

ACTIVITIES FOR NAVAL TRAFFIC MONITORING AND CONTROL IN THE ROMANIAN BLACK SEA AREA

Iuliana Mirela Glogoveanu
PhD Student, Ovidius University of Constanța

Abstract: The monitoring and control activities of the port traffic and on the waterways on the Romanian territory appeared and developed in the Dobrogea area and on the Black Sea coast from earliest times, as a necessity for the complete safety of the trade, transport and navigation in this area. The trade and transport activity, carried out on the Romanian coastal area of the Black Sea, also determined the appearance of auxiliary activities in transports, respectively those regarding signalling, directing and monitoring the maritime and inland navigation traffic. With the economic development the shipping activity has acquired new forms and dimensions, and implicitly, new traffic surveillance methods and services have emerged, nowadays, naval radio telecommunication services are part of the defense strategy of our country.

Keywords: navigation, maritime and river traffic, monitoring and surveillance services, national defense strategy.

Introducere

Activitatea de monitorizare și dirijare a traficului naval a apărut în domeniul navigației pe la începutul secolului XX ca o necesitate a înăririi siguranței activităților navale din domeniul maritim și fluvial. Acest lucru a devenit necesar pentru a preveni producerea accidentelor din spațiul căilor navigabile atât maritime cât și fluviale, întrucât la începutul secolului XX opinia publică internațională a fost zguduită de numărul mare și în creștere alarmantă a acestora.

Activitatea de radio-telecomunicații navale cași componentă a activităților de dirijare și monitorizare, a fost și este strâns legată de activitatea portuară și de transport maritim și fluvial, ca și activități prin care se manifestă și se desfășoară comerțul intern și internațional. Radio-telecomunicațiile navale, definite ca activități de monitorizare și dirijare a traficului naval au apărut ca o necesitate a desfășurării în siguranță și cu maximă eficiență a transporturilor pe rutele comerciale maritime și fluviale, precum și în incintele portuare. O importanță deosebită au acestea și în ceea ce privește activitatea de supraveghere a granițelor țării în zona Mării Negre și a fluviului Dunărea. În prezent s-a mai conturat o altă componentă a utilizării radio-comunicațiilor și anume aceea a monitorizării ambarcațiunilor de agrement utilizate în scop turistic de persoane fizice și juridice.

Țara noastră s-a aflat și se află la intersecția unor importante rute comerciale terestre, maritime și fluviale care au legat încă din antichitate Vestul (în permanentă expansiune), cu Estul bogat în resurse, fiind disputată de-a lungul istoriei de vecinii săi mai puternici.

Poziția strategică a României în vecinătatea litoralului vestic al Mării Negre, bogăția de resurse, fluviul Dunărea care străbate sudul țării, vărsându-se în mare prin cele trei brațe (Sulina, Chilia și Sf Gheorghe) au fost factorii care au favorizat din cele mai vechi timpuri apariția și înflorirea activităților de comerț, transport maritim și fluvial în zona litoralului românesc al Mării Negre.

Activitatea de comerț și transport, desfășurată în zona costieră românească a Mării Negre au determinat în timp și apariția activităților auxiliare transporturilor, respectiv a celor

de semnalizare, dirijare și monitorizare a traficului maritim și fluvial. O dată cu dezvoltarea economică și activitatea de navigație a căpătat noi forme și dimensiuni, și implicit au apărut noi modalități și servicii de supraveghere a traficului, ajungând în prezent ca serviciile de radio-telecomunicații navale să facă parte din strategia de apărare a țării noastre.

Deși informațiile pe care le furnizează unor instituții cum sunt cele ce au atribuții în căutarea și salvarea persoanelor aflate în pericol pe mare, sau în evitarea poluării mediului marin, ori a stopării traficului ilegal din zona apelor teritoriale ale României, există în prezent pericolul încetării activității de radio-telecomunicații navale. Acest lucru ar atrage după sine consecințe dintre cele mai grave atât în activitatea economică, desfășurată în incinta port, cât și pe căile navigabile (maritime și fluviale) dar și în ceea ce privește siguranța națională. Componentă importantă a navigației, activitatea de radio-comunicații navale nu este îndeajuns cunoscută, chiar și în mediul academic, ea fiind studiată mai ales ca și subiect strict tehnic în cadrul modulelor de specialitate în cadrul instituțiilor de învățământ superior constănțene precum: Academia Navală Mircea cel Bătrân, Universitatea Maritimă Constanța, Centrul de Pregătire și Perfecționare a Personalului Navigant, Ceronav Constanța.

