

SCURT ISTORIC AL SOCIETĂȚII DE CLASIFICARE “REGISTRUL NAVAL ROMÂN”

Autor: Dr. Ing. Dumitru LUPAȘCU

1. APARIȚIA ACTIVITĂȚII DE CLASIFICARE A NAVELOR

Existența mărilor și oceanelor precum și a apelor interioare a permis apariția și dezvoltarea încă din antichitate a transportului pe apă și a construcțiilor de nave. Evoluția acestui transport a impus și creșterea încrederii în capacitatea navelor de a naviga în siguranță printr-o evaluare tehnică a lor pe timpul construcției și în exploatare.

În Anglia secolului XVIII, dezvoltarea economiei capitaliste bazată în mare parte pe materii prime aduse din colonii cu o flotă comercială imensă, a făcut posibilă apariția premiselor de clasificare a navelor. Totul a început în cafeneaua lui Edward Lloyd din Londra, frecventată de comercianți, asiguratorii și alte persoane implicate în transportul maritim. Proprietarul cafenelei i-a ajutat să facă schimb de informații oferindu-le un registru cu toate datele și informațiile pe care le-a cules despre navele comerciale. În 1760, 11 reprezentanți ai acestora s-au întâlnit și au hotărât să înființeze *Register Society* și să editeze publicația *Registrul navelor*, care să ofere atât asiguratorilor cât și comercianților, informații despre caracteristicile și starea tehnică a navelor pe care le asigurau și închiriau, în vederea aprecierii nivelului de siguranță a transportului de persoane și mărfuri. În 1764 această societate a reușit să publice primul *Registru al navelor* în care starea tehnică a corpurilor navelor era clasificată pe o scară cu litere (A indicând starea cea mai bună) iar cea a accesoriilor navei (catarge, tachelaje și alte echipamente) era clasificată pe o scară numerică (1 indicând starea cea mai bună). Ulterior respectiva societate a luat numele proprietarului cafenelei numindu-se *Lloyd's Register*.

Această societate, a constituit modelul după care s-au creat restul societăților de clasificare (*Bureau Veritas* în 1828, *Registro Italiano Navale* în 1861, *American Bureau of Shipping* în 1862, *Det Norske Veritas* în 1864, *Germanischer Lloyd* în 1867, *Nipon Kaiji Kyokai* în 1899, *Russian Register* în 1913). Unele societăți de clasificare au preluat în denumirea lor termenul de *registru* având în vedere că publicația acestora, *Registrul navelor* reprezintă sinteza activității lor.

Pe teritoriul României, cu ieșire la Marea Neagră și udat de fluviul Dunărea pe 1.075 km (din totalul său de 2.857 km), dezvoltarea transportului naval a determinat ca unele activități specifice de clasificare a navelor să apară într-o formă incipientă, încă de la jumătatea secolului al XIX-lea. Subordonate etapelor de dezvoltare și organizare ale marinei comerciale române, astfel de activități au evoluat treptat, iar în 1946, prin Decretul-lege 383, a fost înființată Direcția Construcțiilor Navale, având ca sarcini, printre altele, ”*întocmirea prescripțiilor oficiale pentru construcția și exploatarea vaselor comerciale*”.

2. ÎNFIINȚAREA “REGISTRULUI NAVAL ROMÂN”

Evoluția ascendentă a construcțiilor și transporturilor navale maritime și fluviale din țara noastră a impus ca în 1955 să se înființeze un serviciu special al Direcției Generale a Navigației Civile, denumit Registrul Maritim și Fluvial care avea în atribuțiile sale avizarea proiectelor tehnice ale navelor, supravegherea construcției, reconstrucției și reparării navelor, inspectarea navelor aflate în exploatare, măsurarea tonajului navelor maritime și de navigație interioară și eliberarea tuturor documentelor necesare pentru navigație, inclusiv a certificatelor de tonaj respective, atât în baza legislației române, cât și în conformitate cu convențiile internaționale privind siguranța navelor și navigației. Se poate afirma că au fost puse bazele activităților

sistematice de clasificare a navelor.

Dezvoltarea în continuare a industriei și transporturilor navale a făcut necesară organizarea activităților de clasificare a navelor la un nivel calitativ superior, prin organizarea în 1965 a unei direcții independente bugetare din cadrul Ministerului Transporturilor Auto, Navale și Aeriene, denumită Registrul Naval.

Prin H.C.M. 1358 din 1968, respectiva direcție se transformă într-o întreprindere economică denumită Registrul Naval Român (RNR), cu atribuțiuni specifice unei societăți de clasificare:

- elaborarea de reguli și instrucțiuni privind construcția și clasificarea navelor pe baza programelor de cercetare și dezvoltare;
- avizarea documentațiilor tehnice de construcție a navelor în conformitate cu aceste reguli și instrucțiuni;
- supravegherea tehnică și clasificarea pe baza aceluiași reguli și instrucțiuni a construcției, reconstrucției și reparării navelor;
- supravegherea tehnică și certificarea materialelor și echipamentelor destinate navelor conform respectivelor norme;
- publicarea periodică a registrului navelor clasificate.

