



# "MATELOT"



Periodic civil al LIGII NAVALE ROMÂNE

Nr. 17 / 15 AUGUST 2012

Colegiul de redacție al acestui număr:

Ilarion Barbu, Dumitru Ciocoreanu,

Nicu Stănciulescu, Florin Gusman, Cristian Cazacu

Se distribuie gratuit

## IUNIE – „LUNA APELOR”

În fiecare an, în luna IUNIE, sărbătorim:

- La 8 iunie : Ziua mondială a oceanelor;
- La 24 iunie : Ziua apelor române;
- La 27 iunie : Ziua mondială a pescuitului;
- La 29 iunie : Ziua internațională a Dunării.

A devenit o tradiție ca toate aceste zile să fie sărbătorite în comun de filialele Ligii Navale Române din București și Giurgiu.

Ziua aleasă a fost sâmbătă 23 iunie 2012. Un autocar cu o capacitate de 50 de locuri al S.C. „FILARET – CĂLĂTORI” S.A. a făcut deplasarea din capitală în portul Giurgiu, grație unei generoase sponsorizări asigurată de firma sus menționată prin grija domnului Director General Valentin ALEXA.

Cei 50 de membrii și simpatizanți ai Ligii Navale din capitală, au efectuat - la bordul unei nave de pasageri – o plimbare pe Dunăre prin fața porturilor Giurgiu și Russe. După voiaj, L.N.R.-iștii bucureșteni și giurgiuveni, au fost invitați la sediul filialei LNR – Giurgiu, la un prânz aniversar, bogat în preparate alese și băuturi fine.

Au rostit toasturi domnii : comandor (rtr.) Florea IONESCU, președintele filialei L.N.R. București și comandor (rtr.) Dumitru CUCU, președintele filialei L.N.R.-Giurgiu, gazda deosebit de amabilă a reuniunii. Celor prezenți le-au fost oferite publicații L.N.R., M.Ap.N. și „Cultul Eroilor”. Maestrul Sava de la posturile „Favorit TV” și „Etno TV” a asigurat cu aplomb capitolul „Muzica pentru toate gusturile”.

Sărbătorirea Zilei apelor de la Giurgiu la fost deosebit de atractivă și în același timp relaxantă.

(foto: N. Stănciulescu)



Podul prieteniei  
25.06.2012- Ing. Ilarion BARBU

### Știați că ?

-Cele mai înalte cascade din lume sunt :  
Angel –Venezuela - 979 m,  
Vinnufossen –Norvegia – 865 m. ?

-Cascadele *Duruitoarea din Munții Ceahlău și Cascada Cailor din Munții Rodnei*, ambele având căderi de apă de peste 100 m., sunt cele mai mari din România ?  
Foto: N.Stănciulescu –iulie 2012



Duruitoarea



Cascada Cailor

## PREZENTUL ȘI VIITORUL COMISIEI DUNĂRII

### Ing. Dumitru CIOCOREANU (Colonel (r))

După primul război mondial, regimul juridic al Navigației Fluviale pe Dunăre, a fost reglementat în perioada anilor 1919 – 1921, prin următoarele tratate, cu unele state europene, respectiv :

- a) Tratatul de la Versailles cu Germania;
- b) Tratatul de la Saint Germain cu Austria;
- c) Tratatul de la Neuilly cu Bulgaria;
- d) Tratatul de la Trianon cu Ungaria;
- e) Convenția asupra Regimului Căilor Navigabile, de la Barcelona, convenție de interes internațional;
- f) Convenția ce stabilește Statutul referitor la Dunăre, din anul 1921;

Atunci Franța, Anglia și Statele Unite, au stabilit prin Tratatate, acordul lor de a se declara ca internațional viitorul canal **Rhin – Dunăre**, în cazul când această cale pe apă se realizează.

Această lucrare, s-a realizat ulterior prin Canalele din Germania „Ludwig” și „Regnitz” date în exploatare în anul 1992.

Prin Tratatul de la Versailles, s-au stabilit drepturile „**Comisiei Europene a Dunării**”, la început cu sediul la Galați, apoi sediul **s-a mutat la Budapesta**, aceasta deoarece fiind capitală de stat avea și contacte diplomatice cu statele europene.

După cel de al doilea război mondial, raportul de forțe pe plan european și internațional s-a modificat substanțial, întrucât popoarele din sud-estul Europei, au fost incluse conform înțelegerilor dintre cele 3 mari puteri, în zona sovietică de influență, inclusiv Austria, stat neutru și fluviul Dunărea, de la Passau până la Sulina, unde acesta se varsă prin delta sa în Marea Neagră.

La tratatul de pace de la Paris, din anul 1946, U.R.S.S. a cerut ca la problemele legate de Dunăre, să participe și statele Cehoslovacia și Iugoslavia întrucât față de România, Bulgaria și Ungaria, nu existau probleme referitoare la acest fluviu.

