**NICOLAE MELINESCU**
"Andrei Şaguna" University of Constanța

# *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 fro 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 şi de mileniu, în epoca digitalizării şi a globalizării, a tehnologiilor ultra-performante, omenirea se confruntă cu un fenomen care a marcat iniţial relaţiile internaţionale moderne între secolele ale XVI-lea şi al XVIII-lea: pirateria maritimă. În mod cu totul surprinzător, mijloacele de detecţie şi de combatere a jafurilor pe marea internaţională nu au reuşit să trimită practicile medievale înapoi în istorie.

În Convenţia Naţiunilor Unite a Dreptului Mării din 1982, pirateria consta din:

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

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

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

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



BDD-A21746 © 2014 Arhipelag XXI Press
Provided by Diacronia.ro for IP 216.73.217.34 (2026-11-13 07:50:51 UTC)

(c) orice act de incitare sau de facilitare internaţională a unui act descris în sub paragrafele (a) şi (b)[1].

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

Pentru România fenomenul nu mai este doar o poveste romantică, narată cinematografic pe plaje însorite cu actori decorativi şi dive răpitoare. România, deşi nu mai are flotă comercială are Academie navală, Şcoală de maiştri şi tehnicieni de marină şi este una din cele nouă ţări care furnizează personal pentru echipajele internaţionale ale navelor comerciale. Potrivit sindicatului român de profil, cel puţin treizeci de mii dintre membrii săi sunt angajaţi de armatori străini şi navighează prin zonele periculoase. Şi nu fără riscuri! Până la data elaborării acestei comunicări, mai mult de şaizeci dintre ei au fost ostatici ai piraţilor din Golful Aden sau din Golful Benin[2].

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

Pirateria africană se leagă de câteva variabile înglobate în ultimele două decenii într-o ţesătură complexă de fenomene şi realităţi 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:

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

- interesul Statelor Unite şi al ţărilor occidentale de a constitui alianţe cu guvernele din zonă pentru folosirea bazelor locale în lupta împotriva extremiştilor şi chiar înfiinţarea propriilor baze, cum este cea americană din Djibuti;

- poziţionarea strategică a bandelor de atacatori în puncte de mare importantă pentru traficul internaţional, în special de petrol. Deborah West explica poziţia americană, arătând că "încă înaintea declanşării 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 Forţei Comune de Atac din Cornul Africii (CJTF-HOA) într-o ţară minusculă dar importantă, Djibuti. Principalul motiv se întemeiază pe poziţionarea ei în proximitatea strâmtorii Bab al-Mandeb, considerată cel de-al doilea punct important în navigaţia globală şi un obiectiv potenţial al activităţilor teroriste"[3].

- situaţia internă din unele ţări lipsite de controlul administraţiei centrale pe tot teritoriul naţional, aşa-numitele "ţări eşuate" sau "failed states". Jeffrey Young considera că acestea domină peisajul politic în Africa. Din punct de vedere istoric, consideră autorul citat, ele sunt copleşite de corupţie, incapabile să se guverneze, cu zone întinse, mai ales spre frontiere, trecute sub controlul unor forţe rebele. Caracteristicile unui asemenea stat eşuat din Africa derivă din "factualizarea grupurilor etnice şi religioase, accesul diferenţiat [al acestor grupuri] la beneficiile economice şi absenţa drepturilor omului[4]".

---

1United 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, Constanţa.

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

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



BDD-A21746 © 2014 Arhipelag XXI Press
Provided by Diacronia.ro for IP 216.73.217.34 (2026-11-13 07:50:51 UTC)

Într-un raport asupra securităţii de durată, ambasadorul american Ronald D. Palmer considera impropriu termenul de stat eşuat şi 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 uriaşe;
— mişcări masive de refugiaţi;
— migraţie 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;
— intervenţia altor state sau a unor potagonişti externi[5].