Aceste atribuții se regăsesc în criteriile de recunoaștere a societăților de clasificare impuse pe plan internațional de către Rezoluția IMO A.789(19) din 1995 și în cadrul Uniunii Europene de către Regulamentul nr. 391/2009.

Prin aceeași H.C.M., se atribuie RNR și activitatea de supraveghere tehnică și certificare a navelor sub pavilion român în conformitate cu prevederile convențiilor internaționale la care țara noastră a aderat, adică i se delegă o atribuție de autoritate a statului român.

3. ORGANIZARE, DEZVOLTARE, ACTIVITĂȚI ȘI REALIZĂRI

Imediat după constituire, cu greutățile inerente oricărui început, RNR a acordat, cum era și firesc, o atenție deosebită stabilirii regulamentului și formelor proprii de organizare, pentru trecerea la desfășurarea unei activități efective de elaborare a unor reguli pentru clasificarea și construcția navelor, de avizarea a documentațiilor tehnice de construcție a navelor și de supraveghere tehnică a acestora fie în timpul construcției, fie în exploatare.

În principiu, structura organizatorică a RNR prezentată în figura 1, s-a păstrat de-a lungul existenței sale.

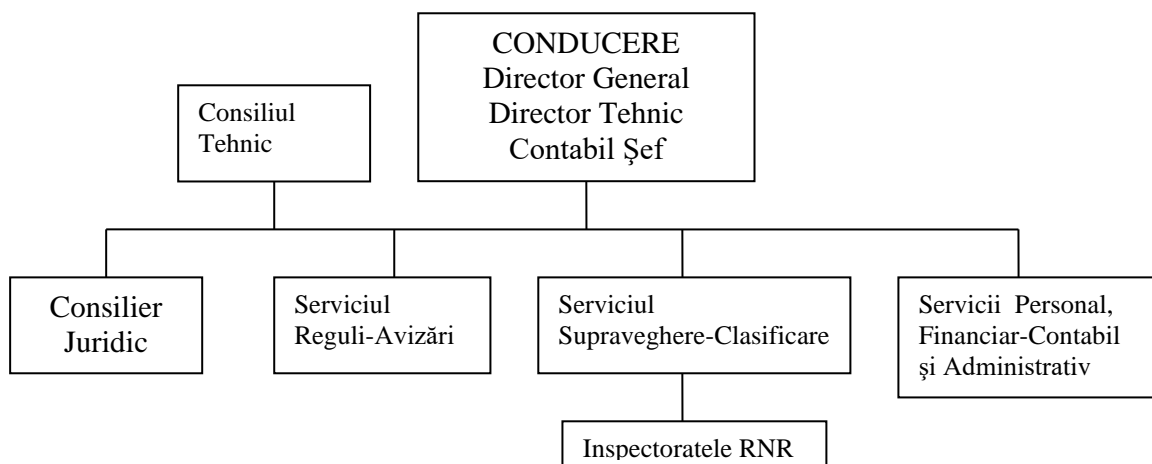


Figura 1

Înțelegându-se corect faptul că activitățile de supraveghere tehnică ale navelor sunt activități de bază, care justifică existența și asigură dezvoltarea oricărei societăți de clasificare, acestea au fost puse pe primul plan condiționând întreaga evoluție ulterioară a RNR.

Înființarea RNR în 1968 ca unitate economică, și apoi înființarea inspectoratelor sale în cadrul șantierelor navale și porturilor țării, a consolidat activitatea de supraveghere, precum și toate celelalte activități.

Astfel înființarea primelor inspectorate RNR la Constanța, Brăila, Giurgiu, Drobeta-Turnu Severin în 1968 și la Galați și Oltenița în 1969 a permis asigurarea supravegherii tehnice la construcțiile de nave noi și nave în exploatare, practic în toate șantierele și porturile din țară din acei ani.

Începuturile acestor activități s-au concretizat în preluarea treptată de către RNR a supravegherii tehnice a navelor fluviale, a cargourilor de 4500 tdw și a altor nave maritime ce se construiau în acea perioadă pentru flota noastră.

Ca urmare a programului prioritar de dezvoltare a construcțiilor navale adoptat de țara noastră pentru dezvoltare și modernizare a flotei, a dezvoltării șantierelor și porturilor existente, construirii de noi șantiere și porturi, intensificării activității de asimilare în țară a unui număr tot mai mare de materiale, echipamente și instalații navale, RNR și-a asigurat dezvoltarea corespunzătoare a primelor sale inspectorate și, totodată, a înființat noi inspectorate la Reșița și Brașov în 1973, Tulcea și Iași în 1974, Mangalia - 1975, precum și a 14 sectoare de activitate (în perioada 1973—1985) în diferite orașe ale țării (Cluj, Satu Mare, Timișoara, Piatra Neamț, Pitești, Moreni, Ploiești, Tîrgu Mureș, Sibiu, Bacău, Botoșani etc), unde inspectorii RNR și-au desfășurat activitatea în peste 300 întreprinderi cu profil naval, așa după cum se poate vedea în harta din figura 2.

