

CAPITOLUL I

CONSIDERAȚII PRELIMINARE

SECȚIUNEA I

Evoluția incriminării faptelor ilicite comise în domeniul naval

În România, faptele care afectează desfășurarea normală a activităților de transport pe ape au fost incriminate pentru prima dată, prin Legea pentru Organizarea Marinei Comerciale din 21 februarie 1907, modificată la data de 21 decembrie 1922, când a fost republicată.

Au fost încriminate faptele ca fiind crime și delictе maritime. Delictеle maritime reprezentau fapte ilicite cu pericolozitate redusă pentru care se prevedea o sancțiune alternativă cu închisoarea corecțională sau cu amendă.

Crimele maritime erau săvârșite de persoanele îmbarcate la bord și înscrise în rolul echipajului, care prin orice mijloc și cu intenție puneau o navă pe uscat sau o distrugeau, sancțiunea aplicată fiind de zece - douăzeci de ani de muncă silnică.

Pentru formele agravante era prevăzut un spor de pedeapsă.

Din examinarea actului normativ menționat, se desprinde constatarea esențială că aria faptelor incriminate era mult mai

mare decât cele avute în vedere la elaborarea actelor normative ulterioare.

Aceasta înseamnă că legiuitorul care a adoptat Legea din 1907 a înțeles mai corect pericolozitatea socială a faptelor săvârșite în legătură cu transportul naval, precum și rolul preventiv pe care îl are calificarea ca infracțiuni a unor fapte care îl împiedică să se desfășoare normal.

Legea menționată reglementa în mod detaliat regulile procesual penale cu privire la constatarea și cercetarea acestor infracțiuni al căror specific este lesne de observat.

După al doilea război mondial, a fost adoptat Decretul nr. 40/ 1950, privind marina comercială publicat în Buletinul Oficial din 11 februarie 1950 prin care a fost abrogată Legea de organizare a marinei comerciale din 1907.

În comparație cu actul normativ precedent, s-a constatat o sistematizare a infracțiunilor în funcție de obiectul juridic specific, un stil de redactare mai concis și mai clar, precum și un quantum al pedepselor care exprimă mai bine pericolul social al faptelor comise.

Dezvoltarea transporturilor pe apă a determinat modificarea și actualizarea reglementărilor menționate.

Elaborarea unor noi acte normative a fost determinată și de transformările economico-sociale din acea perioadă, ori punerea în acord cu prevederile unor convenții internaționale, la care România a aderat.

În aceste condiții, a fost adoptat Decretul 443/1972 privind navigația civilă și regulamentul care cuprindea norme cu privire la navigația civilă și incrimina o mică parte a faptelor ilicite care erau săvârșite în legătură cu transportul naval.

Practicienii dreptului au concluzionat că acest act normativ a reprezentat un regres fată de cele care l-au precedat, deoarece erau omise faptele săvârșite de personalul de la uscat, care concur la siguranța navigației și prin care aceasta a fost pusă în pericol.

Deși ar fi trebuit să fie elaborat un alt act normativ după anul 1990, a fost adoptată ordonanța nr. 42/29.08.1997, publicată în Monitorul Oficial nr. 221/29.08.1997, privind navigația civilă, care cu unele modificări, reprezintă o reluare a actului normativ pe care l-a înlocuit.

Constatndu-se că în activitatea de transport naval sunt comise mai multe fapte care îi aduc atingere, iar acestea nu au fost încriminate, la propunerea Ministerului Transportului a fost adoptată Hotrrea nr. 441/1995¹ privind reglementarea unor contravenții.

În cuprinsul acestei hotărâri, se află mai multe erori de reglementare care au îngreunat și mai mult activitatea de aplicare a legii.

Exemple:

- injuriile, insulta, amenințările organelor de căpitănie cnd acestea se află în exercițiul funcțiunii sunt considerate contravenții, iar toate aceste fapte întrunesc elementele constitutive ale infracțiunii de ultraj.

- căpitanul de port este purtător al autorității de stat și atunci cnd este insultat, injuriat, amenințt este subiect pasiv al acestei infracțiuni. Deși din economia textului se deduce că

¹ Vezi *Tratat de Drept Maritim* - Alecu Alexandrescu și Ciprian Alexandrescu, Editura Fundației Academice Danubius Galați, 2006.

legiuitorul a înțeles să se refere la căpitanul de port, formularea „*organelor de căpitănie*” este cel puțin nefericită, deoarece nu organul de căpitănie se află în exercitarea atribuțiilor de serviciu, ci funcționarul public al autorității de stat, care este căpitanul de port și numai acesta fiind insultat, amenințat ori injuriat.

- părăsirea navei de către pilot este considerată contravenție, deși această faptă era incriminată prin art. 111 din Decretul nr. 443 /1972 și art. 7 din Legea nr. 191/2003.

De altfel, aceasta hotărâre abundă în astfel de reglementări eronate.

În perspectiva integrării europene a României, dar și după aderare, s-au făcut eforturi deosebite și sub aspect legislativ, fiind elaborate acte normative de importanță deosebită pentru evoluția și dezvoltarea transporturilor navale, însă rezultatele nu au fost cele scontate.