**Articolul 36 din Tratatul de Pace cu România, încheiat în anul 1946**, constituie o bază juridică, pentru stabilirea pe Dunăre, a unui regim de navigație fluvială, care să corespundă intereselor popoarelor riverane, în interesul păcii și a Dreptului Internațional contemporan.

În acest context general european, la Belgrad, în august 1948, s-a realizat o „**Convenție despre Regimul Navigației pe Dunăre**”, care are 47 articole, redactată în limbile rusă, franceză și engleză, convenție care este și acum în vigoare, și care în anul 2013 va avea 65 de ani de valabilitate. Această situație nu mai corespunde astăzi cu cerințele și situațiile Uniunii Europene, care din **2013** va avea **28 de membri**, și în condițiile în care fosta U.R.S.S. s-a desființat din anul 1991.

În cadrul **Convenției de la Belgrad, din anul 1948**, convenție ratificată și de România al cărui parcurs dunărean este cel mai lung, s-au stabilit sarcini pentru fiecare țară riverană. Dar România pentru ușurarea navigației fluviale moderne, a realizat următoarele lucrări de infrastructură, atât singură cât și în parteneriat cu alte state riverane Dunării, în principal pe Dunărea Inferioară dar și pe cea Maritimă. Astfel avem:

1. **Hidrocentrala Porțile de Fier I**, realizată în parteneriat cu Iugoslavia, lucrare care a generat:
  - a) crearea lacului de acumulare, prin ridicarea cotelor apelor, ceea ce a permis trecerea navelor fluviale la Cazane, fără teama, că ar putea căpăta avarii la opera vie;
  - b) realizarea noului port Orșova, cu ridicarea nivelului orașului, a căii ferate și a șoselei, în cadrul transporturilor intermodale;
  - c) realizarea hidrocentralei, partea română, care furnizează energie electrică ieftină, necesară economiei naționale;
  - d) realizarea ecluzei, partea română, pentru fluenta și continuitatea navigației;
  - e) pe coronamentul hidrocentralei, s-a realizat o șosea de legătură între cele două maluri românești și sârbesc, ale Dunării;
2. **Hidrocentrala Porțile de Fier II**, aflată în aval de prima hidrocentrală, cu ecluze și șosea, puțin folosită, a fost realizată tot în parteneriat cu Iugoslavia.
3. **Podul peste Dunăre, Vidin – Calafat**, posibil a fi gata în dec. 2012, este un pod mixt de șosea și cale ferată, pentru legături directe între Peninsula Balcanică și centrul Europei. El va fi realizat în parteneriat cu Bulgaria și Uniunea Europeană.
4. **Fundații pe malul României**, pentru o viitoare hidrocentrală între Turnu Măgurele și Nicopole, care va fi construită în parteneriat cu Bulgaria.
5. **Podul Prietenia între Ruse și Giurgiu**, pod mixt de cale ferată și șosea cu două benzi, realizat în parteneriat cu Cehoslovacia, Ungaria, Polonia, Bulgaria și fosta U.R.S.S.

Acum în anul 2012, Bulgaria solicită realizarea unui pod similar și lateral podului Prietenia, pentru dublarea traficului intermodal și fixării sensurilor de mers dintre Bulgaria și România, întrucât Bulgaria își va realiza cu ajutorul statului Qatar o autostradă între Svilengrad, frontiera cu Turcia, și Ruse.

6. Întrucât podul vechi de la Cernavoda a trecut de 100 ani, au fost realizate **două noi poduri mixte dunărene, peste brațul Borcea și peste Dunăre**, iar noile poduri au cale ferată dublă și electrificată, plus autostrada cu 2 benzi pe fiecare sens de circulație, realizând astfel principala legătură între Muntenia și Dobrogea.

7. **Canalul Dunăre – Marea Neagră, cu 2 ecluze, una la Cernavodă, lângă Centrala Atomo – Electrică și alta la Agigea**, permite intrarea navelor fluviale direct în **portul Constanța Sud** și pe **canalul Basarabi – Midia**, la care se mai adaugă cele două poduri peste canale: unul feroviar și altul rutier, precum și realizarea porturilor de la Cernavodă, Basarabi, Medgidia și Constanța Sud.

**Menționez că aceste două canale cu anexele lor au fost realizate numai de România, fără nici un ajutor extern.**

8. **Podul de șosea dintre Giurgeni și Vadul Oii situat după vărsarea râului Ialomița în Dunăre**, este un pod rutier cu două benzi pe sens, utilizat ca legătură auxiliară spre Constanța, dar principal spre localitatea Tulcea.

9. **Realizarea portului siderurgic, de la Barboși** pentru alimentarea cu minereu a Combinatului Siderurgic Galați.

10. **Realizarea taluzărilor pe ambele maluri ale brațului internațional Sulina**, al Dunării, plus dragarea zilnică a acestui braț și deversarea mălului în Marea Neagră.