Un domeniu cu o largă utilizare atât în societatea civilă cât și în domeniul militar, **radio-telecomunicațiile navale** oferă informații vitale pentru multe din domeniile economiei naționale: agricultura, transporturile, comerțul internațional, navigația civilă, comercială și militară, protecția mediului maritim și fluvial, prevenirea traficului ilicit de persoane sau produse interzise, a migrației ilegale, sprijinirea activităților de localizare și salvare a vieților omenești pe mare, prevenirea producerii de catastrofe navale pe căile navigabile și în incintele portuare. În acest sens stațiile de Radio-Coastă (Radionav SA¹) desfășoară o strânsă colaborare cu importante instituții ale statului: Autoritatea Navală Română, Agenția Română de Salvare a Vieții Omenești pe Mare (ARSVOM), Direcția Hidrografică Maritimă, Poliția de Frontieră, Stația Meteo Constanța, Serviciul de Transmisiuni Speciale, Administrația Porturilor Constanța, Administrația Canalelor Navigabile, SMURD și Serviciul de Ambulanță.

I. Evoluția activităților de dirijare și monitorizare a traficului naval românesc de la începuturi până în prezent

Activitatea de monitorizare și dirijare a traficului naval în zona litoralului românesc al Mării Negre își are originile în activitățile de comerț și transport terestru dar mai ales maritim și fluvial desfășurate în această zonă din cele mai vechi timpuri.

Apariția și dezvoltarea transporturilor în perioada antică, înflorirea și dezvoltarea economică din această zonă, a fost favorizată de condițiile geografice, de faptul că au existat resurse naturale care au făcut posibilă apariția și dezvoltarea comerțului și a transporturilor costiere și terestre și că toate acestea s-au realizat cu acceptul populației băștinașe, geto-dacii, în perioada colonizării grecești și prin cucerire în perioada romană. O altă caracteristică legată de perioada colonizării cât și a celei romane este aceea că navigația și comerțul pe care tomitanii le practicau au împrumutat trăsăturile celor practicate de cei cu care au venit în contact, grecii și romanii, atât în organizarea activităților economice cât și în viața socială. Acest lucru a însemnat evident un progres în sensul că s-a realizat o trecere de la activități simple de schimb la un proces elaborat și bine organizat de comerț și transport maritim pe

¹Hotărârea Nr.525/1998 privind înființarea Companiei Naționale de Radio-Telecomunicații Navale Radionav SA,

Text publicat în M.Of. intrat în vigoare de la 09.09.1998, <https://lege5.ro/Gratuit/ge4tambu/hotararea-nr-525-1998-privind-infiintarea-companiei-nationale-de-radiocomunicatii-navale-radionav-sa-constanta>, (accesat pe 2 mai 2019)

rute comerciale importante ale vremii, ceea ce a generat apariția semnalizării și dirijării traficului naval din zona de vest a Mării Negre în antichitate.

Caracteristică Evului Mediu în privința teritoriului dobrogean, care mărginește în partea de vest Marea Neagră, este ideea că procesul de comerț-transport și navigație a continuat, dar a luat o altă formă. În această perioadă istorică aria de interes a navigației se mută din zona maritimă în cea fluvială, porturi ca Tomis, redenumit Kustendge, sau Callatis-Mangallia, înfloritoare în epoca antică, devin părți componente ale sistemului de transport și navigație ale Imperiului Otoman, utilizate ca anexe de tranzit ale comerțului dintre Orient și vestul Europei, precum și pentru aprovizionarea cu resurse a imperiului, în special din Țările Române. Traficul de mărfuri din zona dobrogeană a atras după sine și un adevărat mozaic etnic și religios care se regăsește și în prezent în structura populației. Cu toate că în perioada feudală Dobrogea s-a aflat sub stăpânire otomană, portul Constanța, porturile dunărene și cele formate la gurile de vărsare a Dunării în mare s-au constituit în centre comerciale prin care negustorii români și străini își tranzacționau mărfurile. De remarcat este și faptul că importanța navigației pe Dunăre și legătura pe care fluviul o putea avea cu Marea Neagră a fost sesizată și de unii dintre domnitorii români care au reușit pentru puțin timp însă să stăpânească aceste teritorii. Un alt aspect pe care dorim să-l evidențiem este unul de natură economică și privește apariția primelor forme de contracte de transport precum și a instrumentelor de plată care le preced pe cele ce vor apare în epoca modernă

În această perioadă Imperiul Otoman a transformat Dobrogea într-o provincie prin care și-a asigurat aprovizionarea cu resurse din Țara Românească și Moldova precum și din alte provincii și teritorii alipite imperiului și a demarat activități de comerț și transport maritim și fluvial spre Orient și Vestul Europei, prin aducerea în această zonă a etnicilor turci și tătari, mai ales comercianți și negustori, care alături de cei autohtoni, vor asigura fluxul de mărfuri pe aceste rute comerciale, transformând spațiul dintre Dunăre și Marea Neagră într-o importantă zonă de tranzit comercial.

