

Începând cu anul 1965, România a devenit membră a I.M.C.O (Organizația Interguvernamentală Consultativă a Navigației Maritime) cu sediul la Londra, care și-a schimbat denumirea în I.M.O (Organizația Maritimă Internațională). Sub egida ei au fost elaborate proiectele a numeroase convenții internaționale din domeniul maritim, printre care pot fi amintite: Convenția internațională privind marea liberă - Geneva 1958 - ratificată de țara noastră în anul 1961; Convenția internațională asupra mării teritoriale și a zonei contigue, Geneva 1958, ratificată de România în anul 1961; Convenția internațională asupra platoului continental, Geneva 1958, ratificată de țara noastră în 1961; Convenția Națiunilor Unite privind transportul de mărfuri pe mare, Hamburg 1978, ratificată de România în 1981; Convenția internațională privind căutarea și salvarea pe mare, Hamburg 1979, la care România a aderat în 1998;

Convenția internațională asupra liniilor de încărcare, Londra 1966, România a aderat în 1971; Convenția Internațională asupra măsurării tonajului navelor, Londra 1969, ratificată de România în 1976; Convenția Internațională privind actele naționale de identitate pentru personalul navigant, Genova 1958, ratificată de România în 1976; Convenția internațională privind standardele de pregătire a navigatorilor și efectuarea serviciilor de cart, Londra 1992, la care România a aderat tot în 1992; Codul internațional de management pentru exploatarea în siguranță a navelor și pentru prevenirea poluării, adoptat de I.M.O. în 1993, acceptat de România în 1997; Convenția internațională pentru prevenirea poluării de către nave și protocolul adițional din 1978 (MARPOL) ratificată de România în 1993;

Convenția internațională pentru unificarea unor reguli asupra sechestrului asigurător de nave maritime, Bruxelles 1952, ratificată de România în 1995; Convenția Națiunilor Unite asupra dreptului mării 1982, Montego Bay, Jamaica, ratificată de România în 1996. În anul 1968 se livrează primul vrachier de 12500 tdw, urmat de construcția unei serii de cargouri de 7500 tdw și mai târziu a celor multifuncționale de 15.000 tdw. Tot la Galați au început să se construiască și minerale de mare tonaj, de 55.000 tdw.



Începând cu anul 1976 la Galați au început să se construiască și platforme de foraj marin, pentru exploatarea resurselor de gaze, aflate pe platforma continentală a Mării Negre, din sectorul românesc. În șantierele navale din Constanța și Mangalia, au început construcția unor nave de mari dimensiuni și capacități, de până la 150.000 tdw. Șantierele navale de la Orșova și Drobeta Turnu Severin, au construit și ele nave de transport maritime, de dimensiuni și capacități mai mici, care erau folosite în Marea Egee și în Mediterană. Șantierele navale de la Giurgiu și Oltenița construiau nave fluviale.

La Oltenița s-au construit și nave fluviale de pasageri. Începând cu anul 1962 a luat ființă Flota de Pescuit Oceanic a României, care a fost dotată la început cu nave trawler construite în Japonia, apoi flota a fost completată cu nave construite în R.D.G. și Polonia. La 1 iulie 1981, flota maritimă a României se afla pe locul 30 din primele 50 de țări posesoare de nave comerciale de transport maritim și oceanic. Apoi flotele maritimă, fluvială și cea de pescuit oceanic au continuat să crească în continuare, într-un ritm destul de alert.

Navele românești au navigat în toate direcțiile, spre porturi aflate pe toate continentele și în toate condițiile meteorologice, transportând în siguranță mărfuri românești și străine. În acești ani, navigatorii români au acumulat o serioasă experiență teoretică și practică.

În anul 1986 în cadrul departamentului transporturilor navale a fost mutat la Constanța. Flota de pescuit oceanic s-a întors la Ministerul Agriculturii. Probabil, existau totuși domenii ale activității de navigație, maritime, fluviale, ale activității portuare, ale căilor navigabile, care nu mergeau perfect, dar cum nouă, celor ce alcătuiau personalul administrativ inferior, nimeni nu ne spunea nimic și nici nu ne cerea părerea, nici noi nu aveam de unde să cunoaștem problemele complexe care existau.

