



# DREPTUL DE NAVIGARE SUB PAVILIONUL REPUBLICII MOLDOVA ȘI PROBLEMELE PRACTICE CARE APAR

IURIE MIHALACHE, DOCTOR ÎN DREPT, LECTOR UNIVERSITAR

Despre foloasele ce le aducea Moldovei transportul de mărfuri pe mare sublinia Dimitrie Cantemir încă la începutul secolului al XVIII-lea, în lucrarea sa "Descrierea Moldovei" [1].

În secolele care au urmat, Moldova din stânga Prutului (Basarabia) a fost lipsită de flotă maritimă. Dacă pe timpul URSS pe râurile Nistru și Prut navigau corăbii, atunci odată cu destrămarea imperiului, toate întreprinderile specializate în transportul naval au devenit în scurt timp falimentare [2]. Renașterea a venit tocmai în anul 2002, prin fondarea Portului maritim comercial Giurgiulești, singurul port maritim din republică, cu ieșire la râul Dunărea, iar de acolo la Marea Neagră. În așa mod, în prezent putem afirma că Republica Moldova este o țară maritimă cu drepturi depline.

Din nefericire însă, acest gen de transport este foarte puțin utilizat. Statistica ne arată că pasagerii preferă să apeleze la transportul auto, feroviar sau aerian și doar prin excepție se recurge la transportul pe mare. O cauză ar fi și faptul că portul Giurgiulești a fost inaugurat recent, în luna martie 2009, și în prezent există doar o singură cursă de pasageri, Giurgiulești-Istanbul-Giurgiulești, care se efectuează săptămânal cu nava "Principesa Elena", ce are o capacitate de 145 locuri.

Din acest motiv, începând cu anul 2003, în Republica Moldova se acceptă înregistrarea navelor maritime străine, care mai apoi navighează sub pavilionul (drapelul) țării prin întreaga lume [3]. Procedura și condițiile înregistrării unei nave sub pavilionul național este reglementată de Codul navigației maritime comerciale al Republicii Moldova [4], la art. 30-38. Dreptul de a naviga sub pavilionul național apare din momentul înscrierii în Registrul de Stat al Navelor. Înregistrarea se face de către Întreprinderea de Stat "Registrul Naval" care este responsabilă și de ținerea acestui registru. Mărimea taxelor pentru serviciile de înregistrare variază între 6 mii și 40 mii de lei, în funcție de greutatea navei, iar taxa de radiere este de 12 mii lei [5]. Înscrierea în Registrul de Stat al Navelor se confirmă printr-un certificat de naționalitate.

La momentul actual, în Registrul de Stat al Navelor al Republicii Moldova sunt înregistrate 435 de nave, majoritatea dintre ele fiind din Federația Rusă, Turcia, Grecia, Cipru, Belize, Georgia, precum și alte state. Proprietarii acestor nave preferă să circule sub pavilion moldovenesc deoarece țara noastră dispune, conform clasificării internaționale, de "pavilion deschis". Aceasta înseamnă că în registrul naval pot fi înregistrate fără restricții nave maritime din întreaga lume, indiferent de vechimea și tipul lor. Suplimentar, proprietarii navelor străine sunt scutiți de plata impozitelor și taxelor vamale.

Conform prevederilor Convenției ONU asupra dreptului mării, în marea liberă orice navă maritimă civilă se află sub jurisdicția statului sub pavilionul căreia navighează (art.92) [6]. În așa mod, pe navele maritime ce navighează sub pavilionul moldovenesc se aplică legislația națională [7]. În acest caz, persoana care a săvârșit o infracțiune fiind la bordul navei, va fi supusă răspunderii penale conform prevederilor Codului Penal al Republicii Moldova (art.11 alin.(5)) [8].

Problemele care apar. Cel mai mare dezavantaj, însă, constă în faptul că statul pierde legătura cu nava maritimă care circulă sub pavilionul său. Acest lucru este convenabil proprietarilor de nave, fiindcă nu sunt supuși controlului tehnic, în schimb statul suportă sancțiuni din partea organizațiilor internaționale pentru fiecare caz de naufragiu din cauza deficiențelor tehnice ale navei.

Reieșind din faptul că organele statului pur și simplu nu dispun de careva mijloace reale de control asupra activității acestor nave (ele își desfășoară activitatea în Marea Mediterană, Marea Baltică, Marea Nordului etc.), se menține riscul ca din punct de vedere formal, pachetul de documente (ce se păstrează în Republica Moldova) să corespundă tuturor cerințelor înaintate, pe când starea tehnică a navei să fie una deplorabilă [9].

Din acest considerent, țara noastră este poreclită și "cimitirul" navelor maritime din Europa [10]. De exemplu, în ultimii trei ani, cel puțin 22 de nave maritime au fost înregistrate sub pavilionul Republicii Moldova, pentru ca în scurt timp să fie dezmembrate și vândute la fier vechi în Turcia, India și Bangladesh. Proprietarii acestor nave preferă să le înregistreze sub pavilionul Republicii Moldova înainte de a le vinde la fier vechi pentru a plăti mai puține taxe și a ocoli astfel reglementările stricte ale Uniunii Europene sau ale țărilor de origine. De exemplu, în martie 2011 proprietarul navei maritime "Deycon" (construită în 1977) a schimbat pavilionul Slovaciei pe cel al Republicii Moldova, apoi a vândut nava la fier vechi la un preț de 510 dolari/ tona, încasând circa 23,8 milioane de dolari. Statul nostru a câștigat din această "tranzacție" circa 50 mii lei - taxa pentru înregistrarea și radierea navei din "Registrul de Stat al Navelor".

