THE CAUSE OF NAVIGATION ACCIDENTS ON THE ROMANIAN COAST OF THE BLACK SEA IN THE 20TH CENTURY

Anca Gabriela Glogoveanu
PhD Student, „Dunărea de Jos" University of Galați

Abstract: Over the years, the Romanian Navy, both in the Black Sea and on the seas and oceans of the world, has not been spared by storms, catastrophes and naval accidents, resulting in the sinking of dozens of ships and significant loss of human life. An integral part of the history of our country, the history of the Romanian navy has a rich, complex and interesting past in its specifics. The Romanian means of navigation on the Danube and the Black Sea have developed and perfected over the years, in relation to the evolution of the naval technique specific to South-Eastern Europe, in accordance with the Romanian geographical and relief conditions. Thus, the seas and oceans of the world have always had a vital importance for mankind, they represent the ways through which commercial maritime transports were carried out, an important part of the world economy.

Keywords: Navigation accidents, the Romanian Coast, human error, the North Breakwater, Paris Shipwreck and You Xiu.

Introducere

Legile naturii au demonstrat că marile civilizaţii ale lumii s-au născut şi au prosperat datorită exploatării pământurilor roditoare, favorizate de atmosfera marină.[1] Dezvoltarea Europei și a Orientului Apropiat s-a concentrat în jurul Mediteranei. Civilizația egipteană, feniciană și cretană au înflorit rând pe rând, pe țărmurile acestei mări, care înconjurată de Imperiul Roman, a fost asimilată cu o mare interioară. 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 dintre marile puteri.

Marea, această fereastră albastră deschisă spre lume, cu care a fost binecuvântată și România, a permis locuitorilor acestor meleaguri să stabilească solide punți cu popoarele lumii. Spiritul cutezător al înaintașilor a 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. Deși a fost o vreme când Țările Române nu au beneficiat de drumul mării, după Tratatul de la Adrianopol din 1829, corăbiile românești încep să străbată cu regularitate oceanul planetar, contribuind subtanțial la deschiderea spre lume.[2]

Oceanul planetar a oferit omului, dintotdeauna, nenumărate resurse pentru a trăi. Civilizația umană, de-a lungul mileniilor, a găsit în mările și oceanele lumii, condiții de dezvoltare și o varietate de activități precum navigația[3], transportul pe apă și pescuitul. Dezvoltarea navigației a pus ființa umană în situația de a căuta și găsii drumuri maritime noi care să înlesnească descoperirea de noi teritorii și zone, insule, peninsule bogate în materii prime și hrană. Suprafaţa globului pământesc este acoperită, aproximativ 70% de mări și

[1] Anechitoae Constantin, *Principiul libertății mărilor,* București: Editura Bren,2004, p.1.
[2] Anechitoae Constantin, Felicia Surugiu, *Organizații maritime internaționale, note de curs*, București: Editura Top Form, 2008, p.14.
[3] Manea Constantin, Manea Elena, *Drept maritim și fluvial- internațional și intern,*vol.I, Constanța: Editura Academiei Navale Mircea cel Bătrân, 2012, p.4.

oceane.[4] Acest spațiu marin și lacustru, bogat în resurse naturale, atât biologice, cât și minerale, constituie un câmp vast pentru activitatea creatoare a omului încă din cele mai vechi timpuri. Astfel, mările și oceanele au fost și au rămas dintotdeauna de o importanță vitală pentru omenire, ele reprezentând căi de comunicație indispensabile economiei mondiale.

Inițial în zone restrânse, în perioada antichității, ulterior în spații marine vaste, omenirea și-a exercitat unele din cele mai vechi profesiuni, acela de navigator, comerciant pe mare și pescar. Țările ce se aflau în plin având industrial, datorită progreselor tehnicii, dispuneau de producție de mărfuri, dar în schimb aveau nevoie de materii prime. Aceste nevoi i-au determinat 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/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. Traficul bogat[5] de mărfuri a creat o concurență urmată de conflicte politice care au degenerat în confruntări navale cu scopul de a lovi, distruge sau acapara comerțul adversarului.[6]

Pentru obținerea avantajelor în domeniul transportului maritim de mărfuri, unele țări puternice și-au declarat politica maritimă care a avut drept urmare declanșarea unei aprige lupte pentru stăpânirea unor întinse zone ale oceanului planetar. Confruntări navale pentru câștigarea supremației maritime au avut loc în mai toate războaiele de pe glob, din cele mai vechi timpuri, și au continuat secole la rând. Pentru realizarea politicii maritime de supremație și expansiune, unele țări dezvoltate și-au creat flote comerciale mari și mai ales, flote militare puternice.

Omenirea, din dorinţa de a prevenii şi înlătura conflictele de orice natură, de a reglementa activitatea la bordul navelor, raporturile dintre armatori şi echipaje, maniera de formare a personalului navigant şi de specialitate, cât şi alte activităţi specifice, precum şi ocrotirea vieţii pe mare, semnalizarea, remorcajul, poluarea, au creat şi îmbunătăţit în timp, acte normative cu caracter reglementativ şi punitiv, acceptate de marea majoritate a naţiunilor.

De-a lungul anilor, Marea Neagră în general și Marina Română în special, nu au fost ocolite de furtuni, catastrofe și accidente navale, soldate cu scufundarea a zeci de nave și pierderi importante de vieți omenești.[7] Conform statisticilor, pe coastele Mării Negre au naufragiat 46 de nave dintre care 16 grecești, 9 românești, 6 engleze, 3 norvegiene, 2 franceze și 2 rusești. Chiar dacă transportul maritim este considerat printre cele mai sigure modalități de transport din lume, ținând cont de caracteristicile acestuia, accidentele maritime pot produce adevărate dezastre cu efecte pe termen lung, în special asupra mediului. Într-o astfel de situație, comandantul navei trebuie să i-a imediat toate măsurile necesare pentru siguranța vieții, prevenirea deteriorării navei, a încărcăturii și a mediului înconjurător.[8] Notificarea timpurie a unei situații de pericol sau urgență tuturor celor care pot fi implicați, este deosebit de importantă pentru salvarea pasagerilor, echipajului, navei sau mărfii și nu mai puțin importantă, limitarea sau chiar prevenirea poluării mediului.

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

[4] *Ibidem, p.23.*
[5] *Ibidem, p.25.*
[6] *Ibidem, p29.*
[7] Marian Moșneagu, *O istorie tragică a marinei comerciale române,* Constanța: Editura Ex Ponto, 2006, p.7
[8] Toma Alecu, Meseșan Condrate, *Salvarea vieții pe mare,* Constanța: Editura Academiei Navale Mircea cel Bătrân, 2016, p.8.

necesar formării și instruirii personalului navigant.[9] 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, instruirea 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 umană[10]. Cu toate acestea în industria maritimă există o continuă provocare, cea a erorii umane în operațiunile maritime, în pofida tuturor îmbunătățirilor tehnologice și a reglementărilor internaționale privind siguranța maritimă.

1. Acordul de cooperare privind serviciile de căutare și salvare pe mare între statele riverane Mării Negre și perspective legislative pe plan național și regional

A avea un sistem global de căutare și salvare SAR (search and rescue) elimină necesitatea ca fiecare stat să furnizeze servicii SAR pentru proprii cetățeni indiferent de destinație, la nivel mondial. Lumea este împărțită în regiuni de căutare și salvare, fiecare cu un centru de coordonare a salvării și servicii SAR asociate, care ajută pe oricine este în primejdie, indiferent de naționalitate sau circumstanțe. Statele care sunt părți ale Convenției SOLAS, Convenția internațională privind căutarea și salvarea pe mare, au acceptat obligația de a furniza servicii de coordonare SAR aeronautice și maritime pentru teritoriile proprii, apele teritoriale, și după caz în largul mării. În acest sens, s-a stabilit ca serviciile de căutare și salvare să fie disponibile 24 de ore din 24. Pentru a îndeplini aceste responsabilități, fiecare stat, fie ar trebui să creeze o organizație națională SAR, sau prin cooperare cu unul sau mai multe state, să formeze o organizație regională SAR.

