

II. Din istoria marinei române

În șantierul naval de la Galați se construiesc nave de comerț și numeroase nave mai mici. milion de lei mai mult la tribut, pentru dreptul de a arbora steagul țării. În anii următori Barbu Alexandru Ghica oferă la Constantinopol, un Știrbei și Vilara construirea cele dintâi vase naționale de transport. Valoarea comerțului prin porturile dunărene se dublează în perioada războiului Crimeei.

Urmare a celor stabilite prin tratatul de la Paris, din 1856 a luat ființă Comisia Europeană a Dunării (C.E.D.) care avea misiunea să propună și să execute lucrările necesare navigației pe fluviu, de la Isaccea la Marea Neagră, precum și pe litoral. Din C.E.D. făceau parte: Austria, Franța, Prusia, Rusia, Sardinia și Turcia. Pentru restul fluviului Dunărea, tot prin tratatul menționat mai sus, s-a instituit „Comisia Riverană” compusă din delegații Austriei, Bavariei, Turciei și Wurtemberg-ului, la care trebuiau să se adauge comisarii celor trei principate dunărene: Moldova, Muntenia și Serbia. Această comisie a devenit mai târziu „Comisia Internațională a Dunării” iar după cel de al doilea război mondial s-a numit „Comisia Dunării”, sediul ei fiind stabilit la Budapesta.

În anul 1861, a fost întocmit primul „Regulament de navigație pentru marina comercială a Principatelor Unite” care prevedea printre altele, documentele necesare unei nave pentru a putea naviga în apele naționale și străine: Certificatul de Naționalitate al navei, rolul de echipaj și inventarul navei. Mai târziu, odată cu clarificarea condițiilor de navigabilitate ale navelor, acestor documente li s-au adăugat, certificatul de tonaj, certificatul de bord liber, certificatul de siguranță și funcționare a instalațiilor de încărcare a navei.

Toate aceste documente de naționalitate și tehnice urmăreau pe de o parte să se stabilească naționalitatea navei ce urma să intre într-un port al Principatelor Unite și mai apoi al României, cine era proprietarul și pe de altă parte să se garanteze siguranța navei, a echipajului și a mărfurilor ambarcate la bord, precum și taxele portuare și vamale ce urmau să se plătească la intrarea în oricare port. În același timp, au fost stabilite documentele pe care trebuia să le aibă fiecare comandant și membru al echipajului aflat la bord, autoritatea statului care eliberează aceste documente și examenele pe care trebuie să le susțină posesorul legal al acestora.



Prin înțelegerea de la Sinaia (1949) C. E. D. a fost desființată și toate atribuțiile ei au revenit statului român. În timpul funcționării ei C.E.D. a executat lucrări de adâncire, întreținere și semnalizare a

II. Din istoria marinei române

șenalului navigabil și a construit digurile de la gura brațului Sulina, care au asigurat accesul navelor maritime cu pescaj de până la 7.20 m, până la Brăila. Odată cu apariția navelor cu abur și apoi a celor propulsate de motoare navale, a creșterii tonajelor navelor aflate în exploatare, comerțul și transporturile de mărfuri a sporit foarte mult. Alegerea în anul 1859 a domnitorului Alexandru Ioan Cuza în Principatele Unite ale Moldovei și ale Țării Românești, a creat condițiile pentru înfăptuirea unor reforme urgente, cu caracter progresist, de care au beneficiat armata și flota țării. Multe din acțiunile sale pentru organizarea și dezvoltarea marinei țării noastre, au reprezentat tot atâtea fapte ce au anticipat acțiunile de independență față de turci ale Principatelor Unite.

Odată cu domnia lui Carol I, principe (10 mai 1866 și 14/26 mart. 1881) și apoi rege, acțiunile urgente pentru dezvoltarea țării, a înzestrării și instruirii armate și flotei, organizarea lor, au devenit de importanță națională. Astfel flota militară a fost înzestrată cu nave pentru apărarea granițelor țării și susținerea acțiunilor militare navale în caz de nevoie. Acest fapt s-a evidențiat odată cu votarea de către Parlament a declarației de Independență a României și a luptelor ce s-au purtat pentru dobândirea ei.