Deși lucrările de infrastructură prezentate mai sus au satisfăcut o parte dintre necesitățile traficului rutier și feroviar, național și internațional, în partea de răsărit a Europei se mai impuneau totuși și alte investiții pe Dunăre astfel:

- A. **Pe Dunărea maritimă între Brăila și Smârdan**, se impunea realizarea unui pod rutier, suspendat la mare înălțime, pentru a permite trecerea pe sub el a navelor maritime: Acest pod nu s-a realizat din lipsă de fonduri.
- B. **Pe Dunărea fluvială, înainte de Șantierul Naval Brăila** s-a propus realizarea a două poduri clasice mixte, feroviar și rutier peste insulele Bratușca și Mare a Brăilei. Nu s-au realizat din lipsă de fonduri.
- C. **Peste brațul Măcin al Dunării**, s-a propus realizarea unui pod, ca o nouă legătură strategică între Muntenia și Dobrogea, dar nici acesta nu s-a realizat din lipsa de fonduri.
- D. **Portul Reni aflat acum în Ucraina, a fost realizat de România**, avându-l coordonator pe ing. Anghel Saligny, dar nu a revenit Republicii Moldova. Asta datorită modului în care s-au împărțit republicile unionale la dezmembrarea fostului U.R.S.S.. Se știe că Ucraina nu a realizat nici o lucrare, pentru traficul fluvial pe Dunăre, și în anul 1992 pentru a sabota navigația internațională a eșuat nava Rostok pe brațul internațional Sulina.

În aceste condiții de eforturi maxime din partea României pentru fluidizarea navigației fluviale pe Dunărea Inferioară și Maritimă și prin crearea Uniunii Europene, urmează a se lua hotărârea de realizare a unui nou tratat, sau convenție, referitoare la fluviul Dunărea. Știind că situația din anul 1989, s-a schimbat radical prin dispariția Lagărului socialist din estul Europei, ale cărui state nu mai sunt în zona de influență rusă, ele acum fiind membre ale Uniunii Europene, necesitatea realizării acestui nou tratat devine evidentă.

**În acest nou context geopolitic, după anul 1991 când s-a format federația Rusă, care se află departe de Dunăre, la aproximativ 2000 de Km., acea convenție din 1948 de la Belgrad, ar trebui anulată ca necorespunzătoare timpului prezent și de perspectivă.**

**În noul cadru al Uniunii Europene, România, ca unicul stat care a realizat cele mai multe lucrări pentru ușurarea navigației pe Dunărea Inferioară și Maritimă, este îndreptățită să solicite schimbarea convenției actuale.** Aceasta (mai ales) pentru că în anul 2013 se va realiza, un nou tratat, în care se vor stipula realizările moderne de navigație fluvială pe Dunăre (ale tuturor statelor riverane), fluviu a cărui importanța deosebită a crescut după anul 2000, prin marile investiții care s-au realizat pe tot parcursul lui.

Prin faptul că Ucraina, a devenit riverană la Dunăre în locul Republicii Moldova, în anul 1991, în noul tratat trebuie specificat că portul Reni, realizat de România să treacă la Republica Moldova, stat European, pentru a fi așa cum a mai fost, riveran la fluviul Dunărea și cu acces la Marea Neagră.

Se menționează că Dunărea Superioară și Dunărea Mijlocie are ca riverane statele : Germania, Austria, Slovacia, Ungaria, Croația și Serbia, iar Dunărea inferioară și Dunărea maritimă are ca riverane statele: Serbia, România, Bulgaria, Moldova și Ucraina.

Aceste state riverane Dunării, vor participa la conferința de la Bruxelles, unde se află Comisia Europei și Consiliul European care vor lua în discuție situația nouă a Dunării.

Luând în considerație, activitatea **Comisiei Europene de la Bruxelles**, aceasta ar putea, ca în viitor să coordoneze și activitățile de navigație fluvială europeană.

În ceea ce privește fluviul Dunărea care are lungimea de 2860 Km., în noile condiții actuale din Europa și știind că pe teritoriul Germaniei se face legătura prin râul Main între Rhin și Dunăre, se poate constata că pentru o mai bună administrare a navigației fluviale pe Dunăre aceasta poate fi împărțită proporțional, după felul navigației în cele patru zone ale Dunării și anume :

- A. Înainte și de la Ulm (Germania) plus legătura cu râul Main și cu cele 2 canale, până la Regensburg unde Dunărea devine navigabilă, se va considera **Dunărea Superioară** în lungime de 1640 Km..
- B. De la Regensburg unde râul Inn se varsă în Dunăre, de unde Dunărea este navigabilă pentru nave de tonaj mediu pe o lungime de 1200 Km., până la Belgrad, ea poate fi considerată **Dunărea mijlocie** pe acest parcurs , primind și apele, râului Tisa.

