

REVISTA DE DREPT MARITIM – DMR

Nr. 1/2015

Revista de Drept Maritim este indexată în HeinOnline și EBSCO,
baze de date internaționale, recunoscute prin Ord. MECTS nr. 6560/2012.

ISSN 2247 - 9627

REVISTA DE DREPT MARITIM – DMR

Redactor-șef – prof. univ. dr. MARIN VOICU

Colegiul științific

Marin Voicu	– prof. univ. dr., membru de onoare al Academiei Oamenilor de Știință - AOSR, fost judecător la CEDO, Redactor-șef
Smaranda Angheni	– prof. univ. dr., rector al Universității „Titu Maiorescu”, arbitru la Curtea de Arbitraj Comercial Internațional de pe lângă CCIR
Corneliu Bîrsan	– prof. univ. emerit dr., Facultatea de Drept a Universității din București, fost judecător la CEDO, prof. emerit al Universității Pantheon I – Sorbona
Dr. Adrian Bordea	– fost președinte al secției comerciale a Înaltei Curți de Casație și Justiție, membru CSM
Viorel Mihai Ciobanu	– prof. univ. dr., Facultatea de drept a Universității București, fost judecător la CCR și fost președinte al Curții de Arbitraj Comercial Internațional de pe lângă CCIR
Chintoan-Uta Marin	– cdt. de nava maritimă, reprezentantul EMSA-UE (Agenția Europeană de Siguranță Maritimă), cu sediul la Lisabona
Olimpiu Crauciuc	– prof. univ. dr., arbitru la Curtea de Arbitraj Comercial Internațional de pe lângă CCIR
Grigore Florescu	– prof. univ. dr., arbitru la Curtea de Arbitraj Comercial Internațional de pe lângă CCIR și la CCI Paris
Dumitru Mazilu	– Ambasador - Reprezentantul României la a III-a Conferință a Națiunilor Unite asupra Dreptului Mării, Membru al Comitetului de Redactare a Noii Convenții
Robert Rezenthel	– doctor în drept, prof. asociat, Universitatea Lille 2, Franța, Secretar general al Organizației Internaționale a Juriștilor Portuari (LEGIPORT)
Dragoș Alexandru Sitaru	– prof. univ. dr., Facultatea de Drept a Universității din București, arbitru la Curtea de Arbitraj Comercial Internațional de pe lângă CCIR
Mihai Șandru	– prof. univ. dr., directorul Centrului de Studii de Drept European al Academiei Române, redactor-șef al Revistei Române de Drept European (RRDE), arbitru la Curtea de Arbitraj Comercial Internațional de pe lângă CCIR, judecător ad-hoc la CEDO
Brândușa Ștefănescu	– prof. univ. emerit dr. fostă vicepreședintă a Curții de Arbitraj Comercial Internațional de pe lângă CCIR
Maria Veriotti	– avocat, Baroul Constanța, fost președinte al Secției maritime a Tribunalului Constanța, arbitru la Curtea de Arbitraj Comercial Internațional de pe lângă CCIR, fostă președintă a Curții de Arbitraj Comercial și Maritim Constanța

