare che in rapporto con la dicotomia tra la libertà dei mari e la sicurezza marittima, non vi deve essere una vittoria di una Parte alle spese dell'altra. Questo pone una grande sfida: progredire nella sicurezza marittima mantenendo, nel contempo, la libertà dei mari.

Come professionisti del mare, noi dobbiamo evitare una situazione in cui la società ed i poteri politici nei nostri Paesi affrontino i problemi marittimi con le stesse modalità adottate per le problematiche che esistono sulla terra. Gli oceani sono diversi dalle terre e richiedono un approccio adeguato e particolare.

Da ultimo, vorrei sottolineare come il Brasile sia pronto a sostenere eventuali misure, adottate da *Fora* regionali e multilaterali che possono contribuire a promuovere la sicurezza marittima a livello mondiale. La cooperazione internazionale e il dialogo sono le modalità migliori per valutare e risolvere e ricomporre le problematiche maggiori che ci troviamo ad affrontare sui nostri oceani.

Grazie.

BULGARIA

“Capire l’ambiente e condividere le conoscenze: il punto di vista della Marina Bulgara sulla Maritime Situational Awareness”

Ammiraglio di Divisione Plamen MANUSHEV

CAPO DI STATO MAGGIORE DELLA MARINA BULGARA

Buon pomeriggio. Mi chiedo in che lingua parlare...cercherò di parlare il mio Inglese internazionale che cerco di non influenzare con accento inglese o britannico. Spero che mi capirete.

Vorrei condividere con voi l’esperienza e informarvi del fatto che è stata creata una nuova lingua sul Mare Nero, utilizzata dai marinai durante l’attivazione dell’Operazione BLACKSEAFOR, il “*rusnglish*” un misto tra russo e inglese !

Ora, tornando alle cose serie, Ammiraglio Branciforte, cari colleghi, Capi di Stato Maggiore delle Marine e delle Organizzazioni Marittime, ospiti, *partners* ed amici.

Prima di tutto vorrei esprimere la mia gratitudine alla Marina Italiana e al suo Capo di Stato Maggiore, l’Ammiraglio Branciforte, per l’eccellente organizzazione e la splendida l’ospitalità.

La storia ormai famosa del *Regional Seapower Symposium* a Venezia a cominciare dal 1996, ci ha dato diversi motivi per dire che questa serie di eventi è diventata il centro degli sforzi di sicurezza internazionale. I Forum marittimi biennali a Venezia hanno dato non soltanto una continuazione utile delle discussioni, iniziate al Simposio di *Newport*, che sono andate ben oltre a quell’obiettivo. A Venezia, le buone idee sono state trasformate in soluzioni di lavoro dando vita a significative iniziative come il *Regional Virtual Maritime Traffic Center*.

Essendo stato testimone della creazione della *Trans-Regional Maritime Network*, vale la pena di dire che il *Regional Seapower Symposium* ormai è Regionale soltanto di nome, perché si è trasformato in un evento marittimo che ha un’importanza mondiale. E tutto questo è accaduto,

prima di tutto, grazie agli sforzi del nostro ospite, la Marina Italiana, e grazie all'impegno personale del suo Capo di Stato Maggiore durante gli ultimi dieci anni.

Nella mia presentazione, vi porterò ad affrontare il significato della MSA, la conoscenza della situazione marittima, l'importanza di studiare tutte le dimensioni dell'ambiente marittimo, l'importanza dell'apprendimento interattivo per i nostri Partner del MSA e l'esperienza bulgara in questo settore.

L'importanza della situazione della MSA è già stata riconosciuta dai professionisti della sicurezza.

Nell'ambito dello sviluppo del nuovo Concetto Strategico della NATO, il Gruppo di esperti ha evidenziato, nella sua relazione conclusiva, come una *enhanced* MSA sia una delle capacità basilari di difesa convenzionale per la NATO.

Parimenti nell'ambito dei lavori propedeutici allo sviluppo della politica integrata dell'Unione Europea, è stato sottolineato l'urgente bisogno di un approccio comprensivo ed integrato nei riguardi della sorveglianza marittima.

Ci sono molti altri esempi di sviluppi nel mondo ma non ripeterò quanto hanno già detto da altri relatori.

Quello che vorrei fare è attirare la vostra attenzione sulla definizione della MSA e, in particolare, il significato del termine "*understanding*" di tutti gli Attori, eventi, attività e circostanze nell'ambiente marittimo.

Ovviamente, il primo requisito per la MSA è la raccolta, lo scambio e l'analisi delle informazioni. Ciò non può essere rimpiazzato e servono strumenti idonei che non possono essere negletti.

Ma la conoscenza dell'ambiente marittimo va al di là delle soluzioni tecniche. C'è bisogno di trasformare l'informazione in conoscenza. Questa trasformazione, basata sulle informazioni disponibili, può essere attuata lavorando in due direzioni: studiando il settore marittimo nel suo insieme e attraverso un apprendimento interattivo con i partner.

L'apprendimento dell'ambiente marittimo parte dalla creazione di un data base della regione.

Da una parte, c'è una raccolta di informazione che fornisce “nutrimento” per gli studi statistici. Dall'altra parte, c'è la compilazione di studi demografici, economici, sociali e culturali che rivelano un'immagine globale della regione. Queste informazioni dipingono un quadro dell'area marittima, e delle sue estensioni litorali e costiere e consentono di costruire le dinamiche tipicamente regionali. I “*patterns*” di comportamento regionale sono importanti perché servono ad identificare le anomalie. Ogni irregolarità nel settore marittimo è l'indicazione di una potenziale situazione che merita di essere analizzata dal punto di vista della Maritime Security.

E' fondamentale capire che i *patterns* di comportamento marittimo sono diversi da regione a regione. Ad esempio, nonostante i Regolamenti IMO universalmente riconosciuti, i Marinai, anche nell'Europa del Nord e del Sud, si comportano in modo diverso e, quindi, immaginiamoci in regioni che sono ancora più distanti. Qualcosa che è inusuale in una parte del mondo, può essere la prassi normale in un'altra e questo può portare ad azioni sbagliate o alla mancanza di una reazione appropriata.

La specificità del comportamento marittimo spiega la necessità di una approfondita conoscenza regionale. Di conseguenza, vi sono molte similarità tra diversità culturali e l'MSA quando ci si riferisce ad una data area.

Questo giustifica ulteriormente perché i sistemi di conoscenza della situazione marittima (MSA) devono conservare la loro identità, ed essere piuttosto federati in network più ampi anziché “fusi”. Questo sottolinea anche come, contributori di informazioni esterni alla specifica regione, necessitano di combinare la loro tecnologia con la conoscenza locale.

Ho intenzionalmente diviso i partners dall'ambiente anche se sono attori fondamentali della picture, la ragione risiede nella convinzione che la partnership è fondamentale, poiché nessuno è in grado di affrontare singolarmente il problema della MSA. Perciò il nostro compito fondamentale è di identificare e di mantenere dei partner decisi a cooperare nel settore marittimo.

La condivisione delle informazioni è un elemento chiave per la MSA ma da sola non basta, né è raggiungibile se manca la conoscenza dei propri partner internazionali o interagenzia.

L'apprendimento interattivo sulla strutture, obiettivi, azioni, modelli e cultura dei propri partner internazionali è fondamentale.

L'interazione è ottenuta grazie ad uno studio mirato delle Agenzie che collaborano e, allo stesso tempo, grazie alla comunicazione a loro dei dettagli sulle proprie Organizzazioni.

La trasparenza che ne risulta permette di ottenere un consenso diffuso per un lavoro comune.

La Marina Bulgara ha applicato, con risultati soddisfacenti questo tipo di approccio.

I cambiamenti democratici della società Bulgara hanno dato vita a nuove Agenzie, e Organizzazione governativa le cui responsabilità e funzioni riflettono i principi fondamentali della democrazia. Nel settore della Sicurezza marittima, la nuova entità costituite sono state l'Amministrazione Marittima e l'Amministrazione dei Porti che riportano, entrambe, al Ministero dei Trasporti, che a sua volta riferisce al Ministero degli Interni. Inizialmente, seguendo un modello tendenziale noto, queste Organizzazioni hanno assunto più responsabilità nella speranza di ricevere più risorse. Ci sono stati addirittura casi dove le competenze stesse della Marina sono state messe in dubbio o contestate.

Fortunatamente non è occorso molto tempo affinché si comprendesse che la cooperazione di tutti gli attori è fondamentale, compresa la Marina bulgara, per l'assolvimento delle responsabilità. Nell'ultimo decennio, sia l'Amministrazione Marittima che la Polizia di Frontiera hanno cominciato a costituire propri sistemi di sorveglianza costiera, in aggiunta a quello in uso dalla Marina Bulgara, perché arriveranno fondi dall'Unione Europea.

La prima impressione fu di una competizione per il controllo della sorveglianza marittima tra le varie agenzie. La Marina bulgara ha esaminato più da vicino la composizione del nuovo sistema di sorveglianza, il suo scopo e l'obiettivo delle varie Agenzie e i risultati sono stati molto interessanti. L'Amministrazione marittima si era dotata di sistemi indirizzati al controllo del traffico per l'accesso alle aree portuali, mentre quelli delle Forze di Polizia erano finalizzati principalmente al controllo delle acque territoriali l'applicazione delle Leggi specifiche.

La Marina Militare Bulgara ha quindi deciso, anziché iniziare una concorrenza illogica con le altre Agenzie, di proporre una integrazione dei sistemi, grazie al quale ogni Agenzia mantiene la proprietà dei propri componenti ma le informazioni vengono condivise con le altre Agenzie.

L'approccio generale alle spalle di questo approccio è il concetto della MSA, che raccoglie tutte le Agenzie governative che hanno responsabilità condivise per la sicurezza marittima.

L'interazione tra i partner sarà basata su una condivisione della conoscenza. La conoscenza si costruirà attraverso l'integrazione delle informazioni fornite da tutti i partecipanti. Anche se la Marina Bulgara guida questo progetto, non pretendiamo la proprietà delle informazioni. Il sistema è aperto alle forze regionali e interregionali che siano partner dei partecipanti.

La Marina Bulgara lavora anche per creare il contesto operativo per un concetto di MSA che sia integrato a livello internazionale e permetta una sorveglianza delle coste integrata.

L'elemento basilare del sistema è il progetto Marina Bulgara denominato EKCRAN, che dovrebbe essere operativo entro la fine del 2011. Questo Sistema di Informazione e Comunicazione Digitale Integrato, integrerà le informazioni dai siti radar remoti sulla costa e i Centri di controllo della navigazione, della Marina, con i dati dei siti di controllo del traffico marittimo, gestiti dall'Amministrazione marittima e con i siti di sorveglianza della Polizia di Frontiera.

Le informazioni raccolte da altre fonti, verranno unite a quelle della Marina presso il Centro Operativo marittimo.

Per riassumere, il livello di comprensione necessario per una MSA efficace può essere raggiunto quando le informazioni raccolte e analizzate vengono integrate dalla conoscenza completa del settore marittimo e da un apprendimento interattivo dei Partner. Non c'è alcuna sostituzione per le soluzioni tecniche, ma c'è bisogno anche di integrarle con la consapevolezza culturale di ogni Regione marittima. La condivisione delle informazioni con i Partner dovrebbe essere elevata ad una condivisione della conoscenza in modo da arrivare ad una comprensione comune del settore marittimo.

La conoscenza condivisa può essere anche un fattore di risposta generale per tutti i Partner per contrastare i rischi e le minacce alla Sicurezza Marittima.

Grazie dell'attenzione.

GEORGIA

“Dialogo & Cooperazione come contributo alla Maritime Situational Awareness”

Maggiore Generale Zaza GOGAVA

*VICE MINISTRO DELL'INTERNO E CAPO DELLA POLIZIA DI FRONTIERA DELLA
GEORGIA*

Grazie Signor Presidente. Ammiraglio Branciforte,
signore e signori, eminenti partecipanti, buonasera !

In primo luogo vorrei porgere un caloroso Benvenuto a tutti i Partecipanti del Simposio odierno ed esprimere la mia gratitudine alla Marina Italiana per avere organizzato questo evento così significativo.

Coprendo due terzi della superficie del nostro pianeta, gli oceani costituiscono lo strumento principale per il trasporto di merci nell'economia globalizzata. Il commercio sugli oceani, il commercio marittimo è un ingrediente fondamentale della solidità economica del nostro pianeta. Nell'economia odierna, gli oceani e i mari hanno un'importanza crescente e consentono a tutti i Paesi di partecipare alle attività sul mercato globale. Lo spazio marittimo rappresenta una risorsa strategica per lo sviluppo economico di ogni Stato rivierasco. Gli oceani e i mari offrono numerose opportunità di cooperazione regionale. Tuttavia, essi facilitano altresì le attività illecite.

Oggi, le minacce alla sicurezza marittima e di altra natura sono molto diverse da quelle di ieri e da quelle di domani peraltro, quelle del futuro. Nel corso del tempo, infatti, alcune minacce resteranno qui con noi, altre emergeranno e altre ancora scompariranno superate dallo sviluppo tecnologico e geopolitico.

Noi, partecipanti al Simposio odierno, ci rendiamo conto del fatto che i confini non controllati, territori e spazi marittimi non controllati, rappresentano uno spazio ove possono proliferare attività illegali da parte di elementi criminali.

Di conseguenza, dobbiamo migliorare la nostra collaborazione in tutte le direzioni e a tutti i livelli, per mantenere la stabilità nel comparto marittimo e creare sicurezza, un sistema di sicurezza appropriato soprattutto che, da un lato, rappresenti una barriera efficace per la attività illecite e, dall'altro, possa promuovere la cooperazione economica tra i nostri Stati.

L'esistenza di Regioni occupate e non controllate, anche in parte dello spazio marittimo della Georgia e la necessità di garantire la sicurezza per il commercio marittimo e il sistema di trasporto sui mari, la necessità di prevenire attività illecite e di proteggere le risorse naturali marittime e l'ambiente marittimo, sono alcune delle ragioni principali per le quali il nostro Paese ha creato un sistema di *Awareness* situazionale efficace.

Le Forze di Polizia della Georgia sono una delle Agenzie responsabili per la sicurezza marittima. Il miglioramento delle *capabilities* di sorveglianza marittima costituisce una delle nostre priorità. Da questo punto di vista, noi abbiamo compiuto significativi passi in avanti negli ultimi anni.

Ma dobbiamo sottolineare che nessuna Nazione, né nessuna Agenzia, da sola, avranno la capacità di ottenere una *awareness* situazionale efficace in isolamento. Perciò, noi siamo attivamente coinvolti nelle iniziative marittime regionali esistenti, come :

- la *Task Group* per la Cooperazione Navale sul Mar Nero
- il *Forum* di Cooperazione della Guardia Costiera del Mar Nero
- l'Iniziativa per il Centro Informativo e di Coordinamento frontaliero del Mar Nero
- e delle Misure di Costruzione della Fiducia e della Sicurezza in campo navale sul Mar Nero.
- In Aprile di quest'anno, abbiamo siglato il Memorandum Tattico di Intesa tra il Ministero per gli Affari Esteri, la Polizia di Frontiera della Georgia e il Comando di Napoli per quanto riguarda la partecipazione del Dipartimento della Guardia Costiera del Ministero degli Affari Esteri e la Polizia Frontaliera della Georgia all'Operazione *ACTIVE ENDEAVOUR*. Il Memorandum è stato ratificato dal Parlamento Georgiano nel Giugno di quest'anno.

Conseguire l'*Awareness* nel settore marittimo è una grande sfida. La consapevolezza di questo settore richiede una integrazione di attività di *Intelligence*, di applicazione della Legge, informazioni relative e dati *open-source* attinti da settori pubblici e privati. Tutto ciò dipende in larga misura da una condivisione delle informazioni e richiede una collaborazione senza precedenti tra i vari elementi dei settori pubblici e privati :

L'industria della navigazione mercantile, gli Organismi che si occupano dell'applicazione della Legge, le Marine Militari, sia a livello nazionale che internazionale.

Noi dobbiamo sottolineare come abbiamo interessi comuni riguardo alla Sicurezza del settore marittimo. Le azioni strategiche dovrebbero cercare di coinvolgere tutte le Nazioni che abbiano un interesse per la sicurezza marittima, oltre che la capacità e la disponibilità, anche, ad adottare misure intese a sconfiggere il terrorismo e la criminalità sui mari. Fondamentale, per questa collaborazione, deve essere una interpretazione condivisa di quelle che sono le minacce da affrontare, per poi unificare azioni e piani.

Bassi livelli di cooperazione e coordinamento causeranno una mancanza di *Awareness* marittima. Questo *deficit*, questa carenza, potrebbe anche portare ad una mancanza di fiducia tra le varie Agenzie in gioco e i vari Paesi attivi in questo campo.

Noi dovremmo impegnarci al massimo per mantenere la stabilità nello spazio marittimo. Una collaborazione efficace è necessaria e niente di meno. E' necessario, quindi, avere una maggiore fiducia, stimolare la fiducia reciproca ed è necessario avere una applicazione concertata delle *capabilities* collettive per aumentare la consapevolezza di tutte le attività, di tutti gli avvenimenti che si verificano nel comparto marittimo ; dovremmo inoltre promuovere dei quadri di riferimento per attività di sicurezza marittima a livello domestico, nazionale vale a dire e internazionale e sviluppare iniziative fondamentali. Questa è una delle priorità per le nostre Agenzie.

Siglando l'Accordo operativo che riguarda la creazione di una rete marittima trans-regionale per una condivisione di informazioni marittime a livello globale, è una cosa che ci offre una grande opportunità e potremmo così contribuire, con il nostro impegno, al mantenimento di una consapevolezza marittima regionale efficace.

Generalmente, possiamo sottolineare che una forte base di sviluppo della cooperazione tra le nostre Agenzie esiste già ma, senza dubbio, verrà ulteriormente rafforzata in futuro.

Vi ringrazio e vi chiedo scusa per il mio Inglese.

INDIA

"Maritime Situational Awareness"

Comodoro Ajendra BAHADUR SINGH

DIRETTORE PRINCIPALE PIANI NAVALI DELLA MARINA INDIANA

Ammiraglio Branciforte, Ufficiali Ammiragli e Generali, signore e signori.

All'inizio vorrei esprimere la mia gratitudine all'Ammiraglio Branciforte per l'ospitalità e la sistemazione eccellente.

Vi porto il saluto del Capo di Stato Maggiore della Marina Militare Indiana, l'Ammiraglio Nirmal Verma, purtroppo il Vice Capo di Stato Maggiore non ha potuto partecipare alla conferenza per problemi medici.

Quali Nazioni marittime condividiamo problemi comuni di sicurezza e di interesse economico. Questo ci fa credere che tutti i meccanismi di sicurezza marittima richiedano invariabilmente sorveglianza, presenza di Unità, permanenza nelle zone di interesse e coordinamento interagenzia che coinvolga le Marine e le Guardie Costiere e, nella maggior parte dei casi, una serie di altre Agenzie nazionali ed internazionali.

Gli sforzi per la *Capacity Building*, per la messa in comune delle risorse e la condivisione delle tecnologie e della conoscenza, sono profondamente radicati in tutti gli sforzi per garantire la sicurezza del mare e il Simposio di Venezia ha contribuito in larga misura a promuovere tutti questi aspetti.

Ventitre mesi fa, il 26 Novembre 2008, una barca carica di terroristi e di esplosivi, ha violato il sistema di sicurezza indiano. Secondi i dati, dei dieci terroristi catturati vivi, tutti erano formati dall'Askar Daiba, avevano viaggiato per mare da Karachi, in Pakistan attraverso il Mare d'Arabia, sequestrando un peschereccio indiano, il *Kuber*, e dopo avere ucciso l'equipaggio avevano costretto il Comandante a navigare per arrivare a Mumbai. Arrivati a Mumbai, i terroristi avevano ucciso il Comandante e avevano preso degli ostaggi per quattro giorni per avere il capitale

finanziario dell'India. Oltre ad una perdita di proprietà commerciale, ben 176 persone innocenti ed i nove attentatori furono uccisi durante l'attacco. Sembra esserci il coinvolgimento dello Stato con altri Operatori non statali. Il problema non sembra essere soltanto il denaro, come per il Golfo di Aden, ma il Terrorismo.

Il mio scopo oggi è di valutare, insieme alla Comunità marittima qui riunita, alcuni aspetti importanti delle sfide della sicurezza marittima nella regione dell'Oceano Indiano e fornire un aggiornamento sulle iniziative della Marina Indiana.

Prima di tutto, lasciatemi parlare dell'ambiente marittimo della regione.

L'intensità e il volume degli scambi marittimi è aumentato moltissimo in questo decennio per la Globalizzazione e per il desiderio di trovare nuovi mercati e nuove risorse. Ecco perché migliaia di navi solcano l'Oceano Indiano. Se vogliamo includere le più piccole barche da pesca, i numeri sono stupefacenti. L'India ha 11 Stati costieri e soltanto uno Stato costiero ha più di 50.000 imbarcazioni registrate. Il 99% di queste sono inferiori alle 300 tonnellate e quindi non hanno la AIS. C'è quindi un potenziale per sfruttare queste navi come portatori di violenza ed è necessario sorvegliarle e controllarle attentamente.

La grandezza e la geografia dell'Oceano Indiano pone significative sfide alla sorveglianza. Il territorio, la terraferma indiana, più di 1.000 miglia nel mare e altrettanti territori e isole, geograficamente fornisce opportunità uniche a noi, in India, ma anche ad alcuni vicini di litorale, per creare delle reti di sensori per la MSA.

Per la dimensione della Marina Indiana e della Guardia Costiera indiana riusciamo ad avere più di 150 navi, unità aeree e altre risorse per adeguare il nostro sistema.

Come la più grande marina nella regione dell'Oceano Indiano, la Marina Indiana ha avuto un atteggiamento pro-attivo nell'adottare un approccio multiplo per fare fronte alle sfide associate alla MSA.

Abbiamo sostenuto e partecipato attivamente a varie iniziative multilaterali e bilaterali. Sul fronte multilaterale, la Marina Indiana ha promosso due Forum Consultivi Regionali delle Nazioni dell'Oceano Indiano per consentire la costruzione di una sicurezza collettiva: il Forum MILAN, iniziato nel 1995 e che ha tenuto la sua settima riunione nelle Isole Andamane, nel febbraio di quest'anno e al quale hanno partecipato 14 Nazioni. Un'altra iniziativa, che viene

chiamata the *Indian Ocean Naval Symposium* (IONS), che è iniziato nel 2008 per avere la cooperazione di 35 Stati che si affacciano sull'Oceano Indiano. La seconda edizione ha visto la partecipazione di 25 Capi di Stato Maggiore e la presidenza di detto Forum è stata tenuta dalla Marina per due anni, nel 2010. Lo scopo di queste due iniziative è di permettere alle Marine della regione di avere una comprensione condivisa delle preoccupazioni inerenti alla Sicurezza marittima, ampliare la fiducia reciproca, rivedere le necessità di MSA e di facilitare una risposta operativa coordinata per risolvere la situazione.

Chiaramente si è proceduto con un consenso bilaterale e multilaterale. Dobbiamo cooperare per la Pace.

Uno degli scopi di MILAN è di cercare di risolvere insieme le minacce del terrorismo, della pirateria, del contrabbando di droga e del traffico di clandestini. Tutti dispiegheremo Unità per la sorveglianza della zone in questione.

La capacità di sorvegliare il mare è ottenuta grazie ad una serie di mezzi, aerei, motovedette, ecc... delle varie Nazioni e grazie a questo, possiamo aumentare la inter-operabilità delle procedure.

Sul fronte nazionale, il nostro Governo ha assegnato notevoli risorse per rafforzare la Sicurezza costiera e la sorveglianza marittima. Tra i vari aspetti, esiste una rete di Stazioni Radar costiere e un sistema di sorveglianza elettro-optronica, lungo la Costa, che copre più di 4.000 miglia marine.

Per condividere le informazioni raccolte, una Rete di informazione e comunicazione del Comando Nazionale dovrebbe rappresentare una spina dorsale di comunicazione per la condivisione delle informazioni tra tutti gli Operatori Marittimi. Questo schema prevede anche una interconnessione della Rete di sicurezza costiera – la Rete nazionale AIS – con il Sistema di Informazione della Marina Mercantile MSIS, LRIT, VATMS ed altri.

Lo scopo generale è di costruire un meccanismo di scambio delle informazioni per condividere i dati con vari Operatori interni ed internazionali.

Per quanto riguarda le informazioni internazionali, l'integrazione del sistema informativo della Marina Mercantile – MSIS – con il VRMTC, ha consentito dei progressi notevoli. Delle

sperimentazioni in fase hanno cercato di risolvere i problemi tecnici per una connessione automatica tra il VRMTC e il MSIS.

Con il collegamento tra i due portali, è stato creato una data base navale del Mediterraneo nel Mar Rosso e nel Mar Nero. Avendo già applicato i Codici ISPS, sono adesso fattibili degli sforzi per sviluppare degli algoritmi che ci permettano di individuare le anomalie con dei filtri speciali, per fornire alla sicurezza marittima delle informazioni sui comportamenti sospetti. Questo grazie a sensori ad alta capacità.

Cambiamenti strutturali organizzativi sono stati adottati per includere altri operatori marittimi come gli operatori del settore navale, i porti, lo Stato e il Governo locale.

Le sfide sono state affrontate e siamo convinti che una *Governance* della MSA di successo sarà il risultato di una maggiore Sicurezza costiera.

La pirateria ha allargato la sua area di influenza nella regione dell'Oceano Indiano. La Marina Indiana ha continuamente mantenuto una nave da guerra, nel Golfo di Aden, per più di due anni per scortare più di un migliaio di navi mercantili. Comunque, nonostante la presenza delle Marine, il problema ancora esiste.

L'incapacità di risolvere il problema della pirateria marittima rafforza la nostra convinzione che, mentre la MSA sia in una fase auspicabile, il processo generale per la risoluzione, la sorveglianza, la raccolta, la diffusione, l'analisi e la distribuzione dei dati deve andare ben al di là dei limiti nazionali. Inoltre, serve un meccanismo di risposta giuridico comune.

La libertà dei mari è spesso considerata come un primo passo verso l'anarchia nel settore marittimo. Ma mentre la libertà essenziale deve essere garantita, un certo livello di *governance* deve essere radicato affinché, comunque, tutti i nostri Stati possano beneficiarne.

Un sistema globale federato deve essere evoluto, collegando tutte le regioni, sfruttando e condividendo tutti i dati sulla navigazione.

Se si vuole raggiungere il successo, uno sforzo per la MSA, basato sulla cooperazione, dovrebbe interferire sulle operazioni pratiche e bisognerebbe trovare delle opzioni giuridiche e tecnologiche che riguardino anche le Unità al di sotto delle 300 tonnellate.

Inoltre, la creazione di Centri di scambi delle informazioni, con collegamenti ad altri Centri regionali ed internazionali, è sicuramente un passo necessario.

Per concludere, vorrei ripetere che una nave, piccola apparentemente innocua, ha avuto un potenziale tremendo nell'uccidere persone e nel creare distruzione. Dobbiamo essere consci dei grandi rischi che corriamo.

Maggiori livelli di cooperazione tra le Marine e le Nazioni ci aiuteranno a collegare, uno all'altro, i vari puntini dei Data Base nel mondo e, quindi, raggiungere una maggiore MSA, un maggiore livello di MSA.

L'integrazione di approcci regionali ed extraregionali, l'evoluzione di strategie concordate e le procedure per una azione cooperativa per combattere la criminalità nel mare, il miglioramento dei meccanismi di condivisione delle informazioni, ci serviranno per raggiungere questo scopo.

Permettetemi, infine, di ringraziare ancora la Marina Italiana per avere fornito una sede a questo Forum che ci permetterà di condividere i nostri punti di vista in una città bella come questa. Grazie.

SVEZIA

"La creazione della Maritime Situational Awareness - non solo bella ma anche necessaria"

Ammiraglio Anders GRENSTAD

CAPO DI STATO MAGGIORE DELLA MARINA SVEDESE

Mille Grazie.

Ascoltare l'intervento di uno svedese o prendersi un caffè, sono la stessa cosa evidentemente.

Stimati partecipanti a questo Simposio, signore e signori.

E' un onore per me, come Capo di Stato Maggiore della Marina Reale Svedese, partecipare a questo Simposio ed avere la possibilità di condividere con voi la mia opinione riguardo alla importanza della *Maritime Situational Awareness*. Per certi versi, esprimerò anche l'opinione per gli aspetti che aderiscono alla SUCBAS, la Comunità SUCBAS.

Il Simposio odierno è dedicato a tre temi : la MSA, la MSO e la MCB, la *Capacity Building* marittima. Tutti questi tre elementi sono necessari per creare un ambiente ottimale per la navigazione a livello internazionale che porti allo sviluppo e alla prosperità della Comunità mondiale. E questi tre elementi sono riconosciuti a livello internazionale come fattori chiave per lo sviluppo positivo dello scenario marittimo.

Nell' agosto di quest'anno, i Capi di Stato Maggiore delle Marine Europee hanno approvato un documento "*Il Concetto Operativo Marittimo*" dei Capi di Stato Maggiore – il MOC – e in questo documento vengono delineate, tra l'altro, una serie di opinioni principali relative all'importanza del mare. Viene dichiarato, infatti, che "*Il Mare rimane vitale non soltanto per lo sviluppo economico dell'Europa ma anche per quello Globale, per il commercio e per la prosperità a livello mondiale.*"

Inoltre, il MOC afferma che : "*la MSA e uno scambio di informazione nazionale ed internazionale, sono sempre stati riconosciuti come un fattore abilitante chiave per Operazioni*

marittime di successo. In un mondo sempre più complesso dove la maggior parte dei problemi hanno un elemento di globalizzazione nella loro composizione stessa, fare affidamento su una MSA migliore e più tempestiva è sempre stato molto importante.”

Il problema è: come passare dalle parole alle azioni ?

Ne abbiamo già sentito parlare questa mattina. In realtà, dobbiamo creare un sistema per conseguire la MSA nelle Regioni e, speriamo a livello mondiale nel lungo termine.

Ora, vorrei condividere con voi alcune esperienze della Svezia e dell'area del Mar Baltico. Nel Mar Baltico, il traffico, costantemente crescente ed altre attività marittime, comporta nuove possibilità, per esempio anche per una nuova e maggiore crescita economica. Il traffico crescente e le attività marittime crescenti impongono però nuove minacce e comportano nuovi rischi per il traffico e le attività e questo porta nuove minacce e rischi per gli Stati nelle aree circostanti.

Noi dobbiamo quindi sviluppare quelle *capabilities* che daranno, alla Marina Svedese, la possibilità di affrontare queste sfide creando una responsabilità comune per la creazione di uno spazio sicuro per lo sviluppo delle attività marittime nel Mar Baltico.

Ci sono tre fattori fondamentale che dobbiamo prendere in considerazione con attenzione se vogliamo lavorare con maggiore sicurezza a livello marittimo :

- La Marina Militare deve avere un mandato politico. Noi abbiamo lavorato senza mandato politico e la cosa non funziona. Il Governo deve agire in questo campo. Uno dei compiti che ho ricevuto dal mio Governo è quello di proteggere gli interessi svedesi sul mare. Per essere in grado di fare fronte a questo compito, una buona *Awareness* situazionale marittima è necessaria. E' una base necessaria su cui fare affidamento.
- La Marina deve avere le risorse appropriate : stazioni radar, imbarcazioni, stazioni di controllo navale ed altri *asset* per portare avanti le attività di sorveglianza, identificazione, compilazione e analisi.
- Devo inoltre che la Marina non può creare un sistema MSA da solo.

Nel Mar Baltico, oggi , siamo riusciti a creare un sistema di cooperazione interagenzia transfrontaliero. Per alcuni anni, le Marine Svedese e Finlandese hanno avviato una cooperazione

bilaterale per conseguire un quadro marittimo comune riconosciuto. Questa iniziativa era stata denominata SUCFIS ma poi si è trasformata in SUCBAS e comprende tutti gli stati prospicienti sul Mar Baltico con eccezione della Federazione Russa. La Russia era stata invitata quando è stata creata questa Comunità allargata ma, per il momento, non ha fatto domanda per fare parte della SUCBAS. Però sono disponibile, durante la pausa caffè, se il Rappresentante Russo vuole venire.

I fattori chiave per avere successo nella creazione del SUCBAS sono stati :

- L'uso di sistemi nazionali e di sensori funzionanti
- Ogni Nazione può scegliere il proprio livello di cooperazione a seconda delle condizioni nazionali vigenti
- L'approccio dovrà essere graduale
- Ci dovrà essere una volontà comune e una comprensione della necessità di condividere informazioni.

Di conseguenza, i contributi nazionali sono stati fusi insieme ed è stato creato un quadro marittimo riconosciuto comune, migliore e più approfondito. Quindi, abbiamo cercato di creare un livello più elevato di sicurezza marittima comune nel Mar Baltico.

Che cosa significa poi raccogliere informazioni intelligenti ?

Nella Regione Baltica vi sono 3.000 imbarcazioni di elevato tonnellaggio. Il traffico è intenso ed è difficile selezionare le informazioni più pertinenti e rilevanti quindi.

Il nostro sistema ha ridotto, diciamo, il numero delle informazioni rilevate più pertinenti. Altri sensori come radar o telecamere possono ulteriormente ridurre il numero di imbarcazioni identificate. Comunque, c'è sempre un numero di imbarcazioni non identificate. Tuttavia, elaborando e analizzando le informazioni nell'ambito del SUCBAS, le imbarcazioni più interessanti possono essere individuate e, di conseguenza, è possibile che le Agenzie nazionali rispondano se necessario.

Vi darò una illustrazione di questo sistema di attività.

Vedete queste due immagini di un imbarcazione che porta un carico per la cooperazione internazionale e per avere accesso a ulteriori informazioni di diversa origine, questa si rivela una immagine molto più interessante. Questo è il vantaggio dell'informazione intelligente.

Bene, questa era la teoria ma che cosa accade nella realtà ?

Abbiamo avuto un effetto positivo con questo tipo di collaborazione ?

Vorrei condividere con voi due esempi mostrandovi le attività di sorveglianza che abbiamo in corso e che possono avere un impatto positivo sulla Sicurezza in mare.

Questa è una storia vera diciamo. Il 31 agosto 2008, una nave mercantile con un carico di sostanze chimiche, si dirigeva verso Sud nello stretto tra la Svezia e Aaland nella parte settentrionale del Mar Baltico. Nel bel mezzo della notte, delle stazioni di controllo navali Svedesi e Finlandesi avevano riconosciuto la nave, l'avevano individuata ed avevano visto che non seguiva le rotte ordinarie. Si stava dirigendo verso un campeggio che era pieno di giovani, di bambini e di adulti. La nave è stata richiamata 11 minuti dopo le 2, via radio, dalla Stazione di controllo svedese. Dopo 9 minuti questa aveva già modificato la sua rotta, l'aveva corretta. Ora la nave stava seguendo la rotta corretta grazie a questa comunicazione via aria e così facendo avevamo evitato un grave incidente ed eravamo riusciti a fare correggere la rotta alla nave.

Un altro esempio che vi potrei fare : le Marine che circondano il Mar Baltico devono portare avanti un impegno comune, una cooperazione comune. Qui vedete non soltanto il traffico, il carico di traffico che esiste nell'area ma anche il suo contenuto. Abbiamo la possibilità di svolgere analisi migliori e valutare le minacce che gravano sul Mar Baltico.

In riassunto, possiamo dire che i risultati raggiunti sono più elevati per quanto riguarda la Sicurezza sul mare.

Ma voglio parlare della cooperazione interagenzia.

Una parte molto importante del lavoro inteso a costruire e raggiungere un livello di sicurezza più alto sul mare, è la Cooperazione tra diverse Agenzie ed Enti. Si tratta di un problema non privo di attriti. Abbiamo sviluppato, con la Guardia Costiera Svedese, un approccio particolare. Ho visitato Jean-Paul, in Belgio, un anno fa e ci ha mostrato che 90 Agenzie in Belgio che parlavano due lingue diverse e potevano collaborare benissimo con 19 Agenzie diverse.

Ma noi ci stiamo arrivando. Il nostro quadro di riferimento viene utilizzato dalla Guardia Costiera e qui voglio riassumere dicendo che credo che la Cooperazione regionale – come l'esempio della SUCBAS nel Mar Baltico – ci consente di creare un ambiente di fiducia

reciproca, con la disponibilità di condividere informazioni e dati. Questa disponibilità crescerà. Speriamo di potere diventare parte del Sistema di Sorveglianza Marittima Integrato Europeo.

Ma dobbiamo vedere anche come potere aumentare la utilizzabilità delle capacità esistenti. Dobbiamo raccogliere, compilare informazioni, condividerle e questo sforzo dovrà continuare anche in futuro.

La Marina Reale Svedese continuerà a collaborare con altri attori, nel settore marittimo, per sviluppare questa cooperazione così importante a livello internazionale e nazionale.

E con questo concludo il mio intervento e vi ringrazio moltissimo per la vostra attenzione.

TURCHIA

"Architettura ed interazione della MSA della Marina Turca nelle attuali MSO"

Ammiraglio Esref Ugur YİĞİT

COMANDANTE FORZE NAVALI TURCHE

Signori Ammiragli, Capi di Stato Maggiore, partecipanti.

Prima di tutto vorrei dire che potermi rivolgere a voi è un grande onore.

A partire dal 2005, abbiamo visto notevoli miglioramenti, sviluppi e sforzi di integrazione della Sicurezza Marittima e nel settore della Sicurezza ed abbiamo visti risultati notevoli grazie a questi sforzi.

Nella mia relazione vorrei sottolineare alcuni risultati importanti della Marina Turca insieme ai nostri Alleati e alle Marine amiche e come tali risultati siano collegati alle operazioni marittime attuali.

Seguirò le diapositive.

I pilastri della Politica di Sicurezza Marittima Turca sono la cooperazione regionale, la inter-operabilità, la costruzione della fiducia – *confidence building* – e il contributo al *Global Endeavour*. La architettura MSA Turca è stata progettata per sostenere questi principi.

Come potete vedere sulla diapositiva, dati e informazioni acquisite da una serie di fonti, sono integrate, gestite e distribuite per vari scopi. La caratteristica più importante dell'architettura MSA è la sua flessibilità di fronte ai requisiti operativi che cambiano e alle innovazioni tecniche.

Ora, vi fornirò una breve informativa su alcuni dei sistemi coinvolti nella nostra architettura MSA.

Insieme agli sforzi che sono incominciati negli anni 90, la Marina Turca ha creato un Sistema di Sorveglianza Marittima Integrato – IMSS – che controlla tutte le acque costiere turche, con 3 Centri di coordinamento e sorveglianza che utilizzano vari tipi di sensori con base

a terra e aerotrasportati. Oltre a questi sensori organici, i dati, provenienti da vari sensori non organici, sono stati integrati nel sistema per mezzo di possibilità di comunicazioni alternative.

Più di recente, la Marina Turca ha assunto un ruolo di guida e coordinamento per integrare i sistemi sviluppati dalle Agenzie dei Comandi Marittimi nazionali competenti per creare un sistema di Sorveglianza marittima nazionale congiunto.

D'altra parte, la Turchia ha sviluppato un sistema nazionale, chiamato BH-OMEGA, per scambiare dati MSA a scopo multinazionale.

Attraverso i sistemi multinazionali coinvolti nella nostra architettura MSA, il *White Picture* Turco e il quadro marittimo riconosciuto, sono condivisi con altri Paesi NATO grazie alla MSSIS e alla MCCIS rispettivamente. La Turchia ha sostenuto anche il V-RMTC fin dal suo inizio.

In questa diapositiva, potete vedere il notevole aumento del contributo della Marina Turca al sistema V-RMTC negli ultimi anni.

Avendo brevemente citato la nostra Architettura MSA, adesso vorrei fornirvi delle informazioni sulle attuali operazioni di Sicurezza Marittima Turche, sostenute dalle nostre attività MSA.

In parallelo alle politiche di sicurezza marittima turche, la Marina Turca o partecipa attualmente o esegue operazioni marittime così come è mostrato sullo schermo.

Il resto della mia presentazione si concentrerà su alcune di queste operazioni.

Andando da Nord a Sud, come si vede nelle cifre collegate alle attività marittime del 2009 nella zona del Mar Nero, possiamo riassumere il significato della regione del Mar Nero in due parole importanti: *Energia e Sicurezza*.

Signor Partecipanti, per aumentare la Sicurezza marittima nel Mar Nero, gli Stati litorali hanno cominciato una serie di iniziative di cooperazione nell'ultimo decennio che sono elencate sullo schermo.

Ora, vorrei concentrarmi sull'Operazione BLACKSEA HARMONY e la sua architettura MSA.

La missione dell'Operazione BLACKSEA HARMONY è condurre operazioni di presenza sulle linee vitali delle comunicazioni nelle aree di giurisdizione marittima turca, per identificare e

reagire a navi sospette grazie al raggiungimento e al mantenimento di una MSA nelle zone di sorveglianza prescelte.

Con questi aspetti, l'Operazione BLACKSEA HARMONY è un'operazione tipica di sicurezza marittima composta di MSA e di pilastri operativi per l'interdizione marittima. Questa operazione, aperta a tutti i Paesi del Mar Nero, è affiliata all'Operazione guidata dalla NATO, ACTIVE ENDEAVOUR nel Mediterraneo, che riguarda la condivisione di informazioni delle indagini. La Federazione Russa e l'Ucraina sono partecipanti attivi dell'Operazione BLACKSEA HARMONY sin dal 2007 e la Romania dovrebbe partecipare all'operazione subito dopo il completamento del processo di ratifica del Memorandum di Intesa in entrambi i Paesi.

Quindi, l'operazione BLACKSEA HARMONY è una operazione multinazionale.

La condivisione dell'informazione è condotta con la Federazione Russa, fin dal 2007, grazie ai Centri di Coordinamento che utilizzano dei sistemi OMEGA-BLACKSEA HARMONY. D'altro canto, sistemi FORESC sono utilizzati per scambiare dati tra le piattaforme marittime e i Centri di coordinamento permanente OBSH. Un coordinamento efficace è stato creato tra i centri OBSH e le operazioni ACTIVE ENDEAVOUR a partire dall'attivazione dell'operazione stessa.

L'Operazione BLACKSEA HARMONY sostiene anche il BLACKSEAFOR, che è stato creato nel 2001, con lo scopo di contribuire ad un ulteriore rafforzamento dell'amicizia, delle buone relazioni e della fiducia reciproca tra gli Stati che si affacciano sul Mar Nero, oltre a migliorare la pace e la stabilità nella regione attraverso il rafforzamento della cooperazione e dell'interoperabilità tra le Forze Navali.

Ora, vorrei parlare un po' del Sud della Turchia.

Come descritto sulla cartina, la Baia di ISKENDERUN, di recente, è diventato un Centro energetico fondamentale per il Mediterraneo orientale. Per contribuire alla sicurezza mondiale per l'energia grazie al rafforzamento delle rotte di comunicazione per le petroliere dal terminal di Ceyhan, nel Mediterraneo, la Marina Turca ha lanciato, nel 2006, l'operazione MEDITERRANEAN SHIELD, nel quadro legale di una Risoluzione relativa del Consiglio di Sicurezza delle Nazioni Unite.

Come per l'OBSH, le informazioni sul traffico marittimo, ottenute attraverso l'operazione MEDITERRANEAN SHIELD, sono condivise anche con i Partner relativi.

L'Operazione MEDITERRANEAN SHIELD e l'Operazione della NATO, ACTIVE ENDEAVOUR sono complementari l'una all'altra e consentono un miglioramento della MSA nel Mediterraneo orientale con un reciproco coordinamento ed una cooperazione rafforzata.

A questo punto vorrei dire come l'Operazione ACTIVE ENDEAVOUR sia stata una forza di spinta notevole per le iniziative MSA all'interno della NATO. E vorrei anche dire, con piacere, che la Turchia è una delle Nazioni che forniscono il più alto numero di Unità, all'Operazione ACTIVE ENDEAVOUR, fin dal suo inizio.

La Marina Turca ha partecipato attivamente all'Operazione UNIFIL, iniziata dalle Nazioni Unite per il Libano, fin dal 2006. Lo scambio di dati tra le Unità partecipanti e i Centri di coordinamento migliorano la MSA nella regione.

In accordo con la politica della Sicurezza marittima della Turchia basata sui contributi alla GLOBAL ENDEAVOUR, la Marina Turca prende parte anche alle operazioni contro la Pirateria nel Golfo di Aden e nel Bacino Somali fin dal loro inizio.

La Marina Turca ha partecipato al SNMG2 (Standing NATO Maritime Group-Two) e alla Combined Task Force CTF-151. Per rafforzare queste attività, il Comando della CTF-151, tra Maggio e Agosto del 2009 e tra Settembre e Dicembre 2010, è stato assunto da Ammiragli Turchi.

L'ultima iniziativa marittima che vorrei citare sono le attività svolte dal Task Group marittimo turco, recentemente creato per dimostrare l'impegno della Marina Turca a favore della Pace e della stabilità marittima attraverso un miglioramento della amicizia, della cooperazione e dell'interoperabilità con le Marine alleate e le Nazioni amiche. Sarà attivato, su base annuale, per essere applicato nelle nostre aree di interesse marittimo.

Quest'anno, il Task Group ha operato nel Mediterraneo, ha condotto esercitazioni e addestramenti con altre Marine, ha fornito supporto all'operazione ACTIVE ENDEAVOUR e ha contribuito agli sforzi generali per la MSA durante tutto il periodo di attivazione.

L'anno prossimo, sarà attivato per tre mesi, per operare nel Mar Rosso, nel Golfo di Aden, nella regione somala, nel Mar di Arabia e nell'Oceano Indiano per sostenere operazioni

antipirateria, condurre attività di Sicurezza marittima in particolare contribuendo agli sforzi per la MSA nella regione e per fare delle visite ai porti in vari Paesi nella sua area di operatività.

Ammiragli, Partecipanti, come osservazione finale del mio intervento, vorrei sottolineare che gli sforzi trans-regionali verso una MSA globale aiuteranno sicuramente a mantenere il coordinamento e la cooperazione aperti con i diversi Paesi ma gli sforzi dei Paesi costieri e la loro partecipazione attiva nelle iniziative regionali, sono l'elemento chiave per il successo.

Riteniamo che il contributo di ogni Nazione nel quadro generale abbia un effetto unico e significato sulla performance delle operazioni coordinate quando e dove è necessario.

Riteniamo che gli sforzi regionali per garantire la sicurezza marittima debbano contribuire, su larga scala, a GLOBAL ENDEAVOUR.

Signori partecipanti, questo pone fine al mia breve contributo. Grazie per la vostra attenzione.

SECONDA SESSIONE:

*“DIALOGO E COOPERAZIONE COME CONTRIBUTO
ALLE MARITIME SECURITY OPERATIONS”*

La crescente complessità dello scenario marittimo è correlata alla vasta estensione geografica, al libero e sicuro uso dei mari, unitamente ad un'ampia gamma di peculiari variabili e rischi, essa pretende pertanto un approccio innovativo in materia di sicurezza. Ne consegue la necessità di svolgere efficacemente in mare una serie di compiti sia esclusivamente militari sia di polizia in conformità uno scenario marittimo in costante evoluzione. In tale prospettiva, gli storici ruoli delle Marine sono stati in parte rimodulati per condurre le moderne Maritime Security Operations (MSO). Lo sviluppo di tali moderni ruoli rappresenta, peraltro, anche la concreta risposta all'esigenza di protezione dei traffici marittimi, i rischi di atti di pirateria contro le navi mercantili ha infatti indotto lo sviluppo anche di nuove formule di protezione garantite dalla Marine quali ad esempio i Vessel Protection Detachment (VPD). Le MSO rappresentano quindi la moderna risposta alle sfide del presente ed alle prevedibili minacce del futuro che possono e potranno essere superate e contrastate con successo tramite una sinergica collaborazione militare-civile nell'ambito della Maritime Security. Nel dare attuazione al binomio Dialogo & la Cooperazione a livello interagenzia le Marine, da tempo, operano "in prima linea" per lo sviluppo del concetto di MSO condiviso tra autorità civili e militari in maniera da rispondere efficacemente alle esigenze individuate dalla comunità marittima internazionale.

Governo Federale di Transizione della SOMALIA

Dott. Abukar Abdi OSMAN

MINISTRO DELLA DIFESA

Gentili ospiti,

Signore e Signori,

Per prima cosa vorrei ringraziare voi ed il vostro Governo per aver previsto la nostra partecipazione a questo importante evento del *8th Regional Sea Power Symposium* che si sta svolgendo nella bellissima città di Venezia. Vorrei anche ringraziare l'Ammiraglio Branciforte che ha reso possibile la nostra presenza qui oggi questo nostro intervento.

Permettetemi inoltre di ringraziare le nazioni e le organizzazioni internazionali che hanno supportato la Somalia nel corso dei due decenni di conflitti orchestrati dai Combattenti Terroristi Stranieri Internazionali in Somalia.

Eccellenze, vorrei presentare un punti di situazione aggiornato sulle acque somale e sullo sviluppo delle attività dei Terroristi Internazionali alleati ad Al Qaida in Somalia.

Il governo somalo retto in passato dal Presidente Siad Barre è collassato nel gennaio 1991 e dal quel momento migliaia di somali sono stati uccisi, feriti o dispersi internamente, nelle nazioni vicine ma anche in Europa e negli Stati Uniti. La situazione è ulteriormente peggiorata quando, a seguito della scomparsa del precedente governo autoritario, i Terroristi Stranieri Internazionali hanno iniziato a propugnare la loro ideologia estremista in Somalia.

Questi Terroristi Stranieri Internazionali hanno iniziato la loro attività in modo cauto, reclutando centinaia di adolescenti somali e portando nel nostro paese migliaia di combattenti stranieri dall'Asia, Arabia, Africa ed altre nazioni ancora per prendere il potere in Somalia e trasformarla in uno stato islamico estremista da utilizzare come base principale da cui condurre attacchi in Africa, nella regione del Golfo ed in altre nazioni in giro per il mondo.

Dopo vent'anni di preparativi militari, economici e politici questi terroristi hanno iniziato a finanziare una guerra contro il governo del Presidente Sheikh Sharif creato a Gibuti nel gennaio 2009.

Il numero di questi combattenti stranieri è cresciuto giorno per giorno ed oggi si attesta tra I 2500 ed I 3000 uomini, principalmente localizzati nelle regioni meridionali ed in alcune regioni centrali sotto il loro controllo. Recentemente hanno esteso i loro attacchi all'interno delle Amministrazioni regionali del Puntland e del Somaliland, dove hanno attaccato ed ucciso molti rappresentanti delle amministrazioni regionali, anche con attacchi suicidi.

La Somalia è attualmente sul punto di cadere nelle mani dei combattenti terroristi internazionali e di Al Shabaab, alleata di Al Qaida, se non arriveranno presto aiuti economici e supporto politico e militare per ristabilire forti e credibili Forze Armate nazionali.

I Capi di Stato dell'Unione Africana nel loro summit 2010 a Kampala, in Uganda, hanno convenuto nel dispiegare un massiccio contingente AMISOM di 22000 uomini per le operazioni di peacekeeping in Somalia, purtroppo questo non è effettivamente avvenuto. Attualmente in Somalia sono presenti solamente 7200 uomini dall'Uganda e dal Burundi; alcuni Stati membri dell'Unione Africana hanno promesso altre forze di peacekeeping che pur tuttavia non sono ancora pronte.

Al-Shabaab ed i combattenti stranieri in Somalia usano attacchi suicide come armi letali:

- In differenti attacchi suicidi avvenuti a Mogadiscio e nella regione di Hiraan sono stati uccisi 6 membri del Gabinetto dei Ministri otto membri del parlamento, centinaia di addetti civili, soldati del Governo Federale Transizionale e migliaia di innocenti.
- Il 12 luglio 2010 una doppia esplosione a Kampala, mentre la gente guardava una partita di Coppa del Mondo, ha ucciso 74 civili innocenti ferendone 60. L'attentato è stato rivendicato dal portavoce di Al Shabaab, Sceicco Ali Mohamud.
- Due attacchi suicidi dentro il quartier generale di AMISOM a Mogadiscio hanno ferito il vice Comandante della forza AMISOM ed il vice Comandante della Polizia, entrambi del Burundi, oltre a molti soldati.

I combattenti terroristi in Somalia hanno collegamenti e connessioni con i Terroristi Combattenti Stranieri Internazionali, che sono affiliati ai membri di Al Qaida che combattono

contro i legittimi governi in Yemen, Iraq, Pakistan, Afghanistan e Cecenia. Le loro azioni hanno una comune matrice ideologica.

Il vice comandante di Al Shabaab, sceicco Muktar Robow ha apertamente dichiarato che la sua organizzazione è alleata con Al Qaeda ed è pronta a supportarla in Yemen ed in Arabia Saudita, incoraggiando inoltre i propri membri a prendere parte alla guerra santa.

In varie occasioni i leader di Al-Shabaab hanno annunciato di ricevere supporto ed addestramento militare dai gruppi terroristici internazionali di Al Qaeda, mentre è stato confermato che molti leader di Al Shabaab si stanno addestrando in Afghanistan.

Vediamo ora la crescita economica del terrorismo internazionale.

- I Combattenti Terroristi Stranieri e Al Shabaab controllano alcuni settori economici come porti ed aeroporti.
- Essi usano porti ed aeroporti per portare in Somalia terroristi ed armi per combattere il Governo Federale Transnazionale.
- Hanno anche costretto i commercianti a pagare oboli aggiuntivi per importare ed esportare beni nei porti ed aeroporti di Kisimaio, Marka, Barawe e Harardeere. Inoltre l'esportazione di carbone alle nazioni del Golfo ha grandemente incrementato i loro introiti.
- Approssimativamente i loro commerci rendono circa 8-10 milioni di dollari. Inoltre la popolazione di Bakaaraha è costretta a pagare 5 milioni di dollari ogni 3 mesi. Chi non riesce ad assicurare questa tassa viene arrestato ed i suoi beni confiscati.

La pirateria al largo delle coste somale è una minaccia ai traffici marittimi internazionali ed ha intaccato la stabilità economica della regione.

Dal 2005, molte organizzazioni regionali hanno espresso la loro preoccupazione per l'incremento degli atti di pirateria. La pirateria ha contribuito ad incrementare i costi dei traffici marittimi ed ostacolato la distribuzione di aiuti, cibo e carichi, laddove il 90% degli aiuti del WFP arriva via mare e migliaia di navi commerciali e petroliere attraversano ogni giorno il Golfo di Aden, esposte a questa minaccia.

Centinaia di mercantili con i loro equipaggi sono stati sequestrati dai Terroristi Combattenti Internazionali negli ultimi 5 anni nel Golfo di Aden e nell'Oceano Indiano, inoltre:

- Le compagnie di navigazione hanno pagato centinaia di milioni di dollari per liberare le loro navi ed i loro equipaggi; di contro il pagamento dei riscatti ha incoraggiato e potenziato le attività terroristiche nelle acque somale.
- I combattenti terroristi stranieri e Al Shabaab ricevono il 40% del valore dei riscatti pagati dalle compagnie ai pirati, e questo valore è cresciuto dal 2007 da 3,5 a 7 milioni di dollari per ogni mercantile sequestrato in base alle dimensioni ed al carico.

La Somalia ha 3333 chilometri di coste e rappresenta un crocevia importante nel commercio marittimo globale, connettendo l'Oceano Indiano, il Golfo di Aden, il Canale di Suez, il Mediterraneo ed il Mar Nero. Queste rotte devono essere protette dagli attacchi del Terrorismo Internazionale, cosa che le nostre forze non possono fare per l'assenza dei seguenti aspetti:

- Ufficiali e soldati ben addestrati per contrastare la crescente attività terroristica e piratesca nelle acque somale.
- Imbarcazioni veloci con mitragliatrici pesanti.
- Caserme e campi di addestramento.
- Un quartier generale della Marina.
- Risorse finanziarie per le attività della Marina Somala.
- Un centro di comunicazioni ed apparati di comunicazioni per le Forze Navali Somale così da poter mantenere un collegamento affidabile con le forze Navali internazionali ed allertarle in caso di attacchi ai mercantili.
- Ospedali, medicine ed equipaggiamenti medici.
- Trasporti.

I terroristi stranieri internazionali e Al Shabaab reclutano ragazzi tra i 12 ed i 18 anni per combattere il Governo Federale Transizionale Somalo e le truppe AMISOM. Questo ragazzi sono prelevati a forza nelle loro case ed i loro genitori sono picchiati se tentano di opporsi.

Al Shabaab ed i combattenti terroristi stranieri hanno bandito tutte le Organizzazioni Internazionali di Soccorso, i media locali e quelli internazionali, impedendogli di operare nelle aree da loro controllate; Al Shabaab ha confiscato e chiuso stazioni radio e televisive e bandito la

distribuzione umanitaria di cibo ed aiuti alla popolazione. Migliaia di innocenti civili sono morti per malattie, malnutrizione, scarsi servizi e mancanza di cibo ed acqua.

Oltre 2 milioni di persone hanno lasciato le loro case a partir dal 2006 a causa di questa guerra scatenata dai gruppi dei terroristi internazionali.

Le forze AMISOM hanno portato avanti uno sforzo straordinario nel combattere i terroristi in Somalia e nel reclutare soldati somali, con l'ausilio di progetti sostenuti dall'Unione Europea e degli Stati Uniti d'America. Siamo anche grati i governi italiano ed americano per il supporto nel sostenere gli stipendi e le razioni per gli 8200 soldati a Mogadiscio.

SPAGNA

Ammiraglio Manuel REBOLLO GARCIA

CAPO DI STATO MAGGIORE DELLA MARINA SPAGNOLA

Moderatore della Seconda Sessione

Grazie. Ammiragli, Colleghi, Ospiti, Signori e Signore, buongiorno.

Stiamo per iniziare la seconda Sessione del nostro *VIII Regional Seapower Symposium* e consentitemi, in primo luogo, di ringraziare l'Ammiraglio BRANCIFORTE, che mi ha dato l'opportunità di presiedere questa Sessione ma anche per l'eccellente organizzazione dell'evento e per la generosa ospitalità che ha riservato a tutti noi. L'Ammiraglio BRANCIFORTE lo ha fatto di nuovo e molto meglio di qualsiasi altro.

Parleremo oggi del *Dialogo e della Cooperazione come contributo alle Maritime Security Operations*.

Nel corso di questa Sessione, i termini e le definizioni del concetto di *Maritime Security Operation* (MSO) diverranno sicuramente chiari dato il livello dei conferenzieri. Senza dubbio, avremo una Sessione estremamente fruttuosa e produttiva, ne sono certo.

Quindi, è mia responsabilità, in qualità di *Chairman*, quella di controllare, anche con una certa severità, il rispetto dei tempi dedicati a ciascun relatore. Quindi, durante gli interventi delego il compito al Comandante ANNUNZIATA affinché tenga d'occhio la durata degli stessi. Vi posso garantire che non sarà prevista nessuna penalità per coloro che concluderanno il loro intervento prima dei dieci minuti assegnati. Comunque, senza ulteriore indugio, a questo punto vorrei offrire la parola all'Ammiraglio di Divisione YANPENG QIU, Vice Capo di Stato Maggiore della Flotta Mare Orientale della Marina della Repubblica Popolare Cinese. Ammiraglio, a Lei la parola.

CINA

“Il rafforzamento della Maritime Security Cooperation”

Ammiraglio di Divisione YANPENG QIU

*VICE CAPO DI STATO MAGGIORE DELLA FLOTTA MARE ORIENTALE DELLA
REPUBBLICA POPOLARE CINESE*

Ammiraglio Bruno Branciforte, gentili ospiti, buongiorno.

Sono estremamente lieto di essere qui in questa bella città di Venezia e di potere parlare del *Dialogo e della Cooperazione come contributo alle Marittime Security Operations* tra le diverse Marine.

In primo luogo, a nome del Comandante della PLA, vorrei inviare i migliori saluti all’Ammiraglio Branciforte, vorrei ringraziare la Marina Militare italiana per averci ricevuti con tanta cortesia e gentilezza e auguro all’VIII *Regional Seapower Symposium* ogni successo.

Questo Simposio organizzato dalla Marina Militare italiana è diventato un forum molto importante che permette di approfondire l’amicizia e gli scambi di idee tra le varie Marine, migliorando così la sicurezza e la cooperazione regionale. Per questo l’evento ha riscosso nel corso del tempo estremo interesse da parte delle altre Marine.

La cooperazione e la comunicazione tra le Marine nello sforzo di conseguire l’armonia marittima, la pace e lo sviluppo è altresì l’obiettivo perseguito dalla Marina cinese da molto tempo, anche se questa è la prima volta che si unisce a voi in questa funzione.

La Marina cinese è una potenza marittima di difesa il cui obiettivo è di garantire la Sicurezza marittima e di salvaguardarla nel Paese. La Cina è un Paese di grande responsabilità e la Marina sta svolgendo un ruolo attivo nell’ambito della Sicurezza marittima internazionale, con un atteggiamento estremamente aperto.

Per fare un esempio, possiamo dire che un Task Group Cinese adesso è impegnato nel Golfo di Aden e al largo della Costa Somala con le sue navi. Questo Task Group ha dato un contributo fondamentale alla risoluzione di problematiche per la sicurezza del mare, riuscendo a

portare avanti delle attività di comunicazione con grande efficienza. In questo, la Marina cinese sta svolgendo un ruolo sempre più importante nel salvaguardare la pace e lo sviluppo sul mare, cosa che è stata riconosciuta dalla maggior parte dei Paesi che amano la pace.

La Marina cinese segue il concetto della pace, dell'apertura, della cooperazione e dell'armonia e, inoltre, persegue un approccio – nel campo della sicurezza – fondato su un beneficio reciproco, la fiducia reciproca, l'uguaglianza e il coordinamento.

Negli ultimi sessanta anni, la Marina cinese ha impiegato trentatré gruppi navali per un totale di quaranta unità navali, in trenta Paesi dei cinque continenti nell'ambito di dozzine di esercitazioni bilaterali e multinazionali.

Cerchiamo di migliorare costantemente queste forme di collaborazione cercando di fare fronte anche a minacce non tradizionali sul mare, conducendo attività di cooperazione non militari che sono state viste come un contributo alla pace regionale e mondiale e hanno dimostrato anche l'atteggiamento pratico della nostra Marina nei confronti delle attività di collaborazione svolte con gli altri Paesi.

Gli scambi e la collaborazione della Marina cinese sono stati portati avanti nell'intento di incrementare la fiducia. Si tratta di attività multidimensionali e trasparenti. Noi riteniamo che i contatti bilaterali permettano la reciproca comprensione e fiducia. Di conseguenza, stiamo guardando con attenzione e con grandi aspettative alle possibilità di incrementare la fiducia, nel settore militare, a livello bilaterale con il dialogo, la collaborazione e con l'applicazione di meccanismi inerenti la sicurezza sul mare.

Abbiamo ospitato personale estero nei vari porti. Abbiamo coinvolti molti amici, a livello mondiale, nelle nostre operazioni e abbiamo anche collaborato con la stampa.

Tutte queste attività hanno fornito un notevole supporto alle Marine nel mondo e in questo modo, abbiamo dato il nostro contributo per sviluppare e promuovere la generale prosperità.

La Marina cinese ha inoltre contribuito alla costituzione di rapporti continui ed efficienti di collaborazione tra le Marine.

Il Comandante della Marina cinese, Ammiraglio WU sottolinea che la Marina è una forza dalla portata internazionale. Gli scambi e una cooperazione efficiente tra le Marine non

possono essere ignorati nell'affrontare le minacce, anche non tradizionali, che insistono su di noi nel contesto marittimo mondiale.

Nel 2010, in occasione del sessantesimo Anniversario della nostra Marina, abbiamo organizzato alcuni eventi e un Simposio che ha visto la partecipazione di *leaders* delle Marine e che ha espresso la nostra volontà di collaborazione. Vi è stata la presenza di una delegazione della Marina Militare italiana.

Cari amici, la delegazione della Marina cinese è stata invitata ad unirsi a queste attività sotto i migliori auspici. Credo che saremo in grado di sviluppare la collaborazione e la comunicazione nei campi più ampi, ad un livello più approfondito, per giungere ad un futuro più luminoso al quale tutti aspiriamo.

Il XXI secolo sembra volere essere il “Secolo dei Mari”. Quindi, la stabilità regionale e l'armonia sui mari sono l'obiettivo comune che tutti noi, che tutti i Popoli del mondo, vogliono perseguire.

Io propongo, quindi, che ci sia una ulteriore collaborazione nel settore della comunicazione. La Marina cinese continuerà ad avere uno spirito aperto, trasparente per riuscire a conseguire insieme alle altre Marine questo obiettivo.

E da ultimo, ma non meno importante, vorrei trasmettere a tutti voi i migliori auguri di un pieno successo per l'VIII *Regional Seapower Symposium*, organizzato qui a Venezia.

Grazie.

CROAZIA

“Sicurezza e cooperazione interagenzia nella Repubblica Croata”

Ammiraglio di Divisione Tihomir ERCEG

RAPPRESENTANTE DELLA MARINA CROATA

Ammiraglio Branciforte, colleghi Capi di Stato Maggiore, Signore e Signori.

È un onore e un privilegio per me informarvi su come le autorità croate rispondono alle minacce della sicurezza marittima e alle sfide che sono poste al Paese.

Tutti sappiamo che oceani e mari sono così importanti per la civiltà moderna. Sono importanti per lo sviluppo economico, ma anche per altri tipi di sviluppo. Il mare è sempre stato una fonte di ricchezza per le Nazioni che gli sono vicine ed è sempre stato fondamentale per il loro sviluppo, anche come fonte di prestigio internazionale. Il processo della globalizzazione, dello sviluppo commerciale, tecnologico ed economico ha messo in collegamento tutti i Paesi. Allo stesso tempo, tutti questi processi sono diventati fonte anche di nuove minacce e di sfide per la sicurezza internazionale.

La sicurezza in mare impone un'azione di protezione esercitata sia dalle autorità statuali che da chi gestisce le attività commerciali, sia nelle acque territoriali di ciascuna nazione che in alto mare. Il crimine organizzato ha oggi una dimensione più ampia, più pericolosa e violenta, che ha effetti anche al di là degli stati di origine. Tali attività dovrebbero essere neutralizzate alla loro origine.

Ogni paese, indipendentemente dal loro potere economico, al di là delle funzioni proprie della loro Marina e delle forze Guardia Costiera, dovrebbe fare in modo di dotarsi di sistemi e strumenti che garantiscano lo sviluppo economico in condizioni di maggiore sicurezza. In sintesi è necessario monitorare costantemente le zone costiere e cooperare nel mare aperto attraverso un buon livello di interoperabilità per mezzo, ad esempio, di sistemi di sorveglianza condivisi e uno scambio di informazioni.

Ma il Mare Adriatico non è soltanto un valore naturale, storico, culturale ed economico per la Repubblica della Croazia, ma anche uno dei suoi valori strategici più importanti. Con la sua posizione geografica ed in particolare le sue dimensioni confrontate al territorio croato, la sua tradizione navale e il suo patrimonio culturale, il Mare Adriatico è un bene strategico per la Croazia. Il nostro paese deve mantenere un ampio spettro di capacità per garantire la sicurezza in mare e la protezione ambientale del suo mare. Tutte le misure poste in essere devono assicurare il rispetto degli standard previsti dalle Organizzazioni internazionali.

In questa ottica la Marina croata ha definito quali capacità sviluppare per rispondere alle sfide future con un livello di rischio accettabile. Una risposta efficace alle sfide del XXI secolo, caratterizzato dalla globalizzazione, richiede un insieme di attività da quelle diplomatiche, a quello delle applicazioni delle moderne tecnologie nonché l'impiego delle forze armate.

Il Governo croato ha creato un *Ente di Coordinamento per la Sicurezza in mare*, per coordinare gli assetti nazionali che contribuiscono alla sicurezza in mare. Lo scopo di questo Ente è definire le politiche nazionali e le linee guida per la sicurezza e la protezione del mare.

La sua parte attiva è un ente tecnico, il cui compito specifico è di sviluppare programmi e misure inerenti alla sicurezza in mare, guidato dal Comandante della Guardia Costiera croata che fa parte della Marina croata.

