

**Dr. Silviu CIOCOIU**

**Dr. Vasile DRĂGHICI**

# **INVESTIGAREA CRIMINALISTICĂ A ACCIDENTELOR DE NAVIGAȚIE**

**Universul Juridic**

București

-2012-

Editat de **S.C. Universul Juridic S.R.L.**

Copyright © 2012, **S.C. Universul Juridic S.R.L.**

Toate drepturile asupra prezentei ediții aparțin

**S.C. Universul Juridic S.R.L.**

Nicio parte din acest volum nu poate fi copiată fără acordul scris al

**S.C. Universul Juridic S.R.L.**

**NICIUN EXEMPLAR DIN PREZENTUL TIRAJ NU VA FI  
COMERCIALIZAT DECÂT ÎNSOTIT DE SEMNĂTURA  
AUTORULUI ȘI ȘTAMPILA EDITORULUI, APLICATE PE  
INTERIORUL ULTIMEI COPERTE.**

Descrierea CIP a Bibliotecii Naționale a României

**CIOCOIU, SILVIU**

**Investigarea criminalistică a accidentelor de navigație** / dr. Silviu Ciocoiu,  
dr. Vasile Drăghici. - București : Universul Juridic, 2012

Bibliogr.

ISBN 978-606-673-003-7

I. Drăghici, Vasile

656.08:343.9.018

**REDACȚIE:** tel./fax: **021.314.93.13**  
tel.: **0732.320.666**  
e-mail: **redactie@universuljuridic.ro**

**DEPARTAMENTUL** tel.: **021.314.93.15; 0726.990.184**  
**DISTRIBUȚIE:** fax: **021.314.93.16**  
e-mail: **distributie@universuljuridic.ro**

**www.universuljuridic.ro**

**COMENZI ON-LINE,**

**CU REDUCERI DE PÂNĂ LA 15%**

## ABREVIERI

alin.	- alineat
al.fin.	- alineat final
art.	- articol
A.N.R.	- Autoritatea Navala Romana
B.Of.	- Buletin Oficial
CEE	- Comunitatea Economică Europeană
CNUCD	- Conferința Națiunilor Unite pentru Comerț și Dezvoltare
COLREG	- Regulamentul internațional pentru prevenirea abordajelor pe mare
C.pen.	- Cod penal
C.pr.pen.	- Cod procedura penală
cit.	- citată de ...
D.	- Decret
D.i.	- Decizie de Îndrumare a Tribunalului Suprem
d.	- decizie
d.p.	- decizie penală
Ed.	- Editura
EMSA	- Agenția Europeană pentru Securitate Maritimă
ex.	- exemplu
H.G.	- Hotărârea Guvernului
ICJ	- Institutul de Cercetări Juridice
IMO	- Organizația Maritimă Internațională
ÎCCJ	- Înalta Curtea de Casație și Justiție
Înch.	- încheiere
Jn	- Justiția nouă
MARPOL	- Convenția internațională pentru prevenirea poluării de către nave
MEPC	- Comitetul pentru Protecția Mediului Marin
M.Of.	- Monitorul Oficial al României
MSC	- Comitetul pentru Siguranță Maritimă
MCTC	- Ministerul Transporturilor, Construcțiilor și Turismului
MTI	- Ministerul Transporturilor și Infrastructurii
nr.	- număr
O.G.	- Ordonanță de Guvern
O.U.G.	- Ordonanță de Urgență a Guvernului

ONU	- Organizația Națiunilor Unite
op. cit.	- opera citată
pen.	- penal
p.	- pagina
prev.	- prevăzut
pct.	- punctul
RD.P.	- Revista de Drept Penal
RRD	- Revista Romana de Drept
s. civ.	- secția civilă
s. pen.	- secția penală
S.C.J.	- Studii și Cercetări Juridice
sent. civ.	- sentință civilă
sent. pen.	- sentință penală
SOLAS	- Convenția internațională pentru ocrotirea vieții omenești pe mare
Trad.	- traducere (tradusă)
T.S.	- Tribunalul Suprem
U.E.	- Uniunea Europeană
UNCLOS	- Convenția Națiunilor Unite privind dreptul mării
urm.	- următoarele
vol.	- volum

## CUVÂNT ÎNAINTE

În demersul științific întreprins, autorii lucrării intitulate *Investigarea criminalistică a accidentelor de navigație* pornesc de la o realitate incontestabilă și anume, că atât în România, cât și în alte țări, în afară de condițiile meteorologice sunt și alți factori care joacă un rol important în producerea și favorizarea accidentelor de navigație.