Prin anul 1987 s-a organizat o întâlnire a cadrelor de conducere din flotă, inspectoratului navigației civile și căpităniilor de port, a celor din registrul naval, a judecătorilor și procurorilor din secțiile maritime și fluviale de la tribunalele din Constanța și Galați care se ocupau de probleme de drept maritim, a celor din institutele de cercetări juridice și economice, dar materialele prezentate și discuțiile purtate, dovedeau că mai toată lumea se afla la stadiul în care cam fiecare își dădea cu părerea, fără a înțelege de fapt ce se aștepta din partea lor.

Un lucru era clar, toată lumea bâjbâia. Nimeni nu înțelegea problemele marinei, în întregul lor și fiecare știa, câte ceva din domeniul lui. După trei runde de întâlniri, la Constanța, Galați și Drobeta Turnu Severin, cei prezenți au fost bucuroși că s-au cunoscut, că știau unii de alții și fiecare și-a văzut de treaba lui, fără să observe că problema pe care ar fi trebuit să o lămurească era o problemă unitară și se numea: studiul și elaborarea unui set de reglementări care să reprezinte dreptului nostru maritim, fluvial și portuar.

În realitate problemele marinei comerciale erau grave, nu se găsea nimeni care să aibă pregătirea teoretică și practică să le rezolve și dacă cumva, cineva ar fi avut vreo idee, despre modul în care ar fi putut să fie soluționate, prefera să tacă, dacă nu i se cerea părerea. De vorbit și de a găsi sau alege soluții, era treaba șefilor cei mari. Și ei au avut grijă ca problemele importante să le cunoască numai ei și nimeni, dintre cei ce ar putea avea vreo contribuție competentă sau inspirată să nu fie băgat în seamă.

Organizarea și exploatarea flotei maritime și fluviale a României, a căilor navigabile de acces spre porturile maritime, fluvio-maritime și fluviale, care la rândul lor trebuie exploatate eficient, a protecției mediului acvatic și înconjurător, necesită descoperirea și/sau formarea unui personal competent, cu o mare deschidere asupra problemelor interne și internaționale, din domeniu, care să poată gândi și acționa la bordul navelor, în activitățile portuare, de întreținere, exploatare eficientă și sigură, a celei existente și a reparațiilor. Peste tot este nevoie de un personal cu înaltă calificare, dar acesta trebuie format de oameni cu experiență în domeniu, în acest domeniu atât de complex, în care problemele tehnice se întrepătrund cu cele juridice, economice, administrative, sociale, financiare.

Au fost și au rămas, foarte multe probleme nerezolvate sau incomplet rezolvate, din neștiință, lipsă de timp, lipsă de oameni competenți și pricepuți, care să servească drept modele unor tineri care la rândul lor să-și dorească să se specializeze în aceste domenii, atât de actuale. În zilele noastre Uniunea Europeană, cere realizări urgente în domeniul transporturilor, porturilor, apei și pădurilor, energiei, agriculturii, protecției mediului ș.a. Cine și când mai răspunde acestor cerințe urgente? Iar

dacă se tot discută despre transporturi pe căile rutiere, feroviare și navale europene, dintre care o anumită parte a lor, vor trece și pe teritoriul țării noastre, oare și românii le vor folosi? Câți oameni calificați pentru astfel de transporturi avem în prezent și în cât timp vom pregăti alții, pentru a-i ajunge din urmă, pe cei care dispun deja de astfel de resurse umane? Citeam pe undeva, cu totul întâmplător, că polonezii dispun de un număr de circa 30.000 de șoferi de camioane, care circulă pe drumurile europene, în timp ce noi dispunem de un număr ce se apropie de 15.000.

