

UNIVERSITATEA „OVIDIUS” DIN CONSTANȚA
ȘCOALA DOCTORALĂ DE ȘTIINȚE UMANISTE
DOMENIUL DE DOCTORAT: ISTORIE

LUCRARE DE DOCTORAT
REGIMUL DE NAVIGAȚIE AL ROMÂNIEI
(1945-2007)
(REZUMAT)

Coordonator științific:

Prof. Univ. Dr. Valentin CIORBEA

Student-doctorand:

Naiden (Vasilescu Naiden)

Gabriela - Andreea

Constanța, 2018

CUPRINS

INTRODUCERE	6
 CAPITOLUL I: EVOLUȚIA REGIMURILOR SPECIALE DE NAVIGAȚIE MARITIMĂ NAȚIONALĂ ȘI INTERNAȚIONALĂ ÎN ANII PREMERGĂTORI CELUI DE-AL DOILEA RĂZBOI MONDIAL.....	19
I.1. Clarificări conceptuale privind zonele maritime de jurisdicție națională și marea liberă	19
I.1.1. Scurt istoric.Delimitare și regim juridic	19
I.1.2.Contribuția României la reglementarea problemelor referitoare la zonele maritime de jurisdicție națională și marea liberă	29
I.2. Regimul de navigație maritimă al României înainte de Al Doilea Război Mondial	37
I.2.1. Reglementări legislative interne	37
I.2.2. Instituții de aplicare a legislației de drept maritim	44
I.2.3. Aderarea României la convenții internaționale de drept maritim și fluvial în perioada interbelică	52
 CAPITOLUL II: MODIFICĂRI ȘI ADAPTĂRI ALE POLITICII DE NAVIGAȚIE A ROMÂNIEI (1945-1989)	56
II.1. Regimul de navigație maritimă al României la Sfârșitul celui de - Al Doilea Război Mondial (1945-1947)	56
II.2. Evoluția reglementărilor legislative interne privind transportul naval și regimul național de navigație maritimă (1948-1989)	73
II.2.1. Obiectivele României socialiste în domeniul transportului maritim. Directivele de partid și planurile de dezvoltare	73

II.2.2. Reglementarea unitară de către statul român a regimului național de navigație și a transportului naval	78
II. 2.2.1. Reglementări juridice privitoare la Marina comercială română și regimul juridic național	80
II. 2.2.2. Actualizări legislative privind navigația civilă și regimul juridic în apele naționale în deceniile 8 și 9 ale secolului trecut. Organizări și restructurări	86
II.3. Instituțiile naționale de aplicare a legislației maritime	96
 CAPITOLUL III: CONTRIBUȚIA ROMÂNIEI LA CODIFICAREA REGIMURILOR SPECIALE DE NAVIGAȚIE MARITIMĂ. CONVENȚII ȘI ACORDURI INTERNAȚIONALE (1948 – 1989).....	105
III.1. Principiile directoare ale României privind regimurile speciale de navigație maritimă internațională după Al Doilea Război Mondial	105
III. 2. Convenții maritime internaționale ratificate de România în perioada 1948 – 1989.....	112
III. 2.1. Convențiile internaționale care reglementează statutul spațiilor maritime.....	115
III, 2.2. Statutul navelor și transportul maritim al mărfurilor.....	121
III. 2.3. Responsabilitate civilă și competență jurisdicțională în spațiul maritim.....	122
III. 2.4. Imunitatea navigației	125
III. 2.5. Personalul navigant și siguranța navigației	126
III. 2.6. Protecția mediului marin împotriva poluării	128
III.3. Acorduri, tratate și convenții bilaterale privind navigația comercială și transporturile maritime comerciale încheiate de statul român	131

CAPITOLUL IV: REGLEMENTĂRI LEGISLATIVE NAȚIONALE ȘI INTERNAȚIONALE PRIVIND REGIMUL DE NAVIGAȚIE MARITIMĂ AL ROMÂNIEI ÎN PERIOADA DE PREADERARE LA UNIUNEA EUROPEANĂ (1989 - 2007)