Într-un asemenea mediu, violenţa internă sau "terorismul intern" cum îl numeşte Paul Marshall[6] devine un *modus vivendi* pentru foşti comandanţi militari căzuţi în dizgraţie (vezi traiectoria lui Paul Nkunda în Ruanda şi în R. D. Congo), pentru aventurieri, şefi de trib avizi de putere sau cuceritori rataţi. Proliferarea lor, graniţele convenţionale nesupravegheate, sărăcia în expansiune rapidă, frustrările politice, exaltarea religioasă şi represiunea au creat un mediu în care prosperă un fel de alienare a radicalismului generator de terorism intern şi internaţional. Natura incertă şi neconsolidată a multora dintre statele africane încă de la împărţirea colonială la sfârşitul secolului al XIX-lea (The scramble for Africa) şi coruptibilitatea clasei politice locale au transformat unele teritorii africane în perimetre ale violenţei interne prelungite, în condiţiile unei sărăcii cronice şi a absenţei autorităţii interactive şi inclusive, în acte de piraterie în apele internaţionale. Revenind la editorialistul Paul Marshall, evocat anterior, una din observaţiile sale despre "terorismul intern" a adus un element interesant în analiza reactualizării pirateriei maritime. El constata că războaiele de eliberare, luptele pentru obţinerea independenţei au lăsat ambiguităţi reziduale, nu au stabilit o distincţie între teroriştii şi luptători pentru libertate şi s-a prelungit ostilitatea faţă de politicile coloniale şi post-coloniale[7].

Exemplificarea cea mai elocventă a unei asemenea analize o oferă Somalia, statul de origine al briganzilor mării din zilele noastre. Una din ţările sub-sahariene cele mai consistente din punct de vedere etnic (dintr-o populaţie de 8.699.000, 92,4% sunt somali, 2,2% arabi, 1,3% afari, 4,1% alţii[8]) este practic neguvernabilă, autoritatea centrală controlând capitala, şi nici aceea în întregime. La începutul lui 2010, în 19 zile de luptă între forţele guvernamentale şi miliţiile Hizbul Islam şi Al Shabaab 63 de mii de civili au pornit în exil intern[9] din cauza violenţelor. Acest teritoriu a devenit expresia pirateriei moderne în primul rând din cauza sărăciei dar şi a lipsei de autoritate şi coordonare a operaţiunilor de securitate naţională.

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

5 Ronald D. Palmer "Promoting Sustainable Security" în *The Failed States Index*, Fund for Peace 2006, http://fundfor peace.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



BDD-A21746 © 2014 Arhipelag XXI Press
Provided by Diacronia.ro for IP 216.73.217.34 (2026-11-13 07:50:51 UTC)

La capătul a şase decenii şi mai bine de istorie paralelă, cele două colonii au format în 1960 Republica Somalia. Lunga domnie a lui Siad Barré şi prăbuşirea ulterioară a regimului său totalitarist întins pe 22 de ani au lăsat un vid de putere pe care s-au repezit să-l umple miliţiile islamiste şi baronii războiului[10]. Nemulţumirea populaţiei, haosul administrativ, anarhia politică şi revolta militarilor au alimentat ascendenţa pirateriei ca mod de viaţă, sursă de venituri nemuncite şi resort al puterii. Franklin Ogbunwezeh a descifrat în această paradigmă siajul convenţiei imperialiste din perioada colonială. Creaţiile acelei epoci erau destinate să servească unui scop potrivit căruia legitimitatea lor ontologică sau *raison d'etre* avea să se piardă. Dispariţia statelor sau a dominioanelor incapabile să se auto-propulseze le-a condamnat la implozie. Decăderea a fost orchestrată de hoarde de piraţi locali, antrenaţi în "nobila artă a pirateriei"[11]. Aceşti noi protagonişti au căpătat o statură internaţională din două motive:

— îndrăzneala de a ataca nave de mare tonaj în apele internaţionale, inclusiv tancuri petroliere, prin acţiuni de vizibilitate extremă, relatate de agenţiile de ştiri filmate, gen REUTERS TV sau Associated Press Television News;