Dar pe drumurile noastre circulă numeroase mijloace de transport auto, feroviare, navale, aeriene, ale multor state europene, care au depus însemnate eforturi pentru înzestrarea transporturilor naționale cu mijloace moderne, adecvate timpurilor noastre. Câți transportatori străini le folosesc? Cât privește flota maritimă de transport, am citit într-o revistă de specialitate din anul 2007, o listă a primelor 50 de state posesoare de flote maritime de transport, iar noi nu mai figurăm în ea. Românii au nevoie de încurajare, de o conducere unică, bună, dreaptă și eficientă, pentru a-și recăpăta încrederea în capacitățile lor. Unde sunt prea mulți, cei de la conducerea unui domeniu sau acțiuni, ori sfătuitori, fără a purta și răspunderea pentru realizările și eficiența acestora, nu poate să iasă ceva de calitate în conducere și organizarea acestor obiective. Ori și în domeniul acesta atât de complex, este nevoie de eficiență, evaluată în fiecare zi și în fiecare minut. Și românii noștri, bine instruiți, orientați și apreciați sunt mult mai capabili, decât își închipuie neprietenii lor.

Oare nu ar trebui să ne uităm cu mai multă atenție și îndrăzneală la problemele marinei? Și pentru că revista noastră, are ca principală preocupare Independența prin Cultură este firesc să ne întrebăm, dacă complexa educația marinărească, nu ar putea contribui într-un mod neașteptat la ridicarea nivelului educației și învățământului românesc? Poate că și numărul neprietenilor s-ar putea diminua dacă s-ar descoperi proiecte în care ar fi obligați să lucreze împreună pentru realizarea lor. Un astfel de proiect ar putea fi o folosire mai sigură și eficientă a Dunării. Probleme privind dezvoltarea în viitor a activităților de transporturi în România.

### **România este o țară europeană**

Prin căile de transporturi: feroviare, auto, navale sau aeriene, România se află în legătură cu celelalte state europene, dintre care, cele din nordul sau centrul continentului ar putea fi interesate de rețelele de transporturi ale țării noastre și de conexiunile posibile pe care le are deja stabilite sau care ar putea fi stabilite în viitor, cu state aflate pe alte continente. Foarte multe state ale Europei, dar și state aflate pe alte continente au elaborat, unele de foarte mult timp, planuri și programe de dezvoltare a infrastructurilor atât de complexe, cum sunt cele din transporturi.

Multe state europene și-au înzestrat sistemele de transporturi naționale cu parcuri auto, feroviare, navale, aeriene, tot mai moderne și performante, ținând seama de necesitățile naționale, actuale și viitoare. Totodată, unele dintre aceste state au elaborat reglementări tot mai minuțioase pentru siguranța traficului ținând seama de specificul fiecărui domeniu al transporturilor, acordând atenție dezvoltării, organizării și siguranței porturilor și aeroporturilor, a elaborării unor programe de instruire a personalului care va conduce și va folosi aceste mijloace de transport, pe rutele interne sau internaționale, urmărind permanent, eficiența și siguranța acestor mijloace de transport, a pasagerilor și a mărfurilor.

Astfel de preocupări ar trebui să se afle și în atenția specialiștilor noștri. Trebuie să observăm că state europene, cum sunt Franța, Germania, Italia, Spania, Turcia au dezvoltat în prezent programe de folosire a unor trenuri rapide de transport persoane, care circulă cu viteze de peste 300 de km/oră. Franța spre exemplu dispune de trenuri care pot circula cu viteze de peste 570 de km/oră, fapt care o trimite în primele locuri ale clasamentului țărilor ce sunt interesate de performanțele feroviare. Germania folosește la rândul ei trenuri de pasageri ce circulă cu viteze de peste 300 de km/oră, Italia dorește de asemenea să folosească trenuri rapide de pasageri, care să asigure legături

între nordul și sudul țării, Turcia dorește să folosească în viitor, trenuri care să asigure legătura între regiuni aflate în centrul Asiei cu cele aflate în sudul Italiei etc. Este de presupus că în viitor și trenurile de marfă vor circula cu viteze sporite, față de vitezele actuale.