.....	143
IV.1. Alinierea legislației naționale în domeniul navigației maritime la legislația Uniunii Europene	143
IV.1.1. România și aderarea la Uniunea Europeană. Considerații generale.....	143
IV.1.2. Transporturile maritime în Uniunea Europeană.....	153
IV.1.3. Măsuri de armonizare a legislației naționale cu legislația europeană în domeniul navigației maritime	159
IV.1.3.1. Reglementări legislative privind activitatea de transport maritim internațional	160
IV.1.3.2. Reglementări legislative pentru sectorul administrativ portuar și al operatorilor portuari	166
IV.2. Sistemul instituțional de coordonare a navigației comerciale în România în perioada de preaderare la UE.....	173
IV.2.1. Ministerul Transporturilor – Direcția Generală de Transport Naval.....	173
IV.2.2. Autoritatea Navală Română (ANR).....	176
IV.2.2.1 Din activitatea internațională a Autorității Navale Române. Contribuția legislativă	187
IV.2.3. Căpitaniile de port	189
IV.2.4. Administrațiile portuare și de căi navigabile	192
IV.2.5. Agenția Română de Salvare a Vieții Omenești pe Mare (ARSVOM).....	194
IV.3. Reglementări legislative privind formarea profesională și perfecționarea personalului navigant român.....	197

**CAPITOLUL V: ROMÂNIA ȘI COOPERAREA INTERNAȚIONALĂ PENTRU
PROTECȚIA MEDIULUI MARIN.....203**

V.1. Cadrul legal pentru activitățile de protecție a mediului marin. Strategia marină a
Uniunii Europene..... 203

V.2. Cooperarea subregională. Politica României privind protecția mediului
marin.....211

V.3. Centrul Maritim de Coordonare - MRCC Constanța.....223

V.4. Activități desfășurate de ANR privind siguranța vieții pe mare și protecția
împotriva poluării mediului marin până în anul 2007.....227

V.5. Reglementări legislative interne și internaționale privind transporturile cu caracter
special.....236

V.5.1. Cadrul juridic internațional pentru transportul mărfurilor
periculoase.....237

V.5.2. Mărfuri periculoase. Clasificare240

V.5.3. Cerințe ale transportului mărfurilor periculoase pe cale maritimă și pe
apele interioare 242

V.5.4. Eficiența transportului containerizat a mărfurilor periculoase244

V.5.5.Reglementări interne pentru prevenirea agresivității mărfurilor
periculoase asupra mediului ambiant..... 248

CONCLUZII.....257

BIBLIOGRAFIE 263

Regimul de navigație al României (1945-2007)

Rezumat

Cuvinte-cheie: regim juridic de navigație, transport maritim, poluare marină, siguranța navigației, convenții de navigație, Uniunea Europeană

Problema pe care am propus-o spre analiză în lucrarea *Regimul de navigație al României (1945-2007)* este deosebit de complexă, caracteristică decurgând din însuși obiectul regimului de navigație maritimă și fluvială a sarcinilor variate ce îi încumbă, sarcini ce presupun totalitatea restricțiilor, reglementărilor și normelor de drept intern sau internațional ce trebuie respectate de orice stat, de orice navă care navigă în apele teritoriale sau naționale.

Lucrarea, care tratează regimul de navigație în evoluția sa istorică, își propune, de fapt, o analiză a evoluției regimului juridic de navigație maritimă națională și internațională, a activității României în domeniu pentru adoptarea soluțiilor corespunzătoare intereselor statelor riverane, în strânsă legătură cu eforturile statului român pentru dezvoltarea instituțiilor de navigație maritimă proprii, ceea ce aduce acestui demers un element de noutate, plasând lucrarea la granița dintre istorie și drept internațional public.