Totalizând kilometrii de fluviu A + B rezultă 1640 Km., care pot fi administrați de **Comisia nr. 1 a Dunării, cu sediul la Budapesta**, unde se află în prezent.

C. La Belgrad se varsă în Dunăre râul Sava, iar în localitatea Smederev se află coada lacului de Acumulare a hidrocentralei **Porțile de Fier 1**, unde Dunărea devine mai adâncă și mai lată. De la Belgrad pe o lungime de 1050 Km., până la Brăila, Dunărea poate fi considerată **Dunărea Inferioară**, porțiune unde România are cele mai multe lucrări de investiții pentru ușurarea navigației.

D. La Brăila, Dunărea fluvială intră pe 3 brațe într-o mare radă, care are lățimea până la 1 Km., apoi curge așa spre Galați unde adună apele râurilor Siret și Prut, curgând spre Tulcea, până la Sulina unde se varsă în Marea Neagră, prin brațele sale din Deltă, Sulina, Chilia și Sfântul Gheorghe. De la Brăila până la Sulina, Dunărea este considerată „**Dunărea Maritimă**” și are o lungime de 170 Km., lungime la care se adaugă cele 2 brațe laterale Chilia și Sfântul Gheorghe de circa 130 de Km. lungime. În plus, nu este de neglijat, lungimea canalului Dunăre- Marea Neagră de 60 de Km. care se adaugă aici.

Totalizând kilometrii de fluviu, vom avea 1410 Km., care trebuie să aibă o administrare a **Comisiei nr. 2 a Dunării cu sediul la București**, oraș care se leagă acum cu Dunărea prin râul Argeș, râu care se varsă în Dunăre la Oltenița (lucrare încă în execuție).

**Noul tratat al Dunării, urmează a fi realizat în semestrul II al anului 2013. În acel tratat ar trebui înființate și specificate cele două Comisii ale Dunării, fiecare comisie având în administrare un număr proporțional de kilometri ca și în cazul fluviului Rhin.**

Întrucât circulația pe Dunăre, trebuie făcută cu respectarea regulilor ecologice, va deveni astfel posibil să nu se mai permită circulația navelor care poluează apele Dunării, în orice zonă a sa, păstrând astfel echilibrul natural.

## Marea și marinăria le iubești, dacă ...

De mic copil mi-a plăcut apa și în special marea, deși eram născut în frumosul oraș de la poalele Tâmppei - Brașov. Poate și datorită faptului că tata era născut în Galați și de la vârste fragede mă lua în concediu, fie la Marea Neagră, fie la Dunăre, sau în mirifica deltă a acesteia. M-a învățat să trag la rame când alții de vârsta mea nici un știau cum arată o barcă, o lotcă. Am admirat de pe malul Dunării sau a canalului Sulina mărețele nave comerciale, pe care de atunci doream să le stăpânesc. Fratele meu mai mare cu 13 ani a devenit și el navigator, comandant de navă. Toate aceste fapte și întâmplări mi-au inoculat pasiunea de a călători, de a naviga.

Cred că a contribuit decisiv la dezvoltarea pasiunii mele pentru cunoașterea geografiei țării și a lumii, minunatul, dar și severul profesor pe care l-am avut în gimnaziu: Holohan Gheorghe Mihai (autor de manuale de geografie). Eu nu m-am dus în marină să mă îmbogațesc, să navighez pentru bani. Eu mi-am ales această meserie din plăcere, să respir marea, să admir cerul, să aud cum se freacă apa de bordaj, cum scârțâie și geme nava sub acțiunea forței valurilor, să văd și să simt vaporul cum ascultă de mine, să trec prin furtuni zâmbind și fără teamă, să conduc nave maritime și...să văd lumea. Nu mi-a plăcut niciodată să mă dau în spectacol, să mă laud cu grade și titluri.

Eu mă laud cu pasiunea pe care o am în sânge și în suflet, pe care nimeni și nimic nu poate să mi-o ia. Am fost călăuzit spre frumoasa meserie de navigator, și de lectura cu tentă maritimă. Despre expedițiile lui Ferdinand Magellan, Cristofor Columb, Amerigo Vespucci, despre piratul englez Francis Drake - devenit apoi explorator -, care a făcut al doilea ocol al lumii, la fel și James Cook, ceva mai târziu. Aceste cărți despre pirați și insule, care ascundeau tot felul de comori (« Comoara din insulă », de Robert Stevenson).

Am citit cu foarte mare plăcere și pe nerăsuflăte cartea despre « Expediția Kon-Tiki cu pluta pe Oceanul Pacific », condusă de celebrul navigator norvegian Thor Heyerdahl, care a parcurs cu o ambarcațiune de 14 metri, construită după un model incaș (fără a folosi nimic din fier), împreună cu alți 5 marinari (4 norvegieni și un suedez), o distanță de 7.000 de km, în Oceanul Pacific. Au plecat din Callao (Peru), pe 28 aprilie 1947, și au ajuns pe 7 august 1947, în atolul Raroia, din arhipelagul Marchizelor.