Dacă în perioada 1965—1968 numărul navelor maritime supravegheate și având clasa RNR se ridica la 73, reprezentînd cca. 147.000 tdw (cargouri, nave tehnice și un mineralier) după două decenii de existență a RNR numărul acestora a ajuns la 691, totalizînd 4,2 milioane tdw de diverse tipuri și mărimi, dintre care pot fi menționate petrolierele de 150.000 tdw, vrachierele și mineralierele de 55.000 tdw, 65.000 tdw, și 165.000 tdw, navele Ro-Ro, nave liner, cargouri, supertraulere, nave de aprovizionare, remorhere, drăgi, nave de pasageri, macarale plutitoare etc, așa cum rezultă din statistica făcută în 1990 și prezentată în tabelul 1, situându-ne în primele 20 de locuri din lume ca număr de nave și tonaj brut clasificate.

Toate navele maritime construite în șantierele navale din România au fost realizate în conformitate cu regulile RNR și regulile convențiilor internaționale în vigoare la data construcției lor. Navele maritime construite sub supraveghere RNR au îndeplinit și regulile OSCE și IACS ceea ce le-a permis să participe la transportul internațional de marfuri.

Din aceeași statistică rezultă că în anul 1990 numărul total al navelor de navigație interioară construite sub supravegherea tehnică RNR se ridica la 2777 — nepropulsate, totalizînd 1,993 milioane tone capacitate de transport și 1344 nave autopropulsate, totalizînd 221,8 mii CP, situându-ne pe locul 2 în Europa ca număr de nave și capacitate de transport clasificate.

Multe din aceste nave se regăsesc prezentate în „*Albumul tipurilor de nave supravegheate de RNR*”.

Pentru export s-au construit sub supraveghere tehnică a RNR peste o sută de nave, dintre care se pot menționa barje tip Europa II, împingătoare de 2400 CP și cargouri de 2400 tdw, pentru Cehoslovacia, cargouri de 4800 tdw și tancuri petroliere de 5000 tdw pentru China, cargouri de 2400 și 4500 tdw și tancuri de 5000 tdw pentru Cuba, nave fluviale (barje și împingătoare) pentru Iugoslavia, cargouri pentru Bulgaria.

În paralel cu activitatea de supraveghere tehnică, s-a desfășurat activitatea de avizare tehnică a proiectelor de nave conform regulilor RNR, avizându-se un număr mare de proiecte. Este semnificativă participarea și aportul RNR la avizarea unor proiecte din ce în ce mai complexe cum ar fi: nava portcontainer de 340 TEU, nava ferry-boat, vrachiere de 18.000 tdw, 55.000 tdw, 65.000 tdw și 165.000 tdw, petroliere de 35.000 tdw, 85.000 tdw și 150.000 tdw, remorcher de 12.000 CP, platforme fixe de foraj etc. Au fost avizate numeroase proiecte pentru asimilarea și producerea în țară a motoarelor navale, precum și a instalațiilor și echipamentelor

navale.

Pe aceeași linie s-a încadrat activitatea de avizare de către RNR a normelor tehnice și standardelor destinate produselor navale.

Pentru punerea în valoare a zăcămintelor petrolifere din platoul continental al Mării Negre, încă din anul 1976, RNR a supravegheat construcția primei platforme autoridicătoare pentru foraj marin Gloria, împreună cu ABS, la șantierul Galați, după o documentație elaborată de compania americană „Offshore Company”. În continuare, RNR a supravegheat și clasificat în mod exclusiv alte 6 unități de același tip, care încă funcționează în condiții bune în diverse zone maritime.

În afară de unitățile mai sus menționate, începând cu anul 1980, RNR a asigurat aprobarea proiectelor de construcție, transport și instalare a picioarelor unităților fixe din Marea Neagră. Aceste proiecte au fost elaborate de institute românești specializate, conform regulilor DNV, API, DOT etc. În funcție de proiectele respective, RNR a asigurat ulterior supravegherea materialelor de fabricație și a componentelor la întreprinderi românești cum ar fi: TUG Ploiești, IMUT Moreni și IMUC București, construcția picioarelor la Șantierul din Mangalia, precum și supravegherea transportului și instalarea pe locație. Acum, în Marea Neagră funcționează 13 unități fixe de foraj construite sub supravegherea RNR.

În cadrul activităților desfășurate în largul Marii Negre, RNR a asigurat de asemenea aprobarea, supravegherea și clasificarea unui sistem pentru extragerea și stocarea petrolului din mare, care cuprinde un petrolier de 35.000 tdw numit „Buștenari” și un sistem de amarare plutitor care a funcționat în bune condiții timp de aproape 5 ani.

Pentru menținerea stării tehnice a navelor românești aflate în exploatare, la nivelul cerut de siguranța navigației, inspectorii RNR au inspectat anual în medie un număr de 2500 nave maritime și fluviale în perioada 1975—1980, iar în perioada 1980—1985 un număr de 3500 nave.

