



CZU 341.225.5:349.6

## SECURITATEA MARITIMĂ - ACTUALITĂȚI ȘI PERSPECTIVE

**Maxim BRAILA,**

Doctorand, Universitatea de Studii Europene din Moldova

Asigurarea securității maritime, necesitate stringentă pentru zonele maritime și de coastă, contribuie la realizarea unui climat favorabil pentru dezvoltarea activităților economice durabile.

Porturile sunt expuse riscurilor diferite în cadrul operațiunilor interne și ale interacțiunilor externe cu transportatorii de transport intern și cu navele maritime în cadrul sistemelor de logistică maritimă.

Disponibilitatea și accesibilitatea unei game largi de date și informații privind activitatea naturală și umană asupra oceanelor sunt elemente esențiale pentru luarea de decizii strategice referitoare la politica maritimă.

Navele, oamenii, infrastructura navală, mediul marin, ca și comerțul maritim pot fi afectate de actele de terorism sau piraterie sau pot fi ținta unor atacuri colaterale.

Protecția acestora împotriva unor asemenea acte reprezintă, în prezent, o preocupare majoră a statelor, amatorilor și a comunității internaționale materializată într-un set de măsuri și acțiuni special destinate acestui scop.

**Cuvinte cheie:** securitate maritimă, protecția mediului marin, stat de coastă.

### MARITIME SECURITY - CURRENT AFFAIRS AND PERSPECTIVES

**Maxim BRAILA**

PhD, University of European Studies of Moldova

Ensuring maritime security, an urgent need for maritime and coastal areas, contributes to achieving a favorable climate for the development of sustainable economic activities.

Ports are exposed to different risks in internal operations and external interactions with inland transport carriers and ships in maritime logistics systems.

The availability and accessibility of a wide range of data and information on natural and human activity on the oceans are essential elements for making strategic decisions on maritime policy.

Ships, people, naval infrastructure, the marine environment, as well as maritime trade may be affected by acts of terrorism or piracy or may be the target of collateral attacks.

Their protection against such acts is currently a major concern of States, ship-owners and the international community embodied in a set of measures and actions specifically designed for this purpose.

**Keywords:** maritime security, protection of the marine environment, coastal state.

**Introducere.** Securitatea maritimă a devenit, în acest sens, obiectul și subiectul a numeroase dezbateri, acesta fiind de fapt și **scopul principal** al acestei lucrări de cercetare științifică.

Protecția și conservarea mediului marin sunt cele mai importante principii ale dreptului internațional al mării.

Asociat cu dezvoltarea progresului tehnologic în a doua jumătate a secolului al XX-lea, poluarea mediului marin a dus la determinarea statelor de a lua măsuri pentru a reglementa activitățile din oceane pentru a preveni poluarea ulterioară a mediului marin.

**Baza metodologică a studiului** a fost metoda dialectică a cogniției. Această metodă de cunoaștere

științifică a fost combinată cu utilizarea de metode istorico-juridice și comparativ-legale, precum și tehnici logice și instrumente de cercetare, a căror aplicare a contribuit la atingerea obiectivului și la rezolvarea problemelor în domeniu luate în considerare.

**Materiale utilizate.** La baza investigației sunt plasate opiniile fundamentate juridic și științific ale specialiștilor cu renume în dreptul internațional, atât din țară, cât și de peste hotare, printre care un loc important le revine savanților Balan O., Mazilu D., Năstase A.

În elaborarea articolului s-au folosit atât lucrările oamenilor de știință ruși, dar și de talie internațională din domeniul drep-

tului internațional, cât și a cercetătorilor axați pe probleme speciale de drept internațional al mării.

În studiu au fost utilizate tratate internaționale cu privire la diverse aspecte ale activităților statelor din oceane, documente ale celei de-a III-a Conferințe a ONU privind dreptul mării, rezoluții ale Adunării Generale a ONU, materiale ale conferințelor internaționale, rezoluții și rapoarte ale comisiilor OMI.

