

EUROPEAN UNION POLICY IN THE FIELD OF SEARCH AND RESCUE AT SEA WITHIN THE ROMANIAN MARITIME COORDINATION CENTER' ACTIVITY IN THE CONTEXT OF SECURING ROMANIAN'S PRESIDENCY AT IMO LONDON 2019

**Anca Gabriela GLOGOVEANU,
PhD Candidate, Ovidius University of Constanța**

Abstract: The laws of nature have shown that great civilizations were born and prospered as a result of the exploitation of fertile lands and inland and sea waterways, which were established as means of communication and trade between different parts of the world, and the marine environment was one of the factors that favoured this. Over time, the Black Sea has been a bridge between the mysterious and promising East rich in resources and the civilized West of old Europe. The sea, this blue window open to the world, with which Romanian was blessed allowed the inhabitants of these lands to establish solid bridges of communication with many of the peoples of the world. Over the years, across the Planetary Ocean in general and in the Black Sea in particular, the Romanian Navy has not been bypassed by storms, catastrophes and naval accidents, resulting in the sinking of dozens of ships and significant loss of life. Globally, rescue at sea has been and will be a constant concern, given that human resources are the most valuable assets and taking into account the time needed to train educate seafarers. These concerns have materialized over time by improving the buoyancy, unsinkability and stability of ships built, equipping them with modern rescue, survival and communications facilities and equipment, establishing bodies and services for surveillance, warning and intervention, in emergencies, and last but not least, the initial and international regulations on maritime safety, the shipbuilding industry has to face a factor that remains critical in the occurrence of maritime accidents, human error.

Keywords: Maritime Coordination Center, training and education of seafarers, rescue, survival and modern communications, Romanian Naval Authority, European Union policy in the field of search and rescue at sea.

Introducere

Calitățile marinărești ale dacilor și romanilor, strămoșii noștri, curajul și dârzenia, calmul în lupta cu valurile Dunării, sau cu furtunile mării s-au transmis poporului român care a continuat să locuiască și să muncească în spațiul carpato-danubiano-pontic¹. După retragerea administrației și a armatei romane din Dacia, pe Dunăre și pe Marea Neagră au continuat să navigheze daco-romanii, iar apoi urmașii acestora, românii.

Legile naturii au demonstrat că marile civilizații s-au născut și au prosperat datorită exploatării pământurilor roditoare și căilor de navigație fluviale și maritime, care s-au constituit în căi de comunicație și schimburi comerciale între diferitele zone ale lumii, iar mediul marin a fost unul din factorii care au favorizat acest lucru². Dezvoltarea

¹Nicolae Bîrdeanu, Dan Nicolaescu, *Contribuții la istoria marinei române, Din cele mai vechi tipuri și până în 1918, vol.I*, București, Editura Științifică și Enciclopedică, 1979, p.6.

² Constantin Anechitoae, *Principiul libertății mărilor*, București, Editura Bren, 2004, p.5.

Europei și a Orientului Apropiat s-a concentrat în jurul Mării Mediterane. Civilizația egipteană, feniciană și cretană au înflorit rând pe rând pe malurile acestei mări, care în perioada Imperiului Roman a fost asimilată cu o mare interioară.

De-a lungul timpului, Marea Neagră s-a constituit într-o punte de legătură între Orientul misterios și promițător în resurse și Apusul civilizat al bătrânei Europe. În perioada modernă, numeroase porturi s-au dezvoltat pe țărmurile Oceanului Atlantic și ale Pacificului, centrul de greutate al concurenței comerciale deplasându-se de pe uscat pe apă, fapt ce a condus la rivalități de ordin politico-economic între marile puteri mondiale. Marea, această fereastră albastră deschisă spre lume, cu care a fost binecuvântată și România a permis locuitorilor acestor meleaguri să stabilească solide punți de comunicare cu multe din popoarele lumii. Spiritul cutezător al înaintașilor noștri au făcut ca o asemenea comoară să fie păstrată, apărată și îmbogățită. "Marea cea Mare", cum o numea domnitorul Mircea cel Bătrân, a constituit o cale sigură, convenabilă și aproape permanentă pentru realizarea schimburilor de valori materiale și spirituale cu celelalte state ale lumii civilizate. Slăbirea dominației otomane asupra Țărilor Române, începând cu a doua jumătate a secolului al XVIII-lea și prima jumătate a secolului al XIX-lea, a dat posibilitatea "lansării la apă" a unor nave sub pavilion românesc precum și înființarea serviciilor și activităților de transport maritim și fluvial³.

Oceanul planetar a oferit omului, dintotdeauna, nenumărate resurse pentru a trăi. Civilizația umană, a găsit de-a lungul timpului în mările și oceanele lumii, condiții de dezvoltare și posibilitatea desfășurării unei importante varietăți de activități precum navigația,⁴ transportul pe apă și pescuitul. Dezvoltarea navigației a pus ființa umană în situația de a căuta și găsi drumuri maritime noi, care au înlesnit descoperirea de noi teritorii și zone, insule, peninsule bogate în materii prime și hrană. Inițial în zone restrânse, în perioada antichității, ulterior în spații marine vaste, oamenii și-au exercitat una din cele mai vechi profesii, aceea de navigator, comerciant pe mare și pescar. Țările ce se aflau în plin avânt industrial, datorită progreselor tehnicii, dispuneau de producția de mărfuri dar, în schimb aveau nevoie de materii prime. Aceste nevoi au determinat multe dintre acestea să pornească pe căile mărilor și oceanelor lumii în căutarea de noi teritorii cu asemenea resurse. A luat naștere epoca descoperirilor geografice care a dus la practicarea transporturilor de mărfuri, schimburilor și tranzacțiilor comerciale ce s-au desfășurat pe o rețea de drumuri și căi de comunicații maritime. Mările și oceanele lumii au devenit un câmp de activități comerciale și de prosperitate a civilizației umane, deschis mai întâi celor mai puternice țări, în prezent fiind practicat atât de cei cu tradiție în domeniul navigației cât și de țări a căror așezare geografică permite acest lucru.

Pe plan mondial, salvarea pe mare a fost și este o preocupare constantă, ținând cont că resursa umană este cea mai prețioasă și luând în considerare timpul necesar

³Nicolae Bîrdeanu, Dan Nicolaescu, *Contribuții la istoria marinei române, Din cele mai vechi timpuri și până la 1918, vol. I*, București, Editura Științifică și Enciclopedică, 1979, p.10.