O altă carte citită cu mare plăcere a fost "Gipsy Moth în jurul lumii", scrisă de navigatorul și aviatorul britanic Sir Francis Chichester, care a reușit să câștige, în anul 1960, prima cursă transatlantică pentru solitari, iar în 1967, la vârsta de 65 de ani, a făcut primul înconjur al lumii în 226 de zile, navigând solitar cu o ambarcațiune cu pânze.

M-a înnebunit și celebra carte scrisă de Ernest Hemingway, "Bătrânul și marea", unde săracul pescar ambițios, care nu mai avusese de mult timp noroc, ajunge cu mare dificultate la mal, cu scheletul peștelui uriaș, agățat de barcă.

Mi-a plăcut foarte mult și cartea lui Radu Tudoran, "Toate pânzele sus", dar și serialul de 12 episoade regizat de Mircea Mureșan și interpretat, magistral, de actori de calibru.

Cu pasiune pot spune că am studiat « Strâmători și canale pe glob », avându-i ca autori pe Claudiu Giurcăneanu și Adrian Holan.

Mi-a plăcut să citesc și despre pescarii români, și vorbesc de pescarii profesioniști maritimi de la fosta Întreprindere de Pescuit Oceanic Tulcea (IPO). Despre viața lor pe mare s-au scris multe cărți și articole, dar amintesc aici lucrarea lui Mircea Novac, « Polar la Ecuator », apărută în anul 1977, la un an după ce fratele meu, Constantin Zaharia (acum cunoscut comandant în flota de pescuit oceanic și sub pseudonimul « Baronul »), a absolvit Institutul de Marină « Mircea cel Bătrân », din Constanța.

Sunt doar câteva dintre cărțile pe care le-am savurat. Am citit printre altele, inclusiv cele legate de bătălii navale celebre. Am citit destul de recent, cu plăcere, și "Falsul Tratat de Navigație", scris de doctorul Nicolae Bacalbașa, cel care a utilizat limbajul și simțul marinăresc – limbaj care s-a potrivit ca o mănușă. Am simțit că și eu aș fi scris în același stil, dacă aș fi fost în stare să-mi notez evenimente și întâmplări de la bordul navelor pe care am navigat, despre porturile și țările pe care le-am colindat, dacă aș fi avut talentul și memoria maestrului.

Chiar dacă de ceva vreme activitatea pe care o desfășor mă ține la o oarecare distanță de mare, încerc, când timpul liber îmi permite, să ajung aproape de valurile mării sau lângă o apă curgătoare/lac, la sfârșit de săptămână, și să meditez puțin, privind undele apelor în liniște. Eventual, să practic vreun sport nautic accesibil financiar.

Ofițer maritim  
Nicu Stănciulescu

---

## ***Naveta Voyager a ajuns la capătul sistemului nostru solar***

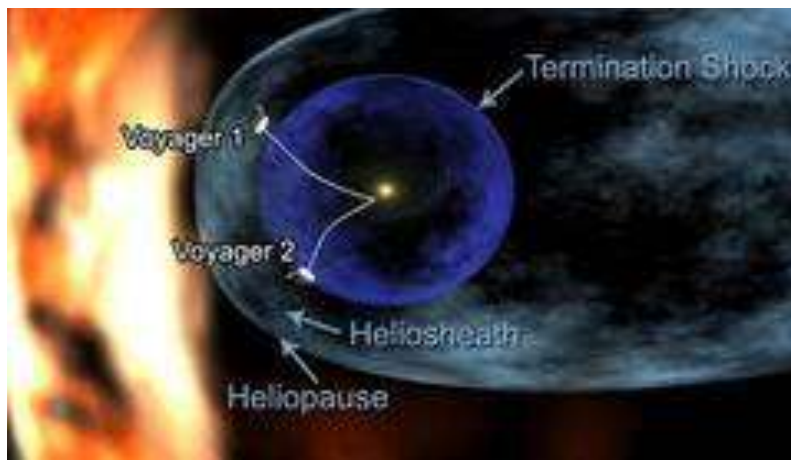


Foto:NASA

**Naveta Voyager a reușit să ajungă într-o zonă a sistemului solar în care nu mai poate fi înregistrată mișcarea spre exterior a vântului solar.**

Practic, naveta care se află în spațiu de aproape 35 de ani a reușit să ajungă într-o zonă "în care nu a mai ajuns niciun obiect construit de om. Naveta se află la peste 17,8 miliarde de kilometri de Soare și încă transmite date pe Pământ, arată cercetătorii de la NASA.

Vă mai aduceți aminte când a fost lansată naveta Voyager 1? Ea a fost lansată în 5 septembrie 1977 și a ajuns într-o zonă în care gazele ionizate sunt emanate de Soare și-au încetinit viteza cu care călătoresc până la zero.