Colaboratori la nr. 1/2015

Traduceri	– Marius Bărbulescu
	– Marin Voicu
Tehnoredactor	– Daniela Mănescu

Editura UNIVERSUL JURIDIC

ABREVIERI

alin.	– alineat
apud.	– citat după
art.	– articol
B. Of.	– Buletin Oficial, Partea I
c.	– contra
C. civ.	– Codul civil
C. com.	– Cod comercial
C.p.m.	– Codul porturilor maritime Franța
CEDO	– Curtea Europeană a Drepturilor Omului
C.E.	– Comisia Europeană
C.U.E.	– Consiliul Uniunii Europene
C.M.	– Consiliul de Miniștri al UE
C.F.	– Cartea Funciară
C.J.U.E.	– Curtea de Justiție a Uniunii Europene
Convenții	– Convenția pentru apărarea drepturilor și libertăților fundamentale
C.D.E.	– Convenția Dreptului Mării
CASS. Fr.	– Curtea de Casație a Franței
C. Ap.	– Curtea de Apel
C.C.	– Curtea Constituțională
C.L.	– Consiliul Legislativ
CSJ	– Curtea Supremă de Justiție (1990-2003)
dec.	– decizia
D.	– Decret
DMF	– Le droit maritime français
DMR	– Revista de Drept Maritim
D.L.	– Decret Lege
ed.	– Editura
Ed.	– Editori
ex.	– Exemplu (de)
etc.	– și celelalte
H.G.	– Hotărâre a Guvernului
idem	– același autor
infra	– mai jos
ICCJ	– Înalta Curte de Casație și Justiție
L	– Lege
n.a.	– nota autorului
nr.	– numărul
N.R.	– Nota redacției
O.G.	– Ordonanța Guvernului

O.U.G.	– Ordonanța de urgență a Guvernului
op. cit.	– opera citată
p.	– pagina
par.	– paragraf
P.E.	– Parlamentul European
pct.	– punctul
P.R.	– Revista Pandectele Române
RDC	– Revista de drept comercial
RRD	– Revista română de drept
RRDA	– Revista română de drept al afacerilor
RRDP	– Revista română de drept privat
RRJ	– Revista română de jurisprudență
RA	– Revista de arbitraj
s. civ.	– secția civilă
s. com.	– secția comercială
s.m.f.	– secția maritimă și fluvială
RSCJ	– Revista de Studii și Cercetări Juridice
T	– Tribunalul
TPI – UE	– Tribunalul de prima instanță al UE
urm.	– următoarele
vol.	– volumul

Organizații și instituții maritime și portuare

A.A.T.	– Asociația Armatorilor de Tancuri
A.F.T.M.	– Asociația Franceză de Drept Maritim
A.I.M.F.	– Asociația Internațională a Juriștilor Francofoni
C.M.I.	– Comitetul Maritim Internațional
C.N.U.D.C.I.	– Comisia Națiunilor Unite pentru Dreptul Comerțului Internațional
INMARSAT	– Organizația Internațională de Telecomunicații Maritime prin Satelit
LEGIPORT	– Organizația Internațională a Juriștilor Portuari
O.M.I. (IMO)	– Organizația Maritimă Internațională
T.D.M.	– Tribunalul Dreptului Mării

Editorial

Amnezii legislative: proiectul Codului maritim român

Prof. univ. dr. Marin VOICU

1. În expunerea de motive din Parlament, **în anul 1940**, la noul Cod comercial al României, nepromulgat și, deci, nepus în aplicare, se arăta că „**instituțiile juridice maritime, constituind o unitate organică distinctă, vor face obiectul unei legislații separate, iar până la punerea în aplicare a Codului maritim și fluvial**, art. 590 din vechiul Cod comercial, împreună cu toată materia acelui cod, **relativ la DREPTUL MARITIM**, rămâne în vigoare”.

Iată, deci, că de atunci se recunoaște doctrinar și legislativ **autonomia dreptului maritim intern care va trebui** construită pe un Cod maritim modern, în acord cu exigențele convențiilor maritime internaționale și cu dreptul UE¹.

2. Din această perspectivă, la inițiativa Ministerului Justiției (1999), în perioada de preaderare la UE, Guvernul României a decis constituirea **Comisiei interministeriale pentru elaborarea Codului maritim comercial**, care a funcționat la Ministerul Justiției², cu asistența unei reputeate specialiste în drept maritim, expertă a Comisiei Europene, dar a fost „incinerată”, în februarie 2001, de noul ministru al justiției (la acea dată), care a focalizat, imediat, codificarea României către un așa zis „nou Cod penal”.

3. Legitima noastră supărare a fost atenuată de **art. 230 alin. (1) lit. c) din Legea nr. 71/2011** de punere în aplicare a NCCR, al cărui conținut este următorul:

„*Codicele de comerț din 1887, publicat în Monitorul Oficial nr. 31 din 10 mai 1887, cu excepția dispozițiilor art. 46-55, 57, 58 și 907-935, aplicabile în continuare în raporturile dintre profesioniști, care se abrogă la data intrării în vigoare a Legii nr. 134/2010, a cărții a II-a «Despre comerțul maritim și despre navigație», precum și a dispozițiilor art. 948, 953, art. 954 alin. (1) și art. 955, care se abrogă la data intrării în vigoare a Codului maritim*”.

