

**NICOLAE MELINESCU**

"Andrei Şaguna" University of Constanţa

**FREEDOMS AND CONSTRAINTS IN THE REPORTS FROM THE MARINE  
ANTI-PIRACY OPERATIONS THEATRE "ATALANTA"**

*Abstract: Romania supported and took part in operations against maritime piracy in the Gulf of Aden and along the Somali coast for two reasons: one, it has been a member of the NATO and the E.U. Henceforth, it fulfilled its commitments and responsibilities and acted according to its full pledge to be a security provider wherever the two organizations have been involved for the benefit of its members and of the international community at large. Second, Romania is one of the nine countries that provide qualified mariners for the ship crews of international shipping companies, although it no longer has a commercial fleet of its own. For almost three months, the Romanian frigate "King Ferdinand" was part of the EUNAVFOR operations initiated by the European Union to secure the commercial traffic in an area infested with pirates. Many of their victims were Romanian sailors taken and held hostages for three or four months on end. Their numbers reached almost a hundred along the years. Part of the Romanian navigators' missions was not only to protect ships in the dangerous area but also to approach suspected local dhows and to provide assistance, fuel, food and medical care to crews in difficulty. Spectacular operations happened during the missions carried out by Romanians. Some were just routine, like refueling from a huge American tank ship, others meant life or death as Romanian fighters from the special forces approached suspected pirate ships. As that was the first such mission for the Romanian naval forces, the public's interest was extremely high as was the responsibility of a TV correspondent embedded with the frigate's crew for two weeks. Meeting the public's interest and the military requirements on board was a very intricate maneuver both for the military commander and for the civilian correspondent. In the end, both the crew and the journalist could meet the demands of their particular professions.*

*Keywords: Maritime piracy, Romanian frigate, operation „Atalanta”, Somali pirates, tv reporting.*

La început de secol și de mileniu, în epoca digitalizării și a globalizării, a tehnologiilor ultra-performante, omenirea se confruntă cu un fenomen care a marcat inițial relațiile internaționale moderne între secolele ale XVI-lea și al XVIII-lea: pirateria maritimă. În mod cu totul surprinzător, mijloacele de detecție și de combatere a jafurilor pe marea internațională nu au reușit să trimită practicile medievale înapoi în istorie.

În Convenția Națiunilor Unite a Dreptului Mării din 1982, pirateria consta din:

(a) orice acte ilegale de violență sau deținere sau orice act de jaf comis în scopuri personale de către echipajul sau pasagerii unui vas sau ai unei aeronave private și efectuate:

(i) pe marea internațională împotriva altei nave sau aeronave sau împotriva unor persoane sau proprietăți la bordul unei astfel de nave sau aeronave;

(ii) împotriva unui vas, aeronave, persoane sau proprietăți într-un loc din afara jurisdicției oricărui stat;

(b) orice act de participare voluntară la operarea unui vas sau aeronavă în cunoștință a faptului că aceasta devine un vas sau o aeronavă pirat;

(c) orice act de incitare sau de facilitare internațională a unui act descris în subparagrafele (a) și (b)<sup>1</sup>.

În ultimele trei decenii, pirateria maritimă a apărut și se manifestă tot mai agresiv în două zone dominate de un stat în curs de eșuare, Nigeria, și în zona litorală a unui stat eșuat Somalia.

Pentru România fenomenul nu mai este doar o poveste romantică, narată cinematografic pe plaje însorite cu actori decorativi și dive răpitoare. România, deși nu mai are flotă comercială are Academie navală, Școală de maiștri și tehnicieni de marină și este una din cele nouă țări care furnizează personal pentru echipajele internaționale ale navelor comerciale. Potrivit sindicatului român de profil, cel puțin treizeci de mii dintre membrii săi sunt angajați de armatori străini și navighează prin zonele periculoase. Și nu fără riscuri! Până la data elaborării acestei comunicări, mai mult de șaiszeci dintre ei au fost ostatici ai piraiților din Golful Aden sau din Golful Benin<sup>2</sup>.

Largul coastelor africane a devenit, după anii 1990, teatrul unor acte banditești împotriva navelor comerciale, care au provocat pagube armatorilor nevoiți să-și răscumpere bunurile și echipajele cu sume fabuloase și au periclitat schimbul liber de mărfuri pe marea internațională.