⁴Constantin Manea, Elena Manea, *Drept maritim și fluvial- internațional și intern*, vol.I, Constanța, Editura Academiei Navale Mircea cel Bătrân, 2012, p.4.

formării și instruirii personalului navigant⁵. Aceste preocupări s-au materializat de-a lungul timpului prin îmbunătățirea caracteristicilor de flotabilitate, nescufundabilitate și stabilitatea navelor construite, dotarea acestora cu instalații și echipamente de salvare, supraviețuire și comunicații moderne, instituirea unor organisme și servicii de supraveghere, avertizare și intervenții, în situații de urgență, și nu în ultimul rând, formarea inițială și formarea continuă a echipajelor navelor. În ciuda tuturor îmbunătățirilor tehnologice și a reglementărilor internaționale privind siguranța maritimă, industria navală are de înfruntat un factor care rămâne critic în producerea accidentelor maritime, eroarea umană⁶. Cu toate acestea, în industria maritimă există o continuă provocare, cea a evitării și minimalizării efectelor negative ale erorii umane în operațiunile maritime, în pofida tuturor îmbunătățirilor tehnologice aduse navelor și a reglementărilor internaționale privind siguranța maritimă.

Dezvoltarea Marinei Militare și Comerciale, a Instituțiilor de Formare și Instruire a Personalului Navigant Maritim Român de la sfârșitul secolului al XIX-lea până în prezent

Tradițiile marinărești ale românilor sunt tot atât de vechi, precum și existența strămoșilor în teritoriile riverane căilor de navigație atât de umblate în antichitate. Oamenii a căror viață este legată de ape au prin naștere vocație de marinari. Prezența corăbiilor românești de comerț⁷ în Marea Neagră și în răsăritul Mediteranei, precum și luptele purtate de navele de război în Evul mediu pentru apărarea statalității românești au dat consistență unei temeinice tradiții, pe care s-a fundamentat afirmarea și organizarea marinei comerciale și militare românești. Înzestrarea flotei militare și comerciale române cu nave noi, moderne, cât și participarea marinei, într-un interval de 60 de ani, la trei războaie hotărâtoare pentru România sunt împrejurări în care s-a hotărât crearea unui învățământ marinăresc propriu pentru formarea ofițerilor și marinarilor din marina militară și comercială română. De la Școala Copiilor de Marină și la Școala Navală, create în 1920, și Academia Navală de astăzi, sistemul românesc de instituții școlare de marină, cu o experiență de peste 100 de ani, a acumulat o experiență și o competență comparabile cu cele ale statelor cu vechi tradiții navale din străinătate.

Organizarea, instruirea și pregătirea cadrelor de comandă și a echipajelor a fost una dintre problemele fundamentale care astăzi în fața marinei române după războiul de independență. Dotarea cu nave comerciale sau militare necesită un personal instruit, care să cunoască specialitățile de la bord sau să mănuiască tehnica de luptă⁸. În primul rând sesimțea nevoia unor ofițeri instructori și a unor mecanici care să conducă navele și să pregătească echipajele. Marinarii erau recrutați ca și în trecut, din rândurile

⁵ Constantin Anechitoae, *Convenții internaționale maritime-Legislație maritimă, vol. I*, București, Editura Bren, 2005, p.148.

⁶ Toma Alecu, *Căutarea și salvarea supraviețuitorilor pe mare*, Constanța, Editura Academiei Navale Mircea cel Bătrân, 2014, p.12.

⁷ Ion Bitoleanu, et. al., *Monografia Academiei Navale Mircea cel Bătrân, Tradiții, Prezent, Perspective, Ediția a-II-a*, Constanța, Editura Muntenia, 2012, p.3.

⁸ Nicolae Birdeanu, Dan Nicolaescu, *Contribuții la istoria marinei române, vol. I, Din cele mai vechi timpuri până în 1918*, București, Editura Științifică și enciclopedică, 1979, p.229.

locuitorilor din satele apropiate de Dunăre și de la Marea Neagră și din Delta Dunării, iar meseriașii, mecanicii, electricienii, fochiștii, din întreaga țară. În anul 1893, Marina a început să își pregătească singură și alți specialiști. Cea mai eficace pregătire se făcea prin stagii de îmbarcare a tuturor efectivelor. Instruirea se făcea pe navele Grivița, bricul Mircea, și crucișătorul Elisabeta. În timpul stagiului de ambarcare, marinarii aveau se confruntau cu situații neobișnuite, călindu-se în condițiile aspre ale mării și însușindu-și deprinderi de navigatori. După formarea unui corp de ofițeri de comandă și tehnici, statul român a organizat primele școli de marină în țară pentru pregătirea navigatorilor și specialiștilor de grade inferioare, cât și pentru pregătirea de ofițeri. Prima instituție de învățământ a marinei a fost *Școala copiilor de marină*, care primea copiii cu vârste între 12 la 15 ani, și îi pregătea timp de 3 ani ca marinari în specialitățile gabieri, artileriști, torpilor, timonieri și infanteriști. Școala copiilor de marină a pregătit multe contingente de elevi, care au devenit ofițeri de marină militară sau comercială la serviciile de navigație ale SNR și SMR. În 1893 a luat ființă *Școala de cadre a flotilei*, care pregătea caporali și sergenți. În 1896 a luat denumirea de *Școala de marină* cu scopul de a forma subofițeri pregătiți pentru diferitele specialități la bordul navelor de război și de comerț. Din 1896 a început să funcționeze *Școala de aplicație a sublocotenenților*, cu misiunea de a face instrucție în special cu ofițerii absolvenți ai școlilor militare, având cursuri de manevre, navigație, hidrografie, torpile, electricitate, construcții de nave și misiuni marine.