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

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 şi au depăşit numărul de 400, adică mai mult de unul pe zi. Aceste "incidente", cum le numeşte Biroul Maritim Internaţional, au făcut obiectul unui amplu raport publicat la începutul lui 2010[13], care a înregistrat cantitativ un fenomen cu efecte şi repercusiuni mult mai profunde. Numai Statele Unite au pierdut în urma atacurilor banditeşti pe mare între 13 şi 19 miliarde de dolari anual din cauza blocării unei mari cantităţi de produse pe navele sechestrate săptămâni şi chiar luni de zile. Paza de coastă şi marina militară americane au reuşit să elibereze Marea Caraibilor de piraţi, dar fenomenul nu a dispărut, ci s-a mutat în largul coastelor Africii, în vest la confluenţa dintre fluviul Niger şi Oceanul Atlantic şi în est de la Golful Aden înspre sud, de-a lungul coastelor somaleze[14].

Odată cu înmulţirea alarmantă a atacurilor şi cu creşterea devastatoare a pagubelor comunitatea internaţională s-a mobilizat şi pentru ca să consolideze diferenţele semnificative între pirateria maritimă şi terorismul pe oceanul planetar[15]. Mai multe forme de coalizare a adus în teatrul de operaţiuni din vestul Oceanului Indian nave de luptă din ţările interesate direct de menţinerea şi dezvoltarea securităţii transporturilor maritime în zonă. Una din iniţiativele multinaţionale de limitare şi combaterea a pirateriei maritime a fost operaţiunea „Atalanta" a Uniunii Europene. Operaţiunea a aplicat prevederile rezoluţiilor 1814, 1816, 1838 şi 1846 ale Consiliului de Securitate al Organizaţiei Naţiunilor Unite, a fost lansata pe 8 decembrie 2008 şi a fost prelungită până la sfârşitul acestui an.

---

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

11 Franklin Ogbunwezeh, "*Africa:The Ontology of Failed States*", httm://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..., accesat 03 februarie 2012

14Anne 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, Ştefan Georgescu, „Aspecte actuale ale pirateriei şi terorismului maritim", Comunicare la Conferinţa naţională *Devianţa şi delincvenţa juvenilă,* 29-30 octombrie 2010.



BDD-A21746 © 2014 Arhipelag XXI Press
Provided by Diacronia.ro for IP 216.73.217.34 (2026-11-13 07:50:51 UTC)

Forţa Navală a Uniunii Europene a fost inclusă în acţiunea globală de combatere a pirateriei maritime în largul coastelor Somaliei. Iniţial principala preocupare a fost protejarea transporturilor cu ajutoare umanitare pentru ţările din estul Africii, organizate de Misiunea Uniunii Africane în Somalia (AMISOM) şi de Programul Alimentar Mondial (World Food Program). Navele de luptă angajate în operaţiune au supravegheat, de asemenea regimul pescuitului în apele teritoriale somaleze pentru prevenirea exploatării abuzive de către pescadoarele industriale neautorizate[16]. În 2012 a fost extinsă aria de acţiune a navelor EUNAVFOR şi în interiorul apelor teritoriale somaleze, locul de refugiu şi de sechestrare a vapoarelor ocupate de piraţi[17]. Ca urmare a creşterii capacităţii de patrulare şi monitorizare a forţelor Uniunii Europene, „72 la sută din atacurile piratereşti au fost dejucate în urma aplicării noilor concepţii de operare, a folosirii de către navele comerciale a unui sistem unitar de securitate şi a cooperării de înaltă ţinută a forţelor navale”[18]. Pe 15 mai 2012, forţele navale ale UE au întreprins primul raid împotriva bazei piraţilor somalezi de la Harardhere, o localitate litorală cu 2000 de locuitori situată la nord de capitala Mogadishu. Acţiunea în interiorul apelor teritoriale şi chiar a uscatului somalez a fost posibilă în urma acordului Guvernului Tranzitoriu care permitea forţelor internaţionale să intervină în zone în care statul eşuat nu avea nici o putere de menţinere a ordinii publice.

