

Considerations on Maritime and River Courts in the Romanian Judicial System

Constantin Tănase¹

Abstract: The study seeks to highlight the way the Romanian state concerned itself and continues to ensure professionally solving disputes that arise about sea and river transport. The complexity and specificity of this sector of economic activity require, the opinion and decision of experts in the field of reference. Given these considerations and focusing on the purpose of other European countries legislation, the modern Romanian state integrated itself the European context, adopting legal rules able to ensure fair and equitable resolution of conflicts in this field. The study tracks the evolution of the Romanian river and maritime courts driven by the economic situation of different times. Beyond these, it must be concluded that, regardless of the material conditions, political views or circumstances, Romania - State bordering a large European river and a geostrategic importance sea, must have maritime and river courts.

Keywords: Romanian state; maritime courts; river transport

1. Introduction

Le transport naval, maritime et fluvial constitue l'une des plus anciennes modalités de déplacement dans l'espace des personnes et des biens, utilisée par l'homme. Malgré son ancienneté millénaire, le transport naval continue jusqu'à présent à détenir un lieu important dans le trafic mondial des marchandises (Letea, Vlasceanu, 1983, p. 11 et suiv., Capatana, Stancu, 2002, p. 276). A part son ancienneté et son importance actuelle, le transport naval se distingue aussi par la complexité des opérations techniques, économiques et juridiques qui lui reviennent, de même que la diversité des relations, des connexions, des contingences qu'il provoque directement ou de manière collatérale. Le chargement, le départ, l'arrivée, le déchargement d'un navire et son stationnement dans le port déterminent l'apparition d'une multitude de rapports et opérations, tous se déroulant selon certaines procédures réglementées par des normes légales ou instituées par des coutumes consacrées.

Sans entrer dans les détails, nous mentionnons: la réception ou la livraison d'une marchandise, l'acquisition des provisions nécessaires au voyage (au déplacement)

¹ Senior Lecturer, PhD, Faculty of Law, Danubius University of Galati, Address: 3 Galati Blvd, Galati 800654, Tel.: +40372 361 102, Corresponding author: constantin.tanase@univ-danubius.ro.

tant pour le fonctionnement du navire que pour la subsistance de l'équipage (aliments, médicaments, vêtements, équipement de protection etc.), la réalisation des réparations ou des travaux d'entretien etc. Chacune de ces opérations se réalise dans le cadre des rapports juridiques qui ont des réglementations spécifiques et sont accomplies par des agents appartenant à des institutions ou organisations contrôlées par des autorités spécialisées dans le domaine. Enfin, tout se déroule dans un ordre préétabli dont la violation provoque des litiges entre les participants.

La pratique de la solution des litiges concernant les activités de transport maritime ou fluvial et portuaire a réclamé la création et l'organisation des instances judiciaires spécialisées, et l'élaboration des normes procédurales dérogatoires à celles communes (Alexandrescu, Alexandrescu, 2006, p. 322).

Chez les Roumains, la constitution de telles institutions et réglementations a eu aussi, à un certain moment historique, la signification d'une souveraineté d'état entière, surtout concernant le Danube (sur le segment entre les localités Bazias et Sulina d'une longueur de 1075 Km, c'est-à-dire 37,58% du fleuve) dans les conditions où, depuis 1856 les règles étaient établies par la Commission Européenne du Danube (C.E.D.). On sait que cet organisme international, créé à la suite de la guerre de Crimée, conclu par la signature du Traité de paix de Paris (mars 1856) a eu initialement des effets favorables aux Principautés Roumaines. Ultérieurement, après l'Union de 1859 et surtout après la conquête de l'indépendance et la consolidation de l'état roumain, la C.E.D., s'arrogeant des attributions de réglementation de la navigation, y compris dans le secteur roumain, a porté atteinte à la souveraineté du jeune état indépendant. Dans ces circonstances, ayant en vue les intérêts des grands pouvoirs européens riverains, mais non-riverains aussi, concernant cette importante voie stratégique de communication, les efforts de la Roumanie pour établir un régime juridique avantageux et pour instituer des autorités publiques propres dans le secteur territorial du fleuve, apparaissent pleinement justifiés et légitimes.