Pirateria africană se leagă de câteva variabile înglobate în ultimele două decenii într-o țesătură complexă de fenomene și realități care au dovedit că efortul eficient de combatere a ei nu mai poate să cadă în responsabilitatea unui singur stat. Între aceste variabile se înscriu:

- violența și terorismul din interiorul continentului african: Somalia, Sudan, Nigeria, Sierra Leone, Liberia, Cote d'Ivoire;

- interesul Statelor Unite și al țărilor occidentale de a constitui alianțe cu guvernele din zonă pentru folosirea bazelor locale în lupta împotriva extremiștilor și chiar înființarea propriilor baze, cum este cea americană din Djibuti;

- poziționarea strategică a bandelor de atacatori în puncte de mare importanță pentru traficul internațional, în special de petrol. Deborah West explica poziția americană, arătând că "încă înaintea declanșării războiului împotriva terorismului [SUA] au luat decizia semnificativă potrivit căreia Cornul Africii avea să devină o componentă critică a acestui război. O altă hotărâre importantă luată de Comandamentul Central (CENTCOM) a fost să plaseze cartierul general al Forței Comune de Atac din Cornul Africii (CJTF-HOA) într-o țară minusculă dar importantă, Djibuti. Principalul motiv se întemeiază pe poziționarea ei în proximitatea strâmtoării Bab al-Mandeb, considerată cel de-al doilea punct important în navigația globală și un obiectiv potențial al activităților teroriste"<sup>3</sup>.

- situația internă din unele țări lipsite de controlul administrației centrale pe tot teritoriul național, așa-numitele "țări eșuate" sau "failed states". Jeffrey Young considera că acestea domină peisajul politic în Africa. Din punct de vedere istoric, consideră autorul citat, ele sunt copleșite de corupție, incapabile să se guverneze, cu zone întinse, mai ales spre frontiere, trecute sub controlul unor forțe rebele. Caracteristicile unui asemenea stat eșuat din Africa derivă din "factualizarea grupurilor etnice și religioase, accesul diferențiat [al acestor grupuri] la beneficiile economice și absența drepturilor omului"<sup>4</sup>.

1 United Nations *Convention of the Law of the Sea (UNCLOS)* of 10 December 1982, Part VII: High Seas, Article 101.

2 Interviu structurat cu Adrian Mihălcioiu, Inspector ITF, Sindicatul Liber al Navigatorilor, 6 septembrie 2012, Constanța.

3 Deborah West, *Combating Terrorism in The Horn of Africa and Yemen*, World Peace Foundation Reports, Cambridge, Massachusetts 2005, p.6.

4 Jeffrey Young, *Failed States Foster Terrorism*, November 6, 2006, <http://www.voanews.com/english/archive/2006-11/failed2006-11-09-voa3cfm>, accesat 27.01.2010.

Într-un raport asupra securității de durată, ambasadorul american Ronald D. Palmer considera impropriu termenul de stat eșuat și propunea înlocuirea lui cu cel de "stat slab" sau "weak state". În descrierea acestui tip de stat el includea câteva caracteristici comune zonei sub-sahariene:

- presiuni etnice uriașe;
- mișcări masive de refugiați;
- migrație cronică;
- dezvoltarea economică inegală pe interese de grup;
- declin economic accentuat sau sever;
- criminalizarea sau delegitimarea statului;
- deteriorarea progresivă a serviciilor publice;
- transformarea aparatului de securitate într-un stat în stat;
- intervenția altor state sau a unor potagoniști externi<sup>5</sup>.

Într-un asemenea mediu, violența internă sau "terorismul intern" cum îl numește Paul Marshall<sup>6</sup> devine un *modus vivendi* pentru foști comandanți militari căzuți în dizgrație (vezi traiectoria lui Paul Nkunda în Ruanda și în R. D. Congo), pentru aventurieri, șefi de trib avizi de putere sau cuceritori ratați. Proliferarea lor, granițele convenționale nesupravegheate, sărăcia în expansiune rapidă, frustrările politice, exaltarea religioasă și represiunea au creat un mediu în care prosperă un fel de alienare a radicalismului generator de terorism intern și internațional. Natura incertă și neconsolidată a multora dintre statele africane încă de la împărțirea colonială la sfârșitul secolului al XIX-lea (The scramble for Africa) și coruptibilitatea clasei politice locale au transformat unele teritorii africane în perimetre ale violenței interne prelungite, în condițiile unei sărăcii cronice și a absenței autorității interactive și inclusive, în acte de piraterie în apele internaționale. Revenind la editorialistul Paul Marshall, evocat anterior, una din observațiile sale despre "terorismul intern" a adus un element interesant în analiza reactualizării pirateriei maritime. El constata că războaiele de eliberare, luptele pentru obținerea independenței au lăsat ambiguități reziduale, nu au stabilit o distincție între teroriști și luptători pentru libertate și s-a prelungit ostilitatea față de politicile coloniale și post-coloniale<sup>7</sup>.