Din punct de vedere istoriografic problema evoluției regimului național de navigație maritimă nu a fost tratată într-un studiu unitar, numeroasele lucrări în domeniu, semnate de renumiți juriști, prezentând, aproape exclusiv, aspectele juridice, în special în tratate de drept internațional public, dreptul comerțului internațional, drept maritim internațional și foarte puțin „avatarurile” acestor reglementări în evoluția lor istorică.

Importanța și semnificația perioadei alese, a fost de asemenea un alt argument care a stat la baza alegerii noastre.

Perioada dintre cele două războaie mondiale despre regimul de navigație maritimă și mai ales despre regimul juridic internațional de navigație în Marea Neagră și prin Strâmțori s-a scris mult, autorii abordând problemele din punct de vedere al transformărilor suferite în acest domeniu ca urmare a unor evenimente majore care au marcat și istoria României. Comparativ, pentru perioada pe care ne propunem s-o analizăm, situația este cu totul alta. Sunt ani care, dacă ținem seama de amploarea mutațiilor survenite în istoria națională, pot fi grupați în cel puțin trei etape: cea care a debutat cu instalarea regimului de ocupație sovietică

în România și efectele sale nefaste în plan politico-diplomatic, economic, social, militar care, inerent, au afectat activitatea statului român și în domeniul de care ne ocupăm (1945-1947), perioada regimului comunist în România (1948-1989), perioada de preaderare la Uniunea Europeană (1989-2007). Dacă fiecare dintre aceste etape a avut și își are istoricii săi, din punct de vedere al istoriei dreptului maritim românesc, în speță a efectelor acestor profunde mutații în domeniul de care ne ocupăm, specialiștii, așa cum am arătat, abordează, îndeobște, domenii de interes, de strictă specialitate, care nu se regăsesc într-o sinteză asupra regimului de navigație al României.

Plecând de la această realitate și analizând istoriografia tematicii, cercetarea detaliată a problemelor abordate în cuprinsul lucrării ne-a impus evaluarea unui bogat și divers material documentar, care a evidențiat, în primul rând, continuitatea politicii statului român în domeniul navigației, al legislației maritime și al instituțiilor sale de aplicare, care au traversat, ca și societatea românească în ansamblul său, perioade de tranziție dintre cele mai dificile.

În acest sens, am cercetat documente din fonduri existente în: Arhiva Națională Istorică Centrală, Serviciul Arhive Contemporane, Comitetul Central al P.C.R, fondul M.A.I. ș.a.; Serviciul Județean Constanța al Arhivelor Naționale (S.J.A.N. Constanța): Direcția Navigației Maritime Constanța (D.N.M.), 1878-1950, fond 133; Administrația Generală a Porturilor și Căilor de Comunicație pe apă (P.C.A.); Direcția Porturilor Maritime (D.P.M); Căpitănia Portului Constanța, *Registrul matricol al navelor*, Arhiva Autorității Navale Române etc. Volumele de documente publicate, în special cele elaborate în conferințele internaționale, convenții, reglementări legislative naționale și internaționale în domeniul transportului maritim, volume și studii de istorie diplomatică și politică semnate de renumiți istorici și juriști, prelegeri și expuneri parlamentare, periodice ș.a., au constituit, de asemenea, un important instrument de lucru. Având în vedere multitudinea și diversitatea acestora, pentru coerența expunerii, în Introducere menționăm, în mare parte, la aparatul critic al fiecărui capitol prezentat.

Motivația alegerii subiectului are la bază și faptul că mare parte din documentele referitoare în special la legislația care a reglementat regimul de navigație al României în istoria sa recentă, este deținută de Autoritatea Navală Română, material care, cel puțin până acum, nu a fost prezentat în sensul abordat de noi.

Direcțiile de cercetare reies din chiar structura lucrării, respectiv cele cinci capitole și 15 subcapitole, acestea din urmă conținând, la rândul lor, alte 32 de diviziuni.