-Academia Navală "Mircea cel Bătrân"-

Istoria consemnează, la 17 noiembrie 1872, Decizia ministrului de Război prin care se înființa *Școala Flotilei*, ale cărei tradiții sunt continuate astăzi de Academia Navală Mircea cel Bătrân, instituție de o importanță deosebită în piesajul învățământului superior, atât pentru marina militară cât și pentru cea civilă. Încă de la sfârșitul secolului XIX când a fost înființat, învățământul de marină a fost furnizorul de marinari militari, care au dovedit patriotism, devotament și curaj în momentele în care suveranitatea și integritatea națională erau amenințate⁹. Timp de un deceniu școala a pregătit specialiști, ofițeri și subofițeri pentru Flotilă prin cursuri teoretice la uscat și practice la bordul navelor. Problemele din învățământul militar de marină din a doua jumătate a secolului al XIX-lea cu care acesta s-a confruntat au avut drept consecință un fenomen destul de straniu: o mare parte a ofițerilor de marină proveneau din rândurile absolvenților școlilor militare de ofițer de uscat *Școala Militară de Infanterie și Cavalerie*(1877) și Școala Specială de Artilerie și Geniu (1881)¹⁰, situație care a continuat până în anul 1894. Începând cu anul 1893 a funcționat la Galați, cea de-a treia școală importantă a marinei *Școala de Cadre a Flotilei*. Scopul școlii era acela de a forma cadre și a pregăti școlile regimentare: gabieri, artileriști, torpilor, fochiști, timonieri, infanteriști de marină. *Școala Militară de Infanterie și Cavalerie*, deși prin profilul de bază pregătea

⁹Mariana Păvăloiu, Diana Cucoșel, *Academia Navală Mircea cel Bătrân*, Constanța, Editura Academiei Navale Mircea cel Bătrân, 2012, p. 15.

¹⁰Mihaela Zabolodni, *et.al, Tradiție. Profesionalism, Aventură*, Constanța, Editura Academiei Mircea cel Bătrân, 2018, p.8.

ofițeri pentru cele două arme, a format și ofițeri pentru alte arme ale armatei române, respectiv pentru Marina Militară. În noiembrie 1892, secția de arme speciale, a intrat în compunerea *Școlii Speciale de Artilerie și Geniu*, înființată în 1881, care pregătea și ofițeri pentru marină. După perioada pregătitoare în cadrul școlii, elevii erau avansați la gradul de sublocotenent.

Nava *Bricul Mircea* a fost o adevărată școală de marină plutitoare. Începând cu luna august a anului 1882 când a acostat în portul Galați, în apropierea Școlii Copiilor de Marină, nava-școală a fost cea care a adăpostit la bord generații de marinari, care învățau să citească marea și marile ei taine. Aceasta a servit la formarea practică a marinarilor mai bine de jumătate de veac, fiind preluată în anul 1939 de un velier nou, modern, cu mașini puternice, cu mai multe vele, la bordul căruia se instruiesc și astăzi ucenicii la marinărie. Între anii 1941-1944 structura organizatorică a Școlii Navale, era aceeași ca în perioada anterioară declanșării celui de-al doilea război mondial. După declanșarea războiului, în Școala Navală s-au luat măsuri pentru aplicarea planului privind mobilizarea și funcționarea sa pe timp de campanie. Dificultățile au fost în privința încadrării școlii cu profesori militari și civili¹¹, ca urmare a ambarcării și mobilizării acestora.

În anii regimului “democrat-popular” elevii din Școala Navală au provenit, în proporție de 45% din rândurile fiilor de muncitori și țărani. Mulți dintre aceștia nu aveau liceul terminat și, uneori nici chiar cele 7 clase gimnaziale fiind admiși și cu patru clase, cu toate acestea erau admiși la cursuri, din ordinul partidului comunist, venit la putere în România după terminarea războiului. În anul 1948 Școala Navală a funcționat în localul Școlii de Maiștri din bulevardul Mircea, din Constanța. Presigiul deosebit de care se bucură Academia Navală Mircea cel Bătrân, atât în țară cât și peste hotare, rezidă din profesionalismul și calitatea pregătirii absolvenților săi.

Statisticile spun că după cel de-al doilea război mondial și până în prezent, școala navală românească a pregătit peste 10.000 ofițeri de marină. Numai în perioada 1973-1989 au fost pregătiți în acest campus univesitar 6.985 ofițeri de marină cu studii superioare, din care 5.636 pentru flotele de transport maritime și de pescuit oceanic. Mulți dintre aceștia au reuși să ajungă în topul celor mai înalte funcții instituționale din România sau străinătate, ajungând amirali, miniștri, comandanți ai Marinei Militare, șefi de departamente, comandanți de mari unități, ofițeri superiori, președinți de stat, modele de competență profesională și devotament față de marina românească. În contextul prefacerilor înnoitoare declanșate de evenimentele din decembrie 1989, din inițiativa unor cadre didactice dedicate ideii de modernizare a învățământului de marină, cu sprijinul conducerii institutului și al Comandamentului Marinei Militare, s-a elaborat proiectul unei noi formule organizatorice a institutului, în concordanță cu exigențele ridicate de sporirea rolului flotei militare și civile în dezvoltarea țării.

-Universitatea Maritimă din Constanța-

¹¹ Ion Bitoleanu, *et.al.*, *Monografia Academiei Navale Mircea cel Bătrân, Tradiții, Prezent, Perspective, Ediția a-II-a*, Constanța, Editura Muntenia, 2012, p.45.

Flota proiectată la începutul anilor 1970 avea nevoie de un număr sporit de ofițeri. De aceea, la sfârșitul anului 1971, s-a luat decizia înființării, la Constanța a *Institutului de Marină Civilă*. Institutul și-a deschis porțile în toamna anului 1972, ca urmare a Decretului Consiliului de Stat nr.38 din 4 februarie 1972 având statutul de instituție de învățământ superior cu personalitate juridică, pentru pregătirea ofițerilor din marina comercială. Cursurile se țineau în actualul local al Școlii nr.43 de pe str. Unirii nr.22, iar studenții au fost cazați la căminele Institutului Pedagogic Constanța (Univesitatea Ovidius, bdul Mamaia).

În anul 1973 prin Decretul Consiliului de Stat nr.502 din 9 august, *Institutul de Marină Civilă* se unește cu Școala Militară de Ofițeri Activi de Marină și formează Institutul de Marină Mircea cel Bătrân din Constanța. La 6 februarie 1990 a fost emisă Hotărârea Guvernului privind înființarea *Institutului de Marină Civilă*, prin care Facultatea de Electromecanică Navală și Facultatea de Navigație a Marinei Civile trec din cardul Institutului de Marină Civilă Mircea cel bătrân din subordinea Minsiterului Apărării Naționale în subordinea Ministerului Învățământului, înființându-se *Institutul de Marină Civilă*, cu sediul în municipiul Constanța. *Universitatea Maritimă din Constanța* și-a asumat un rol activ în comunitatea maritimă internațională, încheind o serie de protocoale bilaterale cu universități de profil, atât pentru asigurarea schimbului de studenți și cadre didactice, cât și pentru înlesnirea schimbului de experiență în domeniul maritim.