Din acest motiv, a luat ființă Acordul de cooperare privind serviciile de căutare și salvare pe mare între statele riverane Mării Negre în 1998, la Ankara. Prezentul acord implică cooperarea între statele care au acceptat hotărârile organizațiilor internaționale cu privire la aplicarea serviciilor maritime SAR în Marea Neagră. Autoritățile competente ale țărilor participante, cărora le revine aplicarea practică a acestui acord sunt: Bulgaria, Federația Rusă, Georgia, Ucraina, Turcia și România. Părțile se vor informa reciproc, dacă și când intervine o modificare a autorităților competente respective. În cazul în care un centru de coordonarea salvării al oricărei părți solicită asistență pentru coordonarea activităților SAR, centrul de coordonare a căutării care primește o astfel de solicitare va răspunde imediat în cel mai eficient mod posibil[11]. Regiunile de căutare și salvare între parteneri vor fi stabilite prin acorduri bilaterale și multilaterale între părți. Acestea se vor informa reciproc asupra încheierii unor astfel de acorduri și modificările ce pot apare ulterior încheierii acordurilor.

Până când aceste centre de coordonare vor fi stabilite[12], părțile vor desfășura servicii SAR prin coordonarea și cooperarea comună sau în conformitate cu principiul primului sosit la locul unde o activitate SAR va avea loc. Implementarea unei operațiuni SAR de către o

---

[9] Anechitoae Constantin, *Convenții internaționale maritime-Legislație maritimă,vol.I,* București: Editura Bren, p.148.

[10] Toma Alecu, *Căutare şi salvarea supravieţuitorilor pe mare,* Constanţa: Editura Academiei Navale Mircea cel Bătrân, 2014, p.12.

[11]*Acordul de cooperare privind serviciile de căutare și salvare pe mare dintre statele riverane Mării Negre, semnat la Ankara la 27.11.1998*, ratificat de Guvernul României prin *Ordonanța de Urgență a Guvernului nr.182 din 03.11.2000*,text publicat în Monitorul Oficial nr. 545 din 03.11.2000, Aprobat prin *Legea nr.107 din 26.03.2001* și promulgate prin *Decretul Președintelui României nr.155/2001,* ambele acte publicate în Monitorul Oficial nr. 156 din 29 martie 2001.

[12]*Proiect de Lege nr. 29/2001* pentru aprobarea *Ordonanței de Guvern nr.182/2000* privind ratificarea *Acordului de cooperare privind serviciile de căutare și salvare pe mare între statele riverane Mării Negre*, semnat la Ankara la 27noiembrie 1998.

parte într-o zonă dată nu va conferi acelei părți nici un fel de drepturi sau privilegii cu privire la acea zonă în viitor. Delimitarea regiunii de căutare și salvare nu se referă la o anumită zonă și nu va prejudicia delimitarea oricărei frontiere între statele riverane Mării Negre, cu excepția cazurilor în care părțile implicate convin altfel. Există de asemenea posibilitatea ca una din părțile implicate să autorizeze, cu respectarea legislației, regulilor și regulamentelor naționabile aplicabile, intrarea imediată în/sau deasupra mării sale teritoriale, ori a teritoriului său, a unităților de salvare ale altor părți, numai în scopul căutării locului de producere a accidentelor maritime și al salvării supraviețuitorilor unor astfel de accidente.

O unitate de salvare a unei părți, care a primit permisiunea de acces în/sau deasupra mării teritoriale ori teritoriului unei părți, trebuie să urmeze indicațiile serviciului SAR al acelei părți și să stabilească prompt comunicațiile cu acel serviciu[13]. Părțile își vor furniza reciproc informații asupra localizării unităților și a echipamentului SAR, caracteristicile de performanță și disponibilitățile, și de asemenea pot schimba planurile de operațiuni și liste de acțiuni ce urmează a fi întreprinse pentru a rezolva diferite tipuri de incidente. Părțile vor decide de comun acord să organizeze un exercițiu maritim SAR sau exerciții bazate pe incidente simulate, astfel încât să își pregătească organizațiile SAR în sprijinul colaborării și cu participarea organizațiilor aeronautice SAR, dacă se consideră necesar. Reprezentanții autorităților competente ale părților se vor întruni ori de câte ori consideră că se impune, cel puțin odată pe an, în scopul dezvoltării cooperării, precum și pentru schimbul de experiență și de informații. Părțile vor organiza conferințe regionale, în funcție de evoluția situației în zonele aferente încheierii acordurilor, dar și după necesități, pentru a menține o cordonare operațională și eficientă a serviciilor SAR în regiune.

2.Istoricul accidentelor de navigație și cauzele producerii lor, pe litoralul românesc al Mării Negre din secolul al XX- lea, până în prezent

De-a lungul anilor, Marina Română atât în Marea Neagră cât și pe mările și oceanele lumii nu a fost ocolită de furtuni, catastrofe și accidente navale, soldate cu scufundarea a zeci de nave și pierderi importante de vieți omenești[14]. Parte integrantă din istoria țării noastre, istoria marinei române are un trecut bogat, complex și interesant prin specificul său. Mijloacele de navigație românești pe Dunăre și pe Marea Neagră s-au dezvoltat și perfecționat în decursul anilor, în raport cu evoluția tehnicii navale specifice sud-estului Europei, în concordanță cu condițiile geografice și de relief românești. Astfel, mările și oceanele lumii au avut dintotdeauna o importanță vitală pentru omenire, ele reprezentând căile prin care s-au realizat transporturile comerciale maritime, parte importantă a economiei mondiale. Conform statisticilor vremii, în perioada anilor, 1898-1934 pe coastele Mării Negre au naufragiat 46 de nave.

La 10 ianuarie 1940, motonava *București* a eșuat pe stâncile Insulei Samotrake, din cauza timpului nefavorabil(vânt puternic și valuri mari). În cursul nopții, nava a fost deviată de curenții marini, iar spre dimineață s-a fixat pe stânci, cu o largă spărtură pe fund, înclinându-se până la puntea de comandă. A doua zi a venit în ajutor la locul naufragiului nava *Peleș*, care se înapoia din cursă, însă nu a putut, decât să îi îmbarce pe cei 11 pasageri de pe bordul navei eșuate și să-i aducă în portul Constanța. La 14 ianuarie a fost trimisă la Constanța nava *Carol I,* pentru a-i acorda asistență, însă după 9 zile de eforturi a trebuit să o părăsească, aducând întreg echipajul în țară. Nava *București* a fost vândută ca fier vechi unei societăți grecești. La 16 octombrie 1940, tancul petrolier *Câmpina*, proprietatea societății *Steaua României* SA, comandată de Alexandru Dragoș, a fost rechiziționat de Amiralitatea Britanică, la 16 ianuarie 1941 fiind predat autorităților engleze în portul kenian Mombasa.

[13]*Acordul din 02 aprilie 2001,* privind constituirea *Grupului de Cooperare Navală între țările riverane Mării Negre*, Black Sea For, publicat în Monitorul Oficial nr.29 din 17 ianuarie 2002.
[14]Marian Moșneagu, *O istorie tragică a Marinei Comerciale Române,* Constanța, Editura Ex Ponto, 2006, p.7.

Comandantul și o parte din membrii echipajului au fost făcuți prizonieri[15] și internați în diferite lagăre din Palestina, Israel, Egipt, Italia și Austria, de unde au fost repatriați la 4 iulie 1946.