2. La période 1859 – 1907

Jusqu'à la constitution de l'état roumain moderne par l'Union des Principautés Roumaines, la Moldavie et la Valachie, le 24 janvier 1859, les intérêts roumains au Danube se sont réalisés par les traités conclus par les voivodes roumains avec les voisins ou par la bienveillance des empires européens, à la suite des guerres menées pour s'imposer la suprématie dans la région du grand fleuve. Par exemple, après la bataille de Mohach (1526) quand la Hongrie vaincue a été transformé en pachalik, le Danube est entré dans la sphère d'influence de l'Empire Ottoman, de l'Empire Tsariste et l'Empire Habsbourgeois. Ce n'est que plus tard que d'autres pouvoirs européens se sont imposés dans la région (Cartana, Seftiuc, 1972, p. 28 si urm.). Suite à de telles situations, la réglementation de la navigation, la police et la

solution des litiges se faisaient conformément aux normes et aux règlements imposés par les grands pouvoirs et par les instances créées par ceux-ci.

En 1862 a été adopté Le règlement de navigation pour la marine commerciale des Principautés Unies, et en 1879 - Le règlement de la police portuaire et des rives danubiennes de la Roumanie, modifié successivement en 1881 et 1882. Ces règlements et les dispositions de navigation et de police concernant le secteur qui s'étendait de Galati jusqu'aux bouches du fleuve (élaborées par la C.E.D. en 1881) constituaient, en principal, le système normatif applicable aux transports sur le Danube. En 1887 est entré en vigueur le Code commercial de la Roumanie qui ne réglementait que les aspects commerciaux des relations qui apparaissaient dans le domaine de la navigation maritime et fluviale (Collectif coordonné par Ceterchi, I., Vol. II, la deuxième partie, 1987, p. 174-175). Les autres aspects, de nature pénale ou civile, étaient soumis aux normes de droit commun, les litiges étant solutionnés par les instances communes.

Cet état de choses a persisté jusqu'à la première décennie du XX^{ème} siècle grâce aux mutations intervenues dans l'équilibre des pouvoirs européens (1870-1871 - la guerre franco-prussienne, 1877-1878 - la guerre russo-turque etc.) qui ont évidemment eu pour conséquence la modification des influences dans la région danubienne.

3. La première réglementation concernant les instances spécialisées maritimes et fluviales

Le 21 février 1907 a été promulguée la Loi pour l'organisation de la marine commerciale, entrée en vigueur le 1 avril la même année, modifiée et republiée le 21 décembre 1922¹. A côté des dispositions concernant le statut du navire et du personnel de bord, la loi contient des normes d'incrimination des délits et des crimes maritimes (des infractions dans l'ancienne acception pénale), de même que des réglementations concernant la juridiction maritime.

L'analyse de ces textes relève d'une conception moderne et d'une systématisation rigoureuse de la matière. Ainsi, le chapitre VIII de la loi intitulé La juridiction maritime était constitué de deux sections, respectivement a) La juridiction pour les infractions disciplinaires et b) La juridiction des délits et des crimes maritimes.

Conformément à la première section (art.78 de la loi) toutes les infractions disciplinaires étaient jugées par le capitaine du vaisseau, qui prononçait une sanction prévue par la loi. Sa décision était définitive et exécutoire, donc légalement inattaquable. Elle se communiquait par copie légalisée au capitaine du

¹ Publiée dans le Moniteur Officiel no.206 du 21 décembre 1922/ Published in the Official Gazette no. 206 in December 21st 1922.

port auquel appartenait le vaisseau (où celui-ci était enregistré). Le capitaine du port tenait l'évidence de ces décisions dans un registre numéroté, paraphé et scellé.