Pentru obţinerea acestui acord de principiu a fost nevoie de un demers politic îndelungat, dezvoltat şi de Grupul de contact, constituit de peste patruzeci de ţări prezente în zonă cu nave de luptă în ianuarie 2009 pentru ca să dea consistenţă numeroaselor eforturi de stopare a unei crize emergente[19] provocată de actele piratereşti ce aveau să devină tot mai frecvente în anul imediat următor cu efecte materiale şi umane îngrijorătoare. Din 4185 de navigatori atacaţi de piraţi în 2010, 1090 au fost luaţi ostatici şi o treime din ei au fost supuşi unor abuzuri. Unii dintre marinarii capturaţi au declarat că au fost folosiţi 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 malnutriţiei iar 25 au fost asasinaţi. In unele cazuri ostaticii au fost torturaţi şi mulţi dintre ei au fost victimele unor traume psihologice prelungite după eliberare[20]. Unul dintre supravieţuitorii români ai unei captivităţi de patru luni mărturisea: „Piraţii au început să-şi dea seama că armatorul îi păcăleşte [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 şi trăgeau pe lângă el. Un singur glonţ ricoşat 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 şi-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 piraţilor să împuşte rechinul cel mai mare că nu mai aveam ce să mâncăm şi mi-au zis “nu, să vă hotărâţi să săriţi în apă”. Dacă săream peste bord nu aveam nici o şansă. Au început să ne taie mâncarea, ne-au luat toate ţigările. Apă nu mai vroiau să ne dea. Ziceau: ‘dacă nu aveţi bani nu vă dăm nimic’”[21].

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

[16] Gheorghe Marin, Adrian-Sirojea Mihei, *TERORISMUL MARITIM. MIT ŞI REALITATE*, Editura Centrului Tehnic-Editorial al Armatei, Bucureşti, 2010.
[17] GGI Analysis: The Somali crisis and the EU". *Global Governance Institute*. 24 July 2012, accesat, 2 mai 2014.
[18] EUNAVFOR Operation Atalanta, Force Commander Rear Admiral Philippe Coindreau, http://eunavfor.eu/2010/12/eunavfor-force-headquarters-handover-ceremony/, accesat 2 mai 2014
[19] Paul Dobrescu, *Geopolitica*, comunicare.ro, Bucureşti, 2003.
[20] Jonathan Saul (20 June 2011). "Deaths of Seafarers in Somali Pirate Attacks Soar". Reuters.
[21] Interviu structurat cu Teofil Virgil Creţu, 12 septembrie 2012, Sulina.



BDD-A21746 © 2014 Arhipelag XXI Press
Provided by Diacronia.ro for IP 216.73.217.34 (2026-11-13 07:50:51 UTC)

nava românească de luptă a parcurs peste 17 mii de mile marine în vestal Oceanului Indian, de la ieşirea din Marea Roşie până la sud de Ecuator în zona insulelor Comore. Prima participare a navei amiral a marinei române la o acţiune de asemenea amploare a generat interesul publicului din ţară prin noutatea tipului de misiune şi prin angajarea fregatei într-o operaţiune care urmărea tocmai siguranţa navelor comerciale care aveau la bord şi marinari români. Una din căile de respectare a dreptului publicului la informaţie a fost şi prezentarea prin transmisiuni de la bord a principalelor activităţi incluse în misiune.

În calitate de corespondent acreditat, am relatat despre desfăşurarea expediţiei timp de două săptămâni, de la escala în portul tanzanian Dar es Salam până la escala în portul Djibuti. Procedeul încartiruirii jurnaliştilor în unităţi militare s-a dovedit productiv în campaniile din Kosovo, din Irak şi din Afganistan şi a permis apropierea publicului şi cunoaşterea de către membrii săi a modului în care armata acţionează în diverse teatre de operaţiuni. O asemenea angajare profesională presupune asumarea unei răspunderi sporite de către ambele părţi:

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

- unitatea gazdă trebuie să garanteze securitatea corespondentului, precum şi furnizarea informaţiilor de interes public, nesecretizate care pot contribui la îndeplinirea obligaţiilor sale profesionale.