În primul capitol al tezei, intitulat *Evoluția regimurilor speciale de navigație maritimă națională și internațională în anii premergători celui de-Al Doilea Război Mondial* propunem unele clarificări conceptuale privind zonele maritime ale unui stat și anume: *apele maritime interioare, marea teritorială, zona contiguă, zona economică exclusivă și platforma (platoul) continental*, pe de o parte, și *marea liberă*, pe de altă parte, noțiuni care, așa cum vom arăta pe parcurs, se regăsesc în lucrările unor recunoscuți specialiști în domeniu. Am căutat, de asemenea, să surprindem eforturile majorității statelor maritime, de a elabora *codificări ale regimului juridic al mării teritoriale și zonei contigue*, atât în perioada interbelică cât și în cea următoare celui de-Al Doilea Război Mondial și contribuția României la reglementarea problemelor referitoare la zonele maritime de jurisdicție națională și marea liberă.

Ne-am referit, în special, la *Conferința pentru codificarea progresivă a dreptului internațional* de la Haga (1930), pentru zonele maritime de jurisdicție națională (marea teritorială) și la *Elaborarea principiilor directoare privind regimul juridic internațional de navigație în Marea Neagră și prin strâmtori, Convenția de la Montreux* (1936), pentru marea liberă, ale cărei prevederi sunt încă în vigoare.

O prezentare a acestor probleme și, în mod deosebit a evoluției istorice și reglementărilor juridice care au influențat regimul Mării Negre și al strâmtorilor a fost oferită de istorici, juriști, specialiști ai domeniului, ale căror lucrări ne-au folosit, de altfel, și în tratarea altor aspecte abordate în teză.

În a doua parte a acestui capitol am analizat câteva din reglementările de maximă importanță survenite în perioada cuprinsă între cele două războaie mondiale în ceea ce privește navigația maritimă românească și regimul său juridic, unele parțial menținute și astăzi, și instituțiile de aplicare a legislației de drept maritim.

Problemele decurgând din activitatea maritimă și fluvială au format, între anii 1918-1938 și obiectul mai multor *convenții internaționale* prin care s-au elaborat regulamente și norme specifice acestei activități, la care România a participat și ulterior a aderat. Sunt convenții importante pentru structura juridică a activității comerciale maritime, care au contribuit la reglementarea regimului de navigație, pe care le vom prezenta în acest capitol.

În ceea ce privește *instituțiile* chemate să emită și să aplice prevederile legislative pentru reglementarea regimului de navigație, dezvoltarea comerțului, navigației și a construcțiilor din porturi au atras după sine și înființarea unor autorități administrative și polițienești, având ca atribuții supravegherea și controlul navigației maritime și fluviale.

Asemenea instituții sunt: căpităniile de porturi subordonate din timpul domniei lui Alexandru Ioan Cuza Ministerului Afacerilor Străine Inspectoratul Navigației și Porturilor, înființat în anul 1879 pentru supravegherea regulamentelor în materie de poliție a navigației, *Direcțiunea Generală a Porturilor și Căilor de Comunicație pe Apă* (1908), subordonată Ministerul Lucrărilor Publice, transformată pe rând în *Regia Autonomă a Porturilor și Căilor de comunicație pe Apă* (1829) și *Administrația Comercială a Porturilor și Căilor de Comunicație pe Apă* (1934).

În 1936, prin Decretul lege nr 2620 din 14 noiembrie a fost înființat Ministerul Aerului și Marinei (M.A.M.) cu scopul să coordoneze întreaga activitate aeriană și maritimă a țării. Prin această lege s-a creat, alături de celelalte organe civile de aviație și marină din minister, o „Direcțiune a Marinei Comerciale”, ale cărei atribuții erau strâns legate de aplicarea regimului național de navigație.

Agravarea situației internaționale și intrarea României în cel de-Al Doilea Război Mondial au adus modificări firești în sistemul de organizare al MAM, din care o mare parte a organelor de marină civilă vor reveni la Ministerul Lucărilor Publice.