Exemplificarea cea mai elocventă a unei asemenea analize o oferă Somalia, statul de origine al briganzilor mării din zilele noastre. Una din țările sub-sahariene cele mai consistente din punct de vedere etnic (dintr-o populație de 8.699.000, 92,4% sunt somali, 2,2% arabi, 1,3% afari, 4,1% alții<sup>8</sup>) este practic neguvernabilă, autoritatea centrală controlând capitala, și nici aceea în întregime. La începutul lui 2010, în 19 zile de luptă între forțele guvernamentale și milițiile Hizbul Islam și Al Shabaab 63 de mii de civili au pornit în exil intern<sup>9</sup> din cauza violențelor. Acest teritoriu a devenit expresia pirateriei moderne în primul rând din cauza sărăciei dar și a lipsei de autoritate și coordonare a operațiunilor de securitate națională.

Spart la sfârșitul secolului al XIX-lea de francezi, de britanici și apoi de italieni, regatul Punt s-a văzut risipit în Somalia Britanică, și Somalia Italiană, cele două colonii transformând provincia de nord, Somaliland și pe cea din sud-est, Punt-land, în două entități diferite, cu stăpâni și reguli diferite.

5 Ronald D. Palmer "Promoting Sustainable Security" în *The Failed States Index*, Fund for Peace 2006, <http://fundforpeace.org/programs/si/failindex2006.php>, accesat 09.02.2010.

6 Paul Marshall, "Radical Islam's Move on Africa", *The Washington Post* October 16, 2003, p. A25.

7 *Idem*.

8 Time Almanac 2009, p.487.

9 David McKenzie, *Fighting in Somalia displaces 63,000 people*, CNN.com, <http://cnn.cite.printthis.clickability.com/pt/cpt?action=cpt&title=Fighting+in+Somalia+di...>, accesat 20.01.2010

La capătul a șase decenii și mai bine de istorie paralelă, cele două colonii au format în 1960 Republica Somalia. Lunga domnie a lui Siad Barré și prăbușirea ulterioară a regimului său totalitarist întins pe 22 de ani au lăsat un vid de putere pe care s-au repezit să-l umple milițiile islamiste și baronii războiului<sup>10</sup>. Nemulțumirea populației, haosul administrativ, anarhia politică și revolta militarilor au alimentat ascendența pirateriei ca mod de viață, sursă de venituri nemuncite și resort al puterii. Franklin Ogbunwezeh a descifrat în această paradigmă siajul convenției imperialiste din perioada colonială. Creațiile acelei epoci erau destinate să servească unui scop potrivit căruia legitimitatea lor ontologică sau *raison d'etre* avea să se piardă. Dispariția statelor sau a dominioanelor incapabile să se auto-propulseze le-a condamnat la implozie. Decăderea a fost orchestrată de hoarde de pirați locali, antrenati în "nobilă artă a pirateriei"<sup>11</sup>. Acești noi protagoniști au căpătat o statură internațională din două motive:

— îndrăzneala de a ataca nave de mare tonaj în apele internaționale, inclusiv tancuri petroliere, prin acțiuni de vizibilitate extremă, relatate de agențiile de știri filmate, gen REUTERS TV sau Associated Press Television News;

— capacitatea de a extorca sume enorme pentru eliberarea echipajelor și a vapoarelor aflate sub controlul lor. Potrivit surselor ONU, între 250 și 800 de milioane de dolari ar fi totalul sumelor acumulate din pirateria somaleză într-un singur an<sup>12</sup>.

În 2009, pentru al treilea an consecutiv atacurile împotriva unor vapoare de mărfuri în afara apelor teritoriale ale unui stat sau altul au continuat să crească și au depășit numărul de 400, adică mai mult de unul pe zi. Aceste "incidente", cum le numește Biroul Maritim Internațional, au făcut obiectul unui amplu raport publicat la începutul lui 2010<sup>13</sup>, care a înregistrat cantitativ un fenomen cu efecte și repercusiuni mult mai profunde. Numai Statele Unite au pierdut în urma atacurilor banditești pe mare între 13 și 19 miliarde de dolari anual din cauza blocării unei mari cantități de produse pe navele sechestrate săptămâni și chiar luni de zile. Paza de coastă și marina militară americane au reușit să elibereze Marea Caraibilor de pirați, dar fenomenul nu a dispărut, ci s-a mutat în largul coastelor Africii, în vest la confluența dintre fluviul Niger și Oceanul Atlantic și în est de la Golful Aden înspre sud, de-a lungul coastelor somaleze<sup>14</sup>.