-Centrul Român pentru Pregătirea și Perfecționarea Personalului din Transporturile Navale-CERONAV-

S-a înființat în anul 1976 sub denumirea Centrul de Perfecționare al Lucrătorilor din Marina Civilă (CPLMC), cu scopul de a răspunde cerințelor de pregătire și perfecționare ale personalului din domeniul navigației maritime. Conform Ordonanței nr.33 din 30 ianuarie 2003 de înființare a Ceronav prin fuziunea Centrului de Perfecționare a Personalului din Marina Civilă și Calificare Personal pentru Exploatare Portuară Constanța, cu Centrul de Perfecționare a Personalului din Navigația Fluvială Galați, unități care funcționau în subordinea Ministerului Lucrărilor Publice, Transportului și Locuinței¹², Ceronav asigură funcția de pregătire și perfecționare a personalului care deservește mijloacele de transport naval sau care desfășoară activități de transport naval, activități conexe și activități auxiliare acestora. Asigură de asemenea pregătirea teoretică și practică a personalului din transporturile navale în concordanță cu reglementările interne în domeniu și cu legislația europeană referitoare la personalul navigant, pentru profesia de transportator de mărfuri pe căile navigabile interioare, consilierii de siguranță pentru transportul mărfurilor periculoase pe căi navigabile interioare, pentru cei ce se ocupă cu navlosirea navelor și stabilirea prețurilor de transport, precum și alte aspecte ale transportului naval pentru care se instituie

¹²*Ordonanța Guvernului nr. 33 din 30 ianuarie 2003, privind înființarea Centrului Român pentru Pregătirea și Perfecționarea Personalului din Transporturile Navale-CERONAV, publicat în Monitorul Oficial, Partea I nr. 62 din 01 februarie 2003, modificat de Legea nr.502/2003 privind înființarea Ceronav și Legea nr.83/2011 pentru modificarea unor acte normative din domeniul naval, accesat 15septembrie2020.*

standardele privind nivelul cunoștințelor. *Ceronav* a fost desemnat ca organism național de instruire în vederea perfecționării navigatorilor ce servesc la bordul navelor maritime pentru atingerea nivelului minim de pregătire, cerut de prevederile Convenției internaționale privind standardele de pregătire a navigatorilor, brevetare/atestare și efectuare a serviciului de cart, adoptat la Londra la 7 iulie 1978 (STCW 1978), la care România a aderat prin Legea nr.107/1992. La acestea s-au adăugat amendamentele pe care România le-a acceptat prin Ordonanța Guvernului nr.122/2000, aprobată prin Legea nr. 20/2001. Centru de pregătire, *Ceronav*, asigură de asemenea pregătirea teoretică și practică a personalului maritim, fluvial, portuar și al personalului de la bordul platformelor petroliere, în conformitate cu legislația națională în domeniu, reglementările internaționale și standardele de instruire stabilite de diversele organisme de acreditare sau recunoaștere. Tot în cadrul *Ceronav* se desfășoară activități privind documentarea și cercetarea științifică, efectuare de studii, expertize, prognoze, baze de date în domeniul de activitate pentru necesități proprii sau pentru terți, pe bază de contract. Centrul participă la lucrările organismelor internaționale IMO, sau regionale, Black Sea SAR, Conferința de Căutare și Salvare din regiunea Mării Negre, în baza Acordului de Ankara, din domeniul transporturilor navale, la care România este parte. Duce la îndeplinire a obligațiilor ce-i revin statului român din convențiile și acordurile internaționale, referitoare la pregătirea și perfecționarea personalului navigator maritim, fluvial și alte căi navigabile interioare, organizează și participă la simpozioane, seminarii și expoziții pe teme de specialitate. Încă de la înființare *Ceronav* a evoluat constant și în tandem cu dezvoltarea transportului maritim și în conformitate cu cerințele pieței, în sensul furnizării unor servicii de instruire de cea mai bună calitate. O dată cu intrarea României pe lista albă a Organizației Maritime Internaționale, ca urmare a ratificării Convenției STCW 1978, ritmul de dezvoltare s-a accelerat, *Ceronav* devenind un adevărat centru de excelență în Europa de Sud-Est, în domeniul pregătirii personalului navigator. *Ceronav* este instituția care certifică brevetele conform standardelor, și în prezent organizează peste 90 de tipuri de cursuri pentru personalul navigator maritim și fluvial cât și pentru personalul portuar și de la bordul platformelor petroliere offshore din Marea Neagră.

-Organizarea în cadrul Autorității Navale Române a Centrului de coordonare misiune SAR

Autoritatea Navală Română este organul tehnic de specialitate din subordinea Ministerului Lucrărilor Publice, Transportului și Locuinței prin care acesta își execută funcția de autoritate de stat în domeniul siguranței navigației¹³. Autoritatea Navală

¹³*Hotărârea Guvernului Nr.1133/2002*, privind organizarea și funcționarea Autorității Navale Române, text publicat în Monitorul Oficial, Partea I nr. 784 din 29 octombrie 2002, *Ordonanța Guvernului nr.42/1997* privind Transportul Naval cu modificările și completările prin *Legea nr.412/2002*, modificat de *Hotărârea nr. 740/2003* privind organizarea și funcționarea Ministerului Transporturilor Construcțiilor și Turismului, modificat prin *Hotărârea nr.1092/2006* pentru modificarea art.6 din *Hotărârea Guvernului nr.1133/2002* privind organizarea și funcționarea Autorității Navale Române modificat de *Hotărârea nr.792/2011* pentru modificarea unor acte normative din domeniul naval, modificat prin *Hotărârea nr.1196/2012* pentru modificarea *Hotărârii Guvernului nr.1133/200* privind organizarea și funcționarea Autorității Navale Române.