Modificări și adaptări ale politicii de navigație a României (1945-1989) constituie cel de-al doilea capitol al tezei, problematică în tratarea căreia am pornit de la o succintă analiză a primului deceniu postbelic.

La sfârșitul celui de-Al Doilea Război Mondial, politica navală a statului român, încercările de a reveni la normalitatea regimului propriu de navigație și la reglementările internaționale în domeniu, au fost obiective dificile, ansamblul acestora având de suferit, pe de o parte, de situația economică critică, consecință a războiului, care a marcat anii ce au urmat, pe de altă parte, de contextul politic internațional, cu restricțiile impuse României de începutul Războiului Rece și intrarea în sfera de influență sovietică.

Dacă în legătură cu evenimentele majore care au bulversat istoria României în acești ani și efectele sovietizării economiei românești s-a scris, despre regimul de navigație propriu zis referirile lipsesc aproape cu desăvârșire, probabil și datorită faptului că în pofida ocupantului sovietic, cel puțin până la abolirea monarhiei, instituțiile și reglementările legislative antebelice au continuat să funcționeze în mare parte.

În anul 1945, controlul sovietic asupra producției naționale, asupra navigației și comerțului exterior al României a căpătat noi valențe în urma semnării acordului de înființare a societăților sovieto-române (SOVROM) care au asigurat Sovietelor, accesul liber la toate resursele țării și au făcut ca statul român să fie dependent de materiile prime rusești și de

piețele est-europene. Întreaga activitate navală desfășurată între anii 1945 - 1954 (an în care partea sovietică s-a retras) s-a aflat sub controlul Sovromtransport care a impus monopolul sovietic asupra activității în domeniul transporturilor navale.

În continuare, în acest capitol, ne referim pe larg la evoluția reglementărilor legislative interne privind transportul naval și regimul național de navigație maritimă (1948-1989), oprindu-ne asupra aspectelor importante ale acestui proces, precum: obiectivele României socialiste în domeniul transportului maritim, directivele de partid și planurile de dezvoltare; reglementarea unitară de către statul român a regimului național de navigație și a transportului naval, concretizată prin: reglementările juridice postbelice privitoare la Marina Comercială a României și la regimul juridic al apelor teritoriale ale României (1950-1972), prin actualizarea reglementărilor legislative privind navigația civilă și regimul juridic în apele naționale în deceniile 8 și 9 ale secolului trecut, încheind capitolul cu prezentarea instituțiilor naționale de aplicare a legislației maritime.

În analiza noastră ne referim la aspectele menționate mai sus considerând că, în mod firesc, problemele privind transporturile navale, cu tot ceea ce implică buna funcționare a acestui domeniu, dezvoltarea activităților portuare, sunt în directă legătură cu transformările cunoscute de regimul de navigație al României, de evoluția dreptului maritim în general, aceasta fiind analizată, în raport cu practicile și particularitățile dezvoltării transporturilor maritime și a navigației maritime care au impus afirmarea comerțului maritim, de specialiști în domeniu precum Gh. Bibicescu, Gh. Caraiani, Marin Voicu, Maria Verioti, Gh. Pipera, Constantin Anechitoae ș.a., la ale căror lucrări facem referiri pe parcursul lucrării.

În Capitolul III am analizat aspectele legate de ***Contribuția României la codificarea regimurilor speciale de navigație maritimă. Convenții și acorduri internaționale (1948 – 1989).***

Este o perioadă în care, după o etapă de refacerea absolut necesară, navigația maritimă comercială în România a atins cel mai înalt nivel din istoria sa.

În tratarea subiectului am plecat de la obiectivele României din acea perioadă în domeniul transportului maritim, al căror punct de plecare se regăsește în directivele de partid și de stat ale vremii, de unde decurg, cel puțin din punct de vedere al politicii guvernamentale, reglementările legislative privind navigația și regimul de navigație maritimă națională și instituțiile de aplicare.