L'istituzione della Guardia Costiera croata (HRVCG) ha elevato il livello di sicurezza in mare. Secondo le leggi nazionali, servono coordinazione e sviluppo comune di programmi. I compiti chiave della Guardia Costiera riguardano la salvaguardia della sovranità, l'applicazione delle leggi nella Zona Economica Esclusiva e in mare aperto.

Per quanto riguarda la costa orientale dell'Adriatico, la Croazia contribuisce significativamente all'implementazione di una diffusa *Maritime Situational Awareness*. Il sistema integra sensori per la sorveglianza sia civile che militare, radar navali, sensori ottici, ecc...

Tutti i Ministeri contribuiscono all'integrazione della conoscenza della situazione, attraverso il *Croatian Vessel Traffic Monitoring and Information System (CVTMIS)*, sistema che raccoglie in una unica rete i dati sul traffico mercantile che attraversa la zona costiera croata ma anche garantisce il controllo dei porti.

Per mantenere la sicurezza in mare e la libertà di navigazione non basta sviluppare le capacità nazionali. E' importante condividere l'informazione con i paesi della regione e con i *partners*. Infatti la Marina croata attua uno scambio dati nell'ambito del progetto V-RMTC e similmente con il Comando NATO di Napoli.

La partecipazione della Marina croata in progetti internazionali prova che, oltre al miglioramento dei nostri sforzi per rafforzare la sicurezza nell'area di nostra competenza, la Marina croata è pronta a dare il proprio contributo alle attività della Comunità internazionale.

La volontà della nostra Marina a partecipare a operazioni navali internazionali contrasta tuttavia con l'assenza di unità adeguate ad operare al di fuori dal Mare Adriatico. Pertanto il nostro contributo si limita a fornire personale addestrato come nel caso dell'operazione dell'Unione Europea ATALANTA in cui alcuni ufficiali croati hanno operato in centri operativi e a bordo delle unità dei paesi alleati.

Se da un lato la globalizzazione è un processo che contribuisce al progresso tecnologico e amplia le capacità del mercato libero, dall'altra rende vulnerabili. Lo si è visto con la crisi economica che ha visto coinvolti anche paesi ricchi e con una situazione finanziaria stabile. Questa crisi ha colpito anche la Croazia che ancora risente degli eventi accaduti alla fine del XX secolo. Coerentemente la Marina croata ha iniziato una vasta gamma di misure e di attività per ridurre la spesa per quanto riguarda la modernizzazione e l'acquisizione di mezzi e materiali, mantenendo comunque la propria capacità operativa.

In tale contesto la Marina croata ha fissato il proprio centro di gravità nella formazione del personale in vista della sua partecipazione a missioni ed operazioni internazionali. L'acquisizione di mezzi e materiali e la modernizzazione sono ancora in agenda ma la priorità è la maggiore efficienza nella condotta delle Maritime Security Operations.

Inoltre i documenti strategici croati sono in una fase di revisione, coinvolgendo l'intero sistema di difesa, per fare fronte alle sfide della società moderna e per fornire delle condizioni tali al paese da potere partecipare attivamente a sistemi collettivi di difesa come la NATO e l'Unione Europea.

Non c'è lotta contro i rischi e le minacce senza cooperazione. La sicurezza in mare rappresenta una sfida difficile per qualsiasi paese. Il successo nel settore della sicurezza può

essere sviluppato soltanto grazie alla cooperazione per aumentare la stabilità e la sicurezza a livello nazionale, regionale e globale. Sono convinto che la condotta di attività coordinate tra tutte le Marine dell'Adriatico possano aumentare in modo significativo la performance del sistema nel prevenire attività illecite di tipo terroristico o criminale.

Grazie per la vostra attenzione.

FRANCIA

“Maritime Security Operations”

Ammiraglio Pierre Francois FORISSIER

CAPO DI STATO MAGGIORE DELLA MARINA FRANCESE

Grazie Ammiraglio.

E' sempre un grandissimo piacere essere qui con tutti voi, in questa splendida cornice, in questa città di grande valenza storica. L'ospitalità e la cortesia della Marina Militare italiana sono in accordo con la loro antica tradizione e voglio calorosamente ringraziare il mio amico, Ammiraglio Branciforte, e tutti i rappresentanti della Marina italiana che hanno lavorato duramente per realizzare questo Simposio e coronarlo da pieno successo.

Per più di due secoli, la Francia è stata soprattutto preoccupata da problemi “terrestri”, consentitemi il termine... Oggi, dopo la fine della guerra fredda, la globalizzazione ha creato nuove sfide e, dunque, la Francia e l'Europa guardano con maggiore attenzione verso gli spazi marittimi e se noi riscopriamo il mare non è soltanto a causa del piacere che il mare ci dà.

In un contesto internazionale in continua evoluzione, attraversato da una crisi economica e finanziaria molto forte, la conquista di nuovi spazi marittimi è una delle maggiori poste in gioco strategiche, economiche ed ambientali del XXI secolo.

Se il mare è un magnifico spazio di libertà, che facilita gli scambi, il mare è anche il teatro di molteplici attività umane, civili o militari, legali o criminali, svolte da professionisti ma anche da non professionisti.

Solo qualche settimana fa, tre marinai francesi sono stati presi in ostaggio al largo delle coste della Nigeria e credo che tutti i presenti potrebbero citare numerosi esempi di questo tipo, che dimostrano che il problema della sicurezza in mare è ben lungi dall'essere stato risolto.

Questo è il motivo per il quale io vorrei oggi farvi partecipi di alcune mie riflessioni che riguardano soprattutto la condotta delle *Maritime Security Operations* (MSO) prima di affrontare il tema della necessità della cooperazione internazionale in questo campo.

Noi stiamo valutando già da molto tempo la questione delle MSO e oggi sono felice di rilevare che le definizioni formulate nell'ambito della NATO e dell'Unione Europea convergono. Il rapporto del marzo 2010 del cosiddetto *Wise Pen Team* dell'Unione Europea definisce le MSO come "le operazioni condotte dalle agenzie di Difesa e Sicurezza con l'obiettivo di perseguire ed eventualmente ristabilire la libertà da minacce o azioni illegali nel dominio marittimo". Analogamente anche i capi di stato maggiore delle Marine europee la scorsa estate avevano convenuto di definire le MSO come "le misure poste in essere dalle competenti agenzie civili e quelle multinazionali militari per contrastare la minaccia e ridurre il rischio che attività illegali minaccino il dominio marittimo". Il concetto di MSO appare anche nella bozza del Concetto Strategico, attualmente in fase di discussione, che sarà presentato in occasione del Summit di Lisbona del prossimo mese.

Di tutte queste definizioni alquanto convergenti, vorrei sottolineare due parole chiave che implicano concetti importanti. La prima parola è "*illegale*" e la seconda parola è "*civile e/o militare*".

Vorrei anche insistere su due sfide alle quali dobbiamo rispondere oggi e che caratterizzano le nostre MSO. La *prima sfida* da affrontare è legata allo sviluppo di questa "legalità civile". Infatti la particolarità della MSO risiede nell'illegalità delle attività contrastate ovvero nella difficoltà di adottare un trattamento giuridico appropriato. Le nostre Marine non si trovano di fronte ad un nemico ma bensì di fronte ad un trasgressore.

In aggiunta all'intervento "tradizionale", la nuova sfida consiste nell'applicare la "buona" procedura penale. Sì, ma quale giurisdizione? Quale procedura? Quali prove possono essere raccolte? Quale futuro per le persone che sono coinvolte?

Bene. In questo campo, dobbiamo veramente "pensare al mare" e non cercare di mutuare in mare ciò che noi abbiamo l'abitudine di fare sulla terra.

Ad esempio, nell'ambito dell'Operazione ATALANTA dell'Unione Europea, abbiamo potuto definire degli accordi che consentono di imprigionare dei pirati in Kenya o alle Seychelles.

Invece per le operazioni contro la pirateria nelle quali la Francia è direttamente coinvolta, possiamo giudicare i pirati, in Francia, come si è verificato durante le operazioni di liberazione delle navi francesi *Tanit*, *Carre d'As* e *Ponant*.

In generale, possiamo dire che il nostro intervento, in questa tipologia di operazioni, è facilitato dal diritto francese che riconosce la capacità di un Comandante di una nave di velivolo militare, di rilevare, di constatare l'infrazione, non avendo così bisogno di ampliare il nostro intervento con la partecipazione di ulteriori mezzi, come ad esempio sarebbe rappresentato dalla partecipazione di un Ufficiale di Polizia.

Dunque, nei casi di narcotraffico, pesca illegale, pirateria, inquinamento, noi, lavoriamo in stretto contatto con il Procuratore della Repubblica, ossia prima dell'intervento militare, in modo da garantire il rispetto della procedura penale adottata.

Questi interventi danno già buoni risultati come esperienza da un punto di vista della perseguibilità del giudizio e dei rapporti diplomatici, ma rimane tuttavia un lungo lavoro da fare soprattutto per risolvere tutta la gamma di queste infrazioni.

La seconda sfida a cui rispondere è quella di sfida di "rapporto interministeriale" perché oggi è veramente necessario avere una collaborazione molto più stretta fra le varie amministrazioni competenti in materia. Tuttavia, la cooperazione inter-amministrazioni, fra le amministrazioni, si scontra con resistenze di qualsiasi tipo, che noi sentiamo a vari livelli in funzione delle nostre rispettive organizzazioni nazionali.

Certo, ogni amministrazione ha la propria competenza e compie i propri compiti con professionalità, seguendo le proprie finalità e seguendo le proprie procedure. Pertanto il nostro metodo consiste nel rafforzare il reciproco riconoscimento e la collaborazione fra le nostre amministrazioni.

E' in questo spirito che la Francia ha inaugurato il mese scorso a Parigi, il *Centro Operativo della funzione di Guardia Costiera* e ha raggruppato nell'ambito dello Stato Maggiore

della Marina, nello stesso luogo e con una comune *maritime picture*: Polizia, Gendarmeria, Direttori Marittimi, Doganieri e, naturalmente la Marina.

Si tratta di migliorare la conoscenza delle necessità attraverso il dialogo e la consultazione, di guadagnare la fiducia della totalità dei nostri partner e, infine, di collaborare meglio tutti direttamente sul campo. Dunque, si tratta di un utile strumento della politica marittima francese in materia di sicurezza.

Infine, l'ampiezza dello spettro della MSO rappresenta un'altra sfida e qui abbiamo una gamma molto alta dalla semplice attività di controllo del traffico fino alla lotta al terrorismo oppure la proliferazione di armi di distruzione di massa.

Questi sono dunque casi particolari che richiedono un attento esame sia sotto il profilo operativo che giuridico. A titolo di esempio possiamo citare: la difesa dell'ambiente, la difesa delle risorse naturali, la vigilanza pesca, l'immigrazione clandestina, il narcotraffico e il contrabbando, la *naval diplomacy*, le MIO, la MSA, la protezione del commercio marittimo e anche la sicurezza delle vie di comunicazione marittime ma anche le NEO, le PSO, la difesa delle infrastrutture critiche, la lotta al terrorismo, la *maritime capacity buiding* il contributo ad operazioni oltremare.

Dobbiamo riconoscere anche che la linea di separazione delle MSO rimane discutibile perché una missione può benissimo essere una MSO o non MSO a seconda delle cause.

Appare evidente che condurre MSO a livello nazionale non è sostenibile né in larga scala né nel lungo termine. Abbiamo infatti l'esigenza di controllare le vie marittime e la totalità delle attività illecite e sappiamo bene che la minaccia sfortunatamente non diminuirà.

Per questo abbiamo realmente bisogno di una cooperazione internazionale.

Sì, possiamo dire che le MSO possono essere assegnate per periodi limitati nel tempo, attivate in risposta a situazioni contingenti, ma anche permanentemente quando queste concorrono al compimento della MSA, ebbene in entrambi i casi contribuiscono alla sorveglianza del dominio marittimo. In ogni caso vi è la necessità di eccellenti cooperazioni internazionali. Vorrei sottolineare quali siano le poste in gioco che riguardano la cooperazione nell'ambito della MSA ove la necessità di conoscere passa per la necessità di condividere e in questo contesto, nessuna Marina potrà astenersi dal condividere le informazioni di cui dispone.

Nell'ambito della MSO, abbiamo dunque il dovere categorico di coordinare al meglio i nostri sforzi piuttosto che moltiplicare le dotazioni.

A tale proposito, la crisi finanziaria rappresenta una vera "sorpresa strategica" che ci costringe ad accelerare il processo di razionalizzazione e di condivisione dei nostri strumenti aeronavali.

Io credo fermamente che questa cooperazione sia sempre più urgente proprio perché nel lungo termine si ridurranno le dimensioni delle flotte di cui disporremo ma aumenterà l'estensione delle aree marittime d'interesse nonché la diversità delle situazioni da fronteggiare.

Sono fermamente convinto che una migliore cooperazione ci renderà tutti più efficienti e ci consentirà di andare sempre più avanti, per più lungo tempo ed insieme. Sapere navigare a lungo, lontano e per molto tempo, sono le caratteristiche tipiche di un vero marinaio.

Oggi dobbiamo anche rispondere alla sfida della cooperazione che passa attraverso la fiducia, la reciprocità, la condivisione del know-how e la condivisione anche dei mezzi navali.

Le nostre Marine hanno un ruolo determinante in questo settore perché la nostra competenza è consolidata e i nostri metodi molto precisi. Noi siamo noti per la nostra lealtà, la nostra professionalità e il nostro riserbo. Dal punto di vista operativo, le Forze Navali sono fortemente impiegate in operazioni per garantire la sicurezza degli spazi marittimi. Il successo di queste operazioni si basa sulla flessibilità, la reattività e il know-how degli equipaggi durante le MSO. Ora è arrivato il momento di armonizzare la nostra conoscenza ed esperienza condividendole nella ricerca di soluzioni innovative partecipate.

Per concludere, io spero, mi auguro che ogni paese, ogni marina e ogni amministrazione possa aggiungere il proprio miglior contributo nella realizzazione di quest'idea.

Analogamente a quanto avviene nella risoluzione dei moderni conflitti non può essere basata unicamente sull'azione militare ma richiede un *comprehensive approach* ovvero la combinazione degli sforzi della comunità internazionale nelle dimensioni politica, civile e militare, anche nel dominio marittimo la sicurezza deve essere perseguita attraverso una risposta *comprehensive*.

Grazie per la vostra attenzione.

GRECIA

“Le operazioni antipirateria nel Corno d’Africa: l’esperienza della Marina Ellenica nel contrasto alla pirateria e le tattiche dei pirati”

Ammiraglio Dimitrios ELEFSINIOTIS

CAPO DI STATO MAGGIORE DELLA MARINA ELLENICA

Buongiorno.

E’ un vero piacere essere tra colleghi e cari amici e anche essere in una città così bella come Venezia.

Ammiraglio Branciforte, caro Bruno, ammiragli, ospiti, signore e signori.

Prima di tutto vorrei ringraziare la Marina italiana e Lei personalmente, per il Suo invito e congratularmi per l’eccezionale organizzazione di un evento così complesso. Vorrei ringraziarla per avermi dato la possibilità di parlare a un pubblico così importante, per condividere alcune riflessioni, alcune considerazioni sulle Operazioni antipirateria derivanti dall’esperienza maturata durante la nostra partecipazione alle Operazioni nel Corno d’Africa e nell’Oceano Indiano.

Senza dilungarmi ulteriormente, vorrei dare la parola al Commodoro Costadinidis, del mio staff, che vi presenterà l’argomento. Grazie.

PRENDE LA PAROLA IL COMMODORO COSTADINIS

Grazie Ammiraglio. Grazie Signore.

Il sommario della mia breve presentazione è mostrata sullo schermo. Illustrerò la partecipazione della Marina ellenica alle suddette operazioni, riferendomi alle principali difficoltà che abbiamo incontrato a tutti livelli e concluderò facendo delle considerazioni sulla *way ahead*.

Per cominciare, un crescente numero di episodi di pirateria nel Golfo di Aden e al largo del Corno d’Africa nel 2008, hanno minacciato gli sforzi umanitari internazionali in Africa e la sicurezza del traffico marittimo ed hanno portato al lancio di diverse iniziative internazionali in quella zona. Rispondendo ad una richiesta urgente delle Nazioni Unite alla fine del 2008, la NATO ha cominciato a fornire delle scorte ai mercantili del *World Food Program* delle Nazioni Unite, che transitavano in quelle aree. Parallelamente, il lancio dell’operazione a guida dell’Unione Europea, ATALANTA, ma anche delle operazioni condotte dalle *Combined Maritime Forces* (CMF) su iniziativa statunitense e quelle di altri attori indipendenti, hanno sottolineato la rilevanza del problema per la comunità internazionale.

Il coordinamento di queste iniziative è stato – ed è – un compito difficile. Lo si cerca di sviluppare attraverso un uso estensivo di SHADE – *Shared Awareness and Deconfliction Forum* – specialmente nella gestione del Corridoio di Transito Raccomandato (IRTC).

L’area d’operazione dove si registrano attacchi da parte dei pirati è immensa come vedete nelle diapositive. Quindi, è estremamente difficile coprirla efficacemente con le unità a disposizione.

Purtroppo, nonostante il fatto che le statistiche mostrino dei risultati positivi per le Operazioni antipirateria nelle zone del Golfo di Aden e del IRTC, c’è un aumento del numero degli assalti di pirati nel Bacino Somalo. Questo aumento dimostra la capacità dei pirati di adattarsi e di spostare le loro attività in aree diverse per continuare la loro attività.

Ora, come voi sapete, la Marina Greca ha partecipato fin dall’inizio a quasi tutti gli sforzi internazionali recenti per combattere la pirateria. Uno dei motivi è che abbiamo un Paese, con una delle flotte mercantili più grande del mondo, e non potevamo non essere presenti alla chiamata della comunità internazionale.

Vorrei sottolineare che il primo Comandante del Gruppo Navale dell’operazione ATALANTA era un Commodoro greco. Inoltre, la nostra partecipazione alle operazioni NATO con una fregata e alle operazioni della CMF a guida americana con un ufficiale dello staff hanno dimostrato la volontà del nostro governo di contribuire in tutti i modi possibili. La nostra partecipazione non è stata ridotta nonostante la crisi finanziaria che la Grecia sta affrontando in

questo periodo. In rosso, sulla diapositiva, sono evidenziate le attività già condotte o i posti che abbiamo occupato.

La nostra partecipazione alle operazioni ha dato una opportunità unica per capire la natura delle difficoltà in tutta l'area d'operazione. Sulla base delle lezioni apprese, abbiamo capito le difficoltà e gli inconvenienti che dobbiamo considerare e quindi superare.

A livello strategico, la questione più importante è il non riuscire ad affrontare le cause principali della pirateria ovvero la povertà e l'assenza di *governance*. A parte la disperazione, quello che porta la gente alla pirateria è la mancanza di enti istituzionali che impongano l'applicazione della legge. Quindi qualsivoglia siano i nostri sforzi nel dominio marittimo, dovremmo combattere la nostra battaglia sulla terraferma. Stabilizzazione, Stato di diritto, crescita economica e sviluppo sono alcuni fattori chiave per il nostro successo.

Un'altra preoccupazione che è chiaramente allo stesso livello è la difficoltà a generare forze navali che comporta una carenza di unità nell'area. Per fare un esempio, il numero delle scorte del *World Food Program* stanno aumentando a tal punto che risulta molto difficile continuare a mantenere il focus nel Bacino Somalo e contemporaneamente mantenere la sicurezza nel GoA.

Parimenti, sempre a livello strategico, si pongono problemi di natura logistica per l'ampiezza delle aree d'operazione. L'insufficienza del supporto logistico crea un certo grado di difficoltà per il compimento delle nostre operazioni.

ultime ma non meno importanti, ci sono ancora preoccupazioni derivanti dal quadro giuridico legato a questo tipo di operazioni. È fuori da ogni ombra di dubbio che non siamo equipaggiati con un adeguato "arsenale" legale per combattere la pirateria. Non importa quanto sia addestrato il personale a bordo delle nostre Unità. Ci sono tante condizioni indispensabili, restrizioni ed interpretazioni diverse che i pirati possono sfruttare la situazione e continuare ininterrottamente, e anche più persistentemente a condurre le proprie attività. Per farvi un esempio, sebbene ogni stato può sequestrare una nave pirata il conseguente procedimento penale deve essere svolto dal tribunale dello stato che ha effettuato l'arresto. In pratica, le nazioni che operano al largo delle coste della Somalia sono molto riluttanti a perseguire i sospettati di pirateria per le difficoltà pratiche e legali che ho già citato. Quando i sospetti vengono arrestati,

raramente vengono inviati nello stato che li ha catturati. La maggior parte dei pirati arrestati vengono trasferiti nelle prigioni locali con i risultati che tutti noi conosciamo.

Ora, a livello operativo, il numero di *Pirate Action Groups* (PAGs) è aumentato continuamente e la loro attività si è diffusa a sud e verso est nel Mar Arabico per effetto che le iniziative a contrasto della pirateria hanno ridotto la presenza di pirati nel GOA. Questo spostamento ad est va al di là della capacità delle forze internazionali dedicate all'antipirateria e questo può portare alla necessità di cercare un ulteriore coordinamento con l'India e l'Oman.

Inoltre, l'atteggiamento delle compagnie di navigazione nei confronti della pirateria non è sempre di aiuto – per dirlo in modo politicamente corretto - e per essere più precisi, da una parte, ci troviamo di fronte alla pratica del negoziato e cedere alle richieste scandalose di riscatti e dall'altra la non aderenza alle *Self Protection Measures* (SPMs) ovvero la capacità di una nave mercantile di respingere temporaneamente un attacco da pirati in modo tale da consentire ad una unità militare di intervenire in suo soccorso.

Un'altra operazione essenziale è l'intensificazione di una duplice azione informativa: verso l'opinione pubblica, per avere un buon sostegno e quindi l'approvazione per il finanziamento delle operazioni navali; e, verso le compagnie di navigazione per persuaderli che avranno molto più da guadagnare che da perdere considerando le forze navali come dei partner strettissimi.

Infine, a livello tattico per quanto riguarda il nemico, i due gruppi di pirati più importanti (i *Somali Marines* e il *Puntland Group*) sono ben organizzati e potenti. Sembrano avere una specie di struttura militare, un servizio di informazione, infrastrutture, radar e sostegno logistico.

Il rischio di un attacco sembra aumentare subito dopo il rilascio di una nave sequestrata o dopo un periodo di brutto tempo quando i pirati non hanno potuto operare. Il fattore climatico è limitante per le attività dei pirati. I monsoni ostacolano lo spiegamento dei pirati del bacino somalo e al largo del Corno d'Africa e durante questi periodi, i PAGs trovano il GoA e l'IRTC la zona più adatta alle loro attività.

Inoltre, l'uso di navi-madre ha permesso attacchi anche a grande distanza dalla costa. Molti attacchi dei pirati hanno avuto luogo al mattino presto, alle prime luci dell'alba. Gli

attacchi si sono svolti anche la notte ma questo è meno comune. Inoltre, i gruppi di pirati nel GoA si spostano tra le imbarcazioni da pesca locali sfruttando il traffico per nascondersi.

Bene. Ora vediamo che cosa si può fare?

Innanzitutto dobbiamo convincere le compagnie di navigazione ad aderire e comportarsi conformemente alle Misure di Auto Protezione (SPMs) poiché hanno dimostrato essere il modo di difesa più efficace per una nave mercantile. La maggior parte dei tentativi di sequestro sono stati respinti dall'equipaggio stesso della nave, che è stato ben addestrato all'applicazione delle misure prima del passaggio.

Secondo : Gli incontri SHADE hanno dimostrato essere un forum di grande valore per quanto riguarda il coordinamento delle iniziative parallele nella zona. Inoltre, un coordinamento minuzioso tra la NATO, l'Unione Europea e il CMF, richiede ancora ulteriori miglioramenti. Non vi è dubbio che le nazioni che operano in quella zona, che non sono ancora totalmente coinvolte nello SHADE, devono per forza essere incoraggiate a farlo.

Terzo : Ci serve un migliore quadro giuridico e per concludere, la *Regional Capacity Building* è di importanza fondamentale, a lungo termine poiché risolve alla radice la causa della pirateria. Ciò include l'assistenza agli stati della regione, su loro richiesta, per sviluppare la loro capacità di combattere la pirateria e in modo completare gli sforzi internazionali già in corso. In tale senso, la formazione e l'istruzione dei locali è un aspetto cruciale e sono felice che la Grecia ha contribuito in questa maniera.

Il centro addestramento della NATO dedicato alle *Maritime Interdiction Operation* (MIO) sito a Souda Bay, senza dubbio rappresenta un fattore positivo per la comunità internazionale e dovremmo sfruttarlo. Come è apparso evidente nel corso della recente esercitazione PHOENIX 2010, il centro di Souda Bay è adeguato all'addestramento dei nostri colleghi africani.

A questo punto, vorrei dire che la riluttanza di alcuni paesi ad aumentare i finanziamenti per le operazioni contro la pirateria è una conseguenza delle difficoltà economiche mondiali che tutti noi stiamo provando in questi ultimi anni. Questo ci porta ad una necessità ancora più forte di coordinamento efficace per le zone di interesse e ad un ulteriore impegno nei paesi della regione.

Ammiragli, signori e signore, ai giorni nostri ci troviamo di fronte a delle sfide difficili, dei rischi e delle minacce a livello regionale, nazionale e globale, con la pirateria che è uno dei più importanti di questi problemi. Queste sfide sono collegate tra loro e si sostengono l'una con l'altra. Affrontarle richiede un approccio deciso ed una maggiore sinergia tra nazioni. Quindi, credo che non ci sia alternativa se non promuovere una cooperazione franca e sincera. È necessario avere fede gli uni degli e migliorare le relazioni tra paesi confinanti.

Grazie.

**RIPRENDE LA PAROLA L'AMMIRAGLIO DIMITRIOS ELEFSINIOTIS,
CAPO DI STATO MAGGIORE DELLA MARINA ELLENICA.**

Grazie Signor Presidente.

Cari Colleghi, vorrei cogliere l'opportunità che abbiamo qui per sottolineare una cosa. Come Ufficiali di Marina, noi abbiamo delle cose in comune. Naturalmente, il mare ci unisce. Inoltre, ogni Marina su questo pianeta ha la propria storia e le proprie tradizioni.

Noi stiamo guardando con gratitudine al calendario perché vediamo che ci sono delle giornate dedicate alla Storia Navale in generale. A questo punto, vorrei sottolineare una cosa: abbiamo appena appreso che oggi si celebra la Giornata della Marina in Egitto. Congratulazioni agli Egiziani!

Vorrei, nel contesto di un Forum così importante - che ha un impatto globale - che ci mettessimo d'accordo su una data in cui la comunità navale internazionale possa celebrare una Giornata Nazionale della Storia Navale.

Come sapete, la Nazioni Unite l'ultima settimana di settembre hanno nominato *la Settimana Marittima Internazionale*...Io vorrei presentarvi una proposta, che voi poi potete considerare con calma, vorrei indicare il 29 Settembre come "Giornata Internazionale della Storia Navale". Nel mio Paese, il 29 settembre è la giornata della Battaglia di Salamina, nel 480 a.C. che ha sottolineato, appunto, quanto fosse importante il potere marittimo, il potere sulle acque del mare. Appunto, vi faccio questa proposta, per il 29 settembre, "Giornata Internazionale della Storia Navale".

Oggi stiamo parlando principalmente del dialogo e della cooperazione. Vorrei quindi sottolineare come il *Regional Seapower Symposium* sia un eccellente esempio di forum dedicato al dialogo e come esso sia divenuto il simposio più importante organizzato sul tema della sicurezza sui mari.

Una menzione particolare dedico anche all'Operazione ATLANTA che è la prima operazione marittima sotto l'egida dell'Unione Europea. Seppur è vero che sotto il profilo tattico non è una missione ad alti contenuti, dal punto di vista politico devo dire che è difficile trovare un accordo tra tutti i paesi dell'Unione. Questo è stato possibile grazie ad una ferma volontà politica che ci ha permesso di avviare questa operazione e cooperare come solo le Marine sanno fare.

MONTENEGRO

“Maritime Situational Awareness – Luci sui punti ciechi attraverso la rete regionale per il Maritime Situation Data Exchange (MSDE) – L’approccio del Montenegro”

Ammiraglio di Squadra Dragan SAMARDŽIĆ

CAPO DELLE FORZE ARMATE DEL MONTENEGRO

Grazie.

Ammiraglio Branciforte, eminenti Colleghi, Signore e Signori.

E’ per me un grande piacere avere l’opportunità di rivolgermi a voi qui, in questa sede, e di condividere idee e punti di vista sulle problematiche di gran lunga più importanti che ci troviamo ad affrontare oggi in mare. Vale a dire sulla Sicurezza Marittima.

Il dialogo e la cooperazione sono due strumenti tra i più importanti per conseguire una comune comprensione delle sfide che affrontiamo e per trovare soluzioni accettabili per tutti.

Sono quindi estremamente felice di vedere che siete tutti qui già disposti a cooperare.

Dal punto di vista montenegrino, essere consapevoli di una situazione in mare significa anche essere consapevoli delle nostre limitazioni: nelle risorse, nelle informazioni e negli assetti. Questo significa che dobbiamo fare luce, per quanto possibile, sulle zone d’ombra.

Dal nostro specifico punto di vista, ciò è possibile soltanto attraverso la creazione di un network comune di scambio dati, il cosiddetto *Maritime Situation Data Exchange (MSDE)* appunto, con la sovrapposizione di informazioni e la cooperazione in mare tra le Marine.

Personalmente sono molto orgoglioso dei risultati che abbiamo conseguito ad oggi. Abbiamo già compiuto importanti passi avanti in questa direzione. Attraverso il Forum ADRION; abbiamo creato una serie di eccellenti meccanismi: seminari, esercitazioni quali CAX, LIVEX, T-RISE; abbiamo poi creato una lista PoC delle Centrali Operative Marittime; abbiamo aderito alla Rete V-RMTC e così via finanche alla partecipazione a questo Simposio.

Quindi, ciascuno di questi elementi costituisce un pilastro della nostra attività e dimostra la nostra disponibilità e la nostra capacità di operare e cooperare insieme utilizzando lo stesso tipo di informazioni e utilizzando le stesse procedure. Tuttavia c'è molto spazio per migliorarsi e lacune da colmare.

Se analizziamo le minacce che affrontiamo ai nostri giorni, vedremo che sono molto diverse da quelle del passato. Al posto di quelle convenzionali oggi ci troviamo esposti ad un ampissimo spettro di minacce asimmetriche e sofisticate come la criminalità organizzata, il terrorismo, le minacce di natura ecologica, i disastri naturali o provocati dall'uomo, l'inquinamento. La maggior parte di queste sono attuate sulla superficie del mare e noi riusciamo più o meno a seguirle. Ma non dobbiamo sottovalutare le minacce subacquee e quelle alle basse quote sopra il livello del mare. Tutto ciò ci impone l'obbligo di ampliare la nostra capacità di scambio dati per coprire queste altre sfere del dominio marittimo.

Qui vi è una grande lacuna di cui soffriamo. I mini sottomarini non sono più così costosi così come gli elicotteri leggeri ed entrambi questi tipi di assetti hanno un raggio d'azione abbastanza ampio. Uno scenario possibile è quello rappresentato, per fare un esempio, da una nave-madre che dispiega piccole imbarcazioni con equipaggio o meno utilizzate contemporaneamente per trasportare esplosivi, terroristi, forniture per gruppi già stanziati in una determinata area.

Avremo dimostrazioni di minacce radicali e asimmetriche dove una singola persona ha la possibilità di paralizzare parti funzionali e significative di sistemi-Paese. Il cyberterrorismo, il crimine organizzato, il terrorismo tradizionale devono diventare oggetto della nostra attenzione.

Questo scenario, vi assicuro, che è possibile. Ed è per questo che abbiamo il dovere di occuparci di *Capacity Building* o vvero creare nuove capacità per noi in ogni settore.

Insomma, Signore e Signori, noi dobbiamo essere consapevoli del fatto che negli anni a venire ci troveremo di fronte a budget in diminuzione per il settore della Difesa e della Sicurezza. Questo significa che avremo sempre meno possibilità, sempre meno opportunità di procurarci equipaggiamenti costosi condizionando principalmente la Marina e l'Aeronautica.

Malauguratamente proprio in questo momento di restrizioni finanziarie ci troviamo quindi ad affrontare le nuove minacce, sempre più difficili da individuare. Quindi,

l'individuazione di queste minacce, o più precisamente, le informazioni in tempo reale sui rischi e le minacce diventerà di importanza cruciale per fare un'adeguata azione di contrasto.

Muovendoci verso questo scenario, dobbiamo porci un fondamentale quesito. Cosa fare? Come farlo?

Dal mio punto di vista la risposta è in una sola parola "integrazione". Una parola chiave nelle nostre trattative e nei nostri dibattiti futuri sui problemi della sicurezza.

Il nostro primo passo verso quest'obiettivo è di creare un sistema integrato nazionale che unisca insieme tutte le agenzie operative in questo dominio. È la cosa probabilmente più difficile da fare oggi giorno. Non vi è un paese nella nostra regione che sia oggi in grado di affrontare efficientemente queste sfide da solo. E allora? L'integrazione regionale è l'unica soluzione a questo problema.

Detto ciò, ritengo che vi siano due settori ove l'integrazione regionale possano essere la sorveglianza marittima e la sorveglianza aerea.

Per concludere, voglio inviare un appello a tutte le Marine dell'Adriatico perché considerino la possibilità di creare una comune *reconized maritime picture* nell'ambito della regione ADRION analogamente a quanto hanno realizzato i paesi del Baltico, migliorando così in modo significativo il livello di sicurezza dei nostri Paesi.

Al termine del mio intervento vorrei ringraziare l'Ammiraglio Branciforte e la Marina italiana, che ha organizzato questo splendido evento, in un luogo meraviglioso tale è Venezia.

NORVEGIA

“L’approccio norvegese alle Maritime Security Operations”

Capitano di Vascello Lars SAUNES

CAPO OPERAZIONI NAVALI DEL COMANDO NAZIONALE INTERFORZE NORVEGESE

Ammiragli, distinti ospiti, cari colleghi.

Permettetemi di ringraziare la Marina Italiana ed in particolare l’Ammiraglio BRANCIFORTE, per averci invitati e per avere organizzato questo splendido Simposio e vorrei dire che, in Norvegia, in questo momento nevica, quindi per me è una gioia essere qui con il sole.

Vi porto le scuse del Capo di Stato Maggiore della Marina Norvegese che non è potuto essere qui oggi, ha dei problemi medici piuttosto gravi e, quindi, è dovuto rimanere in Patria.

Grazie per questa opportunità di condividere alcune delle esperienze Norvegesi con voi.

Per i prossimi dieci minuti vorrei presentarvi l’approccio norvegese alle Operazioni di Sicurezza Marittima all’estremo Nord.

Vorrei anche aggiungere che in Norvegia, un anno fa, abbiamo creato quello che viene definito il “Quartiere Generale Nazionale” e il Generale BRUBER ha il comando di questo Centro. Le Forze Navali dell’ Esercito sono tutte integrate in questo Quartiere Generale congiunto. Condividiamo le informazioni con i Corpi di Polizia e abbiamo un quadro in comune con la maggior parte delle Agenzie del Paese che si occupano del settore marittimo. Facciamo parte del fronte 006 e del Consiglio di Sicurezza NATO.

Prima di tutto vorrei descrivervi le Zone di Giurisdizione Norvegese. Mi concentrerò sull’estremo Nord. La Norvegia è l’unica nazione al mondo che ha territori sia nell’Artico che nell’Antartico e questo crea una situazione speciale anche nel settore marittimo. La Norvegia ha diritti e obblighi garantiti su un area di circa 235.000 km² al Nord.

L’area della Giurisdizione Norvegese in mare è sette volte più grande della terra ferma. Il Mare di Norvegia e la zona artica hanno moltissime risorse, sia rinnovabili che non rinnovabili.

Pesce, petrolio e gas, energia idroelettrica e eolica, sono tutte risorse che continueranno ad essere importanti per la Norvegia ma per mantenere in ordine questa situazione, è importante mantenere una gestione economicamente attiva.

L'attività di estrazione del petrolio è la più importante industria della Norvegia e rappresenta il 25% del PIL, 33% del reddito nazionale totale e 50% delle esportazioni.

La seconda esportazione è il pesce che è una risorsa rinnovabile, una specie di "fondo" per il futuro.

La gestione e la difesa degli interessi Norvegesi nell'area è uno dei compiti principali della Marina Norvegese.

Il modello Norvegese è un approccio completo alle operazioni di Sicurezza Marittima. Sulla base delle situazioni, l'Agenzia responsabile per le azioni in questo caso, sostenuta da altre Agenzie, si occupa di controllare le risorse marittime.

Questo richiede uno scambio rapido di informazioni ed una collaborazione *ad hoc*. Ma il fattore più importante è la necessità di fiducia e riservatezza.

Diverse Agenzie nazionali sono responsabili di diversi tipi di regolamentazione. In Norvegia c'è il Ministero della Pesca, il Ministero dell'Ambiente, il Dipartimento di Giustizia che comprende i Corpi di Polizia e la Polizia Doganale e la Direzione Marittima Norvegese che sono le Parti più importanti coinvolte in questo settore. Invece che avere, ogni Dipartimento od ogni Direttorio che fissi la propria capacità di controllo, tale controllo è stato delegato alla Guardia Costiera come Autorità che agisce per conto di tutti questi diversi Ministeri ma può essere sostenuta da altre Forze Militari quando ciò è necessario. E per questo è stato creato questo Quartiere Militare Congiunto.

Come è stato detto nella Prima Sessione di questa Conferenza, la MSA è fondamentale per stabilire una conoscenza dell'attività nella zona. Per me, una delle sfide è : dove dispiegare le Unità mobili e i sensori per trovarsi in una zona di interesse prima che si verifichi qualche cosa di complicato.

Aggiungendo i fattori della conoscenza ad una MSA già stabilita, siamo in grado di migliorare la nostra comprensione e questa fornirà la capacità di prevedere gli eventi che possono verificarsi, per prevenire o agire al più presto possibile.

Come è stato spiegato ieri, è importante vedere la catastrofe prima che si verifichi.

Creare tale conoscenza significa avere familiarità con le condizioni specifiche di una zona, sia dal punto di vista ambientale che dal punto di vista della regolamentazione. E' fondamentale il quadro giuridico in questo senso. Questo fa parte dell'istruzione dei nostri Ufficiali della Marina e dei Corsi di Qualificazione per fare parte della Guardia Costiera. Per controllare l'attività di Pesca serve una conoscenza dei Diritti storici e degli ultimi risultati delle ricerche svolte nel settore.

I cambiamenti ambientali e le condizioni oceanografiche hanno degli effetti notevoli sull'attività di pesca. Conoscendo questi sviluppi, riusciremo a prevedere quando e dove l'attività di pesca si svolgerà.

Quello che cerco di dire è che la MSA ci fornisce delle informazioni su ciò che sta accadendo nel nostro settore e la comprensione della situazione marittima ci fornisce la capacità di prevedere le attività e, quindi, di evitare possibili rischi.

Oggi, le nostre fregate sono in operazioni di controllo MSO insieme alle nostre motovedette. Allo stesso tempo, abbiamo a bordo dei Controllori delle Forze Aeree che fanno dei test di controllo per una eventuale situazione di guerra aerea. Per supportare questo tipo di operazioni servono comunque le nostre Unità della Marina.

Le operazioni di Sicurezza Marittima sono un risultato di comprensione dell'attività, sulla base di tale conoscenza e della capacità di valutare e di prendere una decisione su che tipo di azioni intraprendere. Quindi, le Forze di Difesa e la Guardia Costiera si occupano di garantire la Sicurezza dello Stato.

L'applicazione della sovranità nazionale è un compito costante delle nostre Forze, nelle nostre zone di responsabilità.

Questo viene fatto garantendo la nostra presenza nella zona ma anche cooperando con altre Agenzie di Stato.

L'esercitazione PROMOR, che è una esercitazione importante svolta con la Flotta Russa, è un ottimo esempio di questo. Ci sono anche Operazioni simili, l'Operazione AMAZON, al Sud insieme ai Danesi e agli Svedesi.

Teniamo sotto controllo tutte le emergenze non militari lungo la costa e controlliamo l'arrivo nei porti Norvegesi. Abbiamo più di 500 porti e più di 50.000 visite ai porti Norvegesi e garantiamo la Sicurezza utilizzando Unità Navali, radar, satelliti. Grazie ad una cooperazione interministeriale, controlliamo l'attività in corso.

Il nostro Sistema di Sorveglianza raccoglie informazioni dalle Unità Navali e questo sistema ottiene l'input anche da altre Agenzie come le Forze di Polizia, la Polizia Doganale e ci trasmette degli avvisi, degli allarmi se vi fossero navi non identificate nella zona.

Questa analisi dei dati è la base dello sviluppo della nostra MSO. Purtroppo, controllare la zona di giurisdizione è un compito difficile.

Ovviamente, è necessario prevenire e gestire qualsiasi incidente collegato alla Sicurezza nelle aree sottoposte alla Giurisdizione Norvegese.

Negli ultimi dieci anni, poiché il Governo ha sottolineato come, l'area all'estremo Nord fosse la più importante, abbiamo modernizzato la nostra Flotta e la capacità collegata ai compiti di Protezione ambientale, alla Ricerca, al Salvataggio e all'Assistenza alle navi in difficoltà.

L'aumentata densità del trasporto di petrolio dalla Russia, lungo la Costa Norvegese, in ogni condizione meteorologica, ha richiesto di migliorare la nostra capacità di fornire la Guardia Costiera di rimorchiatori.

Questa capacità viene offerta in modo gratuito se necessario e riduce la possibilità che le navi si incaglino se hanno problemi con la propulsione.

Grazie alla nostra presenza continua, cerchiamo di prevenire qualsiasi eventuale incidente.

Le esercitazioni fra la Marina e gli altri Ministeri vengono svolte almeno una volta all'anno.

Lo scopo della MSO è di mostrare la volontà e la capacità della nostra Nazione di controllare e di tracciare l'attività nelle zone di interesse Norvegese.

Per quanto riguarda l'ultimo argomento di cui vorrei parlare, vorrei presentare il Coast Guard Act che autorizza la Guardia Costiera a applicare le Regole relative alle diverse situazioni, per conto dei vari Ministeri o dei vari Dipartimenti. E' importante sapere che questa autorità è

propria soltanto della Guardia Costiera mentre gli Ufficiali della Marina Militare non hanno tale autorità.

Spero, in questi pochi minuti, di avervi dato un quadro abbastanza completo della *Maritime Security Operations* in Norvegia.

Speriamo di riuscire a sviluppare la conoscenza della regione e le attività che vi si svolgono. Speriamo di riuscire a migliorare la nostra capacità di prevedere e gestire eventuali situazioni di crisi. La volontà comune e la capacità tecnica di condividere informazioni sono la base per la realizzazione delle MSO, delle Operazioni di Sicurezza in mare. E' importante riuscire a condividere queste informazioni tenendo conto di tutti i limiti giuridici.

E' vitale definire l'Autorità che deve agire sulla base giuridica nazionale e internazionale. L'Agenzia Statale che ha tale incarico sarà l'Agenzia sostenuta e sarà responsabile dell'informazione al Pubblico e per la gestione dell'informazione in generale.

Grazie per la vostra attenzione e Grazie in particolare alla Marina Italiana per avere organizzato questo evento bellissimo.

Grazie.

RUSSIA

“Lotta contro la pirateria”

Ammiraglio di Divisione Alexandr Grigorievich SHTUKATUROV

VICE CAPO DI STATO MAGGIORE DELLA MARINA RUSSA

Grazie.

Parlerei in Inglese molto rapidamente, così rapidamente che è difficile capirmi e per questo parlerò in Russo.

Ammiragli, Colleghi, Signori e Signori.

Permettetemi di estendere a tutti i partecipanti a questo Simposio, i saluti del nostro Ammiraglio, Capo di Stato Maggiore della Flotta Russa, VYSOTSKI e, da parte mia, vorrei esprimere la mia meraviglia per l'organizzazione perfetta di questo evento, per l'ospitalità e le attenzioni riservate a tutti i Membri delle Delegazioni. Ma soprattutto un caloroso ringraziamento va, diciamo così, a tutti gli “Ideatori” di questo Simposio che hanno deciso di organizzarlo proprio a Venezia che è la perla del Mediterraneo e per questo Grazie Mille !

Adesso parlerò dell'argomento del mio intervento.

Le Forze della Marina Militare Russa nell'ambito degli sforzi comuni per garantire la Sicurezza in mare, partecipano allo svolgimento delle Operazioni di difesa sia della navigazione marittima Russa che della navigazione internazionale lungo la Costa della Somalia, alle attività del Gruppo di Cooperazione Operativa della Marina Militare – BLACKSEAFOR – nonché la partecipazione delle navi della Flotta del mar Nero nell'Operazione della Marina Militare della Turchia “ARMONIA DEL MAR NERO”.

Le Forze della Marina Militare Russa, in conformità con l'incarico avuto dal Presidente della Federazione Russa e in base alla Delibera del Consiglio di Sicurezza delle Nazioni Unite del 2009, dal mese di Ottobre 2008 eseguono Missioni per garantire la Sicurezza della navigazione marittima nella zona del Golfo di Aden e lungo il litorale della Somalia.

Nel 2010, la nave antisommergibile “*Admiral Chabanenko*” della Flotta settentrionale e la nave vedetta “*Neustrahimyj*” hanno risolto i problemi legati alla tutela della navigazione nella zona del Golfo di Aden e lungo la Costa della Somalia, all’assistenza alle navi petroliere “*Lena*”, “*Olekma*” e al Rimorchiatore di salvataggio “*SB-36*” della flotta del Mar Baltico. Gli equipaggi delle navi hanno eseguito con successo le mansioni loro assegnate e nessuna delle navi scortate è stata catturata dai pirati.

Nel maggio 2010, grazie all’intervento della nave antisommergibile “*Marshal Shaposhnikov*” è stata liberata la nave cisterna “*Moskovskij Universitet*”, catturata dai Pirati.

Dal 3 giugno 2010 ad oggi, le operazioni di lotta contro la Pirateria nella zona del Golfo di Aden vengono svolti dalla nave antisommergibile “*Admiral Levchenko*” che assiste la petroliera “*Olekma*” e il rimorchiatore di salvataggio “*SB-36*”.

Da luglio a ottobre 2010, la nave antisommergibili “*Admiral Levchenko*” ha scortato 52 navi battenti bandiera di 22 Paesi, 50 delle quali appartenenti a Paesi esteri.

L’esperienza dell’utilizzo pratico delle Forze della Marina Militare nel Golfo di Aden ha dimostrato che per lo svolgimento della lotta contro la Pirateria sia più opportuno l’impiego di navi destinate alle operazioni in alto mare e nelle zone oceaniche equipaggiate con elicotteri.

Il principale metodo di azione delle navi Russe consiste nell’accompagnamento dei convogli navali sulla rotta stabilita dal Golfo di Aden al Mar Arabico e ritorno.

Durante l’esecuzione delle attività anti-pirateria, la marina Militare Russa assegna un ruolo particolare all’interazione con le forze della coalizione Anti-Pirateria.

L’interazione con le Marine Militari degli USA, della NATO e dell’Unione Europea viene espletata nei seguenti settori :

- scambio dell’informazione tattica inerente alla situazione delle navi che si trovano nella zona del Golfo di Aden e lungo il litorale della Somalia;
- svolgimento di addestramento e di esercitazioni congiunte con l’obiettivo di definire i problemi inerenti l’assistenza medica, il sostegno tecnico e logistico in caso di eventi di *forza maggiore*;
- organizzazione delle scorte congiunte delle navi civili lungo il Corridoio di Sicurezza Russo;

- scambio di esperienza, ricerca dei nuovi metodi di lotta contro la minaccia della pirateria e soluzione dei problemi correnti durante lo svolgimento delle missioni di lotta contro la pirateria.

Nello stesso tempo, durante lo svolgimento di incontri di lavoro e di consulenza, a vari livelli, è stata proposta alla parte Russa, in ripetute occasioni, di partecipare alle operazioni internazionali degli USA, della NATO e dell'Unione Europea.

Al momento attuale, il Comando Generale della Marina Militare Russa sta esaminando la possibilità di utilizzare navi della Marina Militare Russa per il pattugliamento delle zone del "Corridoio" di sicurezza internazionale, a patto che questo metodo di lotta contro la pirateria venga accompagnato con le scorte dei convogli navali su richiesta del Ministero dei Trasporti della Federazione Russa.

Dal mese di febbraio 2007, le Forze della Flotta del Mar Nero eseguono i compiti previsti dal Piano Operativo "*Armonia Del Mar Nero*" della Marina Militare Turca in conformità con l'incarico assegnato dal Presidente della Federazione Russa nel 2005 e conformemente all'Accordo tra il Comando della Marina Militare della Federazione Russa e il Comando della Marina Militare della Repubblica Turca del 2007.

L'obiettivo dell'Operazione "*Armonia del Mar Nero*" consiste nel reprimere i casi di atti terroristici nei confronti della navigazione civile, il traffico illecito di armi, di droga nonché il trasporto di gruppi terroristici.

Obiettivi dell'operazione :

- sorveglianza e inseguimento delle navi che destano sospetto;
- dimostrare la presenza della Marina Militare lungo le linee di navigazione;
- scambio di informazioni con la Marina Militare Turca sulla situazione marittima, sulla navigazione di navi mercantili sospette di partecipare al terrorismo, al traffico illecito di armi di sterminio o dei mezzi di consegna di dette armi e relativi materiali, al trasporto illecito di persone o droghe, nonché in altra attività illecita in grado di creare rischi nel Mar Nero;

- assistenza agli enti della Difesa Marittima dell'Ufficio Federale della Sicurezza della Russia nell'ispezione delle navi nel mare territoriale e nei bacini interni dei porti della Federazione Russa;
- coordinamento e unione delle forze della Flotta del Mar Nero e di quelle della Marina Militare della Turchia nell'ambito delle operazioni.

Nell'ambito dell'operazione “*Armonia del Mar Nero*”, presso il Centro Permanente di Coordinamento *Divnomorskoje*, è stato deciso di avviare il servizio di turno ed è iniziato lo scambio di informazioni, non classificate, in merito alla situazione della navigazione nel bacino del Mar Nero, con il Centro Permanente di Coordinamento *Karadeniz-Egerli*.

In 24 ore sono pronti a muovere verso le zone di espletamento delle operazioni secondo il piano operativo :

- una nave di superficie della base della Marina Militare di Novorossijsk;
- due aerei delle Forze Aeree Militari della Flotta del Mar Nero dall'aeroporto militare di Kacha;

Durante la fase di intercettazione della nave che desta sospetto, vengono distinte le seguenti fasi chiave :

- rilevamento della nave;
- classificazione della nave in base ai criteri di definizione del carattere sospetto delle navi (collocazione dei segni di identificazione fuori norma, rotta e velocità instabile, tipo di comunicazione radiotelefonica fuori norma, attività sospetta sul ponte, carico sospetto, rifiuto o reazione inadeguata alla richiesta di effettuare l'ispezione);
- interpellanza della nave tramite canali radio della rete internazionale;
- esecuzione dell'ispezione della nave (espletamento della localizzazione o dell'inseguimento);
- trasmissione dei rapporti e delle relazioni riguardanti la nave al Centro Permanente di Coordinamento *Divnomorskoje*;

Zone di navigazione delle navi russe in conformità con il Piano Operativo sono :

- l'entrata nello stretto di Kerch dal Mar Nero;
- l'entrata nel porto di Novorossijsk;

- l'entrata nel porto di Tuapse;

Secondo il piano dell'operazione "*Armonia del Mar Nero*" della Marina Militare Turca, durante tutto il periodo, le operazioni in mare venivano svolte dalla nave antisommergibile "*Kasimov*", dalla dragamine "*Zheleznyakov*" e dalla dragamine "*Admiral Zakharin*".

Dal 2002, le forze della Flotta del Mar Nero svolgono i compiti durante l'attività della Squadra di Coordinamento Operativo della Marina Militare – BLACKSEAFOR – e nell'ambito dell'Accordo "Blackseafor" sottoscritto dai Rappresentanti degli Stati del Mar Nero ad Istanbul nel 2001.

Ogni anno viene nominato il Comandante del Gruppo "Blackseafor" e il comando passa da uno Stato a quello successivo, in ordine alfabetico.

Questo Gruppo è stato creato con lo scopo di dare un contributo all'ulteriore consolidamento dell'amicizia, dei rapporti di buon vicinato e della reciproca fiducia tra gli Stati costieri del Mar Nero nonché al rafforzamento della pace e della stabilità della regione grazie all'ampliamento della cooperazione e dell'interazione tra le forze navali.

Le mansioni del Gruppo della marina Militare del Mar Nero "Blackseafor" sono :

- organizzazione delle operazioni di ricerca e di salvataggio;
- interventi di aiuto umanitario;
- operazioni di sminamento;
- interventi per la tutela dell'ambiente;
- visite amichevoli e qualunque altro tipo di mansioni concordate fra tutti i membri.

La zona di azione del Gruppo è il Mar Nero. Tuttavia, è prevista la possibilità di oltrepassare i confini della stessa nel caso del consenso da parte di tutti gli Stati Membri. La struttura del Gruppo comprende 4-6 navi (una per ogni Stato membro). La convocazione del Gruppo avviene in caso di necessità di espletare compiti concreti.

L'attività delle forze della Flotta del mar Nero nell'ambito del Gruppo di Coordinamento operativo della Marina Militare – *Blackseafor* – viene eseguita tramite la partecipazione a mansioni attive in base al piano BLACKSEAFOR.

Questo documento regola gli interventi delle forze della Flotta del Mar Nero secondo i piani di attivazione "*Blackseafor*".

Nell'aprile 2010, in conformità con il piano "*Blackseafor*", le forze della Flotta del Mar Nero hanno partecipato alle esercitazioni. L'attivazione è stata svolta sotto la direzione del Comandante del Gruppo della Marina Militare del Mar Nero, Ufficiale della Marina Militare della Romania.

Durante le esercitazioni sono stati perfezionati gli interventi di opposizione all'attacco delle navi dell'avversario in condizioni di impiego limitato delle forze, dell'assistenza alla nave naufragata e altri episodi.

I marinai russi sono intervenuti con successo nell'ambito delle esercitazioni sull'isolamento marittimo, sul controllo delle navi, sulla comunicazione visuale e sulle procedure di comunicazione vocale.

La formazione internazionale ha messo a punto anche i provvedimenti per l'assistenza alla nave in avaria, per il salvataggio delle vite umane in mare, le esercitazioni di manovre di routine e di resistenza alle "minacce asimmetriche".

Durante le esercitazioni nella parte sud-occidentale del Mar Nero, la Marina Militare Russa è stata rappresentata dalla nave da sbarco "*Jamal*".

Secondo la valutazione del Comando della formazione navale delle Marine Militari, tutte le mansioni dell'esercitazione del mese di Agosto sono state eseguite a perfezione.

E' necessario sottolineare che in conformità con l'Accordo sulla costituzione del Gruppo di Coordinamento Operativo della marina Militare BLACKSEAFOR, le attività del suddetto Gruppo sono previste per le situazioni eccezionali nel Mar Nero ed esclusivamente a scopi pacifici.

Partecipando alle iniziative del Gruppo BLACKSEAFOR, la Parte Russa, come tutti gli altri membri del Gruppo delle marine Militari del Mar Nero, si basa sul fatto che il territorio del Mar Nero deve rimanere una zona di cooperazione e non di competizione. Soltanto i Paesi del mar Nero possono e devono trovare una soluzione adeguata ai problemi della Sicurezza tra i quali i problemi collegati alla minaccia del Terrorismo e alla proliferazione delle armi di sterminio di massa.

Grazie per la vostra attenzione.

REGNO UNITO

“La sicurezza marittima e le sue sfide”

Ammiraglio di Squadra Richard IBBOTSON

VICE COMANDANTE IN CAPO DELLA MARINA BRITANNICA

Ammiraglio Branciforte, signore e signori.

Come hanno fatto i miei colleghi finora, sono inglese , quindi con il vostro permesso parlerò inglese. Parlerò lentamente, forse troppo forte e se non fossi capito, sarò di aiuto e come qualsiasi bravo inglese, parlerò ancora più forte se non mi capite. Quindi, invece di spiegarmi diversamente semplicemente alzerò il tono della voce.

Il mio argomento oggi è : La Sicurezza Marittima e le sue sfide a beneficio di tutte le Forze che devono occuparsi di queste attività.

Vorrei condividere con voi le esperienze della marina Militare Britannica nel fare fronte alle sfide dello sviluppo e nella condotta delle di Maritime Security Operations. Concentrandomi sui benefici che hanno ricevuto le marine e le forze marittime da questa attività operativa. Lasciatemi dire che cosa abbiamo appreso nel Regno Unito – e in alcuni casi ri-appreso – negli ultimi anni. E mi fa piacere che il mio punto di vista sia simile a quello dell’Ammiraglio FORISSIER.

Per avere delle Operazioni di *Maritime Security* di successo, sia che si operi da soli che con altre Marine, tutto dipende dall’ottenere un coordinamento, un coordinamento appropriato della Sicurezza Marittima.

Nel Regno Unito, stiamo ancora imparando come affrontare le minacce rappresentate dalla criminalità in mare e le esperienze recenti ci hanno stimolato verso la creazione di una base più strutturata per la condotta delle operazioni di Sicurezza Marittima. Ma facendolo, ci siamo resi conto rapidamente che si tratta di un gioco di squadra. Coinvolge la cooperazione e la condivisione di informazioni tra la Guardia Costiera, le Agenzie contro il crimine organizzato, il

Ministero degli Interni, l'Ufficio per il Commonwealth e i Paesi esteri, le Agenzie contro il Terrorismo e la Droga.

Per quanto riguarda la Polizia, ci deve essere una chiara comprensione a livello nazionale di ciò che viene definito "successo nella Sicurezza Marittima".

Quando si tratta di articolare la minaccia posta dall'uso sbagliato del mare da parte dei criminali, come quantificare il rischio per i nostri interessi nazionali? Come stabilire il modo migliore per ristabilire la fiducia della Comunità che opera sul mare? Questo può essere fatto grazie, ad esempio, ad una deterrenza. Ma la risposta a queste domande deve essere chiaramente articolata dalle Marine perché inevitabilmente si occuperanno delle risorse che il Governo è disposto ad affidare alla Sicurezza Marittima.

Allo stesso tempo, il quadro legale che regola la Sicurezza Marittima deve accompagnarsi alle politiche che plasmano le nostre missioni. L' autorità di agire secondo il Diritto Internazionale, sia che siano coinvolti Trattati internazionali come UNCLOS o il Trattato di Vienna o Accordi bilaterali ad hoc, richiede di essere accompagnata da un impegno, a livello nazionale, di emettere una normativa interna che permetta di adottare procedure condivise.

La politica nazionale e il quadro giuridico avranno una implicazione anche nella nostra dottrina per la formazione e la nostra capacità. Dobbiamo decidere che livello di capacità vogliamo – o ci serve ad esempio – se entriamo in gioco contro la Pirateria, se vogliamo che le Forze siano in grado di condurre un *boarding* senza contestazione.

Secondo, quando si tratta di operazioni di Sicurezza Marittima efficace, maggiore è il numero delle navi e degli aerei coinvolti, meglio è, ma questo è ovvio.

Le Marine Militari che lavorano insieme anche se sono coordinate soltanto a basso livello, possono avere un effetto moltiplicante una sull'altra. Le operazioni di Sicurezza Marittima ci danno un' eccezionale possibilità di lavorare insieme senza avere scontri.

Le missioni contro la Pirateria, organizzate dall'Unione Europea e dalla NATO, le Operazioni ATALANTA e OCEAN SHIELD, nel Golfo di Aden e al largo del Corno d'Africa, sono esempi eccellenti. La prima era guidata da un Ammiraglio Britannico da un Quartiere Generale del Regno Unito, la seconda era guidata in mare da un Commodoro Britannico. ATALANTA e OCEAN SHIELD stanno dando un contributo significativo sia alla protezione

della navigazione che, anche, alla navigazione che porta aiuti alla Somalia e per assicurare chi si occupa di commercio in quella zona così trafficata.

Ma l'aspetto più importante è la risposta internazionale che diventa sempre più ampia. Una gamma molto vasta di Paesi che hanno interessi e impegno nella zona, sono riusciti a scegliere di operare indipendentemente all'interno di un quadro multinazionale, coordinato dall'Unione Europea o dalla coalizione degli Stati Uniti ma principalmente sotto la bandiera del Diritto del mare e delle Risoluzioni del Consiglio di Sicurezza delle Nazioni Unite, evitando così le difficoltà diplomatiche che nascono sempre quando si tratta di operazioni guidate da Paesi Occidentali.

Abbiamo visto – o vedremo – navi Russe, Cinesi, Indiane, Iraniane, della Malaysia, Giapponesi e della Corea del Sud che operano in modo regolare e semplice con Unità della NATO e dell'UE.

In termini di lezioni da apprendere, la prima lezione è forse la più importante. Che si tratti di traffico di droga, terroristi o di pirati, l'esperienza ci conferma che la condizione essenziale per il successo è un Accordo efficace di Cooperazione regionale fra le Forze Marittime. Ad esempio, quando si tratta di Pirateria, Regno Unito e USA hanno stabilito degli Accordi giurisdizionali con il Kenya per sapere cosa fare quando i pirati vengono catturati. Dobbiamo fare tutto ciò che possiamo per aiutare le Autorità locali a costruire una capacità propria.

Queste tre lezioni : la politica nazionale e il quadro giuridico prima di tutto e poi, essere coinvolti in Operazioni di Sicurezza regionali e multinazionali, ci consentono di utilizzare al meglio le nostre risorse ma dobbiamo anche garantire che la Cooperazione vada al di là del settore delle navi.

Servono risorse dedicate ad Operazioni di Sicurezza Marittima e bisogna capire i propri limiti ed essere capaci di gestire le aspettative.

Anche se è possibile limitare il problema, la Marina Militare non riuscirà mai a sconfiggere la pirateria perché è un fenomeno che ha la sua base a terra e che si manifesta in mare così come il traffico di armi e il terrorismo.

Sembra un grande lavoro da fare ma non sentiamoci scoraggiati. Pensiamo ai benefici.

Il maggior beneficio è strategico. Le operazioni di Sicurezza Marittima sono un esempio dell'utilizzo efficace del *soft power* militare e, nello stesso tempo, sostengono la credibilità operativa dalla quale dipende l'esercizio di questo potere, innescando così un circolo virtuoso.

I nostri sforzi per affrontare la criminalità e mantenere la fiducia pubblica nell'utilità delle Forze Marittime sono basati proprio su questo.

A livello strategico, tattico e operativo, si può promuovere la cooperazione tra le Forze Armate di diverse nazioni. Si incoraggia la trasparenza ed allo stesso tempo la condivisione di informazioni che è fondamentale.

Al di fuori delle situazioni di guerra, le Operazioni di Sicurezza Marittima forniscono lo strumento per mantenere le Forze Marittime concentrate sull'aspetto operativo.

Occuparsi di questo tipo di operazioni è una dimostrazione positiva, alla Comunità Internazionale, del nostro impegno per la protezione del bene comune. Infatti rafforzano i valori comuni, generano opportunità di lavoro e lavorando insieme attivamente, si costruisce fiducia e cooperazione.

Le MSO sono il futuro per la maggior parte delle Marine e delle Forze Marittime. Evidenziano l'utilità e le particolari caratteristiche delle forze marittime oltre a mantenere un vantaggio in termini di combattimento. La Sicurezza Marittima non è soltanto l'unica posta in gioco ma è "comunque" un gioco che ci porterà enormi benefici non semplici da misurare.

Grazie.

Onorevole Giuseppe COSSIGA

SOTTOSEGRETARIO DI STATO PER LA DIFESA

Grazie a tutti e in particolare ringrazio l'Ammiraglio BRANCIFORTE. E' la seconda volta che partecipo a questo Simposio e, ormai, siamo alla Ottava Edizione e questo è una testimonianza forte dell'interesse che ha suscitato e del suo successo.

E' evidente che eventi come questo rappresentino una opportunità molto importante per accrescere la conoscenza reciproca e per consolidare la volontà di tutti voi, di tutti noi, di operare insieme per il raggiungimento di un obiettivo fondamentale di nostro interesse comune che è quello della Libertà di navigazione e del libero uso delle vie di comunicazione marittima.

Le rotte marittime, come la Storia ci insegna, hanno permesso lo sviluppo di scambi commerciali e, quindi, la crescita del benessere delle nostre Nazioni ed hanno favorito anche la crescita non soltanto della ricchezza ma della Cultura e della Libertà attraverso lo scambio di opinioni e di idee oltre a quello delle merci.

Oggi, le vie marittime connettono, attraverso una rete globale di relazioni economiche, finanziarie, sociali e politiche molto importanti. Le statistiche sono chiarissime. Il pianeta è quello che è : il 70% della superficie è coperta dai Mari e il 90% del commercio viaggia sui Mari. Sottolineo anche che circa il 75% delle risorse del commercio passa attraverso vie marittime ristrette, come i Canali, gli Stretti e quindi particolarmente vulnerabili.

Dal mare, come è noto, vengono pure estratte gran parte delle risorse necessarie allo sviluppo delle nostre tecnologie, come il Petrolio – e non solo – e poi, ormai, anche attraverso il Mare passano linee di telecomunicazione e di approvvigionamento energetico direttamente.

E' evidente tuttavia che queste stesse vie di comunicazione sono, purtroppo, utilizzate "anche" da chi ha interesse a mettere in pericolo lo stesso benessere e le stesse libertà di cui parlavamo prima e, quindi, che ha interesse ad impedire che, in particolare i Paesi in via di sviluppo possano crescere e beneficiare di questo scambio di ricchezza e di libertà. Parlo evidentemente di tutta quella Criminalità internazionale, che ormai è intimamente legata anche con il Terrorismo, che è una delle principali minacce della civiltà odierna.

Come tutti sappiamo, dopo l'11 Settembre, abbiamo dovuto prendere atto della insorgenza di nuovi rischi e minacce che, forse, prima sottostimavamo anche in relazione al pericolo di potenziale diffusione delle armi di distruzione di massa che pensavamo essere concentrate soltanto in alcuni Paesi.

In questo ambito – e in particolare più recentemente - la Pirateria ma anche la componente criminale, criminogena che è legata all'immigrazione clandestina, con il traffico di armi e il traffico di droga, sono ormai per noi una sfida estremamente pericolosa alla legalità e alla stabilità dei nostri Paesi e, quindi, alla fine della Libertà dei nostri Cittadini.

Queste valutazioni evidentemente ci hanno costretti a rinforzare l'attività di un concetto che è quello della *Prevenzione estesa*.

La libertà di navigazione e il libero uso delle vie commerciali marittime, la sicurezza dei flussi energetici via mare, la protezione delle risorse, la salvaguardia dell'ambiente marino, sono quindi dei beni primari che le nostre civiltà sono chiamate a difendere insieme alla Sicurezza dei nostri Cittadini e delle nostre Istituzioni.

In questo ambito è chiaro, forte ed evidente il ruolo centrale delle Marine Militari nell'assicurare la Libertà e la Legalità sui Mari.

L'Italia che si protende in un Bacino estremamente rilevante in relazione allo sviluppo dei traffici mercantili, ovviamente ha particolarmente a cuore la Sicurezza Marittima, intesa come difesa dello Stato e delle sue Istituzioni e anche di protezione dei suoi interessi dalle minacce che possono arrivare da parte degli Attori che prima ho citato, dal Mare e sul Mare.

Questo si traduce in un impegno politico costante nell'ambito della partecipazione Italiana al sistema di Alleanze di cui fa parte, per potere sviluppare misure condivise di difesa e di sicurezza, anche nella loro dimensione marittima che, come dicevo, è essenziale per la stabilità globale e, in particolare, per la stabilità della nostra regione Mediterranea.