Perioada modernă, care a marcat începutul transformărilor majore în economia românească o dată cu ieșirea României de sub dominația otomană reprezintă perioada de început a procesului de înnoire a economiei naționale. Unul din obiectivele principale ale refacerii economiei românești fost, alături de industrie, comerț, agricultură transporturile și navigația atât maritimă cât și fluvială. În acest sens s-au pus bazele refacerii portului Constanța și a căilor de acces spre acesta, calea ferată Constanța-Cernavodă, podul peste Dunăre, creând astfel premisele unei activități de monitorizare și dirijare a navigației atât în incinta port cât și pe căile navigabile. Toate acestea au dus la includerea României în circuite comerciale și turistice regionale și internaționale. Un alt aspect pe care am dorit să-l remarcăm este cel referitor la flota comercială folosită la transportul mărfurilor și cea utilizată în transporturile de pasageri, care se formează în această perioadă, cât și a Flotilei Militare, cea din care va lua mai târziu naștere Marina Militară Română.

Perioada interbelică, importantă pentru evoluția fenomenului supravegherii traficului putem spune că a fost cea care a marcat începuturile existenței și dezvoltării stațiilor de Radio Coastă din România, parte a sistemului de servicii de monitorizare și supraveghere și că apariția acestora a fost necesară dată fiind situația de dinainte, dar și, din timpul celui de-al doilea război mondial.

Unul din aspectele importante ale acestei perioade este referitor la faptul că radio-telegrafia ca parte componentă a serviciilor de supraveghere și monitorizare, utilizată la începuturi mai ales în activitățile conspirative de spionaj ale armatei și marinei militare române mai ales în timpul celui de-al doilea război mondial, a avut un rol determinant în desfășurarea ostilităților dintre combatanți. Localizarea stațiilor de radio-telegrafie inclusiv a celor de coastă pe teritoriul țării noastre au fost alese pentru a asigura protecția unor obiective

economice strategice: Portul Constanța, zonele cu resurse de petrol și gaze naturale, sau cu minereuri ale subsolului, zone de tranzit fluvial de mare importanță.

O etapă relevantă în evoluția acestui fenomen este deceniul sovromurilor, care a marcat într-un mod negativ parcursul vieții economico-sociale a României. Putem spune, fără teama de a greși, că tehnologia din domeniul navigației și supravegherii traficului, care exista la sfârșitul războiului cât și cea venită din Uniunea Sovietică, destul de desăvârșită și foarte scump plătită de români, a fost utilizată în tot acest timp pentru transportul din România în URSS, a produselor ce reprezentau obiectul de activitate al Sovromurilor.

De asemenea specialiștii din armată și din marina militară română, care au fost nevoiți să se specializeze în sisteme de supraveghere și monitorizare la școlile cu specific sovietic și care au folosit această situație ca pe un avantaj în momentul retragerii Armatei Roșii din România.

În perioada comunistă radio-telecomunicațiile navale, radio-telegrafia, și toate celelalte servicii de navigație și control al traficului îmbracă forme deosebite. Caracteristic pentru comunismul românesc este controlul asupra întregii activități economice, care s-a resimțit și asupra activităților de comunicații navale, dată fiind natura acesteia. Deoarece activitatea de radio-telegrafie și radio-locatie se desfășoară în general pe rute maritime și fluviale care includ și participarea unor parteneri străini, precum și a faptului că activitățile din incintele portuare implică uneori și personal străin, activitatea de comunicații în perioada comunistă a fost riguros controlată de Partidul Comunist Român și organele sale de supraveghere, Miliția și Securitatea, pentru a asigura buna desfășurare a activităților de transport sau încărcare-descărcare mărfuri, dar și pentru a nu difuza informații care ar fi pus în pericol conducerea politică din această perioadă. Important este de asemenea cadrul legislativ intern și extern care a permis României accesul la importante organisme și organizații internaționale de cooperare economică, convenții și organisme internaționale și regionale ce reglementează activitatea de navigație. Un aspect care ne-a atras atenția, este că acest lucru s-a realizat cu ajutorul unor diplomați și oameni politici ai partidului comunist care au pus interesul național înaintea oricăror alte interese. Grație eforturilor acestor specialiști, a profesioniștilor din domeniul navigației și dreptului internațional, legislația rigidă de tip comunist a României, a putut fi armonizată cu cea internațională, dând țării noastre posibilitatea pătrunderii pe piețe economice internaționale. Tot în perioada mai sus menționată cu privire la navigație și implicațiile acesteia în domeniul comunicațiilor navale, au loc și alte evenimente care vor influența dezvoltarea acestora. Între acestea amintim înființarea și reînființarea unor instituții de învățământ superior și a Centrului de Pregătire a Personalului Navigant din Constanța, care prin programele de instruire pe care le au au pregătit și pregătesc specialiști în comunicații navale, ca ramură importantă a navigației. Un aspect important care a adus în discuție la vremea respectivă, dar are importanță deosebită și în prezent este cel referitor la numărul mare al accidentelor de navigație, a cazurilor de eșuare sau naufragiu a navelor, a accidentelor de muncă din incintele portuare, care au făcut necesară salvarea de vieți omenești. Toate acestea sunt un motiv în plus pentru a susține importanța serviciilor de comunicații navale, puțin cunoscute atât de societatea civilă cât și de mediul academic..