Calitatea serviciilor prestate de inspectorii RNR la navele maritime a convins în anul 1987 primul armator strain să transfere prima nava la clasificarea cu RNR.

În 1991 au fost înființate primele inspectorate RNR în porturi importante ale lumii, îndeplinindu-se astfel ultima cerință ca RNR să poată deveni membru al Asociației Internaționale a Societăților de Clasificare (IACS).

La cererea armatorilor NAVROM, I.P.O. Tulcea, precum și NAVIMPEX, inspectorii RNR s-au deplasat în diferite zone de navigație în afara țării, unde au efectuat inspecții la diferite nave de transport și nave de pescuit și au eliberat, funcție de starea tehnică a lor, certificate de clasă și statutare.

Deși RNR a avut competență în asigurarea supravegherii construcției containerelor încă din anul 1968, activitatea în acest domeniu a început să se materializeze începând din anul 1974 prin supravegherea efectuată la întreprinderea producătoare de containere din Iași. Această activitate a fost extinsă ulterior la alte întreprinderi din România (IMUT Moreni, Șantierul Naval Constanța și I.M.Târgu-Mureș).

Pentru supravegherile containerelor, RNR a fost autorizat de către Guvernul român, conform cerințelor Convenției internaționale privind siguranța containerelor (CSC). În total, RNR a supravegheat și certificat conform CSC aproape 92000 containere. De asemenea, RNR a fost autorizat să asigure, în conformitate cu cerințele UIC, supravegherea containerelor destinate Căilor Ferate Române.

Ulterior RNR a efectuat supravegherea unui important număr de containere destinate exportului, acționând în numele Germanischer Lloyd.

De asemenea, RNR a supravegheat construcția metalică a podurilor peste canalul Dunăre - Marea Neagră, a podurilor dunărene, a altor poduri metalice peste diferite râuri din țară, precum și construcția metalică de la „Casa Republicii”.

O altă contribuție importantă a RNR, poate fi consemnată în domeniul asimilării de produse, materiale și echipamente noi, destinate industriei navale, în scopul reducerii importurilor. Anual a participat la avizarea proiectelor tehnice, normelor tehnice și caietelor de sarcini, la urmărirea realizării calității pe etape tehnologice, la probele de laborator și de stand

la peste 200 de materiale și produse destinate construcțiilor de nave.

Începând din anul 1975 o altă activitate importantă în cadrul RNR a fost și supravegherea tehnică a unor produse și instalații complexe industriale, nenavale, destinate exportului (un important număr de fabrici de ciment, echipament de minerit, echipament hidroelectric; și metalurgic, recipiente sub presiune, căldări, turbine de abur, mașini termice și electrice, cabluri electrice, instalații tehnologice, instalații de ridicare și manipulare, diferite produse semifinite (materiale laminate, forjate, turnate,) etc).

În activitate de supraveghere tehnică pe care RNR a desfășurat-o s-a urmărit în permanență asigurarea unei bune conlucrări cu șantierele navale, întreprinderile producătoare, institutele de proiectare, în vederea prevenirii apariției defecțiunilor produselor supravegheate, îmbunătățirii unor soluții constructive, tehnologiilor de fabricație etc.

Pentru îndeplinirea obiectivelor sale principale în prima etapă, imediat după constituire, Registrul Naval Român a acordat o atenție deosebită elaborării regulilor proprii pentru clasificarea și construcția navelor maritime și de navigație interioară. În acest scop, încă de la organizarea ce a avut loc în anul 1968 a RNR ca unitate economică, s-a constituit un serviciu cu sarcini specifice de elaborare a regulilor.

Pentru că o asemenea activitate presupunea resurse imense de cercetare și dezvoltare, aceasta s-a desfășurat în cadrul unei colaborări cu societățile de clasificare din fostele state socialiste (OSTC). De asemenea, această activitate s-a realizat și printr-o colaborare strânsă cu institutele de învățământ superior (Universitatea Galați, Politehnica București, Institutul de Construcții București etc) și cu institutetele de cercetare și proiectare din domeniul naval din țară (ICEPRONAV, ICPTTc, etc).

Cu greutatea inerentă oricărui început, până în anul 1970 s-a scos prima ediție tipărită a Regulilor pentru clasificarea și construcția navelor maritime. Deși editată în condiții tipografice foarte modeste, a fost realizată cu pricepere și pasiune de puținii specialiști de care dispunea RNR pe atunci, precum și de către o serie de colaboratori externi voluntari, entuziasmați de existența acestei unități.

Această ediție a fost urmată de încă șase ediții: 74, 78, 82, 86, 90 și 95 care, pe lângă redactarea și tipărirea tot mai îngrijită, au cunoscut și îmbunătățiri de fond privind conținutul cerințelor. În paralel cu regulile menționate au fost elaborate și editate, de asemenea, Regulile pentru echipamente, conforme convențiilor internaționale, ale navelor maritime, precum și Regulile pentru instalațiile de ridicare ale acestora. Acest ansamblu de reguli din 1974 a fost editat nu numai în limba română, ci și în limba engleză.