Prin tratatul de pace ruso-turc de la San Stefano (1878), Turcia recunoaște independența României. În a doua jumătate a sec. XIX-lea, s-au luat măsuri pentru siguranța navigației pe Dunăre și la mare, a diversificării mărfurilor românești ce erau trimise la export și a celor importate. Înainte de primul război mondial pe Marea Neagră vine în țară 60% din import și trece 95% din export. În anul 1890, a fost înființat Serviciul Român de Navigație Fluvială (N.F.R.), iar în anul 1895 Serviciul de Navigație Maritim (S. M. R). Construcția portului Constanța și a legăturii acestuia prin podul de la Cernavodă cu restul țării, au devenit priorități naționale și începute încă din anii 1896.

Înainte de Primul Război Mondial flota fluvială comercială a României dispunea de 18 nave de pasageri, 87 de remorhere, 625 de șleपुरi și alte ambarcațiuni mai mici, care totuși era mică față de potențialul de transport de pasageri și de mărfuri pe care-l avea țara noastră, în acea perioadă. Flota maritimă comercială de transport de pasageri și de mărfuri, cu două nave cumpărate și una închiriată făceau curse între Constanța sau Brăila și Istanbul. După numai doi ani și-a extins activitatea efectuând transporturi de marfă între Galați sau Constanța și Rotterdam cu 5 cargouri, iar între Constanța - Istanbul - Pireu - Alexandria cu 5 nave de pasageri. Apoi un grup de bănci românești au constituit o societate de navigație maritimă „România” care în anul 1914 și-au început activitatea cu patru nave de transport de marfă care făceau curse oceanice și cu două nave mai mici, care mai erau folosite și pe Dunăre.

Ulterior au mai fost înființate societățile „Maritima”, „Lloydul” și „Steaua Română”, aceasta din urmă exploatând numai nave petroliere. Dezvoltarea și exploatarea unei flote comerciale maritime și fluviale a impus realizarea unor documente de ordin legislativ. În anul 1879 a fost elaborat un regulament de poliție a porturilor și malurilor dunărene ale României, apoi în 1896 a fost pus în aplicare un Regulament al serviciului la bord, iar în 1907 a apărut „Legea pentru organizarea marinei comerciale”.

II. Din istoria marinei române



În anul 1908 a fost înființată Direcția generală a porturilor și căilor de comunicație pe apă (P.C.A.), iar în anul 1909 Lt. Comandorul Angelo M. Teodorescu Căpitanul Portului Brăila publică Codul Comercial Maritim și de Navigațiune Român, lucrare juridică, de același nivel, cu lucrări asemănătoare ale unor state cu tradiții în marină, cum erau cele ale Franței, Spaniei, Italiei. Trebuie observat, că aceste documente trebuiau să organizeze activitatea unei flote care abia se forma, în timp ce alte flote din Europa, America și Asia aveau experiențe de sute de ani și care nici ele nu aveau o înțelegere perfectă a domeniului dreptului maritim, fluvial și portuar, pe baza căreia să-și organizeze activitățile flotei și porturilor.

Această acțiune legislativă, continuă încă, după mulți ani de eforturi, ale statelor posesoare de flote și de porturi sau a organizațiilor internaționale guvernamentale sau neguvernamentale ce au funcționat în ultima sută de ani, care își desfășoară și în prezent activitate în domeniul marinei. Un exemplu în acest sens poate fi demonstrat cu lucrarea în două volume a lui Aristarch Bey despre: „Legi ale Imperiului Otoman din perioada 1873 - 1874”, aflată la Biblioteca Academiei Române, unde poate fi consultată, și lucrarea „Admiralty and Maritime Law” din anul 1897, în două volume, a juriștilor englezi, James C. Hannen și W. Tarn Pritchard (autor al primei ediții) care se afla la a 3-a ediție. Această ultimă lucrare juridică a fost comentată și completată până după al Doilea Război Mondial și numără în prezent 14 volume. O lucrare asemănătoare a apărut în Statele Unite prin anii 1980 și numără și ea 12 volume.