II. Activitatea de radio-comunicații navale, prezent și perspective.

Activitatea de comunicații radio după 1989 a căpătat dimensiuni noi suferind un larg proces de modernizare, descentralizare și reorganizare pe principii democratice în contextul transformărilor economico-sociale pe care le-a traversat România după anul 1989.

Referitor la transformări și modificări survenite în domeniul navigației și comunicațiilor navale, important după 1989 este și cadrul legislativ care a făcut posibilă

organizarea navigației și a serviciilor de radio-comunicații navale pe principii noi, democratice.

În contextul democratic creat după 1990 apar organisme și instituții noi a căror existență este strâns legată de activitatea serviciilor de radio-comunicații. Informațiile pe care Stația Română de Coastă, Constanța Radio² le culege prin serviciile sale de radio-comunicații navale sunt utilizate în desfășurarea activității unor companii și instituții importante pentru economia României: Compania Națională Administrația Port Constanța³, care se ocupă cu coordonarea activității în incinta port, Agenția Română de Salvare a Vieții Omenești pe Mare⁴, care are ca atribuții salvarea vieților omenești pe mare, Direcția Hidrografică Constanța ce asigură serviciile de semnalizare și monitorizare a apelor teritoriale românești, Poliția de Frontieră ce supraveghează, prin observare directă și permanentă spațiul aerian și marin adiacent frontierei de stat și al mării teritoriale, Stația Meteo și Garda de Coastă.

Stația Română de Coastă, Constanța Radio, a cărei existență este strâns legată de cea a transporturilor maritime și fluviale din zona Dobrogei, a funcționat în cadrul IEFM NAVROM în perioada 1960-1990. În 1990 devine regie autonomă de radio-comunicații în serviciul mobil maritim și fluvial, iar din 1998, prin HG Nr.525, devine Compania Națională de Radio-Telecomunicații Navale, Radionav SA.

Importanță din acest punct de vedere este și Legea Nr.31/1999 privind aprobarea Ordonanței Guvernului Nr.115/1999 pentru aderarea României la Convenția Internațională din 1979, privind căutarea și salvarea pe mare⁵ prin care se legitimează atribuțiile, obligațiile, zonele de interes ale companiei de radio-comunicații, cât și relațiile de colaborare pe care aceasta le va avea pe plan intern cât și internațional.

Aderarea României la codurile și conferințele internaționale de navigație în anii următori înființării CNRRN Radionav SA⁶ au făcut posibilă implementarea de sisteme noi de monitorizare și dirijare a traficului, precum și participarea cu succes a României la acțiuni

²Hotărârea Nr.517/ 1998, privind înființarea Companiei Naționale Administrația Porturilor Maritime SA Constanța Text publicat în M.Of. 02.10.1998, <https://lege5.ro/Gratuit/ge4dsojw/hotararea-nr-517-1998-privind-infiintarea-companiei-nationale-administratia-porturilor-maritime-sa-constanta> (accesat pe 14 aprilie 2019).

³Hotărârea Nr.1467 din 09.09.2004, privind modificarea și completarea Hotărârii Nr.1022/2004 privind organizarea și funcționarea Agenției Române de Intervenții și Salvare Navală, se modifică și se completează după cum urmează:Titlul hotărârii va avea următorul cuprins: *Hotărâre privind organizarea și funcționarea Agenției Române de Salvare a Vieții Omenești pe Mare-ARSVOM*,Text publicat în M.Of. 861/21.09.2004,<https://lege5.ro/Gratuit/heztkmbt/hotarare-privind-organizarea-si-functiunea-agentiei-romane-de-salvare-a-vietii-omenești-pe-mare-arsvom-hotarare-1467-2004?dp=gi2tqobyge4tk> (accesat pe 15 mai 2019).