În acest context, se observă că tema dezbătută este actuală, având în vedere faptul că în ultimii ani se înregistrează o creștere alarmantă a infracționalității în domeniul transporturilor navale și în același timp extrem de importantă deoarece realizarea scopului procesului penal, în asemenea cazuri, presupune atât elaborarea normelor legale în materie într-o manieră clară, concisă, fără ambiguități, cât și respectarea lor cu strictețe.

Astfel, lucrarea structurată pe șapte capitole, prezintă evoluția mijloacelor de navigație și a traficului maritim, sistemul instituțional din domeniul transportului maritim și pe căile navigabile interioare, probleme de clarificat în soluționarea accidentelor de navigație, inclusiv particularitățile referitoare la cercetarea la fața locului a acestora, actele de urmărire penală efectuate în asemenea situații, constatările tehnico-științifice și expertizele criminalistice specifice investigării acestor accidente, precum și cooperarea internațională în materie penală, în domeniu.

Sunt interesante propunerile de lege ferenda formulate de autori, referitoare la organizarea și funcționarea secțiilor maritime și fluviale din cadrul instanțelor și parchetelor din județul Constanța și Galați, prin care se încearcă și se și reușește a se atrage atenția asupra importanței specializării maritime și fluviale în contextul mai larg al perfecționării profesionale a magistraților.

Evident că interesul indiscutabil stârnit de tema de maximă actualitate investigată într-o perspectivă juridică, cât și soluțiile întrevăzute și propuse față de multele și dificilele probleme evidențiate, fac din această lucrare un material interesant de studiu. Din acest punct de vedere, în lucrarea de față se prezintă într-o manieră științifică și riguroasă principalele prevederi legislative în materie, făcându-se o analiză a lor, atât teoretică, cât și practică, totodată evidențiindu-se tendințele diferitelor doctrine în acest domeniu, a problemelor ce au apărut în practica judiciară, ocazie cu care se propun și modalități de rezolvare ale acestora.

Expunerea temei într-o abordare interdisciplinară, echilibrată, prin tratarea corectă a întregii problematice juridice, în contextul mai larg al științelor penale, a

dat naștere unei monografii de specialitate foarte utile, atât pentru teoreticieni, dar mai ales pentru practicienii în domeniu.

Numărul mare de surse bibliografice, române și străine, le-a permis celor doi autori să realizeze o analiză importantă din punct de vedere științific a cauzalității în domeniul accidentelor de navigație, cu impact direct asupra metodelor de soluționare și prevenire.

Aceste aspecte ne îndreptățesc să apreciem că monografia intitulată *Investigarea criminalistică a accidentelor de navigație*, reprezintă o contribuție valoroasă la literatura de specialitate, lucrarea distinșilor magistrați dr. Silviu Ciocoiu și dr. Vasile Drăghici, reprezentând în același timp și un eveniment marcant pentru mediul științific și universitar dobrogean.

Prof. univ. emerit dr. EMILIAN STANCU  
UNIVERSITATEA BUCUREȘTI  
– FACULTATEA DE DREPT –

## Capitolul I

# APARIȚIA ȘI DEZVOLTAREA TRANSPORTULUI PE APĂ

---

### *Secțiunea I*

#### ***Aspecte privind evoluția mijloacelor de navigație și a traficului maritim din antichitate până la sfârșitul secolului al XV-lea***

În spațiul carpto-dunăreano-maritim, navigația are rădăcini istorice milenare, după cum subliniază cercetările mai vechi și mai noi. Tradițiile navale s-au constituit și îmbogățit treptat, factorul stimulat fiind condițiile hidrografice din vatra de formare și dezvoltare a poporului român.

Dunărea, râurile interioare și litoralul vestic al Mării Negre configurează dintotdeauna o rețea hidrografică bogată și armonios alcătuită ce a constituit un factor important în evoluția civilizației pe aceste meleaguri.