Română a fost înființată potrivit legii, prin fuziunea Inspectoratului Navigației Civile, cu Regia Autonomă Registrul Naval Român. Atribuțiile, modul de organizare, și funcționare ale ANR se desfășoară prin aparatul propriu central și organele teritoriale operative. Aparatul propriu central este constituit din departamente, direcții, servicii, birouri și laboratoare de specialitate. Organele teritoriale operative sunt subunități fără personalitate juridică, în subordinea ANR, care își desfășoară activitatea în teritoriu, constituite din căpităni de port și inspectorate tehnice. Pentru îndeplinirea atribuțiilor ce-i revin, în funcție de necesități, Autoritatea Navală Română poate înființa și alte organe teritoriale operative, precum și reprezentanțe în străinătate. Zonele de jurisdicție ale organelor teritoriale operative se stabilesc de către directorul general și se aprobă de către Consiliul de conducere al Autorității Navale Române. Structura organizatorică a Autorității Navale Române se aprobă prin ordin al ministrului lucrărilor publice, transportului și locuinței la propunerea Consiliului de conducere al Autorității Navale Române. Directorul general are următoarele atribuții și competențe: asigură conducerea operativă a Autorității Navale Române, reprezintă ANR în relațiile cu terții și semnează actele ce o angajează față de aceștia, pe baza și în limitele împuternicirilor date de consiliul de conducere și ale celor conferite de legislația în vigoare, propune structura organizatorică a organelor teritoriale operative, exercită orice atribuții care îi revin conform prevederilor legale, regulamentului de organizare și funcționare, precum și hotărârilor consiliului de conducere. Autoritatea Navală Română poate desfășura și alte activități privind valorificarea unor produse din activități proprii și conexe, închirieri, prestații editoriale sau tipografice, exploatarea unor bunuri și alte prestări de servicii, pentru care percepe prețuri și tarife stabilite în condițiile legii. Autoritatea Navală Română preia toate drepturile și obligațiile Inspectoratului Navigației Civile și alte Regiei Autonome Registrul Naval Român, care decurg din activitatea curentă și din contractele încheiate cu persoanele fizice sau juridice, române ori străine, și se substituie acestora în litigiile în curs de judecată. Autoritatea Navală Română poate să încheie contracte sau convenții cu alte organisme și cu agenți economici din țară sau străinătate, în vederea colaborării și cooperării pe plan național sau internațional în domeniul său de activitate și în condițiile prevăzute de lege.

Dezvoltarea și cooperarea internațională viitoare, în contextul aderării României la NATO, UE și asigurarea președenției IMO(Londra 2019) a României

La 1 ianuarie 2007, România a devenit stat membru al Uniunii Europene, această calitate implicând atât drepturi, cât și obligații. Aderând la UE, România a trebuit să accepte toate tratatele și legislația adoptată de Uniunea Europeană de la înființare până în prezent, la fel ca în cazul oricărui alt stat membru al Uniunii Europene. Aderarea României a fost propusă inițial la summitul de la Salonic din 2003, și confirmată la Bruxelles pe 18 iunie 2004. România a fost prima țară din Europa Centrală și de Est care a avut relații oficiale cu Comunitatea Europeană. În ianuarie 1974 o înțelegere a inclus România în Sistemul Generalizat de Preferințe al Comunității, după care a semnat o serie

de acorduri cu CCE pentru facilitarea schimburilor comerciale¹⁴. Relațiile României cu Uniunea Europeană datează din 1990, iar în 1991 România a semnat Acordul de Comerț și Cooperare, acesta având valabilitate din februarie 1995. Prevederile comerciale au fost puse în aplicare din 1993 prin Acordul Interimar. România a trimis solicitarea de a deveni membru în 22 iunie 1995, împreună cu Declarația de la Snagov, un document semnat de toate partidele politice importante ale României, în care acestea își exprimau sprijinul deplin pentru integrarea europeană.

În iulie 1997, Comisia și-a publicat opinia asupra solicitării României de a deveni membră a Uniunii Europene. În anul următor a fost întocmit un Raport privind progresele României în procesul de aderare la Uniunea Europeană. Obiectivul României a fost de a obține statutul de membru cu drepturi depline în 2007, propunere făcută la Summitul de la Thessalonik din 2004, când Uniunea Europeană a declarat că sprijină acest obiectiv. După semnarea Tratatului de Aderare la 25 aprilie 2005, România a devenit stat în curs de aderare obținând statutul de observator activ la nivelul tuturor instituțiilor europene și al grupurilor de lucru. După aderare, România atrecut de la statutul de observator activ la cel de membru cu drepturi depline. Amplasarea geopolitică a României va influența politica Uniunii Europene cu privire la relațiile cu Europa de Est, Orientul Mijlociu, Turcia și Asia. Prin inițiativa de Cooperare în Sud-Estul Europei, România a avut oportunitatea de a-și demonstra supremația în regiune. Integrarea în Uniunea Europeană a influențat și relațiile regionale ale României. România a impus un regim de vize pentru statele est-europene precum, Rusia, Belarus, Ucraina, Serbia, Republica Moldova, Muntenegru și Turcia.

Odată cu aderarea la Uniunea Europeană, România a primit responsabilități de supraveghere și control pentru a asigura securitatea la granița externă a comunității, pe zona estică a țării, la Marea Neagră; poartă importantă de pătrundere în spațiul european unit. În acest sens, au fost gândite măsuri drastice de supraveghere a frontierei, care au necesitat implementarea unor soluții fără precedent în zona de est a Europei, prin care sistemele complexe de monitorizare bazate pe echipamentele electronice de ultimă generație, și anume Sistemul Complex de Observare și Control al Traficului la Marea Neagră, denumit generic SCOMAR. Oficiali europeni au considerat că țara noastră face parte atât din Europa Centrală, cât și din Balcani, acest lucru fiind în concordanță cu viziunea de ansamblu a guvernului român, care dorește îmbunătățirea integrării euro-atlantice a țării, concomitent cu crearea unei zone de stabilitate la Marea Neagră.