⁴Legea Nr. 31/1999 privind aprobarea Ordonanței Guvernului Nr.115/1998 pentru aderarea României la convenția Internațională din 1979 privind căutarea și salvarea pe mare, adoptată de Conferința Internațională din 1979 privind căutarea și salvarea pe mare, organizată de Organizația Maritimă Internațională la Hamburg în perioada 9-27 04 1979. Text publicat în M.Of. 28.01.1999.<https://lege5.ro/Gratuit/giytsnrz/legea-nr-31-1999-privind-aprobarea-ordonantei-guvernului-nr-115-1998-pentru-aderarea-romaniei-la-conventia-internationala-din-1979-privind-cautarea-si-salvarea-pe-mare-adoptata-de-conferinta-internati>,(accesat pe 15 mai 2019).

⁵Legea 681/2002 privind acceptarea de către România a amendamentelor la Codul Internațional de management pentru exploatarea în siguranță a navelor și pentru prevenirea poluării, adoptate de către Organizația Maritimă Internațională prin rezoluția MSC 104(73)din 05.12.2000, și pentru modificarea Legii Nr. 85/1997 privind acceptarea de către România a Codului Internațional de management pentru exploatarea în siguranță a navelor și prevenirea poluării.Text publicat în M.Of. 28.12.2002.<https://lege5.ro/Gratuit/gm4tanzy/legea-nr-681-2002-privind-acceptarea-de-catre-romania-a-amendamentelor-la-codul-international-de-management-pentru-exploatarea-in-siguranta-a-navelor-si-pentru-prevenirea-poluării-adoptate-de-catre-or>,(accesat pe 2 mai 2019).

⁶Hotărârea Consiliului de Administrație Nr. 02/14.01..2015 privind Regulamentul de Organizare și Funcționare și Regulamentul de Ordine Inerioară ,Organigrama și Statul de Funcții aplicabile CNRRN Radionav SA. Data intrării în vigoare 01.02.2015. Fond arhivă CNRRN Radionav SA, Fond arhivă CNRRN Radionav SA.

interne și internaționale de stopare a traficului ilegal de produse periculoase și persoane și protejarea mediului marin al Mării Negre.

În activitatea Radionav SA deosebit de importante sunt etapele implementării diferitelor sisteme de monitorizare și dirijare trafic naval, precum și extinderea și diversificarea serviciilor de radio comunicații, dar și dezvoltarea relațiilor de colaborare cu instituții publice din România și organisme de navigație internaționale.⁷

Serviciile de radio-comunicații navale își desfășoară activitatea în conformitate cu hotărârile Convenției Internaționale de Comunicații prin Satelit, INMARSAT⁸, respectând prevederile Codului Internațional de management pentru exploatarea în siguranță și pentru prevenirea poluării, Codul ISM⁹, conform cerințelor Codului Internațional pentru securitatea navelor și a facilităților portuare, Codul ISPS¹⁰, și nu în ultimul rând respectând regulile Convenției Internaționale privind Ocrotirea Vieții Omenești pe Mare (SOLAS 1974)¹¹ și Convenției Internaționale de Prevenire a Poluării de către Nave (MARPOL 1973-1978)¹².

De asemenea serviciile pe care Radionav SA le oferă, acoperă un spectru larg al radio-telecomunicațiilor: Serviciul Maritim Global pentru caz de Pericol și Siguranță pe Mare-GMDSS (Global Maritime Distress and Safety System), care asigură informarea și acțiunea în caz de pericol pe mare, pentru realizarea siguranței navigației maritime¹³, NAVTEX -serviciul public de corespondență și asistență tehnică pentru securitatea navelor și facilităților portuare¹⁴, Sistemul Goniometric, compus din 6 stații de coastă, responsabil de identificarea

⁷ *Legea Nr.8/31.07.1990*, privind aderarea României la Convenția privind Organizația Internațională De Telecomunicații Maritime prin Sateliți, INMARSAT. Textul publicat în M.Of. Nr.93-94/01.08.1990. <https://lege5.ro/Gratuit/gy4dinrq/legea-nr-8-1990-pentru-aderarea-romaniei-la-conventia-privind-organizatia-internationala-de-telecomuni> (accesat pe 21 aprilie 2019).

⁸ *Norme Metodologice din 12.09.1997*, privind efectuarea auditului în conformitatea cu prevederile Codului Internațional de Management al Siguranței-Codul ISM pentru exploatarea în siguranță a navelor și pentru prevenirea poluării. Text publicat în M.Of. Nr.263/03.10.1997. <http://legislatie.just.ro/Public/DetaliiDocument/62697>, (accesat 20 martie 2019).