Odată cu înmulțirea alarmantă a atacurilor și cu creșterea devastatoare a pagubelor comunitatea internațională s-a mobilizat și pentru ca să consolideze diferențele semnificative între pirateria maritimă și terorismul pe oceanul planetar<sup>15</sup>. Mai multe forme de coalizare a adus în teatrul de operațiuni din vestul Oceanului Indian nave de luptă din țările interesate direct de menținerea și dezvoltarea securității transporturilor maritime în zonă. Una din inițiativele multinaționale de limitare și combaterea a pirateriei maritime a fost operațiunea „Atalanta” a Uniunii Europene. Operațiunea a aplicat prevederile rezoluțiilor 1814, 1816, 1838 și 1846 ale Consiliului de Securitate al Organizației Națiunilor Unite, a fost lansată pe 8 decembrie 2008 și a fost prelungită până la sfârșitul acestui an.

10 Vezi Nicolae Melinescu, *Uriașul care se trezește. Africa sub-sahariană în ultimele trei decenii*, CA Publishing Cluj Napoca, 2009, p.133, 338.

11 Franklin Ogbunwezeh, "Africa: The Ontology of Failed States", <http://dawedu.com/ogbunwezeh1.htm>, accesat 02.02.2010

12 Shruti Pant, *Anti-piracy strategies proving effective, UN says*, CNN.com, 2 February 2010.

13 ICC Commercial Crime Services, *International Maritime Bureau's Piracy Report 2009*, #3 [http://www.ice-ccs.org/index.php?option=com\\_content&view=article&id=385:2009-world...](http://www.ice-ccs.org/index.php?option=com_content&view=article&id=385:2009-world...), accesat 03 februarie 2012

14 Anne Luft Korin "Terrorism Goes to Sea", *Foreign Affairs* <http://foreignaffairs.org/2004/101faesay83606/gal-luft-anne-korin/terrorism-goes-to-sea.html>, accesat 8 ianuarie 2010.

15 Vezi Ioan Damaschin, Ștefan Georgescu, „Aspecte actuale ale pirateriei și terorismului maritim”, Comunicare la Conferința națională *Devianța și delincvența juvenilă*, 29-30 octombrie 2010.

Forța Navală a Uniunii Europene a fost inclusă în acțiunea globală de combatere a pirateriei maritime în largul coastelor Somaliei. Inițial principala preocupare a fost protejarea transporturilor cu ajutoare umanitare pentru țările din estul Africii, organizate de Misiunea Uniunii Africane în Somalia (AMISOM) și de Programul Alimentar Mondial (World Food Program). Navele de luptă angajate în operațiune au supravegheat, de asemenea regimul pescuitului în apele teritoriale somaleze pentru prevenirea exploatării abuzive de către pescadoarele industriale neautorizate<sup>16</sup>. În 2012 a fost extinsă aria de acțiune a navelor EUNAVFOR și în interiorul apelor teritoriale somaleze, locul de refugiu și de sechestrare a vapoarelor ocupate de pirai<sup>17</sup>. Ca urmare a creșterii capacității de patrulare și monitorizare a forțelor Uniunii Europene, „72 la sută din atacurile pirateresti au fost dejucate în urma aplicării noilor concepții de operare, a folosirii de către navele comerciale a unui sistem unitar de securitate și a cooperării de înaltă ținută a forțelor navale”<sup>18</sup>. Pe 15 mai 2012, forțele navale ale UE au întreprins primul raid împotriva bazei piraiților somalez de la Harardhere, o localitate litorală cu 2000 de locuitori situată la nord de capitala Mogadishu. Acțiunea în interiorul apelor teritoriale și chiar a uscatului somalez a fost posibilă în urma acordului Guvernului Tranzitoriu care permitea forțelor internaționale să intervină în zone în care statul eșuat nu avea nici o putere de menținere a ordinii publice.