¹ M. Voicu, M. Veriotti, *Convenții maritime internaționale*, vol. I, II, III, IV, 2000-2002, Ed. Ex Ponto.

² Astfel au fost posibile schițele de capitole, tezele, precum și unele studii premergătoare, de natură a fundamenta osatura modernă a Codului maritim (a se vedea Revista Română de Drept Maritim nr. 3/2001, p. 124 și urm. – *Tezele Codului maritim*, Marin Voicu și Maria Veriotti).

Iată, deci, că după 72 de ani (1940), legiuitorul actual a statuat că:

- **va fi adoptat un COD MARITIM**,
- pe care l-a denumit „**maritim**”, și nu „maritim și fluvial” (1940) sau „maritim comercial (1999),
- că există **autonomia dreptului maritim** în raport cu celelalte ramuri de drept, chiar și în condițiile în care
- nu va mai exista Codul comercial autonom,
- **proclamând o nouă ramură de drept cu cea mai mare pondere internațională**, căci, în prezent, **dreptul maritim** ni se înfățișează pe deplin ca **un drept internațional**, generat de natura transportului pe mări și oceane și de standardele internaționale impuse, istoricește, îndeosebi de grave evenimente de navigație maritimă.

4. În acest context, în Revista de Drept Maritim nr. 1/2013 am publicat Opiniile asupra „tezelor proiectului Codului maritim”, la aproape doi ani de la intrarea în vigoare a Noului Cod civil (1 octombrie 2011), dar, din păcate, acum la aproape patru ani de la „VESTEA BUNĂ” din art. 230 alin. (1) lit. c) al Legii nr. 71/2011, de punere în aplicare a Noului Cod civil, aceasta pare că s-a volatilizat.

Inițiatorul, prevăzut în art. 74 alin. (1) din Constituție, se lasă marcat de amnezie, precum și cele două ministere „de resort”, Ministerul Justiției și Ministerul Transporturilor, care, așa cum s-a procedat în anul 1999, au obligația să propună Guvernului, după metodologia din Legea nr. 24/2000, constituirea Comisiei de redactare a proiectului de Cod maritim și calendarul aferent de lucru și de dezbateră a acestuia.

5. Luând act de această restanță legislativă și de nevoia de a o reaminti autorităților competente, publicăm în acest număr textul integral al considerațiilor privind tezele prealabile pentru elaborarea proiectului Codului maritim român – CMR (a se vedea Revista de Drept Maritim nr. 1/2013, p. 11-27).

OPINII asupra tezelor prealabile pentru elaborarea proiectului Codului maritim român

I. Preliminarii

1. Nu am avut și nu avem Cod maritim, ci doar unele norme juridice cuprinse în texte din Codul comercial român¹, în ordonanțe și hotărâri ale Guvernului ori în ordine și instrucțiuni ale ministrului transporturilor (ponderea textelor în norme secundare).

Nu am avut și nici nu avem manuale, tratate și lucrări fundamentale în dreptul maritim, dar nici facultăți sau secții ori specializări universitare în drept maritim.

Am ocupat, într-un **domeniu strategic al economiei naționale** – transportul maritim și investiția în construcțiile (reparațiile) navale –, o poziție onorabilă între națiunile Europei și, chiar, ale lumii. Decenii de-a rândul,

¹ Abrogat, în mare parte, recent, prin NCCR și prin Legea nr. 71/2011.

transportul maritim a avut o mare amploare și un grad de acoperire cvasitotală a schimburilor comerciale ale României (72-75% din volumul mărfurilor în trafic prin Portul Constanța), shippingul a cunoscut o vădită dezvoltare și, mai ales, specializare.