⁹ *Ordonanța de Urgență Nr.80/11.09.2003* pentru acceptarea de către România a amendamentelor la anexa Convenției Internaționale pentru ocrotirea vieții omenești pe mare, 1974, amendată și a Codului Internațional pentru securitatea navelor și facilităților portuare, adoptate la Conferința Organizației Maritime Internaționale, la Londra, în perioada 9-13 12.2002. Text publicat M.Of. Nr.684/29.09.2003, <https://lege5.ro/Gratuit/gq3temjv/ordonanta-de-urgenta-nr-80-2003-pentru-acceptarea-de-catre-romania-a-amendamentelor-la-anexa-conventiei-internationale-pentru-ocrotirea-vietii-omenesti-pe-mare-1974-amendata-si-a-codului-international> (accesat pe 15 martie 2019).

¹⁰ *Decretul Nr.80/02.03.1979* pentru aderarea Republicii Socialiste România la Convenția Internațională din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare, încheiată la Londra la 01.11.1974. Emitent: Consiliul de Stat al Republicii Socialiste România. Text publicat Buletinul Oficial Nr.21 /07/03/1979, <https://portal.rna.ro/Pagini/Legisla%C8%9Bie/Cautare-si-salvare-de-vieti-omenesti-pe-mare.aspx>, (accesat pe 2 mai 2019).

¹¹ *Legea Nr.6/1993* pentru aderarea României la Convenția Internațională din 1973 pentru prevenirea poluării de către nave, modificată prin Protocolul încheiat la Londra la data de 17.02.1978, Text publicat în M.Of. 18.03.1993, <https://lege5.ro/Gratuit/gu4dombr/legea-nr-6-1993-pentru-aderarea-romaniei-la-conventia-internationala-din-1973-pentru-prevenirea-poluarii-de-catre-nave-modificata-prin-protocolul-incheiat-la-londra-la-data-de-17-februarie-1978>, (accesat pe 2 martie 2019).

¹² Iuliu Augustin Sâncrăian, *GMDSS comunicații navale și semnalizare*, București, 2018.

¹³ *Navigational Telex*, (NAVTEX), is a component of the IMO/International Hydrographic Organization, Worldwide Navigation Warning Service. Navtex is also major element of Global Maritime Distress Safety Sistem (GMDSS), SOLAS Convention, beginning August 1, 1993, <https://en.wikipedia.org/wiki/Navtex>, (accesat pe 2 martie 2019).

¹⁴ *Sistem Goniometric în bande VHF RDF pentru localizarea navelor maritime aflate în pericol în zona de responsabilitate a României*, Compania Națională de Radiocomunicații Navale RADIONAV, implementat CNRN Radionav SA, Constanța, 19 octombrie 2015, Comunicat presă CNRN Radionav SA Constanța, 30 octombrie 2015, <http://www.comunicate.mediafax.biz/Pages/Public/Comunicate.aspx?comunicatId=10022>, (accesat pe 23 februarie 2019).

navelor aflate în pericol iminent sau situații de urgență și localizarea acestora pe o hartă digitală¹⁵, asigurând astfel îndeplinirea angajamentelor de trafic de radio-telecomunicații navale de apel, pericol, căutare și salvare, care revin României în conformitate cu tratatele și convențiile internaționale privind reglementarea traficului fluvial și maritim.

Parte componentă a complexului sistem de apărare națională, serviciul de comunicații radio asigură desfășurarea unei palete diversificate a activităților de monitorizare și dirijare trafic naval fluvial și maritim, iar prin informațiile ce le furnizează este fundamentul activității multor instituții și sectoare importante ale economiei naționale.

În această calitate cât și ca semnatară a convențiilor și tratatelor internaționale privind navigația CNRN Radionav SA, operatorul unic în radio-telecomunicații navale pentru România, a participat și participă la programul SAR¹⁶ (Search And Rescue), care se derulează prin Centrul de Coordonare al Salvării Marine (MRCC) și care funcționează în cadrul Autorității Navale Române. Prin intermediul acestui program s-au desfășurat și se desfășoară acțiuni de monitorizare și identificare a situațiilor ce impun declanșarea acțiunilor de căutare și salvare pe mare. Importante în acest sens sunt și Conferințele Internaționale Anuale de Căutare și Salvare a Vieții Omenești pe Mare- SAR în Regiunea Mării Negre¹⁷ ale căror linii directoare stipulează că reprezentanții autorităților competente se întâlnesc ori de câte ori este necesar în scopul dezvoltării, cooperării și schimbului de experiență și informații.