Pentru obținerea acestui acord de principiu a fost nevoie de un demers politic îndelungat, dezvoltat și de Grupul de contact, constituit de peste patruzeci de țări prezente în zonă cu nave de luptă în ianuarie 2009 pentru ca să dea consistență numeroaselor eforturi de stopare a unei crize emergente<sup>19</sup> provocată de actele pirateresti ce aveau să devină tot mai frecvente în anul imediat următor cu efecte materiale și umane îngrijorătoare. Din 4185 de navigatori atacați de pirai în 2010, 1090 au fost luați ostatici și o treime din ei au fost supuși unor abuzuri. Unii dintre marinarii capturați au declarat că au fost folosiți ca scuturi umane în timpul unor atacuri ulterioare capturării lor. Într-o perioadă de patru ani, din 3500 de ostatici 62 au murit din cauza malnutriției iar 25 au fost asasinați. În unele cazuri ostaticii au fost torturați și mulți dintre ei au fost victimele unor traume psihologice prelungite după eliberare<sup>20</sup>. Unul dintre supraviețuitorii români ai unei captivități de patru luni mărturisea: „Piraiții au început să-și dea seama că armatorul îi păcălește [în legătură cu achitarea recompensei de trei milioane de dolari, *n.a.*]. Atunci l-au scos pe cel mai bătrân marinar, care avea cam 62 de ani, l-au târât pe punte, l-au luat la bătaie și trăgeau pe lângă el. Un singur glonț ricoșat din puntea de fier putea să-l omoare oricând. De fapt vroiau să bage groaza în noi. L-au legat pe acest bătrân cu funii și-l aruncau peste bord, după care-l scoteau din apă mai mult mort decât viu. Acolo era plin de rechini. Eu vedeam către trei patru rechini o dată. Erau mari, de câte patru-cinci metri. Le-am zis piraiților să împuște rechinul cel mai mare că nu mai aveam ce să mâncăm și mi-au zis “nu, să vă hotărâți să săriți în apă”. Dacă săream peste bord nu aveam nici o șansă. Au început să ne taie mâncarea, ne-au luat toate țigările. Apă nu mai vroiau să ne dea. Ziceau: ‘dacă nu aveți bani nu vă dăm nimic’”<sup>21</sup>.

În primăvara anului 2012, Consiliul Superior de Apărare a Țării a anunțat că România urma să participe la inițiativa europeană cu Fregata “Regele Ferdinand”. Timp de 93 de zile

<sup>16</sup> Gheorghe Marin, Adrian-Sirojea Mihei, *TERORISMUL MARITIM. MIT ȘI REALITATE*, Editura Centrului Tehnic-Editorial al Armatei, București, 2010.

<sup>17</sup> [GGI Analysis: The Somali crisis and the EU](#). *Global Governance Institute*. 24 July 2012, accesat, 2 mai 2014.

<sup>18</sup> EUNAVFOR Operation Atalanta, Force Commander Rear Admiral Philippe Coindreau, <http://eunavfor.eu/2010/12/eunavfor-force-headquarters-handover-ceremony/>, accesat 2 mai 2014

<sup>19</sup> Paul Dobrescu, *Geopolitica*, comunicare.ro, București, 2003.

<sup>20</sup> Jonathan Saul (20 June 2011). ["Deaths of Seafarers in Somali Pirate Attacks Soar"](#). Reuters.

<sup>21</sup> Interviu structurat cu Teofil Virgil Crețu, 12 septembrie 2012, Sulina.

nava românească de luptă a parcurs peste 17 mii de mile marine în vestal Oceanului Indian, de la ieșirea din Marea Roșie până la sud de Ecuator în zona insulelor Comore. Prima participare a navei amiral a marinei române la o acțiune de asemenea amploare a generat interesul publicului din țară prin noutatea tipului de misiune și prin angajarea fregatei într-o operațiune care urmărea tocmai siguranța navelor comerciale care aveau la bord și marinari români. Una din căile de respectare a dreptului publicului la informație a fost și prezentarea prin transmisiuni de la bord a principalelor activități incluse în misiune.

În calitate de corespondent acreditat, am relatat despre desfășurarea expediției timp de două săptămâni, de la escala în portul tanzanian Dar es Salam până la escala în portul Djibuti. Procedul încartiruirii jurnaliștilor în unități militare s-a dovedit productiv în campaniile din Kosovo, din Irak și din Afganistan și a permis apropierea publicului și cunoașterea de către membrii săi a modului în care armata acționează în diverse teatre de operațiuni. O asemenea angajare profesională presupune asumarea unei răspunderi sporite de către ambele părți:

- corespondentul trebuie să răspundă principalelor principii și coordonate profesionale prin prezentarea fidelă, promptă și corectă a informațiilor, **cu respectarea consemnului militar;**

- unitatea gazdă trebuie să garanteze securitatea corespondentului, precum și furnizarea informațiilor de interes public, nesecretizate care pot contribui la îndeplinirea obligațiilor sale profesionale.