Sunt țări fără ieșire la mare sau ocean, care au coduri maritime moderne (Elveția, Ungaria), iar altele au adoptat, în ultimii ani, coduri maritime, frecvent elogiuate în reviste de drept maritim prestigioase, cum ar fi Rusia, Suedia, Turcia, Tunisia, China¹ ș.a.

Chiar și în condițiile unei legislații „redușe” și învechite, cu noi texte firave și cu un grad de previzibilitate redus, România a ratificat curajos un mare număr de convenții maritime internaționale², care, împreună cu normele interne și cu cele „impuse prioritar” din dreptul maritim al UE, **formează dreptul nostru maritim**.

Expansiunea accentuată a dreptului UE prin **încorporarea masivă a convențiilor maritime internaționale**, ca efect al cooperării active și dinamice cu OMI și CMI, dar și în perspectiva UE de a deveni membră a OMI, ca persoană juridică și subiect de drept internațional, generează, pentru România, noi „pericole” în **asimilarea și, mai ales, în aplicarea unor convenții maritime internaționale, neratificate încă**³.

Aceasta întrucât, conform art. 148 alin. (2) din Constituția României, revizuită și republicată, normele obligatorii ale dreptului UE (tratatele, regulamentele, deciziile, directivele) **au prioritate și aplicabilitate imediată în dreptul intern, ținând seama de calitatea României de stat membru al UE**.

Se creează, așadar, ***o nouă situație legislativă ca izvor al dreptului maritim al României, a cărei transpunere și aplicare se află sub control supranațional și sancționator al mecanismelor UE, ceea ce impune o politică maritimă integrată celei a UE, transparență și mobilitate legislativă, valorificarea experienței statelor membre cu o pondere strategică în economia maritimă a Europei și elaborarea unui Cod maritim modern, așteptat de aproape un secol de societatea noastră***.

II. Tezele proiectului Codului maritim

• A. Concepția generală a proiectului

1. Obiectul și autonomia dreptului maritim român

1.1. Dreptul maritim este un drept al activităților umane pe mare. Doctrina este unanimă, în ultimii ani, în a justifica existența dreptului maritim, a aprofunda

¹ În numărul 1-2/2012 am publicat o cronică amplă de drept maritim turc, iar în numărul 1-2/2013, textele integrale ale Codului maritim și Codului de procedură maritim chinez.

² Publicăm, în acest număr, lista convențiilor maritime internaționale, ratificate de România sau la care țara noastră a aderat.

³ A se vedea DMR1/2011, p. 33 și urm., Marin Voicu.

evoluția și dezvoltările sale ca un **drept specific, autonom și cu un vădit caracter internațional**.

Evident că dreptul maritim nu poate fi ignorat și datorită naturii foarte particulare a lumii marine. Marea, oceanele ocupă 2/3 din globul pământesc (cca 72%), ceea ce ar reprezenta 367 milioane km² din suprafața planetei noastre, cu un volum de aproximativ 1.300.000.000 km³.

Fără îndoială că un element central al problemei îl constituie **raportul dintre dreptul intern maritim și dreptul internațional maritim, în special viitorul primului și compatibilitatea sa cu noile convenții maritime internaționale**.

Din perspectiva **globalizării și a integrării juridice internaționale**, iar, în plan european, din cea a **standardelor Uniunii Europene** (una dintre cele mai mari puteri maritime ale lumii), examinarea problemei prezintă un deosebit interes și este de mare actualitate, fiind de natură să releve **calitatea normelor juridice care compun dreptul intern maritim și, mai ales, să dea un contur, cât mai accentuat, instituțiilor juridice din structura proiectului Codului maritim, punând în valoare dispozițiile moderne din convențiile internaționale intrate în vigoare sau pe cele atractive din convențiile recent adoptate, dar neintrate în vigoare**.

1.2. Este incontestabil că **dreptul maritim** este o ramură a dreptului aflată la **confluența multor discipline juridice**, fiind, deseori, calificat **drept disciplină de răscruce**. De altfel, dreptul internațional public, dreptul administrativ, dreptul comercial, dreptul internațional privat, dreptul civil, dreptul muncii, dreptul asigurărilor, dreptul mediului, dreptul economic, dreptul pescuitului și de agrement, dreptul porturilor și al litoralului, toate aceste discipline, precum și altele, revin la origini, **în mare**, pentru a îmbogăți dreptul maritim **stricto sensu**.