Cercetătorii de la NASA cred că vântul solar are acum o traiectorie diferită din pricina vântului din regiunea interstelară. Evenimentul este fundamental pentru călătoria navetei prin sfera de influență a Soarelui, în condițiile în care în curând naveta va părăsi sistemul nostru solar.

"Voyager 1 se apropie de spațiul interstelar", a spus Ed Stone, cercetător la Institutul pentru Tehnologie din California. Cercetătorii au utilizat datele transmise de Voyager pentru a măsura viteza vântului solar și au constatat că viteza a scăzut până la zero, când naveta a ajuns în iunie la 17 miliarde de kilometri depărtare de Soare.

Modelele realizate de cercetători arată că Voyager va ajunge în spațiul interstelar în aproximativ patru ani.

## PELERINAJ LA MĂNĂSTIRE

În ziua de **29 iunie 2012**, de ziua sfinților apostoli **PETRU și PAVEL**, care este și **Ziua internațională a DUNĂRII**, membrii ai Ligii Aeriene Române și ai Ligii Navale Române au fost în pelerinaj la **Mănăstirea "Dintr-un lemn"** din județul Vâlcea. Devenită tradițională, această activitate anuală a celor două ligi surori este prilejuită de comemorarea

**generalului PAUL TEODORESCU**, fost ministru al aerului și marinei în anii 1937-1940 care își are locul de veci în lăcașul de închinăciune al aviatorilor și marinarilor ctitorit de dânsul. Mănăstirea "Dintr-un lemn".

Parastasul marelui dispărut s-a săvârșit de preotul mănăstirii și de soborul de maici în frunte cu stareța stavroforă Emanuila Oprea. Despre viața și opera generalului Paul Teodorescu a vorbit și ing. Ilarion Barbu, vicepreședinte pentru cultură și tradiții al celor două ligi surori.

În decorul mirific al sfântului lăcaș, participanții la pelerinaj au servit o masă creștinească. Mijlocul de transport a fost pus la dispoziție de Statul Major al Forțelor Aeriene, căruia îi adresăm mulțumirile celor ce nu-l uită pe fostul ministru.



**Mormântul generalului locotenent Paul Teodorescu**

(Poză preluată din publicația CER SENIN Nr. 5-6 din 2009)

**30.06.2012 - Ilarion Barbu**

## LA MARE

Ușor un val,  
Încă un val,  
Marea tresaltă zbuciumată.  
Un pescăruș se aruncă-n gol,  
Briza răsuflă ușurată.  
Ușor, ușor se închid și ochii,  
E vară pentru unii, iar pentru alții iarnă.  
Nu poți păși pe asfaltul prea fierbinte, e iad,  
E soare peste tot, nu te mai poți ascunde ca-n anii  
anteriori.  
E tot mai greu,  
Și marea este tot departe.  
Glasul ei voalat se pierde-n zor,  
Atât a fost de aproape.  
Acum tot mai departe este, un dor  
Bătrân, cu gândul tot la ea.  
Ușor un val,  
Încă un val.  
Ușor se duce valul cu sufletul meu prins,  
Un vânt plăcut, poate o briză.  
Aștept ceva, care să mă ducă acolo,  
La marea mea cea liniștită,  
Cu valuri pline de argint.  
Ușor, ușor și timpul trece peste noi,  
Eu am plecat.



### Aforisme de la doctor Sava (Ioan Mina Sava)

- Un adult e omul care nu mai crește în înălțime și începe să crească în lățime și grosime.
- Oricât te-ai strădui, cineva va munci mai puțin decât tine și va câștiga mai mult.

### **ȘTIAȚI CĂ :**

**Cea mai veche așezare din țara noastră atestată în anul 131, este ROȘIA POIENI ?**

**Depresiunea colinară a TRANSILVANIEI este cea mai mare depresiune din Europa ?**

**Diametrul Planetei JUPITER este de 150.000 de Km în timp ce al pământului măsoară numai 12.000 de Km. ?**

# RESPECT

Am trăit în viață conducându-mă după câteva principii sănătoase sădite în conștiința mea de către părinți și câțiva dintre *"Dascălii"* pe care i-am avut și care au contribuit la formarea caracterului meu.

Una din regulile pe care le-am respectat și le respect în continuare a fost: *Respectând pe cei din jurul tău, te respecti pe tine*. Nu poți pretinde respect dacă nu îi respecti pe cei din jur. Și apoi, chiar și așa lucrurile nu merg atât de simplu. Poți avea șansa, ca din diverse motive, acest respect să nu fie relevant.

Apropiindu-mă de clipa în care va trebui să-mi depun dosarul de pensionare la Casa de Pensii, m-am confruntat cu câteva surprize furnizate de noua lege a pensiilor. Nu comentez amendamentele la această lege, modul în care a trecut și nici măcar cine a ratificat-o, deși aici apare paradoxul (în cazul nostru, al ofițerilor de marină comercială).