De remarcat este faptul că, în perioada celui de-al Doilea Război Mondial din flota românească existentă la acea vreme foarte multe vase au fost transformate în nave de luptă, având misiunea de apăra granița de est a țării, respectiv Portul Constanța și obiectivele principale din oraș. Dintre acesta amintim: 5 august 1941, vaporul mixt *Peleș,* s-a scufundat la aproximativ 0,5 Mm de Baia Kaptan, în zona Burgas, la 10 octombrie 1941 pasagerul *Regele Carol I*, transformat în crucișător auxiliar, puitor de mine, s-a scufundat în Golful Varna, înregistrându-se 21 de victime, la 2 decembrie 1941 nava SMR *Cavarna,* s-a scufundat în fața Burgazului, la 20 aprilie 1943, vaporul *Suceava,* a fost torpilat și s-a scufundat între Eupatoria și Sulina, înregistrându-se 26 de victime din cei 92 de membrii ai echipajului, 11 septembrie 1943, nava mixtă *Balcic* s-a scufundat în portul croat Split, în timpul unui bombardament aerian, 2 septembrie 1944, cargoul *Oituz* s-a scufundat în rada portului Constanța, în urma torpilării de către submarinul german U23, la 22 august 1944 tancul *Arieș*, pavilion România încărcat cu 717 tone metalice s-a scufundat la circa 800 de metri de Farul Mare al portului Constanța, peste cablul telefonic submarin, în timpul unui bombardament, ulterior epava a fost acoperită complet de platforma a-2-a a portului de petrol, și cele din urmă în 11 mai 1944, nava *România* s-a scufundat în rada Kersonesului, la aceeași dată scufundându-se și cargourile *Durostor* în apropiere de Sevastopol și *Danubius* în rada portului Kersones. Acestea au fost accidentele de navigație petrecute pe litoralul românesc al Mării Negre, încă de la înființarea Serviciului Maritim Român, având ca și cauze condiții hidrometeo-nefavorabile, condiții deflotabilitate și stabilitatea navei incerte, majoritatea fiind achiziționate de către statul român din șantierele din Europa, erori de navigație, și nu în ultimul rând utilizarea unor nave transformate din domeniul marinei comerciale și de pasageri pentru necesități militare. Distrugerile suferite de navele românești în perioada interbelică se datorează și faptului că acestea au fost folosite pentru apărarea Portului Constanța și a orașului, a obiectivelor economice strategice, dar și faptului că au constituit mijlocul prin care statul român a ajutat state din zona Balcanilor să-și salveze patrimoniul național uman și material. Un exemplu în acest sens este ajutorului acordat de către statul român în anul 1922 prin SMR pentru transportul în România a refugiaților armeni și greci, plecați în urma genocidului armean. Între anii 1940-1944 *Lebedele Albe* au transportat refugiații evrei de la Constanța la Istanbul. De asemenea, au tranzitat prin Portul Constanța în anul 1938 guvernul, tezaurul și Forțele Armate poloneze, refugiați, din calea invaziei germane, cu destinația Alexandria- Egipt[16].

După Cel de-al doilea război mondial România, ca stat învins a intrat sub influența Uniunii Sovietice, iar din flota românească țara noastră mai dispunea doar de două motonave, respectiv *Transilvania* și *Ardealul*[17] din cele 16 care alcătuiau vechiul parc naval al SMR. Ca în întreaga economie națională sovieticii și-au însușit în mod abuziv navele de linie românești, desființând SMR-ul și îl transformându-l în Compania româno-sovietică SOVROM Transport, companie care a parazitat transporturile maritime românești jefuind economia românească de resurse ca toate celelalte companii de tip SOVROM înființate în țara noastră după al doilea război mondial.

Navigația românească a avut în perioada comunistă o evoluție aparte, iar acest lucru se datorează specificului acestei activități, ea constituind pentru cei ce o practicau dar și pentru cei ce își desfășurau activitatea în țară un canal de comunicare cu lumea din afara

[15]Marian Moșneagu, *op.cit.* Direcția Județeanță a Arhivelor Statului Constanța, Fond Căpitănia Portului Constanța, dosar nr.194/1946-1947, f.4.
[16]*Marea Noastră,* Revista Ligii Navale Române, Anul XXIV, *nr.2 (97) martie-mai, 2014, p.21.*
[17]*Idem,* Anul XXIII, nr.2 (91) martie-aprilie, 2013, p.25.

granițelor țării. Și în această perioadă s-au petrecut o serie de evenimente de navigație, care au marcat în mod negativ viața economică și socială a României. Importante sunt și instituțiile și companiile de navigație care au fost înființate și au funcționat în această perioadă, toate proprietate a statului român, întrucât legislația comunistă legifera și Partidul Comunist Român controla prin organele de partid și de stat, întreaga economie națională a țării. Instituțiile care au existat la acea vreme, și cum a reacționat statul român la acele evenimente. În această perioadă se reînființează societățile de navigație, se inițiază activitatea de producție privind construcția de nave noi în șantierele navale din porturile maritime și fluviale românești. Departamentele de căutare și salvare din cadrul Căpităniilor porturilor erau subordonate Ministerului Transporturilor. Deși procesul de înnoire și extindere a activităților de navigație la între anii '60-'70 a cunoscut un real avânt începând cu anii '80 situația din economia românească s-a schimbat, fapt ce s-a reflectat și în activitățile de navigație. După evenimentele din anul 1989, situația din domeniul navigației s-a acutizat, astfel pe fundalul crizei din societatea românească s-au amplificat problemele, deoarece factorii de decizie politici au găsit ca soluție de rezolvare a acestora vânzarea Flotei Maritime Comerciale, prin divizarea acesteia în trei părți și privatizarea managementului naval[18]. Soluțiile aplicate și care nu au fost de multe ori profitabile, nu au avut rezultatul scontat, în prezent Marina Comercială Română este constituită din navele, destul de puține la număr, ale unor companii de navigație private. Un fapt care trebuie remarcat este cel referitor la învățământul și programele de perfecționare a personalului de specialitate din domeniul naval. Acesta a continuat să școlarizeze și să pregătească tineri care au dovedit în timp calități profesionale deosebite. Ajunse în topul celor mai bune școli de marină din Europa și chiar din lume, Universitatea Maritimă și Academia Navală Mircea cel Bătrân și Centrul de Pregătire a Personalului Navigant Ceronav, sunt cele trei instituții de învățământ din Constanța care asigură resursele umane necesare profesiei de navigator. Accidentele de navigație au fost totuși evenimentele care au umbrit activitatea navală, atât în perioada comunistă cât și după ce România și-a asumat drumul dezvoltării democratice.

În data de 2 decembrie 1988, în jurul orelor 13:10, Grup Intervenții Salvare Maritimă, a fost anunțat telefonic, că nava *Sadu* se află în dificultate în rada portului Constanța aproape de Digul de Nord [19]. Imediat au fost alarmate navele ale GISM, R/S *Viteazul*, remorcherul *Hercules, Pompier 8 și Pompier 9*, pentru începerea operațiunilor de salvare. În jurul orelor 13:20 acestea au primit ordin de deplasare în zona în care se afla MN/*Sadu*. Nava *Sadu*, în dimineața zilei de 1 decembrie 1988, ora 6:30 părăsește portul Galați în balast, cu destinația Constanța, în rada căreia sosește și ancorează la data de 01.12.1988 ora 22:30. După ancorare, contrar instrucțiunilor în vigoare, nava *Sadu* nu informează Căpitănia Port Constanța de coordonatele locului de ancorare și nici sosirea în radă. Condițiile hidro-meteorologice în ziua de 2 decembrie 1988, conform buletinului meteo transmis de la Centrul Meteo Constanța, erau următoarele: vânt S-E cu 8 m/s, marea gradul 3, vizibilitate 8 km. Prognoza valabilă 12 ore era: vânt din E cu 4-6 intensificări[20] până la 7. În continuare marea de gradul 3-4-5 în larg, vizibilitate 1-5 Mm. Pe data de 2 decembrie 1988, în jurul orelor 11:30 nava *Sadu* cere permisiunea de a ancora în rada interioară a portului Constanța, la adăpost datorită prognozei hidro-meteorologice care prevedea o înrăutățire a vremii. Permisiunea a fost acordată de către Căpitănia de Port, care a solicitat navei să-și comunice poziția după schimbarea locului de ancoraj. Către orele 13:20, șeful Secției de Pilotaj și Nave Portuare a anunțat Serviciul Operativ al Căpităniei Portului Constanța, că nava *Sadu* ar fi în dificultate undeva în zona capului digului de larg. Imediat după sesizare, căpitanul șef de port s-a deplasat în zona capului digului de larg în jurul orelor 13:25- 13:30 și a constatat că nava

[18]*Ibidem,* p.35.
[19]Fond arhivă Căpităniei Zonale Constanța, *Dosar de cercetare nr. 352/1988*, privind nava Sadu, p. 1, f.166.
[20]Fond arhivă C.Z.C., Dosar de cercetare nr.325/1988, p. 1, f. 479.