Altă problemă o constituie naufragierea navelor maritime. Astfel, în decembrie 2009 nava maritimă ARAS 1, înregistrată sub pavilionul de stat al Republicii Moldova, în rezultatul unei furtuni puternice a fost ruptă în două în regiunea portului Soci. O parte a rămas în mare, iar a doua parte a fost aruncată pe plajă. La bordul navei se aflau 37 tone de motorină care s-a scurs în mare [11]. În decembrie 2010 cargoul "Adriatica" s-a scufundat în portul Ashdad din Israel, după ce în carenă a apărut o gaură. Corabia naviga sub pavilion moldovenesc și avea la bord 3000 tone de metal [12].

Mai bine de doi ani Republica Moldova este inclusă în "lista neagră" a Memorandumului de la Paris [13]. Experții organizației au stabilit că "drapelul" maritim al Republicii Moldova este printre cel mai slabe din lume, alături de "drapelul" unor state precum Togo, Sierra Leone, Comodgia și Libia.

Deși în caz de naufragiu răspunderea o poartă proprietarul navei, este afectat prestigiul statului care a oferit pavilionul său pentru navigație. De aceea multe țări și-au înăspri cerințele de înregistrare a navelor străine, iar unele dintre ele au renunțat deja la procedura respectivă (spre exemplu, Georgia). O asemenea soluție este binevenit și pentru Republica Moldova, motiv din care recomandăm modificarea legislației naționale în vederea interzicerii înregistrării navelor maritime străine, respectiv retragerea dreptului de navigație pentru navele care au obținut anterior acest drept.

O asemenea propunerea este valabilă și pentru transportul aerian, fiindcă după modelul preluat din navigația maritimă, Administrația de Stat a Aviației Civile a Republicii Moldova efectuează înregistrarea navelor aeriene străine, care ulterior survolează spațiul aerian al altor state, fără un control special din partea statului nostru.

---

#### REFERINȚE:

1. Cantemir Dimitrie. Descrierea Moldovei. Editura Litera, Chișinău, 1998, p.46-49.

2. Черепанов В., Лабунец А. Международный грузопассажирский морской порт, предмет национальных интересов, publicat în Экономическое обозрение "Логос-Пресс" nr.41 din 12.11.2004.
3. Din moment ce este înregistrată, nava maritimă dobândește "naționalitatea" Republicii Moldova. Contractele încheiate la bordul navei se consideră a fi încheiate pe teritoriul Republicii Moldova.
4. Codul navigației maritime comerciale a Republicii Moldova, adoptat prin Legea nr.599-XIV din 30.09.1999, publicat în Monitorul Oficial al Republicii Moldova nr.1-4/2 din 11.01.2001.
5. Hotărârea Guvernului R.M. nr.1128 din 29.09.2006 cu privire la fondarea Instituției publice "Căpitania portului Giurgiulești" și Întreprinderii de Stat "Registrul Naval", publicată în Monitorul Oficial al Republicii Moldova nr.158-160/1220 din 06.10.2006.
6. Convenția Națiunilor Unite asupra dreptului mării, adoptată la Montego Bay (Jamaica) la 10 decembrie 1982. Statul nostru a aderat prin Legea nr.395 din 14.12.2006, publicată în Monitorul Oficial nr.203-206/977 din 31.12.2006.
7. Barbăneagră Alexei. Codul penal al Republicii Moldova. Comentariu (colectiv de autori). Chișinău: Centrul de Drept al Avocaților ("Tipografia Reclama SA), 2009, p.31.
8. Aplicarea legislației naționale la bordul navei maritime aflate sub pavilionul Republicii Moldova nu se limitează doar la Codul Penal, ci cuprinde toate actele normative, inclusiv actele individuale de aplicare (ordine, dispoziții etc.).
9. Черепанов В. Флаг и национальность судна, publicat în Экономическое обозрение "Логос-Пресс" nr.34 din 24.09.2004.
10. Republica Moldova, "cimitirul" navelor maritime din Europa (investigație jurnalistică), publicat <http://hotnews.md/articles/view.hot?id=14018> (vizitat 06.05.2012)
11. O navă maritimă moldovenească a fost ruptă în două de o furtună și aruncată în portul Soci. Victime umane nu sunt, publicat pe <http://unimedia.md/?mod=news&id=15348> (vizitat 06.05.2012)
12. Preașcă I. Furtuna a provocat scufundarea cargoului moldovenesc Adriatica, publicat [http://www.adevarul.ro/moldova/actualitate/Furtuna\\_a\\_provocat\\_scufundarea\\_cargoului\\_moldovenesc\\_Adriatica\\_0\\_388761333.html](http://www.adevarul.ro/moldova/actualitate/Furtuna_a_provocat_scufundarea_cargoului_moldovenesc_Adriatica_0_388761333.html) (vizitat 06.05.2012)
13. Organizație care stabilește anual indexul de performanță a statului pavilion pentru sporirea siguranței maritime. Din 84 de țări, pavilionul Republicii Moldova se plasează pe locul 77.