Între aceste reglementări se desfășoară viața de zi cu zi pe durata demersului publicistic. În cazul relatărilor însoțite de imagini din timpul operațiunilor efectuate de fregata românească, respectarea angajamentelor reciproce a devenit mult mai strictă. Pe baza unei convenții încheiate înainte de îmbarcare, atât textele corespondențelor cât și imaginile însoțitoare erau controlate fie de comandatul navei, comandor Mihai Panait, fie de ofițerul de legătură cu mass media, locotenent comandorul Egorov. Aparent poate să pară cenzură, dar relatările din asemenea conjuncturi implică siguranța unui mare număr de oameni, pot să aducă atingere din neștiință succesului misiunii de luptă, pot să compromită autoritatea profesională a celor implicați. Din această cauză am acceptat asemenea rigori, introduse nu pentru controlul în sens negativ al conținutului corespondențelor, ci pentru respectarea angajamentelor de principiu luate de partea română, respectiv Ministerul Apărării, atunci când a solicitat acreditarea jurnalistului la comandamentul britanic al întregii misiuni. Respectarea unor recomandări sau cerințe s-a dovedit o atitudine productivă, pentru că le-a permis membrilor relevanți ai echipajului să transmită informații utile pentru relatări și să discute în cadrul neoficial anumite aspecte menite să contribuie la înțelegerea de fond a misiunii precum și a mecanismelor care ordonau activitățile de la bord. Așa se face că relatările au avut un grad maxim de veridicitate prin imaginile înregistrate la numeroase momente revelatoare pentru efortul echipajului de a îndeplini exemplar solicitările transmise de comandamentul operațiunii, cum au fost:

- alimentările în marș cu combustibil de la o navă cisternă americană de 300 de mii de tone,

- abordarea unor pescari pentru obținerea de informații despre prezența piraților;
- exercițiile de tragere cu armamentul de la bord și cu armamentul individual al membrilor unității speciale de abordare;

- lansarea pe coardă a militarilor din grupa de verificare;

- survolarea la bordul elicopterului Puma naval a zonei de coastă somaleze.

Pătrunderea unui civil în spațiul și în viața militarilor care pe un perimetru redus la cei 150 de metri lungime ai navei este un gest neobișnuit și unii din membrii echipajului, puțini, au avut rețineri, mai ales în prezența video-camerei. Majoritatea, navigatori cu dragoste de marinărie și cu pasiune pentru munca lor, s-au adaptat din mers și au devenit camarazi de drum în egală măsură competenți și ospitalieri. Alături de ei, am realizat relatări aproape

zilnice despre desfășurarea misiunii pentru că în fiecare zori de zi când în megafoane se auzea vocea baritonală a deșteptării „Bună dimineața „Regele Ferdinand”, descifram promisiunea unor momente interesante atât pentru mine cât și pentru publicul de acasă. Tot ceea ce se întâmpla la bord, de la recuperarea din valuri a lui Otto, manechinul folosit pentru exercițiile „om la apă”, până la vizita comandantului operațiunii, contraamiralul Enrico Credentino, sau la întâlnirea cu fregata turcească Gemlâk, purta o anumită conotație care sublinia importanța relatării și a corectitudinii faptelor prezentate.