Un proiect interesant de dezvoltare și de realizarea siguranței navigației în apele Turciei, este cel de construcție a podurilor ce leagă Europa de Asia peste strâmtoarea Bosfor sau cele ce vor fi construite peste strâmtoarea Dardanele, ori cel care urmărește construcția unui canal navigabil, pentru nave de mari dimensiuni și pescaje, care să dubleze posibilitățile de tranzit al navelor pe strâmtoarea Bosfor. De asemenea Turcia depune eforturi pentru crearea unei rețele de transporturi aeriene care să fie folosită pe rute europene sau transoceanice.

Putem presupune că astfel de programe există și în Germania, Marea Britanie, Franța, Olanda, Italia, Belgia, Spania, Suedia, Polonia unde țările respective se dovedesc a fi interesate de dezvoltarea flotelor și infrastructurilor portuare, a siguranței căilor rutiere și feroviare și a tuturor celorlalte mijloace de transport. România dispune de porturi maritime, cum sunt cele de la Constanța, Mangalia, Midia, Sulina, de porturi fluvio-maritime dintre care le putem aminti porturile Tulcea, Galați, Brăila, Cernavodă, de porturi fluviale cum sunt cele de la Călărași, Oltenița, Giurgiu, Zimnicea, Turnu Măgurele, Corabia, Bechet, Calafat, Drobeta Turnu Severin, Orșova, Moldova Nouă, care trebuie trezite la viață.

La această listă pot fi adăugate portul București, legat de Dunăre, prin canalul ce trebuie finalizat și portul Timișoara care este legat de Dunăre, prin canalul Bega. Prin căile de transport terestre, auto și feroviare, dar și prin căile sale de transport maritime și fluviale, România dispune de condiții favorabile pentru ca un flux comercial european să tranziteze teritoriul ei, prin legarea acestora, de coridoarele pan - europene de transport (auto, feroviar, naval, aerian). Au trecut zeci de ani, în care dezvoltarea acestor obiective, a bătut pasul, pe loc.

Acum, multe state europene vecine și timpul, ne presează.

### **Particularități ale dreptului maritim, fluvial și portuar**

Dreptul maritim, fluvial și portuar constituie o ramură complexă, distinctă și specială a dreptului, formată dintr-un set de reglementări, uzanțe și practici aflate în legătură cu navigația, transporturile și comerțul pe apele navigabile, cu exploatarea și conservarea resurselor naturale ale mărilor, oceanelor și fluviilor, cu prevenirea și combaterea poluării în toate apele globului, cu acțiunile tuturor organismelor internaționale, regionale sau naționale răspunzătoare sau interesate de siguranța navigației, a activităților de exploatare a resurselor biologice, cu menținerea stocurilor în limite care să asigure posibilitățile de refacere, de exploatare limitată și echilibrată a resurselor mineraliere sau petroliere maritime sau oceanice, aflate în marea teritorială sau pe platoul continental al fiecărui stat riveran, de exploatarea comună și echilibrată a resurselor naturale aflate în marea liberă în zona declarată Patrimoniu Comun al Umanității și protecția eficientă contra poluării de orice fel a mediului acvatic.

Despre dreptul maritim, fluvial și portuar se mai poate spune că reglementează prin normele sale, probleme tehnice, juridice, economice, sociale, politice și militare ale tuturor activităților navelor sau ambarcațiunilor civile și militare care se desfășoară în apele Oceanului Planetar și în mările adiacente, pe fluvii sau pe apele interioare navigabile, ori în porturi.

Dreptul maritim, fluvial și portuar, ca ramură complexă și specială a dreptului, are legături cu foarte multe ramuri de drept, cum ar fi: dreptul internațional public, dreptul internațional privat, dreptul administrativ, dreptul civil, dreptul financiar, dreptul penal, dreptul muncii, dreptul procesual civil, dreptul procesual penal etc. În activitățile complexe ce se desfășoară pe mări, oceane, fluvii, ape

interioare, porturi, se folosește de cele mai multe ori un limbaj special, comun, alcătuit din cuvinte și expresii, care este cunoscut și folosit, de toți cei care participă la aceste activități specifice.

căpitan de cursă lungă Voiculescu Adrian Virgiliu



# INDEPENDENȚA ROMÂNĂ

*Independența  
prin Cultură*