Strângându-mi adevărurile necesare dosarului, care să demonstreze veniturile avute pe parcursul angajării mele, dar din care să reiasă și dacă firmele pe unde am lucrat, au vărsat în conformitate cu legea, la Bugetul de Stat obligațiile fiscale, am avut norocul să găsesc încă toate firmele pe unde am lucrat și totul să fie corect.

Surprizele au apărut în clipa, în care, rugând pe cineva să-mi facă un calcul estimativ pe baza documentelor deținute în Dosarul de Pensionare, mi s-a confirmat că *viitoarea mea pensie nu va depăși salariul avut și înscris în cartea de muncă, în urmă cu 42,5 ani, după angajarea mea. Mare surpriză!: Întoarcerea în Timp*. Cel puțin atunci îi mai aveam pe părinții și bunicii mei care, la o adică, ar fi putut să mă ajute. Acum am angajamente și cheltuieli, la care se adaugă, cheltuiala cu medicamentele, regimul și ajutorul dat unei soacre de 87 de ani, care are pensie de urmaș, de c.c.a. 400 lei, iar de cea de a doua (de mama) nu mai vorbesc, pentru că pensia ei se apropie de suma de 1000 lei.

Nu puteam accepta situația ca atare, așa că am pus mâna pe *Legea privind sistemul unitar de pensii publice nr. 263 din 16/12/2010* să o aprofundez. Dezamăgirea mea a crescut. Deși, prin locurile de muncă pe unde am trecut atunci, am avut conform declarațiilor de venituri 5 ani categoria a I –a de muncă, în conformitate cu noua lege situația se prezenta cam așa:

**Art. 3. – (1)** În înțelesul prezentei legi, termenii și expresiile de mai jos au următoarele semnificații:

**g) locuri de muncă în condiții deosebite** – locurile de muncă unde gradul de expunere la factorii de risc profesional sau la condițiile specifice unor categorii de servicii publice, **pe toată durata timpului normal de muncă**, poate conduce în timp la îmbolnăviri profesionale, la comportamente riscante în activitate, cu consecințe asupra securității și sănătății în muncă a asiguraților;

**h) locuri de muncă în condiții speciale** – locurile de muncă unde gradul de expunere la factorii de risc profesional sau la condițiile specifice unor categorii de servicii publice, **pe durata a cel puțin 50% din timpul normal de muncă**, poate conduce în timp la îmbolnăviri profesionale, la comportamente riscante în activitate, cu consecințe grave asupra securității și sănătății în muncă a asiguraților;

**Art. 17. – (1)** Constituie stagiul de cotizare și perioada suplimentară la vechimea în muncă sau la vechimea în serviciu acordată în baza legislației anterioare datei de **1 aprilie 2001** pentru perioadele realizate în grupa I, a II-a. ....

**Art. 18. –** Pentru perioadele ulterioare datei de **1 aprilie 2001** care reprezintă, conform legii, stagiul de cotizare realizat în condiții deosebite, condiții speciale sau alte condiții de muncă se acordă perioade suplimentare la vechimea în muncă sau la vechimea în serviciu, care constituie stagii de cotizare în condiții normale, după cum urmează:

- a) **3 luni pentru fiecare an lucrat în condiții deosebite** de muncă;
- b) **6 luni pentru fiecare an lucrat în condiții speciale** de muncă;
- c) 12 luni pentru fiecare an lucrat în alte condiții de muncă așa cum sunt reglementate la art. 29 alin. (2).

Deși pare o modificare minoră, poate doar ca formulare, adică **Grupa a II-a a devenit loc de muncă în condiții deosebite** iar **Grupa a I-a a devenit loc de muncă în condiții speciale** primele surprize apar prin dezacordul dintre enunțurile **Art.3 (1)g** cu **Art.18 a)** și **Art.3 (1)h** cu **Art.18 b)** apoi în **anexele 1 și 2** de la sfârșit, în ceața enunțurilor dispar, grupe din anumite categorii de meserii.

**Cum era anormal așa s-a și întâmplat.** Anumite categorii de muncă dispar fără a se prezenta în conținutul articolelor sau în subsolul paginilor motivele. Nici o referire. Exemplific:

**Art. 30. – (1)** În sensul prezentei legi, locurile de muncă în condiții speciale sunt cele din:

d) aviația civilă, pentru personalul navigant prevăzut în **ANEXA Nr. 1**;

Dar în **ANEXA Nr. 2** LISTA cuprinzând locurile de muncă încadrate în condiții speciale, în care se desfășoară următoarele activități / **9. Activitatea desfășurată de personalul navigant din unitățile de**

Prima, sintagma: **cu o capacitate de 600 C.P.** este o ineptie făcută voluntar de legiuitor, asta pentru a încurca itele și așa destul de încurcate ale validării dosarului și a calculării pensiei.