Mai mult decât în orice altă conjunctură, acuratețea imaginilor, exactitatea informațiilor, tonul relatării, fluența structurii informaționale compuneau viziunea de ansamblu a reportajului. Ceea ce consider ca a reprezentat esența misiunii de paisprezece zile la bordul fregatei a fost respectarea regulilor și a cerințelor formulate de cei care m-au primit în mijlocul lor, într-o lume riguroasă, consemnată unor regulamente clare al căror scop nu a fost îngrădirea informației ci tocmai transmiterea unei imagini corecte despre mersul evenimentelor. Ceea ce nu înseamnă că nu au existat constrângeri și chiar frustrări din partea corespondentului. Unul dintre momentele cele mai sensibile a fost aducerea la bord a nouă suspecți de piraterie, surprinși de fregata turcească Gemlâk, la aproape o mie de mile marine de malul somalez, acolo unde pescarii nu ajung niciodată. Marinarii români i-au preluat ca să-i identifice, să îi înregistreze și să comunice datele obținute comandamentului operațiunii. Acesta, la rândul lui, stabilea dacă suspecții pot fi acuzați de piraterie și predați unei instanțe sau dacă datele și probele obținute nu susțineau o asemenea acuzație. Ca regulă de filmare, mi s-a cerut să nu înregistrez imagini prin care cei nouă să poată fi identificați, deoarece beneficiau de prezumția de vinovăție până la finalizarea unei posibile anchete. O reglementare greu de respectat în condițiile care, pentru un corespondent, momentul reprezenta maximum de veridicitate a relatării. Fregata pornise cu misiunea să prindă suspecți de piraterie, mă aflam față în față cu ei, dar consemnul era să nu le filmez chipurile, sau să-i filmez din spate când erau introduși în închisoarea navei. Pentru unicitatea episodului am înregistrat toate imaginile, după cerințele discursului cinematografic (plan larg, plan mediu, prim plan, plan detaliu) și am transmis pentru reportaj doar imaginile care se supuneau reglementărilor. Am respectat și cerința ca de la bordul navei să nu plece imagini compromițătoare prin sistemul de comunicații prin satelit, și am păstrat pentru arhivă și reportajul bilanțier, realizat în țară la încheierea misiunii secvența care le prezenta telespectatorilor întregul procedeu de preluare și identificare a suspecților. În asemenea situații cel mai productiv este compromisul ale cărui limite maxime și minime nu dăunează niciuneia dintre părți și asigură funcționarea înțelegerilor inițiale. Chiar dacă în sinea lui, comandantul a înțeles dorința de a prezenta imagini cu puternic efect emoțional, el nu putea și nici nu i-am cerut să-și încalce obligațiile față de comandamentul operațiunii și față de nobila sa profesiune de navigator militar. Tentația senzaționalului facil este cea mai amenințătoare în situații de asemenea calibru și satisfacerea ei nu îndeplinește nici funcția informativă, nici pe cea educativă și, cu atât mai puțin pe cea de divertisment. Ceea ce poate să dea valoare relatării este noutatea absolută sprijinită de secvențe explicative, descriptive și de relație. Înregistrarea imaginilor în condiții de stres, sub presiunea timpului și a situației unice de desfășurare a evenimentului înseamnă concentrare maximă, detașarea de cei implicați direct și urmărirea scopului esențial al reportajului: corespondentul reprezintă prelungirea interesului public și are privilegiul să ajungă acolo unde telespectatorii nu ajung, să întâlnească oameni excepționali în situații excepționale.

Participarea la o secțiune din misiunea fregatei „ Regele Ferdinand” în cadrul operațiunii „Atalanta” a pus o serie de probleme de etică profesională. Prima dintre ele a fost alegerea între a transmite relatări controlate de o autoritate extra-profesională de origine militară sau de a nu acoperi deloc un asemenea eveniment prin mijloace redacționale proprii. Alternativa la această a doua opțiune ar fi fost preluarea unor imagini transmise de agențiile

de știri filmate gen REUTERS TV sau Associated Press Television News. Asemenea reportaje, foarte bune calitativ și din punctul de vedere al conținutului și din punctul de vedere al standardului tehnic au avantajul lor ca sursă de susținere a unei știri fără cheltuieli directe și fără deplasarea unei echipe proprii de filmare la locul evenimentului (costisitoare în condițiile pirateriei maritime în largul coastelor Somaliei). Dezavantajul lor este că aceleași imagini sunt furnizate tuturor televiziunilor din țară și marilor canale de știri, gen CNN, Euronews, Al Jazeera sau France 24. Personalizarea acestor reportaje ca surse generale este un proces artificial care permite doar includerea opiniilor unor specialiști sau martori oculari proprii. Rola B, povestea în imagini rămâne aceeași pentru toți. Pe de altă parte, furnizorii de reportaje citați se opresc, de obicei la teme, situații, persoane sau personalități în legătură directă cu țara de origine și tratează elemente asemănătoare din țări „terțe” doar în măsura în care situația în care sunt implicate este cu totul excepțională și constituie o „poveste de interes uman”, sau în situația în care există o relație între aceștia și țara lor de origine, respectiv SUA sau Marea Britanie.

În fața acestor argumente cred că prezența propriului corespondent la fața locului slujește mult mai bine interesele, curiozitatea și așteptările propriului public pentru că relatarea este personalizată în funcție de ceea ce privește direct acțiunile echipajului românesc, în cazul luat în discuție. Este mai ușor și mai convingător ca în reportajul despre activitățile fregatei „Regele Ferdinand” să fie inserate informații de ordin general despre operațiunea „Atalanta” la care sunt asociate încă douăzeci și trei de țări, chiar dacă asemenea informații nu sunt susținute de imagini directe de la aceasta asociere, decât să fie prezentată activitatea navigatorilor militari români pe fundalul evoluției unor vase de luptă americane, chinezești sau iraniene.