Între aceste reglementări se desfăşoară viaţa de zi cu zi pe durata demersului publicistic. În cazul relatărilor însoţite de imagini din timpul operaţiunilor efectuate de fregata românească, respectarea angajamentelor reciproce a devenit mult mai strictă. Pe baza unei convenţii încheiate înainte de îmbarcare, atât textele corespondenţelor cât şi imaginile însoţitoare erau controlate fie de comandatul navei, comandor Mihai Panait, fie de ofiţerul de legătură cu mass media, locotenent comandorul Egorov. Aparent poate să pară cenzură, dar relatările din asemenea conjuncturi implică siguranţa unui mare număr de oameni, pot să aducă atingere din neştiinţă succesului misiunii de luptă, pot să compromită autoritatea profesională a celor implicaţi. Din această cauză am acceptat asemenea rigori, introduse nu pentru controlul în sens negativ al conţinutului corespondenţelor, 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 cerinţe s-a dovedit o atitudine productivă, pentru că le-a permis membrilor relevanţi ai echipajului să transmită informaţii utile pentru relatări şi să discute în cadrul neoficial anumite aspecte menite să contribuie la înţelegerea de fond a misiunii precum şi a mecanismelor care ordonau activităţile de la bord. Aşa 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 operaţiunii, cum au fost:

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

- abordarea unor pescari pentru obţinerea de informaţii despre prezenţa piraţilor;

- exerciţiile de tragere cu armamentul de la bord şi cu armamentul individual al membrilor unităţii 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 spaţiul şi în viaţa militarilor care pe un perimetru redus la cei 150 de metri lungime ai navei este un gest neobişnuit şi unii din membrii echipajului, puţini, au avut reţineri, mai ales în prezenţa video-camerei. Majoritatea, navigatori cu dragoste de marinărie şi cu pasiune pentru munca lor, s-au adaptat din mers şi au devenit camarazi de drum în egală măsură competenţi şi ospitalieri. Alături de ei, am realizat relatări aproape



BDD-A21746 © 2014 Arhipelag XXI Press
Provided by Diacronia.ro for IP 216.73.217.34 (2026-11-13 07:50:51 UTC)

zilnice despre desfăşurarea misiunii pentru că în fiecare zori de zi când în megafoane se auzea vocea baritonală a deşteptării „Bună dimineaţa „Regele Ferdinand", descifram promisiunea unor momente interesante atât pentru mine cât şi pentru publicul de acasă. Tot ceea ce se întâmpla la bord, de la recuperarea din valuri a lui Otto, manechinul folosit pentru exerciţiile „om la apă", până la vizita comandantului operaţiunii, contraamiralul Enrico Credentino, sau la întâlnirea cu fregata turcească Gemlâk, purta o anumită conotaţie care sublinia importanţa relatării şi a corectitudinii faptelor prezentate.