În ianuarie 2020, România a preluat comanda grupării navale permanente a NATO de luptă a minelor STARDING NATO MINE, desfășurate în perioada ianuarie-iunie 2020. Aflat la bordul navei comandant, puitorul de mine și plase viceamiralul Constantin Bălescu a condus operațiunile în Marea Neagră, Marea Egee, Strâmtoarele Bosfor și Dardanele, și în Marea Mediterană. Misiunea a reprezentat o premieră pentru Forțele Navale Române, întrucât România a exercitat pentru prima dată comanda unei grupări navale permanente NATO. Misiunea a reprezentat un real succes și a demonstrat

¹⁴[Ro.m.wikipedia.org](https://ro.wikipedia.org) - Integrarea României în Uniunea Europeană, accesat 30 mai 2021, ora 20.

că s-a atins un nivel ridicat de instruire și interoperativitate, asigurarea securității maritime, luptă contra minelor. Misiunea a fost de asemenea un prilej de promovarea imaginii Alianței și desfășurarea vizitelor de lucru la autoritățile militare și civile din porturile Constanța, Varna, Eregli, Souda Bay-Creta, Aksaz, Mersin, și Antalya¹⁵. Activitățile de instruire au avut ca scop asigurarea securității maritime pe flancul sud-estic al Alianței Nord-Atlantice. România a subliniat constant importanța componentelor maritime și aeriene în cadrul Alianței Nord-Atlantice în Marea Neagră, dată fiind importanța strategică a regiunii. Măsurile adoptate de NATO sunt defensive, proporționale și conforme cu obligațiile și angajamentele internaționale asumate de statele membre. Gruparea Forțelor Navale Române prezente în Marea Neagră a avut rolul de a descuraja potențialele amenințări¹⁶ la adresa securității Alianței, de a furniza un răspuns militar rapid în situații de criză. Misiunea a reprezentat pentru militarii români o reafirmare a implicării Forțelor Navale Române la securitatea regională.

În februarie 2016, în cadrul întâlnirii de la Londra cu secretarul general IMO, s-a discutat rolul României ca important furnizor mondial de personal navigant, și intrarea României în schema Ambasadorilor Maritimi IMO. Cu această ocazie au fost prezentate scrisorile de nominalizare ale ambasadorilor români, urmând ca numirea să fie făcută de către Secretarul General IMO. Personalitățile numite în funcție au fost directorul general al Ceronav Constanța, un conferențiar universitar al Universității Maritime Constanța și directorul Autorității Navale Constanța, specialiști a căror carieră profesională deosebită a determinat această nominalizare. Ambasadorii maritimi IMO sunt propuși de către guvernele statelor membre, aleși conform unei scheme de selectare și au misiunea de a promova profesiile legate de transportul naval și de a prezenta beneficiile¹⁷ alegerii unei cariere în acest domeniu. Ei trebuie să atragă tinerii către alegerea unei cariere de navigator sau expert maritim, să fie o sursă de inspirație pentru o nouă generație de navigatori. Misiunile ANR au fost de a reprezenta România în cadrul IMO ca organizator și participant la *Conferința Regională a Managementului Apelor de Balast*, cu participarea țărilor riverane Mării Negre din anul 2004, și de asemenea de organizator și președinte al *Conferinței Regionale Black Sea SAR*, cu participarea reprezentanților IMO ai țărilor riverane Marii Negre și a centrelor MRCC privind cooperarea regională pentru Căutare și Salvare în caz de pericol din anul 2004, dar și cea din 2016. În cadrul întâlnirii Ambasadorilor Maritimi IMO din 2018 s-au dezbătut, modificat și aprobat lucrările de revizuire a programului Ambasadorilor Maritimi de către Consiliul IMO. Ambasadorii au expus pe larg activitățile pe care le-au parcurs în cursul anului 2018 cu referire la promovarea valorilor IMO, la informarea corectă asupra noilor cerințe și obiective ale organizației, la încurajarea și atragerea tinerei generații către navigație și transport maritim, precum și către toate meseriile conexe acestui domeniu. Pe parcursul desfășurării lucrărilor Conferinței, concluziile tuturor problemelor abordate, indiferent de obiectul analizei, au subliniat cu claritate faptul că prioritatea majoră a IMO constă în promovarea transportului maritim și

¹⁵Marea Noastră, *Revista Ligii Navale Române*, Anul XXX, nr.2 (121), aprilie-iunie, 2020, pp. 14-15.

¹⁶Marea Noastră, *Revista Ligii Navale Române*, Anul XXX, Nr. 3 (122), iulie-septembrie, 2020, pp. 24-25.

¹⁷Marea Noastră, *Revista Ligii Navale române*, Anul XXIX, Nr.1 (116), ianuarie-martie, 2019, pp. 12-13.

dezvoltarea sa, un transport maritim care să răspundă necesităților economiei globale și condițiilor impuse de securitate, protecția mediului marin și responsabilitate socială.

Asigurarea Președenției României la Uniunea Europeană, în cadrul Organizației Maritime Internaționale în 16 ianuarie 2019, a reprezentat pentru statul român o oportunitate, și o mare responsabilitate, România deținând timp de 6 luni președenția Grupului Uniuni Europene a Subcomitetului de Navigație, Comunicare, Căutare și Salvare-NSCR. Pe perioada președenției, Uniunea Europeană a fost reprezentată de România în toate organismele internaționale. În ceea ce privește activitatea IMO sau interesele IMO, sunt trei convenții importante din care se desprinde toată politica ei, și anume Convenția SOLAS, care reglementează partea de siguranță, salvarea vieții pe mare, competențe de salvare și situații; Convenția MARPOL, care se ocupă de probleme de mediu, iar a treia Convenție este STCW, care reglementează pregătirea personalului navigant¹⁸. În ceea ce privește Europa, ea încearcă să influențeze cât mai mult deciziile IMO, în sensul politicii europene, unele aplicate sau care urmează să fie aplicate și, pentru armonizarea cu legislația la nivel internațional la adoptarea lor, statele europene încercând să influențeze cât mai mult decizia finală. Ca mecanism de decizie, IMO nu ia decizii, Secretariatul General este un organism care urmărește implementarea legislației în general. Există cinci comitete mari, cu opt subcomitete în care statele își trimit delegațiile care negociază și decid în final prin consens. Toate cele 174 de state care au semnat Convenția IMO pot să își expună punctele de vedere, să negocieze, chiar să blocheze anumite reglementări în faza de negociere, dar în momentul în care s-a decis implementarea unei convenții eadevine obligatorie pentru toate statele. Pentru prima dată după 15 ani, IMO a decis să pună în aplicare o normă legată de STCW a personalului navigant care obliga statele să raporteze periodic progresele pe care le fac în implementarea Convențiilor. Întrucât IMO nu a fost destul de riguroasă în raportările din partea statelor, în Comitetul care se ocupă de Convenția STCW, Secretariatul IMO, a introdus propunerea de revizuire a listei statelor care se află pe "lista albă", adică ai căror marinari sunt conform normelor STCW. Toți marinarii din statele care nu se aflau pe "lista albă", inclusiv România, la orice angajare în flota internațională, dacă nu ar fi fost conformi, nu ar mai fi fost angajați pentru că certificatele eliberate de ANR- în cazul României- nu ar mai fi fost acceptate.