În anul următor desființării Sovromtransport-ului, în februarie 1955, prin Hotărârea Consiliului de Miniștri nr. 368 a fost înființată Întreprinderea de Navigație Maritimă și

Fluvială (Navrom), întreprindere care a subordonat parcul de nave românești, la început, mai mult decât modest, până la sfârșitul deceniului 6 al secolului trecut numărând doar 10 nave cu un tonaj de 34327 TDW.

După 1960, flota maritimă românească a intrat într-un proces de complex de dezvoltare și diversificare a tipurilor de nave, parcul fiind mărit atât cu nave de import cât și de proveniență românească. Politica navală aplicată în anii ce au urmat a făcut ca în anul 1989, flota maritimă românească să numere 297 de nave, iar cea fluvială peste 650 de unități.

În lucrare am făcut referiri referi și la aceste aspecte, considerând că, în mod firesc, problemele privind navigația propriu-zisă, creșterea parcului naval, dezvoltarea activităților portuare, sunt în directă legătură cu transformările cunoscute de regimul de navigație al României, de evoluția dreptului maritim în general, aceasta fiind analizată de specialiștii contemporani menționați anterior, în raport cu practicile și particularitățile dezvoltării transporturilor maritime și a navigației maritime care au impus afirmarea comerțului maritim.

Reorganizarea întreprinderilor portuare în anii '70, au adus și serviciile de pilotaj și manevrare a navelor în cadrul Întreprinderilor de Exploatare Portuară, care, acum, îndeplineau rolul de administrator general asigurând aceste operațiuni, întrețineau șenalul navigabil, cheurile și digurile, lucrările hidrotehnice și rezolvau numeroase alte probleme privind buna desfășurare a activităților portuare. Sunt aspecte la care facem referire în teza noastră, având în vedere importanța acestora în aplicarea corectă a regimului de navigație stabilit prin reglementările naționale și internaționale.

În Capitolul IV al tezei am abordat problema ***Reglementărilor naționale și internaționale privind regimul de navigație maritimă în perioada de preaderare la Uniunea Europeană (1989 - 2007)***, tratată în cadrul a trei subcapitole referitoare la alinierea legislației naționale în domeniul navigației maritime la legislația Uniunii Europene, la sistemul instituțional de coordonare a navigației comerciale în România și la reglementările legislative privind formarea profesională și perfecționarea personalului navigator român

După 1989, prin modificările, completările și abrogările menționate pe parcursul lucrării, regimul juridic și de navigație al zonelor maritime de jurisdicție națională și al mării libere, precum și al transportului naval sunt reglementate prin următoarele acte normative: *Legea 17/1990*, modificată și completată prin *Legea 36/2002*; *Decretul 443 /1972 privind navigația civilă* (menționat anterior), Capitolul VI „Infrațiuni”, celelalte capitole fiind abrogate prin *Legea 412 /11 august 2002, pentru modificarea, completarea și aprobarea*

Ordonanței 42/1997, privind navigația civilă Ordonanța 42/1997, privind transportul naval, aprobată prin Legea 412/2002.

Aceste trei acte normative asigură reglementarea primară a regimul juridic de navigație și a transportului naval în România. Ele formează cadrul juridic, în strictă conformitate cu normele de drept internațional cuprinse în tratate și convenții la care România este parte, venind în sprijinul intereselor economice și de securitate ale țării noastre în aceste domenii.

De asemenea, lucrarea tratează și problema alinierii la legislația Uniunii Europene pe baza a numeroase exemple, analizate mai ales din punct de vedere al modului de aplicare și al efectelor asupra activității maritime a statului român.