Urmare a acestor eforturi ale României, numărul navelor intrate și operate în porturile noastre s-a dublat până înaintea Primului Război Mondial. Complexitatea și diversitatea activităților navale maritime și fluviale, au impus dezvoltarea flotei militare, de Dunăre și de mare, unde țara noastră dispunea de peste 1.000 de Km lungime. Era nevoie ca flota militară să fie dotată cu nave și mijloace moderne de luptă, pentru mare și pentru fluviu. La 3/16 ianuarie 1913 România ratifică Convențiile pentru unificarea unor reguli de drept în materie de abordaj și Convenția pentru Unificarea unor reguli în materie de Asistență și Salvare pe Mare, încheiate la Bruxelles la 23 septembrie 1910.

Despre aceste eforturi referitoare la înzestrarea, organizarea și acțiunile flotei militare a României se pot citi mai multe în lucrarea domnului contraamiral Raymond Stănescu și a domnului Cristian Crăciunoiu, referitor la Marina Română în Primul Război Mondial, apărută în anul 2000. România ratifică Convenția și Statutul Internațional privind Regimul Căilor Navigabile de Interes Internațional, încheiată la Barcelona la 20 aprilie 1921. De asemenea, este ratificată și Convenția Internațională pentru unificarea unor reguli în materie de conosament 25 august 1924, cunoscută sub numele de Regurile de la Haga, document ce reprezenta marfa aflată la bord și putea fi negociat.

România aderă și la Convențiile internaționale din domeniul social maritim referitoare la: vârsta minimă de angajare în munca maritimă; indemnizația de șomaj în caz de naufragiu; plasarea marinarilor; examenul medical al tinerilor marinari; contractul de angajare al marinarilor; repatrierea marinarilor; protecția dockerilor împotriva accidentelor; brevetele de capacitate ale

II. Din istoria marinei române

ofițerilor de marină; concediile plătite ale marinarilor; obligațiile armatorilor în caz de îmbolnăvire sau accident al unui marinar; asigurarea pentru caz de îmbolnăvire a unui marinar; durata muncii la bord și efectivele; alimentația și servitul mesei de către echipajul navei; diploma de capacitate a unui bucătar de navă; securitatea socială a marinarilor; pensionarea marinarilor; certificatele de capacitate ale marinarilor etc.

În legătură cu participarea României la al Doilea Război Mondial și acțiunile navale pe care flota ei militară le-a avut de îndeplinit se pot citi mai multe în lucrarea domnului Căpitan comandor Nicolae Koslinski și a domnului Comandor Raymond Stănescu intitulată „Marina Română în al doilea război mondial” (1939 - 1945), lucrare apărută în 3 volume sub egida „Ligii Navale Române”, București 1996. În anul 1948, anul proclamării Republicii, șantierele și construcțiile navale, căile navigabile fluviale și maritime, porturile țării noastre, păstrau urmele masivelor distrugerii ale celui de al Doilea Război Mondial, dus în parte și pe teritoriul țării noastre. Cea mai mare parte a navelor ce alcătuiseră flota noastră maritimă și fluvială fuseseră pierdute, rămăseseră numai o navă de pasageri „Transilvania” și nava de transport mărfuri „Ardealul”.

După anul 1948 s-a trecut la reorganizarea industriei din țara noastră, inclusiv la reorganizarea și utilizarea șantiierelor navale existente cum erau cele de la: Galați, Constanța, Brăila, Giurgiu, Drobeta - Turnu Severin. Mai apoi au fost organizate șantiere navale la Oltenița, Mangalia, Orșova, Sulina. Pentru nevoile de dezvoltare ale flotei maritime, au fost cumpărate câteva nave din străinătate, cele mai mici, navigând în Mediterană, cele mai mari efectuând voiaje oceanice.

În 1950 flota maritimă dispunea de 10 nave cu o capacitate de 32.654 tdw, iar flota fluvială de 33 de remorchere și 241 de nave nepropulsate însumând 219.780 tone. La acestea se adăugau nave de pasageri care efectuau unele din transporturile de pasageri pe Dunăre, în sectorul nostru. Prin Hotărâre a Consiliului de Miniștri s-au luat măsuri pentru înființarea „Navigației Maritime și Fluviale Române” (NAVROM) cu sedii la Constanța și Galați. Începând din anul 1960 Șantierul Naval din Galați devine principal furnizor de nave maritime comerciale, prin construirea unei serii mari de nave de 4.500 tdw. Prima navă din această serie a fost cargoul Galați.

căpitan de cursă lungă Voiculescu Adrian Virgiliu