E' del tutto evidente la difficoltà di prevedere con precisione la tipologia della minaccia. Ed è chiaro a noi tutti la vulnerabilità intrinseca alle sorprese, specie se queste arrivano dal mare dove – come tutti voi sapete meglio di me – non esistono rotte “obbligatorie” e quindi il controllo risulta, in alcuni casi, assai più complesso.

Non possiamo, quindi, nasconderci la complessità di questo compito che è antico, se vogliamo, ma che è svolto in un modo nuovo oggi dalle Marine Militari perché questo impone un profondo coordinamento tra i diversi settori, al livello di Governi nazionali e anche all'interno delle varie Organizzazioni nazionali e, in particolare modo, tra le Marine che Voi qui, oggi, rappresentate.

Siamo tutti consapevoli che in un periodo come quello odierno in cui siamo tutti affitti dalla riduzione dei Bilanci destinate, in generale, alla Difesa, l'ottimizzazione delle risorse disponibili diventa ancora più importante e necessaria. E' quindi necessario condividere gli impegni ed anche i costi, necessari ad assicurare la Legalità sui mari in modo da renderli sostenibili per ogni singola Nazione.

E questo – è evidente – può avvenire soltanto individuando nuove e più efficaci forme di Cooperazione Internazionale che non potranno che essere più distese e meglio integrate.

Ormai nessuna Nazione può permettersi di affrontare questi nuovi compiti di Difesa e Sicurezza sui Mari da sola. Ed è estremamente significativo che la presenza, qui, di oltre 44 Paesi – e delle loro Marine – è estremamente significativo come testimone della validità di questo approccio e della volontà di proseguire su questa linea.

Coerentemente con questa scelta, l'Italia, dal dopo guerra sino ad oggi, ha dislocato i propri Mezzi Navali nei tratti di mare più importanti del pianeta, sia per proteggere – come dicevo – gli interessi nazionali, sia proprio per contribuire al mantenimento della Sicurezza e della Legalità a livello internazionale.

Un esempio di approccio moderno di collaborazione internazionale significativa, al fine di assicurare la Legalità sui mari, è sicuramente rappresentato dalla iniziativa Italiana, che voi conoscete, il *Virtual Regional Maritime Traffic Center*, che ormai vede circa 25 Nazioni aderenti. Un risultato estremamente significativo che è stato reso possibile dalla forte volontà - che è anche fortemente politica - di trovare delle soluzioni per permettere uno scambio di informazioni ben regolamentato per il monitoraggio del traffico mercantile.

La validità di questo approccio, che è efficace e oggettivamente anche relativamente a basso costo e che è nato per il Mediterraneo e per il Mar Nero, è altresì confermata dall'adozione di iniziative simili, come voi sapete, in Sud America e nell'Oceano Indiano.

Oggi, come è noto, sarà firmato un Accordo con il quale il Brasile e Singapore, che a breve saranno seguiti - come mi diceva l'Ammiraglio Branciforte - anche dall'India, contribuiranno a rendere operativa una Rete Federativa - perché questo è lo strumento adottato - Transregionale per la condivisione dei dati di interesse.

Rimane certamente ancora molto lavoro per giungere ad un risultato definitivo e comunque ottimale ma non bisogna dimenticare che con adeguate risorse economiche e tecnologiche, sono certo che questa iniziativa potrà essere estesa a tutte le più importanti vie marittime del pianeta, in un quadro - quello che dicevo prima - di Sicurezza globale e condivisa.

Un approccio moderno al problema della Legalità sui Mari però prevede che le misure politiche, militari ed economiche debbano essere anche supportate da una Cooperazione di natura giudiziaria.

Il quadro giuridico nel quale ci troviamo ad operare, infatti, è estremamente complicato da quelle che sono delle evidenti lacune normative e anche da alcuni problemi di interpretazione estremamente difficili del Diritto Internazionale vigente.

Faccio un esempio (che è legato chiaramente anche agli eventi degli ultimi tempi) : le Unità Militari che sono quotidianamente impegnate nel lavoro di prevenzione e di contrasto del risorto fenomeno della Pirateria, si trovano talvolta in difficoltà nel assolvere i compiti a loro assegnati, per ragioni che sono, come dicevo, di natura squisitamente giuridiche.

La professionalità, il coraggio degli equipaggi, gli sforzi e le risorse impiegate sono, purtroppo, vanificati - e ahimè ! questo è un problema che ci accomuna - nel caso di effettiva cattura dei Pirati.

Le attuali Norme del Diritto Internazionale - come a voi è ben noto - non chiariscono bene : Chi deve giudicare ? né come tali criminali debbano essere trattati. E pertanto, molto spesso - se non quasi sempre - il pirata catturato finisce per non essere giudicato e punito neanche secondo le Norme Internazionali che sono da tutti noi condivise.

E' evidente che si tratta di un argomento particolarmente delicato sul quale incidono responsabilità di ordine diverso e anche a livello internazionale ma è evidente a tutti noi - anche a noi Italiani è particolarmente evidente - che tutto questo ha delle significative ricadute anche sulla Sovranità Nazionale.

Non di meno è evidente che si tratta di un nodo che sarà necessario sciogliere perché se realmente desideriamo accrescere l'efficacia e la credibilità di quanto stiamo facendo, la nostra azione deve portare sino alla punizione dei colpevoli.

E' un compito questo, evidentemente, che spetta al mondo Politico, quindi ai Parlamenti e ai Governi, che dovranno trovare gli strumenti giuridici in grado di dare piena e concreta attuazione a questa capacità delle Forze Navali di operare congiuntamente e solo questo consentirà di ottenere l'efficacia massima di tutte le azioni di imposizione della Legalità sino alla fase finale di giudizio dei criminali catturati.

Come abbiamo visto, un moderno impiego delle Marine Militari supera ormai ampiamente il concetto di mera Sicurezza Nazionale perché si interessa ormai anche di ambiti quali la Prevenzione, la Risposta e la Gestione delle crisi e l'Assistenza umanitaria. Tutto questo, evidentemente, richiede un approccio multidisciplinare e multilaterale e la disponibilità di un complesso di Forze flessibili e versatili, ben equipaggiate, con un personale ben addestrato, con professionalità sempre più spinte, in grado di interfacciarsi con interlocutori che, ormai, sono sia militari, sia se non prevalentemente civili.

Un esempio recente è rappresentato da quello che è successo ad Haiti. Come sapete, in quella occasione, l'Italia è stata in grado di intervenire a grande distanza dal territorio nazionale ed in tempi ridotti, distribuendo, grazie all'impiego della portaerei "*Cavour*", aiuti significativi alle popolazioni colpite dalla tragedia, all'interno di un sistema di partecipazione multinazionale.

Sono certo che questa sia la rotta giusta da seguire e che ci terrà impegnati, sia a livello politico, sia a livello tecnico-operativo, proprio perché siamo ormai in un Sistema di Sicurezza che o è condiviso o perde di efficacia.

L'obiettivo, quindi, è sicuramente meritevole e dovrà essere perseguito nell'ambito delle Alleanze e delle Organizzazioni Internazionali a cui l'Italia partecipa in varie forme.

Sono fiducioso che all'interesse e alla sensibilità che avete dimostrato con la vostra partecipazione a questo Simposio, corrisponderà anche la volontà di tutti i nostri Paesi di affrontare con energia rinnovata e con determinazione costante, tutte le minacce alla Libertà e alla Legalità sui Mari, sia di natura terroristica che di natura criminale ove le due non si sovrappongono direttamente.

E' nel segno di questa fiducia che mi permetto di concludere, ringraziando ancora l'Ammiraglio per la splendida organizzazione di questo Simposio e ringraziando, ancora una volta, tutti voi per la vostra partecipazione a testimonianza della volontà di tutti i nostri Paesi di collaborare sul Mare, per il mantenimento della Libertà e della Legalità per i nostri Popoli.

Grazie

Senatore Alfredo MANTICA

SOTTOSEGRETARIO DI STATO PER GLI AFFARI ESTERI

Buongiorno. Autorità, Ammiragli, Signori e Signore.

Devo dire che per noi, del Ministero degli Affari Esteri Italiano, è un motivo di particolare soddisfazione essere qui oggi, perché i problemi che voi oggi affrontate fanno parte ormai della vita, delle attività con cui noi, degli Affari Esteri, viviamo nel mondo.

Osservando una sempre più stretta integrazione tra l'attività diplomatica e l'attività svolta dalle strutture della Difesa.

Ve lo dico anche orgogliosamente, come Italiano, è un Paese che ha quasi 9.000 uomini impegnati in Operazioni di Pace, in zone di guerre – diciamolo una volta tanto -, operazioni che hanno un fine che non è quello di vincere la guerra ma di ripristinare le condizioni di pace e di stabilità e, quindi, una funzione con un obiettivo prevalentemente politico. Ed è lì, dove la Politica di un Paese si sposa con la sua politica di Difesa.

D'altronde, la presenza qui di Rappresentanti di Paesi che vengono sostanzialmente da ogni Continente, al di là del titolo che è molto europeo, molto mediterraneo, molto solare per certi versi, a cui leghiamo il Mar Nero, che in un grande dibattito europeo ancora si discute se il Mar Nero è un pezzo del Mediterraneo, al di là del Bosforo o se è un mare diverso, con tutte le implicazioni che voi potete immaginare anche di carattere politico, pensando solo ai problemi connessi a Ucraina, Georgia, Armenia, ecc. Dicevo, la presenza di Rappresentanti di molti Continenti significa che la Sicurezza Marittima globale, oggi, necessita di un coordinamento rafforzato, necessita di maggiore *Governance*, necessita di maggiori risorse, necessita di Protocolli molto più incisivi per uno scambio di informazioni, di regole più omogenee. Perché “*dialogare*” significa anche potere operare in sinergia e costruire un sistema più efficace e più efficiente contro la sfida planetaria - che oggi tutti noi stiamo correndo -, che è la lotta al Terrorismo o come usate dire voi Militari, questa “*Guerra asimmetrica*” che si combatte contro fenomeni sostanzialmente terroristici.

Perché? Perché questi fenomeni terroristici hanno ormai un grande progetto politico e questo va detto con grande chiarezza. Non è solo una azione di terroristi fine a se stessi, come si diceva una volta, tesi a creare paura e quindi a creare condizioni di debolezza dell'avversario. Oggi hanno fini politici e strategici globali, usano mezzi e sistemi che non sono, come dire, nelle consuetudini dei Paesi civili e democratici, da qui questa definizione di "*Guerra asimmetrica*".

Non c'è bisogno, credo, di fare lunghe discussioni su questo tema. Credo esista oggi un caso, un caso di specie di cui si è parlato – e credo che ne abbiate parlato molto – che è la Somalia. Paese al quale, devo dire, ho dedicato molti anni della mia vita, dal 2001 al 2006, essendo, come Rappresentante del Governo Italiano, uno dei soggetti attivi nel tentativo di portare a termine il ben Quattordicesimo processo di Pace Somalo a partire dal 1991...Quattordicesimo processo che non è ancora finito e che non mi pare, al momento, abbia raggiunto, dal punto di vista politico, gli obiettivi che tutti noi avevamo auspicato.

Ma proprio questo processo di disintegrazione, di Stato fallito, ha creato le condizioni della Pirateria Somala, che sono oggi un caso che va non solo, voglio dire, vissuto per quello che è, quindi come contrasto alla Pirateria Somala ma credo vada vissuto per capire e per apprendere da questa vicenda, le lezioni che serviranno per il futuro.

Perché è vero che in quella regione - che oggi tutti voi chiamate Puntland e che a noi, Italiani, piace ricordare con il suo nome originario di Migiurtina che fu proprio l'area nella quale noi Italiani arrivammo per costruire poi la Colonia della Somalia - è una antica tradizione quella della Pirateria, molto più artigianale ovviamente, ma la rotta verso Mombasa, verso il più grande porto dell'Africa Orientale, in Kenya, era una delle tante condizioni di...Prodotto Interno Lordo, diremmo oggi, di costruzione di ricchezza in questa area già alla fine dell'Ottocento.

Ricordate – e lo sapete voi meglio di me e quindi me lo insegnate – ma c'è un solo Paese coloniale al di fuori dell'Europa e si chiama Oman e tutta quella costa, fino all'isola di Zanzibar, era di grande traffico, di grandi abitudini di Oman, questo Paese di navigatori, di Sinbad il Marinaio, che aveva addirittura trasferito per un certo tempo la capitale a Zanzibar e i Somali, storicamente, su questo grande flusso, avevano costruito anche una parte delle loro fortune. Quindi è radicata, è tradizionale.

Così come può avere un senso quando si dice che la Pirateria Somala è nata per difendere il patrimonio della Pesca somala, che è una scusa e anch'io sostengo che è una scusa, ma ha qualche origine, qualche senso di verità perché quel mare della Somalia, in cui nessuno pesca, è ovviamente molto invidiato dalle flottiglie di pesca che spesso in Africa operano – diciamo così francamente – fuori da Regole e da Accordi.

E ancora oggi siamo preoccupati, non solo per gli effetti della Pirateria Somala, ma quasi, quasi, speriamo che la Pirateria sia solo un fenomeno criminale, cioè che la Pirateria non si sposi come fenomeno politico con Al Qaida, con l'Islamismo radicale. Ma questo è un grande dubbio che tutti i grandi Politici hanno ed è una grande preoccupazione.

La realtà è che le rotte del Canale di Suez e le rotte del Golfo di Aden sono minacciate dalla presenza di questa Pirateria a cui si contrasta con una Armata navale di grande livello, che rappresenta molti Paesi e le più grandi marine del Mondo, ma i problemi li sapete meglio di me, non ve li devo insegnare, con effetti ed efficacia che sono molto relative se sono messe in relazione alla potenza navale che viene messa in campo.

Allora noi Politici, noi che facciamo politica estera, auspichiamo insieme a voi che i temi di Diritto Internazionale, che i sofisti del Diritto Internazionale pongono all'azione e al coordinamento delle Marine, vengano superati perché anche noi, come potete immaginare, siamo in grande difficoltà perché tanto più si afferma questa realtà della Pirateria che ormai – diciamo così francamente, non svegliamo nessun segreto – è un elemento determinante nel governo del Puntland e a noi interessa perché il Puntland è uno dei punti di riferimento del Governo Transitorio Somalo, alleato del Governo Transitorio Somalo quindi, in fondo, alleato della Comunità internazionale nella lotta ad *Al Shabab*, però, ripeto, con questo dubbio di un rapporto istituzionale con la Pirateria, con una capacità economica evidentemente che noi non abbiamo e quindi, con i problemi di instabilità che ancora oggi noi mettiamo per quanto riguarda la Somalia.

Allora, nell'attesa di avviare questo processo - e noi Italiani ci auguriamo che l'Unione Europea si assuma anche le sue responsabilità facendosi promotrice di questa azione internazionale di revisione, o quanto meno di aggiornamento, delle strutture del Diritto Internazionale - diciamo che nell'attesa che tutto ciò avvenga, l'esistenza di Fora internazionali

di dialogo, di cooperazione, di scambio di informazioni, come ad esempio, il Dialogo Mediterraneo in seno alla Alleanza Atlantica, il Partenariato Euro Mediterraneo dell'Unione Europea – sancito dal Processo di Barcellona -, l'Unione per il Mediterraneo, tutto ciò che la Politica riesce, in qualche modo, ad avviare perché ci si confronti, si dialoghi, perché abbiamo - ormai ci siamo resi conto - dei problemi in comune, è auspicato e quindi, anche Convegni come questi sono di grande rilevanza.

Vorrei anche citare un altro caso che vorrei portare alla vostra attenzione e che riguarda l'Unione Europea e il Mare, perché, nell'Unione Europea, da un po' di tempo – anche se ufficialmente è solo da qualche mese – si sta portando avanti un ragionamento che dice che per superare anche le realtà statuali nazionali, perché i progetti dell'Unione Europea, perché il dialogo dell'Unione Europea, assuma in termini concreti una capacità maggiore, si sta pensando a Macro Regioni che organizzino gli Stati che questa Macro Regione fanno parte e, guarda caso, le Macro Regioni nascono attorno ai Mari.

E' nata la Macro Regione del Baltico che va dallo Stretto di *Skagerrat* fino all'Estonia, la Lituania e anche la Russia, in cui (è un Mare chiuso) il Mare non è più vissuto come un elemento di separazione dalla terra ma come un elemento di unione degli Stati che si affacciano sul mare e che ha problemi, che anche voi conoscete: il problema, ad esempio, della sicurezza dei porti, il problema di individuare “*Autostrade del mare*” cioè percorsi controllati e regolati oltre, ovviamente, all'ambiente, alla pesca, tutto ciò che il mare implica.

Si parla di un'altra Regione che è quella del Mare del Nord, che dovrebbe andare, secondo il Progetto, dallo Stretto di *Skagerrat* fino al Canale della Manica e su, fino al Mare Artico, perché credo che molti di voi sappiano che se il mondo piange perché si sciolgono i ghiacci, qualcuno spera che i ghiacci si sciolgano!..., perché si aprirebbe quel fantomatico – o utopistico - che nella nostra giovinezza ha molto appassionato la nostra fantasia, questo *Passaggio a Nord Ovest* attraverso i ghiacci del mare per congiungere Vladivostok, la Cina direttamente ai Porti del Mare del Nord. E allora, la regione del Mare del Nord diventa il terminale di questo grande, ipotetico o comunque possibile progetto, che implica un grande coinvolgimento geopolitico. Vuol dire considerare l'Artico una via di traffico e non un confine non frequentato.

E noi abbiamo risposto con il Progetto della Regione Adriatico-Ionica facendo capo a questo altro ma chiuso che è l'Adriatico e che vede, sostanzialmente, l'Italia da un lato e tutta l'area dei Balcani dall'altro. Di questa enorme e immensa penisola, che entra nel Mediterraneo, che ha le sue radici a Vienna, nella Slovacchia, in Bielorussia ma che poi si protende fino a Cipro se volete e che ha una grande rilevanza geopolitica anche per l'Europa.

Questa Europa che guarda ad Est, che non ha ancora determinato i suoi confini ad Est anche se noi – come Governo Italiano – pensiamo che i Paesi come l'Ucraina, la Bielorussia, la Moldavia, i Paesi Caucasic, siano Paesi con i quali avere rapporti di buon vicinato ma certamente da non favorire o, quanto meno, non accelerare i processi di integrazione nell'Unione Europea o addirittura nel sistema di Alleanza NATO... Se ne è discusso molto, lo sapete anche voi... Ma esiste questo problema del confine orientale ma esiste anche il problema di un confine Sud, che è il Mediterraneo, che sono i Balcani.

Allora Regione o Macro regione Adriatico-Ionica vuole dire, così come l'abbiamo concepita, insieme alla Slovenia e alla Grecia - che sono Paesi membri dell'Unione Europea insieme a noi – vuol dire Montenegro, Albania, Erzegovina, Serbia e poi, perché no ?, Macedonia, Romania, Bulgaria, Malta, Cipro cioè tutta questa grande, immensa area che fa capo ai Balcani, che ha bisogno di stabilità, che ha bisogno di sicurezza e in cui il Mare Adriatico diventa – se voi lo immaginate in questo senso – un grande ponte fra l'Italia e questa area.

E noi siamo i promotori di questa iniziativa. Credo che insieme a molte delle realtà che qui rappresentate, potremmo operare insieme, la sicurezza del Mare Adriatico è per noi essenziale ed è anche un problema di politica interna e non solo di politica internazionale, perché credo che tutti sappiamo che attraverso questa area, in questa nostra Europa, arrivano molte cose... arriva la droga, arriva il contrabbando di armi, il contrabbando di sigarette. C'è anche lo sfruttamento degli uomini, delle donne, che vengono da Paesi molto lontani ma che trovano, attraverso questo "canale" dei Balcani, la strada di sbocco verso l'Europa e, quindi, verso di noi.

Quindi è un problema di Sicurezza Nazionale ma un problema anche di costruire un mare che diventi la ricchezza di tutti questi Paesi che su questo mare si affacciano.

E' un Progetto che dovrebbe concludersi nel 2014. Che ha delle forti implicazioni politiche. Che ha delle forti implicazioni commerciali ma che ha anche delle forti implicazioni di Sicurezza e, quindi, militari.

Quindi, per noi è indispensabile proseguire nella ricerca di rafforzamento di tutte le Cooperazioni Regionali soprattutto nel Mediterraneo, nell'ottica del Processo di Barcellona dell'Unione per il Mediterraneo ma anche in altri formati, tipo il 5+5 cioè cinque Paesi dell'Europa e cinque Paesi del Nord Africa. Altro processo di integrazione, di dialogo che continua perché dobbiamo reagire, tutti insieme, alle minacce tradizionali e nuove a vantaggio di tutti i Paesi del Mediterraneo.

L'Immigrazione clandestina è un'opportunità, certo, ma è anche un problema.

Il Sahara, oggi, è un problema di Sicurezza. E' un problema dove il territorio è praticamente impossibile da controllare se non con mezzi molto sofisticati, più militari che civili. Ma i flussi che vengono da un'Africa che raggiungerà presto il miliardo di persone, sono flussi che, in qualche modo, noi ci dobbiamo porre come problema...non dico di eliminare perché siamo di fronte ad un processo storico non alla cronaca di qualche tempio né tanto meno si può immaginare una soluzione a breve o medio termine ma abbiamo il dovere di gestire, di controllare.

Di capire anche alcune realtà di grandi cambiamenti sociali che stanno avvenendo ai confini di questo Mediterraneo, che sono, per esempio : le grandi trasformazioni nelle società tradizionali arabe rispetto alla modernizzazione...pensate ai Nomadi del Deserto, li abbiamo, qualche volta, costretti a costruirci le Croci di Agadez come artigiani ma erano i grandi allevatori di cammelli, quelli che gestivano le carovane di decine di migliaia di cammelli e forse, oggi, avvertono di più il richiamo degli Al Zhamid del Nord del Sudan che non il richiamo dell'artigianato dell'ONU.

E questo è un problema politico, è un problema di sicurezza, un problema di stabilità.

Allora dicevo : cooperazione con tutti i Paesi del Mediterraneo, in una regione che è molto ricca di Storia, di Cultura anche di materie prime, di capacità, di tecnologie e che nelle sue differenze - culturali, economiche, di lingua e di religione - ha creato quella che è la grande ricchezza di questa area.

Bisogna recuperare questo sapere stare insieme essendo diversi, senza debolezze da parte – devo dire con grande franchezza – del mondo Occidentale ma anche riconoscendo le realtà, le differenze, le altre culture magari cercando di capire che un Mondo più stabile si costruisce anche nel rispetto delle tradizioni e delle culture altrui e che il Dialogo e il Confronto diventa un elemento necessario e indispensabile.

In particolare, credo che occorra andare – come avete giustamente sottolineato – verso la costituzione di strutture di integrazione al livello di Sicurezza.

L'Italia ha qualche esperienza in materia civile di Accordi Bilaterali con i Paesi del Nord del Mediterraneo e io mi auguro che anche al livello di Sicurezza Militare questi Accordi Bilaterali, questa integrazione fra le diverse Forze Armate, possa contribuire a creare aree ancora maggiori di stabilità e di sicurezza.

Occorre anche garantire efficaci sistemi di gestione e di partecipazione di tutti coloro che operano all'interno di queste realtà.

Non è testé a me, uomo di politica, individuare a voi, quali sono le teoriche, le conoscenze necessarie, le metodologie, quale è la pianificazione necessaria, quali sono le necessarie risorse finanziarie. Non spetta, ripeto, a noi. Posso solo dire che è necessario costruire insieme, però questo modello che deve, in qualche modo, costruire un mondo diverso di fronte a realtà come il Terrorismo, che sono ormai novità radicate nel nostro modo di vivere globalmente questa situazione.

In questa sede, e vi ringrazio di avermi chiamato, io volevo solo dare un contributo per farvi capire che il Dialogo, che voi avete intrapreso, è in parallelo al dialogo che stanno svolgendo, con grande fatica, anche i Diplomatici, anche chi fa Politica e che forse dovremmo cercare maggiori occasioni fra di noi per confrontarci, per capire, per costruire assieme anche questi percorsi, non facili, di costruzione di nuove realtà come possono essere le Macro Regioni.

Abbiamo, in realtà – e ce ne dobbiamo rendere conto – un obiettivo che è assolutamente comune, che è, nel caso specifico, quello che noi dobbiamo annullare i Mari come separazione, ma costruire delle realtà sul mare, che ci consentano di navigare, di muoverci, di costruire flussi di navigazione, di commercio e di scambio che avvengano nel massimo della Sicurezza.

Questo era il messaggio che vi volevo lanciare. Vi ringrazio ancora e sono certo che queste poche parole che vi ho detto saranno da voi tenute nella dovuta considerazione e mi auguro, in altre occasioni, di incontrarvi ancora.

Grazie.

TERZA SESSIONE:

*“DIALOGO E COOPERAZIONE COME CONTRIBUTO
ALLA MARITIME CAPACITY BUILDING”*

Il concetto di Maritime Capacity Building (MCB) trova la propria origine in quello inizialmente noto come “Institutional Building”, promosso ambito Nazioni Unite agli inizi degli anni Settanta e in seguito ridenominato “Capacity-Building”. Esso si configura sia come uno degli elementi fondanti delle iniziative ONU sia come una delle maggiori priorità individuate dalle convenzioni internazionali a livello mondiale. L’approccio “Capacity Building” ricomprende le capacità di un paese in termini di risorse umane e naturali, progresso scientifico e tecnologico, sviluppo organizzativo e istituzionale. Nel settore marittimo, la finalità principale del Capacity Building è lo sviluppo della capacità degli Stati costieri nell’affrontare efficacemente le sfide connesse alla Sicurezza Marittima. Fondamentale per il Capacity Building marittimo è il Confidence Building correlato allo sviluppo di formule di partnership. In tal senso, il binomio “Dialogo & Cooperazione” agevola il radicamento dei fattori capacitivi chiave, quali ad esempio le conoscenze teoriche, le metodologie, la pianificazione, il networking, il reperimento di risorse finanziarie, lo sviluppo di modelli replicabili. Tali elementi sono, infatti, fondamentali per i fabbisogni della comunità, lo sviluppo della prosperità, la gestione istituzionale, la Governance nazionale, e le relazioni e le strategie di governo nazionali e diplomatiche. In questa prospettiva, occorre riconoscere alle forze marittime l’attitudine e la predisposizione a

coniugare efficacemente capacità militari e civili tanto nell'attuazione di iniziative di sicurezza marittima quanto nel contribuire alla Capacity Building marittima.

OLANDA

Ammiraglio di Squadra Matthie J.M. BORSBOOM

COMANDANTE DELLA MARINA OLANDESE

Moderatore della Terza Sessione

Buon pomeriggio. Signore e Signori, Eccellenze, Amici del mare, sia Civili che Militari. E' bello trovarsi tra amici, sono felice e vi dirò perché. Ci sono tre punti.

E' stato un grande onore per me avere la proposta di fare da Presidente durante questa Sessione, la presidenza è gratuita ma sono stato ricompensato dall'Opera, fantastica, ieri sera, di cui sono veramente appassionato, è stato una cosa meravigliosa.

Inoltre, Ammiraglio BRANCIFORTE, noi siamo a metà di questo Simposio e domani lo porteremo a conclusione. Se dovessero chiedermi un'opinione su questa Conferenza, potremo dire che è eccellente, superba, direi che è stupefacente. E' stata organizzata in modo fantastico, eccellente, grazie.

Vorrei dirvi la terza ragione per cui sono felice. Ero seduto lì, prima che il Sottosegretario del Ministro cominciasse il suo discorso, e ho ricevuto un SMS da mia figlia che ha superato l'ultimo esame all'Accademia e, quindi, abbiamo un nuovo Ufficiale in Marina.

Ma dobbiamo parlare di *Capacity Building* qui. Se parliamo di *Capacity Building* nel settore marittimo, dobbiamo chiederci se avremo la capacità di mantenerla. So che molti di quelli seduti nelle prime file sono preoccupati perché devono mantenere la propria *Capacity*. Tutti abbiamo grossi vincoli finanziari e, nel contempo, viviamo in un periodo di transizione e di trasformazione.

Ma questo pomeriggio dobbiamo parlare di *Capacity Building* nel senso di incrementare la nostra capacità a livello marittimo per potere garantire la Sicurezza sul mare. Il termine "Sicurezza" in Italiano si può tradurre in Inglese con due termini: *Safety e Security*... Ma quale è

la differenza ? In alcuni casi parliamo di mare aperto piuttosto che di acque territoriali ma noi, come Marine, dobbiamo occuparci di tutti e due gli aspetti della Sicurezza.

Noi dobbiamo costruire questa capacità per garantire la Sicurezza sulle acque del mare e lavorare per il mare; questo mi porta ad un altro punto ancora : le Unità Marittime possono trarre la Sicurezza dal mare e proprio di questo noi parliamo quando parliamo di *Capacity Building*. Noi lavoriamo con e per un'altra Nazione e con e per un'altra Nazione possiamo andare a sviluppare la *Maritime Capacity* di altre Nazioni e, a quel punto, lavoriamo per il mare. Possiamo assistere uno stato rivierasco consentendogli di garantire la sicurezza delle proprie acque territoriali.

Ma possiamo spingerci ancora più in là perché dal mare possiamo andare a costruire Capacità non soltanto marittima ma a livello nazionale, andando al di là quindi della dimensione marittima. Se l'Afghanistan fosse stato più vicino al mare, noi avremmo potuto aiutarlo a costruire una sua capacità e garantire una sua sicurezza. L'altro anno ero ancora in Afghanistan, facevo parte del Gruppo di Comando e dovevo gestire delle operazioni per garantire la stabilità nel Paese, capirete che si trattava di una grande sfida, il lavoro non era finito a quel tempo – e ancora oggi non è finito – ma in un incontro che ho avuto casualmente in agosto, ho introdotto il concetto del PRT fluttuante cioè quei *asset* di cui disponiamo per potere trarre una capacità, derivare una capacità dal mare.

Sulla base della mia esperienza ho appreso che è importantissimo comprendere la cultura di un'altra Nazione e per assisterla, dovete comprendere la loro cultura, parlare la loro lingua e quella Nazione dovrebbe sempre essere tenuta in debita considerazione, dando la giusta priorità. Non vi sono soluzioni che siano unicamente militari. Le soluzioni militari devono fare parte di una sorta di “pacchetto completo”.

Ho già fatto riferimento alla possibilità che ho avuto, in agosto, di presenziare a questo consesso. Avevamo adottato un documento che è stato inviato alle Nazioni Unite con l'idea di sostenere gli obiettivi del Millennio, in collaborazione con l'Unione Africana, abbiamo pronunciato un discorso, in quella occasione, per consentirci di raggiungere un certo progresso in questa area.

Quindi, di questo parleremo durante la Terza Sessione, sarà una Sessione molto interessante e tutto quello che facciamo nella *Situational Awareness* e nelle Operazioni Marittime, lo facciamo proprio per cercare poi di andare a costruire una *Maritime Capacity*.

Ma ho ancora una sorpresa per voi. Non andiamo di fretta perché abbiamo un po' di tempo libero nel pomeriggio. Potremmo discutere ancora per tre ore di queste cose. Alla fine della Sessione, combineremo insieme le domande per la Seconda Sessione e la Terza Sessione e naturalmente, non potete lasciare questa sala senza avere fatto una domanda. Forse potremmo poi passare un'ora di tempo libero con le nostre consorti.

Avremo dei relatori eminenti. Abbiamo un team in realtà, un team di esperti relatori che sono venuti qua da quattro diversi Continenti e per quanto riguarda la *Capacity Building Africana* abbiamo anche un rappresentante del Senegal.

Ma prima avremo una presentazione da parte dell'Ammiraglio di Squadra Axel SCHIMPF, Capo di Stato Maggiore della Marina Tedesca che, forse, parlerà in Olandese perché parla benissimo l'Olandese ma... No, forse preferirà l'Inglese. Le do la parola.

GERMANIA

“Capacity Building – le way ahead della Marina Tedesca”

Ammiraglio di Squadra Axel SCHIMPF

CAPO DI STATO MAGGIORE DELLA MARINA TEDESCA

Grazie Mille Mattieu, Eccellenze, Generali, Ammiragli, Signori e Signore.

E' un grande piacere per me continuare il dibattito ispirato dalla Sessione precedente, per darvi un punto di vista tedesco sull'argomento.

Prima di cominciare, lasciate che esprima il mio profondo apprezzamento per la Marina Italiana ed in particolare per Lei, Ammiraglio BRANCIFORTE, per l'ospitalità fornita in questa splendida città e per avere organizzato questo Simposio così importante. Come sa, è la prima volta che vengo qua, sono un neofita in questa comunità, ho preso l'incarico ad aprile di quest'anno e sono stupito davvero dal programma, dal contenuto, da come vengono trattati gli argomenti e da come si discutono le sfide attuali e quelle a venire.

E' stata una esperienza veramente eccezionale ed estremamente soddisfacente per me.

Il tema della *Sicurezza Marittima* è l'argomento chiave di questa Terza Sessione e intenderei utilizzare l'opportunità che ho, per parlare della funzione importante delle Marine nel contesto di *Capacity Building* - della Costruzione di Capacità – e del contributo, delle ambizioni della Marina Tedesca in questo settore.

Si è parlato molto delle sfide globali di oggi, delle nuove minacce, degli effetti della globalizzazione. Si è parlato molto dell'importanza di accesso illimitato ai mari, del flusso libero di merci e persone e della sicurezza delle comunicazioni in mare per l'economia in generale e per i Paesi Europei in particolare, ivi compreso il mio. Non intendo ripetere tutte queste cifre, questi dati.

Quello che vorrei fare è ricordare a tutti noi che se anche attualmente la concentrazione militare della maggior parte delle Agenzie riguarda la terra ferma, sono convinto – e già è stato

detto – che il Ventunesimo secolo debba essere considerato come un *Secolo Marittimo*. Ed è giusto pensare che sia improbabile che le cose cambino nel prossimo futuro.

Senza dubbio gli ultimi anni hanno visto un aumento delle minacce al commercio marittimo e la Pirateria è soltanto una delle minacce, forse è l'esempio più evidente in questo momento.

C'è stato un grande successo nel sostenere iniziative di sicurezza in aree sensibili del globo.

L'approccio comune, per garantire la Sicurezza Marittima tuttavia, sino ad ora si è basato principalmente sullo spiegamento di Forze Navali come l'Operazione dell'UE ATALANTA, OCEAN SHIELD con l'America ed altre iniziative di cooperazione.

Lasciatemi sottolineare ancora una volta che sono stati grandi successi, ma non hanno affrontato le cause che sono alla base dei conflitti e delle sfide che oggi affrontiamo. Questo può essere non soltanto importante ma deve essere soprattutto un "primo" passo verso una soluzione generale. Una risposta al problema della stabilizzazione attraverso il sostegno concreto e attraverso l'aumento delle capacità ovvero *Capacity Building*.

Sulla base del concetto fondato dagli Stati Uniti, dobbiamo risolvere i problemi del capitale umano, sociale ed economico e delle risorse e questo richiede un approccio globale trasversale. Ovviamente, il ruolo e la funzione delle Forze Marittime in questo processo hanno spesso definito la minaccia alla Sicurezza marittima come qualcosa che ha le sue radici a terra.

Le Forze Marittime da sole non sono in grado di trovare la soluzione a tutti questi problemi. Tutto quello che possono fare è rendere più semplice la Sicurezza Marittima per un certo tempo e per un certo spazio.

Ma vale anche il contrario.

Questi problemi non possono essere risolti senza il contributo delle Agenzie Marittime perché queste devono – e possono – avere un ruolo fondamentale nella *Capacity Building*.

Non dovremmo dimenticare le caratteristiche peculiari delle Forze Armate che utilizzano il mare aperto per avere accesso ad aree di interesse.

Sono degli esempi chiari per mostrare la volontà politica ed offrire il proprio sostegno allo stesso tempo. Sono ideali per la creazione di legami e per aprire il dialogo su temi del futuro.

Le Forze Marittime possono essere utilizzate come uno strumento per aprire le porte, avere un ruolo di cardine nel processo di *Capacity Building*.

Vorrei parlare dell'orientamento futuro della Marina Militare Tedesca e quale sia il nostro contributo alla *Capacity Building*.

Il Libro Bianco del Governo Federale, documento di inquadramento generale, definisce la protezione dei cittadini tedeschi e la partecipazione alle operazioni di *Peace Keeping* e di stabilizzazione, i due principali compiti. Lo scopo di questi due compiti è stato identificato come il più probabile. Di conseguenza, La marina tedesca ha affrontato un processo di cambiamento negli ultimi anni, una trasformazione potremmo dire, da una Marina principalmente impegnata in operazioni di scorta ad una Marina che ha una capacità limitata di contribuire ad operazioni in cui prevalga l'aspetto di spedizione.

L'obiettivo programmato dalla Marina, il nostro piano di sviluppo a lungo termine, comincerà nell'anno 2020-2025 ed avrà due elementi chiavi : la *protezione* e la *proiezione*...”*protect*” significa proteggere la Germania e i nostri Cittadini.

Per quanto possibile, in ogni caso, in cui sia richiesto il contributo militare, si prevede lo spiegamento di Forze Militari a livello globale e la capacità di operare in un quadro internazionale. Per noi questo significa anche concentrare i nostri sforzi le *Joint Cooperations* per i prossimi anni.

Dovremmo utilizzare gli spazi a terra per ottenere una maggiore flessibilità riducendo, allo stesso tempo, le impronte nazionali e questo per noi è un cambiamento di approccio al *Conceptual Thinking* della nostra organizzazione.

Le nuove capacità e le nuove piattaforme sono diventate ormai necessarie. Ma per problemi di bilancio – quelli che abbiamo adesso – tutto questo rimane parte dei nostri sogni.

L'obiettivo di pianificazione della Marina definisce anche le Partnership militari, il sostegno alla formazione ed alle procedure di appalto. Lo scopo principale di questo compito è di trasferire la stabilità per impedire i conflitti.

Tra i principali obiettivi ci sono fornire i porti di attracco a tutte le Marine che lo desiderano.

Attualmente, la Marina Tedesca contribuisce alle Operazioni di Sicurezza Marittima nell'Operazione ATALANTA dell'UE nel Corno d'Africa, nel Mediterraneo nella ACTIVE ENDEAVOUR della NATO, nelle Operazioni della UN, UNIFIL e questo è importante perché UNIFIL potrebbe aiutare a capire, dal punto di vista marittimo, che cosa si può fare in termini di *Capacity Building*. Lo scopo di queste operazioni è far sì che il Libano possa recuperare i propri diritti e doveri fondamentali: la protezione delle sue coste, lo sfruttamento equo delle vie d'acque, ecc... Ma non ci limitiamo alla sorveglianza marittima e alla protezione delle acque costiere del Libano si prevede anche un sostegno tecnico, una formazione militare alla Marina Libanese. Inoltre, come Marina Tedesca, abbiamo fornito 3 motovedette da pattugliamento e questo, credo, sia una misura concreta per il *Capacity Building*.

Signori, Signore, Ospiti, lasciatemi concludere sottolineando ancora una volta l'importanza di questo Forum. E' il Forum ideale per sviluppare la discussione tra Agenzie Ministeriali, le nostre Marina Militari e coloro che hanno interesse. Le operazioni di Sicurezza Marittima sono fondamentali e occasioni come questa svolta in questi giorni, devono servire a prevenire, a porre fine ai conflitti e a creare la stabilità. Le Marine incrementeranno le loro capacità per avviare il dialogo e la cooperazione, per plasmare un atmosfera di reciproca fiducia.

Anche se si sentirà la necessità di Cooperazione bilaterale, non dovremmo dimenticare che la *Capacity Building*, con le sue dimensioni molteplici, richiede un approccio multinazionale e generale. Quando si parla di Sicurezza Marittima spesso l'attenzione riguarda il flusso libero di merci e persone e, senza dubbio, è il fulcro per la collaborazione tra vari Paesi.

La costruzione della "*Maritime Capability*", sia in Asia che in aree di crisi, è della stessa importanza. Non si può migliorare la Sicurezza Marittima a lungo termine da sola. Si tratta di uno sviluppo regionale e locale e si deve dare un ruolo "cardine" alle politiche che tendono a sviluppare una regione.

Le *Maritime Security Operations*, così come sono ora, devono andare di pari passo con la *Capacity Building*. La capacità delle regioni di mantenere la Sicurezza deve essere aumentata con la disposizione temporanea di garantire delle Forze Marittime esterne. La *Capacity Building* deve essere parte fondamentale di qualsiasi pianificazione operativa oggi e nel futuro.

Grazie.

SENEGAL

“Costruire la Maritime Capacity: proposta per un processo dinamico verso il controllo del dominio marittimo per l’Africa occidentale”

Capitano di Vascello Oumar BAILA KANE

CAPO DELLA MARINA SENEGALESE

E’ molto difficile parlare di fronte a questi Ammiragli, a questi Ufficiali di alto rango ma cercherò di fare del mio meglio.

Ammiraglio Bruno BRANCIFORTE, Onorevoli Ospiti,

Due anni fa, il Senegal si è unito alla Comunità del V-RMTC, grazie al benaccetto coinvolgimento della Marina Militare Italiana. E’ stato un grande risultato per arrivare ad una cooperazione fruttuosa ed estremamente forte benché fosse giovane. Lasciatemi cogliere questa opportunità per evidenziare la qualità della cooperazione militare tra il Senegal e l’Italia.

Nella Sessione di oggi ho una doppia opportunità.

In primo luogo, vorrei esprimere la mia più profonda gratitudine all’intera Comunità e al padrone di casa, l’Ammiraglio BRANCIFORTE per il calorosissimo Benvenuto che ci ha riservato, ai Capi Servizio, ai Capi di Stato Maggiore e agli Eminentissimi Ospiti dato che hanno consentito alla Marina Militare Senegalese di operare insieme alle grandi Marine del Mondo per migliorare la Sicurezza Marittima Globale. Il compito che ci troviamo di fronte è immenso ma nel progredire, con la nostra disponibilità, dimostriamo che è possibile costruire questa capacità

Ammiraglio, Cari Colleghi,

La seconda possibilità che mi viene data oggi è di condividere le mie opinioni sul tema della *Capacity Building*. Non metterò in discussione l’opportunità e l’importanza di questo argomento per la promozione della pace globale e della sicurezza. Vorrei semplicemente condividere con voi i miei pensieri su che cosa significa, secondo me, costruire *Maritime Capacity*. Questo concetto, secondo me, deve essere visto come un processo dinamico che ci porta ad un pieno controllo di un dominio marittimo definito. Questo è sostenuto da tre

fondamentali pilastri : la *Situational Awareness* – che deve essere globale -, l'applicazione delle leggi e lo sviluppo di capacità di intervento nonché una sinergia di azione con le Marine nostre vicine.

Quindi, vorrei concentrarmi sull'Africa Occidentale.

Le Marine dell'Africa Occidentale che hanno creato un Centro di Collaborazione Regionale per affrontare problematiche simili e condividere le stesse relazioni.

Per sostenere queste idee, vorrei fare un breve cenno alle principali sfide che dobbiamo affrontare nella Regione e le difficoltà che incontriamo quotidianamente.

Prima di discutere il modo in cui si possa sviluppare una collaborazione navale regionale nel costruire una capacità marittima, consentitemi quindi di dirvi che, oggi, tra le principali sfide che dobbiamo affrontare, vi sono due minacce che minano, in modo grave, la sicurezza in Africa Occidentale: si tratta del traffico di droga e del traffico di armi leggere. La regione dell'Africa Occidentale sembra essere collocata sulle principali rotte seguite dai trafficanti di droga, dall'America Latina verso l'Europa e/o verso l'America del Nord e questo è avvenuto in seguito al successo che ha avuto la guerra contro il traffico di droga nei Caraibi.

Abbiamo un processo di stabilizzazione nella regione e dobbiamo portare la Pace in questa regione.

Inoltre, oltre a queste due principali minacce che ho menzionato, le Marine dell'Africa Occidentale continuano a condividere con altri, altre fondamentali minacce come: la pesca illegale, la tratta degli esseri umani e l'immigrazione clandestina. Inoltre, il terrorismo marittimo diviene una potenziale fonte di instabilità.

L'Africa Occidentale diviene una destinazione regolare delle Marine Occidentali. I nostri Porti non sono privi di attacchi violenti che vengono perpetrati come quello del 2000 nello Yemen alla USS Cole.

In breve, il comparto marittimo dell'Africa Occidentale sta emergendo come una fonte reale di minacce per la Pace e la stabilità della regione. Più evidente ancora è la mancanza di *capabilities* navali sostenibili oltre che l'assenza di strategie coordinate, intese ad affrontare queste sfide marittime globali veramente tremende che abbiamo di fronte.

Dovremmo, quindi, costruire una Marina Militare che sia in grado di tenere sotto controllo le proprie acque. La maggior parte delle Marine dell'Africa Occidentale fanno affidamento su piattaforme che stanno invecchiando. L'età media è di 25 anni. Inoltre è complesso acquisire parti di ricambio qualora la loro produzione sia stata bloccata.

Generalmente noi formiamo i nostri Ufficiali e i nostri equipaggi in Accademie straniere o in Centri di Formazione stranieri. Questo è un ulteriore vincolo. Questa mancanza di capacità di formazione locale che si associa a piattaforme che stanno invecchiando, costituisce un grosso ostacolo alla nostra capacità operativa.

Inoltre, ci sono spazi d'acqua che restano scoperti rispetto alla nostra capacità di sorveglianza e sono, quindi, aperti ad ogni sorta di traffico.

Quindi, per conseguire un migliore controllo della nostra Zona Economica Esclusiva, abbiamo bisogno di costruire una capacità marittima collaborativa, sviluppando anche la *Situational Awareness* e sviluppando attività regionali a livello operativo combinate con una acquisizione collaborativa e con programmi di formazione, sotto l'egida di un cluster marittimo regionale, chiamiamolo Centro di Coordinamento delle Operazioni Marittime dell'Africa Occidentale (WAMOCC). La struttura sarà sostenuta da due principali organismi: un ramo operativo per pianificare, coordinare e condurre attività operative regionali – su base regolari – combinato con un ramo di supporto che si occuperà di sviluppare infrastrutture di coordinamento e di acquisire attrezzature. I Programmi comprenderanno peraltro : acquisizione di piattaforme, sistemi di controllo, sviluppo di infrastrutture comuni, destinati alla polizia ed alla ricerca e soccorso, che verranno sviluppati in collaborazione con i nostri Partner occidentali.

Dal punto di vista operativo, l'implementazione di un sistema di pattugliatori navali combinati con le piattaforme disponibili, ci consentirà di capitalizzare sugli strumenti che abbiamo già a disposizione.

Inoltre, dovremmo lavorare con i Partner migliorando la sicurezza nella Regione. Oltre a fornire un modo per la condivisione di informazioni tra stati vicini, la WAMOCC rimarrà come interfaccia ideale per i diversi partner occidentali e programmi impegnati nel miglioramento della sicurezza marittima nella regione. L'agenzia FRONTEX ha sviluppato delle iniziative che hanno dimostrato che la costruzione di una capacità marittima in Africa Occidentale è essenziale per

migliorare la Sicurezza Marittima globale. Comunque queste esperienze ci hanno anche dimostrato che vi è la necessità di un migliore coordinamento regionale per capitalizzare delle esperienze pregresse e continuare ad espanderci.

Per costruire una *Maritime Capability* dobbiamo fare affidamento su una rete di informazioni regionale, globale, che prenda in considerazione i vari attori marittimi, attivi nell'area. Inoltre, dovremmo sottolineare che anche se ci sono degli Accordi bilaterali per quanto riguarda le problematiche della sicurezza nei mari di questa Regione, comunque questi Accordi non sono efficaci da un punto di vista operativo.

E' sorprendente notare quello che le Marine dell'Africa Occidentale riscontrano sovente quando si incontrano sulla base di iniziative straniere. Fino a poco tempo fa, vi erano state iniziative del Sud Africa e della Nigeria.

Ci sono segni positivi a livello politico sulla base dei quali dobbiamo costruire per potere progredire.

Per esempio, abbiamo il processo costante – in atto al momento – di creazione di *Task force* per il mantenimento della Pace nell'ambito del ECOWAS. Poi, abbiamo una Dichiarazione dell'Unione Africana del 2007 di ABUJA, sul trasporto marittimo con un forte impegno che è stato espresso dagli Stati membri per quanto riguarda la necessità di sviluppare la cooperazione marittima. Precedentemente, nel 2006, c'è stata una riunione tra le Marine Militari Africane ad ABUJA e c'è stata una Conferenza interministeriale tra 12 Stati del Benin, che hanno anche sviluppato iniziative politiche positive per mostrare il nostro interesse nella promozione di una Cooperazione marittima nella Regione.

Inoltre, il Memorandum di Intesa (MOU), inteso a creare una Guardia Costiera integrata nell'ambito dell'Organizzazione Marittima dell'Africa Centrale e Occidentale, è una forte indicazione politica della necessità di sviluppare una cooperazione regionale nell'ambito della Sicurezza, anche se la sua implementazione potrebbe essere impedita dalla necessità di introdurre delle riforme navali a livello nazionale. A tal proposito, sono convinto che il lancio di WAMOCC sarà un processo facile perché si riuniranno marine militari analoghe e non è necessaria una profonda riorganizzazione delle nostre Istituzioni.

Insomma, Colleghi, ho usato questa tribuna per lanciare un appello per la creazione di un Centro di Coordinamento Marittimo dell’Africa Occidentale, il WAMOCC. E’ un organismo regionale inteso a coordinare tre pilastri della *Capacity Building* Marittima in Africa Occidentale. Dato che condividiamo le stesse minacce, siamo gravati dalle stessi rischi e abbiamo anche gli stessi vincoli, è nel nostro interesse integrare le nostre risorse e trarre un vantaggio dalle capacità navali limitate che abbiamo nella zona. La Regione ha già sviluppato dei quadri giuridici di riferimento e politici sui quali basare il nostro lavoro.

La nostra comunità è assolutamente decisa a rafforzare la cooperazione e promuovere la condivisione di informazioni per amore della Sicurezza.

Per concludere, vorrei ringraziare gli Organizzatori di questo Simposio e sottolineare, ancora una volta, l’impegno, da parte del Senegal, per la promozione della cooperazione per arrivare poi ad una gestione degli affari marittimi più sicura a livello globale.

Grazie per la vostra attenzione

SINGAPORE

“Creare la cooperazione regionale nella Maritime Security”

Colonnello Meng Seng CHUA

VICE COMANDANTE DELLA MARITIME SECURITY TASK FORCE

Ammiraglio BRANCIFORTE, Colleghi, Membri della Comunità Marittima, Ospiti, Signore e Signori.

Prima di tutto permettetemi di ringraziare la Marina Italiana per aver invitato la Marina di Singapore a partecipare a questo Forum e per averci dato l'occasione di visitare questa città bellissima, storica, con un clima meraviglioso. Sembra di stare a casa.

Ma è anche importante che siamo stati invitati a parlare a questo Forum su un argomento come la *Capacity Building* perché molte delle cose che facciamo insieme e condividiamo, sono state create e sviluppate proprio in questo Forum, non tantissimi anni fa, nel 2005. In quell'anno, per la prima volta la Marina di Singapore è stata invitata a partecipare all'iniziativa V-RMTC e da lì, siamo riusciti a tornare nel nostro Paese ad applicare gli stessi concetti qui sviluppati e dare il via ad alcune delle iniziative che adesso stiamo svolgendo nel nostro Paese e che, appunto, hanno avuto origine proprio in questo Forum e in questa città.

Ripeto, siamo grati di questo alla Marina Italiana e al *Regional Seapower Symposium* per averci dato l'occasione, quella volta e di averci coinvolti anche quest'anno nella discussione della *Capacity Building*.

Per i prossimi dieci minuti, vorrei mostrarvi gli approcci che ha Singapore nel rafforzare la *Capacity Building* nella nostra regione e che portino ad una ulteriore cooperazione nella Sicurezza Marittima.

Come è già stato detto da molti relatori prima di me, il mare è – e rimarrà – il mezzo più semplice per trasportare prodotti finiti e nel caso di Singapore, via mare, passa il 50% delle merci importate. Quindi, il mare è un elemento critico della catena di produzione. Ci sono attività che

minacciano questa catena come la pirateria ad esempio. La pirateria e le rapine in mare e nel Golfo di Aden ci ricordano quanto sia facile intralciare la realtà economica di tanti Paesi.

La Sicurezza e la Capacità sono qualcosa che non può essere dato per scontato e, come hanno detto altri, la rete degli operatori sul mare è diversa da Paese a Paese e ci sono notevoli sfide, quindi, per le Autorità soprattutto è fondamentale scambiare informazioni per avere una migliore comprensione ed una maggiore trasparenza.

E' importante sottolineare la natura transnazionale della minaccia alla Sicurezza Marittima e come ha detto il relatore indiano, gli attacchi che sono stati condotti dal mare, negli anni passati, hanno portato danni catastrofici per molti Paesi. Il terrorismo e i criminali hanno mostrato la loro "creatività" e cercano sempre di sfruttare i "vuoti" che ci sono nella nostra capacità di controllo. La natura complessa e multiforme dei dirottamenti fa sì che gli strumenti che abbiamo a disposizione non garantiscono la Sicurezza e lo ripeto ancora una volta, in questo senso, è critico per i Paesi adottare un approccio collaborativo e collettivo alla sicurezza, che permetta di condividere l'informazione, aumentare la *Maritime Situational Awareness* (MSA) e Singapore è lieta di fare parte di questa rete internazionale.

A livello internazionale, qualsiasi misura di sicurezza cooperativa richiede una discussione a monte. Sicuramente questo Forum è un'occasione eccellente per esplorare le modalità possibili per risolvere le nostre difficoltà.

Nel Sud Est asiatico, Singapore è stata coinvolta attivamente in discussioni come il Dialogo di SANGRI-LA, l'ASEAN Forum, il Western Pacific Forum e altri Forum come la *Shanghai Cooperation Initiative*.

Tutti i Paesi hanno riconosciuto la necessità di cooperazione. La soluzione sta nel trovare le modalità migliori tenendo conto delle reciproche sovranità e del Diritto del Mare.

Il consenso per la sorveglianza sullo Stretto di Malacca è stato difficile da raggiungere e nella nostra collaborazione vanno inserite Organizzazioni, come l'IMO, che hanno svolto un ruolo fondamentale da svolgere. Qualsiasi misura i Paesi adottino deve essere in linea con quelle già adottate a livello internazionale da altri Paesi.

Quello che è importante è creare un quadro per una Cooperazione più stretta nel rafforzare la Sicurezza Marittima.

Il nostro Paese ha una lunga storia di sfide e per procedere, quindi, verso una soluzione dei nostri problemi, la Cooperazione è un elemento chiave.

E' fondamentale trasformare questo dialogo in misure concrete.

L'Indonesia, la Malaysia, la Thailandia devono essere anch'esse coinvolte grazie al Servizio di Sorveglianza dello Stretto di Malacca e allo scambio di informazioni.

Questo ha portato alla creazione di una piattaforma di condivisione delle informazioni, che permette di scambiare informazioni a livello delle Unità. Condividiamo un obiettivo comune nel rafforzare la Sicurezza in mare.

Dobbiamo fare un passo ulteriore, andare oltre la retorica e applicare la Sicurezza in modo mirato nello Stretto di Malacca. Dobbiamo ridurre l'incidenza della pirateria nella nostra Regione ed è questo l'obiettivo principale delle nostre Istituzioni. Oltre al dialogo, dobbiamo riconoscere il fondamentale ruolo della condivisione delle informazioni tra le Agenzie Internazionali.

Per catalizzare una cooperazione maggiore e lo scambio di informazioni, abbiamo i nostri Centri di Controllo e di Informazione – come quello Cinese e quello di Singapore – che sono disposti a condividere le informazioni raccolte, a livello marittimo, attraverso Portali specializzati o grazie ad un Sistema che corrisponde esattamente a quello che avete adottato qui, il V-RMTC.

Abbiamo anche degli Ufficiali di Collegamento a livello internazionale che si occupano del coordinamento di queste iniziative. Lavorando insieme alla Marina Militare riusciamo ad utilizzare la tecnologia per trasformare lo scambio di informazioni in Sicurezza Marittima. Appliciamo le regole che ci permettono di effettuare una analisi mirata e di sostenere i diversi Paesi nei loro sforzi per rafforzare la Sicurezza Marittima.

Abbiamo visto diversi esempi di diffusione delle informazioni.

In febbraio è stata sequestrata una nave. Abbiamo raccolto rapidamente le informazioni attraverso la nostra rete informativa e grazie alle informazioni dell'Armatore stesso, noi sapevamo quale era l'ultima posizione della nave. Avevamo nella zona un aereo e abbiamo inviato l'aereo dove era stata localizzata la prima volta la nave e abbiamo preso una fotografia dei pirati che stavano ridipingendo il nome della nave. Purtroppo, non vi erano navi sul posto da

potere essere inviate in tempo ma almeno avevamo una fotografia e sapevamo dove la nave era nascosta. Abbiamo informato la nostra controparte nelle Filippine, la Guardia Costiera filippina che rapidamente è riuscita a localizzare la nave e catturare i pirati.

Questo è stato un caso di successo di cooperazione, grazie ai legami che abbiamo costruito e grazie agli Ufficiali di Collegamento.

Abbiamo creato un Centro di Cooperazione e di condivisione delle informazioni. I Corsi per gli Ufficiali di Collegamento durano dalle 4 alle 6 settimane ed abbiamo rappresentanze della Marina Francese che sono rimaste per almeno 3 anni.

Quindi, è una struttura flessibile.

Collaboriamo con le Agenzie di 22 Paesi, compresa la rete V-RMTC stessa.

Vorrei applaudire allo sforzo fatto dalle Marine della Comunità Mediterranea nel creare l'iniziativa V-RMTC, trasformandola in qualcosa che va al di là della semplice Comunità Marittima.

Qualche settimana fa l'esercitazione T-RISE è stata un vero successo e ha contribuito molto alla *Capacity Building*. E' bello vedere come, in operazioni di questo tipo, tutti sappiano cosa fare.

Un altro sforzo che facciamo sono le esercitazioni per la *Capacity Building*. Permette a noi e ai nostri Partner di sviluppare l'interoperabilità e di sviluppare la fiducia reciproca. Si sviluppano diversi "skills" in queste esercitazioni multilaterali e uno degli interessi fondamentali è stato una esercitazione di condivisione delle informazioni collegando la nostra Regione e i Paesi al di fuori dalla Regione stessa a un quadro di scambio di informazioni. Questa esercitazione è stata fatta nell'aprile dell'anno scorso e si è conclusa un mese fa. Ora stiamo aspettando la prossima esercitazione.

Questa esercitazione ha, inoltre, permesso di aumentare la nostra capacità di scambio di informazioni con i Partner regionali ed extra-regionali. L'impegno di ciascuno dei Paesi che ha partecipato all'esercitazione ha sicuramente rafforzato la cooperazione internazionale nel campo della Sicurezza Marittima. Il nostro impegno è triplo quindi.

Il dialogo continuo è essenziale per il rafforzamento della cooperazione e, in secondo luogo, dobbiamo andare al di là del dialogo stesso e passare alla condivisione delle informazioni

“critiche”. Dobbiamo svolgere esercitazioni per la *Confidence Building*, che possono essere usate per migliorare la cooperazione e la fiducia reciproca e solo in questo modo si può creare una vera cooperazione. Pensate, ad esempio, alle occasioni che si hanno di dialogo e di condivisione in queste esercitazioni internazionali.

E' importante che le diverse Marine abbiano accesso alle Banche Dati, tra le Task Force dei diversi Paesi.

E' importante anche riuscire a mantenere inalterata la nostra capacità di reazione per fare fronte alle minacce ed ai rischi alla Sicurezza Marittima.

La Sicurezza Marittima è un argomento complesso e tutti i Paesi sono “*stakeholder*”, parti in causa in questa lotta ed è importante trovare delle soluzioni operative che abbiano successo. Dobbiamo limitare lo spazio operativo per le possibili minacce rafforzando il Dialogo con lo scambio di informazioni e le operazioni congiunte.

Questo è un breve riassunto della nostra strategia.

Vorrei ringraziare tutti i membri di questo Forum per averci concesso di parlare e di occupare un po' del vostro tempo con una presentazione sulla nostra organizzazione. Grazie.

SUD AFRICA

“La strategia dell’Africa per la sicurezza marittima: la prospettiva della Marina del Sud Africa”

Ammiraglio di Divisione Hein Bernhard TEUTEBERG

DIRETTORE CAPO DELLA STRATEGIA MARITTIMA DELLA MARINA DEL SUD AFRICA

Ammiraglio BRANCIFORTE, ho ascoltato una ragazza che aveva pronunciato il Suo cognome un paio di sere fa e ho detto “Devo imitare la pronuncia di quella Signorina”...ma non ce l’ho fatta.

Beh, insomma, Signore e Signori, mille Grazie.

Sono un Africano, vengo dal Sud Africa ed è un grande onore per me parlare a nome della mia Marina Militare. Vorrei peraltro che fosse messo agli atti il mio grande apprezzamento per l’Ammiraglio e per la Marina Militare Italiana, per il cortese invito che ci hanno esteso ma, cosa ancora più importante, per la calorosa ospitalità che ci hanno riservato – a me ed alla mia consorte – ma anche per le conoscenze di cui ci hanno fatto partecipe. C’è una fratellanza tra le Marine e questa fratellanza la si sente risuonare anche in questa cornice veneziana.

Farò riferimento al Protocollo definito a questo Forum. Parlerò ad alta voce - come mi ha detto un istruttore una volta, mi ha detto “Parla ad alta voce” – perché, di solito, dobbiamo sparare per cui la nostra voce deve superare il rumore degli spari.

Inoltre, farò una presentazione in *PowerPoint*. La mia presentazione odierna riguarderà quel *paper*, che abbiamo consegnato, e che riguarda la strategia di *Sicurezza Marittima Integrata* che è stata promossa sotto l’egida dell’Unione Africana e, negli ultimi sei anni, ne abbiamo parlato durante questi Simposio.

Dal punto di vista del destino marittimo del Sud Africa, ci si sta rendendo conto lentamente del fatto che la nostra Sicurezza Marittima e la Sicurezza dell’uomo, peraltro, sono collegate strettamente e devono essere affrontate insieme quindi devono essere “trattate” insieme.

Dal punto di vista di questa dichiarazione, si può affermare che non vi è “cecità” nel Continente Sud Africano per quanto riguarda questi problemi ma l’Etica di ogni Paese va ad informare la Strategia della Sicurezza Marittima e non è vero il contrario.

La posizione dell’Unione Africana viene riconosciuta in questa Dichiarazione, che è contenuta, peraltro, anche nel paper cui ho fatto cenno. Avendo detto questo, è necessario riconoscere che pochissimi dei Paesi Africani hanno siglato la *Carta per il Trasporto Africano*, che è stata redatta a Durban nell’ottobre dell’anno scorso e che contiene in effetti una parte, un capitolo sulla Sicurezza Marittima. E’ molto più facile creare un documento, oggi, di quanto non sia farlo poi funzionare, insomma tradurlo in pratica. E’ facile redigere un documento ma è più difficile tradurlo nella pratica.

Parliamo di traffico e di navigazione marittima.

Vedete come ci si sposta velocemente, oggi, da una parte all’altra del mondo ma forse non si sa che l’87% della cocaina che viene trasportata in Europa viaggia attraverso l’Africa e segue questa rotta sulla Costa Occidentale dell’Africa. Il 60% del traffico della tratta degli esseri umani nasce dall’Africa. Inoltre, anche gran parte del greggio globale viene trasportato sul mare ed esistono anche problemi di inquinamento. Per questo che si riducono anche le nostre riserve ittiche.

Questo va visto nel contesto della Convenzione delle Nazioni Unite sul Diritto del Mare che, si suppone, debba creare un contesto di risoluzione di questi problemi per via giuridica.

Comprendiamo quella che UNCLOS ha fatto per noi però, forse, siamo troppo abituati ad avere dei diritti, siamo abituati ai nostri diritti e non prestiamo sufficiente attenzione agli obblighi che accompagnano sempre questi diritti.

La premessa del mio *paper* è questa : noi stiamo riconoscendo la crescente dipendenza da parte dell’Africa dal mare. La Sicurezza Marittima è di fondamentale importanza, è una componente critica della sicurezza collettiva. L’Africa, in partnership con la Comunità globale, *deve* assumere un ruolo di leader nell’affrontare la sfide della Sicurezza Marittima e, nel contempo, ciò deve essere fatto a livello regionale, continentale e internazionale.

Bisogna sviluppare una serie di iniziative di collaborazione, un ampio ventaglio di iniziative di collaborazione in questo senso e dobbiamo peraltro comprendere che la Sicurezza

Marittima non è soltanto una problematica attinente alla Difesa – non più - , coinvolge tutta una serie di Dipartimenti, di Enti, di Agenzie e, quindi, vi deve essere una integrazione orizzontale e verticale. Senza questa integrazione saremo perduti.

Abbiamo sentito parlare molto delle minacce che gravano sul Continente Africano e abbiamo persino già visto queste fotografie in precedenza. Noi comprendiamo l'importanza della problematica della Pirateria o almeno ci crediamo. Sappiamo che c'è la minaccia del Terrorismo e abbiamo visto gli attentati causati dal Terrorismo. Abbiamo assistito all'instabilità politica. Sappiamo che ci sono traffici di armi illegali, che c'è un riciclaggio del denaro sporco, che c'è il traffico di droga, che la legge non viene applicata ma sappiamo – e comprendiamo – che questo non avviene soltanto sulle acque del mare ma anche nelle vie d'acqua interne dell'Africa.

Abbiamo una integrazione dei trasporti sub-ottimale e dal punto di vista della cartografia marina e dell'Idrografia, ci mancano informazioni aggiornate. Possiamo sviluppare le Carte elettroniche ma se più del 60% delle indagini sulla Costa dell'Africa sono compiute con attrezzature obsolete anche le Carte elettroniche non ci daranno la possibilità di navigare in modo sicuro.

Abbiamo grossi problemi per quanto riguarda le risorse rinnovabili e non rinnovabili, i disastri naturali, lo smaltimento dei rifiuti tossici e quant'altro.

Quindi, proponiamo una soluzione africana : riteniamo che questa soluzione debba essere pertinente e deve collegarsi alla natura asimmetrica delle minacce che gravano sul Continente Africano. La risoluzione deve essere sistemica e prendere in considerazione il fattore umano più ampio, deve inoltre individuare “chi” è il responsabile, deve essere multi-dimensionale e deve allocare le risorse più appropriate ed adeguate.

Dal punto di vista dei requisiti preliminari e essenziali, per avere una applicazione di successo della strategia di Sicurezza Marittima, noi crediamo di dovere compiere ancora un itinerario lungo in termini di integrazione. Se guardiamo anche dal punto di vista del denaro che è stato reso disponibile, noi sappiamo che le nostre risorse sono limitate.

Quando questi problemi saranno risolti, dovremmo guardare ad un quadro più ampio per tutto il Continente. Abbiamo bisogno di *Maritime Capability*. Non è un problema di avere degli

assets a disposizione, bisogna avere del denaro poi per fare funzionare le navi e avere le navi. Poi sarà una sfida in termini di manutenzione per il nostro Continente.

Quali gli elementi chiave della strategia continentale allora ?

Noi riteniamo che, dal punto di vista del nostro Continente, vi debba essere una legislazione marittima adeguata e debbano essere regolamenti adeguati, le Forze Navali sono un elemento fondamentale. Abbiamo bisogno di condividere le attività di *Intelligence*, le informazioni. Abbiamo bisogno di un'integrazione delle Forze di Polizia Portuale e Costiere. Abbiamo bisogno di attività per ridurre gli effetti dei disastri e delle catastrofi naturali. Abbiamo bisogno di una gestione dei problemi ambientali, di prestare assistenza umanitaria. So che il Brasile e la Germania, l'Inghilterra e tutta una serie di altri Paesi hanno tutti contribuito a creare una capacità sul Continente Africano.

Questo, è un problema navale forse ? Noi riteniamo di "Sì".

Noi riteniamo che il Continente Africano e i Paesi del nostro Continente, non possano permettersi di avere una Guardia Costiera e delle Marine che non siano integrate.