Sadu era lovită cu violență de stabilopozi pe toată lungimea navei, bordul babord având o înclinare de 10-15 grade, în momentul în care nava era lovită de val această înclinare creștea până la 20-30 grade. Locul de eșuare al navei se afla la aproximativ 750 de metri de digul de larg, iar nava era orientată cu prova spre nord. Odată cu căpitanul șef de port la locul evenimentului a ajuns și șeful Departamentului Transporturi Navale, fiind primele persoane care au luat legătura cu nava Sadu[21]. Numai în acest moment, comandantul navei Sadu a luat legătura radio prin VHF în canalul 67 cu căpitanul șef de port. Imediat după sosirea la fața locului, au fost dirijate spre locul evenimentului remorcherele *Zimbru-3, Alexandria-4,* care au părăsit nava *Tomis* la a cărei manevră participau, *Viteazul* și *Hercules,* care se aflau acostate în danele de așteptare din port, precum și nava *Orion,* proprietatea Petromar, care se afla în zona capului digului, toate participând la operațiunea de salvare. Datorită înclinării foarte mari a navei Sadu, echipajul nu a putut interveni eficient pentru legarea remorcii. Nava a anunțat că are inundată magazia 3 și că pătrunde apă în compartimentul mașini, nivelul acesteia fiind în continuă creștere. În compartimentul mașini funcționau 2 Diesel generatoare și pompele de evacuarea apei. Nava *Sadu* fusese scoasă din exploatarea normală, adică nu efectua voiaje internaționale, ca urmare a faptului că era programată să intre în reparații anuale, ca ulterior să fie prezentată la inspecția anuală R.N.R. în vederea confirmării clasei. Nava era dotată cu echipament de radio-navigație compus din aparat de auto-alarmă, un emițător pe lungimi de unde medii, un emițător de unde scurte și intermediar, un emițăror rezervă, pe lungimi de undă, un radiotelefon, un radio-goniometru, o stație pentru barca de salvare, un radar, o instalație giro-compas, o sondă ultrason. Echipamentul de salvare al navei era compus din o barcă de salvare cu motor pentru 38 persoane, o barcă de salvare pentru 38 de persoane, două plute de salvare pentru 24 persoane fiecare, 8 colaci de salvare, 43 centuri salvare, un pistol bandulă. Starea tehnică a navei a fost în condiții optime până în jurul orelor 12 din ziua de 2 decembrie 1988, așa cum rezultă și din declarațiile celor 7 supraviețuitori. Deși n-au fost lansate la apă bărcile, înaintea scufundării navei nu s-a putut constata prezența unor defecțiuni la instalația de lansare a bărcilor la apă[22].

Pe timpul staționării la ancoră în rada portului Constanța, s-a organizat serviciul de cart, atât la comanda de navigație, cât și la compartimentul mașini de către un ofițer și un timonier, la comandă, și de către un ofițer și un motorist la mașini. La predarea cartului la ora 12, timonierul de cart a afirmat că la ora 12:30 privind digul prin geamul de tribord a observat capul digului la circa 100 metri și a informat ofițerul de cart. Acesta a verificat că ancora derapează și a anunțat comandantul că nava se află la o distanță de 80-100 de metri de dig[23]. Comandantul a cerut ca "mașina să fie foarte încet înainte", și a comandat cârma "bandă stânga", în scopul îndepărtării pupei navei de dig și eliminarea riscului de impact cu digul. Faptul că, mașina nu a răspuns la comenzi, întrucât motorului principal îi erau necesare 10 minute pentru deschiderea valvulelor pentru pornirea pompelor de alimentare cu carburant, comandantul navei a ordonat fundarisirea ancorei la tribord. În condițiile date, nava ajungând între valuri, cu vânt și valuri din tribord, a continuat deriva spre dig, începând să se izbească, sub acțiunea vântului și valurilor, de stabilopozii Digului de Nord.

Singura manevră care se consideră că ar fi putut preveni lovirea digului prin îndepărtarea spre larg, ar fi fost o manevră decisă cu mașina (motorul principal) înainte, întoarcerea efectuându-se cu ajutorul ancorei din tribord care era funarisită, riscând chiar ruperea lanțului, urmată de depărtarea spre larg, eventual prin abandonarea lanțurilor de la dispozitivul special de eliberare din puțul ancorei. Momentul ajungerii comandantului în comandă a fost tardiv, când nava se afla la 60-70 metri de dig și este foarte probabil că acesta a inițiat manevra înainte de a se edifice asupra situației existente și cu gradul ei de

[21]*Ibidem,* p. 2, f. 480.
[22]*Ibidem,* p. 3, f. 481.
[23]*Ibidem,* p.4, f. 482.

periculozitate. Măsurile pentru abandonarea navei au fost întreprinse tardiv, fără să fie asigurate și mijloacele exterioare de salvare a echipajului. Semnalul de abandon, dat prin soneria de alarmă generală a navei a determinat adunarea echipajului pe punte, unde realizând gravitatea situației membrii echipajului s-au aruncat în valuri. Măsurile luate pentru salvarea navei de autoritățile abilitate au rămas fără rezultate. Lipsa de decizie și de experiență în astfel de situații, a arătat modul în care s-a făcut intervenția de către Serviciul de Salvare de Nave al portului, care nu era pregătit pentru asemenea acțiuni.

Un episod important din istoria evenimentelor navale românești este cel al navelor *Paris* și *You Xiu*, un dublu accident petrecut aproape în același timp în zona digului de nord al Portului Constanța.

Niciodată în istoria portului Constanța, inclusiv în timpul celui de-al Doilea Război Mondial, nu s-a întâmplat o catastrofă de asemnea proporții, cu atâtea pierderi materiale și de vieți omenești. Dispariția în adâncurile mării a două nave în seara aceleași zile de, 4 ianuarie 1995, și moartea a 54 de marinari, în urma naufragiului[24] celor două nave, *Paris și You Xiu*, vor rămâne drept cel mai mare accident naval din istoria portului Constanța și a porturilor maritime românești. În analiza documentelor și discuțiilor purtate cu diferite persoane care au participat direct la operațiunile ce s-au desfășurat în vederea prevenirii naufragiului, cât și al salvării navelor la data de 5 ianuarie1995, precum și cauzele care au dus condus la scufundarea celor două nave se poate menționa că: navele *Paris*, pavilion Malta, vrachier de 25957 tdw și *You Xiu*, pavilion Hong Kong, vrachier de 26802 tdw, se aflau în rada portului Constanța din data de 14 decembrie 1994 și respectiv din 28 octombrie1994, în așteptarea intrării în port pentru a încărca Uree.

În data de 3 ianuarie 1995 după-amiaza toate stațiile meteo din zonă au anunțat o iminentă înrăutățire a vremii, respectiv vânt NE forța[25] 6-8 Bs, marea gradul 5-6 cu valuri de 3-6 metri, respectiv vizibilitate redusă sub 1 Mm (1 milă marină) din cauza căderilor de zăpadă. În această situație Port Control Constanța și Radio-coasta Constanța au alertat toate navele din zona litoralului românesc, să își i-a măsurile de siguranță ce se impun în aceste situații.

În data de 4 ianuarie 1995 către prânz situația s-a înrăutățit motiv pentru care s-au luat următoarele măsuri:

- Port Control Constanța a repetat avizul de furtună către nave, și a indicat navelor aflate în rada portului să părăsească locul de ancoraj și să se îndrepte către zonele de adăpost recunoscute (Burgas și Kaliakra).