În anul 1973 a fost elaborată prima ediție de Reguli pentru clasificarea și construcția navelor de navigație interioară, urmată de ediția din anul 1983 și ediția din anul 1992.

Anual, prin suplimentele la Regulile menționate, cerințele tehnice ale RNR au fost completate și îmbunătățite. În paralel cu Regulile RNR, de-a lungul anilor au fost elaborate și cca. 30 acte normative conținând prescripții suplimentare la Reguli.

De asemenea în anul 1992 a fost scoasă prima ediție de reguli pentru construcția platformelor de foraj marin.

Aprobarea noilor reguli sau amendamentele aduse acestora s-a realizat de către un Consiliul tehnic (organ consultativ), compus din specialiști ai RNR, ai instituțiilor de învățământ superior, ai institutelor de cercetare și proiectare, ai șantierele navale, ai uzinelor producătoare de materiale și echipamente navale, ai armatorilor și societăților de asigurare, având o înaltă calificare profesională și o bogată experiență.

În final, se poate spune că rezultatul acestor activități a fost realizarea unor reguli recunoscute pe plan internațional, aplicabile cu bune rezultate și în prezent de către Autoritatea Navală Română (ANR), dintre care cele mai importante sunt menționate mai jos:

Reguli pentru clasificarea și construcția navelor maritime

Partea	0	— Reguli generate de supraveghere
Partea	A -I	— Clasificarea
Partea	A -II	— Corp

Partea	A -III	— Instalații echipamente și dotări
Partea	A -IV	— Stabilitate
Partea	A -V	— Nescufundare
Partea	A -VI	— Protecția contra incendiilor
Partea	A -VII	— Instalații mecanice
Partea	A -VIII	— Instalații cu tubulaturi
Partea	A -IX	— Mașini și mecanisme
Partea	A - X	— Căldări, schimbătoare de căl-dură și recipiente sub presi-une
Partea	A - XI	— Echipamente electrotehnice
Partea	A -XII	— Instalații frigorifice
Partea	A -XIII	— Materiale
Partea	A -XIV	— Sudură

Reguli pentru echipamentele navelor maritime conforme convențiilor

Partea B - I	- Supraveghere
Partea B - II	Mijloace de salvare
Partea B - III	Mijloace de semnalizare
Partea B - IV	Echipamente radio
Partea B - V	Echipamente de navigație

Reguli pentru clasificarea și construcția navelor de navigație interioare

Partea	I	- Clasificarea
Partea	II	- Corp
Partea	III	- Instalații, echipamente și dotări
Partea	IV	- Stabilitate, bord liber
Partea	V	- Protecție contra incendiilor
Partea	VI	- Instalații de mașini
Partea	VII	- Instalații cu tubulaturi
Partea	VIII	- Mașini și mecanisme
Partea	IX	- Echipamente electrotehnice

Reguli pentru construcția și supravegherea tehnică a instalațiilor de ridicare de la bordul navelor

Reguli pentru clasificarea și construcția unităților mobile de foraj marin

Reguli pentru construcția și supravegherea tehnică a ambarcațiunilor

Realizarea sarcinilor specifice RNR în domeniul construcțiilor și transporturilor navale, a presupus desfășurarea din partea acestuia a unei activități susținute în domeniul cercetării științifice în cooperare cu societățile de clasificare din fostele țări socialiste pentru perfecționarea și dezvoltarea regulilor și tehnologiilor de construcție a navelor. În cadrul acestei cooperări, RNR a realizat în colaborarea cu institute de cercetare sau de învățământ superior din țară, precum și prin elaborarea nemijlocită de către specialiștii RNR a unor teme și studii proprii. Astfel, în colaborare externă s-au realizat 175 lucrări, iar prin forțe proprii, s-a elaborat 20 de lucrări.

Pe parcursul existenței sale, RNR a promovat consecvent cooperarea și colaborarea pe plan internațional în domeniul activității de clasificare și supraveghere tehnică a navelor. Ca urmare, RNR a încheiat contracte de cooperare și suplینire reciprocă cu următoarele societățile de clasificare din străinătate:

- Lloyd's Register of Shipping
- Nippon Kaiji Kyokai
- Det Norske Veritas
- American Bureau of Shipping
- Bureau Veritas

- Russian Register of Shipping;
- Germanischer Lloyd
- Registre Italiano Navale
- Polski Rejester Statkow
- Jugoslavenski Registar Brodova
- Hellenic Register of Shipping
- Register of Shipping of the People's Republic of China
- Deutsche Schiffs-Revision und Klassifikation
- Bălgarski Koraben Reghistar
- Korean Register of Shipping;
- Cehoslovenski Lodni Registr
- KPM-Hajozasi Foosztaly
- Recinoi Registr RSFSR.

În baza acestor contracte, RNR a executat la cererea societăților de clasificare respective, inspecții la navele străine având clasa acestora sau supravegherea tehnică a construcțiilor și reparațiilor de nave, precum și fabricarea materialelor și echipamentelor destinate montării pe nave.