Se ascoltiamo quanto è stato detto oggi, vediamo che le Marine Militari sono sempre proprio coinvolte nelle operazioni di Polizia nel nostro Continente e altrove, ovunque.

In conclusione, la Sicurezza Marittima sul Continente Africano richiede più azione. Non un altro Documento, richiede Azione !

C'è la necessità di comprendere le problematiche da un punto di vista politico con un approccio *top/down* e dobbiamo avere la *volontà* di agire.

L'Unione Africana deve svolgere un ruolo di integrazione. Riteniamo che sia necessario seguire un approccio regionale a queste problematiche. Ci sono Paesi che, naturalmente, possono non avere i problemi che abbiamo, nella parte Meridionale dell'Africa.

Noi riteniamo che il Simposio sia il veicolo per la collaborazione di cui abbiamo bisogno per diventare credibili e competenti nella nostra attività. Si è credibili soltanto se gli altri vi vedono come importanti, rilevanti, competenti. Abbiamo bisogno di diventarlo.

Poi possiamo allora fare riferimento al Capo di Buona Speranza che diventerà, forse, un segno concreto di speranza a quel punto. Ascoltiamo cosa ha detto Kofi Annan – ex Segretario Generale delle Nazioni Unite – ha detto che : *Oggi più che mai nella storia dell'Uomo,*

condividiamo un destino comune. Possiamo diventarne padroni soltanto se lo affrontiamo insieme.

Grazie.

NATO JFC

“Dialogo e cooperazione nella sicurezza marittima globale: la promozione di sicurezza e prosperità attraverso il globo”

Ammiraglio di Squadra Samuel J. LOCKLEAR III

COMANDANTE DELLA ALLIED JOINT FORCE COMMAND

Qualche settimana fa ho chiesto all’Ammiraglio BRANCIFORTE se potevo fare il mio discorso in Italiano. Ci ha pensato un attimo e poi mi ha chiesto : *“Sam, quanto è buono il tuo Italiano? “... e nonostante sia a Napoli da tre settimane, per la prima volta nella mia vita, sono in grado di ordinare in Napoletano una Pizza margherita...l’Ammiraglio mi ha risposto “Allora preferisco ascoltare il tuo scarso Inglese piuttosto che il Tuo ricchissimo Italiano !”.*

Quindi, Ammiraglio Branciforte, Ufficiali, Ospiti, è stata davvero una opportunità eccezionale per me, essere qui negli ultimi due giorni ed è stato una grande introduzione per me in questa parte del mondo.

Aggiungo anche la mia gratitudine a quella espressa da tutti quanti per l’eccezionale organizzazione di questo evento.

Vorrei parlare anche del programma per gli accompagnatori, è veramente straordinario, ma credo anche che sia stato organizzato dal Ministero delle Finanze Italiano perché sono sicuro che mia moglie e le altri mogli abbiano dato un contributo notevole al PIL italiano, vedendo quanto hanno speso qui, a Venezia, negli ultimi giorni !

Tutti noi, qui, rappresentiamo gli sforzi dei nostri Paesi per difendere i nostri interessi marittimi e le nostre Coste ma anche per difendere ciò che abbiamo in comune sui mari. Riconosciamo tutti l’esistenza di una grande sfida. Le poste in gioco sono notevoli. La nostra attività individuale e in cooperazione, è vitale per la Sicurezza futura e per la Sicurezza delle generazioni future.

Abbiamo sentito oggi che, nell'esaminare il futuro, dobbiamo affrontare notevoli difficoltà. Una grande parte della superficie terrestre resterà coperta dall'acqua qualsiasi cosa succeda e ci sarà sempre qualcosa che succederà nelle zone più critiche.

Mi è stato detto, qualche giorno fa, che 15 delle più grandi città del mondo, se il livello degli Oceani dovesse continuare a crescere per colpa del cambiamento climatico, potrebbero essere sommerse da una inondazione.

Il nostro Vice Ministro delle Finanze sostiene che il 90% del commercio mondiale passa via mare.

Qualsiasi grande schermo piatto televisivo che abbiamo nelle nostre case passa sicuramente via mare.

L'80% della popolazione del mondo, oggi, vive a 200 miglia dall'Oceano e questa tendenza sta aumentando.

Il dominio marittimo è inevitabilmente destinato ad aumentare la sua importanza strategica. Sei miliardi e mezzo di persone popoleranno il mondo e tra breve saranno quasi 10 miliardi, questo creerà domanda di acqua, di cibo, di energia e di risorse in un modo tale che le generazioni precedenti – e coloro che erano prima di noi – non avrebbero neanche potuto pensare ma che noi, invece, dobbiamo cominciare a prevedere.

Dobbiamo capire che il settore marittimo, non basta gestirlo, ma dobbiamo anche controllarlo costruendo le capacità, la Partnership, delle relazioni, che sostengano le competenze che sono elementi chiave per fare fronte alle sfide.

Nella storia, le Marine hanno sempre protetto gli interessi nazionali. Da quello che ho sentito negli ultimi due giorni, questo non cambierà.

Qualche anno fa la nostra Marina Americana è stata coinvolta in una Strategia Cooperativa per la Sicurezza Marittima del XX secolo. La partnership è al centro di tale cooperazione. Dobbiamo pensare ai nostri programmi, alle nostre azioni sempre sulla base della cooperazione. Questo non cambierà.

E' stato fatto molto a livello Regionale e Mondiale per permetterci, insieme, di affrontare le sfide che affrontiamo oggi e quelle che potremmo affrontare in futuro.

Dal nostro punto di vista, credo che negli ultimi 10 anni, per Forum come questo, siano stati fatti dei progressi significativi che sicuramente non c'erano stati nelle generazioni precedenti.

Ad esempio, vorrei cominciare con un approccio più complesso. La difesa balistica è stata un progresso notevole della nostra tecnologia soprattutto per i mezzi di intercettazione di terra. Ma dato che il nostro approccio è diviso in fasi ed è di natura adattabile, la minaccia tecnologica continua ad evolvere ma dovremmo fare sì che la tecnologia che noi utilizziamo per rispondere alla minaccia, sia dispiegata nel modo più adatto possibile al momento dell'attacco. L'utilizzo di qualsiasi missile balistico deve essere contrastato con una deterrenza adatta. Lo sforzo per una difesa collettiva diventerà sempre più complesso e chiederà sempre di più alla nostra organizzazione marittima. E questo va sicuramente preso in considerazione.

Un altro esempio : l'Operazione ACTIVE ENDEAVOUR dimostra la solidarietà e la decisione di tutti i Paesi che vi partecipano nella lotta contro il Terrorismo e, in particolare, nella regione Mediterranea. Ieri, l'Ammiraglio GEMIGNANI ha descritto, in modo eloquente, tutte le operazioni marittime e quale sia il loro scopo. Questa Operazione è un esempio chiaro del valore aggiunto che un'azione marittima congiunta può apportare nella lotta alle le sfide che dobbiamo affrontare. La raccolta di informazioni da Paesi diversi è una piattaforma che crea un quadro d'insieme, migliora la nostra conoscenza della situazione attuale.

POWER SEA, come abbiamo sentito la pirateria non è un fenomeno nuovo. La Marina degli Stati Uniti è stata creata proprio per combattere la pirateria. Come è stato detto di recente sull'argomento della pirateria, fintanto che non avremo uno Stato di Diritto a terra, continueremo ad avere problemi di pirateria in mare. Abbiamo discusso di pirateria prima di venire qua e mi è stato detto di riferirvi che il problema rimarrà con noi per un po' di tempo e dovremmo restare uniti per trovare gli strumenti adatti per combattere questo problema. Quindi, rimane fondamentale uno strumento per combattere la pirateria collettiva. Serve il controllo sul mare e la deterrenza. Con l'Operazione OCEAN SHIELD ad esempio, e l'Operazione dell'Unione Europea ATALANTA sono due esempi di successo nella cooperazione per la Sicurezza Marittima.

Nel caso di misure di salvataggio in caso di catastrofe naturali, serve una attività proattiva, congiunta, per risolvere sfide comuni e riflettere i valori e i desideri del Popolo Americano

e dei vostri Popoli - sono certo - per ridurre la sofferenza per quanto ciò sia possibile. Queste azioni ripristinano le capacità di base e le relazioni che servono per ricreare la fiducia.

Lavorando insieme possiamo migliorare notevolmente la fiducia reciproca, combinando le nostre capacità specifiche.

Come avete sentito, nell'Operazione UNIFIED RESPONSE, la Marina Militare si è unita ad altre Organizzazioni Non Governative e a molti altri Paesi, per dare aiuto alle vittime del devastante terremoto di HAITI, inviando risorse, insieme all'AFRICAN NATION INITIATIVE, che ha fatto un lavoro eccezionale. Abbiamo anche cercato di creare degli Ospedali da campo con personale militare e non militare.

Ci sono 64 Paesi che sono venuti al nostro College Navale a Newport per organizzare il War Game, molti di voi hanno partecipato e questa Esercitazione è stata organizzata per consentire una Partnership marittima in condizioni di amicizia e di condivisione.

La conclusione più importante è stata che – ed è quello che avete detto tutti qui – il sostegno alle iniziative di cooperazione, migliorare lo scambio di informazioni e migliorare la MSA, deve diventare una strategia ancora più importante nei nostri sforzi.

Negli ultimi due giorni, quello che ho raccolto è che, ogni giorno – come molti hanno detto – nessun Paese può farlo da solo, può andare avanti da solo. E' sempre più evidente che tutte le soluzioni devono essere sviluppate in un ambiente in cui i costi hanno dei limiti e da una realtà che rimarrà tale per i prossimi anni. Ma è nostra responsabilità trovare delle soluzioni. E' nostra responsabilità cercare i modi attivi per rafforzarci reciprocamente utilizzando un approccio regionale alle sfide poste alla Sicurezza Marittima. Condividere le risorse. Fare insieme formazione e condividere le informazioni.

Più condividiamo, più lavoriamo insieme, più ci fideremo gli uni degli altri e più ci fideremo gli uni degli altri, maggiori saranno i successi che otterremo. Credo che i requisiti per le nostre missioni continueranno ad aumentare, saranno testate a livello nazionale, a livello regionale, a livello mondiale.

Dobbiamo basarci sull'agilità e sulla capacità di adattamento delle nostre Forze Navali, riassicurando Amici ed Alleati, incoraggiando anche nuovi Partner a operare insieme a noi per garantire i nostri interessi marittimi.

Dovremmo fare sì che questo sia trasmesso ai nostri figli e ai figli dei loro figli.

Aspetto di lavorare con ciascuno di voi nel mio nuovo ruolo, vi ringrazio e non so come spiegarvi quanto questa calda accoglienza sia stato un ottimo inizio per me. Spero di accogliervi, l'anno prossimo, per il Forum che organizzeremo a Newport. Grazie.

*RELAZIONI DEI MODERATORI DELLE
SESSIONI*

MAROCCO

Contrammiraglio Mohamed LAGHMARI

ISPETTORE DELLA REALE MARINA MAROCCHINA

MODERATORE DELLA PRIMA SESSIONE

Grazie. Ammiraglio Branciforte, Ammiragli, Colleghi, Signore e Signori.

Le sfide nel settore marittimo sono mutate moltissimo, in modo critico, nell'ultimo decennio e rendono la Sicurezza futura – e le relative considerazioni - difficili da predire da parte degli operatori del settore.

Dopo l'11 Settembre, i terroristi probabilmente sfrutteranno gli accessi ai porti per poter perpetrare attacchi catastrofici nei confronti delle navi e utilizzeranno tecnologie in costante evoluzione per farlo.

In effetti, per contrastare questa minaccia dobbiamo rendere sicure le nostre acque. Uno dei passi verso questo obiettivo vitale è di conseguire una *Awareness* situazionale.

Durante questo Simposio in effetti – che è stato organizzato splendidamente – mi sento orgoglioso di dichiarare che il Workshop ha prodotto idee piene di ispirazione nella Prima Sessione ed ho avuto il piacere di presiedere. In questo *panel*, eminenti Rappresentanti del Brasile, della Bulgaria, della Georgia, dell'India, della Turchia e della Svezia hanno condiviso con noi la loro esperienza e la loro conoscenza, correlate al Dialogo e alla Cooperazione, contribuendo alla *Situational Awareness*.

In primo luogo, consentitemi di riassumere alcuni punti chiave che sono stati messi in luce nelle presentazioni della Prima Sessione.

L'Ammiraglio DE MOURA NETO, Comandante della Marina Brasiliana, ci ha dato un'idea dell'approccio brasiliano alla questione. E' stato un piacere partecipare al sistema di condivisione delle informazioni. Ci ha parlato dell'esperienza BLUE AMAZON e ha messo in luce la necessità di rivedere la Legislazione Internazionale e la UNCLOS in particolare, per

analizzare i problemi della Sicurezza e risolvere i problemi relativi con particolare riferimento alla libertà di navigazione con il supporto dell'IMO e delle Nazioni Unite. Egli ha condiviso con noi delle informazioni sul sistema BLUE AMAZON che è uno strumento per rendere la società più consapevole dell'importanza e della ricchezza dell'area marittima.

L'Ammiraglio MANUSHEV, Capo della Marina Bulgara poi ha sottolineato che la MSA comporta una comprensione dell'ambiente e una condivisione delle informazioni e delle conoscenze che abbiamo. L'approccio bulgaro alla MSA consentirà l'efficacia della *Cultural Awareness*. Anche l'esperienza Bulgara è stata fondamentale. Le Amministrazioni Marittime, in passato, erano concorrenti. Oggi stanno diventando i nostri Partner. E da ultimo, egli ha sottolineato che una condivisione delle conoscenze sarà un fattore abilitante per realizzare un approccio che si fondi sulle reti.

Il Vice Ministro dell'Interno, Capo della Polizia di Frontiera della GEORGIA, Generale GOGAVA, ha dichiarato che i mari e gli oceani facilitano la conduzione di attività illegali e questo problema va affrontato. Alcune minacce scompariranno e altre nuove minacce compariranno favorite dallo sviluppo tecnologico. Il Rappresentante Georgiano ritiene che sia necessaria una comprensione reciproca, la capacità di raccogliere e condividere informazioni.

Il Commodoro BAHADUR SINGH, Direttore dei Piani Navali della Marina Indiana, ritiene che noi condividiamo interessi nella Sicurezza - di natura altresì economica - e ha sottolineato l'attacco contro Bombay nel Novembre 2008 e ha fornito un aggiornamento delle iniziative nell'Oceano Indiano, intese a monitorare le acque. Inoltre, ha sottolineato l'esempio di MILAN attraverso il quale 40 Nazioni Marittime hanno partecipato alla MSA a livello regionale. Oltre al Simposio dell'Oceano Indiano, egli ha cercato inoltre la collaborazione di 35 Stati rivieraschi e ha sviluppato alcuni punti sulle Reti di condivisione delle informazioni.

Il Rappresentante della SVEZIA, Ammiraglio GRENSTAD, ha parlato, in primo luogo, della prospettiva europea e del CHENS MOC approvato ad agosto 2010, il Mar Baltico ha riconosciuto l'importanza di avere un quadro marittimo obiettivo e ha sottolineato i mandati politici e le risorse appropriate che sono assolutamente necessarie in questo campo. Egli ha poi introdotto l'iniziativa SUCBAS, che integra gli apporti e i contributi dei Paesi Baltici e questo sistema consente di raccogliere informazioni con un sistema di identificazione automatico, in cui

vengono utilizzati anche *assets* di superficie e vengono effettuate analisi dei dati. Inoltre poi abbiamo avuto uno scambio di informazioni sulla architettura MSA e sul sistema di cooperazione regionale nel settore della Sicurezza Marittima. Inoltre, si è concentrato sull'iniziativa BLACKSEA HARMONY, intesa a proteggere le vie di comunicazione e che può dare un contributo fondamentale in molte iniziative. L'Operazione ACTIVE ENDEAVOUR è un elemento fondamentale per la MSA.

In effetti. Signore e Signori, in tutte le presentazioni si è parlato di iniziative regionali ma molte questioni rimangono aperte per quanto riguarda la MSA globale.

Vorrei sottolineare in primo luogo, come potremo arrivare ad una federazione nelle iniziative MSA. E' certo che molte forme di collaborazione sono in corso, come l'IMO e le Organizzazioni delle Nazioni Unite che sono preoccupate. Noi dobbiamo presumere quindi, che un quadro giuridico sia importante. Questo quadro giuridico, previsto da UNCLOS, deve essere mutato sicuramente, modificato.

In secondo luogo, che tipo di difficoltà dobbiamo affrontare per quanto riguarda la condivisione delle informazioni integrate con i Sistemi, per esempio, SUCBAS e BLUE AMAZON, dove oltre le difficoltà giuridiche e gli ostacoli politici, l'interoperabilità tecnica è essenziale per essere in grado di monitorare tutti i contatti. Inoltre, posso sottolineare che questo argomento ha suscitato l'attenzione di tutti i Rappresentanti. Alcuni lo hanno sostenuto con forza e nessuno ha espresso perplessità sulla validità delle Raccomandazioni presentate prima del Simposio dalla Marina Italiana. Le Nazioni dipendono grandemente dal Mare per la loro sopravvivenza e faremo perciò di tutto per integrare le iniziative regionali nell'ambito di una MSA Globale.

In conclusione, Ammiragli, Generali, Eminent Ospiti, Signore e Signori, spero che riusciremo, tramite questo Simposio, a condividere le nostre conoscenze attraverso eccellenti iniziative per migliorare la nostra comprensione reciproca e promuovere il Dialogo e la Cooperazione ed avere una *Situational Awareness* Marittima veramente efficace.

Tutti si sono dichiarati d'accordo sul fatto che uno scambio di opinioni ci aiuterà e aiuterà i politici che devono affrontare le sfide – che dovremo affrontare in futuro – su queste problematiche di importanza così critica.

Cari Amici, la Storia riconoscerà il ruolo rivestito dalla Marina Italiana nell'organizzare questo Simposio.

Vi ringrazio moltissimo per la vostra attenzione

SPAGNA

Ammiraglio di Squadra Manuel Rebollo GARCIA

CAPO DI STATO MAGGIORE DELLA MARINA SPAGNOLA

Moderatore della Seconda Sessione

Grazie. Ammiraglio Branciforte, Colleghi, Ammiragli, Signore e Signori.

Voglio riassumere in non più di 15 minuti le idee principali che abbiamo discusso nella Seconda Sessione che riguardava il *Dialogo e la Cooperazione come contributo alle Operazioni di Sicurezza marittima (MSO)*.

Alcuni dei relatori hanno sottolineato la crescente complessità dello scenario marittimo. Abbiamo sentito illustrare i rischi, le minacce che colpiscono il settore marittimo oggi e che minacciano, appunto, i principi dell'utilizzo dei mari.

Sono state presentate anche le ultime esperienze delle Marine nel fare fronte alle sfide, allo sviluppo ed alla conduzione di operazioni di MSO, come quelle in corso in questi giorni nell'Oceano Indiano, per sottolineare come sia la prima volta che l'Unione Europea sia coinvolta in una operazione marittima congiunta.

Questo fatto ha una importanza fondamentale per il futuro delle MSO e anche per il futuro dell'Unione Europea stessa.

Ci sono molte Istituzioni, civili e militari, che hanno responsabilità nel settore marittimo in tutto il mondo e tutte si trovano ad affrontare la stessa sfida. È positivo non essere soli in questo tipo operazioni, perché maggiore è la partecipazione, migliori sono i risultati anche se qualcuno potrebbe aggiungere che si tratta di sforzi più costosi.

Abbiamo parlato delle Operazioni ATALANTA e OCEAN SHIELD.

In cooperazione con molte altre Forze Navali nell'Oceano Indiano abbiamo un grandissimo numero di navi e di aerei che combattono i pirati, la pirateria in generale e la conseguenza è che, dopo più di 2 anni, il problema è stato ridotto di dimensioni, anche se non ancora risolto.

Un'altra conclusione importante a cui siamo arrivati è che non esiste una sola Nazione, una sola Marina – indipendentemente da quanto potente – in grado di affrontare i problemi delle operazioni di Sicurezza in mare, da sola.

Abbiamo cercato di dire come la definizione di *MSO* non sia ancora del tutto chiara e dettagliata in tutto il mondo.

Per quanto riguarda gli obiettivi, quali fattori definiscano i successi delle *MSO*, alcuni dei relatori del mio gruppo, hanno sottolineato come ci siano sempre due elementi comuni a tutte queste operazioni.

Il primo: la *MSO* è uno sforzo comune, civile e militare.

Il secondo: la *MSO* mira a raggiungere o ristabilire la libertà dalle minacce o da atti illegali nel settore marittimo.

Quindi, per avere successo nelle *MSOs*, dobbiamo tenere conto di questi due fattori e fare fronte ad una ampia gamma di minacce.

Non esiste un solo modello di collaborazione che valga per tutte le Nazioni.

La Cooperazione interagenzia ed internazionale non è un compito facile.

Nella maggior parte dei Paesi si potrebbe dire che alcuni dei Paesi, rappresentati in questo Forum, hanno percepito una certa resistenza, a vari livelli, nelle rispettive Organizzazioni nazionali.

Un'altra conclusione è che il coordinamento nazionale non basta. Per riuscire a fare fronte al contrabbando di droga, al terrorismo, alla pirateria, servono operazioni regionali tra Forze Marittime e Forze dell'Ordine e una magistratura, un quadro giuridico.

L'attuale crisi finanziaria richiede efficienza, condivisione delle Forze Navali e il coordinare le nostre forze è un modo per risparmiare risorse.

Quindi, il Dialogo e la Cooperazione tra gli operatori marittimi diventano un elemento indispensabile per la maggior parte delle Operazioni di Sicurezza Marittima.

La Sicurezza Marittima non è soltanto una sfida. Ci sono anche benefici per le Marine, per le Forze Marittime in questa attività operativa.

1. Le *MSOs* sono un esempio dell'utilizzo positivo del *soft power* militare.

2. Combattere la criminalità mantiene la fiducia dell'opinione pubblica sull'utilità delle Forze marittime.
3. Queste attività ci danno modo di mantenere elevato, da un punto di vista operativo, il livello addestrativo delle nostre Forze marittime.

Il quadro giuridico è uno dei problemi più rilevanti per le *MSOs* ai nostri giorni e ci dimostra le difficoltà nell'applicare un trattamento giuridico comune contro le attività illegali.

Bisogna rispondere a tante domande, a livello nazionale e internazionale.

Che tipo di legislazione va applicata ?

Che procedura va seguita ?

Quale è il futuro delle persone che vengono fermate ? Dove le teniamo in arresto?

Un'altra sfida ci fa vedere come stiamo inserendo un'ampia gamma di attività, dal semplice controllo del traffico marittimo alla lotta al terrorismo internazionale o contro la proliferazione di armi di distruzione di massa, nella stessa "cesta" concettuale per così dire. E invece, sono compiti completamente diversi.

Per riassumere, vorrei dire che le *MSOs* hanno un'importanza fondamentale per le Forze Marittime ai nostri giorni ma anche per il futuro.

Il Dialogo e la Cooperazione, nel settore internazionale e interagenzie, rappresentano l'approccio più efficace contro le minacce alla Sicurezza marittima.

Le Marine sono estremamente ben preparate per fungere da "integratori" tra i vari attori che hanno il compito di svolgere la sorveglianza marittima e i controlli collegati alla sicurezza.

E' necessario che i Governi destinino risorse per fare fronte alle sfide nelle *MSOs*, plasmando così le nostre Marine per il futuro.

E questo conclude il mio riassunto della Seconda Sessione.

Permettetemi di ringraziare l'Ammiraglio YANPENG della marina Cinese, l'Ammiraglio ERCEG dalla Croazia, l'Ammiraglio FORISSIER dalla Francia, l'Ammiraglio ELEFSINIOS dalla Grecia, l'Ammiraglio SAMARDZIC dal Montenegro, l'Ammiraglio SAUNES dalla Norvegia, l'Ammiraglio SHTUKATUROV dalla Russia e l'Ammiraglio IBBOTSON dal Regno Unito. E' stato un piacere per me lavorare con tutti voi in questo gruppo. Grazie.

OLANDA

Ammiraglio di Squadra Matthie J.M. BORSBOOM

COMANDANTE DELLA MARINA OLANDESE

Moderatore della Terza Sessione

Buongiorno ! E' molto bello rivedervi tutti. Come ho detto ad alcuni ieri alla Cena di Gala nel Palazzo meraviglioso dove siamo stati, prima della cena ho passeggiato per le stanze... vi vedo già sorridere perché eravate lì con me... c'era questo povero Orfeo affrescato, disteso, circondato da donne meravigliose... almeno cinque donne circondavano Orfeo, in questo affresco... e c'era una sola nota negativa : tutte lo stavano martellando sul capo con dei violini e cose di questo tipo... Sapete cosa è successo in questo palazzo? C'erano altri affreschi di questo tipo e ciò, io l'ho visto come una metafora, perché quando noi siamo entrati in questo Simposio, forse avevamo la sensazione di essere martellati sul capo, come il povero Orfeo, dalle riduzioni di budget e problemi vari. Ma siamo qui per dare un contributo alla soluzione di questi problemi e dobbiamo affrontare e risolvere le nostre sfide.

Un grosso risultato di questa Conferenza è stato dato dal fatto che abbiamo trovato nuove ispirazioni, nuove energie. Ci siamo riuniti, abbiamo condiviso delle idee in Sessioni strutturate.

Ed io cercherò di seguire una "struttura" anche nel mio riassunto di oggi.

Devo dire che non riesco a leggere bene questa slide perché le lettere sono troppo piccole ma voglio sottolineare che abbiamo parlato di *Maritime Capacity Building*, chi deve farlo, come e cosa è necessario fare.

Abbiamo cercato di inserire delle citazioni dei cinque relatori che abbiamo avuto. I rappresentanti della Germania, del Senegal, di Singapore, del Sud Africa e degli Stati Uniti, che sto citando semplicemente per ricordarvelo!

Abbiamo cercato di mettere le citazioni in un ordine logico.

Che cosa dobbiamo fare nel Maritime Capacity Building ?

Dobbiamo avere un pieno controllo del settore marittimo. Questo è stato affermato dal Rappresentante del Senegal.

Inoltre abbiamo parlato di *Maritime Situational Awareness*. La capacità va costruita sulla base della MSA.

Ma possiamo spingerci più in là.

Dobbiamo sostenere gli Stati nel superamento di una mancanza di *capability*. Dobbiamo ricorrere all'addestramento e alla formazione e questi sono elementi che sono stati individuati come "importanti" durante questo Simposio.

Inoltre abbiamo il concetto dell'*Institutional Building* delle Nazioni Unite che è stato sollevato dalla Germania.

Non dobbiamo inventare delle attività di *Capacity Building* perché ci sono altre Organizzazioni che ci hanno pensato come il CENS per esempio.

Perché, quindi, è importante concentrarci su questo problema ?

Tutti i relatori hanno sottolineato come sia importante creare la *Capacity Building* perché questo ha una importanza economica. Il Sud Africa ha parlato di *crescita*.

Bisogna ridurre le attività illecite che possono essere di natura criminale o terroristica e questo è importante, interessante perché se cerchiamo di separare queste due attività da un punto di vista giuridico, possiamo vedere che i criminali, in alcuni casi, diciamo, vanno ad influenzare l'elemento della *Safety* e i terroristi quello della *Security* ed entrambi i termini in Italiano si traducono con "*Sicurezza*" comunque.

Nell'UNCLOS dobbiamo costruire la capacità marittima in altri Paesi e dobbiamo fornire loro assistenza perché UNCLOS afferma, con chiarezza, che come Stato rivierasco abbiamo dei diritti ma altresì abbiamo degli obblighi, come stati rivieraschi. Se non possiamo fare fronte ai nostri obblighi, abbiamo un problema per il nostro Paese e, inoltre, creiamo un problema anche per il mondo esterno.

Perché dobbiamo sviluppare la *Maritime Capability*?

Perché ci sono delle minacce, delle minacce che crescono intorno a noi e che sembrano essere altamente adattative, come è stato sottolineato in altri Interventi, per esempio questo è

stato sottolineato da Singapore. C'è una mancanza di capacità marittima e questa è la fonte di ulteriori insicurezza e ulteriore instabilità, come è stato sottolineato dal Senegal.

Quindi, dobbiamo chiederci : Perché costruire una *Maritime Capability* ?

Posso guardare la situazione da una angolazione diversa. Per le Marine Militari – e non soltanto per le Marine Militari – essere pertinente significa vedere il proprio ruolo, in questo ambito particolare, come essenziale.

Ho un altro paio di slide.

Voglio indicarvi questa curva. Vi do un paio di secondi per osservarla prima che io cerchi di illustrarla, di spiegarla. Di solito, una curva viene tracciata su delle ordinate. Dobbiamo, in primo luogo, considerare l'elemento dell'intensità del conflitto. Questa curva rappresenta il conflitto. Se andiamo da sinistra verso destra, potete vedere su questo grafico che sovente si ha una situazione in cui non esiste ancora un conflitto, non è ancora scoppiato il conflitto ma è importante che ci sia, comunque, una presenza navale in quella area per evitare l'insorgenza di un conflitto e questo lo si può fare con Forze modeste oppure lo si può fare con Forze a bassa intensità.

Troverete una costruzione di Capacità a livello regionale in quel settore e se seguite la curva, vedrete che ci saranno degli interventi che dovranno essere intrapresi per evitare un ulteriore sviluppo dell'instabilità con attività contro il traffico di droga o contro la Pirateria. Il traffico di droga è una attività illegale che può, però, andare a minare le Nazioni, come abbiamo visto in precedenza.

Poi dobbiamo prestare assistenza umanitaria e se seguite quella curva, ci può essere una fase in cui la situazione va fuori controllo, vi sfugge di mano, e a quel punto arrivate all'intensità massima su quella curva. Si può cominciare ad intervenire. Poi se seguite la curva, vedete che il conflitto, a quel punto, è già insorto, quindi dovete fare qualche cosa in merito e, sulla parte destra della curva, abbiamo l'esempio dell'Afghanistan con un problema di instabilità massiccia, con un conflitto che richiede interventi ad alta intensità, portando avanti anche delle attività di ricostruzione, di controllo della Sicurezza.

Perché sottolineo tutto questo? Perché le Marine Militari sono sempre pertinenti, hanno sempre un ruolo rilevante lungo questa curva.

Ma dobbiamo anche prepararci ad interventi ad alta intensità perché non sappiamo mai che cosa potrebbe succedere. Ma se guardate la parte sinistra della curva, potete vedere che la maggior parte delle cose che facciamo hanno a che fare con costruzione di Capacità a livello regionale e marittimo, attività antipirateria e quant'altro.

Ma dobbiamo sottolineare che il nostro ruolo è sempre pertinente e noi dobbiamo prepararci per interventi ad alta intensità.

Lo sforzo maggiore, però, si fa nella parte sinistra della curva. Qui possiamo dire che dovremmo essere maggiormente in grado di spiegare agli *Stakeholders* in gioco, cioè ai commercianti, al popolo, ai politici, dobbiamo spiegare loro che le Marine Militari possono portare avanti questi interventi a costi più bassi rispetto ad altri operatori. E possiamo usare il settore marittimo per dare ai Politici libertà di movimento e loro dovranno cercare di gestire le cose per arrivare a negoziati e fare intervenire le Forze su terra, con l'apporto di molte Nazioni.

Le Forze Navali, per la loro stessa natura, sono rapidamente disponibili e voglio condividere questa cosa con voi perché credo che, nel settore di costruzione della *Maritime Capability*, ci possiamo sulla Sicurezza, sulla costruzione di Capacità da parte di altre Nazioni e le Marine Militari possono offrire sempre un vantaggio nel ruolo che devono svolgere e che deve essere preso in considerazione.

Ho detto qualche cosa riguardo alla "pertinenza" del nostro ruolo. Il nostro ruolo è sempre pertinente.

A questo punto dobbiamo chiederci "*Quando*" cominciare a sviluppare una capacità marittima?. Questo è stato chiaramente indicato da molti relatori. Dobbiamo agire ora, con un approccio "*top-down*" e "*bottom-up*". Tutti i membri del Simposio hanno sottolineato che bisogna lavorarci su ora. Ma il problema è : *ma i politici lo vogliono? La popolazione ci sostiene in questo ?*

Qui faccio riferimento alle operazioni di costruzione della Capacità, che fanno riferimento, per esempio, alla problematica della Somalia Chi deve agire in questo senso ? Chi deve intervenire ?

Come ha affermato la Germania, le Marine Militari "*aprono la porta*" in questo tipo di attività.

Le *Partnership* hanno importanza. Senza una partnership non andremo da nessuna parte come ha sottolineato il Rappresentante Americano. L'Ammiraglio TEUTEBERG ha chiarito che se parliamo del Continente Afgano, è l'Unione Afgana che deve assumere un ruolo di leadership qui. Ma dobbiamo porci un interrogativo : l'Unione Afgana ha la capacità – nel settore marittimo – di portare avanti questo tipo di ruolo ? se noi gli attribuiamo un ruolo di coordinamento ?

Poi dobbiamo fare in modo che anche il popolo, l'opinione pubblica faccia il suo ruolo.

Nessuna Nazione può agire in questo in isolamento e questo è stato chiaro. Chi deve agire allora ? Abbiamo avuto esempi molto utili dal Senegal con la WAMOCC, che non è ancora un Organismo esistente ma che ci potrà consentire di lavorare a livello sub-regionale.

Poi, la questione è: *dove bisogna intervenire ?* – Possiamo intervenire dal mare. Ho introdotto il concetto del *PRT fluttuante*, così l'ho chiamato.

Le Nazioni avranno ancora responsabilità per questo tipo di attività, come ha sottolineato il Rappresentante Americano.

Ma arriviamo al : *Come? – Come riusciremo a costruire Capacità?*.

In primo luogo è chiaro che se parliamo di costruzione di Capacità, di *Capacity Building*, vi è un approccio internazionale, un approccio regionale e poi ancora un approccio sub-regionale alla questione.

Ma dobbiamo guardare la cosa da un punto di vista *trans-regionale* in realtà. Abbiamo avuto l'esempio dell'*Intelligence Fusion Center* attraverso esercitazioni e attività portate avanti con altre regioni. Abbiamo avuto un eccellente esempio di questo durante la Sessione. Inoltre, dobbiamo portare avanti anche operazioni a terra. Si può avere un contributo dal mare “verso” la terra, con un approccio comprensivo, globale attraverso la realizzazione di Partnership. Questo è stato sottolineato da tutti i Militari, incluse le Marine Militari che non saranno in grado sicuramente di agire in questo da sole, devono fare parte di un programma più ampio.

Bisogna creare delle sinergie con le Marine, come è stato sottolineato dal Senegal. Abbiamo avuto l'esempio del MOWCA e del WAMOCC, da parte del Senegal.

Poi ci siamo chiesti : dobbiamo fare uno sforzo a livello regionale ?.

Il Sud Africa ha sottolineato che se non c'è una volontà politica, indipendentemente dagli *assets* che abbiamo o dalla volontà di agire che abbiamo, la cosa non funzionerà. Quindi,

bisogna avere una volontà politica da parte delle Nazioni che ci supportano. Possiamo dare soltanto dei consigli ai Politici sottolineando quali *assets* abbiamo a disposizione. E poi le Nazioni riceventi – ed abbiamo sentito la voce di una di queste, la Somalia – ebbene queste Nazioni dovranno dirci, con grande chiarezza, di che cosa hanno bisogno. La proprietà degli *assets* - e anche di queste problematiche peraltro – appartiene ad ogni singolo Paese, per esempio la Somalia.

Poi abbiamo il problema della *Prevenzione*.

Nuovamente faccio riferimento alla parte sinistra della curva.

Uno degli Ammiragli ha sottolineato che per prevenire i conflitti dobbiamo concentrarci sugli eventi che si verificano in ogni specifico teatro d'azione, dobbiamo combinare le nostre capacità e questa è stata la fine dell'ultima presentazione.

Tutto questo funzionerà soltanto se faremo degli investimenti a lungo termine nelle Partnerships ed è proprio questo l'argomento principale di cui ci occupiamo in questo consesso : le Partnerships.

Grazie, Grazie dell'attenzione.

INTERVENTI CONCLUSIVI

Ammiraglio Bruno BRANCIFORTE***Marina Militare******CAPO DI STATO MAGGIORE***

Ammiragli, Colleghi, Signori e Signore,

Ci avviciniamo alla conclusione dell'Ottava edizione del *Venice Regional Seapower Symposium*. Sono persuaso che il dibattito è stato interessante e ricco di risultati, per non parlare del tempo che è stato incredibilmente buono con noi e ci ha permesso di apprezzare al meglio le bellezze di questa Città capolavoro.

Lasciate che esprima la gratitudine dei negozianti veneziani per le vostre Carte di Credito !

Prima di arrivare alle conclusioni, vorrei ringraziare tutti voi per le vostre osservazioni e il contributo di esperienze che ha nutrito la nostra discussione. La mia gratitudine in particolare va ai Presidente delle tre Sessioni, per il loro impegno dello svolgere un ruolo così difficile e a tutti i Capi di Stato Maggiore delle Marine partecipanti per i loro commenti, al Ministro della Difesa Somala. Ognuno di loro ha dato un contributo prezioso alla nostra discussione.

Vorrei anche dire che mentre noi lavoriamo qui, a Venezia, ho appena saputo che si sta svolgendo una riunione alle Nazioni Unite, a New York, che discute del fenomeno della Pirateria in Somalia, il che significa che non siamo soli. A livello politico veniamo considerati, le nostre decisioni vengono considerate e, tra breve, avremo notizie in proposito.

Per ritornare al mio discorso, *mi ero chiesto all'inizio se il Dialogo e la Cooperazione possono dare del valore aggiunto alla Sicurezza Marittima.*

Se il numero e il livello dei Partecipanti possono essere considerati un indicatore dell'importanza dell'interesse sollevato dalle discussioni quest'anno, ebbene *direi di Sì*, sicuramente.

Inoltre, secondo i pensieri, i pareri e le esperienze che negli ultimi tre giorni abbiamo condiviso, sono fiducioso del fatto che la risposta sia ancora più positiva.

Credo che l'iniziativa T-RMN e la partecipazione della Marina Ucraina alla Comunità Allargata del Mediterraneo nel Progetto V-RMTC, meritino di essere considerati un raggiungimento incoraggiante per il Dialogo e la Cooperazione.

Passando poi ai riassunti, così intelligentemente e tempestivamente elaborati dai Presidenti delle Sessioni, possiamo dire che *sono emersi degli spunti significativi*.

Tra questi, emerge, *come punto cardinale*, la dicotomia tra il raggiungimento della Sicurezza Marittima e la necessità di salvaguardare la libertà in mare.

Il Dialogo e la Cooperazione sono essenziali per gestire le necessità, apparentemente in conflitto ma collegate tra loro in un legame di sostegno e supporto reciproco.

In realtà, dare alle Forze marittime gli *strumenti appropriati* per agire in mare aperto, sicuramente salvaguarderebbe la libertà di navigazione piuttosto che metterla a rischio.

Un dialogo più efficace e una profonda comprensione tra gli Operatori civili e militari del settore marittimo, permetterebbe alle Forze Marittime di rendere meno forte l'effetto che deriva dalla condotta di Operazioni di Sicurezza Marittima.

Come è stato detto in questi ultimi tre giorni, il lavoro di squadra, "*teamwork*", è la parola chiave. Dovremmo considerare le Marine Militari, le Guardie Costiere, i Costruttori, gli Armatori come un "team" coeso, una squadra coesa.

Condividendo dati, trovando soluzioni innovative, fornendo informazioni importanti, sfruttando esperienze regionali e settoriali in un unico approccio completo, riusciremo a gestire, in modo efficace, l'equilibrio tra Libertà e Sicurezza in mare.

Soluzioni durevoli e sostenibili per la Sicurezza Marittima richiedono un pieno sfruttamento delle capacità delle Marine Militari.

In questo senso, le Marine e le Organizzazioni Internazionali insieme, dovrebbero muoversi in questa direzione insieme : le Organizzazioni Internazionali dovrebbero applicare e aggiornare le misure miranti ad aumentare il ruolo centrale delle Forze Marittime mentre le Marine Militari devono fornire le loro capacità intrinseche ed intervenire quando e dove ciò sia necessario.

Ovviamente, questo richiede – come riconosciuto da questa Sessione – la creazione di una vera e propria MSA – *Maritime Situational Awareness*.

In relazione a questo punto specifico, dobbiamo concordare pienamente con i Colleghi che hanno detto che i nostri sforzi, per la *Maritime Situational Awareness*, non possono essere limitati ad una condivisione di dati ed informazioni.

Dopo anni di intense Operazioni di Sicurezza Marittima (MSO), una delle lezioni più significative che abbiamo imparato è che ogni Comunità marittima nel mondo è diversa dato che ha schemi abitudinari specifici.

La completa conoscenza e comprensione di tali schemi è cruciale per essere davvero a conoscenza dell'ambiente operativo.

Questa considerazione ci porta alla necessità di migliorare la MSA con un approccio dal basso :

1. A livello nazionale, sottolineando l'esigenza per uno sviluppo interagenzia completo, come primo passo.
2. A livello regionale, creando la fiducia – *building confidence* - , fiducia reciproca per coinvolgere il più ampio numero possibile di contributori e sfruttando la tecnologia disponibile per migliorare la condivisione dell'informazione.
3. A livello trans-regionale, adottando un approccio federativo, come è accaduto nella Rete Trans-Regionale Marittima – *Trans Regional maritime Network* - , che può essere considerata in questo senso un punto di partenza.

Sono convinto che questo sia il modo più efficace per riuscire nel miglioramento della nostra strategia MSA. In ogni caso, nei prossimi anni, il nostro sforzo dovrebbe essere dedicato a creare procedure comune e a definire Protocolli condivisi.

Ancora una volta, il Dialogo e la Cooperazione sono essenziali in questo settore, sia per rafforzare le iniziative già esistenti che per sostenere le Nazioni nel trasformare i loro sforzi regionali in iniziative concrete.

Le necessità comuni sono ormai chiare ed alcune soluzioni sono già alla nostra portata. Quindi, Il progresso ulteriore è soltanto ormai una questione di volontà condivisa.

Lasciatemi passare dal contributo del Dialogo e della Cooperazione alle Operazioni di Sicurezza marittime, le MSO.

Le esperienze raccolte fino ad ora - ad esempio nelle operazioni antipirateria – sottolineano la necessità per forme più efficaci di Operazioni di Sicurezza Marittima e per un chiaro quadro giuridico che risponda alle minacce.

Ciò nonostante la condivisione a livello Regionale e tra Paesi confinanti delle rispettive attività operative e la presenza in mare, potrebbero, insieme alle reti di sorveglianza internazionale, costituire il fondamento per raggiungere una migliore cooperazione in termini di deterrenza e di controllo.

Questa forma di sostegno potrebbe sicuramente trarre beneficio dallo sviluppo di Unità Marittime dotate di interoperabilità. In questo senso, la cooperazione tra i costruttori di navi e le Marine può dare grandi opportunità in termini di riduzione dei costi ed interoperabilità potenziale.

Tra l'altro, questa potenziale condivisione di capacità è un moltiplicatore di forze quando si tratta di indirizzare gli sforzi internazionali a sostegno delle Popolazioni civili, colpite da calamità naturali e disastri.

In questo aspetto specifico, abbiamo riconosciuto come le Marine Militari debbano essere pronte a cogliere questa responsabilità a sostegno della società civile contro la vasta gamma di minacce che possono colpire l'ambiente marittimo, dall'inquinamento al soccorso in caso di disastri, passando attraverso l'assistenza umanitaria.

Questa serie di considerazioni significative ci porta a concludere che il ruolo delle Marine Militari è centrale, in qualsiasi questione collegata al settore marittimo.

Se si tratta di sorveglianza piuttosto che di capacità di intervento ampliata o assistenza agli Attori specifici nella loro crescita, le Marine sono lì, pronte a fornire professionalità, sacrificio, capacità e inclinazione genetica alla cooperazione che deriva dalla loro particolare forma mentis.

Alla fine di questa Ottava Edizione del Simposio, abbiamo raggiunto un accordo sostanziale su diversi argomenti che verranno poi condensati in un documento che dichiarerà alcune raccomandazioni e alcune idee condivise. La sua versione finale, aggiornata con gli ultimi commenti ricevuti, è stata distribuita questa mattina. Tale documento raccoglie i seguenti aspetti significativi che riguardano :

Idee condivise :

- La Maritime Situational Awareness (MSA) è diventata più importante per l'ambiente di sicurezza marittima e deve sfruttare la più completa conoscenza dell'ambiente marittimo stesso.
- Il Dialogo e la Cooperazione (D&C) rappresentano l'approccio più efficace per fare fronte ai fenomeni che minacciano la sicurezza internazionale e per rendere più agevole l'accesso a tutti gli aspetti essenziale che permettono una *Capacity Building* efficace.
- Le Marine sono le più adatte ad agire da integratori fra i vari Attori che si occupano del settore marittimo.
- Le Forze Marittime (Marine Militari e Guardia Costiera) devono essere considerate elementi cruciali non solo per una applicazione efficace della sorveglianza marittima e per la iniziative di sicurezza ma anche per il loro contributo efficiente alla *Maritime Capacity Building*, alla costruzione di capacità.
- E' stato riconosciuto che un quadro giuridico e legale più efficace è necessario per migliorare l'efficienza nella nostra deterrenza contro le attività illegali.

Parlando di *Raccomandazioni*, è stato riconosciuto che, per produrre risultati efficaci migliorando la collaborazione internazionale e interagenzia nel settore della *Sicurezza e Sorveglianza Marittima*, dovremmo essere in grado di :

1. Promuovere iniziative regionali e partnership per contribuire agli sforzi mondiali.
2. Incoraggiare la condivisione di informazione per arrivare ad una MSA – *Maritime Situational Awareness* più accurata, adottando anche metodologie di cross settoriali, con un approccio interagenzie e, se possibile, armonizzare i quadri giuridici collegati alla condivisione dell'informazione nel rispetto delle politiche nazionali.
3. Promuovere la partecipazione internazionale alle *Maritime Security Operations* (MSO) per salvaguardare la libertà di navigazione, proteggere la navigazione, l'approvvigionamento energetico e le infrastrutture critiche marittime in tutto il mondo, in conformità con il Diritto Internazionale e la consuetudine. In questo senso, le esperienze raccolte fino ad ora nella conduzione di operazioni

multinazionali, come quelle contro la Pirateria, vanno capitalizzate in modo adeguato.

4. Armonizzare gli sforzi nazionali, regionali e internazionali nelle MSA e nelle MSO, per consentirci di ottenere una sinergia efficace rispetto ai costi.
5. Sviluppare il ruolo delle Marine come Attori principali nella Maritime Capacity Building (MCB) nel sostenere gli Stati costieri che “hanno bisogno” di superare la loro mancanza di esperienza, di capacità, di cultura marittima e che hanno bisogno di una formazione specifica per applicare la Sicurezza Marittima e la Legalità in mare nelle aree rispettive di competenza. Questo processo di adattamento va indirizzato in modo giusto, secondo i termini e i desideri degli Stati coinvolti e va promosso come contributo specifico ad un approccio completo più ampio.

Per quanto riguarda questa Raccomandazioni, la Marina Italiana desidera ottenere dei risultati concreti e si impegna a mettere in atto una serie di iniziative correlate, ovvero :

- Un processo di sviluppo continuo delle Tecnologie di Informazione per fornire alla comunità internazionale strumenti trasparenti e poco costosi per consolidare la condivisione di informazione. Nel prossimo futuro, le riunioni degli esperti di V-RMTC e TRMN saranno la sede in cui presentare nuove soluzioni e raccogliere, dalle Delegazioni nazionali, proposte e commenti.
- L’identificazione delle attuali lacune giuridiche che prevengano un utilizzo efficace ed efficiente delle Forze marittime all’interno della MSO. Questo dovrebbe aiutarci a trovare soluzioni adatte, a livello nazionale ed internazionale e, in questo senso, un “non-paper”, un “non-documento” verrà distribuito nel prossimo futuro per raccogliere commenti e stimolare iniziative nazionali.
- Esplorare, sulla base delle esperienze in corso, le possibili iniziative di cooperazione nel settore della MSO e della MCB per rispondere in modo coerente alle esigenze della Sicurezza Marittima e della Governance in mare, mirando specificamente a diminuire gli effetti della Pirateria.

Queste attività, nelle nostre intenzioni, potrebbero svilupparsi prima del prossimo *Seapower Symposium* di Venezia, per sviluppare una ulteriore attività di cooperazione, sull'onda di quanto è stato fatto in passato, con il lancio di Progetti Idrografici, il V-RENC e il V-RMTC e, più recentemente, il T-RMN.

Questa serie di intenzioni mi porta alla conclusione del mio discorso e mi dà la piacevole opportunità di ringraziare tutti voi, caldamente, per essere stati qui in questi tre giorni.

Nel ringraziarvi ancora una volta, dichiaro ufficialmente chiusa l'Ottava edizione del *Venice Symposium*.

Grazie e Arrivederci.



Foto di gruppo delle delegazioni sul ponte antistante l'Arsenale/

Group photo of the delegations on the bridge in front of the Arsenal



Foto Ufficiale del 8° RSS di Venezia/Official Picture of the 8th Venice RSS



Firma della Nota di Adesione al V-RMTC della Marina Ucraina/
Signature of the Note of Accession to V-RMTC WMC by the Ukrainian Navy



Firma dell'accordo operativo del T-RMN a bordo della Nave Scuola "Amerigo Vespucci"/
T-RMN operational agreement signing ceremony onboard the Sail Training Ship "Amerigo Vespucci"



Le torri dell'Arsenale e l'alberata del "Vespucci" sullo sfondo/

The Arsenal towers and the masts of the "Vespucci" on the background

L'arrivo delle delegazioni delle Marine/*Navies delegations arrival*





La Nave Scuola "Amerigo Vespucci" ormeggiata a Venezia, di notte/

Sail Training Ship "Amerigo Vespucci" moored in Venice, by night

FOREWORD

***TO THE RECORD OF PROCEEDINGS OF THE
EIGHT REGIONAL SEAPOWER SYMPOSIUM
OF VENICE***

by the Chief of Staff of the Italian Navy

The Chief of Staff of the Italian Navy

In the last fourteen years, the Venice Regional Seapower Symposium (RSS) has perfectly exemplified the Italian Navy's continuous commitment to forging partnerships and enhancing global Maritime Security. Both the number and the prominence of the RSS attendants were a reliable indicator of the reputation gained by the event. The VIII edition saw the RSS achieving an even greater success. As many as 44 Navies and 20 International Organizations and a number of high-profile stakeholders gathered in the scenario of the former "Serenissima" Maritime Republic of Venice to debate maritime / naval-related issues.

It is my belief that not only does Dialogue and Cooperation (D&C) provide added value but also it acts as a Maritime Security enabler. In the course of the VIII RSS edition, an analysis was carried out of the different approaches to D&C in a range of critical domains impacting upon the current maritime scenario: Maritime Situational Awareness; Maritime Security Operations; Maritime Capacity Building. It can be safely claimed that their effective interplay leads to an enhanced Maritime Security, a key concept shaping Navies' operational approaches all over the world.

The RSS reports, debates and fringe events emphasized the need for a national and international robust and effective cooperation in response to the continuously evolving marine environment and borderless challenges such as piracy, terrorism and other illegal activities carried out at sea.

Within the number of already existing significant maritime-related fora, the Venice RSS has succeeded in emerging over time. The tangible outcomes pursued through the launch of key international projects have been instrumental in achieving this success. They include the signature of the Operational Arrangement of the Trans-Regional Maritime Network (T-RMN), not to mention the Ukrainian Navy's accession to the V-RMTC project – an event that occurred right in Venice. By transferring data-sharing from a regional to a global level, the projects have followed an effective and successful template.

Certainly, the Oceans are the point of balance of the current geo-political scenario whose development and prosperity result from security and stability from and at sea. Against this background, the main objective of worldwide Navies – which continue to play a pivotal role in each and every maritime issue – lies in pursuing the

right balance between the capability of acting in the high seas – to enhance peace and stability – and the need to safeguard the freedom of the seas.

Deeply aware of all that, not only did the Navies participating in the RSS 2010 share their experiences but also, for the very first time, drew up a document listing a series of Final Recommendations. Taking into due account the outcomes of the RSS sessions and with the objective of pursuing enhanced security as a shared goal, the Recommendations foster the promotion of ad hoc initiatives and regional partnerships and encourage data-sharing as well as the harmonization of national, regional, and international efforts which may later act as a starting point for similarly-inspired schemes in the next future. The Recommendations are complemented by an Executive Summary, published in this volume, which exemplifies Navies' commitment to exploiting the results achieved in the course of the RSS 2010.

The overarching aim of the Venice Symposium was to make a tangible contribution towards demolishing the main barriers jeopardizing international cooperation; decreasing the level of Sea-blindness affecting the international community; emphasising the crucial role played by Navies in all maritime-related domains.

I can proudly state that this aim was successfully achieved!

Indeed, the Venice Regional Seapower Symposium confirmed itself as an event in line with the maritime / naval tradition as proved by its "Record of Proceedings" hereby presented.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Bruno Branciforte', with a stylized flourish at the end.

Admiral Bruno Branciforte

EIGHT
REGIONAL SEAPOWER SYMPOSIUM
FOR THE NAVIES OF THE MEDITERRANEAN
AND BLACK SEA COUNTRIES

*“Dialogue & Cooperation
as Maritime Security Enabler”*

RECORD OF PROCEEDINGS

Venice, 19th – 22nd October 2010

EDITOR NOTES

The compendium of the Symposium record consists of the whole version both in Italian and English of all the presentations and interviews offered during the Symposium. The originals have been supplied in Italian, English or French by either the delegates or their official representatives in Italy (Military/Naval Attachés and Embassies).

The original texts have been translated in Italian or English, trying to match the original content as expressed by the speakers as much as possible.

All drawings and tables not essential to understanding the texts have been removed.

ACKNOWLEDGEMENTS

Taking into account the impracticability to mention all the personnel who contributed to assembling this Proceeding, let me acknowledge with extreme appreciation the precious contribution of CAPT Marco Novella, CAPT Gianfranco Annunziata, CDR Luca Bertozzi, CDR Pierpaolo Daniele, LT CDR Davide Da Pozzo and LT Davide Galli, in the composition and layout, LT Fabio Borriello, LT Daniele Brilli and LTJG Enrico Senno in the copy and proof editing.

TABLE OF CONTENTS

<i>OFFICIAL DELEGATIONS</i>		241
OPENING REMARKS		
42. Admiral Bruno BRANCIFORTE CHIEF OF STAFF OF THE ITALIAN NAVY.....		247
STATEMENTS IN THE MARGINS		
43. "Dialogue and Cooperation: the maritime dimension" Mr. Efthimios E. MITROPOULOS Secretary General of IMO.....		255
44. "The maritime dimension of the Alliance" Rear Admiral(LH) Giorgio LAZIO SENIOR MILITARY ASSISTENT TO CHAIRMAN OF NATO M.C.....		260
45. "The integration of maritime surveillance in the EU" Doc. Eddy HARTOG EUROPEAN COMMISION DG MARE HEAD OF UNIT.....		265
46. Vice Admiral Alexandros MARATOS PRESIDENT OF INTERNATIONAL HYDROGRAPHIC ORGANIZATION.....		269
47. "Tackling Africa's maritime challenges at the African Union Commission" Mr. Samuel KAME-DOMGUIA FOCAL POINT FOR MARITIME SECURITY & SAFETY STRATEGY.....		273
48. "Maritime Situational Awareness in the context of Dialogue and Cooperation" Vice Admiral Maurizio GEMIGNANI MARITIME COMMANDER ALLIED HQ NAPLES.....		277
49. "EU military contribution to maritime security" Rear Admiral (UH) Fernando LISTA DEPUTY GENERAL DIRECTOR & CHIEF OF STAFF OF EU MILITARY STAFF.....		2811
50. Vice Admiral Harry B. HARRIS COMMANDER US 6 TH FLEET & STRINKING FORCES NATO.....		285
51. Doc. Giuseppe BONO CEO FINCANTIERI SPA.....		288
52. Vice Admiral Marco BRUSCO COMMANDANT ITALIAN COAST GUARD.....		292
53. Vice Admiral Robert C. PARKER COMMANDER ATLANTIC AREA & DEFENCE FORCE EAST - U.S. COAST GUARD.....		296
FIRST SESSION:		
"DIALOGUE AND COOPERATION CONTRIBUTING TO MARITIME SITUATIONAL AWARENESS"		
54. MOROCCO Rear Admiral Mohamed LAGHMARI INSPECTOR OF ROYAL MOROCCAN NAVY.....		305
55. BRAZIL "Strengthening international cooperation to boost maritime situational awareness"		

	<i>Admiral Julio Soares DE MOURA NETO</i> <i>COMMANDER OF BRAZILIAN NAVY</i>	308
56.	BULGARIA <i>“Understanding the environment and sharing the knowledg. Bulgarian Navy’s perspective on the Maritime Situational Awareness”</i> <i>Read Admiral Plamen MANUSHEV</i> <i>CHIEF OF BULGARIAN NAVY</i>	313
57.	GEORGIA <i>“Dialogue & cooperation contributing to Maritime Situational Awareness”</i> <i>Major General Zaza GOGAVA</i> <i>DEPUTY MINISTER OF INTERIOR – HEAD OF BORDER POLICE</i>	319
58.	INDIA <i>“Maritime Situational Awareness”</i> <i>Commodore Ajendra Bahadur SINGH</i> <i>PRINCIPAL DIRECTOR NAVAL PLANS INDIAN NAVY</i>	322
59.	SWEDEN <i>“Creating Maritime Situational Awareness - not only nice, but also needed”</i> <i>Rear Admiral Anders GRENSTAD</i> <i>CHIEF OF SWEDISH NAVAL STAFF</i>	327
60.	TURKEY <i>“Turkish’s Navy MSA Architecture & Interaction with current Maritime Security Operations”</i> <i>Admiral Esref Ugur YIĞIY</i> <i>COMMANDER OF TURKISH NAVAL FORCES</i>	333
SECOND SESSION:		
“DIALOGUE AND COOPERATION CONTRIBUTING TO MARITIME SECURITY OPERATIONS”		
61.	<i>Transitional Federal Government of SOMALIA</i> <i>Doct. Abukar Abdi OSMAN</i> <i>MINISTER OF DEFENCE</i>	348
62.	SPAIN <i>Admiral Manuel REBOLLO GARCIA</i> <i>CHIEF OF SPANISH NAVY GENERAL STAFF</i>	3488
63.	CHINA <i>“Strenghtening Maitime Security Cooperation”</i> <i>Rear Admiral YANPENG QIU</i> <i>DEPUTY CHIEF OF THE STAFF EAST SEA FLEET</i>	349
64.	CROATIA <i>“The Adriatic Sea security and interagency cooperation in Croatia”</i> <i>Rear Admiral Tihomir ERCEG</i> <i>DEPUTY COMMANDER CROATIAN NAVY</i>	352
65.	FRANCE <i>“Maritime Security Operations”</i> <i>Admiral Pierre-François FORISSIER</i> <i>CHIEF OF FRENCH NAVY NAVAL STAFF</i>	357

66.	GREECE "Anti-Piracy Operations in the Horn of Africa (HoA): The Hellenic Navy Experience on Combating Piracy and the Pirates' Tactics Vice Admiral Dimitrios ELEFSINIOTIS CHIEF OF HELLENIC NAVY.....	362
67.	MONTENEGRO "Light up blind spots through regional network for maritime situation data exchange (MSDE)" Vice Admiral Dragan SAMRADŽIĆ CHIEF OF THE ARMED FORCES OF MONTENEGRO.....	368
68.	NORWAY "Norwegian approach to maritime security operations Captain (N) Lars SAUNES CHIEF OF NAVAL OPERATIONS NATIONAL JOINT HQ.....	371
69.	RUSSIAN FEDERATION "Fight against Piracy" Rear Admiral Alexandr Grigorievich SHTUKATUROV DEPUTY CHIEF OF RUSSIAN FEDERATION NAVAL STAFF	376
70.	UNITED KINGDOM Maritime Security and its Challenges Vice Admiral Richard J. IBBOTSON DEPUTY COMMANDER IN CHIEF OF THE ROYAL NAVY OF UK.....	382
71.	Undersecretary of Minister of Defence of Italian Republic Hon. Giuseppe COSSIGA	386
72.	Undersecretary of Minister of Foreign Affairs of Italian Republic Sen. Alfredo MANTICA.....	391

THIRD SESSION:

"DIALOGUE AND COOPERATION IN THE EVOLUTION OF OCEAN GOVERNANCE"

73.	THE NETHERLANDS Vice Admiral Matthieu J.M. BORSBOOM COMMANDER OF ROYAL NETHERLANDS NAVY	401
74.	GERMANY "Capacity Building – The German Navy's Way Ahead" Vice Admiral Alex SCHIMPF CHIEF OF GERMAN NAVAL STAFF.....	404
75.	SENEGAL "Building Maritime Capacity: a dynamic process towards maritime domain control proposal for West Africa" Captain (N) Oumar BAILA KANE CHIEF OF STAFF OF SENEGALESE NAVY	4088
76.	SINGAPORE "Engendering regional co-operation in maritime security" Colonel MENG Seng Chua DEPUTY COMMANDER OF MARITIME SECURITY TASK FORCE.....	413

77.	SOUTH AFRICA <i>“Africa’s strategy for Maritime Security: a South African Navy perspective”</i> Rear Admiral Bernard Hein TEUTEBERG CHIEF DIRECTOR OF THE MARITIME STRATEGY OF THE SOUTH AFRICA NAVY.....	4199
78.	UNITED STATES OF AMERICA <i>“Dialogue and Cooperation in Global Maritime Security: Promoting security and prosperity across the globe”</i> Admiral Samuel J. LOCKLEAR III COMMANDER ALLIED JFC NAPLES & COMMANDER US NAVAL FORCES EUROPE-AFRICA.....	423
REPORTS BY THE SESSIONS CHAIRMEN		
79.	MOROCCO Rear Admiral Mohamed LAGHMARI INSPECTOR OF ROYAL MOROCCAN NAVY – Chairman of the First Session	431
80.	SPAIN Admiral Manuel REBOLLO GARCIA CHIEF OF SPANISH NAVY GENERAL STAFF – Chairman of the Second Session	435
81.	THE NETHERLANDS Vice Admiral Matthieu J.M. BORSBOOM COMMANDER OF ROYAL NETHERLANDS NAVY - Chairman of the Third Session.....	438
82.	FINAL NOTES	
83.	Admiral Bruno BRANCIFORTE CHIEF OF STAFF OF THE ITALIAN NAVY.....	445

OFFICIAL DELEGATIONS

ALBANIA (AL)

Commander of the Albanian Naval Forces
Captain Kristaq GERVENI

AUSTRALIA (AUS)

Australian Defence Attaché of Southern Europe
Captain (N) Guy HOLTHOUSE

BRAZIL (BR)

Commander of the Brazilian Navy
Admiral Julio Soares DE MOURA NETO

CHINA (RC)

Deputy Chief of Staff East Sea Fleet
Rear Admiral Yanpeng QIU

CYPRUS (CY)

Commander of the Cyprus Navy Command
Captain Andreas IOANNIDES

EGYPT (ET)

Assistant to CINC Egyptian Naval Forces Logistic Branch
R. Adm. Ahmed Salem ABDELRAZEK ABDELGAWAD

GEORGIA (GE)

Deputy Minister of Interior - Head of Border Police
Major General Zaza GOGAVA

GREECE (GR)

Chief of the Hellenic Navy
Vice Admiral Dimitrios ELEFSINIOTIS

ISRAEL (IL)

Commander in Chief of Israeli Navy
Vice Admiral Eliezer MAROM

JAPAN (J)

Japanese Defence Attaché in Rome
Captain (N) Takeaki KUBO

LEBANON (RL)

Chief of the Lebanese Naval Forces
Rear Admiral Nazih BAROUDI

MEXICO (MEX)

Defence Attaché of Mexico
Rear Admiral Gaspar Manuel PEREZ AVILA

MOROCCO (MA)

Inspector of the Royal Moroccan Navy
Rear Admiral Mohamed LAGHMARI

NORWAY (N)

Chief of Naval Operations National Joint HQ
Captain (N) Lars SAUNES

ALGERIA (DZ)

Commander of the Algerian Naval Forces
General Major Malek NECIB

BELGIUM (BE)

Commander of the Belgian Navy Component
Rear Admiral (L.H.) Jean-Paul ROBYNS

BULGARIA (BG)

Chief of Bulgarian Navy
Rear Admiral Plamen MANUSHEV

CROATIA (HR)

Deputy Commander Croatian Navy
Rear Admiral Tihomir ERCEG

DENMARK (DK)

Commander Admiral Danish Fleet HQ
Commander Sen. Gr. Felix EBBESTADT

FRANCE (F)

Chief of the French Naval Staff
Admiral Pierre Francois FORISSIER

GERMANY (D)

Chief of the German Naval Staff
Vice Admiral Axel SCHIMPF

INDIA (IND)

Principal Director Naval Plans Indian Navy
Commodore Ajendra Bahadur SINGH

ITALY

Chief of Italian Navy
Admiral Bruno BRANCIFORTE

JORDAN (HKJ)

Commander of the Royal Jordanian Navy
Brigadier General Qasem Fadeel NAHAR TANASHAT

MALTA (M)

Commander of the Armed Forces of Malta
Brigadier Martin G. XUEREB

MONTENEGRO (MNE)

Chief of the Armed Forces of Montenegro
Vice Admiral Dragan SAMARDŽIĆ

NETHERLANDS (NL)

Commander of Royal Netherlands Navy
Vice Admiral Matthieu J.M. BORSBOOM

PORTUGAL (P)

President of the Navy Strategic Reflexion & Studies Group
Vice Admiral Rui Cardoso DE TELLES PALHINHA

ROMANIA (RO)

Deputy Chief of Romanian Naval Forces Staff
Rear Admiral (LH) Cristea CUCOŞEL

SENEGAL (SN)

Chief of Staff of Senegalese Navy
Captain (N) Oumar Baila KANE

SLOVENIA (SLO)

Commander of the Slovenian Naval Division
Commander Andrej ANDROJNA

SPAIN (E)

Chief of the Spanish Naval Staff
Admiral Manuel REBOLLO GARCIA

TUNISIA (TN)

Chief of Tunisian Naval Staff
Senior Captain (N) Mohamed KHAMASSI

UKRAINE (UA)

Commander in Chief of the Ukrainian Navy
Admiral Viktor MAKSYMOW

UNITED KINGDOM (GB)

Deputy Commander in Chief of the Royal Navy of U.K.
Vice Admiral Richard J. IBBOTSON CB DSC

RUSSIAN FEDERATION (RUS)

Deputy Chief of Russian Federation Naval Staff
Rear Admiral Alexandr Grigorievich SHTUKATUROV

SINGAPORE (SGP)

Deputy Commander of Maritime Security Task Force
Colonel Meng Seng CHUA

SOUTH AFRICA (ZA)

Chief Director Maritime Strategy S.A. Navy
Rear Admiral Bernhard HEIN TEUTEBERG

SWEDEN (S)

Chief of Swedish Naval Staff
Rear Admiral Anders GRENSTAD

TURKEY (TR)

Commander of the Turkish Navy
Admiral Eşref Uğur YIĞIT

UNITED ARAB EMIRATES (UAE)

Fleet Commander of UAE Navy
Colonel Tariq Khalfan A. AL ZAABI

UNITED STATES (USA)

Commander Allied JFC Naples,
Commander US Naval Forces Europe-Africa
Admiral Samuel J. LOCKLEAR, III

OBSERVERS**SOMALIA (SO)**

Chief of Somali Navy
Admiral Ahmed Omar FARAH

ORGANIZATIONS**AFRICAN UNION COMMISSION**

Focal Point for Maritime Security & Safety Strategy
Mr. Samuel KAME-DOMGUIA

COM JFC NAPLES - Allied Joint Force Command

Commander Allied JFC Naples, Commander US Naval Forces Europe-Africa
Admiral Samuel J. LOCKLEAR, III

C.A.S.D. - Centro Alti Studi Difesa

President of CASD
Vice Admiral Marcantonio TREVISANI

EUROPEAN COMMISSION – DG MARE

Head of Unit
Doc. Eddy HARTOG

ALLIED MARITIME COMPONENT COMMAND NAPLES

Commander
Vice Admiral Maurizio GEMIGNANI

COMSIXTHFLEET

Commander U.S. Sixth Fleet, Commander Striking & Support Forces NATO
Vice Admiral Harry B. HARRIS

CONFITARMA

Counsellor
Doc. Antonio ZACCHELLO

E.U.M.C. - European Union Military Committee

Senior Military Advisor to EUMC Chairman
Rear Admiral (LH) Bengt JOHANSSON

E.U.M.S. - European Union Military Staff

Deputy Director & Chief of Staff of EUMS
Rear Admiral Fernando LISTA

FINCANTIERI S.p.A.