În ceea ce privește **sistemul instituțional** de coordonare a navigației comerciale, în România după 1989, autoritatea de stat în domeniul transportului naval este Ministerul Transporturilor, care elaborează și pune în aplicare actele normative și normele specifice aplicabile transportului naval, urmărește aplicarea acestora și asigură aducerea la îndeplinire a îndatoririlor ce revin statului prin reglementările juridice internaționale la care România este parte. Funcția de autoritate de stat în domeniul siguranței navigației este îndeplinită de **Autoritatea Navală Română (A.N.R.)**, înființată prin Hotărârea Guvernului nr. 1133 din 10 octombrie 2002. A.N.R. și organismele prin care își exercită atribuțiile, este instituția de cea mai mare importanță în supravegherea și aplicarea legislației care constituie, de fapt, regimul de navigație al României și care a avut un rol deosebit de important în îndeplinirea cerințelor aquis-ului comunitar în domeniul transportului maritim și fluvial. Direct implicate în această misiune sunt și **Administrațiile portuare și de Căi navigabile**, chemate să aplice politica portuară a statului român.

În afara documentelor existente în arhivele instituțiilor menționate și a legislației pe care am cercetat-o direct la sursa pe care o oferă „Monitoarele Oficiale” ale României, în tratarea acestui subiect am folosit și lucrările unor autori pentru care reglementările naționale și internaționale privind regimul de navigație maritimă în perioada de preaderare la Uniunea Europeană, au constituit chiar domeniul lor de activitate, punând astfel la dispoziție informații de mare interes.

În sfârșit, în ultimul capitol al tezei, Capitolul V, am tratat un aspect important în economia lucrării, referitor la ***Activitatea României în organizații și asociații internaționale din domeniul maritim și portuar în perioada de preaderare la Uniunea Europeană.***

Indisolubil legat de problema regimului de navigație al oricărui stat, subiectul se referă la cooperarea privind protecția mediului marin, la strategia marină a Uniunii Europene; prezintă aspecte din activitatea internațională a Autorității Navale Române (ANR) și contribuția sa legislativă, referindu-se, cu precădere, la activitățile Autorității Navale pentru asigurarea siguranței vieții pe mare și protecția împotriva poluării mediului marin până în anul 2007. În ultima parte a lucrării, prezentăm reglementările legislative cu caracter special, referitoare la transporturile de mărfuri periculoase, în general și la cele maritime, în special.

Subiectul este de actualitate deoarece, ca urmare a dezvoltării economiei mondiale și a progresului tehnic din ultimul secol, a crescut și nivelul transporturilor de mărfuri cu potențial ridicat de risc, acele produse care prin natura lor fizico-chimică pot produce daune persoanelor, lucrărilor, mediului înconjurător etc.

În vederea protejării de evenimentele nedorite care s-ar putea produce au fost elaborate, la nivelul ONU, o serie de măsuri severe cu caracter tehnic și legislativ, ce se aplică în traficul intern și internațional și care, în ansamblu, creează cadrul juridic internațional pentru transportul acestui tip de marfă. Ne referim la: Convenții ale Organizației Maritime Internaționale (IMO) și mărfurile periculoase, Codul Internațional Maritim al Mărfurilor Periculoase - International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG CODE) dar și la Regulamentul (CE) nr. 725/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 31 martie 2004 privind consolidarea securității navelor și a instalațiilor portuare ș.a.

Datorită faptului că întreaga problematică abordată în teză constituie un subiect în permanentă „mișcare”, marcat de evoluția rapidă și spectaculoasă a transporturilor și construcțiilor navale, a avantajelor oferite de utilizarea ultimelor cuceriri ale tehnologiei și informaticii în domeniu, iar reglementările legislative sunt documente la care accesul nostru direct este limitat, un important instrument de lucru în tratarea acesteia au fost și site-urile web. Ne referim aici la documente disponibile pe site-urile UE, ONU, IMO etc., articole de presă, blog-uri, care se regăsesc în lucrare și în Bibliografia finală.

Fără avea pretenția de a fi epuizat subiectul, în fapt inepuizabil, nutrim speranța că prin această lucrare vom contribui la o mai bună cunoaștere a Regimului de navigație al României, domeniu cunoscut de specialiști și practicieni, însă pentru prima dată prezentat în evoluția sa istorică, într-o lucrare distinctă.