În virtutea împuternicirilor pe care le-a avut de la guvernul României, precum și de la guvernele altor state, în cadrul activităților de avizare și supraveghere tehnică, RNR a asigurat, prin inspecții și certificări, aplicarea și respectarea cerințelor dintr-o serie de convenții internaționale, cum ar fi: Convenția SOLAS 1974/78, Convenția pentru liniile de încărcare 1966, Convenția MARPOL 1973/78, Convenția pentru siguranța containerelor 1972, Convenția din 1969 pentru măsurarea tonajului navelor maritime, etc.

În vederea aplicării unitare a regulilor proprii, precum și a regulilor din Convenții, au fost elaborate numeroase prescripții cu caracter de recomandare, precum și instrucțiuni de inspectare a navelor în construcție sau în exploatare, au fost emise circulare cu caracter tehnic ori de câte ori a fost cazul pentru clarificarea anumitor probleme curente.

Pentru asigurarea aplicării corespunzătoare a prevederilor din convențiile internaționale și a regulilor de registru, RNR, prin specialiștii săi cuprinși în componența delegațiilor naționale, a participat tot mai intens și mai competent la lucrările diferitelor reuniuni sau sesiuni ale unor organisme internaționale, cum ar fi: I.M.O., C.E.E. - O.N.U. sau în cadrul cooperării cu alte societăți de clasificare. Aportul pe care aceștia l-au avut prin lucrările comunicate sau prin intervențiile făcute cu ocazia dezbaterii diferitelor probleme tehnice a fost recunoscut și a contribuit la sporirea prestigiului țării noastre și, implicit, al RNR pe plan internațional.

O contribuție importantă la ridicarea calitativă a ansamblului activităților RNR a avut-o introducerea consecventă încă din anul 1975 a tehnicilor de calcul electronic. RNR a elaborat peste 20 de programe de calcule tehnice care au fost utilizate în activitatea de cercetare, elaborare reguli și de avizare sau expertizare.

De asemenea, au fost create o serie de sisteme informatice ce cuprindeau baze de date tehnice cu privire la nave, produse navale și informații despre comportarea lor în exploatare. Pe baza acestora s-au putut publica următoarele lucrări:

- Registrul navelor maritime;
- Registrul navelor de navigație interioară;
- Catalogul produselor navale acceptate de tip;
- Situația inspecțiilor continue;
- Evidența avariilor și defecțiunilor apărute la bordul navelor,

care au fost utile nu numai RNR-ului ci și altor instituții sau întreprinderi din țară.

Pentru ridicarea permanentă a nivelului tehnico-economic al RNR, pentru creșterea calității navelor și produselor supravegheate, pentru creșterea calității propriei activități de la înființare, în cadrul RNR a existat o preocupare constantă pentru ridicarea nivelului profesional al tuturor specialiștilor. Încă din anul 1970 a devenit o practică perfecționarea pregătirii cadrelor prin participarea la cursuri organizate special pentru cunoașterea și însușirea limbilor străine

(engleză, rusă, franceză, germană, spaniolă), pentru însușirea unor concepții și cunoștințe noi în domeniul aprecierii și urmăririi calității produselor, precum și în însușirea cunoștințelor de calcul electronic și limbajelor de programare în cadrul unor cursuri postuniversitare etc. De asemenea, începând din anul 1975, au fost organizate anual consfătuiri tehnice pe specialități, la care, în afară de specialiștii RNR, participau cu interesante referate și comunicări specialiști din instituții de învățământ superior, institute de cercetări și proiectări, uzine și întreprinderi colaboratoare. Respectivele consfătuiri au avut un rol important pentru schimbul de informații dintre specialiști, pentru pregătirea lor profesională.

O altă formă de promovare a cunoștințelor, de implicare a specialiștilor RNR la ridicarea pregătirii profesionale a constituit-o publicarea încă din anul 1977 a Buletinului tehnic al RNR, ce a devenit, prin conținutul său, prin diversitatea și ținuta articolelor tehnice apărute în el, o publicație de referință în domeniul naval, utilă și apreciată.

Toate aceste rezultate obținute, se datoresc unor oameni competenți și pasionați de meseria lor și în primul rând d-lui ing. Emil SAVU – director al RNR, de la înființare până în 1991, când a fost scos forțat la pensie, moment de la care, situația RNR a început să se deterioreze, deși au mai trecut 11 ani până la desființare.