De altfel, elaborarea unor noi proiecte de acte normative în domeniu se impunea și datorită neconcordanței dintre reglementările juridice existente în acea perioadă și noile realități economico-sociale din România.

Cauzele care au condus la insatisfacție cu privire la acest demers au fost ușor de elucidat.

În lipsa unor juriști specializați, proiectele unor acte normative, au fost elaborate de specialiști în navigație, însă aceștia nu au avut cunoștințele juridice necesare pentru reglementarea unor instituții de drept maritim.

Preluarea unor reglementări din alte legislații ori folosirea unor specialiști străini pentru elaborarea proiectelor nu puteau avea rezultatele scontate deoarece nu erau avute în vedere peisajul legislativ național și uzurile portuare locale.

De asemenea, spre deosebire alte state care dispuneau de capacități de transport naval reduse, în România instituțiile de drept maritim, nu au fost și nu sunt studiate în mod eficient.

Unele instituții ale dreptului maritim sunt situate sumar în învățământul universitar în cadrul dreptului transporturilor ori dreptului comercial, însă aceasta situație nu poate conduce la dezvoltarea dreptului în general și implicit la specializarea juriștilor în acest domeniu.

În Anglia, Franța, SUA, Italia, Spania, Rusia ș.a. dreptul maritim este studiat ca ramură de drept de sine stătătoare.

Marea majoritate a statelor au optat pentru înființarea unor instanțe și parchete specializate, însă în România s-a procedat din rațiuni obscure și la desființarea secțiilor maritime din cadrul instanțelor și parchetelor din Constanța și Galați, apreciindu-se că magistratul este considerat specialist în drept maritim doar prin pregătire individuală.

În aceste condiții, nu poate exista o practică judiciară consacrată care ar avea menirea să influențeze examinarea teoretică a instituțiilor de drept maritim.

Din aceste motive, s-a tergiversat elaborarea unor proiecte de lege de importanță deosebită pentru transportul naval, cum ar fi Codul Naval, Codul Comercial Maritim ș.a.

Iată suficiente argumente pentru introducerea dreptului maritim ca ramură de sine stătătoare a dreptului în învățământul universitar juridic.

De asemenea, se impune ca legiuitorul român să procedeze la înființarea unor instanțe specializate, avându-se în vedere măcar și faptul că majoritatea mărfurilor pentru import și export sunt transportate pe ape, iar în ultima perioadă navele cu turiști ancorează în porturile românești.

SECȚIUNEA II

Reglementarea navigației civile

Activitatea navigației în România este reglementată prin Ordonanța Guvernului nr. 42/1997 Republicată² și prin acte normative subsecvente: hotărâri de guvern, ordine ale ministrului, acte emise de Autoritatea Navală Română etc.

Prevederile acestei ordonanțe se aplică activităților de transport naval, activităților conexe și auxiliare, care se desfășoară în apele navigabile naționale și în porturile românești, navelor care arborează pavilionul român și străin și navighează în apele naționale navigabile ale României, precum și personalului navigant român.

Autoritatea publică în România este Ministerul Transporturilor, însă și prin intermediul organismului sau specializat - Autoritatea Navală Română care are în subordine căpităniile porturilor și Oficiile Teritoriale ale acestora.

SECȚIUNEA III

Sediul materiei în legislația română

Faptele ilicite prin care sunt afectate relațiile sociale privind navigația civilă, sunt incriminate prin legea specială penală nr. 191/2003 cu modificările și completările ulterioare.

² Publicată în M.Of. nr. 221/29.08.1997, republicată în M.Of. nr. 210/10.03.2004 și prin O.G. nr. 74/2006.

Acestea au fost preluate aproape în întregime din Decretul nr. 443/1972, abrogat, însă structura a rămas aceeași.

Faptele ilicite incriminate sunt reglementate tot în trei capitole: în primul capitol, sunt prevăzute infracțiunile privind siguranța navigației, în următorul - infracțiunile privind ordinea și disciplina la bordul navelor, iar în ultimul - alte infracțiuni referitoare la navigația civilă.

Prevederile actului normativ menționat nu se aplică navelor militare, navelor Poliției de Frontieră, Autorității Naționale a Vămirilor, porturilor militare și zonelor în care se desfășoară activități militare, de ordine publică și securitate națională.

SECȚIUNEA IV

Aspecte comune ale incriminărilor

Caracteristicile comune ale acestor infracțiuni sunt date de obiectul juridic generic și de obiectul juridic special al acestora.

Obiectul juridic generic este format din relațiile sociale care asigură desfășurarea normală a activității de transport pe ape și incriminarea faptelor care o stânjenesc.

Obiectul juridic special este format din relațiile sociale privind siguranța navigației civile, a ordinii la bordul navelor, relații ocrotite prin sancționarea penală a faptelor care pun în pericol, direct sau indirect, aceste activități.

Infrațiunile din această lege specială au și elemente constitutive specifice, unele din acestea constând în obiectul juridic specific, altele în obiectul material, în subiect activ sau pasiv, în latura subiectivă etc.