Ar fi fost normal să se vorbească de **Puterea instalată** sau de **Puterea motorului principal**, date pe care le poți obține din orice **Registru de nave**, și nu de capacitate, deoarece capacitatea de încărcare este cu totul altceva și nu se măsoară în C.P. (cai putere), ci în **tone deadweight**.

**M-a nemulțumit** faptul că în flote, au existat și mai există numeroase remorhere, împingătoare, șlepuri autopropulsate, bacuri, tancuri cu puteri ale motorului de propulsie de 600 C.P sau apropiate acestei valori. Acest fapt va duce în mod nejustificat la diminuarea pensiilor celor care au lucrat în compartimentul mașină pe aceste unități de nave, deoarece navele lor nu intră în prevederile Anexei 2.

**O altă problemă delicată**, este aceea că, tu ai obligația de a demonstra care este componența **Compartimentului Mașină**, iar tu, de exemplu ești **Ofiter maritim electrician** și faci parte de drept din Compartimentul Mașină, dar acest fapt nu reiese din această lege. Delicată treabă.

**În continuare am constatat, cu stupeoare**, lipsa colegilor de la punte dintre beneficiarii drepturilor **Condiții Speciale**. Ei nici măcar nu mai sunt **"ÎN CĂRȚI"**.

A fost nedreaptă scoaterea din drepturi a ofițerilor de punte !. Eu personal și alături de mine mulți colegi consideră că: **ESTE O LIPSĂ DE RESPECT FAȚĂ DE COLEGII NOȘTRI**, față de cei, care pe treptele ierarhice dar și la funcția maximă răspund de Navă, Echipaj și Marfă. Numai cine nu a fost ambarcat la bordul unei nave poate lua astfel de decizii.

Pentru cei care au uitat, cât și pentru cei care nu cunosc, trec în revistă câțiva **factori de stres perturbatori** care influențează în mod negativ activitatea și **contribuie din plin la alterarea condițiilor fizice ale personalului ambarcat**. Astfel, starea mării (generează variații de stabilitate create de valuri respectiv: ruliul și tangajul ), furtuna (amplifică zgomotele de la bord, mai ales ale motorului principal, dar și ale unor manevre), vântul, radiațiile solare, variațiile de temperatură mari și temperaturile limită pentru organism (care apar în funcție de zona de navigație) sunt numai câteva. Cumulativ mai apare și stresul generat în urma desfășurării activității pe o navă, **sub standard"** (navă care are o uzură morală și fizică avansată, care nu deține toată documentația tehnică și/sau S.D.V. – urile și în ultimă instanță, nu are nici piesele de schimb necesare înlăturării refuzurilor de funcționare a unor echipamente). **Rețineți !, nu există loc pe navă ( chiar și în cabine ) unde dacă pui capul jos, să nu auzi motorul principal**, uneori chiar și auxiliarele dacă sunt rapide. Chiar și în sala de mese, se întâmplă, **să îți bată tacâmurile în farfurie**. Toate acestea ar fi nimic dacă luăm în calcul faptul că aceștia, fără să aibă de ales, beneficiază din plin de factorii perturbatori. Mă opresc aici deși aş putea înșira încă 1001 motive.

Deci: **această lipsă de respect a legiuitorilor față de personalul ambarcat** afectează direct viitorul nostru și al colegilor precum și liniștea pe care și-o doresc cu toții la pensie.

**ÎN ÎNCHEIERE:** Te poți aștepta ca ducându-te cu dosarul în mână la Casa de Pensii (oricare ar fi ea), să ajungi la chereul unui funcționar care nu cunoaste domeniul și nici toată istoria asta. El te va executa instant cu: **NU REIESE de NICĂIERI**, afirmația făcută, ori te va **TRIMITE**, luni bune, **LA PLIMBARE** să aduci nu știi ce adevăruri de pe la firme sau instituții deja dispărute iar în ultimă instanță, nemulțumit, te va sfătui să te adresezi (instanței) **LA TRIBUNALE** pentru a-ți căuta dreptatea.

Dragi cititori !, pentru a repune în drepturi pe cei care au muncit din greu pe navele comerciale și de pescuit: **Nu stați cu mâinile în sân !, Folosiți toate mijloacele și formele de protest existente !.**

**Și asta nu pentru a căpăta RESPECTUL care nu vi se acordă de către autorități, asta doar pentru DREPTATE.**

01.08.2012

Florin GUSMAN

Cu prilejul sărbătoririi de 110 ani a ZILEI MARINEI ROMÂNE, Colegiul de redacție al revistei

„MATELOT” vă adresează LA MULȚI ANI ! și...

**DISTRAȚIE PLĂCUTĂ DE ZIUA NOASTRĂ**

Așteptăm în continuare: propunerile, sugestiile și articolele dumneavoastră

Pentru relații : Tel: 021-319.61.05 Nicolai Stănculescu sau Florin Gusman