La obținerea acestor rezultate trebuie menționate și contribuțiile d-lui ing. Gheorghe MIHAIL (director tehnic), d-lui ing. Nicolae ZAMFIR (director), d-lui ing. Petre PLEȘCAN (director), d-lui ing. Ioan MIHAIL (director tehnic), d-lui ing. Mircea IACOMI, d-lui ing. Marcel VLĂSCLEANU, d-lui ing. Virgil MANEA, d-lui dr. ing. Dumitru LUPAȘCU, d-lui dr. ing. Florin GROSU, d-lui ing. Iuliu PÂRVĂNESCU, d-lui ing. Emil BUJENIȚĂ, d-lui ing. Daniel POPA, d-nei ing. Liliana ZAHARIA, d-lui ing. Ovidiu PAPINIU, d-lui ing. Victor BADEA, d-lui ing. Doru STOENESCU, d-lui ing. Gheorghe BORȘ, d-lui ing. Dumitru RUSU, d-lui ing. Emil ZORCA, d-lui ing. Viorel POP, d-lui ing. Constantin VLAD, d-lui ing. Nicolae CONSTANTIN, d-lui CLC Gheorghe BALABAN, d-lui ing. Nicolae MIHAI, d-lui ing. Gheorghe GRIGOROV, d-lui ing. Nicolae BUZATU, d-lui ing. Adrian PETRE și multor altor specialiști ai RNR, care și-au pus amprenta pe multe din regulile, proiectele și construcțiile navale realizate în acea perioadă.

Multe din aceste rezultate au fost obținute și datorită colaborării tehnico-științifice cu Universitatea din Galați remarcându-se în mod deosebit colaborarea cu d-l prof. dr. ing. Liviu STOICESCU, d-l prof. dr. ing. Mircea MODIGA, d-l prof. dr. ing. Leonard DOMNIȘORU, d-l prof. dr. ing. Valeriu CEANGĂ, d-l prof. dr. ing. Emil CEANGĂ și cu multe alte cadre didactice universitare din domeniul naval.

Rezultatele bune obținute de RNR au fost strâns legate și de activitatea de proiectare, de cercetare și de construcții din industria navală, remarcându-se în acest sens activitatea d-lui dr. ing. Gelu KAHU, director al ICEPRONAV și apoi al Centralei Navale, d-lui ing. Vasile GIUGLEA, director al Ship Design Group, d-lui ing. Vasile LĂCĂTUȘU, inginer șef al S.N.Galați, precum și a multor altor specialiști din aceasta industrie.

4. DECLINUL ȘI DESFIINȚAREA

După anul 1989, odată cu intrarea României într-o nouă etapă istorică bazată pe economia de piață, RNR a trebuit să se adapteze noilor condiții, organizarea și funcționarea sa fiind reglementate prin HG nr. 530 din 14 mai 1990 și apoi prin HG nr. 302 din 24 aprilie 1991 care îl transformă în regie autonomă în cadrul Ministerului Transporturilor.

Această formă de organizare a RNR a fost adoptată pentru a avea o mai mare autoritate și autonomie față de influențele interne sau externe de natură politică, economică sau juridică.

Din păcate, această soluție nu a putut să ferească activitățile RNR de declinul economic din țară, și în special de pierderea sau plecarea de la pavilionul românesc a unui număr din ce în ce mai mare de nave maritime din flota românească.

În anul 1992 de RNR, companiile de navigație Navrom, Petromin, Romline, societatea de comerț Navexim, societatea de asigurare Astra și societatea de clasificare Germanischer Lloyd (GL) au creat societatea denumită ”Romanian Lloyd”, membru al Grupului Germanischer Lloyd,

ca reprezentanta a GL pe teritoriul Romaniei. Din cauza reducerii volumului de activitate a RNR, o parte a personalului RNR a fost transferat la Romanian Lloyd.

În urma scăderii dramatice a producției navale pentru beneficiarii interni, a pierderii sau plecării din flota maritimă a majorității navelor, a sechestrării multor nave sub pavilion român de către PSC prin porturile străine ca urmare a deficiențelor constatate și trecerea lor pe lista neagră a Memorandumului de la Paris sau Tokio, a nonconformităților din cadrul RNR, activitatea acestei regii s-a redus la începutul anilor 2000 sub 30% față de activitatea din anul 1990, personalul reducându-se de la 260 persoane la 82 persoane.

Ca urmare a acestei situații, precum și în baza studiilor efectuate în cadrul proiectului de twinning RO01/IB/TR-01, realizat de Ministerul Transporturilor în cooperare cu UE care avea ca obiectiv "Consolidarea instituțiilor de siguranță maritimă, incluzând clarificarea rolului lor în ceea ce privește implementarea acquis-ului comunitar, structura organizatorică și resursele umane", conducerea acestui minister a luat decizia de înființare a Autorității Navale Române (ANR) ca instituție publică cu personalitate juridică, cu finanțare extrabugetară, prin fuziunea dintre Inspectoratul Navigației Civile - I.N.C. și Regia Autonomă "Registrul Naval Român", preluându-se toate drepturile și o parte din atribuțiile celor două persoane juridice, decizie finalizată prin adoptarea Ordonanței de Guvern nr. 42/1997, amendată de mai multe ori în decursul anilor, deși twinning-ul recomanda menținerea unui registru naval național, justificat de faptul ca sub pavilion român au rămas peste 350 de nave maritime și peste 3000 de nave de navigație interioară.

De asemenea, personalul celor două unități a fost transferat în interes de serviciu, în cadrul ANR, salariații RNR fiind repartizați la Direcția Certificare Tehnică și Inmatriculări Nave.