CEO Fincantieri S.p.A.
Doc. Giuseppe BONO

INTERNATIONAL HYDROGRAPHIC ORGANIZATION

President of IHO
Vice Admiral Alexandros MARATOS

MARICOGECAP - Italian Coast Guard

Commandant Italian Coast Guard
Vice Admiral Marco BRUSCO

NATO UNDERSEA RESEARCH CENTRE

Director
Rear Admiral (LH) (Ret) Francois Regis MARTIN LAUZER

FEDERAZIONE DEL MARE

Chairman
Dr. Corrado ANTONINI

FINMECCANICA S.p.A.

CEO of WASS
Eng. Renzo LUNARDI

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION

Secretary General of IMO
Mr. Efthimios E. MITROPOULOS

NATO MILITARY COMMITTEE

Senior Military Assistant to Chairman of NATO M.C.
Rear Admiral (LH) Giorgio LAZIO

U.S. COAST GUARD

USCG Atlantic Area Commander
Vice Admiral Robert C. PARKER

OPENING REMARKS

Admiral Bruno BRANCIFORTE

Italian Navy

CHIEF OF STAFF OF THE ITALIAN NAVY

Authorities, Navy Chiefs, Delegation Heads, Admirals, Colleagues, Ladies and Gentlemen,

Let me start by thanking you all for being here at the Institute for Maritime Military Studies for the Opening Session of the *Venice Regional Seapower Symposium* for the Navies of Mediterranean and Black Sea countries. Before proceeding forward with my opening remarks I am pleased to leave the greeting message from the Undersecretary of State to the Prime Minister Mr. Gianni LETTA: “On the occasion of the 8th Edition of the Venice Regional Seapower Symposium I wish to convey to the participating Authorities and to the 43 Navies and Naval Services delegations my warmest welcome to Italy.

As main theme of this 8th Edition the binomial of dialogue and cooperation represents the path along which we must project our daily commitment and our efforts to guarantee freedom and security at sea for the sake of the International Community. As a matter of fact, in the human history, the marine environment has been representing the primary venue for bridging different cultures of friendship. In a few words oceans have sustained mankind development.

This edition of the *Venice Regional Seapower Symposium* has an ambitious and fashionable objective intended to contribute to a comprehensive effort aimed at lowering fancies and overtaking prejudices that hamper cooperation between populations. In the next future also thanks to the findings and the recommendations that will surface from this event it will be possible to further increase the security of sea fares. To all the delegates go my best wishes for a fruitful debate and an enjoyable stay in Venice. Signed the Undersecretary of State Mr. Gianni Letta.”

Now, I wish like to start by expressing my most grateful and sincere thanks to the City of Venice, traditional home to important Navies’ Institutions, excellent setting for this International Event since its first edition. The renowned maritime tradition of this unique

location, its extraordinary atmosphere and historical background have the ideal scenario for the three days that we are going to spend together.

Let me also thank FINCANTIERI, the Italian leading shipbuilding Company for their continued and concrete support to this event. My appreciations go as well to all the Local Institutions and to the other Services and Agencies that provided their significant contribution to the organization and conduct of the Symposium, thereby strengthening a consolidated and profitable relationship with our Navy.

I am extremely honored for the opportunity to host the 8th Edition of an event that represents the Italian Navy's continuous endeavor to foster Maritime Partnerships. Indeed, since its first edition in 1996, Venice continued to gather every other year Maritime Leaders whose views and insights feed the debate on common issues to jointly face common challenges. Naval Symposia also blossomed in other international and regional contexts in the last decades bringing concrete results through the launch and promotion of various initiatives focused on different maritime subjects. Among them in the field of Maritime Surveillance and Information Sharing it is worth mentioning the Virtual Regional Maritime Traffic Center launched as a pilot project in this very room in 2004 to their supporting most of our Navies in their surveillance activities. From then on we have seen our collaborations improving, thereby widening the horizons of our cooperation efforts to respond to an evolving Maritime Environment.

The dynamics of the new scenarios are generating new complexities connected with the compending risks and Maritime Threats like piracy, terrorism, pollution, human trafficking, weapon smuggling and other illicit activities not forgetting natural disasters and their consequences. These borderless challenges require wider partnerships to match the current global relevance of the Maritime Domain. In this context and with this spirit the Symposium has progressively enlarged its perspective to achieve a full regional dimension with a global vision. As a matter of fact it is also thanks to the Venice Symposium if the Navies can operate in the Wider Mediterranean Region, actively projected in the global perspective.

The comprehensive connotation of this trans-regional approach is well testified by the participation of Navies mostly operating outside the region. This inclusive attitude inspired by our common feelings and stimulated by growing debate on Maritime Security is fully involving

an increasing number of International Maritime Organizations in respond to compelling needs for an inter-agency and comprehensive view. The basis of this evolving scenario and the drivers of our operational endeavor are strictly correlated with the importance achieved by the Maritime Environment in the global economy. This perspective turns the Oceans into the center of gravity of the modern geopolitical scenario where development and prosperity directly depend on security and stability at sea and from the sea.

As a matter of fact Maritime Security is the main goal of our business to contribute to peace and stability worldwide. It raises the attention of all the world leaders and cause for a holistic approach through the full exploitation of dialogue and cooperation. To reach such an ambitious objective the full and comprehensive knowledge of what is happening at sea, in other words, Maritime Situational Awareness, is paramount. Much effort has been putting in improving Information Sharing in the Maritime Domain. We have several examples involving many of our Navies at regional and global level such as the promotion of the trans-regional Maritime Network whose operational arrangement will be signed here in Venice by federating compatible systems, that project regional data showing in a global dimension. I yet believe, and I'm convinced you would agree, that this is not enough; indeed, there is still much to do. At regional level, for instance, margins exist for fertile improvements. The achievement of a common vision and shared picture beyond the boundaries of existing frameworks would certainly improve the information flow and possibly its timelines. At trans-regional level, more than ever, we should invest to guarantee a global perspective to our local and regional efforts. In this view Navies and International Organizations represent the key actors to stimulate a common and assertive contribution to all the maritime stakeholders. Whether it is about finding credible and lasting solutions to prevent or counteract threats or building consensus throughout the whole spectrum of peace and Stabilization Operations, I strongly believe that dialogue and cooperation is the key binomial to be pursued at all levels, both nationally and internationally. This is why dialogue and cooperation as Maritime Security enablers, were identified as the driving theme of this Symposium which will develop into three different Sessions respectively covering the crucial areas of *Maritime Security Operations*, *Maritime Capacity Building* and, of course, *Maritime*

Situational Awareness. No matter how fashionable and attractive these topics may be, they are shaping the operational poster of several Navies such as mine.

A consistent part of our effort is headed towards the achievement of Maritime Security. The question that I would like to submit to this distinguished audience is: did dialogue and cooperation have any value to our endeavor? If yes, how did they do it? Based on the Italian experience I would say definitively yes. Concerning the how, let me consider the importance of both the trans-regional and inter-agency approach in bridging and synergizing national and international efforts for *Maritime Situational Awareness*. Concerning the inter agency dimension an eloquent turning point is represented by the development of the system for Integrated Inter-agency Maritime Surveillance which enjoyed the contribution of all the State Bodies and Agencies in some way related to the Maritime Environment. Interestingly something similar is ongoing in other nations with the many of our Navies striving to play their deserved central role in the Maritime Environment. Also in the field of *Maritime Security Operations* the inter-agency dimension plays its key role in the international effort against piracy developing an unprecedented osmosis between Shipping Companies and Maritime Forces including the possible use of vessel protection detachment manned by Navies.

I take this chance to announce that the Italian Navy presented the plan for the deployment of the detachment of landing force elements on board of a national commercial shipping for their protection in waters off the Horn of Africa, in the Somali basin. Concerning *Maritime Capacity Building*, I believe that achieved results and potential developments are perfectly in line with the confidence building. Italian Navy embraced these principles to build a network of initiatives focused on Maritime Security in a form that provides for equitable sharing of every action between the Member Nations. Our efforts are mainly addressed to the Wider Mediterranean with a special focus on Africa and the Indian Ocean where we operate under the edges of various International Organizations and multilateral initiatives always following a comprehensive national approach. I look forward to the discussions of these three working days confident that our group will identify additional opportunities to say how well dialogue and cooperation can demonstrate their effectiveness in the Maritime Domain by sharing different perspectives and visions among the Navies and the Organizations that have joined us here.

In particular I believe that the presence in this Symposium of the Under Minister of Defense and the Chief of the Navy of the Transitional Federal Government of Somalia provides us with a unique opportunity not to be missed.

Two tragic incidents this year confirmed the need for a comprehensive and dynamic approach: the Haiti earthquake and the oil spill of the Mexican Gulf. Two case-studies that deserve Navies' attention to further develop proper operational concept and possibly enhance the dual use nature of their maritime assets.

However I am absolutely convinced that no long term results can be previewed by only talking with the members of exclusive clubs. As a matter of fact inter-agency relationships need to be fostered not only with our respective Maritime Communities but also involving all the institutions and private players whose role and interests are at stake in the Maritime Domain. The whole International Community should exploit our unique and inherent attitude to dialogue and cooperate by synergizing military and civil capacities.

It's our responsibility to make aware everybody that our Navies are ready to play our role for global stability at sea and from the sea. In doing so we have to properly consider the achievements of the other Naval International Forum and initiatives at regional and global level such as the Newport International Sea Powers Symposium, the Chief of European Navies, the Indian Ocean Naval Symposium, the Western Pacific Naval Symposium, the Sea Power for Africa Symposium, as well as the five plus five and Adriatic and Ionian initiatives; a list, anyway, not comprehensive. In this view significant contribution can also come from other gathering focused on Maritime Safety such as the North Atlantic Coast Guard Forum and the newly started Mediterranean Coast Guard Services Forum.

As a matter of fact the search for the most effective complementarities between Navies and Coast Guards with due regards to their specificity is extremely important. This would allow our community to encompass Maritime Safety and Security into a comprehensive view avoiding duplication and promoting effective interactions.

The integration of Coast Guard and Navy duties and other future actions will have to further exploitation of dialogue and cooperation as Maritime Security enables. My final consideration and my expectation for the years to come is that, through Symposia and other

initiatives such as the Trans-regional Maritime Network, Navies may affirm their critical security and stability role in the world trying, through the promotion of dialogue and cooperation, to turn the incumbent land-centric vision of the world politics into a modern sea-centric strategy for the future.

In concluding my speech I would like to thank the Navy Chiefs of Morocco, Spain and Netherlands who accepted to chair each of the three Sessions of this Symposium very much looking forward to the debates that follow and results that will be achieved during these working days.

Admirals, Colleagues, Ladies and Gentlemen, whilst wishing you a productive and pleasant stay for these three days in Venice, I am glad to declare the Official Opening of the 8th Edition of the Venice Regional Seapower Symposium for the Navies of the Mediterranean and Black Sea Countries.

Thank You.

STATEMENTS IN THE MARGINS

"Dialogue and Cooperation: the maritime dimension"

Mr. Efthimios E. MITROPOULOS

International Maritime Organization

SECRETARY GENERAL

Thank you. Admiral Branciforte, Chiefs of Navies, Commandant of the Italian Coast Guard, Admirals, Representatives of International Organizations, Ladies and Gentlemen,

Good morning. It is a pleasure for me to be with you here today and I am delighted to have been given the opportunity, once again, to address this Forum especially during this, the year of the seafarer as the Organization I represent here today, the IMO (*International Maritime Organization*) has named it. Addressing you today represents in many ways a step outside of my comfort zone since I am more dealing with merchant shipping matters only and, as a consequence, the vast majority of our work concerns the civil rather than the military side of the Maritime Marine. However Maritime Security has long been a part of my most merits and in the recent years the increased incidence of global terrorism and the security aspects of piracy has manifested the uncertain pulse of the world nowadays, has forced the attendant considerations ever higher on our radar. All over the world military strategies have been re-conceptualizing and redefining, the all for which today's forces should be equipped ready to undertake. This reevaluation as coming response to fundamental changes in the nature of the threats with which the civilized society is confronted nowadays and their traditional perceptions about National Defense have shifted so the boundaries between civil and military operations in the Maritime's field have become blurred. Things are simply not as clear cut as once they were. And recent technological developments while, on the one hand, have made life easier, they have, on the other, complicated certain issues. In the context, for example, of the debate of these days of the UK's Strategic Defense and Security Review, the central point of reference of many commentators was cyber-related, cyber-threat, cyber-warfare, cyber-terrorism, cyber-fraud, cyber, cyber, cyber... In Maritime Domain, as elsewhere, states have a number of rights and

obligations conferred upon them through their becoming party to International treat instruments, conventions and agreements. In order to meet these and other obligations states are expected to conduct a number of tasks which in some countries and regions might traditionally be described as Coast Guard functions. Such activities include fishery protection, prevention of trafficking of people, drugs, weapons and other prohibited or restricted items, prevention of attacks on merchant ships and offshore installations, suppression of piracy and robbery against ships, protection of Marine Environment and the safety of navigation including contacting hydrographic and aids to navigation surveys as well as certain rescue operations.

For small states with limited resources and the large exclusive economic zone protect, the challenges can, at first sight, seem insurmountable.

In the new paradigm the demarcation between what were traditionally Coast Guard functions, on the one hand Naval functions, on the other is not always so distinct, which, of course, means that the need for dialogue and cooperation, as highlighted in your theme for this Conference, is stronger than ever. Indeed, for most developing states and for many developed ones as well, having both a Navy and a Coast Guard is not an affordable option. Therefore many are now looking to develop a more coordinated national Maritime Domain Policy within which the concept of the Navy is the force of good is becoming widely accepted.

As this year's Symposium theme suggests, a coordinated National Maritime Policy framework needs to address all the three "C"s that is Coordination, Cooperation and Communication between all of the Agencies having a stake in the Maritime Domain. Indeed, it could be and is argued that these concepts should be at the very foundation of such a framework. But what does it really mean? As I am sure you'll hear during the course of this event it requires changes in outlook and in perception. It should not, i.e, come a surprise if in the future Navies are asked to participate actively in national and local Maritime Security policy making, engaging with other stakeholders and sensitizing them as to what naval assets can contribute to the civil maritime effort. The use of a naval assets for patrolling ports and the approaches, anchorages and offshore installations, the provision of naval vessels as platforms to transport Law Enforcement Offices into the Maritime Domain, sharing the Navies's Situational Awareness picture and other sponsored tasks such as certain rescue conducting hydrographic surveys and monitoring the

Marine Environment for pollution prevention would contribute significantly to a state's ability to meet its obligation for Maritime Safety and Security and the protection of its natural resources.

Dialogue and Cooperation have other practical ramifications too. Navies should, for example, need to review their current capabilities to perform or assist in operational Coast Guard functions and determine their training, material and organizational need, so it's to ensure sustainable effectiveness in performing such roles. Similarly Law Enforcement Agencies, Coast Guards in the main intending to operate Law Enforcement detachments on board naval or other vessels should also assess their own needs. Naval personnel might furthermore require additional training in a number of associated disciplines, for example, in the context of boarding merchant ships, ship operations at sea, as it is nowadays allowed, under the 2005 Suppression of a lot of Acts of Protocol, in case intelligence suggests the ship on the high seas, has on board biological, chemical or nuclear substances or in joint operations with civil Agencies and in support services such as equipment maintenance.

Inherent to this new way of thinking is the imperative to maximize the effectiveness of infrastructures and equipments with Dialogue and Cooperation as embodied in, for example, the collocation of sensors for certain rescue, coastal radar, fishes' surveillance, automatic identification systems, long range identification and tracking systems that IMO, my Organization, has developed. All of them installed in single centers and network to relevant departments and service, then I believe massive synergies become within reach. Moreover, Governments may wish to consider sharing assets and responsibilities on regional level. Sharing of assets could be through joint patrolling, cooperation, training and exercises with neighboring countries or visiting Navies, exchange of Officers' programs, use of regional training centers and development of centers of excellence and sharing of recognized Maritime pictures and security related information beyond the level already required in International Law. Sharing of responsibilities could include legal agreements on prosecution and extradition and inter-regional agreements on joint policing while the coastal States continue to exercise all jurisdiction in their territorial waters and out to the State distance from the coast line and to develop their Maritime Capabilities. Indeed, the long standing Black Sea Naval Coordination Taskforce or Black Sea Force is a good example of this concept in action. Slightly different but clearly related is the 2006

agreement between IMO and the Members of the Maritime Organization of Western and Central Africa on the establishment of an integrated Sub-regional Coast Guard Function Network for the states of that region. And, of course, if anyone needs further confirmation of how effective shared operational responsibility can be, you need only to consider the coordinated antipiracy efforts that have been underway off the coast of Somalia and the wider Indian Ocean for some time now, and in which several of National Navies represented here today are participating actively. In region of immense global strategic importance this represents one of the greatest examples of international cooperation of all time. Being possibly the first time in history that Navies from countries so far and wide have converged in one area, joining Forces in an unparalleled demonstration of solidarity to address a common threat, to the safety of life at sea and in bringing humanitarian aid to Somalia.

And I take this opportunity to reiterate to all the Navies concerned and their Governments the appreciation of the entire Maritime Community for the protection being provided to seafarers, fishermen and passengers on board ships, sailing through piracy infested areas.

Another good example of Dialogue and Cooperation enhancing Maritime Security is in the Strait of Hormuz where the UK Maritime Trade Operations' Office in Dubai and the US Navy's Maritime Business Office Bahrain act as the primary points of contact for merchant vessels sailing to and out of the Persian Gulf and liaisons with Naval Forces in the region. UK MTO Dubai also administers the voluntary reporting scheme, under which merchant vessels are encouraged to send regular reports providing a position, course, speed and DTA at their next port of call whilst transiting the region.

Given that an average of about 15 tankers, carrying around 17 million barrels of crude oil normally pass through this Strait every day, equivalent to some 964 million of tons per year, representing approximately 40% of the world total of oil transported via sea annually, making the Strait of Hormuz one of the most strategically important points in the world, it is not difficult to see the vital importance of such arrangements. The benefits of such cooperation - recently in The United Arab Emirates in connection with the escorting of oil tankers in Abu Dhabi waters - is another example cannot be overstated. Admirals, Ladies and Gentlemen to conclude. Throughout

the course of this Symposium you'll hear from people valuable hands-on experience of how of this and similar ideas on inter-agency and inter Navy collaboration can be turned into reality. You'll hear different approaches, no doubt a variety of different points of view. But I have no doubt that the basic premise of this Event for which our Congratulations go to you Sir and the Italian Navy as a whole, namely Dialogue and Cooperation are essential to Maritime Security, I believe we will receive universal support. The challenge now is to make it happen. IMO stands ready to add its contribution in whatever way this might be required. Thank you.

”The maritime dimension of the Alliance”

Rear Admiral Giorgio LAZIO

NATO Military Committee

SENIOR MILITARY ASSISTANT AT TO CHAIRMAN OF NATO M.C.

Admiral Branciforte, Excellences, Admirals, Ladies, although Ladies are not overly represented today I see, and Gentlemen,

First of all let me relate to all of you the warmest Regards by Admiral Giampaolo DI PAOLA, the Chairman of the NATO Military Committee, who would have been delighted to be here today with you and address this distinguished audience as he did during the last edition of this Symposium. Unfortunately the high tempo of the business at the NATO Headquarters before the NATO Summit, which is scheduled for the next 19th and 20th of November in Lisbon, is keeping him very busy. Therefore, on his behalf, I’ll try to do my best to give you a flavor of how NATO is progressively moving beyond the Cold War Legacy and how her Maritime Dimension is going to fit into the new strategic concept which is to be launched during the Summit itself.

Starting with this picture: this is the typical landscape of the Baghdis Province, in Afghanistan. I would like you to focus not on what is there, in the picture, but what is not there, in the picture and obviously, this is the sea. Until 2008 after the Alliance had increased the operational tempo from the first interventions in the Balkans crisis, to become a full fledged crisis response operations capable Organization, the only NATO maritime operation “ACTIVE ENDEAVOUR” has been progressively sliding towards a standing surveillance activity. While still retains value for the Alliance, the momentum created by the tragic events in 2001 has now faded. NATO Operational Planners have long seen shifted their focus from what was last called the “Giuk Gap”, Greenland, Iceland and UK, to the harsh Afghan landscape that you can see in the picture. Our main Operational Effort, which is ISAF at the moment, and the main focus of the

International Community on a landlocked country, like Afghanistan is, contributed to shift our conceptual energies and capabilities efforts far from the sea.

Although, as you can see in this slide, Navy coast-men soon adapted their behavior to this unfamiliar environment. Then a new factor you will all recognize in this picture, the typical pirate attack group along the Gulf of Aden in the Somali Basin.

In October 2008 NATO decided to act upon a UN request in facing the increasing threat to Maritime Security posed by the pirates off the coast of Somalia. The planning and preparation for this new, if I may say so, because, quite frankly to define it “new” is probably too much, but still a challenge, that later became through various adaptations “Operation Ocean Shield” has brought to the forefront the need for a broader policy on how the Alliance should address the foreseeable threats in the Maritime Marina.

The one that you see now is a snapshot of the visit of the NATO and EU Military Representatives, made last the 30th of September at the EU Operational Quarter, at the NATO Maritime Component Command in Northwood to be briefed on EU ATALANTA and NATO “*Ocean Shield Operations*”. The main message that we received during the visit was that cooperation and coordination in such a diversified international effort are paramount. And Mr. Mitropoulos just confirmed us a few minutes ago.

Accordingly, the new NATO Alliance Maritime Strategy should bring out the importance of the global commons together with how to protect our Maritime interests. Such an exercise is fully linked to the new strategic concept and therefore it is a long term product. The strategic commanders coherently started the process of developing a Maritime Security Operation’s concept governing activities in the short term.

Furthermore the approval of a Maritime Situational Awareness concept marked a necessary step in establishing a better structure NATO role in the conduct of the “*Operation Active Endeavour*”. It constitutes, de facto, the first block of the revived commitment towards the seas. Looking at the things assigned to the three Sessions of this Edition of the Regional Seapower Symposium I believe we all can appreciate how this adaptation process within NATO seems working nicely. The very same overall theme of the Symposium, “*Dialogue & Cooperation*” perfectly fits into the underpinning considerations for the new strategic concept

that the Secretary General in NATO summarized in his preparatory work as assured security, cooperative security and complementary security. Let me elaborate very quickly on how he meant with these definitions. While the first notion is directly related to the so called Article 5 as the core function of the Alliance, cooperative security allows NATO to better work with others including other Partners, other Organizations, especially the United Nations and European Union, I would add, and other global or regional emerging powers. Complementary security reinforces the political dimensions of the Alliance and its ability to anticipate and prevent crisis to a broader consultation process and a more comprehensive “toolbox”, if I may say so, that goes beyond the traditional capabilities in the Navies.

Here you can see the Commander of the NATO Counterparty Task Force meeting with the Commander of the Indian Counter-Piracy Task Group on board the NATO’s flagship which happened the past 22nd of August. I am showing you this picture because I think it encompasses the core tenets that we envisage at this stage in the NATO Maritime Strategy and related concepts.

Deterrence and collective Defense will be there, of course, as will be crisis response and conflict prevention, naval diplomacy, Maritime Security and the notably outreach and partnership. NATO will want to interact as necessary across the breath of the Maritime Community including International Organizations, NGOs and Law Enforcement Agencies in the Maritime Field, as well as with all likely-minded nations recognizing that in today’s world no Military Organization can achieve security objectives in isolation.

Existing National and International Legislation would may seem sufficient to undertake a range of Maritime Security Operations to support the Maritime Situational Awareness and to contribute to Maritime Security Capacity Building. However there is a wider room, we could say, for operational harmonization among National Legal Authorities and practices.

In this respect I would like to mention very quickly some of the results achieved by a legal study team as part of the ongoing work for the development and validation phase of the MSA concept. This team analyzes the whole set of national responses to a very simple question: are you willing and able to share specific Maritime Information?

They concluded that NATO Nations are generally willing and able to share and that NATO can widely benefit from existing Information Sharing partnerships. But policy considerations do present a considerable barrier to Information Sharing. Furthermore, they argue that many of these issue can be resolved by implementing some simple recommendations, like establishing permanent relationships with existing Maritime Organizations, to coordinate, as a strategic partner, with the European Union, to update existing policies and procedures and create a strategic communication plan to promote awareness and understanding of the scope and the relevance of Maritime Situational Awareness.

Even the best Maritime Strategy cannot work without a proper strategic communication plan.

And I hope you will let me evade, for a moment, from the contemporary Maritime Environment, to jump back about 3200 years, to the sense of Kadesh, in the current Syria. The two superpowers of the 13th Century BC clashed there: the Egyptian and the Hittite Empires. The battle very nearly witnessed an Egyptian military disaster. Ramses II, who was leading his own army, was able to recover the initiative, barely, we could say, and in the end at best the two armies with ruin as it terminates. However, because the Hittite version remained buried until a few years ago, under the remaining of their lost capital city, the proactive STRATCOM (Strategic Communication) effort by Ramses II, who depicted every column and every wall of his temples with his alleged successes, allowed him at never ending fame, both in his times and in front of the future generations.

As I said, we are currently in the process of validating the MSA concept in an unfavorable framework due to global financial crisis and NATO Countries are working hard to find the resources required to fully implement it. But besides the financial resources, we are all well aware, we should not forget that other challenges might undermine this effort and specifically the ability of Information Sharing. It is not mainly a technical or a legal issue, as someone might want to believe, although there are some argues in this respect, that is well understood, but policy considerations are the showstoppers that, often, will not give the green light to a full exchange.

NATO is doing a lot in this field, procuring suitable networks, reducing security concerns to the very core, and again engaging more and more in Dialogue and Cooperation. This is the very reason of why I am here today in front of you and I hope that, if I have been able to convey at least a single key message today, it is that in a world where threats have no barriers and barriers have no threats, where the Maritime Environment is more than ever part of the global commons of vital communication and transit routes, the new NATO is ready to share expertise, build capacities and face together our common challenges in a wide network of partnerships and relationships. On this note I would like to stop, I think my ten minutes have expired and thank you very much for your attention.

"The integration of maritime surveillance in the EU"

Doc. Eddy HARTOG

European Commission –DG MARE

HEAD OF UNIT

Admiral Branciforte, thank you very much for the invitation that you have extended to the European Commission also to speak to you today and we really appreciated that. Admirals, Ladies and Gentlemen,

I represent the European Commission, its Maritime policy on the leadership of Commissioner Damanaki, it is a nascent, very recent policy only existing since 2005 surprisingly so, so we are still building it.

Now, I have to apologize a little bit for the complications of the EU. I think it is the only International Organization that requires two speakers to you today to explain what we are doing but we are working very well with Admiral Lista together, but it is one of those complications, as a civil servant I would also have some slides which have the usual Euro speed. What I want to try to do is translate in plain and commons language so that we can actually communicate properly. But I apologize for that, it is just one of those natures of the things.

Now, where do we start, and this is very difficult ? What I wanted to do is to start with a communication, that's what we do, if we want to lay down a vision we start with a communication, a policy paper where we say what we want to do with the Mediterranean, in particular in the Maritime Domain. We did that in 2008 and there we have the so called "Three Strands". Now, you will find on the slide how this strand are called, but essentially what we are saying is: "Please, within a member stage, work together between the Ministries" and we call that Maritime Governance; secondly: "*Please consider the seas not as a border, but consider the Mediterranean as an internal lake for the countries around it, so work cross-border together*" that is what we mean with Governance of the Maritime Space. Today I want to talk about the third issue, we called it cross-cutting tools, forget the name, but what we essentially are saying

with those Three Strands sharing knowledge, sharing surveillance and working on spatial planning is what you would probably call data sharing and joint planning. So in your terminology, that is what we are trying to do through this communication and through the policy.

Now, after this, I would like to speak a little bit about the Surveillance. When we launched the idea of doing some Surveillance at European level you came up in arms together with the Coast Guards and said: "That is no way, that EU and European Commission can interfere with our staff." So we said: "Ok, we won't, but maybe it would be worthwhile to lay down a couple of principles that we might all share." *So we came with a beautiful document where we stated these principles into linking Communities, building a technical framework, information exchange and maybe we need to adjust it all a little bit.* Then your Foreign Minister said: "*But it's not completely silly what you have proposed. Maybe you do us a favor and you produce a road map to come to a common Information Sharing Environment.*" We said: "*Ok, that's what you would like us to do, that's what we'll do, not a Commission on its own, the Commission with the Member States.*" So we did that, also we said: "Maybe instead of just drafting papers we should test a few things." So we reserved a little bit of money, it's about two million Euros and we said: "*I could have coupled all the Organization's work together*", I mention one of the projects here, it's called "*The Blue Mass Med Project*" which has 43 partners under the leadership of the French Secretary General of the Seas for the active participation of some of the Navies including our host today. So that is a project where, with all the difficulties involved, some of the Organizations start actually cooperating on the Surveillance.

Next thing that we did and that is going to happen at 12 p.m. we have strengthened our military position, at 12 p.m. today the Commission will adopt a new communication, which is called an Integrative Maritime Surveillance Road Map going towards a common Information Sharing Environment. Now, what we'll do with this communication, I'll come to the sixth steps later, which are obvious, if there is one thing I would like you to remember from my intervention today is the change of paradigm. When you now speak of sharing of information you actually speak about a need to know basis. I'll only tell you, if you need to know. We would like to change the paradigm and this is not an invention by the European Commission, it is actually invented, I think, by a group of five Admirals of the various Navies. We said: "*No, that's not the*

point of departure, the point of departure should be the need and responsibility to share information.” If you have a piece of information that could have served another purpose and you are not willing to share you are responsible for the consequences. So that is a change of paradigm that I would like you to remember: we are going from a need to know to a need and responsibility to share.

Now what do we do, as good civil servants, what we dare say is: “*What do you need to build the Road Map?*” or “*First of all you need to identify whom we talk with*” and “*You need to map what the situation is*”, “*Important the data classification levels*”, certainly if linked to transport people talk to Navy people and environment people, there are different views on this, then you develop a support framework, computer system or whatever you need, you define access rights and you provide a legal frame. Essentially what we are doing, apart from building an instrument or an IT system, what we are trying to do is to build confidence between the various Organizations.

Now, I have tried to put that into two diagrams, because all these words for some of you might not mean much, we said maybe in a diagram it is a little bit more visible. So in the first step we have now identified the seven use of Communities with whom, we, you should actually cooperate. So through the Member States we have the border control, the fishes’ control, Defense, Maritime Safety, Marina Environment, Customs and the General Law Enforcement. Now we will be talking about it in the First Session: maybe you would think of all these Communities, as most of the slides I’ve showed far seen, are with people in uniforms, and this also involves people without uniforms and that’s something that I think you must be aware of. The center of this slide I have enhanced a little bit to show you the layers. One of the principles that we apply here is that Common Information Sharing Environment does not need to be, maybe should not be, a big system where all the data are gathered and then shared on a very secure basis. It could very well include, we call point-to-point communications where you share with one person, two persons or Organizations that you trust without going through all the others. That can be part of the system and that is what we are going to develop in the Road Map. We do not have a final view of what this will look like, but we are going into this process as from 12 o’clock on today with you.

For us, and that is why I accepted the invitation and I am very glad for having had the opportunity to speak to you, it is essential that you participate in this work, we have very good contacts, a list actually through in the military sector, but I think it's important that within your own Member States, nothing to do with European Commission, but also feeding into the EU System, we get an active participation of the Navy for two reasons: one is I think it is win-win situation for both, but secondly you have advances, so much equipment, technology and cooperation that we are not aware of, that we could from in the civil side and we would like you really to be part of this process.

I am not going to use my full ten minutes to save some time, I just wanted to give this highlight of the change of paradigm from need to know to need a responsibility to share and appeal to you to start participating in this process from now on. Thank you.

Vice Admiral Alexandros MARATOS

International Hydrographic Organization

PRESIDENT

Admiral Branciforte, Chiefs of the Navies, Admirals, Representatives of International Organizations, Ladies and Gentlemen,

Let's speak about something different than military operations, let's give a break to this kind of discussions but focusing on something that, of course, is an integral necessity of the Military Operations. Let's speak about hydrography. Let's speak about the importance of Hydrography for Military Operations.

When the Sea-power Symposium was started some years ago there were decisions taken through this forum, to coordinate Execution Hydrographic Service in various parts of the Mediterranean and Black Seas. And the IHO, with the support of the Italian Navy and the Italian Hydrographic Service, put in place these Hydrographic projects.

There were important projects: three of them, one in Albania, the other in Morocco and the third one in Georgia have proved the hydrographic capabilities of the States there, but at the same time they provided data and information that could be used on each of these States.

Admiral Branciforte, I will ask you to consider whether it would be possible to initiate, with the needs that have come now, such Hydrographic Service on part of Mediterranean and Black Seas and, probably, in adjusting areas so that hydrographic product can aid States that need to be supported.

Ladies and Gentlemen,

hydrographic data, hydrographic information and products are needed for Maritime Support, they are needed for Naval Operations, they are needed on various other sectors of our life and the UN General Assembly, in 2003, recognizing the importance of hydrography, accepted the celebration of the World Hydrography Day, assisted to raise worldwide awareness of its importance to all sectors of our life. And these last words of the UN General Assembly

recognized that hydrography is very important and will allow me to highlight what is hydrography, why we need hydrography, who is responsible for hydrography, in the next few minutes.

It was the disaster in the Indian Ocean that happened on the 26th December 2004 when hydrography was recognized as an important element for establishing Tsunami Warning Centers for simulations, but, most important, for defending coastal areas. The operational manual of the Tsunami Warning Center in Pacific, in Hawaii, if somebody goes through that, will see that hydrography was identified as an important element in combating tsunami disasters.

But everybody is asking what is hydrography and probably there is a bit of confusion: somebody says that hydrography is oceanography or hydrology or hydro-meteorology. Everybody can look into the hydrographic dictionary or in other dictionaries and find the technical or the scientific definition of hydrography. But let me, in practical terms, indicate the data, information, products, survey vessels, equipments, techniques and standards and trained personnel are all needed and combined to define what we call hydrography.

You need the hydrographic vessels to collect data and information, you need trained personnel to produce the products based on the data collected and you need techniques and standards in order to have a uniform language, a uniform Maritime language so that everybody will understand it in any part of the world.

But why is Hydrography so important ? I would say first that without Hydrography no ship sails, charts and publications that are very important, their mandatory requirements of ships and without charts, no ship sails, hydrographic offices of the IHO Member State, they need to produce hard, they need to cover these requirements. There is no safety navigation: the more accurate the data, the better the safety of navigation. And the IHO with IMO have put in place what is called Active Electronic Chart Display and Information System using electronic charts that has enhanced safety of navigation. The regional classification society has indicated that if all ships were equipped with active and electronic navigational charts, accidents would have been reduced by about 60%. And talking about this new mandatory requirement, a decision has been taken by the IMO, starting in 2013, facing different categories of ships until 2018. No port can be built, probably it is a bit too restrictive. But in order to build a port you have to have accurate

monitoring of the progress, you have to have accuracy of the final construction of the port in order to avoid misuses or accidents. Also infrastructures like different other infrastructures are in need for hydrographic data. You cannot put in place this kind of infrastructures without having accurate data and information, the bottom composition, current and other issues. The same stands for environmental plans that need hydrographic data.

And now we have two projects that combine hydrography and environmental planning. One is in the Malacca Singapore Strait which is coordinated by IMO with the participation of IHO and the other one is in the East African Coast, in the Madagascar Channel where a similar project is in place to collect accurate data and to produce charts and other products needed. Of course Marine Environment would be benefited by hydrographic data information, rescue attempts with the promulgation of needed information to the mariners in the area.

And coming to the Law of the Sea: is the Law of the Sea a legal or a technical document? There was a meeting some time ago in Genoa where hydrographers and lawyers were arguing whether this Convention is a legal or a technical document. And if you are going to the Law of the Sea Convention you will see that you cannot understand, you cannot implement it without having knowledge or at least the assistance of experienced hydrographers. The delimitation of zones of jurisdiction depends very much on accurate data, especially charts and the trained personnel to understand how the different zones will be delimited. In Coastal Zone Management, of course, in order to identify uses and management of the course, you need data and information. Naval Operations and Maritime Defense, Marine Warfare Operations, Submarine warfare, rapid environmental assessments and Surveillance: they all need accurate and timely availability of hydrographic data and information, otherwise these operations would not be completed.

But the next question is: who is responsible for hydrography and the provision of hydrographic services? In chapter 5 of Regulation 9 of SOLAS indicates that all contractive Governments are responsible to provide these hydrographic services in the waters under their national jurisdiction. Which means that if these nations would not provide these hydrographic services, nobody else can do that: that would compromise safety in various parts of the world, so it is very important for coastal states to understand the need to establish or to enhance

hydrographic capabilities. This obligation is not a simple obligation, this is an obligation under Treaty Law and it refers to all contractive Governments to SOLAS, which means to all coastal states.

The IHO is an International Technical Organization that coordinates the activities of the Hydrographic Offices but, at the same time, it encloses cooperation and dialogue with other states, with International Organizations and with the Maritime Stakeholders in order to identify needs and requirements and provide the best possible support at national, regional and global needs and requirements.

As a conclusion, hydrography is needed on issues affecting safety of navigation, protection of the Marine Environment, national infrastructures' development, Coastal Zone Management, Marine exploration, resource exploitation, Maritime boundary delimitation, Maritime Defense Security and disaster management.

These are some of the uses of hydrography and I will take again this opportunity for those states that may be in need either to establish or to enhance hydrographic capabilities. The IHO stands ready to support.

So Ladies and Gentlemen, to the question that we have started, what is important to the maritime activities? I would say hydrography, (at least to our greater degree. Thank you very much.

“Tackling Africa’s maritime challenges at the African Union Commission”

Mr. Samuel KAME-DOMGUIA

African Union Commission

FOCAL POINT FOR MARITIME SECURITY AND SAFETY STRATEGY

Admirals, Excellences, Minister of Defense of the Transitional Federal Government of Somalia, distinguished Ladies and Gentlemen,

Yesterday the first Admiral that I met asked me if today I would have spoken English or French because you would recall that in Copenhagen I was ambushed: I addressed the audience here, to address the audience in French and I was called to another and asked to speak in English and this was a very difficult one for me. So yesterday he asked if I would have gone in French or in English but, since I have a couple of reasons to believe that the option is open, the first one is, as you can tell the quality of my English is barely approximately. I told I could go in Amharic, Amharic is the official language of Ethiopia where the African Union Commission is headquartered. But it is only spoken in Ethiopia, so it is not international. I thought of Kiswahili which is international. On the West I thought of Wolof, international, or Bamiléké which is spoken in Cameroon, not international. I understand there are no translation facilities for those languages, unfortunately, that is what we should provide for the 9th Session, in two years.

Just for the equilibrium exercise let me address you in French. That is a language I don’t master very much as much as Amharic, Kiswahili, Wolof or Bamiléké. But I understand there is translation for French so, we’ll carry on in French.

I have seen that a certain number of people who were present in Copenhagen in August are here now. And I had the privilege at the time of speaking about a number of subjects with them.

I see that there are many people here who were not there at the Copenhagen Meeting, so I think I will have to address at some of these issues that I have covered in Copenhagen at the time.

I wanted to explain what we have done since then and what we think we will be doing for the future within the African Union Commission.

But first of all, Admiral, let me convey to all of you my warmest thanks, the warmest thanks of the Commissioner of the African Union. Unfortunately our Commissioner was not able to join us here but he would like to thank you most warmly for the attention you have been paying to the African Union.

Yesterday, during the first meeting we had with the Heads of the Delegation, we saw an Excel chart showing the evolution of the people who had been invited to this Symposium. Between the latest edition and the present one, in terms of international organization, this time we had an organization more. And I have various reasons to believe that that organization is the African Union Commission.

Well, Ladies and Gentlemen, the African Union makes huge efforts to make its voice heard or, I should rather say, perhaps, to make its own contribution to the Global Security on our planet.

This morning, when I was climbing the stairs to get into this hall, a very dear friend that I met for the first time and who is part of the Research Center of NATO, unfortunately we didn't have time to exchange our names, he said anyway that he had been struck by the energy shown by the African Union at these International Meetings. When we talked about these challenges that have a direct impact on us with regard to Maritime Security.

In his speech this morning the Admiral showed a slide where he showed us the vulnerable points and the threats that the International Community is confronted with today.

If I may, I would like to dwell on some of these points or on one of these points, more specifically because he was talking about illicit activities. I cannot remember where it was the second or the third point that the Admiral mentioned this morning. Anyway, my aim today is to share with you some facts and figures concerning these vulnerabilities and these threats.

First of all we have illicit fishing. It has been shown that over the past 50 years, and in Africa we are now celebrating the 50th Anniversary of our Independence, so, with regard to this point, this problem of illicit fishing, it can be said that losses amount to 100 million dollars for Africa. 100 million dollars. Not to mention illicit oil trafficking, you know that this is of paramount importance for global development, for the development of the whole world.

Third figure: it is not referred to dollars but to the loss of human lives. Since the first part of the year 2010, let's say three weeks ago the figure was half as much. 400,000 people died because of toxic waste. So we are talking about deaths in Nigeria, for example, and an inquiry was started by the UN. In the preliminary part of this inquiry they pointed out that in some villages there are no children any longer because these children died because of the effects of toxic waste.

We might go on for the whole day by simply listing the consequences of these problems, the plagues, the threats that we encounter on a daily basis in Africa, in our Continent, in the Maritime Domain.

The Vice President of the African Union one week ago in Stuttgart, during a Conference organized on the same issue of Maritime Safety, the same issue as we are debating today, well he said that Africa is under attack. Africa now is under attack because there are threats coming from all possible quarters. There is a situation of extreme vulnerability in Africa. On 7th april 2008 we decided to tackle the question. We decided to start and do something concrete about it. We started to do a number of things. The first Conference was organized at a continental level, 73 members of the Union were invited to participate in that conference to talk about the problems of Maritime Safety and Security in our Continent. Two weeks ago, the Commissioner for Safety, has reported for the first time on the subject, on the theme of Maritime Security at the level of the African Continent. After the President other members have been speaking about this theme for an whole hour and, at the beginning of the Conference we had started with the different departments of the African Union (there were a few missing because they were working on other levels, if you wish).

But anyway I am saying so to point out that some progress is being made. There is still a lot of work to do. But the very fact that the Vice President of the African Union, within an Inter-

departmental Delegation, actually devotes a speech lasting one hour to talk about this theme, I think this an essential thing, it's an essential change, an essential development. He decided to act on the basis of the decisions made at this Conference, he decided, therefore, to set up an Inter-departmental Task Force, at the level of the Commission, to manage these problems in an accurate manner and, as you know, the African Union is now developing an integrated strategy for the sea. It's the African Integrated Maritime Strategy as we call it in English, which is a long term vision, actually, with a multi-layered approach on how we can improve, at a continental level, the wellbeing, the happiness, if you wish, the purchasing power of our people, of the African peoples.

Just starting from the Maritime Domain; let's see how we can possibly make a contribution to all of this, let's try and see what is the role that we can play in this respect, what can be done to improve the level of security worldwide. This is what we are trying to develop as the African Union and, I must say, that in the next few days, if we succeed to find the financial resources that we need, we will organize a number of Workshops to get to the maturation of this strategy, to make progress in the development of this strategy. It is a strategy that intends to be African with regard to the part of global reflection but, at the same time, we would like to rely on all of our partners.

The Ambassador has asked me to ask you to be the champions of this initiative, to support this initiative within your own Organizations.

So we would like to call upon you for you to support these activities. This is important not just for the African Union but for all of us. It is important for us to collaborate to develop capabilities to see to it, that Africa doesn't constitute a problem for the International Community. Now I would like to thank you for your attention.

"Maritime Situational Awareness in the context of Dialogue and Cooperation"

Vice Admiral Maurizio GEMIGNANI

Allied HQ MC Naples

COMMANDER

Admiral Branciforte, Admirals, Ladies and Gentlemen,

First of all let me thank Admiral Branciforte for this opportunity to address during this Symposium about MSA. It is a very good occasion to present my short brief to such a distinguished audience, I'm sure that you are the best suited people to get the most important point that I will touch in the next few minutes.

First of all I don't want to spent too much time talking about new enemies, new battle spaces since it is very well known what the present situation is.

About NATO building on experience in Maritime Operation, the alliances is working to promote Maritime Security, Counter Maritime threats and mitigate risks that critically endanger the Global Trading System.

When identified, these emerging threats need a new approach to deal with, including the definition of new course of actions and new rules or, in other words, there is the need to decide for the most suitable actions to enhance Maritime Security, true focus of the operation, the so called Maritime Security Operations.

On the slide you can see a definition about MSO. For Maritime Security Operation, NATO Maritime Community, a couple of years ago, started to produce a concept that will ensure NATO Maritime Forces to remain relevant and usable for missions and tasks that take care of the current and future security challenges. In order to deal with Maritime Security Operations, requirement for awareness have grown far beyond the traditional military threats. Actually we must track enemies far less visible than enemy fleet or warships and if we want to detect and deter people acting in chase with minimum notice and able to react before these people could

pose any trouble to us, we need to widen and deepen our knowledge of the area of interest. We need also to increase our level of information and intelligence on the full spectrum of Maritime actors from Navies to merchant shipping and fishing activities, in short time referring to Maritime Situational Awareness.

Here you can see the Official Military Committee approved definition of NATO MSA: to achieve and maintain this information superiority we need to develop our capabilities in order to build up the Maritime Situation in every detail through the surveillance of our area of responsibility and a collaborative network of information systems. HQ Maritime Naples is conducting Operation "ACTIVE ENDEAVOUR" from 2001 in the entire net. To counter terrorist threat MSA is the starting point and the most important tool. Since 2005, when NATO joined Maritime Safety and Security Information System HQ Maritime Command Naples has evolved from tracking a mere 300 contacts on a daily basis to tracking an average of 8000 today. This has been made possible by using AAS data. The following step is the processing of such data in order to identify in near real time anomalies that can suggest the possible terrorist presence. The system is simple, inexpensive and brings quite good benefits in terms of overall situation awareness of the wide shipping plot. However this does not represent the final solution and, more in general, we need to be careful about overplaying the MSSAS Peace.

Despite this significant positive point, there are large gaps in coverage for example the MED sometimes is down to 20% and additionally we cannot make assessment about a vessel less than 300 tons due to the fact that this vessel AAS is not mandatory. These limitations are and will continue to be addressed through the exploitation of the satellite imagery and the use of Naval and Maritime Air Patrol Assets to cover MSSAS gaps in the MED and to track vessels under 300 tons girt.

It is easy to understand that also in the near future Maritime Reconnaissance and Surveillance performed with traditional means will still give a relevant contribution to the compilation of a reliable wide picture. Starting from a full wide picture of the Mediterranean, to build the associated MSA, HQ Maritime Command need more data, more information on pattern of life at sea on basic intelligence about the surrounding environment and on all actionable intelligence related to possible threats. NATO, and of course my headquarter, are acting daily to

enhance the confidence of NATO partners and non NATO countries through the building of relationships and to fostering mutual trust. The immediate benefit of this activity is the open door with our partners to share information and improve our MSA. In a less traditional role, we are also trying to develop our relationships with civilian actors in the Maritime Field to look for ways to improve our MSA outreach through better civil military relationships and even some information and intelligence sharing arrangements, which I will discuss in a moment.

As Commander of Maritime Command Naples I am in charge of Maritime Cooperation with 7 Mediterranean Dialogue countries, 4 Istanbul Cooperation Initiative countries and 24 Partners for Peace countries.

To dialogue with all these countries, we usually rely on traditional events including Port of Call with our standing groups, expert teams visiting support of the capacity building process, alongside with other partner Navies, arrangement of Maritime Workshops either at our HQ in Naples or directly in the partner countries and, maybe best of all, invitation of Naval Officer to embark on board our Naples units during exercises and operations.

As a result various partner nations offer almost on a regular basis Naval assets to support Operation “Active Endeavor”, other partners are providing Officers to play as observers on board NATO ships during search Operations with a clear demonstration of the level of this cooperation. Moreover thanks to dialogue with those countries we are increasing and amplifying the MSSAS coverage of the MED. A couple of countries have recently joined the system and we continue to encourage all other MED dialogue nations to do it as well.

As already said the build-up of an enduring and satisfactory level of MSA requires a collaborative network of Information Systems. The AAS, MSSAS fusion of data and even the analysis performed to identify anomalies do not provide the information superiority specified in MSA definition. To really achieve the MSA we need also to improve quantity and quality of information to be gathered by NATO and non NATO Nations through Information Sharing between us and many different Intelligence Agencies that are dealing with Maritime Environment.

But as everybody in this room knows very well, info sharing at proper level is the most difficult challenge that we have to face and there is really a long way to get to the outcome we

are looking for. Difficulties to be overcome are many and related to several sectors, from the technical to the political ones and possible solutions must see the participation of many different actors, military industries but above all Governments and politicians and their real confidence and commitment on dialogue and cooperation that are two prominent ways to provide the right response to the present Maritime threat.

Thank you very much.

“EU military contribution to maritime security”

Rear Admiral Fernando LISTA

European Union Military Staff

DEPUTY DIRECTOR & CHIEF OF STAFF

Thank you,

Good morning Admiral and good morning to all of you,

I am here representing the military staff. In this capacity I would like to speak to you of the current contribution the EU is making to the development of the Military aspects of Maritime Security. Now, my speech was planned to be intellectually provocative, because I was planned to speak before the coffee break, but I will still try to be provocative. From this prospective I would like to comment on the experience we have from ATALANTA and how that is being used to inform the military staff on what may be required of a new Maritime concept. I would further elaborate on the wider content of these lessons and the potential implications for the European Union which is known as a very complex organization.

So, it is important for you to know that, as the only permanent military crisis response structure within the Union and despite being 10 years old in June 2011, the Military Staff comprises less than 200 people, including Admirals and Generals that don't work too much, tasked with a wide range of responsibilities, among others, to perform early warning, situation assessment and strategic planning for CSDP missions and tasks. In the future we will hear about CSDP, Common Sharing Defence Policy. This also includes the development of conceptual work and a contribution to the long-term development of capabilities of the Union. In doing so, the Military Staff has two specific roles:

To provide in-house military expertise for the High Representative, Lady Ashton and future European External Action Service;

and to support the Military Committee and through that committee develop the Member States' collective capabilities and military contributions to CSDP.

Another more practical element of EU military involvement in Global Security are the operations conducted by the Union under direct supervision of EUMC, again with the support of the EUMS. The best current example of this is the Operation ATALANTA.

It is also important to note that the development of CSDP, especially in light of the Treaty of Lisbon, provides the Union with a larger and more consolidated legal framework for conducting military operations in support of Maritime Security.

Starting with operations, you should know that in the military sphere the EU is no different to others in that the dominant theme has been land operations in the past.

In the maritime domain, as you know, operation ATALANTA is tasked with protecting World Food Programme and other vulnerable shipping, to deter and arrest pirates and armed robbers in the Area of Operations. The timing of this operation, I think, has been quite right, not just for those navies who have found themselves in need of gainful employment but also for those of us needing to open the debate on the utility of our maritime forces. Without wanting to enter the arguments over the relevance of counter-piracy operations in the sustenance of blue water fleets, I hope you would agree that this operation has, at the least, brought the question onto the television screens of our politicians and the voting public and even the functionaries of the EU. It has exposed the questions of where our EU interests lie. The operation is also helping to ask the question over the lines between security and defence and the geographical boundaries of CSDP (including the electromagnetic, cyber and space boundaries). It has demonstrated the constant utility of navies in conducting security operations and implementing EU policies. It is comparing previously known defence relations with NATO, alongside other coalitions and the new political and economic drivers that result in a much wider collaboration.

The role the Military Staff plays towards Maritime Security is, among others, the support of ATALANTA. However, the challenge the Military Staff is to produce also a concept for maritime security operations. The Military role will require an understanding of the EU force capability requirements and the specific way of conducting strategic (and operational) planning at EU political and military level. The development of the concept should also be in line with other EU maritime initiatives and policies, that have been mentioned here by the commission and also by the Spanish President initiative of an EU Maritime Security Strategy, the European Defence

Agency project of maritime surveillance. It should also take into consideration possible developments such as Permanent Structured Cooperation and other expediciencies such as Pooling and Sharing of the assets that we have. Part of the answer will depend on how much political and practical support it attracts. All these initiatives are inter-connected and need also an "educational support phase" to be assumed by all actors involved.

We all know that the big theoretical attraction of the EU (for some at least) is the ability to harness the different civilian and military entities, particularly in Crisis Response. This is further enhanced by the apparent political authority and acceptability of the Union. It is interesting that, even at its worst, the EU is seen as having a legitimate economic or political interest, backed by a security and defence agenda that is transparent and often more acceptable than those of individual States or other alliances. In Operation ATALANTA the diplomatic investment by the Baroness Ashton and many others in the key States surrounding Somalia is starting to have an effect. We know that the solution against piracy is on the land and not at sea. This draws on the civilian entities in a way that previous land operations have not been able to do. Thereby, this gives us a glimpse of the potential future effects that might be achieved by the EU, not just in the Maritime domain. More needs to be done in this area, particularly the linkage between the different initiatives in Africa; the long-standing and well-funded arrangements with the African Union and the short-term operational experiences. This should be resolved through the creation of geographical responsibilities in the emerging European External Action Service.

In addition, I should remind you that following the Lisbon Treaty the ESDP, now CSDP and should be a more powerful and pragmatic policy within the Union. We are constantly developing the Civilian Military coordination.

This leads us to another area that I like very much; the famous Comprehensive Approach. You may know that the Military Committee and the Military Staff have been proponents of a more active development of this philosophy in the Union, particularly where it impacts on in-theatre activities. We have also highlighted the need for complementary activities in theatre and here the examples from ATALANTA on the commercial, economic, diplomatic and judicial reinforce that is needed. Finally, we have tried to address the issues concerning

command, control, authority and responsibility. We have tried to make our proposals practical, including an in-theatre hub or a convergence point for all actors.

A Comprehensive Approach for the EU is, in many respects, a greater corporate efficiency. It is a bringing together of separate entities which have, in many cases grown from different needs, with different responsibilities and not just different funding but fundamentally different legal foundations. It will be slow but I believe that the military needs to be alive to the possibilities and consequences of this move; as is sometimes said "be careful what you ask" and I am told by an Army officer that the Naval community is much more aware of the threats and opportunities than many others - I hope so but I urge you to continue to invest time and intellectual energy in the possibilities, the lessons we convey and the collective determination of where this work could lead.

The Military Staff will continue to develop the concepts and papers that you need and we will try to ensure you that they are set in the changing and emerging context of the EU. You can help us by understanding the Political and Economic foundation of the EU and the limitations but also the opportunities that brings the CSDP. Can you please encourage the development of a Comprehensive Approach and also be prepared to play a part on it. It will happen, eventually, and we must ensure that the military and naval components are well prepared.

Navies have always been ahead on the progress of technology (you know that in 19th century the propulsion passed from sails to coal, and in 20th century from coal to fuel, and later to nuclear power, well in advance of others). Now, the future is also based on new technology, of course, but the intellectual impetuous means being comprehensive. It constitutes, therefore, the foundation of the current and future contribution of EU towards Maritime Security.

Thank you very much!

Vice Admiral Harry B. HARRIS

US 6th Fleet & Striking Forces Nato

COMMANDER

Admiral Branciforte, Admirals, Chiefs of Navy and colleagues,

I am honored to be here today to share the Sixth Fleet and U.S. Naval Forces perspective on Operations in Europe and Africa. Now, I'm an American so I'll talk too fast, I'll talk in poor English and I'll use a power point presentation to back me up.

Ok, the bottom line here is that Maritime Safety and Security is linked to Maritime Capacity Building and this is who we are in Naples. As a Commander Sixth Fleet I work for Admiral Locklear (in his acts as Commander U.S. Naval Forces Africa and Europe and he works for both general world and Admiral Stavridis, and on the NATO side I am the Commander of Striking and Support Forces NATO and I work for Admiral Stavridis.

Ok, not to go through each of these but to build as Mr. Metropolis's remarks earlier, these are the challenges that we see in the European Maritime Environment. And also to build on Mr. Commidong's comments these are the challenges that we see in the African Maritime Environment.

I want to talk about our lines of operation in the Sixth Fleet for our operations in Europe and there are three lines of operation. The first is International Military Partnering and here you can see the objectives and our priority effects we hope to achieve in the exercises, the principle exercises that we use to achieve those priority effects Phoenix Express, Sea breeze and Breeze.

Our second line of operation is Contingency Planning and Crisis Response and these are real world crisis in Contingencies and you can see some of those are there in the exercises that we use to prepare us to do that.

And then finally we talk about any Submarine Warfare, Maritime Domain Awareness Operations are support to Admiral Gemignani and his Operation "*Active Endeavor*", and then finally our new mission, our new U.S. National Mission: Ballistic Missile Defense.

Here we think we are having some effects in our partner efforts in Europe and I don't know who these two people are, I think one of them is sitting in the front row and one of them is in the back room. And Marcello? How are you? All these are our partnering effects, I won't go through each of them with you but, as the previous speaker said, a comprehensive approach is essential to how we go back to our business of achieving effects in Europe.

I am going to talk about the Africans lines of operation, there are three of them as well. Our first is International Military Partnering cornerstone effort and this program in Africa for us is our Africa partnership station and many of your Navies are involved in Africa partnerships station with us and we are grateful for that and look forward to continuing cooperation as we embark on Africa partnerships station 20/11. Exercises Phoenix express that planning Conferences ongoing now in NATO and many in Naples and they ties together countries of the northern part of the Mediterranean with countries of the southern parts so both European and African countries and that is a big effort for us.

Our second line of operation is Contingency Operations where we back to be involved in Evacuation Operations in Africa as well as the other things that you see there.

And finally our Fleet Operations in Africa again involve counter illicit trafficking if you will and all forms of that, our Intelligence Surveillance, Reconnaissance Operations that we conduct in support of operations in Africa and counter piracy as we discussed earlier this morning.

I want to talk a little about the effects that we are having in Africa but this is one of my favorite photographs that we have in our headquarters in Naples, it represents Senegalese sailors and you see early on U.S provider defended patrol-craft involved in Africa Partnership Station with the Dutch ship "*Johan de Witt*", a great synergy there represented in this photograph.

Again I won't go through each of these with you, time does not permit that but we rely heavily on the Maritime Security Development Model and the comprehensive approach to achieve these effects.

This is our African partner in effects with the Africa Partnership Station where we have been involved in the training with many of your Navies training over 5000 maritime professionals involved in well over 20 countries.

In conclusion our takeaways here that we have our threefold and I won't read those to you but you can see them there, robust International Military Partnerships supports a comprehensive approach to global Maritime Security. There is no time for questions but I look forward to talking with you during the breaks and lunch and at the evening events that we have. Thank you very much.

Thank you very much Admiral Branciforte, thank you very much Sir.

Doc. Giuseppe BONO

FINCANTIERI SPA

CEO

Authorities, Ladies and Gentlemen,

it is a great honour for me to be again in this very beautiful town to discuss with the Chiefs of Staff of the most important Navies about the role of cooperation and dialogue in order to assure the availability of the flexible capabilities requested by the current scenario.

This role has already been referred to in the title of my speech as a “strategic enabler” and I fully agree with this definition.

As a matter of fact, the evolution of the operational scenario has forced to adopt a different approach to the definition of the capabilities, which has evolved from a quasi-deterministic evaluation of the enemy’s strengths to an extreme uncertainty about the nature of the threats which has brought, as a consequence, to the need of deploying “dual-use” ships, that is flexible instruments able to perform a wide range of missions.

Hence in my contribution I would like first to elaborate on this issue -that is cooperation for “dual-use ships”- and then demonstrate how cooperation and dialogue can be key elements also in the implementation of cost-effective “dual-use solutions” taken from the civil world ... a really strategic issue in these times of dramatically shrinking budgets.

The example I have chosen to illustrate the strict cooperation between the Italian Navy and Fincantieri is referred to the development of our capital ship, Nave Cavour, originally conceived as a somewhat larger Garibaldi.

The design displacement grew from the about 14.000 tons of the Garibaldi to the final project that is a ship with a full load displacement of more than 27.000 tons (twice the Garibaldi) and able to perform, in addition to the typical military ones, a wide spectrum of “dual-use operations” such as peace-keeping missions, transport of troops or material, as well as humanitarian, logistic and medical support missions.

These latter capabilities are clearly testified by the successful “White Crane” operation in Haiti, carried out in fruitful cooperation with the Brazilian Navy.

The same development path based upon close cooperation is currently in place for the design of next ships of the Italian Navy, as well as in the export markets, where orders are usually linked to the capability to transfer complex product and process technologies, hence to the ability of the shipbuilder to dialogue and in-depth interact with the local Navies.

So let me now address the other issue of my contribution, that is “dual-use for affordability”.

As anticipated, an effective way to co-exist with cost constraints consists in using “dual-use” design and building techniques, that is practices and components taken from the civil world, aimed at reducing not only the investment and life-cycle cost of the ships, but also their development and building lead-time.

In Italy we have taken this issue seriously and in order to make this interaction more structured and systematic, the Italian Navy and Fincantieri have signed a cooperation agreement and set up a joint Working Group.

Building also on the feedback from the operational missions of the Navy, the joint Group addresses the issues of the dual-use innovation by sharing the best practices and the innovations developed in the cruise and ferry ships’ field where, as you know, Fincantieri is world leader. Other aspects dealt with by the Group are of course logistic engineering, maintainability and disposability of the ships.

Let me now go into a more general consideration.

I am sure you all will agree that the goal of reducing acquisition and maintenance costs is of utmost importance, especially in today’s operational and financial scenario in which the threat of piracy and, more in general, the asymmetric nature of the threats requires an even more widespread and prolonged presence at sea, which only an adequate number of ships can assure.

Hence both the budget constraints and the evolving operational scenario are forcing the Navies to deeply re-consider the trade-off between capabilities and “numbers”, and in my opinion the balance now clearly leans in favor of the latter.

In fact, should the “capability approach” prevail it is not difficult to foresee -since it is already happening- that the size of the fleets will shrink generation of ships after generation, as a consequence the unit acquisition costs will inevitably increase and the net result of this process cannot be anything but an actual loss of overall capacities and capabilities, both operational and industrial.

Again, cooperation between the shipbuilder and the Navies is at the hearth of this effort to incorporate more and more “dual-use” solution and components in the new ships.

This thorough research for less expensive means is instrumental also in order to accommodate the additional cost of the “green factor”, a process that is going to be more and more of concern also to the Navies, but it should be clear that this challenging target can be achieved only through the active contribution of all the involved Parties in order to keep the costs as low as possible.

We all know that today Cooperation and Dialogue are at the very hearth of our destinies : Navies cooperate on a daily basis in the various operational theatres to share capabilities and resources, Navies and industry cooperate to develop effective and flexible instruments either at national as well at multinational level in the case of cooperative programs, which are also a powerful instrument to promote cooperation among industries in order to share their best-practices and non-recurring costs.

As you all know this is a field in which the Italian Navy and the Italian industry are at the forefront, being engaged in the largest European programs together with France’s and Germany’s Navies and industries.

So in addition to these forms of cooperation and in addition to the cooperation aimed at developing “dual-use” ships, we shipbuilders and the Navies should pursue a cooperative “dual-approach” that from one side aims at optimizing the performance and operational flexibility of the ships themselves and from the other aims at minimizing their cost and their environmental impact.

Only by adopting this “dual-approach” and working closely together, the Navies and the shipbuilders may overcome the common threat of an inexorable decline in terms of size, capabilities and hence role, a destiny we all want to avoid.

But, as an industrialist, let me add a final comment.

The corollary of the above statement of the problem is that the optimal partner of the Navies is a shipbuilder with sound experience in building both merchant and naval ships, allowing him to fully exploit the benefits of the “dual approach” and to compensate the cycles of the two markets.

And as you know Fincantieri has exactly this positioning, being the world leader in building cruise ships and a prominent partner of many Navies in the naval field.

Thank You for your attention.

Vice Admiral Marco BRUSCO

Italian Coast Guard

COMMANDANT

Good morning, to let you better understand my speech, I prefer to speak in Italian so I leave the time to wear the headphones.

Admiral Branciforte, Chiefs of Staff, General Secretary of IMO, Admiral Mitropoulos, colleagues and dear guests,

It is a privilege and an honor for me to take part in the works of the 8th edition of the *Regional Seapower Symposium* among the Navies of the Mediterranean and the Black Sea countries.

A few days after the appointment as Commander of the Chief of the Coast Guard, Italian Coast Guard, a core of the Italian Navy which is characterized by its functional peculiarities connected with the carrying out of a number of tasks. This core, through its central organization and a peripheral organization, carries out in a complete way all the functions that are required by Law, ranging from the more traditional administrative tasks to the most specialist, technical and operational tasks of the Coast Guard.

The different functional expressions I have just listed have an important meaning as they all contribute to perceive public objectives, not only military but also civilian objectives and related to Maritime Activities. These activities are focused, in particular, on the safeguarding of human life at sea and Maritime Transport, on the safeguarding of the Marine Environment, on the protection of fish and biological resources at sea. In this sense the core, according to the regulations of the European Union and of the IMO, is carrying out a function of Maritime Security intended as a combination of preemptive measures aimed at protecting Maritime Transport and port structures against the threats of illicit international actions. This aspect of prevention is the completion of the active component of Maritime Security, that is to say Maritime Security operation, which is a specific task of the Italian Navy that in its highest operational expression results in the fleet, in the Naval team. The core, besides that, takes out a

control and a monitoring of Maritime traffic by means of operational systems that are recommended or made obligatory by European Union or by IMO and in particular IRES, Automation Research and Rescue which enables us to monitor the position in all seas of the world of the Italian ships exceeding 1600 tons of weight for research and recovery of hazardous materials which enables us to monitor the position of Italian merchant ships and foreign ships that have to comply with European regulations as regards the security, the safety in the traffic, in the trading of dangerous materials. Vessel Traffic service by means of radar, radio-goniometers and so on, to identify the positions of Naval Units in transit and their data, after being analyzed and integrated allow us to have a complete management of Maritime Traffic by creating an interface that is auxiliary to the decision-making process of the operators so as to perform our task of security of navigation, safeguarding of human life at sea and prevention of pollution.

Automatic identification system which enables us to create a correspondence between the monitored target and the real elements that identify that ship. Long range identification and tracking system, a satellite system which enables us to identify and track all the passengers units, the fast ones and merchant units that exceed 300 tons.

These systems within the Operational Office of the General Command are a highly integrated tool which is defined as the integrated system for the monitoring control and management of Maritime traffic and for the management of contingencies at sea. Vessel Traffic Management Information System, VTMISS, the results of which made available by means of prefixed information instruments to the Public National Defense Agencies contributed to enrich the *Maritime Situational Awareness*, MSA. Last but not least this core is directly committed in the cooperation activities for the Capacity Building with countries that have applied for Membership to the European Union and with the Mediterranean countries, African and Middle-east countries so as to create and strengthen efficient services of Coast Guard that together with monitoring and control systems for the merchant traffic can increase safety and security in the highly endangered Maritime areas.

A special relevance is attributed to the following activities, three twinning projects within the European Union program “PHARE” for the competent administrations of Croatia, Ministry of the Interiors, Maritime Policy and Ministry of Transports concerning the training of

personnel in the blue boarder surveillance, Maritime Monitoring and investigation on Maritime wrecks as well as the creation of a data bank concerning hazardous materials.