**Rezultatele obținute și discuții.** Partea 12 a Convenției ONU privind dreptul mării din 1982 este dedicată reglementării legale a protecției și conservării mediului marin. Articolul 192 din Convenție definește obligația generală a statelor în ceea ce privește mediul marin: „Statele



sunt obligate să protejeze și să păstreze mediul marin”.

Conținutul legal al principiului protejării și conservării mediului marin este de a limita libertatea statelor în exercitarea drepturilor lor suverane în dezvoltarea resurselor naturale, a obligației de a preveni poluarea mediului marin și de a lua măsuri pentru reducerea poluării deja existente (articolele 193, 194 din Convenție).

Acest principiu, în termeni generali, își găsește dezvoltarea în obligațiile specifice ale statelor de a proteja și păstra mediul marin în conformitate cu partea a XII-a a Convenției ONU din 1982 privind dreptul mării.

Acolo unde regulile și standardele internaționale general acceptate sunt inadecvate pentru a satisface circumstanțele speciale în legătură cu „oceanograficul său și condițiile ecologice, precum și utilizarea acestuia sau protecția acestora, resursele și caracterul particular al traficului său”, statele costiere pot, prin IMO să aplice măsuri speciale de protecție unei anumite persoane.

Statele costiere au două opțiuni de prescriere a măsurilor mai stricte pentru aceste domenii, ele pot adopta / aplica măsuri speciale obligatorii care au fost deja dezvoltate de OMI.

Măsurile pentru desemnarea PSSA trebuie să fie adecvate și, în mod clar, legate de vulnerabilitatea zonelor proiectate care pot include desemnarea Zonelor Speciale din cadrul MARPOL, rutarea și raportarea navelor sisteme, zone de evitat, scheme de pilotaj și alte traficuri de nave, sisteme de management.

În accepțiunea UE, înțelegerea evenimentelor, proceselor și fenomenelor din domeniul maritim este descrisă prin noțiunea de supraveghere maritimă (Maritime Surveillance - MS). Monitorizarea și supravegherea maritimă este definită ca abilitatea de a monitoriza toate

activitățile din domeniul maritim, cu scopul de a sprijini, acolo unde este necesar, un proces eficient de luare a deciziilor cu privire la acțiunile ce se vor desfășura.

Scopul supravegherii maritime este de a înțelege, preveni acolo unde este nevoie și a gestiona toate evenimentele și acțiunile din domeniul maritim care ar produce un impact asupra siguranței și securității pe mare, impunerii legii, apărării, controlului frontierelor, protecției mediului marin, controlului pescuitului, comerțului și intereselor economice ale UE, folosind toate sursele de informații pentru construirea unei situații atotcuprinzătoare.

Această definiție relevă faptul că, conceptul de supraveghere maritimă a UE este mult mai extins decât conceptul MSA al NATO (dacă pentru NATO - MSA este o capacitate de sprijin pentru operațiile conduse de Alianță, MS pentru UE oferă și sprijină mult mai multe domenii, apărarea fiind numai unul dintre acestea).

Documentul Comisiei Europene „Green Paper: Towards a future Maritime Policy for the Union” pune în discuție modul în care se pot raționaliza activitățile UE și statelor membre privind managementul domeniului maritim, și dacă UE ar trebui să integreze sistemele de supraveghere maritimă, monitorizare și raportare existente și viitoare într-o rețea integrată de informații și supraveghere maritimă (Integrated Maritime Information and Surveillance Network).

Consultările ulterioare adoptării Green Paper au relevat că acțiunile viitoare ale UE trebuie să aibă un caracter multinațional și multisectorial (cross-border, cross-sectorial) și să fie orientate spre integrarea progresivă a sistemelor de supraveghere existente și viitoare.