În ceea ce privește marinarii români țara noastră este un important furnizor de ofițeri de marină și personal navigant, care se menține la un nivel ridicat de pregătire profesională. Din punct de vedere tehnic, se urmărește din ce în ce mai mult partea de siguranță a marinarilor, care a crescut foarte mult. Un accident maritim, în urmă cu 20-30 de ani era extrem de uzual, navele nu aveau nivelul de siguranță pe care îl au acum. Navele au ajuns să fie computere uriașe, seamănă mai mult cu niște nave spațiale.

Dezvoltarea Marinei Comerciale și a celei Militare, a reprezentat o dorință puternică a românilor încă dela 1877 odată cu revenirea Dobrogei la România, în urma Războiului de Independență și mai cu seamă după Marea Unire de la 1918. Înființarea

¹⁸<http://www.replicaonline.ro>-Directorul Ceronav dl Cupșa Ovidiu a încheiat mandatul de președinte al Grupului UE la IMO, accesat 30 mai 2021, ora 14.

S.M.R-ului și a N.F.R-ului, prezența flotei comerciale și militare române la trei războaie hotărâtoare pentru România în decurs de 60 de ani, sunt împrejurări care au hotărât crearea unui învățământ marinăresc propriu, pentru formarea cadrelor necesare. Această dorință a poporului român s-a concretizat cu apariția primei Școli Navale înființată în 1920 și a continuat cu înființarea Academiei Navale, precum și a Centrului de instruire și perfecționare a personalului navigant maritim român. La toate acestea se adaugă preocuparea constantă din partea statului român și a instituțiilor europene în domeniul navigației pentru realizarea securității și siguranței navei, a transportului maritim, dar și a personalului navigant privind accidentele navale, situațiile critice de la bordul navelor, poluarea în caz de dezastre navale, căutarea și salvarea de vieți omenești în caz de naufragiu prin înființarea primului Serviciu de Salvamar în timpul lui Carol al II-lea, ulterior acesta trecând în subordinea Căpităniilor de Port, ca mai apoi să fie înființate ca Grup de Intervenții și Salvare Navală din cadrul Ministerului Transportului, și după 1990 ca Agenție Română de Salvare de Vieți Omenești pe Mare. În ultimii ani organismele internaționale, respectiv IMO prin subcomitetele din cadrul organizației, Subcomitetul Navigație, Comunicare, Căutare și Salvare urmăresc respectarea Convenției SOLAS care reglementează partea de siguranță și salvare vieții pe mare, Convenția MARPOL care se ocupă de mediu și poluarea mediului marin, și cea de-a treia Convenția STCW, care certifică pregătirea personalului navigant internațional pentru realizarea nivelului standard în domeniul maritim.

Concluzii

Încă de la începuturile omenirii, apa a fost resursa cea mai importantă și unul dintre factorii principali pentru dezvoltarea civilizației și a transportului pe apă. Transportul maritim de azi a început cu cea mai veche barcă, canoa Pesse, ajungând astăzi la navele gigantice cu tonaje de ordinul miilor, lucru ce a adus după sine crearea de piețe noi și integrarea lor în rețeaua de transport global. Flota comercială maritimă este un sector industrial uneori ignorat, care trece de multe ori neobservat, chiar și pentru cei care locuiesc la malul mării. O îndeletnicire care își are rădăcinile în antichitate, navigația este cea cu ajutorul căreia s-au îndeplinit cele mai importante descoperiri geografice și care a răspândit pe toate continentele marile descoperiri științifice. Apărută din dorința de a găsi noi piețe de desfacere pentru comercianții din antichitate, navigația fluvială, dar și cea maritimă a reprezentat și reprezintă și în prezent factorul de care a unit și unește națiunile lumii, prin intermediul său se realizează mai cea mai mare parte a transporturilor comerciale din întreaga lume, navele pot ajunge în cele mai îndepărtate colțuri ale lumii, sunt printre cele mai sigure și rapide mijloace de transport între continente, într-un cuvânt una din forțele motrice ale globalizării. Dezvoltarea și răspândirea activităților de comerț pe calea apelor de-a lungul istoriei a adus după sine și apariția unor evenimente care au marcat negativ existența societății umane, accidentele de navigație, naufragii, eșuări de nave, coliziuni cu țărături și nu în ultimul rând scufundări de nave care de multe ori s-au soldat cu victime omenești. În prezent la aceste probleme se mai adaugă unele de mare

importanță și actualitate: poluarea marină, traficul de persoane sau de produse interzise, imigrația ilegală, protejarea florei și faunei marine.