The presence of two Members of the Military Staff in Yemen, a High Officer as an expert for the Ministry of Foreign Affairs for this support to the Yemen Coast Guard in order to implement a VTS System created by the Italian industry, and an Officer who is in charge of the regional center for the exchange of Maritime Information, as required by IMO within the framework of a European project aiming at increasing our response capacity to contrast piracy and illicit traffics. The monitoring and control capacities of the Yemen Coast Guard in the Adan Gulf will enable us to have a better synergy with the Navies of the area to contrast illicit activities at sea. The setting up of the Sanaz Centers together with training and education center in Djibouti is part of the EU project defined as MARSEC enhancing Maritime Security and Safety through information sharing and capacity building which is a concrete contribution of Europe to the implementation of the behavior code in Djibouti.

The participation of the Staff of the core to the worktables at the Ministry of Foreign Affairs for defining possible forms of cooperation in the Maritime Sector with the Somali authorities as well as other activities coordinated by IMO on possible cooperation with countries on the African Horn so as to train and educate local staff. This series of activities aimed at granting both a pacific use of sea and an ordered and safe development of the Maritime import sector as part of the sectorial interests of the nation. The Coast Guard harbor Office core a member, a part of the productive Maritime activities. Recent developments have just described and in particular the MARSEC project thanks to the future potential it encompasses are clear evidence of how the Military Navies and the Coast Guard Cores can together become one single component to guarantee safety at sea with a dual function both civilian and military to collaborate as has always been to face the complex challenges related to the legal evolution of the Maritime spaces. We can remember the distinction between dominium that in devolution of the Law of the Sea, a form of exercise of power that has a special and exclusive nature and *imperium* which privileges controls on navigation and traffic protections as a functional concept that has to be applied to the activities that have to be guaranteed and regulated and which is typical of the

Coast Guard so as to understand how a stronger synergy between Navy and Coast Guards is fundamental.

To conclude we can say that the ability to adjust rapidly to the evolution of the situation and our ability to respond to the need of the country lies in our ability to set up a constructive dialogue with the other public institutions, so as to operate respecting the mutual prerogatives, but with the highest possible effectiveness to protect the national and European Maritime interests in the Mediterranean.

The Italian Coast Guard guarantees its maximum effort in trying to reach this objective.

Allow me to thank once again the Chief of Staff of the Navy for his invitation and I would like to stress our feeling of belonging to the Armed Force based on a tradition that is made of collaboration and common objectives to serve our country as much as possible. Thank you.

Vice Admiral Robert C. PARKER

U.S. Coast Guard

COMMANDER OF THE ATLANTIC AREA & DEFENCE FORCE EAST

Good afternoon,

Admiral Branciforte, thank you so much for bringing this organs' group together. Chiefs of Navies, Chiefs of Delegations, colleagues and Maritime Professionals and those Professionals interested in the Maritime,

Thank you so much for being here today. I feel like I am going to repeat a little bit of what's been said by previous eleven speakers go before you not have to repeat. So, like my colleague and friend Admiral Harris, because I am American I will speak in poor English, I will probably speak too fast but unlike Harry I do not have a power point. But if I did I think you would find that many of the pictures that I would show have already been shown here today and I think that's typical of what we see in the cooperation we have. And I want to thank so much for the introductory remarks, I have two of those notable events that you want to tell in lessons, I was the Chief of operations for U.S. Southern Command directing the Military Operations for the relief in Haiti and in April this year just about the time we had that tided up while I was on the road to report to this Command to relief Admiral Pal, the oil spill in the Gulf happened. So for those who don't want to have excitement in their life I don't recommend serving in my Staff but anyway thank you very much.

And the topic I was asked to speak on here today was just how we work together as a Navy and Coast Guard team towards Maritime Security and clearly teamwork is the key to Maritime Security.

The teamwork that my Coast Guard and our Navy has been developed and maintained for over two centuries of Maritime Service to our growing nation and has built strong Maritime Security Capabilities. These Protocols are institutionalized in relationships, exercises and missions. The institutionalization of these capabilities into our two Maritime Services is

maintained and improved by the commitment of our leaders and shipmates who understand what Maritime Security means for our nation. These capabilities are developed over careers and across decades through relationships, exercises and missions to build Maritime Security expertise in our sailors, our units and our services. The result has been a more capable Maritime Force, the leverage of the capabilities and the authorities of both my Coast Guard and our Navy and service to our nation.

Our team is built on trust, this trust begins by establishing relationships in small and straightforward activities such as what we have here, unit meetings, staff talks, celebrations and social functions. Some of my favorite activities are Fleet Weeks and Operations Sail not for the Festivities fun. These festivals showcase the capabilities of ships, carriers of aircraft and other Maritime Units and provide opportunity for joining and combining operations and exercises.

Celebrations of significant dates are also activities that create teamwork and further relationships. Larger events bringing together National Fleets, this summer I was called by the International Fleet to review on many views apart from the 28 ships from the many nations that filled the Harbor of Halifax. It was my honor along with vice Admiral Williams to represent our country and Canada's Fleet review as part of their yearlong Navies and ten years celebrations. My Coast Guard and our Navy have also hosted a number of Maritime Conferences like this 8th Regional Sea-power Symposium in places like Newport. These conferences are invaluable so Bravo Zulu for the interpreters and well done to our Italian hosts.

When possible, we conduct these celebrations and conferences with our port and industry partners as well as our sister Naval Services to build and extend our Maritime Security team. Institutionalizing Maritime Security requires training and education efforts throughout the careers of our Officers and sailors. We have Officers and Petty Officers serving with our sister services Operational Units and within their Staff. The Coast Guard Law Enforcement Detachment serve on Navy ships around the world today, exchange Officers as part of the Navy ships crew and fleet training Officers and senior Petty Officers train both cutters and ships. I have 8 Navy shipmates on my staff who support my homeland Defense Mission. So like the cadet midshipmen spend a semester at each service academies to gain better understanding. There are also Coast Guard Senior Officers on every Navy Fleet Commander Staff. The goal goes beyond

the improving the familiarity between the service, this is really about the best use of capabilities and authorities. These efforts continue through our services, educational opportunities at the Naval Work College in Newport and the National Defense Unit for our Senior Officers and at the capstone pinnacle courses for our one and three star Officers.

The impact of one professional sailor spending time with a working in and other Maritime Services Unit is powerful teamwork and a tool which promotes familiarity between these two services. A teamwork requires effort and certainly improves through practice, national teamwork demands will translate over decades. Exercises providing common experience can be briefed, planned, conducted, analyzed and debriefed. Exercises can build progressive capability overtime.

Frontier Sentinel is one of such Maritime Security exercise that is hosted on a rotational basis. The exercise planning efforts for Frontier Sentinel are shared by my Command Coast Guard, my good friend Vice Admiral Dan Hollow which is Second Fleet and our partner from the north, Rear Admiral Dave Growdam who commands Canada's Joint Taskforce Atlantic.

Over the past decade our teams have asked questions of each other and our capabilities to conduct Maritime Security Missions which we have answered through a Frontier Sentinel Exercise program with both tabletop and full scale operational exercises. We've conducted core (offshore exercises and port mining exercises, we've learned a great deal together while gaining confidence in each other's capabilities and in our operability.

Some other exercise that involved both my Coast Guard and our Navy maybe well known to this August Group. This spring the exercise we call "*Trade wins*" was held in Belize and Jamaica with over 400 exercise participants from our six Team Caribbean partner nations. Another significant annual exercise is "*Unitask*" which is a half century old now and this year, off the coast of Argentina, "*Unitask*" the exercise has more than 1000 shipmates, 11 ships and 11 aircraft from Argentina, Brazil, Mexico, U.S. Coast Guard and the U.S. Navy. A trust with neighbors requires work and the Naval Service is already sharing a common experience and language at the sea yields with the challenges offshore, distances and storms. This common experiences provide a powerful foundation for sailors to build upon when exercising with the

Maritime Security partner and go along with is in political tensions during operations across borders or in international waters.

Exercises are necessary tools but as for missions are best for building strong Maritime Security partnerships as they involve shared risk and responsibility. I've been privileged to lead and support numerous missions that involved my Coast Guard and our Navy, we conduct operations with our Navy and the Navies of Mexico, Cuba and Canada on a routine basis to save people from the sea and the sea from people. We have responded to oil spills and natural disasters together with our Navies in Mexico and Canada. We also conduct missions with our partners to expand the reach of the Rule of Law. My Coast Guard Law Enforcement Detachment operate for the Navy ships in the Caribbean and Eastern Pacific and now off the Horn of Africa and forcing both local country and International Laws for fisheries, counterdrug and piracy.

At the end of September I had the privilege of standing in the port of Key West, Florida, on board our cutter "*Mohag*". "*Mohag*" had returned from a three month patrol off the West Coast of Africa working for Harry Harrison and his Fleet and executing the African Maritime Law Enforcement partnership of Admiral missions that you saw in his slides. "*Mohag*" conducted joint boarding and right of approach questions with our partner nation ship in Sierra Leone, Senegal and Liberia. This was the third year of partnership and it continues to mature. This partnership exercises Maritime Law Enforcement Treaties and security arrangements codified as bilateral agreements between the U.S. and a Maritime Security partner nation, sometimes regional agreements that address various Maritime Security challenges including drug interdiction, migrant interdiction, counter piracy, fisheries enforcements and proliferation security.

Each bilateral agreement is tailored to respect our partner's intergovernmental and political processes and their laws and policies. Missions conducted under this agreement shared with our partners Coast Guard skills for conducting Law Enforcement boarding and preparing cases for prosecution. In the Arabian Sea and Indian Ocean I've leaded missions on board of Navy ships deterring pirates.

As with our fellow sailors operating in this dangerous waters, we've had some successes such as the recent case of the Southern Coast of the Arabian peninsula on the 8th of September.

The vessel “*Magellan Star*” registered in Antigua and Barbuda was hi-jacked by Somali pirates. With their flag nation permission the “*Magellan Star*” was retaken on the following day by Marine Core Team of one of our Navy ships with one of my Coast Guard Leaders bringing the unique Law Enforcement boarding skills to bring bear, truly a team effort. Nine pirates are being detained at sea and still by our Navy and waiting international dispositions using evidence obtained by a Coast Guard Marine Core Navy Team, with further evidence there is more teamwork to be done.

In conclusion, my nation Coast Guard Navy team has the capability to conduct Maritime Security as a team. We can and do conduct missions together, we continue to learn from each other’s experiences, we share an institutionalized experiences on Maritime Security as part of a regular, routine, professional development for our Officers and sailors. My hope is at these relationships, exercises and missions, I’d like to use some of the connective tissue that makes up my nation Coast Guard Navy team. Our Coast Guard Navy team is the direct result of committed, professional leaders serving Maritime Security issues of maintaining a string team for the unknowns of maritime’s future.

I thank you for listening as the last speaker and for your contribution this week highlighting successes and challenges and in every challenge there is opportunity and in every opportunity there is a challenge. We are indeed stronger together and I thank the organizers and our hosts, once again for bringing this distinguished group together and such in a wonderful setting. Thank you again for bringing this great group together in this ideal location.

FIRST SESSION:
“DIALOGUE AND COOPERATION
CONTRIBUTING TO MARITIME SITUATIONAL
AWARENESS”

No maritime sector – at local, regional and global level – is currently attracting as much attention and efforts as Maritime Situational Awareness (MSA). The MSA concept represents the evolution of Maritime Surveillance through the value added provided by modern information sharing and data analysis. Aiming to guarantee the effective understanding of every activity associated with the maritime domain - that could impact the security, safety, economy or environment of each country - the MSA concept pervades the recent military doctrine and represents the driving factor of its development. To face the modern maritime challenges successfully, the quality of data must be considered to avoid Garbage-In-Garbage-Out (GIGO) practice. In collecting, processing, analyzing, disseminating and storing a wide range of data, the need of a comprehensive approach emerges. In this perspective, the Dialogue & Cooperation binomial together with the Navies historical attitude in this field represent the strategic enablers to improve the maritime data quality for an effective support the decision making process in the maritime arena.

MOROCCO

Rear Admiral Mohamed LAGHMARI

INSPECTOR OF ROYAL MOROCCAN NAVY

Chairman of the First Session

Thank you very much, Captain, Master of the Ceremonies, Admiral Branciforte, my colleagues, Chief of Navies, Admirals, honorable Delegates, Ladies and Gentlemen,

when this morning I heard U.S. Admirals talking about the poor language English, what about mine, with my awful accent from Africa? Well as Pierre de Coubertin said: the importance is to participate.

I would like, in first time, to deeply thank Admiral Branciforte and that to double title: first to have made me the honor to chair this First Session and then for the invitation to this Symposium that became a regional beacon in maritime events, to which I wish a full success. My acknowledgments also go to the Italian Navy and to the mayor of Venice for their cordial welcome and their legendary hospitality.

The session I have the privilege to chair regroup representatives of the Navies of Brazil, Bulgaria, Georgia, India, Turkey and Sweden entitled “Dialogue & Cooperation contributing to Maritime Situational Awareness”.

Before passing the word to the first of panelists allow me to take 4 minutes of your precious time in order to contribute to the debate on the acknowledge of the Maritime Situational Awareness MSA. In the Moroccan Navy concept the MSA essentially aims to assure the best possible perception of all activities binding the Maritime Domain, Coastal and Maritime Spaces and Jurisdictions whatever is its nature, economic, safety, security, environmental, etc.

Also the MSA requires an organization, a planning and an implementation that goes beyond the real stakes and the present challenges in view to preserve the availability of the

Maritime Domain, the freedom of Lines Maritime Communications and the public order. Facing challenges to which is confronted the Maritime world at the present time in economic, scientific terms, technical and geopolitics, a vigorous maritime stake reconsideration imposes itself. For the reason of the sea liberty the strong of its growth, the Maritime Traffic is logically accompanied globally of any explosion of illicit traffics of all kinds, drugs, weapons, illegal immigration, illegal fishing etc.

Their plausible collusion with the terrorist networks of the maritime piracy remains plausible. The piracy and terrorism are now and already present in certain regions of the world and no one can tell to be free of. Indeed, since Aden Gulf events, the proof is made that no country can face the threat all alone. The threat becomes global in its nature and multiform in its structure, so our respective Navies are in the first line of this problematic. Certainly every country tries with its capacities to cope with this problematic, while developing its own MSA system, commonly called C4ISR but you agree with me, that whatever developed is, national system always remains incomplete if it's not nourished of information by the other systems of the adjacent countries or other regions even knowing that the answer to the level of the region is limited and that is necessary to answer it globally.

What brings me, Ladies and Gentlemen, to tell you that is necessary to absolutely put the accent on the dialogue if we want to construct the confidence and the mutual respect, indispensable conditions to the development of cooperation that allow alone will permit us together to come to have a response to the problems that preoccupy us and to cope with the present challenges. Therefore, Ladies and Gentlemen, to build and efficient MSA it is indispensable first that we have the political will to succeed in this objective, secondly that we have a legacy into work to the bilateral and the multi-lateral arrangements. The National and International Organizations implication is indispensable, their support is necessary. Thirdly that we are interoperable to the level of our perspective systems for a better exchange reliable and credible data and especially in real time.

Ladies and Gentlemen, Italy showed us the way the V-RMTC Initiative in the sitting of 5+5 Communities is more than worthy. Morocco for its parts is ready to assume its responsibilities, in the region in a coordinated effort aiming at raising challenges that are ours.

But it is also that topic that my colleagues in this first session are going to address you.

The first one among them is Admiral DE NOURA NETO, the Chief of the Brazilian Commander of the Brazilian Navy. He is going to speak to us about the experience of Brazil. Thank you very much Admiral De Moura Neto, the floor is yours.

BRAZIL

“Strengthening international cooperation to boost maritime situational awareness”

Admiral Julio Soarez DE MOURA NETO

COMMANDER OF BRAZILIAN NAVY

Thank you Admiral Laghmari, Chairman of this first session,
Dear Admiral Branciforte,
Distinguished Chiefs of Navies and Coast Guard and delegates,
Ladies and Gentlemen,

First of all I want to thank Admiral Branciforte and the Italian Navy for the wonderful welcome in this Venice Regional Maritime Power Symposium.

The subject of my presentation will be “Strengthening international cooperation to boost Maritime Situational Awareness”.

It was only after the events of September 11, 2001 that the issue of ocean security got more attention from international forums. Since then, the world has also paid more attention to the immense potential of the marine environment, as well as the increasingly sensitive issues related to the environmental pollution of oceans.

In addition, many countries face difficulties in providing adequate monitoring of areas under their responsibility; also there are still important lacunae in the international maritime legislation. This means that illicit agents, terrorists and criminals, enjoy an environment of impunity due to decreased perception of security by countries and societies worldwide.

Therefore, I believe that the subject of this symposium – *Dialogue & Cooperation as Maritime Security enablers* – is important not only for the Mediterranean and Black Sea countries, but also for the entire world maritime community.

Globalization has boosted world trade and broadened international relations, leading to growth of cross-border financial investment. It also points to a reevaluation of all types of natural resources. There is likely to be more discussion on ways of exploiting and controlling the oceans, since there are different interests involved. For example, the existing legal framework applicable to territories is not always pertinent to oceans, since there is no sovereignty for this type of region and conventions and treaties do not cover all the issues.

We also know that natural resources on the continents have already been largely demarcated and quantified, whereas there is growing demand for resources on the high seas. Of course international forums may be expected to discuss ways in which resources should be explored in the future. This could prompt nations to claim some kind of right, resulting in possible conflicts between nations, since the United Nations Convention on the Law of the Sea – UNCLOS - has not been ratified by all countries and also does not cover all controversial ocean-related issues.

These issues, in addition to high commodity prices and the gradual depletion of traditional energy sources in this century, are now more acutely than ever posing the preservation and protection of natural resources as one of the important themes for defense strategies or national security documents in several countries.

Note that the UNCLOS is a framework of public international law based on the fundamental principle of freedom of navigation, especially on the high seas, and sets forth rights and obligations of States in relation to the sea and the legal regimes governing different maritime spaces.

UNCLOS was drafted at a time when there was no concern for the security of oceans on the scale we have today. Therefore, we have gone on to coexist with two concepts that may be seen as opposed: maintaining freedom of navigation and boosting security of the oceans. In fact, they are certainly not opposed. As a result, there is discussion of the need to revise the international legislation to cater for the aspect of maritime security without prejudicing freedom of navigation.

In recent years, the view that more attention must be paid to oceans has consolidated due to the presence of various lawful activities, such as: tourism and recreational vessels, increasing

scientific research, oil, gas and mineral exploitation, military operations, and especially international trade. On the other hand, there are also illicit activities such as: overfishing, destruction of the marine environment, arms smuggling, drug trafficking, piracy, terrorism and illegal immigration, which are referred to as the "new threats."

The International Maritime Organization (IMO) and the United Nations (UN) have brought out several documents and examined further initiatives to enhance maritime security. The former drafted several resolutions that facilitated maritime traffic monitoring and awareness of activities at sea. The UN has increasingly been "securing" pirate action; for example, arranging to freeze the proceeds of ransom payments.

I also believe that navies are being thrust into an increasingly important role in their own countries and on the world scenario, which is to lead the way in taking decisions on new legal instruments and carrying out operating procedures to appropriately protect their waters.

I see the maritime security concept as comprising three distinct aspects:

The first is the legal framework, internal and external, to support preventive and repressive actions, when necessary, to combat illicit acts committed at sea;

The second is the ability of each country to track what is taking place in their own territorial waters and other areas of interest;

The third is the country's ability to act – if necessary – to avoid illegal activities in their territorial waters and other areas of interest. This implies the existence of naval, naval-air and air forces in sufficient quantity and quality to take effective and timely action against suspect contacts detected by surveillance, monitoring and tracking systems.

We may simplify by saying that being able to cater for all aspects of maritime security means, put simply: "able to sanction", "able to detect and track" and "able to act."

Threats affecting maritime security are now more unpredictable and on a larger scale than in the past. Transparent and open dialogue in all fields of cooperation seems to be essential to successfully build peace and prosperity. The constant information exchange between navies strengthen the reliability between navies and it is an indispensable tool to guarantee a Maritime Situational Awareness (MSA).

Thus, the joint efforts of actors involved in maritime activities at national and subsequently international level is imperative to materialize the concept of maritime security. It requires each state to undertake efforts to promote the development of the concept.

In Brazil, Maritime Authority is exercised by Naval Command, which is consequently responsible for managing and coordinating all actions taking place on the oceans with other agencies and military or civilian institutions, private or public. We have been working in this direction; our contacts with these organizations have not always gone smoothly, but we have achieved significant advances.

To apply the concept of maritime situational awareness and efficiently meet all needs, the BN is developing a complex system to monitor our legal waters, which we usually refer to as "Blue Amazon" as a way of making our society more aware of the importance and richness of our maritime area, equivalent to the universally-known Green Amazon, which is our extremely important forest reserve.

What we have called the "Blue Amazon Management System" (local acronym SisGAAz) monitors all ocean related activities. This system is supported by the Federal Government and implemented through partnerships with various public and private agencies under the leadership of our Navy.

There seems to be consensus in the international maritime environment on the need to enhance and modernize the existing legal framework in order to respond to current threats. However, any progress made in this respect will have to obtain the acquiescence of a significant number of countries in order to confer the same legitimacy achieved by UNCLOS, and to meet society's need for security in maritime issues.

I would emphasize that in relation to the dichotomy between freedom of the seas and maritime security, there must be no win for one side at the expense of the other. This poses a great challenge: progress in maritime security, while maintaining the freedom of the seas.

As maritime professionals, we must avoid society and political powers in our countries tackling maritime issues in the same way as they address those taking place on land. Oceans differ from land as mediums, and require a particular and adequate approach.

Finally, I would point out that Brazil is ready to support measures taken by multilateral and regional forums such as this that may help boost maritime security worldwide; international cooperation and dialogue are the best ways of assessing and settling the major issues involved on our oceans.

Thank you for your attention!

BULGARIA

“Understanding the environment and sharing the knowledge. Bulgarian Navy’s perspective on the Maritime Situational Awareness

Rear Admiral Plamen MANUSHEV

CHIEF OF BULGARIAN NAVY

Good afternoon, we are wondering what language I am going to use. I’ll try to speak international English which I’ll try to keep not too much influenced by British and American English. I hope that you are going to understand me. Speaking about understanding I would like to share the experience and to inform you that a new language was established in the Black Sea which is used by sailors during the activations of Operational Task Group Black Seaforce. The name is “Runlish”, this is a mixture between Russian and English and was talked between sailors.

Now seriously.

Admiral Branciforte, dear Colleagues Chiefs of Navies and Maritime Organizations, distinguish guests, partners and friends,

Firstly, I would like to express my gratitude to the Italian Navy and its Chief – Admiral Bruno Branciforte – for the excellent organization and exceptional hospitality.

The remarkable history of *Regional Sea-power Symposium* in Venice since 1996 gives us enough reason to say that this series of events became a centerpiece of the international maritime security efforts. The biannual maritime forum in Venice have provided not only fruitful continuation of the discussions initiated at the *International Sea-power Symposium* in Newport. They went well beyond that objective. In Venice, the good ideas were transferred into working solutions giving a birth to significant initiatives like Regional Virtual Maritime Traffic Center.

Being witnesses of establishment of Trans-Regional Maritime Network, it is worth to mention that *Regional Seapower Symposium* is already regional only by its name because it has

evolved in a maritime event with global importance. And all this was able to happen first and foremost thanks to the endeavors of our host – Italian Navy - and the personal commitment of its Chiefs during the last decade.

In my presentation I will bring your attention to the meaning of the maritime situational awareness as understanding of the maritime domain, the importance to study all dimensions of maritime environment and the meaning of interactive learning of our MSA partners, and the experience of the Bulgarian Navy in this area.

The importance of the maritime situational awareness is already well recognized by the security professionals. Within the development of the new NATO Strategic Concept, the group of the experts recommended in their report “*the enhanced maritime situational awareness*” as one of the key conventional defense needs for NATO.

In two out of six strategic policy operations in the European Union Integrated Maritime Policy – integration of maritime governance and development of cross-cutting policy tools – is underlined the urgent need for comprehensive maritime knowledge and data and for integrated maritime surveillance.

There are many other examples for similar developments worldwide but I am not going to repeat these excellent findings and analyses.

What I would like to do is to direct your attention to the definition of the maritime situational awareness and especially the meaning of “the understanding” of all actors, events, activities and circumstances in the maritime environment.

Obviously the first requirement for Maritime Situational Awareness is the gathering, analysis, and exchange of information. There is no substitute for this. Certain technical inventory and support are needed. They cannot be omitted or excluded.

But the adequate awareness on the maritime environment goes beyond these technical solutions. There is a need to transfer the information into knowledge. Such a transformation based on the available information is possible through extensive work in two directions – studying the maritime domain as a whole and interactive learning about your partners.

The study of maritime environment starts with creation of data base on the own region.

On one hand, this is accumulation of information that provides food for statistical conclusions. On other hand, it is also compilation of demographic, economic, social and cultural events that reveals the comprehensive image of one maritime region. The amalgam of measurable data and less tangible information paints the picture of the maritime area with its adjacent littorals and coastline. Having all this available, we can build the specific regional behavior patterns.

Behavior patterns are very important because they are powerful tool to identify irregularities. And each irregularity in the maritime domain is a clear sign for build-up or existence of situation that deserves attention from the maritime security standpoint.

It is critical to understand that the maritime behavior patterns differ from region to region. For example, despite the universal recognized International Maritime Organization regulations, the seafarers even in the North and in the South Europe behave differently. And what we can say about more distant regions.

Very often something irregular in one part of the world is just the way in each the maritime business is done in another one. In this case, applying the same patterns would lead to wrong actions – either to overreact or not to respond.

The regional specifics of the maritime behavioral patterns point out the need for extensive local knowledge. Therefore there are a lot of common areas between maritime situational awareness and the cultural awareness about given maritime area.

This fact gives additional justification why regional MSA systems have to preserve their identity and not to be merged but just to be federated in common information exchange network.

It also highlights that external to the region contributors to the maritime situational awareness in spite of their huge surveillance and communication technical capabilities can be effective only if they can combine this advantage with local knowledge.

Speaking about understanding the maritime situation, I have intentionally divided the partners from the environment although they are actors in this common picture as well. The reason is that partnership is so important in this area that nobody can achieve adequate maritime situational awareness alone. That's why our most important task is to identify, to gain, and to maintain partners willing to cooperate in maritime domain.

Information sharing is the key feature for MSA but it is not sufficient or even unobtainable if there is a lack of knowledge on your international or interagency partners. The knowledge can be acquired through interactive learning about the structure, objectives, action models, incentives, and culture of your international and interagency partners.

Interaction is achieved by focused study of the collaborating agencies and at the same time, communicating to them details on your own organization. Resultant transparency and trust will lead to reaching consensus for common work.

Bulgarian Navy has applied this approach to its interagency partners with a quite satisfactory result.

In early nineties, the democratic changes in the Bulgarian society gave a birth to new agencies and governmental organizations with responsibilities corresponding to the democratic core values. In the area of maritime security, the new established agencies were Maritime Administration and Port Administration both reporting to Ministry of Transportation and Border Police – reporting to Ministry of Internal Affairs.

Following the predictable organizational behavior of new agencies, initially, these organizations sought to assume more and more responsibilities with a hope to receive more resources. There were even cases where some competencies of the Navy were contested.

Hopefully, it did not take a long time all to reach the common understanding that the only way to fulfill own responsibilities is to cooperate with the other maritime organizations including Bulgarian Navy.

And here is the example. During the last decade both Maritime Administration and Border Police have started to build own coastal surveillance systems additional to the one owned by the Bulgarian Navy. They were able to made good progress in this because some European Union funds were available.

The first impression was that there will be a competition for the control over the maritime surveillance.

But the course of action chosen by the Bulgarian Navy was different.

We have taken closer look to the composition of the new surveillance systems, their purpose and the objectives of the respective agencies. The results were interesting. Maritime

Administration radars are with short range for traffic regulation at the port entry approaches. Border Police radar sites are focused mainly on the territorial waters for law enforcement purposes.

Taking into account the purpose and coverage of our own and other two coastal surveillance systems, Bulgarian Navy has decided instead to start illogical competition to propose integration of the systems where each agency preserves the ownership on their components but the information will be shared.

The overall approach behind this is the integrated maritime situational awareness concept that brings together all governmental agencies that have shared responsibilities for the national maritime security.

The interaction among the partners will be based on knowledge sharing. The knowledge itself is acquired through integrating the information provided by all participants. Although Bulgarian Navy is in the lead of this project, we do not claim ownership over the information. The system will be open to regional and international sources that have partnership with the participants as well.

The Bulgarian Navy also works to create the operational framework for integrated maritime situational awareness concept which is the National Integrated Coastal Surveillance System.

The centerpiece of the system is the maritime surveillance project of the Bulgarian Navy, named EKCRAN, which is expected to become operational by the end of 2011. The Integrated Digital Communication and Information System will integrate the information from coastal Remote Radar Sites and Regional Shipping Control Centers owned by the Navy with the data of Vessel Traffic Control Sites run by the Maritime Administration and Border Police Surveillance Sites.

The information fusion from other sources will be done in the Maritime Sovereignty Operational Center which will be responsible for appropriate dissemination of knowledge on the maritime domain.

Summarizing, the level of understanding required for effective maritime situational awareness can be achieved when the collected and analyzed current information is supplemented

by the comprehensive knowledge on the maritime domain and interactive learning on the partners. There is no substitution for the technical solutions but there is a need they to be supplemented by the cultural awareness on the each maritime region.

Information sharing with the partners should be upgraded to knowledge sharing in order to achieve common understanding of the maritime domain. Shared knowledge can be seen also as an enabler for network centric response generated by the partners to counter the risks and threats for the maritime security.

Thank you for your attention.

GEORGIA

“Dialogue & cooperation contributing to Maritime Situational Awareness”

Major General Zaza GOGAVA

DEPUTY MINISTER OF INTERIOR – HEAD OF BORDER POLICE

Admiral Branciforte,

Ladies and Gentlemen, distinguish participants, good evening!

First of all I would like to welcome all the participants of today’s symposium and express my gratitude to the Italian Navy for organizing this significant event.

Covering two-thirds of the earth’s surface, the oceans are the primary means of transporting goods in today’s globalize economy. Ocean and Sea-based trade is a crucial component of world economic health. In today’s economy, the oceans and Seas have increased importance, allowing all countries to participate in the global marketplace. Maritime space represents a strategic resource of social-economic development of each littoral state. Ocean and Sea offers numerous opportunities for regional cooperation. However, it also facilitates illicit activities.

Today's maritime, and other, security threats are not like yesterday’s or tomorrow’s. Over time, some threats will remain, others emerge, and yet others will disappear, overcome by technology and geopolitical changes.

We, the participants of this symposium realizing that uncontrolled borders, territories and maritime space represent the heaven for illegal activities of criminal elements.

Accordingly we must improve our cooperation to all directions and on all levels to maintain stability in maritime domain and create the security and safety system, which at one hand will represent an effective barrier for illegal activities and on the other hand will promote economic cooperation between our states.

Existence of occupied and uncontrolled regions and part of maritime space of Georgia, necessity to provide security to the maritime commerce and maritime transportation system, prevent illegal activities, and protect maritime natural resources and environment – are some of the general reasons for our country to create an effective situational awareness system.

Border Police of Georgia, as one of the responsible agency for maritime safety and security in the maritime space represents an organization, which very actively imitates international cooperation for improvement intelligence and information sharing system. Improvement of maritime surveillance capabilities is one of our priorities. In these terms we have made significant steps forward during last years.

But we have to underline, that no nation, as well as a single agency, has the capability or capacity to achieve effective situational awareness by its own, Therefore we are actively involved in the existing regional maritime initiatives, such as:

- Black Sea Naval Cooperation Task Group (BLACKSEAFOR)
- Black Sea Coast and Border Guards Cooperation Forum
- Black Sea Border Coordination and Information Centre Initiative
- Confidence and Security Building Measures in the Naval Field in the Black Sea

In April of this year we signed the Tactical Memorandum of Understanding between Ministry of Internal Affairs Border Police of Georgia and Allied Maritime Component Command Naples regarding the Participation of Coast Guard Department of Ministry of Internal Affairs Border Police of Georgia in and Contribution to Operation Active Endeavour. Memorandum was ratified by the Parliament of Georgia in June, this year.

Achieving awareness of the maritime domain is challenging. Domain awareness requires integrating all-source intelligence, law enforcement information, and open-source data from the public and private sectors. It is heavily dependent on information sharing and requires unprecedented cooperation among the various elements of the public, private sectors, merchant marine industry, law enforcement bodies and Navies, both nationally and internationally. An effective situational awareness enables the early identification of potential threats and enhances appropriate responses.

We have common interests regarding the security of the maritime domain. Strategic action should be designed to involve all nations that have an interest in maritime security, as well as the ability and willingness to take steps to defeat terrorism and maritime crime. Fundamental to this cooperation must be a shared understanding of threat priorities to unify actions and plans.

Low levels of cooperation and coordination will cause a lack of maritime awareness. This deficiency might also lead to some lack of trust both between agencies and countries.

We should make effort to maintain stability in maritime space. Effective cooperation is needed, not less. It requires deeper trust and confidence. It requires a concerted application of collective capabilities to: increase awareness of all activities and events in the maritime domain; enhance maritime security frameworks domestically and internationally; deploy a layered security based on law enforcement authorities, private sector partners' competencies, and military might.

Active involvement in the existing regional Maritime initiatives is very important and one of the priority for our agency. Signing the operational arrangement concerning the establishment of a trans-regional maritime network for the global maritime information sharing is a great opportunity for our countries to contribute our effort into the maintaining an effective regional maritime awareness.

Generally we can underline, that a strong basis for development and increasing of cooperation among our agencies is already exists, and undoubtedly it will be strengthened in the future.

Thank you for your attention and sorry for my English.

INDIA

“Maritime Situational Awareness”

Commodore Ajendra Bahadur SINGH

PRINCIPAL DIRECTOR NAVAL PLANS INDIAN NAVY

Adm BRUNO BRANCIFORTE, Chiefs of the Navy's, Flag officers, Distinguished guests, Ladies and Gentlemen.

At the outset I would like to express my sincere gratitude to Adm Bruno for the warm hospitality and excellent arrangements. I bring to you warm compliments from Chief of the Indian Navy, Adm Nirmal Verma, the people of India and the Indian Navy. While my Vice Chief was supposed to attend the conference, he is not present amongst this august gathering, since he is medically indisposed.

As maritime nations, we share common security and economic interests, and that is the singular driving force for our presence here. Further, we as mariners believe that all maritime security mechanisms would invariably require surveillance, presence of assets, persistence in the area of interest, and interagency coordination involving navies Coast Guards and in most cases a host of other national & international agencies. Efforts of Capacity-building, pooling-in resources, sharing technology and intelligence are therefore deeply entrenched in all endeavors to secure the seas. The Venice symposium has contributed in large measure to promote all these facets.

23 months ago on 26 Nov 08, a small boat packed with terrorists and explosives, rocked the calculus of Indian Maritime Security perspective. According to the investigations, of the terrorist captured alive, all ten attackers were trained by the Lashkar-e-Taiba. They traveled by sea from Karachi, Pakistan across the Arabian Sea by hijacking an Indian fishing trawler 'Kuber' after, killing its crew and forcing the Master to sail to Mumbai. On arrival near Mumbai, the terrorists killed the Master as well and entered the city of Mumbai on a inflatable boat. They

held hostage, the city of Mumbai, the financial Capital of India for 4 days. Besides extensive loss of commercial and heritage property, 166 innocent civilians and 9 attackers were killed in the attacks. Among the dead were 28 foreign nationals from 10 countries.

My aim today, is to apprise the maritime community assembled here, of some important facets of Maritime Security challenges in the Indian Ocean Region, and provide an update on the initiatives of the Indian Navy, in this regard.

Firstly, let me dwell on the maritime environment in the region. The intensity and volume of maritime trade has seen a sharp increase in this decade due to globalization and the overarching desire to find new markets and resources. It is for this reason that, thousands of vessels ply the Indian Ocean. If we include the smaller fishing craft, the numbers are staggering. To give an idea, India has 11 Coastal States and just one coastal state has over 50000 registered fishing vessels. Considering that there is potential to exploit many of these vessels, the potential carriers of the virus of violence, need to be monitored and we need to keep a careful watch.

The sheer vastness and geography of the IOR, poses significant challenges for surveillance. As the Indian Landmass juts over a thousand miles into the sea, alongwith widely dispersed island territories, geographically, it provides unique opportunities to us, in India and also to some of our littoral neighbors, to place land based network of sensors for surveillance and enhancing the Maritime Situational Awareness. Further due to the sheer size of the Indian Navy and the Coast Guard we bring to bear over 150 ships, aviation assets and other resources to enhance maritime information adequacy.

As the largest Navy in the Indian Ocean Region, the Indian Navy has been proactive in adopting a multi-faceted approach to address challenges associated with maritime situational awareness. We have dynamically supported and actively participated in various multi-lateral and bilateral initiatives.

On the multi-lateral front, the Indian Navy has promoted two regional consultative forum of IOR nations, for enabling a collective security construct – the multi-lateral MILAN maritime exchanges, started in 1995 had its seventh meeting in the Andaman Islands in Feb this year, in which 14 Maritime nations participated. Another initiative called Indian Ocean Naval

Symposium (IONS) was started in 2008 to seek cooperation of all 35 IOR littorals. The second edition of the IONS was attended by 25 Chiefs or Vice Chiefs and the chairmanship of the IONS has been handed over to UAE Navy for 2 years in 2010.

The intent and purpose of both these initiatives, is to permit regional navies to have a shared understanding of maritime security concerns, foster mutual trust, review the needs for shared maritime situational awareness and facilitate coordinated operational response to emergent situations. Way ahead is invariably evolved, through bilateral or multilateral consensus in areas such as coordinated patrols in high risk areas, addressing inter-operability issues, information sharing and intelligence exchange. Aside from purely naval cooperation, regional constructs such as the IONS, MILAN etc can also help establish linkages with non-Navy agencies involved in maritime security matters, such as the respective Coast Guards etc. 'Cooperate for Peace' the guiding ethos of IONS and MILAN, will allow IOR nations to combine strengths for addressing the menace of terrorism, piracy, arms, drug and human trafficking.

Further, as part of Capacity Building initiatives, we have deployed assets for coordinated EEZ patrols and surveillance in the waters of various friendly nations in the Indian Ocean. Limited capacity to patrol their sea areas, has also been enhanced by assets such as patrol ships, aircraft, and surveillance sensors to some friendly nations. This has fostered shared domain awareness and enhanced procedural inter-operability.

On the National front, our Government has assigned considerable resources to revamp our Coastal Security and Maritime surveillance setup. Important facets include – a network of shore radar stations and electro optronic surveillance systems along our coastline and Island territories which are spread over 4000 nm.

To share the information gathered, a National Command Control Communications Information Network, is envisaged to provide a common communications backbone for information sharing between various maritime stake holders. The scheme also envisages interlinking the coastal security network, the national AIS network, Merchant Ship Information System or MSIS, LRIT, VATMS and VTMS. The overall aim is to build an information exchange mechanism for sharing the data with various domestic and international stakeholders.

As far as international information exchange is concerned, the integration of India's Merchant Ship Information System (MSIS) program with the Virtual Regional Maritime Traffic Centre (VRMTC) has made some progress. Phased trials to resolve technical issues for automated connectivity between V-RMTC and MSIS have been conducted since Jun 09. With the bridging of the two portals, a seamless data base of ships plying in the Mediterranean, Red and Black Seas and the IOR area could be facilitated.

Having already implemented the ISPS code, efforts are in hand to develop anomaly detection algorithms and filters to provide the maritime surveillance structure with information on suspect behavior. This will require continued refinement and advances in anomaly detection as well as sensor performance and data fusion. We have put in place an inclusive system of information gathering wherein the mariner, fisherman are being integrated with the chain of high technology coastal sensors feeding the MSA loop.

Structural and organizational changes are also being implemented to include other maritime stakeholders, such as shipping, ports, state and local government and a myriad of national agencies and organizations. The challenges of consolidating the MSA are being addressed, and we believe that successful MSA governance and organization structure will result in enhanced coastal security.

Piracy has expanded its area of influence in the Indian Ocean region. The Indian Navy has continuously maintained a warship on station in the Gulf of Aden for more than two years, escorting over a thousand merchantmen. However, despite increased presence by navies, containment of the pandemic still eludes us.

The inability to address maritime piracy, reinforces our belief that while MSA is a desirable stage, in the overall process for resolution. Surveillance, collection, fusion, analysis, dissemination of data, must extend far beyond from the edges of our respective EEZs. Further, suitable legal and operational response mechanisms need to be evolved. Only then we will be able to deny freedom of movement to non-state actors.

Freedom of the seas, is often touted as the bane for the anarchy in the maritime domain. Whilst freedom is essential and has to be ensured, a certain level of governance also needs to be

suitably embedded for the overall benefit of all nation states. A ‘federated global system’ needs to be evolved linking all regions, duly exploiting and sharing the data on shipping, which is primarily compliant to the international norms. If success is to be achieved, such international co-operative MSA effort, should factor the need to detect the non – compliant operatives, should find legal and technological options pertaining to smaller craft under 300 tons. This is based upon our experience of the attack at Mumbai. Further, setting up information sharing hubs with linkages to other established regional information networks would require a matured balance between data sharing with privacy laws and commercial interests.

In conclusion, I would like to reiterate that a small, seemingly innocuous vessel has tremendous potential to deliver dangerous people and weapons of destruction. We need to be aware of the huge risks. Greater levels of cooperation between navies and nations will help ‘connect the dots’ between databases around the world and ultimately foster greater global maritime situation awareness. Integrating regional as well as extra-regional approaches, evolution of mutually agreed strategies and procedures for cooperative action to combat maritime crime, improvement in information sharing mechanisms, finding newer technologies and affordable solutions with adequate legal framework are the minimum escapable requirements for meaningful MSA. It is our fervent hope that the maritime community will come together to find the answers.

Finally, I would like to once again thank the Italian Navy for providing the forum to share views in this lovely city of Venice.

Thank you.

SWEDEN

“Creating Maritime Situational Awareness – not only nice but also needed”

Rear Admiral Anders GRENSTAD

CHIEF OF SWEDISH NAVAL STAFF

Thank you very much,

Esteemed participants in this symposium,

Ladies and Gentlemen,

It is an honor for me as chief of the Royal Swedish Navy and also right now acting Chairman this year for the SUCBAS community to participate in this symposium and have the possibility to share my view of the importance of Maritime Situational Awareness.

This symposium has three themes, MSA, Maritime Security Operations, MSO and Maritime Capacity Building, MCB. All these three elements are needed to create an optimal environment for international shipping leading to development and prosperity for the global community. And these three elements are internationally recognized as key factors for a positive development of the maritime arena.

In August this year in Copenhagen CHENS, the Chiefs of European Navies, has endorsed a principal paper, the CHENS “Maritime Operational Concept” (the MOC). In this paper is outlined, among other things, principal views of the importance and dependence of The Sea declaring that *“The Sea remains vital not only to the European, but to the Global development of economic vitality, trade and prosperity”*.

Further on the CHENS MOC states that: “MSA, inclusive national and international exchange of information, has always been recognized as the key enabler to successful Maritime Operations, and in particular it forms the basis of MSO. In an increasingly complex world, where

most issues have an element of globalization in their composition, the reliance on better and timelier MSA has never been more important.”

The quotations mentioned confirm that internationally we all agree about the need for a good MSA. The issue is how to go from words to action, and we heard it earlier this morning, and in reality create a system for achieving MSA, in regions and hopefully in the long run globally.

I now would like to share with you some experiences from Sweden and the Baltic Sea area.

In the Baltic Sea the constantly increasing traffic and other maritime activities means new possibilities, e.g. for an increased economic growth. The increasing traffic and increasing maritime activities also brings forward new threats and risks for the traffic and the activities, resulting in new threats and risks for the surrounding states.

For me, acting as Chief of the Swedish Navy, it has been important to push forward the development of such capabilities that gives the Swedish Navy a possibility to meet these challenges and to take our share of the common responsibility to create a secure and safe environment for all maritime activities in the Baltic Sea and its approaches.

For me there are three important factors: “needed musts” the Navy has to pay attention to if you should be working within the field of increasing safety and security, MSA.

The Navy must have a political mandate. Without political mandate, it just doesn’t work and it has to come from the government to act in this field. One of the tasks from the Swedish government that I have received for my navy is the task to “*Protect Swedish interests at Sea.*” To be able to solve this task, a good *Maritime Situational Awareness* is a needed base to lean upon.

The Navy also must have the appropriate resources, i.e. radar stations, ships and boats, naval control stations and other assets for surveillance, identification, compilation and analysis.

And a Navy cannot create MSA alone, not national, nor international. Interagency and border crossing cooperation is a must.

In the Baltic Sea today we have succeeded to establish a cross bordering and interagency cooperation. For some years ago, actually in 2006, the Swedish and Finnish navies started a bilateral cooperation to achieve a common recognized maritime picture. The cooperation was named the SUCFIS - Sea Surveillance Co-operation Finland Sweden.

The success of SUCFIS encouraged us to create a new cooperation, named SUCBAS, (*Sea Surveillance Co-operation Baltic Sea*). It embraces all states surrounding the Baltic Sea, with the exception of the Russian Federation. Russia was invited when establishing the enlarged community, but Russia has so far not officially approached the SUCBAS community with an application for a membership.

Key factors to succeed in the establishment of SUCBAS have been:

- The use of present, up and running, national systems and sensors.
- Every nation can chose it own level of cooperation, depending on the national conditions respectively.
- And doing step by step.
- A common will and understanding of the need to share information.

As a result national contributions has been merged and together created a multilateral, improved and deepened common recognized maritime picture. Hence creating a higher level of common maritime safety and security in the Baltic Sea.

I will now briefly show you some pictures to give you an impression of the thoughts behind and long term aims with SUCBAS.

What do we actually mean with intelligent information?

In the Baltic region there are approximately two to three thousand vessels at any given moment with a weight more than 300 hundred tons. The dense traffic makes it difficult to sort out relevant information.

The AAS system reduces some of the numbers to identify vessels, other sensors such as radios, cameras can further reduce the number of identified vessels even with air and surface assets added there is still a number of unidentified vessels.

But by processing and analyzing information in the SUCBAS community, vessels of particular interest can be identified.

This makes it possible for the appropriate national agencies to respond if necessary. As an illustration of intelligent information, I ask transponders providing information corresponding to these two dimensions picture of a cargo vessel. Whereas through international cooperation and a subsequently assisted information of a different region perhaps a more interesting picture is revealed. This is the advantage of intelligent information.

Well that was the theory. What has happened in reality? Have we had any direct positive effects of the cooperation?

I will now give you one example showing how the 24/7 ongoing naval sea surveillance and cooperation within SUCBAS can increase, support and have a positive impact on the safety and security at sea.

A qualitative true story.

Late of August 2008 a merchant ship with a cargo of chemicals was southbound in the strait between Sweden and Aaland in the north part of the Baltic Sea. In the middle of the night Finnish and Swedish naval control stations recognized that the ship did not follow the ordinary sea lanes.

Her course pointed towards a Swedish island on which was located a youth camp filled with nearly hundred children and adults.

The ship was called upon at 11 minutes past 2 AM through radio, VHF, by the Swedish naval control station in the area. After 9 minutes, at 20 minutes past 2 AM, she had been brought to realize her situation and altered course. Now the ship was following the correct sea lanes of communication in the area.

By doing this intervention a serious accident was avoided that could have had very serious consequences both on people, land and sea due to the character of the cargo onboard the ship.

This example and our experiences of the cooperation within SUCBAS leads me to the following conclusion:

The navies surrounding the Baltic Sea have through common efforts and cooperation created a considerably improved compiled maritime picture in the Baltic Sea. This maritime picture is not only showing the traffic itself but also information beyond the IRS information.

Consequently the cooperation gives the cooperating states the possibilities to make better analyses and threats assessments concerning the Baltic Sea.

All in all the result achieved with SUCBAS cooperation is a higher level of safety and security at sea.

Last but not least some words about interagency cooperation.

A very important part of the work to build a higher level of safety and security at sea is interagency cooperation, as we all know by now.

This cooperation is now and then not without its frictions. I am therefore very happy to report that the Swedish navy today is very satisfied with the cooperation that we have developed with the Swedish Coastguard. And that is one authority.

I was visiting Jean Paul in Belgium a year ago and he showed how 19 agencies in Belgium with two languages can cooperate with 19 different agencies and 1 centre. But we are ahead, we are coming there.

From the SUCBAS system the navy delivers a compiled recognized maritime picture that is directly used by the coastguard in their own national system for analysis and assessment.

To summarize:

I believe that regional cooperation like SUCBAS in the Baltic Sea – where participating nations have the possibility to gradually increase the level of cooperation – will create an environment of mutual trust where the readiness to share information and data will increase. Hopefully SUCBAS - in the future - will be a part of Europe's integrated maritime surveillance.

Maritime resources are limited and demands cannot always be solved by new capabilities, it is also about how to increase the usability of existing capabilities.

The cooperation of multilateral gathering, compilation, analysis and sharing information is today, and will continue to be tomorrow, a corner stone in the Royal Swedish Navy's work to improve safety and security at sea.

The Royal Swedish Navy will continue to cooperate with other maritime actors to develop this important national and international cooperation.

That concludes my speech. Thank you for your attention.

TURKEY

“Turkish Navy’s MSA Architecture & Interaction with current Maritime Security Operations”

Admiral Esref Ugur YIĞIY

COMMANDER OF TURKISH NAVAL FORCES

Admirals

And distinguished participants,

First of all I would like to express that having this opportunity to address you is a great honor for me.

Starting from year 2005, we have been witnessing significant improvement, development and integration efforts in maritime safety and security domain and have been observing successful results of these efforts. In my briefing I will highlight some of the important achievement of the Turkish navy together with our allied and friendly navies and how they are related to current maritime operations, I will follow the outline on the slide.

The main pillars of Turkey’s maritime security policy are regional cooperation, interoperability, confidence building and contribution to global endeavor.

As such Turkish MSA architecture has been designed to support these principles.

As you see on this slide, data and information acquired from a variety of sources are integrated, managed and distributed for various purposes.

The most important feature of our MSA architecture is flexibility in the face of changing operational requirements and technical innovations.

Now I will provide brief information about some of the systems involved in our MSA architecture.

Along with the efforts starting from the 90’s, Turkish navy has established an integrated maritime surveillance system which monitors all Turkish coastal waters with 3 surveillance coordination centers, utilizing different types of land based and air borne sensors. In addition to

these organic sensors, data from various non-organic sensors have also been integrated to the system through alternative communication capabilities. More recently, Turkish navy has assumed a leading and coordinating role to integrate the systems developed by relevant national maritime commands and agencies, which helped establish of the national joint maritime surveillance system.

On the other hand, Turkey developed a national system, called BH OMEGA to exchange MSA data for multinational purposes. Through multinational systems involved in our MSA architecture Turkish White Picture and Recognized Maritime Picture are shared with NATO countries via MSSIS and MCCIS systems respectively. Turkey also has been supporting the V-RMTC from its very beginning. You can observe the significant increase in the contribution of Turkish navy to the V-RMTC system in recent years in this slide.

Having mentioned shortly about our MSA architecture, now I would like to give brief information on Turkish Maritime Security Operations which are supported by our MSA activities.

In parallel to Turkish maritime security policies, Turkish navy currently either participate in or execute maritime operations as shown on the screen. The rest of my presentation will focus on some of these operations.

Going from north to south, as it is reflected by the figure related to maritime activities in 2009 in the Black Sea we can summarize the significance of the Black Sea region in two important words: energy and security.

Distinguished Participants,

In order to increase maritime security in the Black Sea area, littoral states have started a series of cooperation initiatives in the last decade, as shown on the screen.

Now I want to focus on OPERATION BLACKSEA HARMONY, and it is underlying MSA architecture.

The mission of operation Black Sea Harmony is to conduct active presence operations along with vital sea lines communication in Turkish maritime jurisdiction area, in order to identify and react to suspect vessels through achieving and maintaining maritime situational awareness in the designated patrol areas.

With these aspects Black Sea Harmony is a tight Security Maritime Operation composed of Maritime Security Awareness and Maritime Interdiction Operations pillars.

These operations open to all Black Sea countries are agreed with NATO as Operation Active Endeavour in the Mediterranean regarding the Information Intelligence Sharing. Russian Federation and Ukraine are the active partner of the operation Black Sea Harmony since 2007 and Romania is expected to participate in the operation soon after the completion of the ratification process of the memorandum of understanding in both countries.

Therefore the BLACK SEA HARMONY is a multinational operation. Information sharing is conducted with Russian Federation since 2007 via coordination centers utilizing BLACK SEA HARMONY Omega Systems. On the other hand foreign systems are used to data exchange between maritime platforms and OBSH permanent coordination centers.

An effective cooperation has been established between OBSH and operation ACTIVE ENDEAVOUR since initial activation of the operation.

Operation BLACKSEA HARMONY also supports BLACKSEAFOR which was established in 2001, aiming to contribute to the further strengthening of friendship, good relations and mutual confidence among the Black Sea littoral states as well to improve peace and stability in the region through the enhancement of cooperation and interoperability among the other forces.

Now I would like to stretch my coverage a little bit to the south of Turkey. As depicted on the map the Bay of Iskenderun has recently become a major energy hub in Eastern Mediterranean and in order to secure sea lines of communication for oil shipping from Ceyhan terminal in the Mediterranean, Turkish Navy have now launched Operation Mediterranean Shield in 2006 under the legal framework of United Nations Security Council 11th Resolution .

As it is the case for Operation “*Blacksea Harmony*” Maritime Traffic Information is also being shared with relevant partners. Operation “*Mediterranean Shield*” and NATO Operation “*Active Endeavour*” are complementary and provide enhanced MSA in the Eastern Mediterranean with mutual coordination and cooperation.

At this point I would like to express that Operation “*Active Endeavour*” has been a major driving force for MSA initiatives in NATO. And I would like to state with pleasure that

Turkey is one of the Member Nations providing the highest number of assets to Operation “*Active Endeavour*” from its insertion. Turkish Navy has also been participating actively in UNIFIL Operation initiated by the UN for Lebanon since 2006. Data exchange between the participating units and coordination center enhances the MSA in that region. In accordance with the Turkey’s Maritime Security Policy based on contributions to global endeavor, Turkish Navy has also taken part in counter piracy operations in the Gulf of Aden and Somali Basin since the very beginning. Turkish Navy has participated in Standing NATO Maritime Group 2 and combined Task Force CTF-151. Empowering these activities the Command of CTF-151 between May and August 2009 and between September and December 2010 has been assumed by Turkish Admirals.

The last Maritime initiative that I want to cover are the initiatives carried out by the Turkish Maritime Task Group, which was recently established to demonstrate the Turkish Navy’s commitment to Maritime Peace and Stability through enhancing friendship, cooperation and interoperability with allies and friendly nations. It will be activated on a yearly basis to deploy in our areas of Maritime Interest.

This year the Task Group operated in the Mediterranean and conducted trainings and exercises with other Navies, provided support to Operation “*Active Endeavour*”, we assured operations and contributed to the overall MSA effort during the activation period. In the upcoming year it will be activated for three months to operate in the Red Sea, Gulf of Aden, Somali region, Arabian Sea and Indian Ocean to support anti-piracy operations, conduct Maritime Security Activities, especially by contributing to MSA efforts in the region and to make port in various countries in its area of operation.

Admirals and distinguished Participants, as the final remarks of my briefing I would like to stress that trans-regional efforts on the way to a global MSA will definitively help cheap lines of coordination and cooperation open with respective countries.

However little countries support and active participation initiatives are the key elements for the success. We consider that each nation’s contribution to the overall picture has a unique and significant effect on the performance of coordinated operations when and where necessary.

We believe regional efforts to ensure Maritime Security would contribute on a great scale to global endeavor.

Distinguished Participants, this concludes my briefing, thank you very much for your kind attention.

SECOND SESSION:
“DIALOGUE AND COOPERATION
CONTRIBUTING TO MARITIME SECURITY
OPERATIONS”

Due to the geographical extension, the principles of free use of the sea and the wide range of intrinsic variables and peculiar risks, the growing complexity of maritime scenario deserves a modern approach to security. Therefore, the military and constabulary actions at sea must be carried out in accordance with an innovative and effective maritime reference frame. In this perspective, part of the historical role of the Navies are reviewed and clustered in the Maritime Security Operations (MSO) framework. This role needs to be also examined with respect to the need to grant self-protection against pirates to merchant vessels through the use of either Vessel Protection Teams (VPD) or armed contractors. The MSO represents the modern response to the current and future maritime challenges, where military and civil efforts are empowered through a synergic approach towards Maritime Security. While promoting the Dialogue & Cooperation activities at interagency and multidisciplinary levels, the Navies are playing a “propulsory” role in the MSO concept development and its effective application wherever the community need and whenever the level of collaboration among civil and military authorities is appropriate.

Transitional Federal Government of SOMALIA

Doct. Abukar Abdi OSMAN

MINISTER OF DEFENCE

Dear guest of honors,

Ladies and Gentlemen,

First and foremost, I would like to thank you and your Government for allowing us to attend this important events of 8th Regional Sea Power Symposium which is taking place in this beautiful and historical city of Venice. I would also like to thank Admiral Branciforte who facilitated and give us an opportunity to be here and address this important session.

Please also allow me to thank the Countries and the International Organizations who have supported Somalia during the two decades of conflicts which was orchestrated by the International Foreign Terrorist Fighters in Somalia.

Excellencies, I would like to update you on the current security situation in the Somali water and the raising of the International terrorist activities allied to Al-Qaida in Somalia.

The Somali Government led by former President Mohamed Siad Barre collapsed in January 1991, since then thousands of Somali people have been killed, injured or displaced internally and in the neighboring countries, in the USA and Europe, but the worst started when International foreign terrorist fighters launched their extremists ideology in Somalia early 1990 after authoritarian Government in Somalia collapsed.

These International Foreign terrorist fighters start by floating to the surface gradually. They recruited hundreds of Somali teenagers and bring in thousands of foreign fighters from Asia, Arab, Africa and other countries to take over Somalia and turn into Extremist Islamic State and make Somalia one of their main bases to attack Africa, Gulf and neighboring countries and other countries around the world.

After twenty years of preparing militarily, economically and politically, these terrorist fighters started to wage all out war against the Somalia Government of President Sheikh Sharif, which was established in Djibouti in January 2009.

These foreign fighters numbers are growing up daily, they are now around 2500 to 3000 men and most of the southern regions and some Regions in the Central of Somalia are under their control. Recently, they extended their fights to the Puntland and Somaliland Regional Administrations, in which had attacked and killed several senior Regional Administration officials and also conducted suicide bomb attacks.

Somali is now in danger to fall into the hands of the International terrorist fighters and Al-Shabaab allied to Al-Qaida if immediate supports to re-establish strong Somali National Army and Naval forces are not been taken as well as financial and Political supports are not forthcoming.

A.U. Heads of States in their summit of Kampala-Uganda this year 2010 endorsed to deploy strong 22,000 AMISOM Peacekeeping forces to Somalia; but that did not take place. We have now in Somalia only 7.200 peacekeeping forces from Uganda and Burundi, and some of the African Union Member States promised to pledge Peacekeeping Forces; which they are not ready to do.

Al-Shabaab and Foreign fighters in Somalia uses Suicide Bomber attacks as one of their main deadly weapons. Most of these deadly attacks include;

- In different suicide bomb attacks which took places in Mogadishu and Hiraan Region in Somalia; 6 “six” cabinet Ministers, eight members of Parliament and hundreds of civil servants, TFG Soldiers and thousands of innocent civilians were killed by the Terrorist fighters.
- On 12th July 2010, twin bomb blast rocked Kampala City at 22.45 hours when people were watching World cup Football match. The Twin Bomb Blast killed 74 innocent civilians and wounded 60. The Spokesperson of Al-Shabaab sheikh Ali Mohamud later claimed Al-Shabaab was behind the bomb blast.

-
- Two suicide bombers attack in the AMISOM HQ in Mogadishu. AMISOM Deputy Force Commander “Major General” from Burundi and Somalia Deputy Police Force Commander from Burundi, TFG and Peacekeeping troops were wounded.

Al-Shabaab connections with other terrorist fighters

The Terrorist fighters in Somalia have links and connections with the International Terrorist foreign fighters which are affiliated to AL-Qaida fighters fighting against their Government in Yemen, Iraq, Pakistan, Afghanistan and Chechnya. Their actions have proved to have the same religious extremists ideologies. They have also been linked with the increased fighting in Yemen and South Arabian border.

The Deputy Commander of Al-Shabaab Sheikh Muktar Robow declared their Organization Al-Shabaab allied is to Al-Qaeda and they are ready to cross to Gulf of Aden in support of their brothers fighting Yemen and Saudi Arabian governments and encouraged Al-shabaab youth to take part in Jihad fighting.

In different occasions Al-Shabaab leaders announced that they are getting military supports and trainings from Al-Qaida International Terrorist groups, while several leaders of Al-Shabaab were confirmed trained in Afghanistan

The International Terrorist Economic Empowerment

- The Foreign Terrorist Fighters and Al-Shabaab control some economic sectors such as seaports and airports.
- They use seaports and airports to bring in to Somalia; foreign terrorist fighters and Illegal weapons to fight transitional Federal Government.
- They also force business people to pay taxes for exports and imports of commercial goods at the seaports such as, Kismayo, Marka, Barawe and Harardeere in the areas they control. Moreover, charcoal exports to the Gulf Countries have hugely increased their sources of income.
- They roughly generate monthly \$ 8-10million US Dollars from these incomes. In addition business people in Bakaaraha are forced to pay \$ 5 million dollars in every three months. Anyone who failed to do that his properties are confiscated and arrested.

Piracy off the Somali coast has been a threat to the international shipping since the fighting perpetuated by the Al-Qaeda fighters in Somalia has immense and affected the economic stability in the region.

Since 2005, many international organizations have expressed concern over the rise in acts of piracy. Piracy has contributed to an increase in shipping costs and impeded the delivery of food aid shipments. Ninety percent of the World Food Programme's shipments arrive by sea, while over thousands of commercial vessels and oil tankers are sailing through Gulf of Aden to the rest of the world their safety are at stake because of the International Terrorist fighters attacks.

Hundreds of ships and its crews were hijacked in the last five years 2006 – 2010 by the International Terrorist fighters in the gulf of Eden and Indian Ocean, and;

- Hundreds of millions of dollars of ransoms were paid by the Ship companies to release their ships and crews; but by paying the pirates it encourages and empowers terrorist activities in the Somali water.
- The foreign terrorist fighters and Al-Shabaab gets 40% of the amount of ransoms that pirates receive from the ship owners. And the value has increased since 2007 from \$ 3.5 up to 7 million dollars for each vessel hijacked according to size and capacity and product aboard the ship.

Somalia has 3333KMs of coastlines. Somalia water is the important route for world trade which connects Indian Ocean, Gulf of Aden, Suez Canal, Mediterranean and Black seas. These routes are needed to be protected from the International terrorist movements: which our forces are unable to do because of the lack of the following:

- Well trained soldiers and officers to tackle with the rising of piracy and terrorist activities in the Somalia water.
- Speed boats mounted with heavy machine guns.
- Barracks and Marine training camp.
- Naval HQ office.
- Budget to run the activities of the Somali Navy.

- Central Communication centers and communication equipments for Somali Naval Forces to contact with the International Naval Forces if there are alerts of pirates hijacking vessels in the Somalia water.
- Hospital, medical equipments and medicines.
- Transportations.

The International Foreign terrorist fighters and Al-Shabaab recruits teenagers between 12-18 years to join Al-Shabaab and fight TFG and AMISOM troops. The boys are picked from their parents and homes by force and parents were harassed when they try stop.

Al-Shabaab and Foreign Terrorist fighters banned all International relief Organizations, Local and the International Medias to operate in the areas where they control, Al-Shabaab confiscated and closed local Radio stations and TVs Stations and banned relief food to reach the vulnerable people. Thousands of innocent civilians died due to diseases, malnutrition, insufficient health services and lack of food and clean water.

Over 2million people fled their homes since 2006 because of this war masterminded by the International Terrorist groups.

AMISOM peacekeeping forces have done extraordinary task to fight terrorist fighters in Somalia they also support to recruit Somali soldiers with the help of European Union and United State of America funded projects. We are also grateful to the US and Italian Governments for provided Stipends and Rations for 8.200 TFG soldiers in Mogadishu.

SPAIN

Admiral Manuel REBOLLO GARCIA

CHIEF OF SPANISH NAVY GENERAL STAFF

Chairman of the Second Session

Thank you. Admirals, distinguished guests and colleagues, Ladies and Gentlemen,
Good morning, we are about to start this second round of the 8th *Regional Seapower Symposium*.

First of all let me thank Admiral Branciforte for giving me the opportunity to chair this Session and also for the superb organization of the event and the whole hospitality given to all of us. Admiral, Italian Navy again, it's better than ever.

Now the topic for today is "Dialogue & Cooperation contributing to *Maritime Security Operations (MSO)*". I think in this Session terms and definitions of what Maritime Security is are going to be clear, so I have no doubt that, given the level of the speakers, we are going to have a very fruitful and productive Session.

So, my responsibility as Chairman is to have a very strict control of the dialogue, so I don't want to beat about the bush in this Session.

So I can assure you that there is no penalty for those who have doubts before the ten minutes assigned to each speaker. For saving time is time to start with this introduction so I would like now to offer the floor to Rear Admiral Yangpeng, Deputy Chief of the Staff "Chinese East Sea Fleet".

Admiral the floor is yours.

CHINA

“Strengthening Maritime Security Cooperation”

Rear Admiral YANPENG QIU

DEPUTY CHIEF OF THE STAFF EAST SEA FLEET

Respecting Admiral Bruno Branciforte, Italian Navy, distinguished guests from diverse Navies, Good morning,

I am very glad to be here in the beautiful city of Venice and have the chance to discuss about communication and cooperation in Maritime Security mechanism together with friends from different Navies.

First of all, on behalf of Admiral Wu, Commander of PLA Navy, I would like to send my gratitude to Admiral Bruno Branciforte for the kind invitation and to convey my sincere thanks to the Italian Navy for the warm reception and the great efforts for the success of the 8th Regional Sea-power Symposium 2010 in Venice.

The Symposium advocated by the Italian Navy and pushed forward by many Navies has become a very important forum to deepen friendships and exchange of ideas of various Navies aimed at bettering original security in a cooperation and the Symposium has arisen ever more serious attentions of many sea powers.

Communication and the cooperation between Navies in an effort for Maritime harmony, peace and development is also the objective the Chinese Navy has been long seeking for, though this is the first time it joins the Forum. The Chinese Navy’s Defense Sea power and that Safeguard in Maritime Security of the country, Chinese is the bigger country of responsibility the Chinese Navy is taking an active role in the International Maritime Security affairs in an open way. For instance Chinese Navy Escort Task Crew in the wake of previous similar groups, is now engaged in the Gulf of Aden and waters of off Somalia’s coast.

Together with various foreign Task Groups and ships, the Chinese Navy Task Groups have made sure contributions to the UN solutions for the safety of the sea while practical and highly efficient bilateral communication and cooperation for friendship and trust have been promoted to tackle with threat from the sea. The Chinese Navy is playing an ever more important role in the safeguard of maritime peace and development which has been recognized by the most peace leading countries.

The Chinese Navy retains the concept of peace opening up cooperation and harmony. It enjoys the security outlook of mutual trust, mutual benefit, equality and coordination.

In the past 60 years of growth the Navy has dispatched 33 batches of ship groups, 40 naval vessels in total, to 30 countries of five continents for port visit. It has recognized and participated to dozens of bilateral or multinational military exercises.

The mode of exchanges and cooperation has always been on the way of improvement and the contents have been continuously enriched especially in respect of coping with non-traditional threats from the sea or carrying out non war-time military cooperation, which suits as contributions to the regional as well as the world peace, while showing the practical attitude of tourist exchanges and cooperation to the outside world.