Prezența în teatrul de operațiuni, înregistrarea imaginilor, relatarea despre proceduri inedite și specifice rezumă, în egală măsură, circumstanțe de valorificare a potențialului profesional al relatatorului, dar și o serie de obligații care depășesc criteriile și scara de valori profesionale pentru că ele influențează siguranța și eficiența unor activități și interese dincolo de exercițiul strict publicistic.

Relatarea de la fața locului are o funcție redacțională foarte bine stabilită: este o marcă a credibilității, a gradului de urgență prin apropierea strictă în spațiu și în timp de un eveniment de maxim interes pentru publicul propriu, de noutate absolută –telespectatorul român vede cum arată un suspect de piraterie, deosebit de imagini romantice oferite de producția Hollywood – și are prilejul să recepționeze în propria limbă, într-o exprimare accesibilă și directă elemente care compun narațiunea rostită și discursul vizual.

O condiție esențială pentru succesul unor asemenea relatări este respectarea consemnelor, a înțelegerilor și a îndrumărilor date de partenerii extra-profesionali care au o cu totul altă misiune. Cuvântul de ordine este colaborarea și nu confruntarea, demonstrațiile de forță, agresivitatea sunt contraproductive, încarcă inutil o relație limitată în timp și scop și nu îmbunătățesc cu nimic calitatea demersului jurnalistic. Ceea ce deschide uși, interlocutori și accesul spre informații relevante sunt abordările echilibrate, respectul pentru misiunea fiecăruia și căutarea căii spre adevăr.

## BIBLIOGRAFIE

**Damaschin**, Ioan, Ștefan Georgescu, „Aspecte actuale ale pirateriei și terorismului maritim”,

Comunicare la Conferința națională *Devianța și delincvența juvenilă*, 29-30 octombrie 2010.

**Dobrescu**, Paul, *Geopolitica*, comunicare.ro, București, 2003.

**EUNAVFOR**, Operation Atalanta, Force Commander Rear Admiral Philippe Coindreau,

- <http://eunavfor.eu/2010/12/eunavfor-force-headquarters-handover-ceremony/>  
**GGI Analysis: The Somali crisis and the EU**. *Global Governance Institute*. 24 July 2012
- ICC Commercial Crime Services**, *International Maritime Bureau's Piracy Report 2009*, #3  
[http://www.ice-ccs.org/index.php?option=com\\_content&view=article&id=385:2009-world...](http://www.ice-ccs.org/index.php?option=com_content&view=article&id=385:2009-world...)
- Korin**, Anne Luft "Terrorism Goes to Sea", *Foreign Affairs*  
<http://foreignaffairs.org/2004/101faesay83606/gal-luft-anne-korin/terrorism-goes-to-sea.html>
- Marin**, Gheorghe, Adrian-Sirojea Mihei, *TERORISMUL MARITIM. MIT ȘI REALITATE*, Editura Centrului Tehnic-Editorial al Armatei, București, 2010.
- Marshall**, Paul, "Radical Islam's Move on Africa", *The Washington Post* October 16, 2003.
- McKenzie**, David, *Fighting in Somalia displaces 63,000 people*, CNN.com,  
<http://cnn.cite.printhis.clickability.com/pt/cpt?action=cpt&title=Fighting+in+Somalia+di>
- Melinescu**, Nicolae, *Uriașul care se trezește. Africa sub-sahariană în ultimele trei decenii*, CA Publishing Cluj Napoca, 2009.
- Ogbunwezeh**, Franklin, "Africa: The Ontology of Failed States",  
<http://dawedu.com/ogbunwezeh1.htm>
- Palmer**, Ronald D. "Promoting Sustainable Security" în *The Failed States Index*, Fund for Peace 2006,  
<http://fundforpeace.org/programs/si/failindex2006.php>
- Pant Shruti**, *Anti-piracy strategies proving effective, UN says*, CNN.com
- Saul**, Jonathan (20 June 2011). "[Deaths of Seafarers in Somali Pirate Attacks Soar](#)". Reuters.
- United Nations**, *Convention of the Law of the Sea (UNCLOS)* of 10 December 1982, Part VII: High Seas, Article 101.
- West**, Deborah, *Combating Terrorism in The Horn of Africa and Yemen*, World Peace Foundation Reports, Cambridge, Massachusetts 2005.
- Young**, Jeffrey, *Failed States Foster Terrorism*, November 6, 2006,  
<http://www.voanews.com/english/archive/2006-11/failed2006-11-09-voa3cfm>