- Căpitănia Portului Constanța a cerut Grupului de Salvare Constanța, Petromar Constanța, Administrației Port Constanța și Coremar Constanța să pregătească navele din dotare în vederea unor eventuale intervenții și a inspectat aceste nave. Toate navele au părăsit rada portului Constanța în afară de *Paris și You Xiu.* Navele care au solicitat intrarea în port (*Kaptan Nejdet Or* și *Yenigun*) au primit aprobarea de intrare și au intrat la ancoră în rada interioară. Pe data de 4 ianuarie 1995 ora 13:15 nava *Paris* a fost controlată de Port Control Constanța și instruită să vireze ancora și să vină la intrarea portului, unde era asteptată de pilotul companiei Atlas Pilot. Nava *Paris* comunică faptul că are probleme cu vinciul de ancoră și nu poate vira ancora. Pilotul companiei Atlas așteaptă nava între orele 15 și 16:45, oră la care comandantul navei *Paris* informează că își amână intrarea pentru a doua zi dimineața. Până la ora 17:00, Port Control Constanța a contactat de mai multe ori nava *Paris* despre stadiul remedierilor, răspunsul fiind că reparațiile sunt în curs de desfășurare. La ora 18:00 nava Paris, era ancorată la zona 1 la distanța de 3,5 Mm față de capul Digului de Nord,

[24]Constantin Cumpănă, Andrei Dorian Cumpănă, *Naufragiul navelor Paris și You Xiu, cel mai mare accident naval din istoria portului Constanța,* Constanța,Editura Telegraf Advertising, 2008, p. 25.
[25]Fond arhivă C. Z. C., *Dosar de cercetare nr. 1133/1995,* privind naufragiul navelor *Paris și You Xiu*, p.1, f. 32.

iar nava You Xiu la distanța de1,9 Mm aceleași repere. La ora menționată nava *Paris,* a comunicat că are în continuare aceleași probleme la ancoră, iar nava You Xiu se pregătea de manevra de schimbare a ancorajului său de ieșire în larg. La rada interioară, erau ancorate 4 nave, iar alte 9 părăsiseră zona de ancoraj și se aflau în larg navigând în drumuri de "capă"[26]. La ora 18:00 Port Control Constanța constată că poziția de ancoraj al navelor *Paris și You Xiu* este modificată datorită grapării ancorelor și le comunică să iasă în larg, iar*You Xiu* comunică că are probleme la mașină.

La ora 18:40 *Paris*, se află la o distanță de 1,25 Mm față de digul de Nord, iar *You Xiu* la o distanța de 0,55 Mm de același dig. Port Control Constanța a atenționat din nou navele, de distanța periculoasă la care se aflau față de dig și le cere să iasă în larg. La ora 18:45 nava *You Xiu* cere remorcher în asistență însă, numai după două minute renunța la așa ceva[27]. Din mesajele transmise de către cei doi comandanți[28] ai navelor *Paris și You Xiu* la ora 18:00 din seara zilei de 4 ianuarie1995 reiese că, nava *You Xiu* a părăsit zona 1 de ancoraj la o distanța de 1,6 Mm față de capul de dig, nava fiind avertizată de către Port Control Port care indică schimbarea ancorajului, nava *You Xiu* spune că au probleme la comapartimentul mașină, dar nu cer ajutor. Din partea Căpităniei Port Constanța au fost trimise mai multe avertismente de vreme rea în interval de 10, 15, 30 de minute, fiecare comunicându-le și recomandând distanțarea față de dig, întrucât valurile erau foarte mari (furtună pe mare), însă în continuare nava nu cere ajutor Căpităniei. Nava *Paris*, în radă la o distanța de 1, 25 Mm față de capul de digului de nord, este avertizată de către Căpitănie că se află foarte aproape de dig și există pericolul de izbire față de dig. Nava *Paris*, spune că a pierdut ancora și încearcă să iasă în larg, aflându-se aproape de colțul digului.

Nava *You Xiu*, aflată la 1 cablu (185 de metri) față de capul digului cere prin SOS remorchere, anunțând Grupul de Salvare pe Mare care pregătește remorcherul *Viteazul,* acesta putând ajunge în 30 de minute la nava aflată în pericol pe mare (ora18:54). Două minute mai târziu față de anunțul anterior, aceeași navă *You Xiu* anunță că are mașina gata de plecare și nu mai are nevoie de remorchere, dar cu toate astea remorcherul *Viteazul* se pregătește de plecare.

La ora 19:00 din seara aceleași zile, nava *Paris* anunță Căpitănia că este la o distanță de 0,5 Mm față de dig și solicită remorchere, are cârma bandă dreapta, mașina este cu puterea înainte, dar nava merge paralel cu digul și tendința este ca nava să se apropie de dig, la mijlocul digului (Digul de Nord al portului). În acest timp *You Xiu*, încearcă să iasă în larg, dar nu reușește și merge paralel cu digul avînd drum de nord, fiind în continuare la capul digului. Din informațiile transmise de comandanții Căpităniei și din cercetările efectuate, reise faptul că ambele nave se aflau lângă dig în pericol, *You Xiu* la o distanță de 0,62 Mm față de capul digului și *Paris* la o distanță de 1,10 Mm. Un alt apel al *You Xiu* anunță că are gaură de apă la tribord și solicită de urgență remorchere. În același timp *Paris* lansează SOS în canalul 67 VHF, mesaj adresat la Post Control. La ora 19:55 Radio Coasta anunță Post Control că nava cu indicativul HRSB6 a lansat SOS în 500 KHz, nu și-a dat numele însă a spus că este la capul digului. La ora 20:00, remorcherul *Viteazul* pleacă spre capul digului, iar la ora 20:15 ajung mașinile de la Pompieri, mașinile de la Căpitănie. Din mesajele trimise de pe cele două nave telegrafistul remorcherului *Viteazul* spune că s-au stins luminile de la nava *Paris,* nava *You Xiu* lansează SOS, iar agentul de pe nava *Liberty* spune că *You Xiu* are apă la mașină și că echipajul vrea să părăsească nava. În jurul orei 20:30, *Paris* anunță la Port

[26]**Capă-** poziția cea mai favorabilă a unei nave pe mare foarte rea și vânt prea puternic; o navă cu propulsive mecanică ține la capă în mașină cu prova în vânt sus, de preferință cu vântul de 2-3 carturi din prova; *a lua capă,* a manevra pentru cu nava în capă;*a ține la capă*-a suporta timpul rău la capă.

[27] Constantin Cumpănă, Andrei Dorian Cumpănă, *op.cit*, 2008, p.31.

[28] Fond arhivă C.Z.C, *Dosar de cercetare nr. 1133/1995*, privind naufragiul navelor *Paris și You Xiu*, p. 1, 2, f. 25, 26.

Control că începe să se scufunde. Ultima observare vizuală a navei *You Xiu* a fost făcută de la bordul remorcherului *Viteazul* la ora 22:50. În perioada 5-10 ianuarie 1995 s-au desfășurat operațiuni de căutare și salvare, folosindu-se mijloace navale, terestre și aeriene, fiind găsite 9 cadavre și diferite materiale ale navelor scufundate.

Din istoricul de cercetare radă și litoral în perioada 9-10 ianuarie 1995, la operațiunea de căutare și salvare, ulterior accidentului de navigație al celor două nave au participat mai multe remorchere, șalupe, navele *Viteazul, Suceveni 6, Pescăruș 1și 2, Chefalul 7, Marea, Canara*, șalupa Căpităniei, Grupul de Intervenții și Salvare pe Mare, Petromar, Onacva și Centrul de Scafandrii Constanța, operațiunea desfășurându-se din rada exterioară a Portului Constanța până la Mangalia, rada interioară port[29].

În data de 10 ianuarie 1995 remorcherul *Viteazul,* pleacă din dana 9 în zona epavelor cu scafandri pentru nava *Paris*, însoțit de *Acva 1* și *Coral II*, pleacă de la rampa de piatră. Operațiunea de căutare se desfășoară dimineața la ora 09:40 și se continuă până la ora 13:25 moment în care se sistează, întrucât conducătorul remorcherului comunică că, scafandrii nu mai au oxigen (butelii de intrat în apă), și se întorc în port. Se ordonă de către Căpitănie remorcherului *Viteazul* să facă o patrulare la sud de Tuzla, întrucât nu au fost găsit nimic în zonă. Din raportul de cercetare al ONACVA Internațional cu navele *Mara și Coral* 2 reiese faptul că s-au deplasat la epava *You Xiu*, unde în urma cercetării încăperilor punte comandă au găsit cadavre, hărți, acte, și documentele telegrafistului. Accesul scafandrilor a fost îngreunat de ușa blocată la camera comenzii, camera hârtiilor era fără perete despărțitor, barca din tribord de salvare și plutele de salvare lipseau, scara de acces la tribord intactă, catargul cu radar era rupt, răsturnat spre babord, pana cârmei era lipsă[30].

Concluziile cercetării sunt că, navele au fost anunțate în timp util despre înrăutățirea condițiilor hidro-meteo, iar comandanții navelor trebuiau să-și i-a toate măsurile de siguranță și securitate, cerând intrarea în portul Constanța, ori părăsind zona periculoasă. Aprecierea greșită a stării tehnice a navelor și decizia comandanților navelor *Paris și You Xiu*de a ignora avizul de vreme rea și de avertismentele date de autoritățile portului Constanța, au fost cauzele care au determinat punerea navelor în pericol, lovirea de digul de Nord al portului Constanța și în final scufundarea lor. Starea hidro-meteo existentă, durata foarte scurtă din momentul cererii asistenței și până la prima gaură de apă, poziția extrem de periculoasă în imediata vecinătatea a digului de nord au făcut imposibil orice fel de intervenție, atât pe apă, cât și pe uscat (nava *Bucșani* de 36000 tdw încărcată, nu s-a putut apropia de locul sinistrului).