The exchanges and the cooperation of the opening up Chinese Navy with confidence are all around and transparent. We believe bilateral contact brings understanding, bilateral understanding leads to trust and so we are looking forward to improving bilateral military trust by the suggested means of touch. In the past years the Chinese Navy has willingly opened its door to invite different Navies, to have dialogues, cooperation, in building up Maritime Security mechanism. It has hosted many foreign military personnel and received many port visits by various Navy's ships and has gathered many friends worldwide to visit its military facilities, it has organized the media journalists to have closed interviews with the Chinese Navy and officers. All these activities have brought help to different Navies as well as to the public in knowing the sea power better while casting messages of harmonious world, lasting peace and of common prosperity, in good faith of the Chinese people in friendly cooperation and peace.

The Chinese Navy has also been contributing to building a study and efficient platforms of communication and cooperation between Navies.

The Chinese PLA Navy Commander Admiral Wu points out Navies and International Force, exchanges of efficient cooperation between Navies cannot be ignored in tackling with non-traditional threats in the world Maritime Environment.

In 2010, in Commemoration of the 60th Anniversary of the Chinese PLA Navy, China helded many multinational naval activities. 29 Navies, including Italian Navy, sent delegations. 20 ships of 14 Navies gathered in the Coast of Xingtai. Navy leaders of 30 countries charted the theme of harmonious Oceans on the Symposium which suits as a devotion example of expressing the strength of Chinese Navy in further exchanges with other Navies.

Dear friends, the Chinese Navy delegation has been invited to join the function with good wishes. I believe that our Navies are going to have more communication and cooperation in wider fields at a deeper level for a brighter future where I am looking forward to.

The 21st Century seems to be the Century of the Oceans thus harmonious Oceans and regional stability are the common use of the people in the world. Here I would like to make use of the conception of harmonious Oceans for a consolidate effort by Admiral Wu at the Symposium of Xingtai in proposing further communications and cooperation.

The Chinese Navy will continue to hold opened up pragmatic and cooperated spirits in securing regional, maritime peace and stability as well as in building harmonious Oceans together with various Navies.

Last but not least, Best Wishes to great success of the Symposium, thank you!

CROATIA

“The Adriatic Sea security and interagency cooperation in Croatia”

Rear Admiral Tihomir ERCEG

DEPUTY COMMANDER CROATIAN NAVY

Thank you chairman, Admiral Branciforte,
Chiefs of Navies,
distinguished Colleagues, Ladies and Gentlemen,

It is my honor and privilege to inform you about the most significant threats to Croatian sea security as well as how Croatian authorities respond to these challenges.

We heard for so many times how important oceans and seas are in modern civilization; in fact, they are extremely important for economic and any other development. The sea has always been a source of national wealth for the nations close to it and fundamental for their development, as well as a source of their international prestige. The processes of globalization, economic, technological and trade development have connected the nations. At the same time, all these processes have also become sources of new threats and challenges for international security.

The new security environment generates very complex issues, which in many different ways have become the integral part of a security challenges and threats. The sea security system needs to involve protection and security of both governmental and commercial activities in territorial waters of any nation as well as at high seas where coastal nations have no jurisdiction.

Risk and timely identification of a threat in the sea security is under the influence of the specifics of littoral areas and in the high density of sea traffic. To control such environment is very hard and demanding. However, all coastal nations regardless of economic power should think beyond basic functions of their own navy and coast guard forces. Such thinking would ensure development in organization and liability in order to ensure world economic development

in very complex safety environment. Therefore, it is necessary to renew a tight cooperation among nations in region with a common goal of constant littoral monitoring as well as of high seas. It requires reaching and maintaining the necessary level of interoperability of the surveillance systems as well as of information collecting and dissemination.

The Adriatic Sea is not only a natural, historical, cultural and economic value to The Republic of Croatia but also one of the greatest strategic values. With its geographical position and especially its size compared to the overall Croatian territory as well as with its colorful naval tradition and cultural heritage the Adriatic Sea presents the strategic asset to the Croatia. To provide the answers on all demands Croatia is about to develop overall strategy regarding protection on national level. A high number of initiatives for integration, coordination and joint action of all national agencies and institutions as well as of other organizations involved in the Adriatic sea protection are ongoing. All actions are according to the international legislature.

In accordance with anticipated challenges and risks, the Croatian Navy defined what capabilities and capacities would be necessary to develop and integrate in order to reply on incoming challenges with accepted risk. The effective opposing to 21st century challenges demands full spectrum engagement from diplomacy, over modern technology to armed forces. Regarding rapid changes in strategic environment, which are under the influence of globalization, the reorganization and integration of all institutions are required.

The coherent civil and military cooperation is a keystone to achieve desirable level of security in the Croatian navy area of responsibility. Therefore, the Croatian government established the 'Main coordination body' in order to integrate all national resources that can contribute to the security at sea. The main task of this body is to define policies and guidelines for safety, security and protection of the sea that is under jurisdiction of the Republic of Croatia. As you can see thirty Ministries and agencies are involved in it.

The operational part of this body is an expert body lead by the Commander of the Croatian Coast Guard, which is part of the Croatian Navy. The main task of the body is the development of plans and measures regarding safety and security at sea.

Formation of The Croatian Coast Guard (HRVCG) raised security at sea on higher level. The Croatian Coast Guard according to national laws coordinates with other ministries and

agencies engaged in security at sea. The Croatian Coast Guard contributes to protection of national interests at sea and develops effective security system at sea by providing joint planning, coordination and execution of activities. The key Croatian Coast Guard tasks are protection of sovereignty and law enforcement in the Croatian Economical Exclusive Zone, at open sea, as well as support to other agencies in accordance with Law of the Coast Guard.

In order to manage and control sea traffic on the eastern Adriatic Sea coast, Croatia intensively works on implementation of situational awareness picture in real time. The system integrates both civil and military surveillance sensors (coastal and ship radars), optical sensors, etc. All ministries contribute in integration of situation awareness, especially Ministries of sea with the Croatian Vessel Traffic Monitoring and Information System. That system collects data about vessels and cargoes passing in Croatian littoral area. In addition, the system can be used for port monitoring. All collected data will be integrated in unique net in real time situation awareness centre.

To maintain security at sea and freedom of navigation it is not enough to develop national capabilities, only. It is of critical importance to share information with regional countries and Allies.

The HRV Navy role in the Virtual Regional Maritime Traffic Center is situational awareness data dissemination collected in the Adriatic Sea by the Automated Information System, that are on board navy ships and some of them are on islands. Similar data are shared with NATO Maritime Command in Naples within the Maritime Safety and Security Information System project. The Croatian Navy participation in international projects proves that beside improvement in efforts for security at sea in its own area of responsibility, Croatian Navy is ready to contribute in international community activities regarding combat against global threats at sea.

The Croatian determination to participate in international naval operations is not questionable but the fact is that Croatia at this moment has no adequate warships to participate in naval operations outside the Adriatic Sea. Therefore, the Croatian Navy decided to participate and contribute to international security at sea by deploying Navy personnel. The example is EU

operation ATALANTA where Croatian officers are deployed in operation centers and on the ships of the allied partners or partner nations.

At the beginning of this presentation, I mentioned globalization as a process, which contributes to technological progress and provides increasing capacities to the free market in all aspects of production and creation. However, as a part of that process all nations are vulnerable against effects of globalization. The example is the world economic situation, which presents in the best way that even countries with the most stable financial sector and the highest economic standards are not resistant to the global economic crisis. Anyway, the economic crisis also affects Croatia, which still has been recovering from the events occurred at the end of 20th century. Accordingly, Croatian Navy has undertaken a full spectrum of measures and activities to reduce expenses regarding modernization and purchasing of equipment, but still bearing in mind combat readiness.

Regarding limited finances, Croatian Navy center of gravity is set up in personnel preparation for participation in international missions and operations; training to implement naval Force Goals and in achievement of NATO standards by education in Croatia and abroad. Purchasing of equipment and modernization is still ongoing according strategic documents but with new priorities regarding improvements in more effective mission execution at sea. Besides that, Croatian strategic documents are in revision and reform of defense system is ongoing in order to meet security challenges of modern society and to provide conditions for Croatian active participation in the collective defense systems like NATO and EU.

There is no effective fight against risks and threats without cooperation. Safety at sea, challenges, threats and dynamics of their changes present highly demanding tasks to any nation. Therefore, guarantees of safety and security can be developed only by cooperation of all nations in order to increase national, regional and global security as well as stability.

The international security environment demands multi-structural organizations inside national security systems of any nation. So I believe that synchronized and common activities of all nations in the Adriatic area can significantly increase system performance in prevention of illegal activities and from the start disrupt aspirations of terrorist and criminal groups to use the Adriatic area for their purposes.

Therefore, the Republic of Croatia, alongside other nations, should be looking for solutions, which will prevent negative effects and at the same time, these solutions will enable Croatia's full participation in international processes important for national, regional and global prosperity.

Thank you very much for your attention!

FRANCE

“Maritime Security Operations”

Admiral Pierre-François FORISSIER

CHIEF OF FRENCH NAVAL STAFF

Thank you,

It's always a real pleasure to be here in front of you in this wonderful and historical city. The hospitality and the kindness of the Italian Navy is in accordance with its old tradition and I want to thank very strongly my friend, Admiral Branciforte, and all the people of the Italian Navy who worked very hard to do this Symposium, a huge success. And now if you allow my, I will shift to my French language.

For over two centuries, France was largely monopolized by continental concerns. Today, since the end of the Cold War, globalization has set up new challenges.

And if France and Europe are now turning their attention to maritime areas, if we rediscover the sea, it is not only because of the pleasure it provides.

In a constantly changing international environment, struck by a major financial and economic crisis, the conquest of new maritime areas is indeed at the heart of strategic, economic and environmental aspects of the twenty-first century. And if the sea is a beautiful area of freedom, which facilitates trade, it is at the same time the scenario of multiple human activities, civil or military, legal or criminal, implemented by professionals as well as and by amateurs. A few weeks ago, three French sailors were taken hostage off the coast of Nigeria. All of us here, we could cite many similar examples of this type, proving that the issue of safety at sea is far from being controlled and being solved.

That's why today I would like to share with you some reflections on the peculiarities of the MSO in the conduct of naval operations, before addressing the need for international cooperation in this field.

We have now thought about the question of MSO for a long time now. And today I am pleased that these definitions are converging. The Admiral has just been speaking about the Wise Space Team in the year 2010 and he mentioned the definition .

The Chiefs of Staff of the European navies have given their own definition of MSO. Yet another definition has to be found in the NATO draft concept that will be submitted during the Lisbon Summit.

From these convergent definitions, but I will underscore two words that are very important. The first term is illegal and the second couple of terms is Civilian and / or military. I would also like to highlight two challenges we face today and which characterize the MSO.

The first challenge is related to the development of the so-called "civilian" legalism. Indeed, the first feature of MSO is in the unlawful activity fought and in the difficulty of enforcing a suitable legal treatment. Our navies are not facing an enemy, but an offender.

In addition to the "traditional" intervention the new challenge is to apply the proper criminal procedure to these occurrences. Which jurisdiction will apply? What procedure should we use? What about the gathering of evidence? What future can we reserve to those who have been arrested?

We really have to "think the sea" mentality or frame of mind.

As part of the European Union we have established agreements that allowed ATALANTA operations to lead to the trial and imprisonment of pirates, for example, in Kenya and the Somalia, where we have agreements with the authorities.

For operations against piracy in which France is more directly concerned, we're judging the Pirates at home in France. This applies in particular to the pirates arrested during operations to release the sailboats *Tanit*, *Carre d'As* and *Ponant*.

In general, our work in this type of operations is facilitated by the French law that recognizes the ability of the captain of a ship or aircraft of the Navy to report infringements. So, we don't have to juxtapose our action involving other capabilities, such as that of a police officer.

In all cases, drug trafficking, illegal fishing, piracy, pollution are problems we work prior to the operations, that is to say, before the military intervention, with the prosecutor to ensure compliance with the law investigation.

These operations are already providing good results, but there remains much work to be done, particularly to handle and solve problems with a whole range of offences. It is necessary to have closer collaboration between the different authorities responsible for these matters.

But the inter-government cooperation comes up against natural resistance of all kind; we can perceive some resistance at different levels within our respective organizations.

Each administration is continuing its work with professionalism, according to specific aims and efficient working methods. Our effort is on strengthening mutual recognition, and collaboration and coordination between our agencies.

In this spirit, France created in Paris last month the Centre of the Coastguard function gathering at the Navy headquarters, we have representatives from the police, gendarmerie, director of maritime affairs, customs and of course seamen. We need to gain a better knowledge of our needs, win all our partners' trust and eventually better work together on the ground. This is an essential tool of the French maritime safety policy.

Finally, the width of the spectrum of MSO is another challenge to meet because we have many activities to carry out from the simple activity of traffic control, to the fight against international terrorism or proliferation of weapons of mass destruction.

These are all special cases that require the application of different legal procedures. For example, the following might be mentioned: natural environment protection, natural resources protection, fisheries inspection, border control, illegal immigration, drug trafficking and smuggling, naval diplomacy, maritime interdiction operation, maritime situational awareness, protect maritime trade, secure sea lines of communication, secure freedom of navigation, deployed maritime surveillance, humanitarian assistance, disaster relief, non-combatant evacuation, stabilisation, protection of critical infrastructure, counter terrorism, maritime capacity building, contribution to operations ashore.

We should also recognize that the boundary between different sources of MSO can be arguable because the same mission might as well switch to MSO simply because of the occurrence that is the cause.

But now we need to control all maritime routes and all illegal activities. And as we also know, unfortunately the threat is not going to lessen!

That's why we need for an international co-operation.

MSOs are as temporary assignments, implemented in response to a suspected infringement, as the construction of the *Maritime Situational Awareness* (MSA) should be a permanent mission of surveillance and apprehension of the maritime domain. Both require an excellent international co-operation.

The need to know is based on the need to share. And in this domain, no navy can refrain from sharing their information. In the field of MSO we have an affirmative obligation not to increase naval equipment, we should better coordinate our efforts.

In this respect, the financial crisis is a real "strategic surprise" that compels us to go further in streamlining our resources and sharing of our naval assets.

I really believe that the volume of the fleets we become larger and larger, the vast extent of our maritime areas and the diversity of the situations we face, make this cooperation more and more urgent. I am convinced that a greater cooperation will make us more efficient and it will enable us to go farther and longer, together. We will be able to navigate far and wide, these are indeed the characteristics of a real seaman.

Today, we must also face the challenge of co-operation. We need to build trust, reciprocity, sharing of know-how expertise and sharing of naval assets. Our navies have a fundamental role to play in this area because we have a great expertise and our methods are rigorous. We are known for our loyalty, our professionalism and discretion. Operationally, the naval forces are heavily involved in military operations to secure maritime areas. The success of such operations is based on flexibility, responsiveness and the operational expertise of naval capabilities and crews deployed in operations.

So we need to share our know how and to share innovative solutions.

To conclude, I wish every country, every navy and every administration can think about how to add its best contribution to the success of this action. If we resolve modern conflicts only through military forces, we are bound to fail. But the international community should make all possible efforts to resolve political, civil and military problems, but the security of the maritime spaces also requires , as we know, a comprehensive response.

Thank you for your attention.

GREECE

“Anti-Piracy Operations in the Horn of Africa (HoA): The Hellenic Navy Experience on Combating Piracy and the Pirates’ Tactics”

Vice Admiral Dimitrios ELEFSINIOTIS

CHIEF OF HELLENIC NAVY

Good morning,

It’s a real pleasure to be among colleagues and friends in this wonderful town, Venice.

Admiral Branciforte,

dear Bruno, Admirals, distinguished guests, Ladies and Gentlemen

I would like to thank the Italian Navy and you Admiral personally, for your kind invitation and to congratulate you for the outstanding organization of such a demanding event would like to thank you for giving me the opportunity to address such a distinguished audience, in order to share some thoughts and concerns, with regards to the Antipiracy Operations, stemming from the experienced gained, through our participation in the operations off the Horn of Africa and the Indian Ocean.

For the topic please allow me, for no further delay, to pass the floor to Commodor Kosadignidis, who is the director of my cabinet in order to brief and present the topic. Thank you very much!

Commodor Kosadignidis

Thank you Admiral! Thank you sir!

The outline of my brief presentation is shown on the screen. I will refer to the Hellenic Navy’s participation, to the main difficulties we faced at all levels – and as a matter of fact we still do - and I will express my thoughts on the way ahead.

To begin with, increasing numbers of piracy incidents in the Gulf of Aden and off the Horn of Africa in 2008, threatening the international humanitarian efforts in Africa, as well as the safety of maritime trade, led to the launching of various international initiatives in the area. Responding to an urgent UN request in late 2008, NATO started to provide escort to the UN World Food Program vessels transiting through these areas in the context of Operation Allied Provider and later through Operation Ocean Shield. In parallel, the EU-led operation ATALANTA, along with relevant operations launched by US-led Combined Maritime Forces and other independent actors in the field, underscore the significance attached to the problem by the international community.

The coordination of these initiatives was - and still is - indeed a challenging task. It is mainly sought through the extensive use of the Shared Awareness and Deconfliction (SHADE) Forum, especially on the management of the Internationally Recommended Transit Corridor (IRTC).

The total Operations where pirate attacks have occurred is immense, as you can see in the slide; therefore it is extremely hard to effectively cover it, given the limitations of the number of the deployed units.

Unfortunately, despite the fact that statistics show positive results of the counter-piracy operations to the G.o.A. and the IRTC, there is an increase in the number of pirate assaults in the Somali Basin. This development demonstrates the pirates' ability to adapt and shift their activities to other areas in order to continue their business.

Now, as most of you know, the Hellenic Navy participated - from the very beginning - in almost every recent international endeavor to combat piracy. The main reason is that a country with one of the biggest mercantile fleets in the world could not but be present at the international community's call.

At this point, I would like to stress that the first tactical Commander of EU-led operation ATALANTA at its very dawn, was a Greek Commodore on board a Hellenic Frigate. Moreover, our participation with one Frigate in NATO's operation Ocean Shield and the US-led CMF with Staff Officers, demonstrated our Government's strong will to contribute to every possible way and - as you can see - our overall participation has not been significantly decreased, despite the

unprecedented financial crisis that Greece is faced with nowadays. The red color on the slide underlines the past activities or the posts that we used to man.

Our participation in the operations has provided a unique opportunity to understand in depth the nature of the existing difficulties, in the broader area of operations. A thorough read of the lessons learned, leads to the acknowledgment of specific difficulties and drawbacks that we have to consider and – consequently - overcome.

At the strategic level, the first and foremost issue is that we fail to address the root causes of piracy, namely lack of robust governance and poverty. What really drives those young people to piracy, apart from desperation, is the lack of the proper institutions and law enforcement. Thus, despite our efforts in the maritime domain, we should win the battle ashore. Stabilization, rule of law, economic growth and development are some of the key factors to our success.

Another concern which clearly stands at the same level is the scarcity of resources through the force generation process. The overall number of units in the area is still not enough. For example, the World Food Program escorts' number is rising to a level where it is becoming rather difficult to continue focusing on the Somali Basin and, at the same time, maintain security at the G.o.A..

Similar to that, we do face logistics problems at the strategic level, due to the vast area of operations. The insufficiency of the logistics support adds a certain degree of difficulty to our efforts.

Last, but not least, there are still major concerns, stemming from the existing legal framework. No matter how well educated and trained the Staff officers onboard our units are, there are so many preconditions, restrictions and law interpretations that allow pirates to exploit the situation and continue uninterrupted and even more persistently their business, their operations. To give you an example, although every State may seize a pirate ship, the subsequent judicial proceedings must be carried out by the courts of the state, which carried out the seizure. In practice, the nations operating off the coast of Somalia are very reluctant to prosecute the suspected pirates, due to the anticipated practical and legal difficulties. When the suspects are

detained, they are seldom sent to the states that captured them. Therefore, most of the arrested pirates are transferred to regional countries, in order to face trial, with the well known results.

Now at the operational level, the number of Pirate Action Groups has been steadily increasing and their activities have spread south and further to the east into the Arabian Sea since counter-piracy initiatives have successfully reduced piracy in the Gulf of Aden area. This relocation eastwards is overstretching the capacities of the international counter-piracy forces and this might lead to seeking further coordination with India and Oman.

In addition, the attitude of the shipping industry towards piracy, is not always helpful – to put it in a politically correct way – to our mission. To be more precise, on one hand we face the practice of negotiating and giving in to pirate’s blackmailing and outrageous demands and on the other, the lack of adherence to Self Protection Measures. If we add the reluctance to liaise with the naval forces and provide all the necessary, but sometimes commercially sensitive, information we compile the picture of the relations with the shipping world.

Another essential operational must, is the intensification of a twofold informational operation: both towards the public opinion, in order to achieve a better support and approval for the budgeting of such operations and towards the shipping industry in order to persuade them that they will have much more to gain than to loose, by considering the naval forces as close partners.

Finally, at the tactical level, as far as the enemy is concerned, the two major pirate groups (Somali Marines and Puntland Group) are well organized and powerful. They appear to have a kind of military structure, intelligence gathering infrastructure (radar etc.) and logistics support.

The risk of a pirate attack appears to increase immediately following the release of a hijacked vessel and/or following a period of poor weather when pirates have been unable to operate. Weather as a limiting factor is predominant in piracy operations. The monsoons hamper pirate deployment into the Somali Basin and off the Horn of Africa and during this period Pirates Action Groups (PAGs) find the Gulf of Aden and the Internationally Recommended Transit Corridor (IRTC) suitable for their activities with shore-based skiffs. Even further, when the GoA (Gulf of Aden) is “Coalition-Heavy” the pirates shift their focus and increase their attacks in the Southern Red Sea and the Bab-Al-Mandeb (BAM) areas.

Moreover, the use of a pirate mother ship has enabled attacks to take place at a greater range from the shore. Many pirate attacks have taken place early in the morning, at first light. Attacks have occurred also at night, but this is less common. Additionally, Pirate groups in the GOA loiter amongst local fishing vessels in order to exploit heavy traffic and conceal themselves.

And now we come to the bottom line: What has to be done. First, we have to convince the shipping industry for strict adherence to the Self Protection Measures, since they have proved to be the most effective defense that a merchant vessel can use to deter a pirate attack. The majority of attempted hijacks have been repelled by a ship's crew who have planned and been trained in advance of the passage and applied Self Protection Measures. Securing the political approval to use them will increase effectiveness.

Second, SHADE meetings have proved to be a valuable forum concerning coordination of the parallel initiatives in the area. However, detailed coordination between NATO, EU and the CMF still needs to be improved, as priority shifts between the IRTC and the Somali Basin continue. There is no doubt that nations operating in the area that are not yet fully engaged with SHADE have to be encouraged.

Third, we do need a better, more sufficient legal framework.

Finally, the Regional Capacity Building is of paramount importance, on the long run, since it addresses the root causes of piracy. That includes assisting the regional states, upon their request, to develop their own ability to combat piracy in full, complementary with existing international efforts. In that respect, training and education for the locals is a crucial domain, and I'm happy that Greece has something to contribute to that extend, as well.

The NATO Maritime Interdiction Operations Training Center in Souda Bay, Crete is – without any doubts – an asset that the international community should take advantage of, always in close coordination with NATO SACT. As the recent exercise 'Phoenix 2010' clearly demonstrated, the Maritime Interdiction Operations Training Center is capable to deliver training tailored to the needs of our African colleagues.

At this point I would like to comment that the reluctance of nations to increase funding the anti-piracy operations is another consequence of the global economic difficulties that we are

all experiencing the last couple of years. That leads to an even more intense need for effective coordination to the area of interest and further engagement of the countries in the region.

Admirals,

Ladies and Gentlemen,

In our days, we face adverse overwhelming challenges, risks and threats, in national, regional and global context, with piracy being one of them. These challenges are inter-connected and mutually supported. Tackling them, takes a decisive approach and more synergy among different nations. Thus, we have no alternative but to promote the close, sincere and frank cooperation. It is necessary to rely upon each other and to improve the confidence and the good neighboring relations among us.

Thank you very much!

MONTENEGRO

“Light up blind spots through regional network for maritime situation data exchange (MSDE)”

Vice Admiral Dragan Samradžić

CHIEF OF THE ARMED FORCES OF MONTENEGRO

Thank you!

Admiral Branciforte, distinguished colleagues, Ladies and Gentlemen,

It's my pleasure to have an opportunity to address you here and to share ideas and views on by far the most important issue on the sea, Maritime Safety and Security.

Dialogue and cooperation are the most important tools to reach common understanding of changes we face and to find acceptable solutions for all.

So I am very glad to see all of you here ready to cooperate. From Montenegrin point of view being aware of the situation at sea means that we are aware of our limitation in resources, information and assets. That means that we have to light up as much as possible blind spots. From our perspective this is possible only for strong common network for Maritime Situation Data Exchange with information overlapping and cooperation at sea among Navies.

Personally I am very proud about our achievements reached so far. We already made few very important and avant-garde steps on that way. Through Adrion Forum we established several outstanding mechanisms such as seminars, exercises, sea rise, distribution of naval Op centers, POC list, V-RMTC Network etc. every single one is a pillar that shows our readiness and ability to operate and cooperate together using some same types of information and conducting same procedures.

However there are a lot of peaces for improvements and gaps to fulfill. If we analyze threats we are facing today we will see significant differences between them and threats we faced in the past. Instead of conventional, today we are exposed to a very wide spectrum of

sophisticated, asymmetrical threats such as organized crime and terrorism on the hand one and ecological threats such as men-made natural disaster and pollution on the other hand. The majority of them is located on the surface and we track them more or less efficiently. But we have to take care not to underestimate underwater, below surface and the low altitude above sea level, above the surface threats.

The task of expanding our data exchange capabilities to point of interest in those years: that is the serious gap that we have. Small pocket submarines are not so expensive anymore, small troopers as well and both of them have big enough operational radios. Impossible scenario, for example, from commercial ships that play the role of mother-ship: at the same time few crafts manned or unmanned can be deployed. Any of them can carry on explosives, terrorists, supply for already deployed groups etc.

Cyber terrorism as well will very soon become by far the most powerful and the most dangerous weapon or threat for our system. That will be the very drastic example and demonstration or by far the most radical, asymmetric threat. Where every single man has trained to paralyze significant or functional parts of countries' systems. Cyber terrorism linked with organized crime and conventional terrorism have to become the center of our concerns.

Unfortunately this scenario is not science fiction anymore, it's possibility. In my opinion we are already in delay especially regarding cyber terrorism. Therefore we have to build our capacities and capabilities in the new fields.

Ladies and Gentlemen, we have to be aware that our countries in years ahead will decrease budget for Defense and Security sector, that means that we have less and less possibilities and opportunities for procurements of very expensive technical assets, especially for Navy and Air Forces. Unfortunately in parallel with that we will face challenges and threats which will be harder and harder to detect.

So detection, or more precisely, real time information of risks and threats will become crucial for adequate responses of countries.

Towards that scenario we have to ask ourselves what we must do and how to act. From my point of view the answer is integration. Integration will be the key-word in our future talks about Safety and Security. Another step on that way is to make the national integrated system, a

system of all agencies' system which is probably the hardest thing to do. Furthermore if we are aware that there is no country in our region which is able to fight with those challenges efficiently by itself. Then regional integration comes as golden solution.

With everything I have mentioned I think that two key areas for regional integration are Sea and Air Surveillance. In that context I call all Adriatic Navies to consider making of real time common operation pictures for Adriatic region as possible solution, like Baltic countries. I am sure that it will significantly improve the security of our countries.

At the end I would like to thank Admiral Branciforte and the Italian Navy for organizing this event in such a great place like Venice. Thank you!

NORWAY

“Norwegian approach to maritime security operations”

Captain Lars SAUNES

CHIEF OF NAVAL OPERATIONS NATIONAL JOINT HQ

Admirals and dear Colleagues.

Distinguished guests,

I would like to express my thank to the Italian Navy and Admiral Branciforte for inviting Norway to this Symposium and this wonderful city of Venice.

In addition I can add that actually snow is coming down in Norway at the moment, so I really enjoy being here.

I also bring the Chief of the Norwegian Navy Admiral Bruun-Hanssen regrets because he is not here today. Unfortunately he had a very serious medical condition with his family, so he had to stay at home.

Thank you very much for the opportunity to share some of the Norwegian experiences with you to day.

During the next ten minutes I would like to present for you the Norwegian approach to maritime security operations in the High North.

I also would like to add that in Norway a year ago we established what we call a Joint National Headquarter and I work for the Commander of the Joint Headquarter.

We don't have any service headquarter anymore and the Land, Navy and special forces services a fully integrated in this joint headquarter. We also share information with the police, and have a police licence at the headquarter and we have a common picture with most of our national entities governing the maritime domain area. And by that we are engaged in Frontex, NATO, the EU, and the council working up north.

First of all I would like to define and describe for you the Areas of Norwegian Jurisdiction. My focus will be this time in High North.

Norway is the only nation in the World with territories both in the Arctic and the Antarctic. And we have a very high participation throughout the world also in the maritime domain. Norway has secured rights and obligations in an area of about 235.000 square kilometres to the North.

The Norwegian area of jurisdiction at sea is seven times larger than the main land.

The Norwegian Sea and the arctic area contains resources, both renewable and non renewable. Fish, oil and gas, hydroelectric and wind power are all resources which are and will continue to be important for Norway. But in order to maintain this situation it is important to keep focus on the sustainable resource management.

Our petroleum activity is the most important industry in Norway and represents about 25% of gross national product, 33% of the national total income and 50% of total export.

The second biggest export is fish and fish is a renewable resource and I would say it's a sort of "oil fund" for the future.

Therefore resource management and protection of Norwegian interest in the area of responsibility is one of the main tasks for the Norwegian Navy.

In order to illustrate the size of the Norwegian Jurisdiction area, this slide illustrates its considerable size compared to the Mediterranean.

The Norwegian model is a comprehensive approach to maritime security operations. Based on the situation the state agency responsible to act is supported by other agencies with regard to maritime resources.

This requires rapid information exchange and ad hoc collaboration. But the most important factor is the need for trust and confidentiality.

Different governmental agencies are responsible for different types of regulations. In Norway the Ministry of Defence is supporting all these other Ministries, it could be Fishery Ministry, Ministry of Environment, Department of Justice (including Police and Custom) and the Norwegian Maritime Directorate.

They are the main bodies involved and they also have they national network for information, which they share with the joint headquarter. So instead of each department or directorate establishing their own control capacity this has been delegated to the Coast Guard as the acting authority on behalf of all these departments in addition other military resources may support as necessary. And it is run by the national Joint Military Headquarter.

As debated in the first session of this conference, MSA is the prerequisite in order to establish an awareness of activity in the area. But one of the challenges is where to deploy a limited number of mobile units and sensors in order to be in a relevant area prior to a situation might occur.

By adding the factor knowledge in the area and the expected activity, we are able to gain an understanding. This understanding will provide the ability to predict and foresee events that might occur in order to prevent or take action as early as possible.

As Admiral Grendstad, Chief of Navy Staff, explained through his true story yesterday, out aim is to stop catastrophe before it happens.

The way to establish knowledge is to be well familiar with specific conditions in the area, both the environmental and the planning regulations.

The foundation for maritime security is the legal foundation. This is included in the education at the naval officers and at the qualification courses for the Coast Guard. For the Coast Guard the fishing activity knowledge about different nation's historical rights and the latest research results is mandatory.

Together with the fishing directorate we are investigating the whole chain from the fish is picked out of the Ocean, until it is sold to the consumer.

Finally, environmental changes and oceanographic conditions will inflict on the ongoing fishing activity. By having the knowledge of this development we will be able to foresee when and where the activity will take place.

All in all, my point is that MSA provides only information of what is going on in our area. And this understanding provides the ability to foresee activity and thereby possible risk events in advance.

The National Joint Headquarter conducts MSO every day. Today our frigate is actually on MSO petroleum on Pittsburger peninsula exercising together with our coast guard and maritime patrol aircraft. At the same time we have air controller from the air force embarked, so they are doing war fight training on our fighter platforms and this is how things are done. We need to focus on war fighting abilities but we also need to use our naval units to support MSO very day.

A maritime security operation is a product of the previous described MSA/MSU activity. Based on the situational awareness and the evaluation of the situation a decision has to be made regarding course of action to be taken. In Norway the Defence Coarse and Coast Guard are within the military chain of command and in addition to the navy they are both tools to be used depending on the type of operation.

Enforcement of sovereignty is a continuously ongoing task with the aim to uphold Norwegian sovereignty and exercise Norwegian authority in defined areas.

This is done by a regular military presence in the area. We might be challenged but also by demonstrating collaboration with other State Agencies and States. Exercise PROMOR which we do together with the Russian northern fleet is a good example of this.

And we also have similar MSO operations in the South in the Skaggerat area with the Danes and the Swedes.

We keep control with all non-military merchant traffic along the coast and that regulations for arrival at Norwegian ports are being kept. With more than 500 ports and more than 50,000 calls at the harbours this is an overwhelming task.

By use of vessels, radars, IIS radars. satellites, intra departmental cooperation, we manage to keep track of the ongoing activity. Our coastal surveillance system is constantly comparing reports with activities from vessels with the actual track. The system gives inputs for other agencies like the Custom Security Police and gives alert if any of the there noted ships should occur in our area.

This multifunctional system is the factor to initiate inspections and maritime security operations. Enforcement of Jurisdiction is also a prioritized task.

Our aim is to practise justifiable resource management and of course prevent and manage security-related incidents and crises in the Norwegian area.

During the last ten years, because the Government have pointed out that the North is the prioritized area for the Norwegian Government, the Coast Guard fleet has been modernised and the capacity related to environmental protection, search and rescue and providing assistance to ships in distress has been considerably improved. The increased density of oil transportation from the Arctic along the Norwegian coast in all types of weather demanded an improved towing capacity within the Coast Guard units. This capacity is offered free of charge. If a disaster takes place our coast guard vessels are equipped with modern oil retention gear and may be able to reduce the oil pollution to the environment.

So, by continuously presence, the Navy is able to handle crisis that might occur.

Exercises between the navy and other departments and other States are also done at least once a year in order to be prepared for different situations. The aim for MSO is to show national will and ability to monitor and act upon the activity in Norwegian areas of interest.

As a final topic I would like present the “the Coast Guard act”. It authorises the Coast Guard to enforce relevant rules and regulations on behalf of these Ministries or Departments. The operational command of the Coast Guard remains with the National Joint Force HQ, but the Coast Guard is enforcing law on behalf of legislators. Coast Guard officers are given police authority at sea. It is important to be aware that this authority is only for the Coast Guard and there is no apply for Naval Officers.

So to my conclusion.

During this few minutes I hope you have gained insight in the Norwegian approach to Maritime Security Operations in the high north. In addition to establishing a situational awareness we focus on establishing a more deeply understanding related to the area and the ongoing activity.

To this mindset we try to gain the ability to predict and foresee events that might occur in order to prevent or take action as early as possible.

The common willingness and technical ability to share information are the foundation for executing maritime security operations.

Different state agencies have their own system of international cooperation and will be responsible for sharing this information within the legal limitations. It is vital to define the authority to act through the international and national legal foundation. The state agency in charge will be the supported agency and will also be responsible for public information and information management.

Thank you very much for your attention.

RUSSIAN FEDERATION

“Fight against Piracy”

Rear Admiral Alexandr Grigorievich SHTUKAKUROV

DEPUTY CHIEF OF RUSSIAN FEDERATION NAVAL STAFF

Thank you. I speak English very very quickly, so quickly that understanding me is very difficult.

Admiral Branciforte, Authorities, Dear Guests,

The forces of the Russian Military Navy within common efforts for sea security participate in the development of defense operations both in the Russian maritime navigation and in international navigation along the Somali coast, as well as in the operational cooperation group of the Military Navy (“*Blackseafor*”). The vessels of the Black Sea Navy fleet also participate in the Turkish Military Navy operation “*Black Sea Hamony*”.

The forces of the Russian Military Navy – according to the task entrusted by the President of the Russian Federation and to the resolution of the United Nations Security Council of 2009 – have been carrying out missions to guarantee maritime navigation security in the Gulf of Aden area and along the Somali coast since October 2008.

In 2010 the antisubmarine ship *Admiral Chabanenko* of the Northern fleet and the patrol ship *Neustrashimi* solved the problems related to the navigation protection in the Gulf of Aden area and along the Somali coast, the assistance for the oil tankers *Lena*, *Olekma* and the rescue towboat SB-36 of the Baltic Sea fleet. The vessel crews fulfilled successfully their tasks and no escorted ship was captured by pirates.

In May 2010 through the intervention of the antisubmarine ship *Marshal Shaposhnikov* the supply ship *Moskovskij Universitet* was set free, after being captured by pirates.

From June 3rd to today counter-piracy missions in the Gulf of Aden area have been carried out by the antisubmarine ship *Admiral Levchenko*, helping out the oil tanker *Olekma* and the rescue towboat SB-36.

From July to October 2010 the antisubmarine ship *Admiral Levchenko* has escorted 52 vessels sailing under the flag of 22 countries, 50 of which belonging to foreign countries.

The experience of the practical use of Military Navy Forces in the Gulf of Aden has shown that the deployment of vessels equipped with helicopters for high sea and ocean operations more suitable to combat against piracy.

The main acting method of Russian vessels consists in supporting naval convoys along the route of the Gulf of Aden and the Arabic Sea and back.

During the execution of counter-piracy activities, the Russian Military Navy assigns a particular role to the interaction with the counter-piracy coalition forces.

The interaction with the US Military Navy, NATO and the European Union takes place in the following sectors:

- Tactical information exchange concerning the ship situation located in the Gulf of Aden and along the Somali coast;
- Development of common training and exercises aiming at defining problems in terms of medical care, technical and logistic support in case of force majeure;
- Organization of common escorts for civil vessels along the Russian security corridor;
- Experience exchange, search for new methods of fight against piracy threats and solution of current problems during counter-piracy missions.

In the same time during work and advising meetings at different levels the Russia was repeatedly asked to participate in the international operations of the United States, NATO and European Union.

For the time being, the General Command of the Russian Military Navy is assessing the possibility to use vessels of the Russian Military Navy to patrol areas of the International Security Corridor provided that this counter-piracy method is supported by escorts for naval convoys by request of the Transport Ministry of the Russian Federation.

Since February 2007 the forces of the Black Sea Fleet fulfill functions envisaged in the operational plan “Black Sea Harmony” of the Turkish Military Navy according to their tanks assigned by the President of the Russian Federation in 2005 and to the Agreement between the Command of the Military Navy of the Russian Federation and the Command of the Military Navy of the Turkish Republic in 2007.

The goal of the operation “Black Sea Harmony” consists in the repression of terrorist acts against civil navigation, unlawful weapon and drug trafficking, as well as transport of terrorist groups.

Goals of the operation:

- surveillance and pursuit of suspicious vessels;
- proving the Military Navy presence along navigation lines;
- information exchange with the Turkish Military Navy on the maritime situation, navigation of freight vessels suspected of participating in terrorist actions, unlawful mass destruction weapons trafficking or delivery of such weapons and their related materials, unlawful human being or drug transportation, as well as other illegal activities creating risks in the Black Sea;
- support for the Maritime Defense authorities of the Federal Security Office of Russia in inspecting vessels within the territorial sea and the internal port basins of the Russian Federation;
- coordination and collaboration of the forces of the Black Sea fleet and of the ones of the Turkish Maritime Navy in the framework of these operations.

In the operation Black Sea Harmony a duty service was decided at the permanent coordination center *Divnomorskoje*. Furthermore a non secret information exchange related to the navigation situation in the Black Sea basin was established together with the permanent coordination center *Karadeniz – Egerli*.

In 24 hours they are ready to deployed and go towards their mission areas, according to the operational plan:

- one surface ship of the Military Navy base *Novorossijsk*;

- due aircraft of the Military Air Forces of the Black Sea fleet from the military airport in *Kacha*.

During the interception of a suspicious vessel, the following key phases are implemented:

- vessel interception
- vessel classification according to definition criteria of vessel suspiciousness (uncommon identification signs, unstable route and speed, uncommon radiotelephone communication, suspicious deck activity, suspicious cargo, rejection or unsuitable reaction to the inspection request);
- calling the vessel via radio channels of the international network;
- carrying out the vessel inspection (operations for localization and pursuit);
- vessel report transmission to the permanent coordination center *Divnomorskoje* and then to the operational staff of the *Divnomorskoje* center and through the secret channels to the permanent coordination center *Egerli* (Turkey).

Scope of Russian vessels according to the operational plan:

1st area – access to the *Kerch* straight from the Black Sea,

2nd area – access to *Novorossiysk* port;

3rd area – access to *Tuapse* port.

According to the operation plan “Black Sea Harmony” of the Turkish Military Navy, missions were always fulfilled by the antisubmarine ship *Kasimov*, ship *Zheleznyakov* and ship *Admiral Zakharin*.

According to the operation plan in 2010 from 21st to 22nd January the *Zheleznyakov* ship inspected 3 vessels;

- from March 31st to April 3rd the ship *Kasimov* inspected 1 vessel
- from August 13th to 16th 2010 the ship *Admiral Zakharin* inspected 3 vessels;
- from September 22nd to 25th 2010 the ship *Zheleznyakov* inspected 8 vessels.

Since 2002 the forces of the Black Sea fleet have fulfilled their functions during the activities of the Operational Coordination Team of Maritime Navy (“Blackseafor”) in the

framework of the Blackseafor Agreement, signed by the representatives of the Black Sea States (Ukraine, Georgia, Bulgaria, Rumania and Turkey) on April 2nd in Istanbul.

Every year the Commander of the Black Sea Group is appointed. The command goes from one State to the next one in an alphabetic order.

This Group was created with the goal to give a contribution to the further consolidation of friendship, good neighborhood relationships, mutual trust among coastal states on the Black Sea as well as peace and stability strengthening in the region through cooperation extension and interaction of naval forces.

The Black Sea Military Navy Group Blackseafor fulfills the following tasks:

- organization of search and rescue operations;
- interventions for humanitarian aids;
- mine clearing operations;
- interventions for environment protection;
- friendship visits;
- any other kind of task agreed by all members.

The Group's scope is the Black Sea. However there is the possibility to go beyond its boundaries if agreed by all Member States. The Group's structure includes 4 – 6 vessels (one ship per Member State). The Group's convocation occurs if the fulfillment of concrete tasks is needed. In "down-times" the convocation occurs with at least once a year and lasts 1-1.5 months in the framework of the planned exercise fulfillment.

The activities of the Black Sea fleet forces within the operational coordination group of the Military Navy Blackseafor are carried out through its participation in active tasks (naval exercise campaigns) according to the Blackseafor plan. For this purpose the planning group meetings take place periodically (twice a year, in April and August) in order to prepare the operational orders of the Blackseafor Commander.

This document regulates the interventions of the Black Sea fleet forces according to the activation plans Blackseafor.

In April 2010 the Black Sea fleet forces participated in the exercises according to the Blackseafor plan. Their activation took place under the direction of the Commander of the Black Sea Military Navy Group, officer of the Rumanian Military Navy.

During these exercises some interventions were improved for preventing enemies' naval attacks under conditions of limited forces deployment as well as in case of shipwreck rescue and other occurrences.

Russian seafarers intervened successfully in the exercises for maritime isolation, vessel controls, visual communication and vocal communication procedures.

The international training has also developed some measures for stricken ship support, human lives rescue at sea, routine maneuver exercises, escort completion and resistance to asymmetric threats.

During exercises in the South-Western area of the Black Sea, the Russian Military Navy was represented by the landing vessel Jamal.

According the Command assessment for the naval training of the Black Sea Countries Military Navies all exercise tasks in August were perfectly fulfilled, while all vessel crews of the Member States reached the same results in the task fulfillment of the basic preparation both in practical activities and navigation.

According to the constitutional agreement for the Operational Coordination Group of the Military Navy Blackseafor, it is necessary to highlight that the activities of such Group are envisaged for exceptional situations in the Black Sea and only for peaceful objectives. Beside its main tasks mentioned above the Blackseafor Group may also be used for peaceful operations on behalf of the UN or OSCE in case of involvement of these organizations in the Black Sea countries.

Russia's participation – just like all the other Members of the Black Sea Military Navy Group – in the initiatives of the Blackseafor Group is based upon the fact that the Black Sea must be a cooperation and non-competition area in the future, too. Only the Black Sea Countries can and must find a suitable solution to security problems, among which the ones related to terrorist threats and proliferation of mass destruction weapons.

UNITED KINGDOM

“Maritime Security and its Challenges”

Vice Admiral Richard J. IBBOTSON

DEPUTY COMMANDER IN CHIEF OF THE ROYAL NAVY OF UK

Admiral Branciforte, Ladies and Gentlemen,

Picking up on the Symposium and enduring themes so far, I am English and therefore with your permission I will speak in English. I should speak slowly and probably too loudly and in the event that I am not well understood, I should be helpful and like any good English man I will speak even more loudly.

I should now address what the Royal Navy has learned in meeting the challenges of developing and conducting Maritime Security Operations. Focusing on the benefits to navies and maritime forces in making a commitment to this sort of operational activity.

I'd like to address to important aspects. I propose to share with you the Royal Navy experiences in Maritime Security Operations and then I want to talk briefly about the benefits to navies committed to this activity, because I think the benefits are enormous.

Let me tell you what we in the UK have learned, and in some cases relearned, over the last few years.

I'm delighted that this point very much shines with what Admiral Forissier said earlier in this Forum.

Firstly, success in maritime security operations, whether operating alone or with other navies, depends on you getting the coordination of maritime security right at the national level to begin with. It's all about planning and communication.

In the UK, we are still learning how best to deal with the threats posed by criminality at sea and recent experiences have galvanized us towards creating a more structured basis for the conduct of maritime security operations.

By doing so, we have realized very quickly that this is a team game. It routinely involves cooperation and, most importantly, the sharing of information between the UK's Coastguard, Serious Organized Crime Agency, Home Office, Foreign and Commonwealth Office, Counter Terrorist and Counter Narcotics agencies and the Intelligence Services.

On policy, there needs to be a clear understanding at the national level of what defines operational success in Maritime Security.

When it comes to articulating the threat posed by the misuse of the sea by criminals, how should we quantify the risk to our national interests? How do we establish the best way to restore the confidence of the seafaring community? This might be through presence or deterrence, for example, but the answers to these questions matter and need to be clearly articulated by Navies because they will inevitably dictate the resources that Governments are prepared to commit to Maritime Security.

At the same time, the legal framework governing Maritime Security must go hand in hand with the policy when shaping your mission. The authority to act under international law, whether multilateral treaties such as UNCLOS or Vienna, or ad hoc bilateral agreements, needs to be matched by a commitment at national level to pass complementary domestic legislation and establish agreed procedures by which suspects can be arrested, held or transferred to other jurisdictions if necessary and tried before the courts.

The national policy and legal frameworks will also have implications for your doctrine, training and capability. You need to decide what level of capability you will want or need – for example, if you are going to get into the counter-piracy game, will you want your forces to be able to conduct a contested boarding? Will you be instructing your forces to arrest criminals? Or will you plan on handing those detained by your forces over to another jurisdiction?

Secondly, when it comes to effective maritime security operations, the greater the number of ships and aircraft at your disposal, the better, that's pretty obvious.

But Navies working together, even if they are only very loosely coordinated, can act as force multipliers on each others' behalf, monitoring and interdicting over much greater areas of water and air space than might otherwise be possible. The good news in that regard is that criminality on the high seas is something virtually all of us can agree on, so maritime security

operations provide exceptional opportunities for us all to work together in non-contentious circumstances.

We have already heard the EU and NATO counter-piracy missions, Operations ATALANTA and OCEAN SHIELD, in the Gulf of Aden and off the Horn of Africa are an excellent example; the former currently led by a British Admiral from a strategic HQ in the UK, the latter commanded at sea by one of our Commodores. ATALANTA and OCEAN SHIELD are making a significant contribution both to protecting the shipping that is delivering aid to Somalia and reassuring other merchantmen in this extremely busy area.

I fully acknowledge the powerful points made by the Somali Minister of Defense this morning and I would hope the most impressive aspect is the increasingly wide international response. A range of interested and committed countries have been able to choose to operate independently or within a multinational framework, loosely coordinated by the European Union or the US coalition, but principally under the banner of the law of the sea and UN Security Council Resolutions, thus avoiding any political and diplomatic difficulties which deeper involvement with Western – led coalitions and alliances might previously have brought.

We have or will have seen Russian, Chinese, Indian, Iranian, Malaysian, Japanese and South Korean units working, regularly and easily, alongside the EU, NATO and coalition forces.

In terms of lessons, the last lesson is the most important. Whether dealing with drug smugglers, terrorists or pirates, experience confirms that the pre-requisite for success is effective arrangements for regional cooperation between maritime forces, law enforcement agencies and the judiciary, up to governmental level. For example, you have already heard, when it comes to piracy, the UK and US have established jurisdictional arrangements with Kenya as a mechanism for dealing with captured pirates, and we need to do all we can to help the authorities there as well as building capacity elsewhere.

Those 3 lessons – get the national policy and legal framework right first, then get involved in multinational and regional security operations to make the best use of your resources, but make sure that the cooperation extends beyond the ships at sea to include law enforcement, judiciary and policy makers at Governmental level - all stem from some of the challenges we in the UK have faced recently.

At the same time, you need to get the maritime community to recognize the threat and we heard about that already this morning. You need to articulate the threat beyond the naval community and get resources committed to maritime security operations.

You also need to understand your limits and manage expectations: although they can contain the problem, navies will never defeat piracy, for example, because it is a land-based phenomenon that may manifest itself at sea, as are smuggling and terrorism.

If this all sounds like a lot of work, don't be put off. Think of the benefits. The biggest benefit is strategic. Maritime Security operations are an example of the successful use of military soft power – while at the same time underpinning the operational credibility upon which the effective exercise of soft power depends – and is a true virtuous circle.

Our operations tackle criminality and maintain public confidence in the utility of maritime forces (provided it goes well). At the tactical, operational and strategic levels, they promote cooperation between the military forces of different nations, encourage transparency and, in time, the intelligence sharing which is fundamental to making the most efficient use of our ships and aircraft in targeting contacts of interest.

Outside of war fighting, Maritime Security Operations provide the means to keep maritime forces focused and maintain operational edge.

Engaging in these types of operations is a positive demonstration to the international community of your national commitment to protecting the common good.

And also they also reinforce shared values, provide opportunities to work and train together and, vitally build trust and cooperation.

MSO are the future for most navies and maritime forces. They emphasize the utility and particular attributes of maritime forces, as well as helping to maintain a war fighting edge. Maritime Security is not the only game in town, but is a game, I would suggest, which brings enormous benefits.

Thank you for listening.

Hon. Giuseppe COSSIGA

UNDERSECRETARY OF MINISTER OF DEFENCE OF ITALIAN REPUBLIC

I would like to thank all of you and in particular Admiral Branciforte. It is the second time that I have participated in the Symposium that has already come to its 8th event and this witnesses the strong interest it has created as well as its success.

It is evident that such events may represent a very important chance to increase mutual understanding and to consolidate the will of all of you, of all of us to work together in the fulfillment of a fundamental common goal, that is navigation freedom and free use of maritime communication lines.

Maritime routs - as history shows us – have fostered the development of commercial exchanges and, therefore, wellbeing increase in our nations, as well as they have promoted growth not only of richness, but also of culture and freedom through exchange of visions and ideas as well as goods.

Today maritime routes connect a global network of very important economic, financial, social and political relations. Statistics are very clear. The planet looks as we know it: 70 % of its surface is covered by sea and 90% of trade travel through it. I would like to emphasize that approximately 75% of commercial resources go through narrow maritime lines, such as canals, straights that are therefore very vulnerable.

As you know, most of the resources for our technology development are extracted from the sea, such as oil – and not only it – and then telecommunication and energy direct supply lines pass through the sea.

However it is evident that these communication lines are unfortunately used also by those who have a certain interest to jeopardize that wellbeing and that freedom we were mentioning before and that have a certain interest to prevent especially some developing countries from growing and taking advantage from this goods and freedom exchange. I am clearly talking about the whole International Crime that is now also closely linked with Terrorism, one of the main threats of today's civilization.

As you all know, after September 11th we have acknowledged the presence of new risks and threats that, maybe before, were underestimated even in terms of dangers of potential diffusion of mass destruction weapons that we thought being only concentrated in some countries.

In this sector – and in particular more recently – Piracy, but also crime related to illegal immigration, weapon and drug trafficking have turned into an extremely difficult challenge for us, undermining legality and stability of our countries and so in the end our citizens' freedom.

Of course this assessment brought us to strengthen the activity of a concept: *extended prevention*.

Navigation freedom and free use of maritime commercial lines, security of energy flows at sea, resources protection, maritime environment protection are therefore primary goods that our civilizations have to defend together with our citizens' and our institutions' security.

With this regard the central role of Military Navies is clear, strong and evident because it ensures freedom and legality at sea.

Italy extends into a very significant basin for the development of commercial exchanges and obviously it is particularly focuses on Maritime Security, meant as defense of the State and its institutions and also as interest protection from threats coming from the actors I mentioned previously, from Sea and at Sea.

This requires a constant political commitment within the Italian participation in a system of Alliances that Italy enjoys in order to develop common defense and security measures even in their maritime dimensions that – as I was saying – is essential for global stability and especially for stability in our Mediterranean region.

It is evident that it is very hard to predict precisely the kinds of threats we have to face. And we all know the vulnerability typical of unexpected events, especially if they come from the sea, where – and you know it better than me – there are no “compulsory” routes and therefore controls are in some cases much more complex.

So we cannot hide behind the complexity of this task, which is somehow old, but carried out today in a new way by Military Navies, because this requires a close coordination among

different sectors, within national Governments and also various national organizations, as well as especially among Navies that you represent here today.

We all know that in times like today when we are all suffering from budget cuts generally to the detriment of Defense, optimization of available resources is becoming more and more important and necessary. So it is necessary to share commitments and also costs, because they are essential to ensure legality at sea and to their sustainability for each single nation.

And this may obviously occur by identifying new and more efficient forms of International Cooperation that can only be more exhaustive and better integrated.

By now no single nation can afford to face these new Defense and Sea Security tasks alone. And it is extremely significant that here the presence of over 44 countries – and their Navies – is clear evidence for the validity of this approach and the will to continue on this line.

Consistently with this choice, since the postwar period Italy has deployed its naval means in the most important sea areas of the world, both to protect – as I was saying – its national interests and to contribute to security and legality at international level.

An example of significant international modern cooperation approach in favor of legality at sea is certainly represented by the Italian initiative that you know, the *Virtual Regional Maritime Traffic Center*, that by now has integrated about 25 nations. It is an extremely positive result thanks to the strong will – that is also a strong political will – to find some solutions in order to allow a well regulated information exchange to monitor commercial relations.

The validity of this approach – that is efficient and also relatively low-cost and designed for the Mediterranean and the Black Sea – is also confirmed by the adoption of similar initiative in South America and in the Indian Ocean, as you know.

Today, as you know, an Agreement between Brazil and Singapore will be signed. As Admiral Branciforte told me they will be followed also by India in order to create an operational Federal Trans-regional Network to share interesting data.

Of course there is still a lot of work to do in order to reach a definitive and – anyway – excellent result, but we can't forget that – as I believe – through correct economic and technological resources this initiative may be extended to all most important maritime lines of our planet in a framework of share global security, as I was mentioning previously.

However a modern approach to the issue of legality at sea envisages political, military and economic measures supported by a judicial cooperation.

The legal framework we are working in is in fact extremely complicated due to clear legal gaps and some extremely difficult problem of interpretation of the International Law in force.

I'll give you one example (clearly related to recent events): the Military Units working day by day in the negotiation and prevention from the revived problem of piracy have sometimes troubles in fulfilling their assigned tasks for mere legal reasons, as I said before.

Professionalism, crews' courage, efforts and resources are unfortunately defeated and regrettably this a common problem in case of a real pirates' capture.

The current Rules of the International Law – as you well know – are not clear in this regard: Who has to adjudge pirates? Or how do they have to be treated? And therefore very often – or I would say always – the captured pirates are not tried or punished according to the international rules shared by all of us.

It is clear that this a particularly delicate topic concerning various responsibilities at different international levels, but it is evident to all of us – even to us Italians – that all that has also significant repercussions on the national sovereignty.

It is also clear that this is an issue we have to tackle because if we really wish to increase the efficiency and credibility of our work, our actions have to produce a real punishment of perpetrators.

Evidently this is a task concerning the political world, which means Parliaments and Governments, that will have to find the right legal instruments in order to implement fully and concretely the Naval Forces capacity to work together and only this will allow to obtain the high efficiency in all activities in favor of legality up to the final phase of judgment of the captured criminals.

As we saw, a modern use of Military Navies goes far beyond the concept of mere national security because it also concerns sectors such as preventions, crisis response and management as well as humanitarian assistance. All that requires, of course, a multidisciplinary and multilateral approach as well as the readiness of a complex of flexible and versatile forces,

that are well equipped, count on well trained staff with stronger and stronger professionalism, able to interact with actors that by now are no longer only military but mainly civil ones.

A recent example I would like to give you is the situation in Haiti. As you know, on that occasion Italy was able to intervene - far away from the national territory, in a short time and through the aircraft carrier Cavour – in the distribution of significant aids to the population struck by that tragedy and within a multinational participation system.

I am confident that this is the right route to follow that will commit us at both at political and technical-operational level, because we now belong to a Security System that either is a common structure or it will lose its efficiency.

The objective is therefore surely ambitious and will have to be pursued within the International Alliances and Organizations Italy belongs to.

I am confident that your interest and sensitiveness shown with your participation in this Symposium will attract the will of all our countries to face with innovative solutions and constant determination all threats to freedom and legality at sea, both terrorist and criminal ones, where they are not directly overlapping.

In conclusion and confident of these results, I would like to thank once again Admiral Branciforte for his excellent organization of this Symposium as well as to thank once again all of you for your participation as a sign of the will of all our countries to cooperate at sea in favor of freedom and legality for our people.

Thank you!

Sen. Alfredo MANTICA

UNDERSECRETARY OF MINISTER OF FOREIGN AFFAIRS OF ITALIAN REPUBLIC

Good afternoon, Authorities, Admirals, Ladies and Gentlemen,

I have to say that we from the Italians Foreign Affairs Ministry are particularly satisfied to be here today, because the problems you are facing have already become part of life, of the activities we from the Foreign Affairs live on in the world, observing a closer and closer integration between diplomatic actions and actions carried out by the Defense institutions. I am proud to tell you that as an Italian. Ours is a country with more than 9000 Officers, soldiers deployed in Peace Keeping Operations in areas of war, the objective of this action is not winning a war but rather bringing back peace and cooperation with the political objective therefore where the policy of a country is coupled with its defense policy.

The presence here of Representatives of countries from all continents, going beyond the title of this forum, which is European, Mediterranean, solar if you want to say so. We are still discussing whether the Black Sea is a parcel of the Mediterranean Sea beyond the Bosphorus with the necessary implications of political nature thinking of the problems connected with Ukraine, Georgia, Armenia and so on.

The presence of Representatives of many continents here, means that the global Maritime Security requires a strengthen coordination, requires a higher level of Governance, requires more resources, requires protocols that are more effective in order to exchange the information and requires a more homogeneous legal framework to be able to operate in real synergy, building up more efficient and a more effective system against the global threat, that is to say terrorism.

This asymmetric war that we are waging against terrorist's attacks, as this terrorist's attacks have a great political project, we should admit this with sincerity, it is not just the terrorism for itself aimed at creating fear, creating weakness in the opponent, they have strategic global objectives, they resort to techniques and systems that are not in the habits of the civil and democratic countries which is why it is an asymmetric war as we define it. We do not need to discuss this for a long time, there is case that has been discussed today, that is Somalia, a country

where I spent many years of my life, from 2001 to 2006 as a Representative of the Italian Government committed to bring forward the 14th Peace Keeping process started from 1991. The 14th Peace Keeping project that has not yet been completed and that has not reached the expected objectives but this feeling of a failure has created the conditions for the birth of the Somali piracy. A case that has to be seen with an attempt to understand and to learn from the experience we've made a lesson for the future.

It is true that in that region you all define Punjab and that in Italy we to remember it with its original name "Migiurtinia", that is the area where we got when we decided it to be our colony in Somalia.

The tradition of piracy is a long-lasting tradition, the route to Mombasa, the largest port in eastern Africa, in Kenya, was one of the sources of GDP for that area already at the end of the 19th century. You certainly recall, better than I do, there is just one colonial country outside Europe and it is Oman, all that coast, up to the island of Zanzibar, was a busy area and the Governor of Oman had transferred its capital in Zanzibar. They had build part of their fortune there, so piracy is well rooted there, it was created to defend the fishing heritage of the Coast of Somalia but this statement is partially true because nobody can fish in that part of the coast, that is an area that is desired by the fishing fleets that operate on that side of Africa, and we are still concerned about the effects of piracy in Somalia and we tend to hope that piracy is just a criminal phenomenon hoping that it does not merge with the political threat, with Al Qaeda for example. This is a serious doubt all politicians are nourishing. The routes in the Suez Canal and in the Gulf of Adan are certainly threatened by the presence of these pirates, that can be contrasted by a high level response with Naval Units. And the largest Navies in the world have very poor results if we compare the size of the Naval Force that is deployed there and the means of the pirates.

Therefore, together we should try and make efforts in order to better coordinate our Navies. We are in serious difficulties because the more this reality of piracy gains ground in the area, and we can say today that piracy is a fundamental factor for the Puntland Government, but Puntland is one of the reference places and an ally of the Transitional Somali Government, an ally of the Government of Somalia in the fight against terrorism. So there is an economic

capacity that we do not possess, we have these serious problems of instability we still have to face in a country like Somalia.

So I'm waiting for this process and in Italy we hope that the European Union is taking on itself its responsibilities, by promoting an International Action to revise, or at least to update, the International Law provisions for this problem setting up International Fora to exchange information, to develop dialogue as for example Mediterranean dialogue within the Atlantic Alliance, the Mediterranean partnership. All the different agreements that have been developed by our politicians to further strengthen the dialogue and the cooperation among different countries. All of this is certainly necessary and warmly desired by all of us for the future of security.

Allow me to mention another case I'd like to draw your attention to concerning the European Union and the sea. In the European Union for some time now, although officially everything started a few months ago, a new approach has been started, according to which, in order to go beyond the national states, in order to let the European dialogue to take up a greater force, a greater trust, they are thinking to organize the national states in a kind of macro-region and macro-regions are being formed around the seas, the Baltic macro-region has been formed from the straight to Russia we have a close sea there, and the sea is no longer experienced as a separation line for the mainland but rather as an element of union for the States that are looking on the sea. And then we have the problem of identifying sea highways that is to say corridors on the sea that are controlled and monitored besides fishing activities and other activities as well, and then there is the northern sea region from the straight to channel up to the Arctic Sea because as many of you know, if the world is worrying because of the melting of the icecap there are people who really hope this icecap will melt because we might open up this passage to the northwest, through the ice to join Vladivostok and China directly to the ports of northern Europe. So the northern sea region is the centre of this large, possible project involving a great geographical and political upheaval, making way for a new way for the International Trade and we responded by developing the project for an Adriatic-Ionic region focused on this closed sea, the Adriatic sea, with Italy on one side and the Balkan area on the other. With this huge peninsula entering the Mediterranean with its routes in Wien, in Slovakia, and Byelorussia, about thrusting

down to Cyprus if you want, it has a fundamental geographical and political relevance for Europe as well. Europe that is looking eastwards, that has not yet defined its borders to the eastern margin although we think, as Italians, that Ukraine, Moldova, Caucasian countries are countries that deserve good neighborhood relations, but countries that should not be immediately integrated in the European Economic Union, we have been discussing this for a long time, and now you all know about this, there is the problem of the eastern border but we also have the problem of the southern border of the Mediterranean that is to say the Balkans. This Adriatic-Ionian region, so as it was conceived with Greece and Slovenia means Montenegro, Albania, Bosnia and Herzegovina, Serbia, Macedonia, Rumania, Bulgaria, Malta, Cyprus, this huge area based on the Balkans that requires security and safety and for which the Adriatic sea can be a huge bridge between Italy and this large area. We are among the promoters of this initiative and I'm convinced that with many of the institutions you are representing here we might operate together.

To protect security and safety in the Adriatic sea it is also a problem of internal policy not only of international policy, we all know that through this area in Europe we get many products, drug, we get illegal weapons, cigarettes being smuggled, and there is the traffic of illegal immigrants, men and women who pass through this canal in the Balkans and find their outlet into Europe so there is a problem of national security but also the problem of the construction of the sea that can be source of wealth for these countries. This project should be completed by 2014 and it has a number of strong political implications, a number of strong commercial consequences but also safety and security consequences, it is necessary for us to go on with our attempt to strengthen any regional cooperation especially in the Mediterranean within the framework of the Process of Barcelona but also with other format, 5+5, 5 countries of Europe plus 5 countries of the northern coast of Africa and then the process of integration and dialogue that is going on.

We should react, all of us together, against the traditional threats and the new threats in order to benefit all countries in the Mediterranean. Illegal immigration is certainly an opportunity but also a serious problem. This is today a problem of security, a problem where the territory cannot be controlled, unless you resort to highly sophisticated instruments that are more military

than civilian, but the flows coming from Africa, flows that somehow we should come to terms with, we should try and not stop them, because this is an historic process we cannot think we can find a short or medium term solution but we certainly should manage these flows of people and we should try to understand the great social changes that are taking place at the borders of this Mediterranean. Think for example of the great changes of the traditional societies of the Arab countries, think of the nomads of the desert, we have forced them to build the Agades crosses as craftsmen, but they were farmers and animal breeders and they certainly were more attracted by nomadism than by craftsmanship.

So we should cooperate with all the countries in the Mediterranean, in a region which is extremely rich in culture, history, raw materials, capabilities, technologies and in its differences, its cultural language, religion and artistic differences has found its wealth.

We should be able to live together, although being different, without any weaknesses on the part of the Western world by recognizing the importance of the differences in other cultures. We should understand that a more balanced world can only be built by respecting the culture of other countries and that dialogue and discussion are a basic, indispensable element.

As you have correctly stressed, we should create structures to integrate our security efforts, Italy has made some experiences in the civilian sector in terms of bilateral agreements with countries on the Southern side of the Mediterranean but I think that we will manage to develop the cooperation among the different Navies so as to create larger stability and security areas.

We should also guarantee effective management systems for the participation of all those who operate at sea.

I am a politician and it is not my task to tell you what are the necessary methods, which is the planning necessary in order to develop this cooperation, what are the financial resources that are necessary to perform this effort but I can only tell you that this model should become the base of the different world to face the threat of terrorism, which is a reality that is rooted in our reality nowadays.

I thank you again for having invited me here but I only wanted to give you my contribution to stress that the effort to create the dialogue is being paralleled by a diplomatic

dialogue being established by the Political Agencies and they should try and discuss together, understand together, build together these difficult developments of new realities as macro-regions.

We have a common objective that is we should no longer consider the seas as separations but rather we should build on the sea's realities enabling us to move, to navigate, to exchange products in full security. This is the message I wanted to launch in this workshop, I thank you again for having invited me here, I'm sure that these few word will be duly considered by all of you and I really hope I can meet you again on a similar occasion, thank you!