La deuxième section du chapitre VIII (art.79-99) contenait des dispositions conformément auxquelles les délits maritimes et les actions civiles en dommages-intérêts pour la réparation des préjudices causés par des délits maritimes étaient jugés par le tribunal maritime. Ce tribunal avait caractère permanent, la résidence à Galati et se composait de cinq membres, un greffier et un procureur. Les membres du tribunal étaient: deux magistrats de la Cour d'Appel Galati (l'un ayant la fonction de président), deux officiers supérieurs de la marine militaire (exclusivement l'inspecteur des ports et le commandant de la marine militaire) et un capitaine de vaisseaux commerciaux. Les membres du tribunal étaient nommés par décret royal, à la proposition du ministre des affaires étrangères, pour 3 ans.

La fonction de procureur maritime était accomplie par un procureur de la Cour d'Appel Galati, nommé, également, par décret royal, à la proposition du ministre des affaires étrangères. Le greffier était nommé par le ministre des affaires étrangères et il devait être licencié en droit. La tâche de juge d'instruction auprès du tribunal maritime était accomplie par le capitaine du Port Galati. Pour cela, il avait les droits d'un juge d'instruction pouvant effectuer des perquisitions, émettre des citations, des mandats d'amener, des mandats d'arrêt etc. dans les cas et les limites prévues par le Code d'instruction criminelle. La constatation des délits et des crimes maritimes, commis au bord des navires, tombait sous l'incidence du capitaine du vaisseau qui dressait un procès-verbal avec ses propres constatations et les dépositions des témoins.

La loi contenait des réglementations détaillées concernant la détention préventive, le contrôle des magistrats du tribunal maritime sur la légalité de cette mesure, la réalisation de l'instruction pénale, la mise en jugement, les actes procéduraux, le droit à la défense, le jugement sur le fond et les décisions du tribunal. Celles-ci pouvaient être attaquées par opposition par la partie qui s'est absentée au jugement ou avec recours, dans les termes et les conditions prévues par la loi. La loi prévoyait aussi la possibilité de la contestation à l'exécution et le recours dans l'intérêt de la loi. Ce dernier pouvait être intenté par le ministre de la justice à l'intimation du ministre des affaires étrangères suite à la demande de l'inspectorat de la navigation et des ports. Le recours en discussion était fait seulement dans l'intérêt de la loi n'étant pas favorable à aucune partie (principe valable à présent aussi). Les crimes maritimes, conformément à l'art. 97 de la loi, étaient jugés par la Cour d'Assises du département ayant le port où l'on a fait la constatation.

La loi du 21 février 1907 concernant l'organisation de la marine commerciale a représenté un moment important dans l'histoire de la réglementation de la navigation sur le Danube, en spécial concernant la création, l'organisation et le fonctionnement des instances spécialisées dans le jugement et la solution des litiges dans le domaine des transports maritimes et fluviaux. En même temps, elle a

représenté la signification de l'affirmation de la souveraineté entière de l'état roumain sur son territoire, le Danube étant une partie importante de celui-ci.

Ses auteurs ont tenu compte des réalités politiques européennes du temps, formulant d'une manière habile, des dispositions qui ménagent les éventuelles indispositions des pouvoirs tutélaires (par exemple, la désignation des juges du tribunal maritime par décret royal à la proposition du ministère des affaires étrangères, structure gouvernementale en contact direct avec les pouvoirs étrangers). Grâce à la manière rigoureuse dans laquelle elle a été conçue et rédigée, la Loi de 1907 est restée en vigueur jusqu'en 1950.

4. La période 1950-1974

Le 13 février 1950, le Présidium de la Grande Assemblée Nationale de la République Populaire Roumaine a adopté le Décret no. 40 sur la Marine Commerciale¹, la Loi du 21 février étant abrogée. Du point de vue idéologique on peut dire que l'état socialiste a remplacé une réglementation basée sur des conceptions capitalistes avec une autre fondée sur des idées communistes. En réalité, le décret no. 40/1950 a pris, a perfectionné et adapté aux nouvelles conditions économiques et sociales les principes et les règles de l'ancienne réglementation, en les harmonisant avec les normes internationales concernant le régime juridique du Danube intervenues après la deuxième guerre mondiale².