Cooperarea în plan intern între instituțiile și entitățile române care au ca și atribuții gestionarea activităților de navigație și trafic naval în contextul integrării în organisme regionale și internaționale au constituit și constituie agenda de lucru a decidenților politici actuali. Acest proces complex trebuie făcut în mod etapizat astfel încât legislația internă să se alinieze celei internaționale privind implementarea sistemelor de comunicații radio și implicarea acestora în sistemul național de monitorizare maritimă și fluvială.

Concluzii

Prin eficacitatea, promptitudinea, înaltul standard la care se desfășoară serviciile de radio-telecomunicații navale, putem afirma fără teama de a greși, că sunt o componentă importantă a sistemului economic românesc, regional și internațional. Ele și-au câștigat acest privilegiu de-a lungul timpului prin eforturile celor care s-au implicat în acest proces (personalul navigant și de operare port), uneori în condiții nu tocmai favorabile, pentru asigurarea siguranței activităților navale din incintele portuare dar și de pe căile navigabile maritime cât și fluviale.

Rolul deosebit de important pe care îl au prin furnizarea informațiilor primare în activitatea de monitorizare, dirijare trafic, cât și în cea de căutare și salvare de vieți omenești pe mare, ca de altfel și importanța în cadrul activităților de siguranță națională (colaborarea cu

¹⁵ *Legea Nr. 31/1999 privind aprobarea Ordonanței Guvernului Nr.115/1998 pentru aderarea României la Convenția Internațională din 1979 privind căutarea și salvarea pe mare*, adoptată de Conferința Internațională din 1979 privind căutarea și salvarea pe mare, organizată de Organizația Maritimă Internațională la Hamburg în perioada 9-27 04 1979. Text publicat în M.Of. 28.01.1999.<https://lege5.ro/Gratuit/giytsnrz/legea-nr-31-1999-privind-aprobarea-ordonantei-guvernului-nr-115-1998-pentru-aderarea-romaniei-la-conventia-internationala-din-1979-privind-cautarea-si-salvarea-pe-mare-adoptata-de-conferinta-internati>, (accesat pe 15 mai 2019).

¹⁶ *Lege nr. 107/2001 din 26/03/2001, privind aprobarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 182/2000 pentru ratificarea Acordului de cooperare privind serviciile de căutare și salvare pe mare dintre statele riverane Mării Negre, semnat la Ankara la 27 noiembrie 1998*, Publicat în M. Of., Partea I nr. 156 din 29/03/2001, <https://portal.rna.ro/Pagini/Legisla%C8%9Bie/Cautare-si-salvare-de-vieti-omenesti-pe-mare.aspx>, (accesat pe 2 mai 2019).

¹⁷ Volumul *Agonia* apare în 1929, placheta *Urmare* – în 1936, pe când cele 12 *Sonete creștine* din 1939 rămân în manuscris, pentru ca abia în 1996 să apară un volum, *Poeme*, la Editura Ararat.

Poliția de Frontieră și Unitățile Militare de Grăniceri-Direcția Hidrografică) ne dau convingerea că inexistența sau posibilitatea desființării acestor servicii ar aduce grave prejudicii economiei țării noastre cât și celor cu care România este parteneră în proiecte care se desfășoară în prezent. Acest lucru este de nedorit la momentul actual și din păcate nu poate descrie o imagine bună pentru proiectele de perspectivă ale României.

Probabilitatea producerii de accidente în incinta portului cât și pe căile navigabile interioare cât și cele internaționale este foarte mare și statisticile organizațiilor internaționale din domeniul navigației (IMO și EMSA) ne arată că nu greșim, de aceea ne exprimăm speranța că posibilitatea desființării serviciilor de monitorizare să nu se concretizeze în viitor.

Ingrijorătoare este de asemenea și o altă amenințare care s-a manifestat în ultimul timp și anume aceea a imigrației ilegale precum și deversările neautorizate de deșeuri toxice în apele teritoriale ale României. Toate acestea se pot evita cu ajutorul informațiilor furnizate de serviciul de comunicații radio. Importanța serviciilor de comunicații radio este esențială și în activitatea de menținere a siguranței naționale, posibilele breșe în funcționarea acestora putând aduce atingeri grave unității teritoriale a României.

Luând în considerare cele de mai sus credem că este important de abordat chestiunea comunicațiilor de o manieră serioasă și responsabilă din punct de vedere al legislației în domeniul naval pe plan intern, deoarece aceste activități sunt supuse atât responsabilităților legale naționale dar mai ales celor internaționale, a căror încălcare aduce răspunderi legale dintre cele mai grave.