Prin înființarea ANR, atribuțiile de autoritate ale RNR au fost preluate de către ANR, însă atribuțiile de societate de clasificare, cum ar fi:

- Elaborarea de Reguli de construcție și clasificare a navelor
- Supravegherea tehnică și clasificarea navelor în vederea asigurării lor;
- Supravegherea tehnică și certificarea produselor navale;
- Editarea Registrului navelor clasificate,

s-au pierdut în favoarea altor societăți de clasificare străine, ceea ce a fost o grea pierdere pentru industria și transportul naval din România pentru că RNR constituia o unitate tehnică de elită similară, iar acum trebuiau să se apeleze la serviciile unor societăți cu timpi mari de răspuns și la costuri mult mai ridicate.

Dispariția atribuțiilor de societate de clasificare ale RNR s-a făcut sub presiunea factorilor externi interesați economic, dar mai ales interni, în special din cauza incompetenței, corupției și lipsei de un elementar patriotism la nivelul conducerii Guvernului României și Ministerului Transporturilor. Cele menționate sunt confirmate de faptul că în țări cum sunt Polonia, Croația, Bulgaria, Registrele de clasificare a navelor nu s-au desființat, ci din contra, activitățile lor, sprijinite de guverne competente și protectoare ale interesele lor naționale, s-au extins nu numai pe plan național dar și pe plan internațional. Astfel Registrul Naval Polonez (PRS) și Registrul Naval Croat (CRS) prin ridicarea nivelului tehnic al regulilor și extinderea activităților lor au reușit să devină membri ai Asociației Internaționale a Societăților de Clasificare (IACS) în care sunt admise în prezent doar 12 asemenea societăți funcție de tonajul brut clasificat și nivelul tehnic al regulilor. Aceste 12 societăți sunt recunoscute de Uniunea Europeană pentru a efectua inspecții statutare și de clasă la navele ce navigă sub pavilioanele statelor membre.

RNR a pierdut aceasta cursă, fiindu-i blocată cererea de admitere în IACS de factori interni, deși a avut îndeplinite încă din 1991 toate condițiile impuse de această asociație internațională pentru a deveni membru, fiind la acea vreme într-o poziție mai avansată decât PRS și CRS.

Pentru industria navală și transportul naval din România, ratarea intrării în IACS și apoi desființarea Registrului Naval Român cu atribuțiile sale de societate de clasificare, au constituit o mare pierdere din punct de vedere tehnic, economic și social, cu consecințe greu de estimat.



Figura 2

Tabelul 1

STATISTICS 1990 : Tonnage Classed with the Romanian Register of Shipping

T Y P E S O F S H I P S	Sea-going Ships of 100 tons gross and over				Sea-going Ships under 100 tons gross				Inland Vessels					
	Motor Ships		Ships without propulsion		Motor Ships		Ships without propulsion		Motors Ships		Steam Ships		Ships without propulsion	
	Num-ber	Tons gross	Num-ber	Tons gross	Num-ber	Tons gross	Num-ber	Tons gross	Num-ber	Displa-cement	Num-ber	Displa-cement	Num-ber	Displa-cement
Passenger Ships	5	1,114	-	-	-	-	-	-	123	12,591	3	1,331	-	-
General Cargo Ships	206	1,088,665	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Container Ships	2	15,160	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ro-Ro Ships	11	67,181	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ferry Boats	1	20,651	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Livestock Carriers	3	13,000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bulk Carriers	53	1,662,230	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ore Carriers	18	228,424	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Tank Ships	24	762,748	-	-	-	-	-	-	5	4,652	-	-	160	44,975
Fishing Vessels	55	198,344	-	-	13	54	-	-	27	438	-	-	-	-
Tugs & Pushers	43	13,370	-	-	46	2,946	-	-	303	72,189	26	2,682	-	-
Supply Vessels	7	5,653	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Fire-fighting Ships	3	885	-	-	-	-	-	-	6	717	-	-	-	-
Dredgers	10	5,376	35	19,031	-	-	3	250	-	-	-	-	231	52,072
Barges	72	50,922	69	30,539	-	-	6	475	34	26,862	-	-	1,319	1,751,753
Ferries	-	-	-	-	-	-	-	-	125	9,874	-	-	156	20,606
Floating Cranes	11	7,039	10	4,156	-	-	-	-	3	3,284	-	-	131	29,252
Research Ships	2	6,634	-	-	5	363	-	-	-	-	-	-	-	-
Motor Boats	1	160	-	-	132	1,639	-	-	657	6,650	-	-	-	-
Pontoons	-	-	8	1,352	-	-	13	311	-	-	-	-	673	70,437
Floating Docks	-	-	7	6,479	-	-	-	-	-	-	-	-	6	8,915
Drilling Platforms	-	-	7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Other Vessels	10	3,710	18	3,217	2	83	-	-	31	4,280	1	694	101	15,838
	537	4,151,266	154	64,774	198	5,085	22	1,036	1,314	141,537	30	4,707	2,777	1,993,848
	Total ships number : 691				Total ships number : 221				Total ships number : 4,121					
	Total gross tonnage: 4,216,040				Total gross tonnage: 6,121				Total displacement tons: 1,993,848					