Cercetarea evenimentelor a presupus date și informații, de la un număr mai mare de *persoane* care își desfășoară activitatea în portul Constanța, sau care au avut legătură cu evenimentele petrecute în data de 4-5 ianuarie 1995. În urma activităților desfășurate privind căutarea și salvarea și analizării evenimentelor din data de 4-5 ianuarie 1995 s-a concluzionat că o coliziune ca cea care a provocat scufundarea navelor *Paris și You Xiu* se petrec o dată la 10-12 ani când au loc furtuni violente de iarnă de durată mijlocie cu valuri de 8-10 metri, iar zona digului de nord este una dintre cele mai periculoase care se găsesc în incinta portului trebuind pe viitor a fi evitată. O altă concluzie se referă la faptul că deși navele au fost anunțate în timp util despre înrăutățirea condițiilor hidro-meteorologice, iar comandanții navelor aveau obligația să ia toate măsurile de siguranță și securitate pentru nave și echipaje au preferat să ignore aceste avertismente. Aprecierea greșită a stării tehnice a navelor și indecizia comandanților acestora față de avizele de furtună, ignorarea sugestiilor, recomandărilor și avertismentelor date de autoritățile portului Constanța au fost cauzele care au determinat punerea navelor în pericol, lovirea de Digul de Nord al portului Constanța care

[29]Fond arhivă C.Z.C., Dosar de cercetare nr. 1133/1995 privind naufragiul mavelor *PARIS și You Xiu,* p.1, f. 31.
[30]*Ibidem,* p. 25, f. 30.

a provocat în final scufundarea lor. Condițiile hidro-meteorologice existente, poziția extrem de periculoasă navelor în imediata apropiere a Digului de Nord al portului Constanța, durata foarte scurtă din momentul solicitării asistenței și până la scufundarea navelor au făcut de asemenea imposibilă orice intervenție de salvare. Având în vedere că, din cercetările efectuate, a rezultat culpa exclusivă a comandanților celor două nave în producerea evenimentului de navigație, activitatea de depoluare marină, de căutare și salvare, precum și a prejudiciilor produse prin avarierea Digului de Nord al portului Constanța, și al altor daune aduse statului român, s-a cerut recuperarea pe cale civilă a acestor daune armatorilor statelor respectivede către statul român.

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, canoea Pesse, ajungând astăzi la navele gigantice cu tonaje de ordinul miilor, lucru ce a adus după sine crearea de piețe noi și intergrarea lor în rețeaua de transport global. Flota comercială maritimă este un sector industrial uneori ignorat, care trece de multe ori neobsevat, chiar și pentru cei care locuiesc la malul mării. O îndeletnicire care își are rădăcinile în antichitate, navigația este cea cu ajutotul căreia s-au înfăptuit cele mai importante descoperiri geografice și care a răspândit pe toate continentele marile descoperiri stiințifice. 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 țărmuri 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. Istoriile despre epave au fost dintotdeauna fascinante, și totuși te întrebi cum poate o mare așa de frumoasă să facă atâta rău, cum este posibil să înghită în adâncurile ei atâtea nave mari și atâția oameni buni? Cu toate acestea, istoria celor trei epave ce zac scufundate lângă Digul de Nord al Portului Constanța: cargourile Sadu, Paris și You Xiu, sunt doar niște uriași de metal ce stau răpuși pe fundul mâlos al mării, tăcuți și triști, în pericol de descompunere și uitare. Istoria dramatică și de multe ori tragică a acestor epave dezvăluie secrete care unora le pot da fiori: ora la care s-a oprit ceasul când nava s-a scufundat, un drapel care stă deasupra unei bărci de salvare, ultimele clipe din viața marinarilor, care cu puțin timp înainte ca nava să urmeze calea adâncurilor au încercat să ajungă la barcă în speranța salvării, o timonă din sala de comandă a navei, în care timonierul la ordinele comandantului a condus nava pe mările și oceanele lumii, iar ultimul port a fost Marea Neagră. Există și paradoxuri la cele trei nave, acestea aflându-se la o distanță foarte mică una de cealaltă, însă scufundate la date diferite, la un interval de câțiva ani dar, în același loc toate trei, Digul de Nord al Portului Constanța. 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 caractersiticilor de flotabilitate, nescufundabilitate și stabilitatea navelor construite, dotarea acestora cu instalații și echipamente de salvare, supraviețiure 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. Acesta poate declanșa reacții dintre cele mai neobișnuite atât din partea infrastructurii de pe nave cât și din partea marinarilor, ducând în cele din urmă din păcate, la producerea de tragedii navale.

BIBLIOGRAPHY

Arhivă:

1. Fond Arhivă ARSVOM -Agenția Română de Salvare de Vieți Omenești pe Mare-Constanța.
2. Fond arhivele Căpităniei Zonale Constanța, Dosar de cercetare nr. 264/3079/C, din 24 decembrie 1982, privind explozia petrolierului "UNIREA".
3. Fond arhivele Căpităniei Zonale Constanța, Dosar de cercetare nr. 352/1988, privind naufragiul navei „SADU".
4. Fond arhivele Căpităniei Zonale Constanța, Dosar de cercetare nr. 1133/1995 privind naufragiul navelor „PARIS și YOU XIU".
5. Fond arhivele Căpităniei Zonale Constanța, Dosar de cercetare nr. 1134/1995 privind naufragiul navelor „PARIS și YOU XIU".

Lucrări generale:

6. Alexandrescu, Alecu, *Accidentele de navigație maritime,* Editura Fundației Andrei Șaguna, Constanța, 1997.
7. Anechitoae, Constantin, *Principiul libertății mărilor*, Editura Bren, București, 2004.
8. Bîrdeanu, Nicolae; Nicolaescu, Dan, *Contribuții la istoria marinei române, Din cele mai vechi timpuri și până în 1918*, vol.I, Editura Științifică și Enciclopedică, București 1979.
9. Bitoleanu, Ion; Ciorbea, Valentin; Nazare, Vasile; Olodbașa, Artur; Pădureanu, Dominuț;Petru, Maria; Sârbu, Marian,*Monografia Academiei Navale Mircea cel Bâtrân, Tradiții, Prezent, Perspective, Ediția a-II-a,* Editura Muntenia, Constanța, 2012.
10. Cupșa, Ovidiu, Sorin,*Merchant marine- The Strory of a Silent Giant,* Editura Ceronav, Constanța, 2016.
11. Cumpănă, Constantin,*Tragedia navei Independența, cea mai mare catastrofă din istoria navigației maritime românești,*Editura Telegraf Advertising, Editura Ex Ponto, Constanța, 2006.
12. Cumpănă, Constantin;Cumpănă, Andrei Dorian,*Catastrofa navei Unirea-cel mai mare accident naval mondial din anul 1982,* Editura Telegraf Advertising, Constanța, 2007.
13. Cumpănă, Constantin;Cumpănă, Andrei Dorian,*Naufragiul navelor Paris și You Xiu, cel mai mare accident naval din istoria portului Constanța,* Editura Telegraf Advertising, Constanța, 2008.

14. Gogeanu, Paul,*Dunărea în relațiile internaționale,* Editura Politică, București, 1970.

15. Gîlcă, Theodor, *Navigația fluvială și maritimă,* București, 1930.

16.Moșneagu, Marian,*O istorie tragică a marinei comerciale române*, Editura Ex Ponto, Constanța, 2006.

17. Păvăloiu, Mariana; Cucoșel, Diana,*Academia Navală Mircea cel Bătrân,* Editura Academiei Navale Mircea cel Bătrân, Constanța, 2012.

18. Toma, Alecu;*Căutarea și salvarea supraviețuitorilor pe mare,*Editura Academiei Navale Mircea cel Bătrân, Constanța, 2014.