Mai mult decât în orice altă conjunctură, acurateţea imaginilor, exactitatea informaţiilor, tonul relatării, fluenţa structurii informaţionale compuneau viziunea de ansamblu a reportajului. Ceea ce consider ca a reprezentat esenţa misiunii de paisprezece zile la bordul fregatei a fost respectarea regulilor şi a cerinţelor 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 informaţiei ci tocmai transmiterea unei imagini corecte despre mersul evenimentelor. Ceea ce nu înseamnă că nu au existat constrângeri şi chiar frustrări din partea corespondentului. Unul dintre momentele cele mai sensibile a fost aducerea la bord a nouă suspecţi de piraterie, surprinşi 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 şi să comunice datele obţinute comandamentului operaţiunii. Acesta, la rândul lui, stabilea dacă suspecţii pot fi acuzaţi de piraterie şi predaţi unei instanţe sau dacă datele şi probele obţinute nu susţineau o asemenea acuzaţie. Ca regulă de filmare, mi s-a cerut să nu înregistrez imagini prin care cei nouă să poată fi identificaţi, deoarece beneficiau de prezumţia de vinovăţie până la finalizarea unei posibile anchete. O reglementare greu de respectat în condiţiile care, pentru un corespondent, momentul reprezenta maximum de veridicitate a relatării. Fregata pornise cu misiunea să prindă suspecţi de piraterie, mă aflam faţă în faţă cu ei, dar consemnul era să nu le filmez chipurile, sau să-i filmez din spate când erau introduşi în închisoarea navei. Pentru unicitatea episodului am înregistrat toate imaginile, după cerinţele discursului cinematografic (plan larg, plan mediu, prim plan, plan detaliu) şi am transmis pentru reportaj doar imaginile care se supuneau reglementărilor. Am respectat şi cerinţa ca de la bordul navei să nu plece imagini compromiţătoare prin sistemul de comunicaţii prin satelit, şi am păstrat pentru arhivă şi reportajul bilanţier, realizat în ţară la încheierea misiunii secvenţa care le prezenta telespectatorilor întregul procedeu de preluare şi identificare a suspecţilor. În asemenea situaţii cel mai productiv este compromisul ale cărui limite maxime şi minime nu dăunează niciuneia dintre părţi şi asigură funcţionarea înţelegerilor iniţiale. Chiar dacă în sinea lui, comandantul a înţeles dorinţa de a prezenta imagini cu puternic efect emoţional, el nu putea şi nici nu i-am cerut să-şi încalce obligaţiile faţă de comandamentul operaţiunii şi faţă de nobila sa profesiune de navigator militar. Tentaţia senzaţionalului facil este cea mai ameninţătoare în situaţii de asemenea calibru şi satisfacerea ei nu îndeplineşte nici funcţia informativă, nici pe cea educativă şi, cu atât mai puţin pe cea de divertisment. Ceea ce poate să dea valoare relatării este noutatea absolută sprijinită de secvenţe explicative, descriptive şi de relaţie. Înregistrarea imaginilor în condiţii de stres, sub presiunea timpului şi a situaţiei unice de desfăşurare a evenimentului înseamnă concentrare maximă, detaşarea de cei implicaţi direct şi urmărirea scopului esenţial al reportajului: corespondentul reprezintă prelungirea interesului public şi are privilegiul să ajungă acolo unde telespectatorii nu ajung, să întâlnească oameni excepţionali în situaţii excepţionale.

Participarea la o secţiune din misiunea fregatei „ Regele Ferdinand" în cadrul operaţiunii „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 redacţionale proprii. Alternativa la această a doua opţiune ar fi fost preluarea unor imagini transmise de agenţiile



BDD-A21746 © 2014 Arhipelag XXI Press
Provided by Diacronia.ro for IP 216.73.217.34 (2026-11-13 07:50:51 UTC)

de ştiri filmate gen REUTERS TV sau Associated Press Television News. Asemenea reportaje, foarte bune calitativ şi din punctul de vedere al conţinutului şi din punctul de vedere al standardului tehnic au avantajul lor ca sursă de susţinere a unei ştiri fără cheltuieli directe şi fără deplasarea unei echipe proprii de filmare la locul evenimentului (costisitoare în condiţiile pirateriei maritime în largul coastelor Somaliei). Dezavantajul lor este că aceleaşi imagini sunt furnizate tuturor televiziunilor din ţară şi marilor canale de ştiri, gen CNN, Euronews, Al Jazeera sau France 24. Personalizarea acestor reportaje ca surse generale este un proces artificial care permite doar includerea opiniilor unor specialişti sau martori oculari proprii. Rola B, povestea în imagini rămâne aceeaşi pentru toţi. Pe de altă parte, furnizorii de reportaje citaţi se opresc, de obicei la teme, situaţii, persoane sau personalităţi în legătură directă cu ţara de origine şi tratează elemente asemănătoare din ţări „terţe" doar în măsura în care situaţia în care sunt implicate este cu totul excepţională şi constituie o „poveste de interes uman", sau în situaţia în care există o relaţie între aceştia şi ţara lor de origine, respectiv SUA sau Marea Britanie.