BIBLIOGRAPHY

1. Sâncrăian, Iuliu, Augustin, *GMDSS comunicații navale și semnalizare*, București, 2018;

Legislation:

2. *Decret nr. 80/1979 din 02/03/1979 pentru aderarea Republicii Socialiste Romania la Convenția internațională pentru ocrotirea vieții omenești pe mare 01.11.1974*. Text Publicat în B.Of. al României Nr.21 07.03.1979;

3. *Hotărârea Nr.517/1998 privind înființarea Companiei Naționale Administrația Porturilor Maritime SA Constanța* Text publicat în M.Of. 02.10.1998;

4. *Hotărârea Guvernului nr.525/1998, privind înființarea Companiei Naționale de Radiocomunicații Navale Radionav SA Constanța*, Text publicat în M.Of. nr.339 din 9 09. 1998;

5. *Hotărârea Nr.1467 din 09.09.2004*, privind modificarea și completarea *Hotărârii Nr.1022/2004* privind organizarea și funcționarea Agenției Române de Intervenții și Salvare Navală, se modifică și se completează după cum urmează: Titlul hotărârii va avea următorul cuprins: *Hotărâre privind organizarea și funcționarea Agenției Române de Salvare a Vieții Omenești pe Mare-ARSVOM*, Text publicat în M.Of. 861/21.09.2004;

6. *Hotărârea Consiliului de Administrație Nr. 02/14.01..2015 privind Regulamentul de Organizare și Funcționare și Regulamentul de Ordine Interioară, Organigrama și Statul de Funcții aplicabile CNRN Radionav SA*. Data intrării în vigoare 01.02.2015. Fond arhivă CNRN Radionav SA;

7. *Legea Nr.8/31.07.1990* privind aderarea României la Convenția privind Organizația Internațională De Telecomunicații Maritime prin Sateliți, INMARSAT. Text publicat în M.Of. Nr.93-94/01.08.1990;

8. *Legea Nr6/1993*, pentru aderarea României la Convenția Internațională din 1973 pentru prevenirea poluării de către nave, modificată prin Protocolul încheiat la Londra la data de 17.02.1978. Text publicat în M.Of. 18.03.1993;

9. *Legea Nr. 31/1999 privind aprobarea Ordonanței Guvernului Nr.115/1998 pentru aderarea României la convenția Internațională din 1979 privind căutarea și salvarea pe mare*, adoptată de Conferința Internațională din 1979 privind căutarea și salvarea pe mare, organizată de Organizația Maritimă Internațională la Hamburg în perioada 9-27 04 1979. Text publicat în M.Of. 28.01.1999;

10. *Legea nr. 107/2001 din 26/03/2001, privind aprobarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 182/2000 pentru ratificarea Acordului de cooperare privind serviciile de căutare și salvare pe mare dintre statele riverane Mării Negre, semnat la Ankara la 27 noiembrie 1998*, Publicat în M. Of., Partea I nr. 156 din 29/03/2001;

11. *Legea 681/2002 privind acceptarea de către România a amendamentelor la Codul Internațional de management pentru exploatarea în siguranță a navelor și pentru prevenirea poluării*, adoptate de către Organizația Maritimă Internațională prin rezoluția MSC 104(73) din 05.12.2000, și pentru modificarea Legii Nr. 85/1997 privind acceptarea de către România a Codului Internațional de management pentru exploatarea în siguranță a navelor și prevenirea poluării. Text publicat în M.Of. 28.12.2002;

12. *Navigational Telex*, (NAVTEX), is a component of the IMO/International Hydrographic Organization, Worldwide Navigation Warning Service. Navtex is also major element of Global Maritime Distress Safety Sistem (GMDSS), SOLAS Convention, beginning August 1, 1993;

13. *Norme Metodologice din 12.09.1997*, privind efectuarea auditului în conformitate cu prevederile Codului Internațional de Management al Siguranței-Codul ISM pentru exploatarea în siguranță a navelor și pentru prevenirea poluării. Text publicat în M.Of. Nr.263/03.10.1997;

14. *Ordonanța de Urgență nr.80 din 11 septembrie 2003*, privind acceptarea de către România a amendamentelor la anexa Convenției Internaționale pentru ocrotirea vieții omenești pe mare, 1974, amendată, și a Codului Internațional pentru Securitatea navelor și facilităților portuare, adoptate la Conferința Organizației Maritime Internaționale, la Londra, 9-13.12.2002. Text publicat M.Of. 684 29.09.2003;

15. *Sistem Goniometric în bande VHF RDF pentru localizarea navelor maritime aflate în pericol în zona de responsabilitate a României*, Compania Națională de Radiocomunicații Navale RADIONAV, implementat CNRN Radionav SA, Constanța, 19 octombrie 2015, Comunicat presă CNRN Radionav SA Constanța, 23 octombrie 2015;