THIRD SESSION:
*“DIALOGUE AND COOPERATION CONTRIBUTING TO
MARITIME CAPACITY-BUILDING”*

The Concept of Maritime Capacity Building derives from the concept formerly known as “institutional building”, launched in the early 1970’s within the UN system and later transformed into Capacity Building, as a central framework of UN agreements as well as a major priority of global conventions and international communities. Specifically, the capacity building approach encompasses the country’s human, scientific, technological, organizational, institutional and resource capabilities. In the Maritime environment, the fundamental goal of capacity building is to enhance the ability of the Coastal States to evaluate and address all the questions related to the implementation of maritime security. Essential mechanisms for maritime capacity building are confidence building and partnership development. In this sense, the Dialogue & Cooperation formula facilitates the access to all the essential aspects for an effective capacity building, such as knowledge and skills, innovative and proven methodologies, networking and funding opportunities as well as replicable models for addressing community needs and managing resources options for organizational management and governance an strategies for advocacy, government relations and public outreach. In this perspective, providing a unique attitude towards synergizing military and civil capacities, the Maritime Forces (Navies and Coast Guards together) should be considered pivotal not only for the effective implementation of maritime security initiatives but also for their efficient contribution to Maritime Capacity Building

THE NETHERLANDS

Vice Admiral Matthieu J.M. BORSBOOM

COMMANDER OF ROYAL NETHERLANDS NAVY

Chairman of the Third Session

Good afternoon Ladies and Gentlemen, Excellencies, Maritime Friends, civilian and military,

It's good to be among friends and I'm a pretty happy guy and I will tell you why. Three issues: first is it was great honor to be asked to chair and honoring myself as a reward, chairing is for free but I didn't know I was going to be rewarded upfront my fantastic opera area yesterday evening and so you must have known that I am opera-addicted, thank you so much. Secondly, Admiral Branciforte, although it is not the time because we are a midterm conference, tomorrow we finish it but if I give the midterm review of this conference you could say it's good, it's very good, you could say it's excellent, you could say it's superb but I would say it's flabbergasting, so it's very very well arranged, thank you for that. Thirdly, I promised you three reasons, while sitting there, just before the Secretary of State started his presentation I got an SMS from my daughter and she just finished her last exam at the Naval Academy so I have a new naval Officer attached to the community.

But the Session is about Maritime Capacity Building, actually this is Capacity Building isn't it? If you talk about Maritime Capacity Building, while the artist if you have the capacity to keep it and many of you sitting here in the front rows, I know you are pretty troubled like I am about maintaining the capacity because we are all under pretty strict financial constraints and at the same time we are in a transformation process, but I think this Session this afternoon is more about Capacity Building in the sense of adding Maritime Capacity in order to secure and bring safety at sea.

Security and safety, often in discussion, what's the difference? Lots of definitions, in the end it's often more an issue are you talking about territorial waters EEZs or high seas, independent of that at the high seas Navies always do the security and the safety. But Maritime Capacity is about building that capacity to ensure safety and security at sea, but I would add another one, it's also bringing that from the sea and that brings me to another point: Maritime Units can bring security from the sea, and that's also about Maritime Capacity Building. You can do that with and for another nation, and for that particular other nation you can build their Maritime Capacity and there we are dealing for example from the sea in a sea basic concept you could assist a coastal state in being able to protect NCQ at their own home waters.

But it goes even further because from the sea you could also build capacity, not a Maritime Capacity but a nation's capacity which goes further than all the Maritime Dimensions. If you would have thought of, and it's not the case, I know, that Afghanistan would be a little bit closer to a shore, and it's not, then you could have another dimension to Maritime Capacity Building, building nation's capacity. This all said, this year ago, this time I was still in Afghanistan holding the position in the Command Group in dealing with Stability Operations and I think you understand that it was a pretty challenge, work was not finished and is still not but from that experience I've learned a lot. At the meeting in August I introduced the floating PRT concept, what is floating PRT? Well, that's the assets we all have in order to bring some of that capacity from the sea, but I also learned from that particular experience how incredibly important it is to understand the culture, so if you are going to assist another nation, understand that nation, talk the language and that nation should always be upfront and maintain the process and what I learned there, and I think that's a follow up of the presentation we just had, there are no solo military solutions, it always has to be a part of a comprehensive package.

What we did and I already referred to the chance? It was in August, many of you were there, a document was adopted called: adding value to Maritime Capacity Building in Africa, a chance approach. This document was forwarded to the United Nations with the idea that would support the Millennium Goals and in conjunction with the African Union, we had a speech on that one to bring it further. So these are a couple of notions upfront of what is going to be the Third Session, of course is going to be a very interesting session because everything we do with

situational awareness is security operations in the end to build Maritime Capacity as it was eloquently introduced at the Opening Speech by Bruno Branciforte.

I have another surprise for you, we are not in a hurry, because there is spare time in the afternoon and we discuss it 3 more hours so you really have to speed up with thinking about these questions because at the end of the session we will combine the session number 2 and session number 3 questions and answer periods and of course you can't leave the Conference without asking even one question and then we will manage that and then you know maybe we'll have an hour spare with this pauses.

So coming to the end of this introduction, we have of course a very knowledgeable crowd around the table, it's a team and the team is coming from 4 continents and I'm very pleased that also in respect of the African Capacity Building Document we have represented this from that particular continent so we are very much looking for to do that.

But first we have a presentation by the Chief of the German Naval Staff, my friend ALEX SCHIMPF, he will most probably do it in Dutch because he is very fluent in it, but maybe you prefer English, I don't know and instead of giving you the floor, I heard people referred to give you the floor, we are in Navy so I give you the deck.

GERMANY

”Capacity Building – The German Navy’s Way Ahead”

Vice Admiral Alex SCHIMPF

CHIEF OF GERMAN NAVAL STAFF

Thank you very much Matthieu, Excellencies, Admirals, Generals, distinguished Guests, Ladies and Gentlemen,

It is my distinct pleasure to continue the inspiring debate of the previous sessions giving you a German perspective, but before I begin please allow me to gratefully express my deep appreciation to the Italian Navy and especially to you, Admiral Branciforte, for hosting us here in Venice in this wonderful really amazing place and organizing this very important Symposium. As you know, for me it is the very first time I am here, I am a newcomer to this Community, I took over my post as Chief of German Naval Staff just in April this year, so off to you to go and I’m deeply impressed by the program here, by the substance, and the way we all tackle the different issues and discuss the upcoming and the existing challenges. That is for me a very good and rewarding experience. Dialogue and cooperation contributing to Maritime Capacity Building is the overarching topic for this 3rd Session of 8th Venice Regional Symposium and I intend to use this excellent opportunity to address the important and enabling functions of Navies in the context of Capacity Building and the German Navies contribution and ambitions in this area.

Much has been said about today’s global challenges, new threats and the impact of globalization, much has also been said about the importance of unrestricted access to the sea, free flow of trade and the security of sea lines of communications for the world’s economy in general and for European countries in particular including my own and I do not intend to repeat all this facts and figures again. What I want to do is to remind us that although, currently the main military focus of most nations is aimed on operations assure, it is my very strong belief and it

was already mentioned that the 21st century must be regarded as a maritime century. And it would appear fair to assume that this is highly unlikely to change in the foreseeable future.

Without any doubt the last years have seen an increase in threats to free Maritime Trade, piracy is only one but probably the most prominent example right at this moment. There has been huge success in establishing and sustaining Maritime Security in choke points and choke areas, in focal areas around the globe. The common approach to ensuring Maritime Security is so far however mainly relied on deployment of International Taskforces like the EU Operation “Atalanta”, NATO’s “Ocean Shield”, coalitions and co operations between various nations. Let me emphasize once again, these operations have all been a great success but they cannot tackle the root causes for emerging challenges and conflicts. Thus they can only be at the most important but nevertheless only initial steps toward long-term solution.

One answer to this dilemma is stabilization through substantial support and transfer of capabilities and that means Capacity Building. Based on the institutional building concept of the United Nations, Capacity Building needs to address a nation’s human, scientific, technological, organizational, institutional and resource capabilities and this requires a multi-national cross-functional and of course a comprehensive approach. But what is the role and functions of Maritime Forces in this process? This often referred to that threats to Maritime Security originated on land and consequently need to be solved from where they derive. Maritime Forces alone cannot provide a solution to such problems. All they can achieve is to facilitate Maritime Security for a limited time and set for a given space. The reverse is also true, these problems cannot be solved without the Maritime contribution either, Maritime Forces can play and they have to play an important part in Capacity Building, and we should not forget the unique features of Maritime Forces with their ability to use high seas to get access to area of instability, self protected and sustainable for a considerable amount of time, their first choice in demonstrating political will and offering support at the same time. They are indeed ideal, for establishing links and open dialogues with their unique features.

Maritime Forces can be used as a door opener and must therefore be regarded as pivotal in the process of Capacity Building.

Let me shift for a moment the focus to the future conceptual orientation of the German Navy and its and our contribution to Capacity Building. The Federal Government's White Paper and the conceptual framework documents for the Bundeswehr, for the German Armed Forces, define protection of German citizens and, of course, participation in peace-keeping and stability operations as the two main tasks. And the latter of these two main tasks has been identified as the most likely one. As a consequence, the German Navy has been in a process of change over the past few years, we call it a transformation process, from a predominantly escort Navy, to a Navy capable of worldwide deployment also with the ability, limited ability, to contribute to operations with expeditionary character. The Navy planning objective, our military long-term development plan where we look beyond the year 2025 contains these two key elements: protect and project, how I understand if protect means safeguarding German allied citizens as well as our interests worldwide, we have a responsibility and military contribution is required.

Project includes the deployment of Maritime Forces on a global scale and the ability to operate in a multinational framework. For us, this means to increase our efforts to our joint operations in the forthcoming years. The aim here will be to use the sea's space for operations' assure achieving great operational flexibility while reducing the footprint assure at the same time. And this constitutes a change in our operational focus and conceptual thinking. As a consequence, new capabilities and platforms are required, but of course, due to the budgetary constraints we have for the moment this remains part of our dreams. The Navy planning objective also defines Military partnership, training support and procurement cooperation as continuous task for the German Navy.

The principle idea of this task is to transfer stability in order to prevent conflicts and our level of ambition is to provide permanent support to one small size Navy as apparent, or a radar Navy. And currently the German Navy contributes to *Maritime Security Operations* in EU Operation "Atalanta" as you know, at the Horn of Africa and in the Mediterranean and the NATO-led Operation "Active Endeavour", which is important and the UN-led Operation "UNIFIL" and I want to stress this because "UNIFIL" can serve as an example of what can be done in terms of Capacity Building from a maritime perspective. Aim of this operation is to enable the Lebanon to take over its sovereign rights, and duties, of maritime surveillance in its

territorial waters and protection of its coastline as soon as possible. Our, the German Navy's, commitment in Lebanon is not limited to maritime surveillance and protection of the Lebanese coastal waters but also encompasses technical support and military training to the Lebanese Navy.

In addition, Germany has provided three patrol boats and financial support to build up a coastal radar chain and I think this is a very solid approach to Capacity Building.

Gentlemen, Ladies, distinguished Guests, let me close by emphasizing the important of the Venice Regional Seapower Symposium, which is the ideal forum to discuss issues of Maritime Governments and Security and stimulate the debate. Maritime Capacity Building complements or even is a prerequisite of Maritime Security operations and deserves therefore a prominent place and discussion in a Forum like this one, we have in these days. The aim must be to prevent and to end conflicts through stability transfer, building up of capacities and Navies provide that the necessary set of capabilities to start dialogue and cooperation in order to shape an atmosphere of trust.

Although there will be the need for bilateral cooperation, let us not forget that Capacity Building, with its multiple dimensions, requires a comprehensive and multi-national approach. The focus of discussion about Maritime Security is too often entirely on the safety and the free flow of Maritime Trade, which is without any doubts a critical motivator for countries sending naval forces in areas far away from their home waters.

However, building up Maritime Capacity in nation's bordering crisis areas is of equal importance. It has not only improved Maritime Security in the long-term, it is also a facilitator for regional, economical development and thus plays a pivotal role in stabilizing not only a nation but also a region.

As a matter of fact, Maritime Security operations, as they currently exist, need to go hand in hand with Capacity Building. The ability of regional countries to maintain Maritime Security has to be build up under the temporary provision of security by foreign Maritime Forces.

Consequently, Capacity Building needs to be a fundamental part of any operational planning today and in the future, thank you very much.

SENEGAL

”Building Maritime Capacity: a dynamic process towards maritime domain control proposal for West Africa”

Captain Oumar BAILA KANE

CHIEF OF STAFF OF SENEGALESE NAVY

It’s certain difficult to talk in front of these high ranking Admirals and Officers but I’ll try to do my best.

Admiral Bruno BRANCIFORTE, Chief of Italian Navy,

Distinguished guests,

Two years ago, Senegal joined the Wide V-RMTC Community, thanks to the welcome involvement of the Italian navy. This was another great achievement in the young but nonetheless strong and fruitful cooperation between our two navies. Let me seize this opportunity to highlight the quality of the military cooperation between Senegal and the Republic of Italy.

In today’s session, I have a double opportunity:

First, I wish to convey my profound gratitude to the Wide Community, to our host Admiral BRANCIFORTE for the extremely warm welcome; to the Service Chiefs, and distinguished guests; as they allow the Senegalese navy to work with your great navies in improving global maritime security. The task is immense, but as we move forward, the willingness we demonstrate and the trust we build will help overcome the great challenges we collectively face. More than the profit we gain from it, Senegalese Navy is honoured and committed resolved to strengthening this cooperation.

Admiral, Dear Colleagues,

The second chance I am given today is to share my views in the topic of Building Maritime Capacity. I will not question the already timely and importance of the subject in promotion of global peace and security. I simply would like to give my thoughts on what is building maritime Capacity. I see the concept as a dynamic process towards a full control of a

defined maritime domain. It is supported by three main pillars: a comprehensive Situational Awareness, tailored law enforcement and intervention capabilities, and a synergy of action with maritime neighbours. In that regard, let me direct the spotlight in West Africa, to state that, Building strong maritime capacity in this sensitive region, more than everywhere else, requires from the West African navies the establishment of a formal and empowered regional cooperation Centre, as they face similar maritime threats and share same constraints. To support the idea, I intend to give a quick recall on the major challenges in the region and the difficulties we encounter, in a daily basis, to deal with them; before discussing the way to developing regional naval cooperation in building efficient maritime capacity.

Nowadays, out of the major maritime challenges, two main threats seriously undermine security and stability in West Africa: drug and small arms trafficking. It has been established that the region emerges as a major route of drug from Latin America to Europe and/or North America, as a result of success on war against drug in Caribbean Sea. Recent seizures of important quantity of cocaine offshore Senegal is an illustration of this new figure.

Small Weapons traffic at sea is also fuelling the persistence of violent conflicts in the region. The acuteness of the situation is a huge impediment to the process of stabilisation in Guinea Bissau and bringing peace in the numerous hot spots through the region. In addition to these two main threats, West African navies continue to share other common threats named, illegal fishing, human trafficking, and illegal migration.

It is also worthy to notice that with the alleged establishment of terrorist groups in the Trans Saharan region, Maritime terrorism becomes a potential source of insecurity. As West Africa becomes a regular destination for the targeted Western navies, our ports are not out of reach by violent actions like the 2000 attack of USS Cole in Yemen.

In short, West African maritime domain is emerging as a real source of threats to the flawed peace and stability of the region. More glaring is the lack of sustainable naval capabilities as well as the deficit of coordinated strategies to face these tremendous global maritime challenges.

Actually, given the logistical and economic constraints, it is unattainable for a sole West African navy to build and maintain a capable navy, able to police effectively its own waters.

Most of West African navies rely on aging platforms. The average is more than 25 years. Maintaining such ailing arsenal becomes unsustainable due to complexity of acquiring spare parts, if their production has not been stopped.

Additionally, we generally train our officers and expert crew in foreign naval academies or training centres. This constraint is even more serious as we need more skilled sailors to maintain and renew our naval assets. This lack of local training capacity combined with ageing platforms is a big hurdle to the operational readiness.

Furthermore, there is no reliable land-based surveillance system on the coastline. As a result measureless surface of water remains uncovered and open to all kind of traffic.

Admiral, Distinguished guests,

This is more less the difficult context in which our navies bravely struggle to impose security in the West African maritime domain. To gain a better control of our Exclusive Economic Zone, we need to build a strong collaborative maritime capacity with a thorough situational awareness and a solid operational ability to deploy on scene at all time.

The way forward is to develop regional activities at the operational level, combined with collaborative acquisition and training programs under the umbrella of an empowered “regional maritime cluster”. Let’s call it The West African Maritime Operations Coordination Centre (WAMOCC). The structure will be supported by two main bodies: An operational branch to plan, coordinate, and conduct regional operational activities in a regular basis, combined with a solid support-branch in charge of coordination infrastructures and equipments acquisitions. Programs will comprise new platforms acquisitions, tailored to policing and search and rescue activities along with building common infrastructures, like land based surveillance system and training centres. It can be conducted through joint ventures with the possible collaboration of other African and western partners. On the operational plan, the implementation of regional combined naval patrols with available platforms is a way to capitalize on the limited means and improve regional maritime capacity.

In addition to providing a wide forum for sharing information between neighbours, the WAMOCC will stand as an ideal interface to the several western partners and programs engaged in improving maritime security in the region. Successful programs like the US Africa Partnership

Station or the EU FRONTEX initiative against illegal migration have proven that building West African Maritime capacities is essential to improving global maritime security. However, these experiences have also shown that there is a need for a better regional coordination to capitalize and follow up on the gain. An Operational Centre, at the regional level, can fill the gap.

To build strong maritime capacity, we must rely on a comprehensive regional information network, which comprises different maritime actors both within the national level and the international stage. Even though bilateral agreements relating to maritime security issues exist in the region, they lack of operational effectiveness. Limited national capabilities are a reason. But, more, the absence of a direct dialogue between West African navies themselves is the main hindrance. It is surprising to notice that West African navies often meet only when they are gathered by foreign initiatives, until recently with the initiatives of South Africa and Nigeria.

One may argue that without a resolved political will it is impossible to initiate such regional programs. However, there are positive signs at the political level that we can build on to move forward.

First, the ongoing process of establishing a Peace keeping stand-by force within the ECOWAS framework is a real indication on the willingness to foster regional security cooperation. Then, with the 2007 African Union declaration in ABUJA on maritime transport, strong commitment has been shown by member states in the necessity to develop maritime cooperation. Earlier, the 2006 gathering of African navies in Abuja and the Inter-ministerial conference among 12 states in Benin are also positive political initiatives to show our interest in promoting maritime cooperation in the region.

Moreover, the Memorandum Of Understanding to create an integrated coast guard within the Maritime Organization of West and Central Africa (MOWCA) is a strong political indication on the need to develop regional security cooperation, even though its implementation might be impeded by the requirement of national naval reforms. On that regard, I am convinced that the launching of WAMOCC will be an easier process because it will gather homogeneous military navies and wont need profound reorganization, in our national naval institutions.

Admiral, Dear colleagues,

Finally, Building maritime capacity is a permanent and dynamic process towards the ultimate goal of maritime domain control. As an *alibi* to expose my understanding of the issue, I have used this august tribune to call for the creation of a West African Maritime Coordination centre (WAMOCC). A regional body to coordinate the three pillars of Building maritime capacities in West Africa: Strong Awareness Capabilities, Optimised presence and law enforcement capacities and a Regional synergy of action.

Because we share same threats, and face same constraints, it is in our interest to integrate and capitalize on our limited naval capabilities. It is also in the interest of our Western partners if the organization can stand as a credible interface. The region has already put forward political and judicial frameworks on which we can build on. While our wide community is resolved to strengthening cooperation and promote information sharing for the sake of improving global maritime security, I could not find a better opportunity to advocate for building maritime capacity in West Africa.

To finish, I would like to thank the organizers of this symposium and reiterate the commitment of Senegalese navy to promoting cooperation for a more secure global maritime domain.

Thank You for your attention.

SINGAPORE

"Engendering regional co-operation in maritime security"

Colonel Meng Seng Chua

DEPUTY COMMANDER OF MARITIME SECURITY TASK FORCE

Good afternoon, your Excellencies, Admiral Branciforte, navy chiefs, naval colleagues, members of the maritime community, distinguished guests, ladies and gentlemen.

First, allow me to thank the Italian Navy and members of the 8th Venice Regional Seapower Symposium for inviting the Republic of Singapore Navy to participate in this prestigious event here in the beautiful and historical city of Venice. Over the next ten minutes or so, I hope to offer some perspectives on Singapore's approach towards enhancing maritime security regionally and beyond.

My presentation is titled, "Engendering Regional Co-operation in Maritime Security".

The sea has and will remain the most cost effective means to transport large quantity of finished products, raw materials and energy sources across economies.

The straits of Malacca and Singapore alone carry 50% of world oil and 33% of sea trade. They form a critical node in the global supply chain. However, like the human artery, the flow of maritime trade can be suddenly interrupted by nefarious activities such as terrorism and piracy.

The attacks on USS Cole, MV Limburg, as well as piracy and sea robbery attacks in the Gulf of Aden are reminders of how such threats could disrupt the economic lifelines of many nations. While South-east Asia has experienced relatively good security, it is a state of affairs that cannot be taken for granted given the region's complex security challenges.

It is important to note that the maritime domain is a complex one, with a network of stakeholders representing different interests. This poses inherent challenges for authorities to

access information for threat evaluation in order to establish better understanding and greater transparency in the maritime domain.

To make matters worse, the porous and trans-national nature of the maritime domain is susceptible to exploitation by terrorists, criminals and pirates alike.

In November 2009, it took just 10 terrorists to infiltrate Mumbai from the sea to launch a series of deadly attacks, which left 179 people dead and over 300 injured. Terrorists and criminal elements have shown to be highly adaptive and creative in their modus operandi. They will always seek to exploit gaps to fundamentally surprise the authorities in order to achieve their objectives.

The multifaceted and complex nature of the threats and challenges that confront us in the maritime domain mean that no single country can guarantee the safety and security of the maritime domain. In this regard, it is critical for countries to adopt a collective and co-operative security approach at the whole-of-government and the regional level, encompassing info-sharing co-operation & collective sense-making to build shared maritime awareness and to cue co-ordinated and timely responses when required. I will now discuss Singapore's strategy at the regional and international levels.

At the international and regional levels, any co-operative security measures needs to start from frank and constructive discussions that aim to enhance practical cooperation between countries. To foster closer international co-operation in this regard, Singapore has been actively involved in the discussions at international fora such as the Shangri-La Dialogue, the ASEAN Regional Forum, and the Western Pacific Naval Symposium.

At the sub-regional level, these include ASEAN, the East Asia Summit (EAS), South Asian Association for Regional Cooperation and the Shanghai Cooperation Organization. By and large, in the domain of maritime security, we have observed that all countries have acknowledged the need for co-operation in one way or another. The key lies in finding the right modalities that is respectful of sovereignty and consistent with international law. For example, at the 4th Shangri La Dialogue in Singapore in 2005, a consensus on maritime security cooperation for the Malacca and Singapore Straits was forged based on three principles.

First, the primary responsibility for the security of regional waterways lies with the littoral states.

Second, the international community, including agencies like the International Maritime Organization (IMO) and major user states have a role to play.

Third, whatever measures countries undertake have to be in accordance with international law and be respectful of the sovereignty of the littoral states. This consensus was important as it allowed us to promulgate frameworks for closer cooperation in countering piracy and enhancing maritime security.

The Malacca Strait Patrol, or MSP is an example of how the consensus forged at the Shangri-La Dialogue has translated to real operational action. Under this framework, Indonesia, Malaysia, Singapore and Thailand conduct coordinated sea and maritime air patrols under the Malacca Strait Sea Patrol and “Eyes-in-the-Sky” initiatives.

The participating states have also formed the Malacca Strait Patrols Intelligence Exchange Group, or IEG to support the sea and maritime air patrols, leading to the development of an information sharing platform called the Malacca Strait Patrols Information System, or MSP-IS.

The littoral states of Indonesia, Malaysia, Singapore and Thailand share a common goal in ensuring the safety and security of shipping in the Malacca Strait.

This alignment of common interests has allowed us to move beyond rhetoric to embrace a co-operative security approach to tackle the piracy threat in the Malacca Strait in a focused manner. The Malacca Strait Patrols has successfully reduced the incidence of piracy in the Malacca Strait from a high of 40 incidents in 2003 to only one attempted case thus far in 2010.

Beyond regional and international dialogue, there is converging interest and growing recognition that knowledge and information sharing amongst navies and enforcement agencies is essential in countering maritime security threats. To facilitate and catalyze greater regional info-sharing co-operation, the RSN established the Information Fusion Centre (IFC) at the Changi C2 Centre in Apr 09.

The IFC facilitates the consolidation and distribution of maritime information shared by partner navies and maritime agencies through information-sharing portals such as the Maritime Security Patrol Information System, or MSP-IS and the Regional Maritime Information Exchange, or ReMIX. Our international maritime security partners have been invited to deploy International Liaison Officers or ILOs to the IFC, which is a hot set-up operated around the clock by an integrated international team, comprising the ILOs and RSN personnel. Within the IFC, technology is heavily harnessed to manage, collate and fuse wide-ranging information including ship tracks and textual reports pertaining to maritime security. Anomalies in the maritime picture are detected using the automated sense-making engine, in order to enable timely analysis and swift co-ordination with partner countries when required.

To date, there have been many successful examples of information sharing that IFC has facilitated. In February this year, in response to the hijack of tugboat “ASTA”, IFC passed critical information to their counterparts in Brunei, Indonesian, Malaysia and the Philippines. This resulted in the apprehension of the perpetrators in the Philippines three weeks later.

There were several other incidents in which information shared by the IFC proved key, including an aborted attempt to hijack other tugboats in the South China Sea. These successes highlight the value of co-operation and the role of IFC as a regional info-sharing hub.

Today, the IFC has currently 9 ILOs from 8 countries deployed at the IFC. There are established operational linkages with 32 agencies from 23 countries, including links with the Virtual Regional Maritime Traffic Centre, or V-RMTC network – which was seeded at the 4th edition of this very Regional Sea-power Symposium.

I applaud the efforts operationalizing the V-RMTC initiative, its extension from a regional to a trans-regional network beyond the Wider Mediterranean Community and the exercising of these linkages through the Trans-Regional Information-Sharing Exercise, or T-RISE.

The other focus area in international maritime security co-operation is in capacity building exercises. Exercises are excellent avenues to allow like-minded partners to establish inter-operability, and to develop confidence in one another’s capabilities.

In this respect, we have hosted several large-scale multilateral exercises at Singapore's new Changi C2 Centre. These include the Maritime Information Sharing Exercise or MARISX series of exercises, the most recent of which took place last month. The MARISX is an information-sharing exercise to enhance regional and extra-regional partners information-exchange through a scenario-driven exercise to validate linkages and work processes in information-exchange between participating operations centers.

These exercises underscore participating countries' commitment in promoting security, building inter-operability and strengthening regional and international co-operation in the area of maritime security.

To sum up, our approach is three-pronged. Continuous and open dialogue is the essential first step and linchpin for co-operation. Information-sharing, through the sharing of critical information in a timely manner should follow as the capstone for building strong linkages between stakeholders. And to “walk the talk”, confidence-building exercises and initiatives as well as operational deployments can be undertaken to enhance operational co-ordination.

In a way, the Gulf of Aden is a fitting example of engendering regional co-operation. The SHADE or Shared Awareness and De-confliction Meetings provide an excellent opportunity for military professionals and industry stakeholders to dialogue and share practical solutions in enhancing the fight against maritime piracy at the Gulf of Aden.

Common information-sharing portals, the CENTRIXS, MERCURY and ACCESS link navies from TF151, as well as independent in-theatre navies deployed, enable extensive information sharing within and between Task Forces. Lastly, the newly initiated RAT-TRAP series of exercises validate intra- and inter-TF linkages and processes, as well as to maintain the readiness of TF 151 units with scenario-based piracy-related incidents.

Maritime challenges today are diverse and complex. All countries and stakeholders in maritime security must work together to deal with them. Both regional and international co-operation are key to deriving effective operational solutions.

Singapore remains committed to sharing and working with like-minded partners to limit the operational space of potential threats by fostering greater regional and international co-operation in dialogue, information-sharing, exercises and operational deployments.

What I've highlighted this morning is a strategy comprising a spectrum of measures aimed at strengthening regional and international co-operation. By taking a pragmatic approach, we hope to engender co-operation, and realize safe and secure seas for all – regionally and beyond.

Thank you.

SOUTH AFRICA

“Africa’s strategy for Maritime Security: a South African Navy perspective”

Rear Admiral Bernard Hein TEUTEBERG

CHIEF DIRECTOR OF THE MARITIME STRATEGY OF THE SOUTH AFRICA NAVY

Admiral Branciforte,

I was listening to the delightful young lady last night and I said: “I must pronounce that name like she did”, but I didn’t manage that. Flag Officers, Distinguished Guests, Ladies and Gentlemen, thank you very much,

As an African from the southernmost country on the awakening African continent, I feel extremely honored here today to speak on behalf of my Navy.

I however wish to record my deepest appreciation to the Admiral and the Italian Navy for their kind invitation but perhaps, more importantly for the warm hospitality being extended to my wife and I but also for the absolute knowledge that the brotherhood of those who go down to the sea in ships is present here in Venice today. Thank you very much for the opportunity.

Secondly, in terms of the protocol established at this forum, I will speak loudly as I was taught by a gunnery instructor who said to me “speak up lad, I am used to gunfire” and I will speak in South African English and I will be using a power-point presentation because we believe in slow death by power-point.

My presentation will be about the paper that we have handed in, in terms of an Integrated Maritime Security Strategy as was alluded to by the African Union and it is based on the work that was conducted during the Three Sea-power for Africa Symposiums, held during the last six years. In terms of Africa’s maritime destiny, there is a slow awakening realization that our Maritime Security and Human Security are linked together and need to be kept within that way.

In terms of this statement one would assume that there is no more sea blindness on the continent of Africa. However we must recognize that the efforts of individual countries is presently informing the Maritime Strategy for Africa and not the other way round. The African Union position is recognized in that statement, that's also contained in the paper. Having said that, one needs to recognize that very few of the African countries have actually signed the African Transport Chart that was drawn up last year in Durban, in October, and, in fact contains a part on Maritime Security. It is much easier to draw up a document today than it is to make it work and to give action to it.

We have heard about the global shipping traffic and we have seen with Germany, how global trade travels from one side of the world to the other. What perhaps is not known is that 80% of the cocaine travelling to Europe comes via Africa and travels along the sea on the West Coast of Africa. 60% of the human trafficking in the world originates in Africa. 7 billion dollars of illegal oil bunkering takes place on the African continent. In terms of fishing resources lost, annually we speak about 400,500 million dollars of fishing lost to illegal operations.

This is within the context of the UN Convention on "Law of the Sea" that supposedly is creating an environment which is governed by Law, International Law. We will understand what UNCLOS has done for us, but perhaps we all have become too used to our rights and perhaps we are not paying enough attention to the obligations that come with those rights.

The premise of my paper is that we are recognizing Africa's increasing dependence on the sea, that Maritime Security is critical to collective security and human security, that Africa in partnership with the global community must take the lead and addressing the Maritime Security challenges, that it must be at national, regional and continental levels, that the multi-agency approach is needed and a broad range of cooperative enterprises is required. We need to understand that Maritime Security is not just a defense issue anymore, but it involves numerous departments and agencies and that there must be horizontal and vertical integration: without that we will be lost. We have heard much about the threats on the African continent and we have even seen some of these photographs before. We understand the piracy issues, we think. We know that there are threats of terrorism and we have seen such acts. We have seen political instability, we

know about money laundering, illegal arms, drug trafficking, we know about illegal oil bunkering, insufficient enforcement assets. But we also understand that this is not just on the sea but also in the in-land water ways of Africa, that we have insufficient and insecure commercial ports, suboptimal transport integration and that, in terms of hydrography and marine cartography, we lack up-to-date information. We can develop electronic navigational charts, but if more than 60% of the surface around the coast of Africa is still done by a horizontal sixty angles, then the electronic navigational chart is certainly no win in giving us accurate navigation.

Environmental challenges, huge threats to renewable and non-renewable resources, natural disasters, toxic waste disposal, climate change, health challenges. So in terms of the proposed African solution, we believe that such a solution must be relevant to the asymmetric nature of threats within the African continent. It must be systemic and address the broader human security architecture, it must be multidimensional but, above all else, it must identify who is accountable, and then allocate the appropriate resources. In terms of the prerequisites for the successful implementation of a Maritime Security strategy we believe that on the African continent we have a long way to go in terms of creating a political awareness, integration, and budget, if you look at the amount of money in terms of budget that has been made available. We understand that once this has been done, that Maritime Domain awareness where intelligence cooperation must be integrated into a bigger picture for the whole of the continent. We need effective maritime assets and capabilities and the problem is not just having the asset, it is having the money in order to operate these vessels, and having the vessels, looking after the management of these vessels on the long term is going to be a challenge on our continent. So what are the key-elements to a continental strategy? We believe that, in terms of our continent, there should be appropriate maritime legislation and regulation.

Naval forces: we need to integrate the personal police forces into this. Information and intelligence sharing, disaster relief, humanitarian assistance, environmental management. It needs to be on an interagency and transnational proprietor basis and we need to understand that capability and Capacity Building is the corner-stone and in that regard I would like to specifically this afternoon recognize countries such as Brazil, Germany, India, Portugal, France, UK, the African partnership station and lately the Dutch who have all contributed to creating capacity on

the African continent. Is this a naval problem? Barring from the Indian maritime strategy we believe so.

We believe that the African continent and countries on our continent cannot afford to run Coast Guards and Navies and that Navies, in fact, listening to what was being said here, yesterday and today, Navies seem to be getting more and more involved in policing and duties than ever before.

In conclusion, therefore. Maritime Security on the African continent requires action, not another document; it needs political understanding in a top-down and bottom-up approach and obviously the role must be established. We believe that African Union must play that integrative role, we think that the regional basis and approach must be used because countries who sit on the Mediterranean certainly do not have the problems that we may have in the southern part of Africa. We believe that the Sea-power for Africa Symposium is the vehicle for collaboration on a Navy to Navy level and we believe that we need, as a continent, to become credible and relevant and if I listen to what Rear Admiral Krause, of the German Navy said long time ago: "You are only credible, if other see you as being relevant". We need to become relevant, and if we do that then the Cape of Good Hope will become perhaps the sign for a continent, of good hope. But we need to listen to what Kofi Annan said, the former UN Secretary General, he said: "More than ever before in the human history we share common destiny, we can master it only if we face it together". Thank you very much.

UNITED STATES

“Dialogue and Cooperation in Global Maritime Security: Promoting security and prosperity across the globe”

Admiral Samuel J. LOCKLEAR III

*COMMANDER ALLIED JFC NAPLES AND COMMANDER OF THE US NAVAL FORCES
EUROPE-AFRICA*

Thank you.

A couple of weeks ago I asked Admiral Branciforte if I could give my remarks in Italian. He thought about it for a minute and he said: “ Well, Sam how good is your Italian?”. I said: “Well, I have been in Naples for three weeks, the first time will I ever, and I can probably order a *Margherita* pizza in *Napolese*.” So he looked at me and said: “ I appreciate your gesture but you’d better stick to your poor English” so, that’s what I will do today.

So, Admiral Branciforte, Flag Officers, distinguished Guests,

It has been truly a magnificent opportunity for me to observe this for the last couple of days and it’s really a great introduction for me into this part of the world. But I also liked again add to the acknowledge of all the folks who have commented about how well the Italian Navy and the staff have produced this event and it is truly world-class. I also want to comment on the spouses’ agenda, the wives’ agenda, it is also world class but I have a suspicion: I think that it was the hand of the Minister of Finance of Italy, must have been involved, I am convinced, because observing my wife and some of the other wives over the last day or two in their shopping habits, I believe that they have greatly contributed to the GDP of Italy and probably they have helped the Navy in a great way for a few more months.

So, all of us here represent our country’s efforts not only to defend our respective maritime interest and our shores but also to secure the global maritime commons and a time that we all recognize is a great challenge. The stakes are significant. Our activities, both individually and as partnerships, are really vital to our future’s security, the security of our future generations.

Now we heard today that as we examined the future, there are some realities we have to contend with. We know that 75% of the world's surface will continue to be covered with water, no matter what happens in the world. Let me carry on that: if the polar ice-cap continues to shrink, that number will go up in some very critical areas we have to contemplate. I was told the other day that 7 of the 15 largest cities in the world lowered their potential flood plains if the oceans of the world rise due to global climate change. And that we'll have to be dealt with.

As was mentioned earlier by the Assisted Deputy Defense Minister 90% of the world's commerce flows on the seas. As I tell my American friends that every large screen TV that I watch in their home flows through some chop-point, most of the chemicals that make the drugs for the health's support flow through some maritime chop point in the world. 80% of the population of the world today lives within two hundred miles of the ocean and that trend is increasing. The Maritime Domain will only increase in strategic importance as the global population which today is roughly 6 and a half billion people. It is projected by 2050 to be nearly 10 billion people. It will expand and create demands for water, for food, for energy and resources in ways that previous generations and those who were before us, could not contemplate, that we must contemplate. The ability for us to understand the Maritime Domain not to operate it but as well to control it by building capacities and partnerships and relationships that will sustain those competences are the key to our challenges.

Now throughout histories Navies have been crucial to protect national interest and, from what I have heard in the last two days, that is not going to change anytime soon. Just a few short years ago our US Navy we had a cooperative strategy for the 24th Century Sea-power: it is a strategy with conflict prevention and international partnerships at its core. These values continue to be present inside of our Navy or conditioning our plans and our actions. We don't see a change from that. Since we started that strategy much has been done regionally and globally to allow us to collectively address issues that we face today and those that we will likely face. And from my perspective I believe that in the last decade or so, due to this type of forums, significant progress has been made that we would not have seen in previous generations. For example: and let me start a little bit higher in the more complex end. Ballistic missile defense has recently seen

proven events in our technologies particularly regarding land and sea-based interceptors and centers that support them.

We will deploy operationally tested and cost effective solutions to counter the threat because our approach and adaptive we will retain the flexibility to adjust and enhance our defenses as the threat in the technology continue to evolve. We will seek the partner with high skills to ensure that this technology is deployed to its fullest capacity and greatest collective benefit. Security and stability are best achieved as part of a cooperative effort. Our objective remains that any adversary ballistic missile employment must be deterred and if necessarily defeated. The future deployment of these capabilities for collective defense will further challenge and complicate and place even greater demands on our maritime situational requirements. And I think, as we go forward we have to make that consideration.

Another example: operation “*Active Endeavour*” is NATO’s only ongoing Article 5 Operation. Operation “Active Endeavour” aims to demonstrate naval solidarity and resolve in the fight against terrorism and help to deter and detect illegal activities in the Mediterranean region. Now, yesterday Admiral Gemignani eloquently described always targeted Maritime Operations and what they constitute. The operation is a vivid example of the added value that a cooperative maritime venture can bring to a complex multilateral challenge. By fusing information gathered from different nations and platforms into a shared picture we have significantly improved the overall maritime awareness for both our collective and individual benefits.

Piracy, as we have heard, is not a new phenomenon. In fact US Navy was basically started due to piracy. I’d like to summarize what our CNO has recently said on the subject of piracy: “Until such time as we have Rule of Law offshore we will continue to deal with piracy issues from the sea.” So my preparation for coming out here are not discussed issues of piracy and he said: “Hey, my message to the group is that this problem will likely be with us for a while and we are going to have to stay together to make sure we have the right tools to be able to deal with it.” So our collective anti-piracy efforts remain key. Naval presence and critical shipping lanes near the Horn of Africa provide that sea control and deterrence. NATO Operation “Ocean Shield” and EU Operations “*Atalanta*” are two excellent examples of successful naval coordination and partnering ambitions.

Another example: Humanitarian Assistance, Disaster Relief: it's essential core capability for our Navy and I believe for yours as well. Proactive Humanitarian Disaster Relief activities employ ambitious detachments Naval Forces to address our and partner needs and reflect the values and desires of American people and I am sure of your peoples to render aid and reduce human suffering when possible. In doing so these actions enhance or restore critical national capacity and build relationships that serve to increase trust. Working together we can significantly improve effectiveness by bringing to bear our unique enabling capabilities and combine capacities. For example, earlier in the year, as you've heard, in operation "Unified Response" the US Navy joined with the International and NGOs, the US Federal Agencies and multiple partner nations to provide relief to victims of the devastating earthquake in Haiti. Contributions including sending resources from then the active African partnerships station initiative which are included in a multinational staff. They did a magnificent job. We also employed the USNS Comfort to the region for hospital care, with diverse military and non-military medical continuous support.

Now just a few weeks ago representatives from 46 countries came together at our Naval War College in Newport to conduct the Maritime Partnership Organ, many of your countries were involved, we appreciate your support. This game was designed to identify broad-based requirements to enable Maritime Partnerships an intense International Information Sharing. Now the lessons in this Organ were being processed and I think there will be many. But the basic conclusion was as you have all articulated here: that supporting regional cooperation initiatives fostering improve information exchange and providing Maritime Domain Awareness capabilities must become even more pervasive in our collective efforts. So what I am taking away from the last couple of days is that partnerships do matter. Each day will be reminded as many have said here that no single country can do it alone. It is also increasingly obvious that all solutions will be developed in a cost constrained environment, that is the physical reality for now and will be for the foreseeable future. But it is our responsibility to find solutions, it is our responsibility to actively look for ways of leverage each other's strands by employing regional approaches to Maritime Security challenges. This includes sharing resources, training together at all opportunities and sharing information. It is simple: the more we are able to share and operate

together, the more we will trust each other; and the more we trust each other, the greater our successes will be.

I believe our maritime ambition requirements will only continue to expand, will be tested on national levels, regional levels and global levels. We must trust the agile multi-ambition nature of Naval Forces to execute an increasingly broader ambition set. Each of us needs to remain engaged while reassuring friends and allies to encourage both new and old partners to work cooperatively to secure our maritime interest. We owe this to our children, to their children and to their children.

I appreciated the opportunity to address this important conference and I look forward to working with each of you in my new position. You have all welcomed me so warmly I can't tell you how it makes me feel, how I appreciated. I look forward also to continuing in this dialogue to ISS in Newport next year.

Thank you for allowing me to speak.

REPORTS BY THE SESSIONS CHAIRMEN

MOROCCO

Rear Admiral Mohamed LAGHMARI

INSPECTOR OF ROYAL MOROCCAN NAVY

Chairman of the First Session

Admiral Branciforte, distinguished Colleagues, Admirals, Ladies and Gentlemen,

The challenges facing the Maritime Domain have changed dramatically and critically over the last decade and make future security considerations difficult to predict by naval, Coast Guard and the shipping trade. The prominence after 9 -11 give us an idea that terrorists will exploit access to open seas, ports and littorals in order to perpetrate catastrophic attacks using ships as weapons and constantly evolving technologies and attack methods. As a matter of fact, to counter this threat, we have to make sure and secure our waters. One of the steps to reach this vital objective is achieving greater *Maritime Situational Awareness*.

On the conclusion of this famous and outstanding Symposium, indeed remarkably organized, I feel proud to declare that a workshop of inspired ideas have been discussed during the First Session and that I had the pleasure to chair.

In this panel, distinguished Representatives of Brazil, Bulgaria, Georgia, India, Turkey and Sweden shared their proficient experiences and knowledge related to Dialogue and Cooperation contributing to *Maritime Situational Awareness*.

First of all let me summarize some key points highlighted in the First Session's presentations. Admiral DE MOURA NETO, Commander of the Brazilian Navy gave us an idea of the Brazilian Navy approach which is very pleased to take part in the maritime sharing information and all with its succeeding in the "BLUE AMAZON" experience. He stressed on the need to revise the International Legislation enclosed in order to provide for the aspects of Maritime Security without prejudicing freedom of navigation with the support of the Maritime Organization and the UN. He shares the Brazilian Navy development of a complex system to

monitor Brazilian legal waters, “Blue Amazon”, as a way of making society more aware of the importance and the richness of the maritime area.

Rear Admiral Plamen MANUSHEV, Chief of the Bulgarian Navy, has handed over that MSA is the understanding of the environment and sharing the knowledge. The Bulgarian perception of MSA has the common understanding of the maritime situation that increases effectiveness on cultural awareness. Knowledge sharing and also the Bulgarian experience as the Navy, the border police and the maritime administrations that were in the near past former competitors and now become current partners. He finally underlined that shared knowledge is an enabler for network centric.

Major General Zaza GOGAVA, Deputy Minister of the Interior and Head of Border Police of Georgia, declared that seas and oceans facilitate illegal activities which we have to face. Those threats, that some of them will remain and yet others will disappear overcome by technology and geopolitical changes, as prominent actor of the Maritime Security of Georgia, he believes that this surely requires confidence, mutual understanding and the capacity to gather information.

Commodore Ajendra BAHADUR SINGH, Principal Director Naval Plans Indian Navy believes that we share common security and economic interests. The involvement of Navy and Coast Guard, he brought up the case of terrorist attack in Mumbai November, 26th 2008. Thus providing an update of the initiatives in the Indian Ocean and dwelled the need of monitoring all vessels not only those up to 300 tons.

He dwelled also on the regional MSA and the example of Milan which is the Indi World Forum Meeting and by which 14 Maritime Nations are participating in the regional MSA. In addition to the Indian Ocean Naval Symposium seeking cooperation of 35 coastal states and finally the need for commanded control and communication and information network.

Rear Admiral Anders GRENSTAD, Chief of Swedish Naval Staff, talked about: first, the European perspective and its maritime operational concept *CHENS MOC* endorsed on August 2010. Secondly the Baltic Sea recognized the maritime picture and thirdly the masses of sound MSA are political mandate and appropriate resources. After dwelling on a true story he introduced the *SUCBAS* initiative that integrates 8 Baltic Sea states. MSA for him, is sorting out

relevant information given by automatic identification systems, radars, cameras and surface assets and data analyzers.

Admiral Eşref Uğur YIĞIT, Commander of Turkish Naval Forces exchanged his experience on MSA architecture as, of regional cooperation, national joined Maritime Security and Safety system. He also focused on Black Sea harmony and Maritime Security initiatives to protect sea lines of communication. For him, as a large contributor in many initiatives, Operation ACTIVE ENDEAVOUR is a major enhancer of MSA.

In fact, Ladies and Gentlemen, yet all the presentations have talked about regional initiatives but many questions remain on global MSA with no answer.

I can point out:

First, who and how to federate this MSA initiatives. It is sure that a lot of cooperation is ongoing like MSSIS, the UN and IMO are concerned and well aware of the issue and must assumed that and lay down a legal framework, the enclose and legal framework must change and improve. But we still don't have the answers.

Secondly what type of difficulties do we face doing integrated sharing information like Black Sea, V-RMTC, SUCBAS and BLUE AMAZON System, where beyond difficulties like legal framework and political hurdles, technical interoperability is necessary to monitor all contacts.

Furthermore I can underline that the subject has captured the attention of all the Representatives: some have strongly supported and nobody was skeptical about the truthful intentions of the 8 Recommendations submitted by the Italian Navy prior to this Symposium. To tell the truth I deeply believe that nations that depend heavily on the sea for survival will do whatever to go forward in integrating the regional initiatives in a global MSA.

In conclusion, Admirals, distinguished guests, Ladies and Gentlemen, I sincerely hope that we get hereby this Symposium the sound, professional and the real knowledge through prominent initiatives in enhancing our understanding and the knowledge on promoting dialogue and cooperation for an efficient MSA. All the speakers and the audience have see that this exchange of use will help us and our political leaders in facing the challenges that lay ahead on us as professionals and our sailors on this critical issue.

Dear friends, the history will retain the role played by the Italian Navy in promoting this sound and interesting Symposium. Thank you very much for your kind attention.

SPAIN

Admiral Manuel REBOLLO GARCIA

CHIEF OF SPANISH NAVY GENERAL STAFF

Chairman of the Second Session

Thank you. Admiral Branciforte, dear colleagues, Admirals, Ladies and Gentlemen,

I will intend to summarize in no more than 15 minutes the main ideas we have discussed during the Second Session about Dialogue and Cooperation contributing to *Maritime Security Operations*. Some of the speakers in the session have pointed out the growing complexity of maritime scenario.

We have been illustrated about the wide range of variables and risks affecting the Maritime Domain today, threatening the principles of free use of the seas. It has also been presented the last Navies' experiences in meeting the challenges of developing and conducting *Maritime Security Operations*, as those of today in the Indian Ocean, to underline the fact that it is the first time that EU is involved in a joined combined Maritime operation. This fact has a capital importance for the future of MSO and I would say, for the future of EU also. There are many civil Military Institutions with responsibilities at sea all over the world facing the same challenge and it is a positive issue not being alone in this kind of operations because the greater participation, the better results, although somebody could say that it is also more expensive too.

A clear example is ATALANTA and OCEAN SHIELD cooperating with many other Naval Forces in the Indian Ocean with a huge number of ships and aircrafts fighting against piracy. The consequence is that, after more than two years, the problem has been reduced although has not been solved.

Another important conclusion is that there is no single Navy or Nation, no matter how powerful it could be, able to cope with the problems of today's *Maritime Security Operations*.

Another point is that the definition of MSO is not get completed or clear all over the world. About the goals. What factor defines success in MSO? Some of the speakers in my group have stressed that there are always two common elements in these operations:

First, MSO is a common effort, civil and military. Second: MSO are intended to achieve or restore freedom from threats and intentional and unlawful acts in the Maritime Domain. So, for succeeding in MSO we have to take into account these two elements, facing a wider spectrum of threats.

We could also agree that there is no single model of collaboration valid for all nations. The national interagency cooperation is not an easy task in the most of the countries. It could be said that most of the nations represented in this Forum have perceived some kind of resistance at different levels in their respective national Organizations.

Another conclusion is that the national coordination is not enough. To be successful, dealing with drug smugglers, terrorists or pirates we need the existence of regional co-operations between Maritime Forces, Law Enforcement Agencies and the Judiciary at the level of the governments. The current financial crisis demands efficiency. Sharing our naval assets and coordinating our efforts it's a practical way to save money. Therefore dialogue and cooperation among Maritime stakeholders become a must for effective MSOs.

And Maritime Security is not only a challenge, there are also benefits to the Navies and Maritime Forces in this operational activity.

First: MSOs are an example of the successful use of the military soft power.

Second: fighting against criminality maintain public confidence in the utility of Maritime Forces. And third: these activities provide us with a way to keep trained our Maritime Forces at an important operational level.

Legal framework is one of the main problems of MSO nowadays and it shows us the difficulty of enforcing a common and suitable legal treatment to the unlawful activities. Many questions need to be answered both at the national and international levels. Which legacy is to be applied? What procedure has to be followed? How the evidences have to be got? What is the future for the arrested people? Where to imprison them? Etc.

Another challenge identifies that we are trying to put a wider spectrum of activities from the simple maritime traffic control to the fight against international terrorism or proliferation of weapons of mass destruction in the same conceptual basket. They are completely different tasks. To sum up I would say that MSOs have a capital importance for Maritime Forces at the present time and in the future. Dialogue and cooperation in the international and interagency domain represent the most effective approach to the threats for International Maritime Security. Navies are very well prepared to act as integrators among the various actor in charge of accomplishing maritime surveillance and security related tasks. What is more than probable it is that governments will allocate resources to face the challenges in MSO shaping in this way our Navies in the future.

That concludes the summary of the Second Session and let me thank to Admiral YANPENG QIU from Chinese PLA Navy, Admiral ERCEG from Croatia, Admiral FORISSIER, France, Admiral ELEFSINIOTIS from Greece, Admiral SAMARDŽIC from Montenegro, Captain SAUNES from Norway, Admiral SHTUKATUROV from Russia, Admiral IBBOTSON from UK, it has been a pleasure to work with you in this group.

Thank you all very much all.

THE NETHERLANDS

Vice Admiral Matthieu J.M. BORSBOOM

COMMANDER OF ROYAL NETHERLANDS NAVY

Chairman of the Third Session

Thank you very much and good morning, it's good to see you all.

As I said to some yesterday at this grant gala dinner in this fantastic palazzo, before the dinner I walked through the rooms and there was one large painting where I saw some of you smiling because they were with me there and there was this poor orphan laying on his back but he was surrounded by the most beautiful women you could imagine at least five. There was only one bad thing about that: they were all hammering on his head with all sort of violence and I thought you know what happened in this palazzo because there were more of this sort of paintings. And I thought as a metaphor because maybe when we came in, in this conference we had the feeling that we all poor are hammered on their heads because budget reductions etc, troublesome issues but then, you know, that's why we are here for, because we are in charge, we have to take the challenge and we have to take the better of it.

I see that the big result of this conference anyway is that we could find new energy, new inspiration, come together, share ideas, and in the Sessions having in the structured fashion. I took the idea of a structured fashion in back briefing you, we developed this more mind average will be made available because I think it's too small over letters and I don't see, can you read it? No I don't think so. It's simple because it's about Maritime Capacity Building the what, the why, the when, the who, the where ant the how. And the way we put it up was to insert the clothes of the five speakers we had: Vice Admiral SCHIMPF from Germany, Captain KANE from Senegal and Colonel CHUA from Singapore, Rear Admiral TEUTEBERG from South Africa and Admiral LOCKLEAR from the US, so just for you to remind. And they have found their own clothes in a sort of logical order or not in this particular scheme.

So let's start with the "what" of Maritime Capacity Building. In the end it's about towards full control of a defined Maritime Domain which was stated by Senegal. And then you talked about MSA and Security Operations and that's why Capacity Building builds logically on basis of that. And it's about synergy with your neighbors. But it's more than that, it's also to support states in the need to overcome a lack of capabilities, expertise and Maritime training, in order to implement Maritime Security and Enforcement. That was one of the conference's findings. and the "what" is also the institutional building concept of the UN which was raised by Germany, so we don't have to invent it, Maritime Capacity Building or Capacity Building by her own. Other organizations have thought about also like the chance. So why is it important? And I think all the speakers have made clear the importance of building Maritime Capacity because there is an economic importance. South Africa Representative depicted it as growth, I recall from the slide. It's about increasing illegal activities, which can be criminal ad terrorists, which is of course interesting because if you try to separate that from a judicial point of view, sometimes the criminal is in the domain of safety and terrorist is in the domain of security with different apparatus. But we know how intertwines criminal and terrorist activities.

So the "why" is also in UNCLOS. We have to build that Maritime Capacity in other countries or to a system because in UNCLOS it's just stated pretty clearly that you, as a coastal state have rights, but you also have obligations. So if you can't fulfill these obligations, you not only have a problem with yourself and your country but you deliver a problem to the outside world. Why do we have to develop Maritime Capacity? It's because the threat is actually increasing and seems to be highly adaptive as also mentioned in previous briefings, this was pointed out by Singapore. So there's also a lack of Maritime Capacity and that turns into a source of further insecurity and instability as was clearly stated by Senegal. So this is all about why we should build Maritime Capacity.

And I see another angle to it and that's about relevancy. Because for Navies and not only Navies to be relevant is also to see their role in this particular field.

I have another slide prepared for you, next please. And this is this curve. I give you a couple of seconds to scan it before I start trying to explain it. Well, when there's a curve there's an X and Y axis. So horizontally it's about presence, vertically it's about intensity of a conflict

and the curve you see yourself is a conflict. If you go from left to right that often there's a situation when there's not a conflict yet, nothing there. But it's still important that there would be some presence, naval presence to avoid a conflict raising. And you can do that with modest forces or you can do that with law intensity forces. You will all regional capability there, naval diplomacy fits into that. And then of course if you follow the curve you will see actions to be taken to further avoid instability. It could be counter piracy it could be counter drugs. To give you an example: drugs can be seen only as a legal activity, but we know that massive drugs trafficking can really undermine nations as we have seen in the Caribbean, and I think that's countered pretty well by our Organizations. It's about humanitarian assistance and then if you follow the curve there could be a phase where all goes out of hands and then you are at the top of your intensity curve where you have intervention. It could be initially entry operations. And then if you follow down to the curve it's about stabilization operations. So the conflict already arose and then you have to do something about it.

At the righter side of the curve we took Afghanistan as an example. It's a massive stabilization, it's a high intensity conflict and in that particular scenario you work on reconstruction at the same time bring security and that sort of staff.

So why am I pointing this out? Because there's a relevance for Navies in the whole of the curve. But now it comes: we often were prepared for the high intensity and we should because you'll never know what happens. But you could think about the focus shift to the left side of the curve. Because most of what we do is in hydro-presence, regional capability, *Maritime Capability Building*, counter-threats, counter-piracy and all the other tasks. And that's I think the statement about the relevancy of the Navy. We are out there now, we should at the same time prepare for the high intensity. But the main effort is on the left side of the curve. Is that ok? Yes, because I think we should be there, able to explain to the stakeholders meaning, commercial life, our people, the politicians, that Navies can do this at a lower cost than others. If you use the maritime dimension it will give politicians the freedom of movement. They will have to handle the thruster to increase and decrease without very difficult negotiations of bringing in forces overland involving many nations because we can use the sea.

Naval Forces, by nature, have a relatively small footprint and are quickly available. I just want to share this with you because I think that in the Maritime Capacity Building domain either focusing on security, safety or building Maritime Capacity for other nations or even Nation Building, this notice of the pluses of Navies should be taken into account.

So I said something about relevance and so it's now the when: when do we start with developing Maritime Capacity? It was clearly stated I think by many here that action need to be now and it should be top-down and bottom-up, and this was mentioned by South Africa. And all the Symposium members thought, you know, you really have to work on it all, right now but the question is do the politicians want it? And is the population supporting it and then I mean for example the largest skill, *Maritime Capacity Building Operations* like the assistance was requested by Somalia for example which was discussed yesterday in the question and answer session.

So who has to do it? Well, as the Germany stated, Navies are the door opener and I just with the relevance slight tried to underpin that. The partnership do matter, without any partnerships, as the U.S.A stated, you would be nowhere and then from Admiral TEUTEBERG he made very clear that if we talk about the African continent it's about the African Union to take a strong lead here. But then you should ask yourself the question: does the African Union have the capacity in the Maritime domain to confront with this sort of plans, if you give them that coordinating role, and then capacity building in itself is assisting the African Union with people to do their task. As I said, partnerships are of utmost importance and no nation can do it by itself, that's all clear. I thought there were, you know who has to do it, there were pretty good examples from Senegal, with the WAMOCC which is not an existing organization yet, but a way of thinking, how to do a sub regional sort of construct.

So then the question is where: well, where you could do it is, as stated from the sea and I introduce here the floating POT concept, where nations will still hold the ownership and responsibility, as was delicately stated by the U.S.

So now we come to the how, how are we going to do this ? First of all it's clear that if you talk about capacity building, there is an international and a regional approach and a sub regional approach but then you need to stitch that altogether in a trans- regional approach. So you

need continuous dialogue, as said by Singapore, they had the example of the Intelligence Fusion Centers not only within their sub-region but also via liaisons and via exercises and constructs with other regions and I think is a very good example and we should follow that up.

The “how” is also used to see as a basis for operations ashore and I think Officer SCHIMPF made it very clear by a solution that lies on land but you can have a contribution from the sea towards the land in a comprehensive approach with partnerships. And I think that was clearly stated by everybody, the military, including the Navies, will not be able to that on their own, they are part of a wider scheme. So it should be in synergy with the Maritime neighbors, as was clearly stated by Senegal and then the Haiti’s examples of MOWCA and WAMOCC so the “how” is also the interesting views about is it regional, should it be for example in Africa or in the African union, how can we make it relevant and I think South Africa stated pretty clear that if there is no political will, independent of the assets we have or the will we have as Navies or military, is not going to work. So it needs the political will of the supporting nation and we can only advice the politicians what availability of assets we have, what we can do and it’s the political will of the receiving nation, and we heard one of these nations, Somalia the last days, where they have to articulate very clearly what they really need and the ownership is in the hands of these countries like the ownership of the African problem is with the Africans, the ownership is Somalia is with the Somali government.

And then to find it right, it’s about conflict prevention, which is on the left side of the curve I just showed, and I think Admiral Locklear had made very clear that conflict prevention also includes focus on cyber but also focus on theatre missile defense as an effort for the collective benefit. So we have to combine capacities and then I think that was the end of the last presentation by Admiral Locklear. It only will work if we have long-term investments in partnerships and that’s what this all conference is about, thank you very much.

.

FINAL NOTES

Admiral Bruno BRANCIFORTE*CHIEF OF THE ITALIAN NAVY*

Admirals, Colleagues, Ladies and Gentlemen,

As we are approaching the conclusion of the 8th edition of the *Venice Regional Seapower Symposium*, I am fully persuaded that the debate has been interesting and fruitful, not to mention the weather which has been indeed surprisingly benign with us, allowing to appreciate the beauties of this art masterpiece.

Let me also pass the most sincere gratitude to the Venetian shops owners to your credit cards.

Before drafting my conclusions, I would like to thank all of you for your qualified insights and contributes of experience that fueled the discussions, and my gratitude goes in particular to the Chairman for their involvement in performing their very demanding role and to all the Chiefs and representatives of participant Navies and organization Commands and to the Minister of Defense from Somalia. Each of them gave very precious contributes to the discussion.

Let me also say to you that while we are working here in Venice, I just knew that there is a UN meeting in New York discussing the Somali piracy phenomena, so it means that we are not alone at the political level we are considered and probably in the next days we could have news.

Coming back to my opening remarks, *I asked myself if dialogue and cooperation may bring any added value to the Maritime Security achievement*. Indeed if the number and the level of participants can be seen as an indication of the importance raised by the discussion topics of this edition, I would say yes. Moreover, according to the thoughts, views and experiences we have shared in the last three days, I'm confident that the answer is positive.

In addition, I believe that T-RMN initiative and the joining of Ukrainian Navy to the V-RMTC Wider Mediterranean Community, these have both to be considered an encouraging attainment of Dialogue and Cooperation.

Then, going straight to the summaries, smartly and timely elaborated and underlined by the Session's Chairmen, *several significant findings emerged*.

Among them, the dichotomy between the achievement of Maritime Security and the need for preserving the freedom of the sea *should be considered a pivotal point*.

Indeed dialogue and cooperation are essential to manage such requirements, apparently conflicting, but as a matter of fact, tied as a sort of supporting supported bond.

In fact, granting Maritime Forces the *appropriate instruments* to act in the International Community would better safeguard freedom of navigation rather than jeopardizing it.

A more effective dialogue and a robust understanding between the civilian and military stakeholders of the Maritime Domain would allow Maritime Forces to mitigate the impact deriving from the conduct of *Maritime Security Operations*.

As it was stated during these last three days, *teamwork* is the keyword. We should consider Navies, Coast Guards shipbuilders, ship-owners as a cohesive team. By sharing data, finding innovative solutions, providing relevant information, exploiting regional and sector experiences under a comprehensive approach, we will be able to effectively manage the balance between freedom and security at sea.

Durable and sustainable solutions for Maritime Security require Navy capabilities full exploitation.

To this extent, Navies and International Organizations together, should play tightly in this direction. International Organizations should implement and update measures aimed at enhancing the central role of Maritime Forces while Navies provide their inherent abilities to intervene wherever and whenever needed.

Of course this implies, as acknowledged by this large attendance, the building up of a clear Maritime Awareness.

In relation to this specific point, we have to fully agree with our colleagues who stressed that our efforts for Maritime Situational Awareness cannot be merely limited to the data sharing.

After years of intense *Maritime Security operations*, one of the most significant lessons learnt is that each maritime community around the world is peculiar since it follows specific customary patterns.

Their complete knowledge and understanding is crucial to be fully aware of the specific operational environment. These considerations lead to the need of properly improving the MSA with a bottom-up approach :

- At a national level by stressing the need for a comprehensive interagency development as first step.
- At regional level by building confidence and mutual trust to involve the largest possible number of contributors and by exploiting the available technology to enhance information sharing.
- At trans-regional level by adopting a federative approach such as the case of trans-regional Maritime Network, that may be considered in this sense as starting point.

I am convinced that this is the most effective way to succeed in MSA enhancement, anyway, in the next years, our endeavor should be devoted to establish common procedures and to define sharing protocols. Once again, dialogue and cooperation is essential in this field. Both for strengthening existing initiatives and to support nations in turning regional efforts into concrete initiatives.

Actually, common needs are clear, and some solutions are already in our possibilities. Therefore further progress is now just a matter of shared willingness.

Let me now turn to the contribution of dialogue and cooperation to MSO. The experiences gathered so far, for instance in the antipiracy operations, emphasized the need for more effective forms of *Maritime Security Operations* and a clear legal framework responding to the new threats.

Nevertheless, the sharing at regional level and among neighboring countries of the respective operational activities and the presence at sea could, together with the existing International Surveillance Network constitutes the foundation for reaching enhanced cooperation in terms of deterrence and enforcing.

This form of support could certainly benefit the development of interoperable maritime assets. In this sense, the cooperation between shipbuilders and Navies may bring significant opportunities in terms of cost reduction and potential interoperability.

Moreover, this potential sharing of capabilities in force, multiplies when it comes to convey international efforts, in support to civilian populations threaten by natural calamities and disasters.

On this specific aspect, we have found that Navies have to be ready to take responsibilities in support of civilian society against the wide range of threats that might affect the Marine Environment, from pollution to disaster relief, passing through humanitarian assistance, this bunch of significant considerations take us to the conclusion that the role of the Navies is central in any maritime related issue.

Whether it is a matter of surveillance or extended intention capability or assisting specific actors in their growth, Navies are there, providing professionalism, sacrifice, ability and a genetic inclination toward cooperation that comes from their peculiar mind setting.

At the end of this 8th edition of the Symposium we achieved a substantial agreement on several topics, which will be condensed in a document stating some agreed findings and recommendations. It's a final version updated to last received comments that has been distributed this morning. Such a document encompasses the following significant aspects in terms of :

Agreed findings :

- Maritime Situational Awareness (MSA) has become increasingly crucial to the Maritime Security Environment and must take advantage of the most complete knowledge of the Maritime Environment.
- Dialogue and Cooperation (D&C) represent the most effective to tackle the phenomena threatening international security and to facilitate access to all the essential aspects for effective Capacity Building.
- Navies are the best suited to act as the integrator between the various actors in charge in the Maritime Domain.
- Maritime Forces, (Navies and Coast Guards) should be considered pivotal, not only for effective implementation of the Maritime Surveillance and security initiatives but also for their efficient contribution to Maritime Capacity Building.
- It has been acknowledged that a more effective legal and jurisdictional framework is desirable to improve effectiveness in deterring illegal activities.

And shifting to recommendations it has been widely recognized that to produce effective results by enhancing international and interagency collaboration in the field of Maritime Surveillance and Security, we should be :

1. promoting regional initiatives and partnerships to contribute to global endeavors,
2. encouraging information sharing to achieve the most accurate Maritime Situational Awareness by also adopting cross-sector methodologies under an interagency approach and possibly harmonizing legal frameworks related to the information sharing in respect of the national policies.
3. And promoting international participation to *Maritime Security operations* (MSO) to safeguard freedom of navigation, protecting shipping, energy lines, and Maritime critical infrastructure worldwide in full conformity with International and Customary Law, in this sense the experiences gathered so far in conducting multinational operations, such as antipiracy, should be properly capitalized.
4. And harmonizing national, regional and international MSA and MSO efforts to obtain a cost effective synergy and
5. developing the Navies role as main actors in Maritime Capacity Building to support coastal states “in need”, to overcome their lack of capabilities, expertise, Maritime culture and specific training for the implementation of the Maritime Security and the enforcement of legality at sea in their respective areas. This adaptive process has to be properly addressed according to the terms and wishes of the receiving states concerned and promoted as the specific contribution to the wider comprehensive approach.

With due respect to these recommendations, the Italian Navy is keen to achieve concrete results and it is committed to put into action a set of related initiatives. This effort will consist of

- The continuous development process of the Information Technology to provide the International Community new costless and transparent tools to consolidate the information sharing. The upcoming V-RMTC and TRMN experts reunions will be the venue to present these solutions and to gather from all national delegations proposals and comments.

- And the identification of the current legal shortfalls and gaps preventing the most effective and efficient employment of Maritime Forces in MSO. This should help to find suitable solutions in the National and International Legislation. In this sense, a non paper will be distributed in the next new future for comments and to stimulate national initiatives.
- The intention to explore, on the base of the ongoing experiences, the possible cooperation initiatives in the field of MSO and MCB to respond coherently to the emergent needs of Maritime Security and sea governance aiming specifically to mitigate the effects of piracy.

This activities, in our intention, could evolve before the next *Venice Regional Sea-power Symposium* edition, to the development of an additional cooperation activities.

In the wake of what was done in the past by launching the hydrographic projects and the V-RMTC and more recently, the T-RMN. This set of intentions take me to the conclusion of my speech giving me the pleasant opportunity to pass to all of you my heartfelt thanks for having been here these three days. In thanking all of you once more, I declare officially concluded the 8th edition of the Venice's Symposium.

Arrivederci.