Câteva inițiative legate de supravegherea maritimă au fost deja implementate, cum este cazul Sistemului de Informații și Monitori-

zare a Traficului Navelor Comunitare (Community Vessel Traffic Monitoring and Information System – VTMISS), care colectează date despre mișcările și încărcătura navelor comerciale, sau Sistemul de Monitorizare al Navelor de Pescuit din UE (European Union Fisheries Vessel Monitoring System - VMS).

Sunt demne de menționat proiectele de cercetare și noile tehnologii cu impact asupra supravegherii maritime (fiind în curs de dezvoltare sau testare).

În cadrul NATO a fost elaborat conceptul „Cunoașterea Situației Maritime” (Maritime Situational Awareness – MSA).

Problematica cunoașterii domeniului maritim este abordată într-o serie întregă de doctrine, concepte sau proceduri dezvoltate anterior, cum ar fi: conceptul de coordonare a supravegherii maritime, procedurile de operare standard pentru managementul Imaginii Maritime Recunoscute (RMP) sau conceptul pentru cooperare și coordonare între forțele navale și marina civilă.

Necesitatea apariției acestui concept rezidă în emergența unor amenințări la adresa securității domeniului maritim (astfel se pot enumera: terorismul, proliferarea sau fenomenele asociate criminalității transfrontaliere – contrabanda, pirateria, traficul de droguri, persoane, migrația ilegală, etc.), apariția unor noi surse de date și informații în domeniul maritim prin dezvoltarea tehnologiei în domeniu (ex. AIS7), precum și a unor noi instrumente de analiză a acestor date.

Cunoașterea situației maritime este definită ca „o capacitate de sprijin (enabling capability) menită să asigure superioritatea informației în domeniul maritim, pentru a asigura o înțelegere comună a situației în vederea creșterii eficienței planificării și executării operațiilor. Prin domeniul maritim se înțeleg oceanele, mările, golfulurile, estuarele, rutele navigabile, regiunile



costiere și porturile”. Conceptul MSA este strâns legat de conceptul operațiilor de securitate a NATO (MSO) și Documentul MSO al NATO (draft), care identifică MSA ca fiind “unul dintre mijloacele prin care se pot atinge obiectivele unei operații de securitate maritimă și prin aceasta, se poate menține securitatea maritimă”.

În ciuda existenței unui cadru bine dezvoltat în ceea ce privește standardele internaționale de securitate pe mare și de protecție a mediului marin - majoritatea înscrise în Convențiile realizate în cadrul Organizației Maritime Internaționale (IMO) și în cadrul Organizației Internaționale a Muncii (OIM) - multe state și amatori continuă să încalce regulile, astfel punând în pericol echipajele și mediul, beneficiind de pe urma concurenței nelocale.

În lume, peste 100 de nave de transport sunt pierdute în fiecare an, accidentele având ca urmare pierderea a peste 3.000 de vieți. Printre cele mai recente și globale dezastre se numără accidentele petrolierelor Erika (în 1999) și Prestige (în 2002).

Din rezervoarele acestora s-au scurs în jur de 22.000 și respectiv 20.000 de tone de petrol în mare, provocând daune imense mediului, industriei, pescuitului și turismului.

De aceea multe state, inclusiv organizații precum Uniunea Europeană, au adoptat politici speciale în materie de securitate maritimă, având ca scop asigurarea faptului că toate navele care arborează drapelurile lor naționale sau intră într-unul din porturile proprii se conformează standardelor internaționale de siguranță.

În conformitate cu dispozițiile Regulamentului SOLAS XI-2/13, guvernele contractante sunt obligate să comunice IMO informații specifice legate de securitatea maritimă. În efortul de a compila aceste informații și de a monitoriza sta-

diul conformității cu SOLAS XI-2 și cu codul ISPS, organizația a stabilit sistemul global de informații privind transportul maritim integrat (GISIS). Aceasta reprezintă o bază de date alimentată, în mod regulat, de comunicațiile guvernamentale. Până la 94% dintre guvernele contractante ale Convenției SOLAS au aprobat planurile de securitate pentru 97% din instalațiile portuare declarate, în timp ce pentru nave a fost obținut un “*grad înalt*” de conformitate cu aproape “nicio perturbare a comerțului mondial”. De asemenea, este de reținut că multe țări non-IMO / non-SOLAS au respectat pe deplin toate aceste prevederi.