Și pentru români, ca de altfel și pentru alte popoare, apele au fost, cum sugestiv apreciază Mircea Eliade într-o sinteză asupra simbolismului acvatic, „suma universală a tuturor virtuților, izvorul și originea tuturor posibilităților existenței, suportul oricărei creații”<sup>1</sup>.

Într-adevăr, plasând pe o hartă a țării noastre așezările cunoscute încă din perioada preistorică, se constată zonarea lor pe scheletul rețelei hidrografice. Această realitate istorică a fost sintetizată admirabil de N. Iorga care afirma, pe bună dreptate, că „toată viața noastră trecută a fost orânduită după ape”<sup>2</sup>. Integrată sub toate aspectele Daciei Carpatine, fațada maritimă românească a întregit dintotdeauna înfățișarea teritoriului național, ocupând un loc special în evoluția multimilenară a istoriei românilor. Litoralul maritim a fost poarta prin care geții, grecii, romanii și, mai apoi, urmașii lor, românii, au schimbat valori materiale și spirituale cu alte popoare. Drumurile maritime ce porneau de pe coastele vestice ale Mării Negre au fost cele mai convenabile căi de comunicație, de efectuare a unor schimburi fructuoase între locuitorii spațiului carpto-dunăreano-pontic și populațiile din bazinul Mării Egee, Mării Mediterane și din alte zone ale lumii.

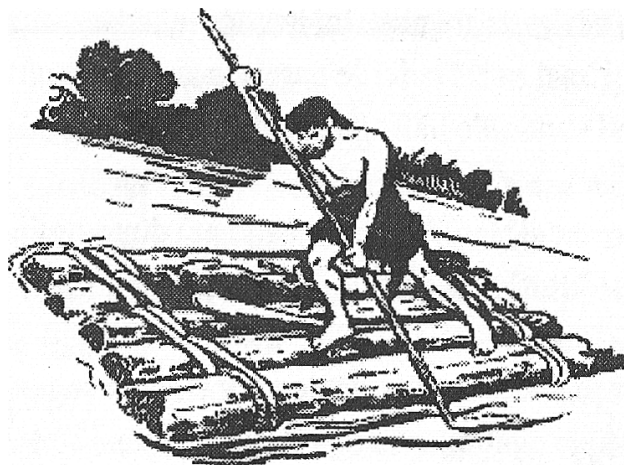
Nevoile vieții i-au împins pe oamenii preistorici să pornească la cunoașterea și stăpânirea apelor. Cunoștințele în arta navigației la strămoșii noștri s-au acumulat treptat, atât prin experiențe proprii, cât și prin legăturile benefice realizate în decursul timpului cu popoarele ce au avut bogate tradiții maritime.

---

<sup>1</sup> M. Botzan, *Apele în viața poporului român*, Ed. Ceres, București, 1984, p. 160.

<sup>2</sup> N. Iorga, *Poporul român și Marea*, Tipografia Datina Românească, Vălenii de Munte, 1938, p. 15.

Dacă se interpretează „plutirea controlată pe ape ca un fenomen ce se întreprinde cu viața de zi cu zi a omului primitiv, o completează și îi conferă posibilitatea de extindere a ariei apropiate de cunoaștere”, istoria navigației pe teritoriul țării noastre are începuturile în vremuri imemorabile<sup>1</sup>. Trunchiul de copac scobit (monoxilă<sup>2</sup>) folosit în număr mare de localnici, atât pe Dunăre și râurile interioare, cât și pe Marea Neagră a însemnat probabil unul dintre primii pași în arta nautică. Descoperirea în unele așezări preistorice dobrogene a unor resturi de pești ce nu puteau fi pescuiți decât în larg susține afirmația de mai sus.



Plută arhaică

Populația de pe litoralul maritim vest-pontic, destul de densă încă înaintea de colonizarea greacă, a folosit ambarcațiuni din ce în ce mai perfecționate și diversificate, fapt confirmat și de unele izvoare antice. Astfel, Herodot menționează că regii traci s-au aliat cu Troia și i-au dat ajutor armat cu corăbiile, iar după informațiile lui Diodor din Sicilia apare evident faptul că în secolele XII-XI î.d.Hr. se manifesta o adevărată talasocrație tracă<sup>3</sup>.