Prin **natura sa dreptul maritim este internațional, căci el reprezintă ansamblul normelor care se referă la navigația pe mare**. Întinderea sa, însă, nu este determinată de natura acestor norme, ci de obiectul lor, căci, din toate timpurile s-a considerat că atât condițiile specifice navigației, cât și, în mod special, riscurile pe care le implică, impun norme diferite.

Se poate spune că, în sens restrâns, **dreptul maritim include numai acele norme aplicabile raporturilor care-i leagă pe cei ce exploatează navele și pe cei care se folosesc de ele**. Dar evident că dreptul maritim nu se poate limita la a adapta normele generale la obiectul particular al anumitor contracte, căci, așa cum subliniază Rodière, **el conține un ansamblu de norme originale, considerate, prin tradițiile sale, create pentru nevoi practice, ceea ce-i conferă un plus de originalitate**.

Dreptul public exercită o mare influență asupra dreptului privat, mai ales privind regimul proprietății navelor (nava are o naționalitate), în reglementarea angajării echipajului, dominată de ideea că marinarul intră într-o societate constituită la bord; rolul căpitanului, considerat, în același timp, un mandatar al armatorului și un reprezentant al autorității publice; asistența pe mare, reglementată obligatoriu în anumite cazuri ș.a.

Dreptul maritim nu cuprinde doar reglementarea operațiunilor juridice cărora le dă naștere transportul maritim, ci și a bunurilor și persoanelor ce participă la el, regimul proprietății navei și cel al angajării marinarilor, remunerația asistenței sau contribuția la avarii comune ș.a.

Drept consecință, dreptul maritim nu se poate considera o subdiviziune a dreptului comercial. Ca și dreptul civil, el se aplică persoanelor, bunurilor și obligațiilor.

2. Starea actuală a dreptului maritim (reglementări în vigoare)

2.1. Dispozițiile în materie maritimă din Codul comercial român, în vigoare după 1 octombrie 2011 și după 15 februarie 2015, când a intrat în vigoare și Codul de procedură civilă

2.2. Dispozițiile din NCCR - 2011 și din NCPC – 2013

2.3. Legi speciale de drept public și drept privat maritim

2.4. Ordine și instrucțiuni

2.5. Convențiile maritime internaționale ratificate de țara noastră ori la care România a aderat¹

2.6. Convenții maritime internaționale încorporate în dreptul UE²

3. Principalele elemente ale concepției generale asupra proiectului Codului maritim român

3.1. Evoluția doctrinară și legislativă dintr-o serie de țări cu tradiție în transporturile maritime arată că acestea, după anumite ezitări și controverse, aflate și sub influența de necontestat a reglementărilor din convențiile internaționale, și-au modernizat legislația internă, normele de drept comercial privind transportul maritim fiind cuprinse în coduri sau în legi de sine stătătoare, ca urmare a recunoașterii caracterului autonom al dreptului maritim.

3.2. Pentru țara noastră, soluția legislativă corespunzătoare intereselor României, cât și stadiului actual de consolidare a economiei de piață – având în vedere și orientările contemporane ale doctrinei, cât și ale practicii legislative din numeroase țări – ar trebui să urmărească **elaborarea, pentru prima dată în România, a unui cod de sine stătător în domeniul maritim, așa cum s-a prevăzut în art. 230 alin. (1) lit. c) din Legea nr. 71/2011.**

3.3. Proiectul de cod ar urma să reglementeze cadrul juridic comercial maritim, ca un „drept al relațiilor private pe mare”, celelalte aspecte de drept public, **mai dinamice în evoluție**, fiind lăsate în spațiul legilor

¹ Lista acestora este publicată în nr. 1/2013 al DMR.

² Vezi DMR nr. 1-2/2012 p. 60 și urm.