Regulamentul ISPS. În Europa, un sondaj realizat de Organizația Europeană a Porturilor Mării (ESPO) arată că majoritatea porturilor din UE sunt conforme ISPS la nivelul de securitate. Într-un port de securitate portuară, US Coast Guard, au declarat șapte țări ca fiind neconforme cu ISPS în ceea ce privește cerințele instalației portuare și au avertizat navele care au vizitat una dintre aceste țări în timpul ultimelor luni și că cinci apeluri portuare ar fi necesare pentru punerea în aplicare a acțiunilor de nivel 2 de securitate SSP pentru a intra în porturile din SUA.

**Concluzii.** Pe cât este de reflectat conceptul securității maritime în acte, rezoluții, tratate internaționale și naționale, pe atât de multe întrebări și dispute trezește în societatea internațională. Acest factor determină stabilirea actualității acestui concept, care se manifestă în diversitatea relațiilor apărute ca urmare a prevenirii sau încălcării principiilor și normelor ce țin de securitatea maritimă. Statele la nivel național se află într-un continuu proces de asigurare a securității sale maritime, inclusiv prin participarea la foruri și organizații internaționale. Pericolele eminente asupra securității maritime, prezintă riscuri majore pentru omenire și

pot avea consecințe nefaste pentru interesele strategice, inclusiv ale UE și ale statelor sale membre. Din analiza și studiul problematicii rezidă concluzia că este necesară elaborarea unei strategii unice în materie de securitate maritimă pentru a asigura o abordare integrată și cuprinzătoare a acestui concept. Strategia ar urma să pună accentul pe amenințările, riscurile, provocările și oportunitățile existente pe mare. La elaborarea acesteia urmează a fi conectate toate instituțiile competente, civile și militare la nivel european și mondial.

### Bibliografie

1. Balan O, Serbeno E, „Drept internațional public”, Vol. I, Chișinău, Tipografia „Reclamal”, 2001 p.273.
2. Geamanu G „Drept internațional public, vol.1, ediția didactică și pedagogică, București, 1981 p.81-111.
3. Declarația de la Montevideo privind legea mării din 8 mai 1970. În Lay, SH, Churchill, R. Nordquist, M., eds. *Noi direcții în Legea mării, Documente*, Vol. I, (Oceana: Dobbs Ferry, New York, 1973), p. 235-236.
4. Declarația statelor latino-americane privind dreptul mării (Declarația de la Lima) din 8 august 1970. *Ibid.*, P. 237-239.
5. Popescu D., Năstase A. „Drept internațional public”, ed. „Șansal, București, 1997, p. 41-58, 86-109,
6. Proclamation No. 2667, “Policy of the United States with Respect to the Natural Resources of the Subsoil and Sea-Bed of the Continental Shelf”, 28 September 1945, 10 Fed. Reg. 12303; XIII Bulletin, Dept. of State, No. 327, 30 September 1945, p. 485.
7. Proclamation No. 2668. Policy of the United States with Respect to Coastal Fisheries in Certain Areas of the High Seas”. 28 September 1945, 10 Fed. Reg. 12304.
8. Report of the Sub-Committee on the Law of the Sea by the Asian-African Consultative Committee, Colombo, 18-27 January 1971.
9. Report of The Thirteenth Session of the Asian-African Consultative



ve Committee, Lagos, 18-25 January 1972.

10. Statement of S. Nandan (Fiji), Chairman, from “Informal Notes of the Secretariat of the Second Committee”, First Meeting of Informal Consultative Group on Economic Zone, 24 April 1975.