Cercetările arheologice subacvatice, efectuate de la Capul Caliacra spre sud, au scos la suprafață dovezi că vechii traci practicau navigația folosind nave cu un

<sup>1</sup> C. Crăciunoiu, *Corăbiile străbune*, Ed. Sport-Turism, București, 1983, p. 35.

<sup>2</sup> A. Bejan, M. Bujeniță, *Dicționar de marină*, Ed. Militară, București, 1979, p. 198, „Monoxilă” = Ambarcațiune scobită prin ardere într-un trunchi de copac și guvernată cu o vâslă primitivă. A fost folosită încă din cele mai vechi timpuri și pe Dunăre pentru pescuit și transport. Este menționată în scris pentru prima dată în relatarea asupra trecerii lui Alexandru Macedon peste Dunăre (335 î.e.n.).

<sup>3</sup> V. Ciorbea, C. Atanasiu, *Flota maritimă comercială română - Un secol de istorie modernă (1895-1995)*, Ed. Fundației „Andrei Șaguna”, Constanța 1995, p. 9.

deplasament de câteva zeci de tone. Descoperirea și analiza complexă a 150 ancore din piatră, cu o greutate variind între 70-80 kg, și a numeroase accesorii de ancorare din material litic din regiune, date ca fiind din mileniile II și I î.d.Hr., iar după unele aprecieri chiar din mileniile III î.d.Hr., vin în sprijinul acestei afirmații. Sunt dovezi indubitabile că tracii au fost excelenți navigatori. Se desprinde concluzia că pe litoralul vestic al Mării Negre a existat o tradiție maritimă tracă, care, confirmată de descoperiri arheologice, face ca teza clasică după care grecii au fost primii intermediari ai relațiilor maritime între locuitorii Traciei pontice și lumea egeo-mediteraneană, să nu mai poată fi acceptată<sup>1</sup>.

Reputați istorici români ca Gh.I. Brătianu și Radu Vulpe<sup>2</sup> au opinat chiar spre ipoteza precedării elenilor în exploatarea litoralului vest-pontic de alte popoare. Se pare că fenicienii, navigatori temerari, au pătruns și în Marea Neagră. De asemenea, carienii au explorat litoralul pontic, ei deținând, de altfel, talasocrația în bazinul est-mediteranean în secolul VIII î.d.Hr.

Impactul între civilizația geto-dacă și cea elenă s-a produs abia spre sfârșitul primei jumătăți a epocii fierului, triburile dobrogene căpătând, într-adevăr, un neașteptat impuls pe linia dezvoltării de la populația greacă venită pe mare dinspre sud. Mai ales în perioada cuprinsă între secolele VIII-VI î.d.Hr., caracterizată prin intensificarea acțiunii de întemeiere a unor centre comerciale, devenite cu timpul adevărate cetăți-porturi, și în Marea Neagră, dinamica schimburilor s-a intensificat, treptat, stimulată de expansiunea navigației maritime și fluviale.

Pe malul golfului Sinoe, într-o poziție naturală deosebit de favorabilă adăpostirii corăbiilor, coloniștii din Milet au întemeiat colonia Histria în anul 657 î.d.Hr. Doriienii din Heraclea Pontică au înființat la sfârșitul secolului VI î.d.Hr. colonia Callatis, iar milesienii au fondat la jumătatea secolului VI î.d.Hr. Tomisul.

În aceste orașe s-a trecut la amenajarea incintelor portuare, s-au întemeiat ateliere pentru construcții și reparații de corăbii. Descoperirile arheologice în fostele colonii grecești relevă o bogată activitate comercială și, desigur, maritimă.

Ceramica din Milet, Samos, Chios și Clazomene, vase de tip ionian, boluri, cupe, podoabe de argint și aur, vase megariene, papirusuri, stofe, pânzeturi ș.a. se descărcau din corăbii pentru ca la întoarcere acestea să încarce cereale, miere, brânzeturi, pește, vânat, sclavi ș.a., produse atât de necesare și căutate pe piețele orașelor din sud. Adevărate linii maritime comerciale funcționau încă din secolul VII î.d.Hr. cu Milet, Samos, Thassos, Sinope, Rhodos, Heraclea, Chersones<sup>3</sup>. Cercetători ai vechilor relații maritime și comerciale sunt unanimi în aprecierea că nicio corabie nu pornea goală spre porturile vest-pontice, după cum niciuna nu se întorcea decât cu cala plină.