19. Toma, Alecu;Condrate, Meseșan,*Salvarea vieții pe mare,*Editura Academiei Navale Mircea cel Bătrân, Constanța, 2016.

20.Zabolodni,Mihaela; Păvăloiu, Mariana; Tărăbuță, Octavian,*Tradiție.Profesionalism, Aventură,* Editura Academiei Mircea cel Bătrân, Constanța, 2018.

Lucrări de specialitate:

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

22.Anechitoae, Constantin, *Convenții internaționale maritime- Legislație maritimă, vol.II,* Editura Bren, București, 2005.

23. Anechitoae, Constantin;Surugiu, Felicia,*Organizații maritime internaționale, note de curs,* Editura Top Form, București, 2008.

24.Idem, *Organizații și convenții maritime internaționale, note de curs,* Editura Academiei Române, București,2009.

25. Boșneagu, Romeo, *Navigația Electronică, Navigația Ortodromică,*Editura Direcției Hidrografice Maritime, Constanța, 2013.

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

27. Miga-Beșliu, Raluca,*Organizații internaționale interguvernamentale,*Editura C.H. Beck, București, 2006.

28. Sâncrăian, Iuliu Augustin,*GMDSS- Comunicații navale și semnalizare,* București, 2018.

Legislație:

29. *Acordul de cooperare privind serviciile de căutare și salvare pe mare dintre statele riverane Mării Negre, semnat la Ankara la 27.11.1998,* ratificat de Guvernul României prin *Ordonanța de Urgență a Guvernului nr.182 din 3.11.2000,*textpublicat în Monitorul Oficial nr. 545/ 3 noiembrie 2000, Aprobat prin *Legea nr.107 /*26martie2001și promulgată prin *Decretul Președintelui României nr.155/2001,* ambele acte publicate înMonitorul Oficial nr. 156 / 29 martie 2001.

30. *Acordul din 2 aprilie 2001,* privind constituirea *Grupului de Cooperare Navală între țările riverane Mării Negre, Black Sea For*, publicat în Monitorul Oficialnr.29 / 17 ianuarie 2002.

31. *Amendamentele la Codul internațional al mijloacelor de salvare,* adoptate de *Organizația Maritimă Internațională* prin Rezoluția MSC 218 a *Comitetului Securității Maritime* din 8decembrie 2005, acceptat de România prin *Ordinnul Ministrului Transporturilor nr.992 /*11august2008, publicat în Monitorul Oficial nr.615 / 21 august 2008.

32. Autoritatea Navală Română, *Conferința Helsinki/ Căutare și Salvare pe Mare,* 21-22 iunie 2016, Helsinki, Finlanda, 2016.

33. *Convenţia internaţională pentru ocrotirea vieţii omeneşti pe mare, încheiată la Londra la 1 noiembrie 1974 (Convenţia SOLAS), Republica Socialistă România a aderat prin Decretul Consiliului de Stat nr.80 /*2 martie1979, text publicat în Buletinul Oficialnr.21 / 7martie1979, completat de *Protocolul din 11 moiembrie 1988*, publicat în Buletinul Oficial nr.412/28august1999, România a aderat prin *O.G. nr.53 din 19/08/1999,* text publicat în Buletinul Oficial nr. 412/ 27august1999, aprobat de *Legea nr.23/2001*,textpublicat în Buletinul Oficial nr.100/27februarie2001*; Amendament din 18/05/1998*, acceptat prin *Legea nr.624/2002; Amendament din 05/12/2000*, acceptat prin *Legea nr.624/2002; Amendament din 09/12/2002*, acceptat prin *Ordonanţa de Urgenţă a Guvernului nr.80/2003,* aprobat prin *Legea nr.484/2003.*

34. *Convenţia internaţională privind salvarea pe mare,* adoptată la Londra la 28.04.1989. Guvernul României a Aderat prin O.G. nr.110 / 31 august 2000, publicat în Monitorul Oficial nr. 432 / 2 septembrie 2000, aprobată prin / 03 aprilie 2001, promulgată prin Decretul Preşedintelui României nr. 188 din 2001, ambele acte publicate în Monitorul Oficial nr. 172 / 4 aprilie 2001.

35. *Convenţia internaţională privind căutarea şi salvarea pe mare,*adoptatată la *Conferinţa internaţională din 1979, privind căutarea şi salvarea pe mare,* organizată de *Organizaţia Maritimă Internaţională la Hamburg, în perioada 9-27 aprilie 1979.* Guvernul României aacceptat prin *Ordonanţa Guvernului nr.115* / 28 august1998,textpublicat în Monitorul Oficial nr.325 / 9 august 1998, modificat şi aprobat de *Legea nr.31 din 26.01.1999* şi promulgate prin *Decretul Preşedintelui României nr.42/1999,* ambele acte normative publicate în Monitorul Oficial nr.35 /28 ianuarie 1999.

36. *Convenţia Internaţională a Telecomunicaţiilor, adoptată la Geneva în anul 1959,* Ratificată de România prin *Decretul nr.5 /*24 ianuarie1962.

37. *Convenţia internaţională privind Organizarea internaţională de telecomunicaţii maritime prin sateliţi* INMARSAT, încheiat la Londra la 3 septembrie 1976, conţinutul Convenţiei a fost publicat în Monitorul Oficial nr. 93-94 / 1 august 1990, Guvernul României a aderat prin *Legea nr.8* / 31iulie1990, modificată de *Ordonanţa Guvernului nr. 98/19988,* text publicat în Monitorul Oficial nr. 321 /28 august 1998, modificat şi adoptat de *Legea nr. 229/1998,* promulgate prin *Decretul Preşedintelui României nr.431/1998,* ambele acte publicate în Monitorul Oficial nr.473 / 09 decembrie 1998.

38. *Decret nr. 443 din 20 noiembrie 1972,* privind Navigaţia Civilă,text publicat în Monitorul Oficial, nr. 132 / 23 noiembrie 1972.

39.*Decretulnr.80/1979,* pentru aderarea Republicii Socialiste România la *Convenţia internaţională din 1974, pentru ocrotirea vieţii omeneşti pe mare, încheiată la Londra la 1noiembrie 1974.*

40. *Desemnarea semnatarilor acordurilor de exploatare ale organizaţiilor internaţionale de telecomunicaţii prin sateliţi,* INTELSAT, EUTELSAT, şi INMARSAT, prin *Ordonanţa Guvernului nr. 98/1998*, text modificat şi aprobat prin*Legea nr. 229/1998,* actepromulgate prin *Decretul Preşedintelui României nr. 431/1998*, ambele acte publicate în Monitorul Oficialnr.473 / 09 decembrie 1998, desemnarea Societăţii Naţionale de Radiocomunicaţii S.A. ca semnatar,în locul Ministerului Comunicaţiilor, pentru următoarele acorduri: *Acordul de exploatare privind Organizaţia internaţională de telecomunicaţii prin sateliţi INTELSAT,*încheiat la Washington la 20 august 1971,textpublicat în Monitorul Oficial nr.56 / 26 aprilie 1990,completat şi modificat de *Amendamentul 2000,* supus spre ratificare de *Decretul Preşedintelui României nr.960/2001*, ratificat de *Ordonanţa Guvernului nr.40/2001*, aprobate de *Legea nr.701/2001* şi promulgată prin *Decretul Preşedintelui României nr. 1003/2001*, ambele acte publicate în Monitorul Oficial nr.788 / 12 decembrie 2001, *Acordul de exploatare privind Organizaţia europeană de telecomunicaţii prin sateliţi* EUTELSAT,

încheiat la Paris la 15 iulie 1982,*Acordul de exploatare privind Organizația internațională de telecomunicații maritime prin sateliți* INMARSAT, încheiat la Londra la 3 septembrie 1976.

41. *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,* text modificat de *Hotărârea nr.740/2003,* privind organizarea și funcționarea MinisteruluiTransporturilor, Construcțiilor și Turismului, modificat prin *Hotărârea nr. 1092/2006,* pentru modificarea articolului nr.6 din *Hotărârea Guvernului nr. 1133/2002,*privind organizarea și funcționarea Autorității Navale Române, modificat prin *Hotărârea nr.792/2011* pentru modificarea unor acte normative din domeniul naval, modificat prin *Hotărârea nr.1196/2012* pentru modificarea *Hotărârii Guvernului nr.1132/2002,* privind organizarea și funcționarea Autorității Navale Române.