În faţa acestor argumente cred că prezenţa propriului corespondent la faţa locului slujeşte mult mai bine interesele, curiozitatea şi aşteptările propriului public pentru că relatarea este personalizată în funcţie de ceea ce priveşte direct acţiunile echipajului românesc, în cazul luat în discuţie. Este mai uşor şi mai convingător ca în reportajul despre activităţile fregatei „Regele Ferdinand" să fie inserate informaţii de ordin general despre operaţiunea „Atalanta" la care sunt asociate încă douăzeci şi trei de ţări, chiar dacă asemenea informaţii nu sunt susţinute de imagini directe de la aceasta asociere, decât să fie prezentată activitatea navigatorilor militari români pe fundalul evoluţiei unor vase de luptă americane, chinezeşti sau iraniene.

Prezenţa în teatrul de operaţiuni, înregistrarea imaginilor, relatarea despre proceduri inedite şi specifice rezumă, în egală măsură, circumstanţe de valorificare a potenţialului profesional al relatatorului, dar şi o serie de obligaţii care depăşesc criteriile şi scara de valori profesionale pentru că ele influenţează siguranţa şi eficienţa unor activităţi şi interese dincolo de exerciţiul strict publicistic.

Relatarea de la faţa locului are o funcţie redacţională foarte bine stabilită: este o marcă a credibilităţii, a gradului de urgenţă prin apropierea strictă în spaţiu şi 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 producţia Hollywood – şi are prilejul să recepţioneze în propria limbă, într-o exprimare accesibilă şi directă elemente care compun naraţiunea rostită şi discursul vizual.

O condiţie esenţială pentru succesul unor asemenea relatări este respectarea consemnelor, a înţelegerilor şi a îndrumărilor date de partenerii extra-profesionali care au o cu totul altă misiune. Cuvântul de ordine este colaborarea şi nu confruntarea, demonstraţiile de forţă, agresivitatea sunt contraproductive, încarcă inutil o relaţie limitată în timp şi scop şi nu îmbunătăţesc cu nimic calitatea demersului jurnalistic. Ceea ce deschide uşi, interlocutori şi accesul spre informaţii relevante sunt abordările echilibrate, respectul pentru misiunea fiecăruia şi căutarea căii spre adevăr.

**BIBLIOGRAFIE**

**Damaschin**, Ioan, Ştefan Georgescu, „Aspecte actuale ale pirateriei şi terorismului maritim",

Comunicare la Conferinţa naţională *Devianţa şi delincvenţa juvenilă,* 29-30 octombrie 2010.

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

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



BDD-A21746 © 2014 Arhipelag XXI Press
Provided by Diacronia.ro for IP 216.73.217.34 (2026-11-13 07:50:51 UTC)

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...

**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 ŞI REALITATE*, Editura

Centrului Tehnic-Editorial al Armatei, Bucureşti, 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.printthis.clickability.com/pt/cpt?action=cpt&title=Fighting+in+Somalia+di

**Melinescu**, Nicolae, *Uriaşul care se trezeşte. Africa sub-sahariană în ultimele trei decenii*, CA

Publishing Cluj Napoca, 2009.

**Ogbunwezeh**, Franklin, "*Africa:The Ontology of Failed States*",

httm://dawedu.com/ogbunwezeh1.htm

**Palmer**, Ronald D. "Promoting Sustainable Security" în *The Failed States Index*, Fund for Peace 2006,

http://fundfor peace.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, Massachussetts 2005.

**Young, J**effrey, *Failed States Foster Terrorism*, November 6, 2006,

http://www.voanews.com/english/archive/2006-11/failed2006-11-09-voa3cfm



BDD-A21746 © 2014 Arhipelag XXI Press
Provided by Diacronia.ro for IP 216.73.217.34 (2026-11-13 07:50:51 UTC)