11. Stevenson, J.R. and Oxman, B.H. 1975. The Third United Nations Conference on the Law of the Sea: The 1974 Caracas Session. AJIL, Vol. 69

12. The Declaration of Santo Domingo of 9 June 1972. Ibid., pp. 247-249.

13. The Montevideo Declaration on the Law of the Sea of 8 May 1970. In Lay, S.H., Churchill, R. Nordquist, M., eds. New directions in the Law of the Sea, Documents, Vol. I, (Oceana: Dobbs Ferry, New York, 1973), pp. 235-236.

14. The Declaration of Latin American States on the Law of the Sea (The Lima Declaration) of 8 August 1970. Ibid., pp. 237-239

15. UNCLOSUR, Vol. III, pp. 107-142.

Maxim BRAILA,  
Doctorand,  
Membru al Consiliului științific  
în cadrul  
Universității de Studii Europene  
din Moldova  
braila.maxim@gmail.com

CZU 342.9:342.7(478)

## DREPTUL PERSOANEI VĂTĂMATE DE AUTORITĂȚI: ÎNTRE REGLEMENTARE ȘI RESPECTARE PRACTICĂ

Iurie CERNEAN,  
doctorand,

Școala doctorală Științe juridice, politice și sociologice

Articolul este consacrat unui subiect deosebit de actual pentru statul de drept – dreptul de petiționare și dreptul persoanei vătămate de o autoritate publică. În pofida reglementării constituționale și normative ale acestor drepturi, practica denotă o neglijare și o încălcare flagrantă a acestora. În contextul dat, obiectivul principal urmărit în acest studiu ține de argumentarea (în baza unui studiu de caz) a discrepanței dintre reglementarea și garantarea constituțională și realizarea lor practică.

**Cuvinte-cheie:** drepturile omului, dreptul de petiționare, drepturi vătămate, dreptul persoanei vătămate, petiție, cerere prealabilă, contencios administrativ.

### THE RIGHT OF THE PERSON INJURED BY THE AUTHORITIES: BETWEEN REGULATIONS AND PRACTICAL COMPLIANCE

The article is devoted to a particularly topical issue for the rule of law - the right to petition and the right of the injured person by a public authority. Despite the constitutional and normative regulation of these rights, the practice denotes a negligence and a flagrant violation of them. In this context, the main objective of this study is to argue (based on a case study) the discrepancy between regulation and constitutional guarantee and their practical implementation.

**Keywords:** human rights, petition right, injured rights, injured person's right, petition, prior request, administrative litigation.

**Introducere.** Una dintre cele mai acute probleme în cadrul unui stat de drept, după cum destul de just apreciază cercetătorii autohtoni [5, p. 290], o reprezintă protecția deficitară a persoanei față de atotputernicia statului. Chiar dacă unele măsuri (garanții) de consolidare a statutului juridic al persoanei în raport cu statul sunt luate inclusiv la nivel constituțional, totuși la o analiză atentă a acestora se poate ușor constata că ele sunt afectate de grave curențe de reglementare și, pe cale de consecință, de aplicare practică. Este vorba, în esență, de două drepturi fundamentale ale persoanei *dreptul la petiționare* (art. 52 din Constituția Republicii Moldova [3]) și *dreptul persoanei vătămate de o autoritate publică* (art. 53 din Constituție).

La nivel normativ, aceste două drepturi fundamentale au suportat, relativ recent, unele modificări/completări în contextul adoptării *Codului administrativ al Republicii Moldova* [1], care a substituit vechea legislație în materie: *Legea cu privire la petiționare* nr. 190/1994 [10] și *Legea contenciosului administrativ* nr. 793/2000 [9]. Cu toate acestea, nu se poate afirma că curențele enunțate mai sus au fost înlăturate, aceleași dificultăți continuând să persiste și în continuare.

**Scopul studiului.** Pornind de la cele menționate mai sus, în prezentul demers științific ne propunem realizarea unei analize succinte a *dreptului persoanei vătămate de o autoritate publică* în colaborare cu *dreptul la petiționare*, în vederea elucidării curențelor de regle-