42. *Hotărârea Guvernului nr.1467 / 9 septembrie 2004,* pentru modificarea și completarea *Hotărârii Guvernului nr. 1022/2004,* privind organizarea și funcționarea Agenției Române de Intervenții și Salvare Navală, ARISN, art. 10 din Ordonanța Guvernului nr.33/2004 privind înființarea ARSVOM, aprobată cu modificările și completări la Legea nr.337/2004, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 659 / 22 iulie 2004.

43. *Hotărârea nr.429/09/-7/2019,* pentru aprobarea Notei de fundamentare, privind necesitatea și oportunitatea de cooperare privind serviciile de căutare și salvare pe mare între statele riverane Mării Negre.

44. *Ordonanța nr.115 din 27 august 1998,*pentru aderarea României la *Convenţia internaţională din 1979 privind căutarea şi salvarea pe mare,* adoptată la *Conferința internațională din 1979, privind căutarea şi salvarea pe mare,* organizată de Organizația Maritimă Internațională la Hamburg înperioada 9-27 aprilie 1979, aprobată cu *Legea nr.31 din 26 ianuarie 1999, privind aprobarea Ordonanței de Guvern nr.115/1998* pentru aderarea României la *Convenţia internaţională din 1979 privind căutarea şi salvarea pe mare*, ambele publicate în Monitorul Oficial Nr. 325 / 29 august 1998,modificată de *Ordinul nr.2018 din 01 noiembrie 2006* al ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului pentru acceptarea amendamentelor la *Convenţia internaţională din 1979, privind căutarea şi salvarea pe mare*, adoptate de Organizația Maritimă Internațională prin*Rezoluția MSC 70 (69) a Comitetului Securității Maritime din 18 mai 1998* și prin *Rezoluția MSC 155 (78) a Comitetului Securității Maritime din 20 mai 2004.*

45. *Ordonanța de Urgență a Guvernului nr.80/2003,* privind acceptarea Amendamentelor la anexa *Convenției Internaționale pentru Ocrotirea Vieții Omenești pe Mare* și a *Codului Internațional pentru Securitatea Navelor și aFacilităților Portuare*, adoptate la Conferința IMO, la Londra 9-13 decembrie 2003, publicată în Monitorul Oficial, Partea I, nr.684 / 29 septembrie 2003.

46.*Ordinul nr.1291/2012* privind publicarea acceptării amendamentelor la *Convenţia internaţională din 1974 pentru ocrotirea vieţii omeneşti pe mare,* așa cum a fost amendată, adoptate de Organizația Maritimă Internațională prin *Rezoluția MSC.317(89)* a Comitetului de siguranță maritimă din 20 mai 2011.

47.*Ordinul nr. 330/2012,* privind publicarea acceptării amendamentelor la Codul internațional pentru instalațiile de protecție contra incendiului (Codul FSS), adoptate de Organizația Maritimă Internațională prin *Rezoluția MSC 311(88)*a Comitetului de Siguranță Maritimă, din 3 decembrie 2010.

48.*Ordinul nr. 531/2012* privind publicarea acceptării amendamentelor la Convenția internațională din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare, așa cum a fost amendată, adoptate de Organizația Maritimă Internațională prin Rezoluția MSC.308(88) a Comitetului de Siguranță Maritimă din 3 decembrie 2010.

49. *Ordinul nr. 917/2013* pentru publicarea acceptării Rezoluției A.761(18) - Recomandarea cu privire la condițiile de autorizare a stațiilor de întreținere a plutelor de salvare gonflabile, adoptată la 4 noiembrie 1993, precum și a Rezoluției MSC.55(66) - Adoptarea amendamentelor la Recomandarea cu privire la condițiile de autorizare a stațiilor de întreținere a plutelor de salvare gonflabile [Rezoluția A.761(18)], adoptată la 30 mai 1996 de către Comitetul de siguranță maritimă al Organizației Maritime Internaționale, și stabilirea unor măsuri de aplicare a acestora.

50. *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.

51. *Protocol din 17/02/1978* privind Convenția internațională din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare (Convenția SOLAS), adoptată la Londra la 17 februarie, 1978 așa cum aceasta a fost modificată prin amendamentele din 1981, respective 1988. Parlamentul României a Aderat prin Legea nr.308 din 13.11.2007, promulgate prin Decretul Președintelui României nr.974/2007, amble acte normative publicate în Monitorul Oficialnr.805 / 26 noiembrie 2007.

52. *Protocolul din 11/11/1988* privind Convenția internațională din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare, încheiată la Londra la 11 noiembrie 1988. Guvernul României a Aderat prin Oordonanța Guvernului nr. 53 din 19 august1999,textpublicat în Monitorul Oficial nr.412 din 27 august 1999, aprobată prin *Legea nr.23 din 22/02/2001,* promulgată prin Decretul Președintelui României nr. 57/2001, ambele acte publicate în Monitorul Oficial nr. 100 / 27 februarie 2001.

53.*Proiect de Lege nr.29/2001* pentru aprobarea Ordonanței de Guvern nr.182/2000 privind ratificarea Acordului de cooperarea privind serviciile de căutare și salvare pe mare între statele riverane Mării Negre, semnat la Ankara la 27 noiembrie 1998.

54.*Plan de Cooperare privind Intervenția Unitară, în Situații de Urgență pentru Căutarea și Salvarea de Vieți Omenești pe Mare,* Ministerul Apărării Naționale, Ministerul Transporturilor, Ministerul Administrației și Internelor, 2013- sursă www.isudobrogea.ro.

55.*Rezoluția Organizației Maritime Internaționale MSC 70 (69),*privind adoptarea amendamentelorla *Convenția internațională din 1979, privind căutarea și salvarea pe mare,* acceptate prin *Ordinul Ministrului Transporturilor, Construcțiilor și Turismului nr.2018 / 1*noiembrie 2006, privind acceptarea amendamentelor la *Convenția internațională din 1979,* privind căutarea și salvarea pe mare, adoptate de *Organizația Maritimă Internațională* prin Rezoluția MSC 70 (69) *a Comitetului Securității Maritime din 18 mai 1998* și prin *Rezoluția MSC 155 (78)* a *Comitetului Securității Maritime din 20 mai 2004,* text publicat în Monitorul Oficial nr.970 / 05 decembrie 2006.

56.România a aprobat sau a acceptat *Instrumentele Convenției Marpol 73/78*, de Legea nr. 6/1993, Publicată în Monitorul Oficial, Partea I nr.57 din 18/03/1993,*Hotărârea Guvernului nr.476 din18/04/2003,* privind aprobarea *Normelor metodologice* pentru punerea în aplicare a prevederilor *Codului internațional de management al siguranței- Codul ISM* amendat, *Normelemetodologice* privind procedura de eliberare a certificatelor de management al siguranței în conformitate cu cerințele Codului ISM amendat și al *Normelor metodologice pentru mandatarea auditorilor,*text publicat Monitorul Oficialnr.312 / 9 mai 2003.

57.*The European Maritime Safety Agency (EMSA) is a European Union Agency* charged with reducing the risk of maritime accidents, marine pollution from ships and the

loss of human lives at sea by helping to enforce the pertinent EU legislation. It is headquartered in Lisabon.

Alte surse:

58. *Marina Română,* revista Forțelor Navale Române, anul XX, nr.4 (142), 2010.

59. *Marea Noastră*, revista Ligii Navale Române, anul XXIII, nr.2 (91) martie-aprilie, 2013.

60.*Marea Noastră*, revista Ligii Navale Române,anul XXIII, nr. 6 (95)/ Anul XXIV, nr. 1 (96), noiembrie 2013, februarie 2014.

61.*Marea Noastră,*revista Ligii Navale Române,anul XXIV, nr.2 (97) martie-mai, 2014.

62. *Marea Noastră*, revista Ligii Navale Române, anul XXV, nr.3 (102), iunie-august, 2015.

63.*Marea Noastră*, revista Ligii Navale Române, anul *XXIX*, Nr.1 (116), ianuarie-martie, 2019.

64. *Marea Noastră*, revista Ligii Navale Române, anu*l XXX*, nr.2 (121),aprilie-iunie, 2020.

65. *Marea Noastră*, revista Ligii Navale Române, anul *XXX*, NR. 3 (122), iulie-septembrie, 2020.