---

<sup>1</sup> V. Ciorbea, C. Atanasiu, *op. cit.*, p. 11.

<sup>2</sup> V. Ciorbea, *Portul Constanța de la Antichitate la mileniul III*, Ed. Europolis, Constanța, 1994.

<sup>3</sup> *Ibidem*, p. 9.

Desigur, navigația era dificilă. Când navele vechilor greci intrau în Marea Neagră și se îndreptau spre coastele vest-pontice, ele navigau împotriva curentului care este situat la o distanță de 3-9 km de maluri, având lățimea de 35-50 km și direcția de rotație invers acelor de ceasornic. S-a apreciat că elenii practicau cabotajul utilizând brizele, vânturile de coastă și curentul anticiclonic. După unele păreri mai noi se pare că navigatorii greci alegeau și drumurile în mare deschisă, mult mai scurte spre coasta vestică.

Locuitorilor regiunii dintre Dunăre și Marea Neagră nu le-au fost date numai perioade de liniște. Ei au avut de înfruntat numeroase pericole și greutăți provocate de oștile invadatoare ale unor popoare războinice. În anul 514 î.d.Hr. s-au opus uriașei armate persane sprijinită de puternica flotă, moment care a blocat activitatea navală și portuară<sup>1</sup>.

În secolul IV î.d.Hr. au urmat sciții, apoi oștile macedonenilor, care au supus orașele maritime vest-pontice unei aspre exploatare, realitate ce a provocat o răscoală a acestora în anul 313 î.d.Hr. sub conducerea Callatisului. Revenirea unităților macedonene, comandate probabil de Lysimach, aduce localitățile vest-pontice la supunere pentru scurt timp, deoarece o nouă răscoală se produce în anii 310-309 î.d.Hr., dar și de această dată macedonenii își impun autoritatea și controlul asupra regiunii. În zonă și-au mai făcut apariția bastarnii și apoi oștile Regatului bosporan<sup>2</sup>.

La confruntările din regiune cetățile maritime n-au lipsit. Pentru apărarea porturilor s-au constituit flote militare. Au fost și situații când coloniile elene și-au cumpărat liniștea prin plata unui tribut, așa cum s-a procedat spre exemplu cu enclava scitică atestată la începutul secolului al II-lea în zona Callatisului.

Istoria litoralului vestic al Mării Negre consemnează și perioade când între orașele grecești au avut loc conflicte ale căror cauze n-au fost deplin elucidate. Către sfârșitul secolului III î.d.Hr. Tomisul, sprijinit puternic de Bizanț, interesat îndeaproape în comerțul cu grâne din zonă, se opune cu succes încercărilor Callatisului, ajutat de Histria, de a-și consolida dominația asupra tomitanilor<sup>3</sup>.

Toate aceste evenimente au influențat nu numai activitatea de trafic portuar, ci și pe cea maritimă. Perioadele de liniște aduc activității portuare progrese reflectate și în mișcarea maritimă și comercială, bogat ilustrată de numeroase descoperiri arheologice: stateri de aur bătuți în timpul dinastiei lui Lysimach, monede emise de Mithridates VI Eupator (120-M î.d.Hr.), amfore provenite din diferite centre rurale constituie o dovadă a intensei activități maritime.

---

<sup>1</sup> V. Ciorbea, C. Atanasiu, *Flota maritimă comercială română - Un secol de istorie modernă (1895-1995)*, Ed. Fundației „Andrei Șaguna”, Constanța 1995, p. 10.

<sup>2</sup> D.M. Pipidi, D. Berciu, *Din istoria Dobrogei, vol. I, Geți și greci la Dunărea de Jos din cele mai vechi timpuri până la cucerirea romană*, Ed. Academiei, București, 1965, p. 41.

<sup>3</sup> V. Ciorbea, *Portul Constanța de la Antichitate la mileniul III*, Ed. Europolis, Constanța, 1994, p. 12.