Fiecare navă are o poveste, deci să scrii despre marina comercială este o călătorie lungă ce parcuge foarte multe enigme. Imperiul mărilor și oceanelor planetei albastre este învăluit de o aură legendară, de mistere fascinante, unele mai de nepătrus decât abisurile în care zac, dar care se confundă toate cu istoria tenebroasă și tumultoasă a omenirii amintind de Atlantida, Triunghiul Bermudelor, Titanic și multe altele, impresionante și înfricoșătoare enigme. Pe plan mondial, salvarea vieții pe mare a fost o preocupare permanentă din cele mai vechi timpuri, deoarece resursa umană nu poate avea preț, iar pregătirea acesteia pentru navigație necesită timp, resurse financiare importante și marea întotdeauna a pus marinarii în situații neprevăzute, uneori tragice. Aceste preocupări s-au materializat de-a lungul timpului prin îmbunătățirea caracteristicilor de flotabilitate, nescufundabilitate și stabilitatea navelor construite, dotarea acestora cu instalații și echipamente de salvare, supraviețuire și comunicații moderne, instituirea unor organisme de supraveghere, avertizare și intervenție în situații de urgență, și nu în ultimul rând formarea inițială și formarea continuă a echipajelor navelor. Deși tehnologia a avansat mult și în domeniul navigației, în prezent existând sisteme satelitare de supraveghere a navelor, caracteristicile tehnice ale navelor sunt dintre cele mai sigure, personalul navigant este supus instruirii și testării permanente, poate exista oricând un factor care pe mări și oceane este prezent, neprevăzutul. Deși în prezent dotarea și tehnologizarea navelor maritime a ajuns la un nivel dintre cele mai ridicate, statisticile organismelor și organizațiilor internaționale care se ocupă cu activitatea de navigație, IMO-EMSA, ne arată că probabilitatea producerii accidentelor de navigație încă există, asistăm de asemenea, la o escaladare a fenomenului pirateriei pe mare care, de cele mai multe ori, din fericire, se finalizează cu schimbul de ostatici, fenomen întâlnit de marinarii români în zona Africii de Vest și mai nou, pe coastele estice ale continentului Sud American. Îngrijorător este fenomenul migrației ilegale pe mare, care de cele mai multe ori se face cu ambarcațiuni empirice, improvizate, care sporesc probabilitatea de naufragii. Vecinătatea Mării Negre la granița de sud-est a României, o mare atipică în ceea ce privește fenomenele de navigație, dă țării noastre o responsabilitate în plus privind monitorizarea traficului naval. Evitarea fenomenelor de naufragiu, eșuare, imigrarea ilegală în zona de responsabilitate a țării noastre se pot realiza prin monitorizarea permanentă a granițelor maritime fluviale și terestre, cu ajutorul serviciilor de supraveghere, căutare și salvare aeriene, terestre și maritime. Datorită creșterii traficului maritim în porturile românești, în apele teritoriale și a zonei economice exclusive a Mării Negre, și a începerii proceselor de exploatare a resurselor de petrol din 2020 și a gazelor naturale din 2018, prin intermediul platformelor petroliere, s-au impus măsuri privind siguranța lucrătorilor aflați pe mare, cât și pe platformele petroliere din Marea Neagră.

Acesta reprezintă punctul de plecare de la care am pornit în abordarea temei și anume, *căutarea și salvarea de vieți omenești în cazul accidentelor navale*, unul dintre subiectele care preocupă atât autoritățile române din domeniul navigației cât și organismele internaționale IMO- Organizația Maritimă Internațională, Uniunea

Europeană, NATO- Organizația Atlanticului de Nord, și Acordurile Regionale din Bazinul Mării Negre. Toate acestea informează și aduc în atenția întregii lumi analiza fiecărei regiuni de căutare și salvare în subcomitetele de navigație, comunicare, căutare și salvare din cadrul IMO, în speranța găsirii unor soluții eficiente, pentru aplicarea mai bună a acestora în viitor în ceea ce privește căutarea și salvarea pe mare.

Bibliografie:

1. Anechitoae Constantin, *Principiul libertății mărilor*, București, Editura Bren, 2004.
2. Anechitoae Constantin, *Convenții internaționale maritime-Legislație maritimă, vol. I*, București, Editura Bren, 2005.
3. Alecu Toma, *Căutarea și salvarea supraviețuitorilor pe mare*, Constanța, Editura Academiei Navale Mircea cel Bătrân, 2014.
4. Bîrdeanu Nicolae, Nicolaescu Dan, *Contribuții la istoria marinei române, Din cele mai vechi tipuri și până în 1918, vol. I*, București, Editura Științifică și Enciclopedică, 1979.
5. Bitoleanu Ion, et. al., *Monografia Academiei Navale Mircea cel Bătrân, Tradiții, Prezent, Perspective, Ediția a-II-a*, Constanța, Editura Muntenia, 2012.
6. Manea Constantin, Manea Elena, *Drept maritim și fluvial- internațional și intern, vol. I*, Constanța, Editura Academiei Navale Mircea cel Bătrân, 2012.
7. Păvăloiu Mariana, Cucoșel Diana, *Academia Navală Mircea cel Bătrân*, Constanța, Editura Academiei Navale Mircea cel Bătrân, 2012.
8. Zabolodni Mihaela, et. al, *Tradiție. Profesionalism, Aventură*, Constanța, Editura Academiei Mircea cel Bătrân, 2018.
9. Marea Noastră, *Revista Ligii Navale române*, Anul XXIX, Nr.1 (116), ianuarie-martie, 2019.
10. Marea Noastră, *Revista Ligii Navale Române*, Anul XXX, nr.2 (121), aprilie-iunie, 2020.
11. Marea Noastră, *Revista Ligii Navale Române*, Anul XXX, Nr. 3 (122), iulie-septembrie, 2020.
12. Marea Noastră, *Revista Ligii Navale Române*, Anul XXX, Nr. 3 (122), iulie-septembrie, 2020.
13. Ordonanța Guvernului nr. 33 din 30 ianuarie 2003, privind înființarea Centrului Român pentru Pregătirea și Perfecționarea Personalului din Transporturile Navale-CERONAV, publicat în Monitorul Oficial, Partea I nr. 62 din 01 februarie 2003, modificat de *Legea nr.502/2003* privind înființarea Ceronav și *Legea nr.83/2011* pentru modificarea unor acte normative din domeniul naval, accesat 15 septembrie 2020.
14. Monitorul Oficial, Partea I nr. 784 din 29 octombrie 2002, *Ordonanța Guvernului nr.42/1997* privind Transportul Naval cu modificările și completările prin *Legea nr.412/2002*, modificat de *Hotărârea nr. 740/2003* privind organizarea și funcționarea Ministerului Transporturilor Construcțiilor și Turismului, modificat prin *Hotărârea nr.1092/2006* pentru modificarea art.6 din *Hotărârea Guvernului nr.1133/2002* privind organizarea și funcționarea Autorității Navale Române modificat de *Hotărârea nr.792/2011* pentru modificarea unor acte normative din domeniul naval, modificat prin *Hotărârea nr.1196/2012* pentru modificarea *Hotărârii Guvernului nr.1133/200* privind organizarea și funcționarea Autorității Navale Române.

Surse web:

15. <http://www.replicaonline.ro>-Directorul Ceronav dl Cupșa Ovidiu a încheiat mandatul de președinte al Grupului UE la IMO, accesat 30 mai 2021.
16. Ro.m.wikipedia.org- *Integrarea României în Uniunea Europeană*, accesat 30 mai 2021.