Le Titre V de l'acte normatif en discussion contenait des dispositions concernant l'organisation de la juridiction maritime et fluviale. Celle-ci était définie comme une juridiction spéciale, composée de deux tribunaux maritimes et fluviaux créés à Galati et à Constanta, auprès desquels fonctionnant un parquet maritime et fluvial.

Les tribunaux maritimes et fluviaux avaient une ou plusieurs sections qui étaient établies par la décision du ministère de la justice à la proposition du ministère des communications. Chaque tribunal était conduit par un président, ayant un nombre de juges et d'assesseurs populaires établi par décision du ministre de la justice. On pouvait aussi instituer ces tribunaux spécialisés dans d'autres localités par décision du ministre de la justice, à la proposition du ministère des communications. C'était toujours par décision du ministère de la justice qu'on désignait les juges d'instruction parmi les juges des tribunaux spécialisés et qu'on établissait le nombre des cabinets d'instructions. De la même façon étaient nommés les procureurs chefs et le nombre des procureurs auprès les tribunaux maritimes et fluviaux. Dans le cadre des Parquets des Cours Constanta et Galati et du Parquet de la Cour Suprême étaient délégués, par décision du ministre de la justice, des

¹ Publiée dans le Moniteur Officiel no.11 du 14 février 1950/ Published in the Official Gazette no. 11 of February 14th 1950.

² Exemple: la Convention de Belgrad de 1948 concernant le régime juridique du Danube/ Exemple: The Convention of Belgrad 1948 regarding the juridic regime of Danube.

procureurs qui faisaient les conclusions dans les causes soumises à la juridiction maritime et fluviale.

Dans la compétence matérielle des tribunaux maritimes et fluviaux entraient: les crimes et les délits maritimes et fluviaux, toutes autres infractions prévues dans le Décret no. 40/1950, dans le Code pénal et dans les lois pénales spéciales, par lesquelles on portait préjudice aux vaisseaux commerciaux ou aux biens confiés pour le transport ou pour la conservation de même que les actions civiles en dommages-intérêts pour la réparation des préjudices matériels et moraux causés par les infractions.

Dans la compétence matérielle des instances maritimes et fluviales entraient aussi les infractions contre la discipline au bord, contre la surêté de la navigation, contre les marins dans l'exercice de la fonction, de même que les infractions commises par le personnel navigant et celui à terre dans le service, ou ayant rapport avec le service. Les tribunaux jugeaient aussi les infractions commises aux bords des navires roumains trouvés en pleine mer ou dans la mer territoriale roumaine ou étrangère, dans les eaux fluviales roumaines ou étrangères, dans les ports et les zones territoriales respectives.

Ceux derniers jugeaient également les infractions commises aux bords des navires étrangers trouvés dans la mer territoriale roumaine et dans les eaux fluviales roumaines dans les conditions prévues dans le Code pénal si les infractions s'étaient commises contre un Roumain, si la paix et l'ordre public du territoire avaient été troublés, ou si le commandant du navire avait fait appel aux autorités roumaines.

La compétence territoriale du Tribunal Maritime et Fluvial Constanta comprenait les ports et les zones portuaires Constanta, Mangalia, Sulina, Tulcea, Cernavoda et Harsova. La compétence territoriale du Tribunal Maritime et Fluvial Galati concernait le port Galati et sa zone territoriale, les autres ports et zones portuaires respectives sur le Danube.

La procédure de jugement était, en principe, celle prévue par le droit commun, mais le Décret no. 40/1950 et les normes de procédures spéciales exigeaient que le recours en matière des délits soit jugé par la Cour d'appel dans la circonscription de laquelle se trouvait le tribunal spécialisé et que le recours en matière des crimes soit jugé par la Cour Suprême. A ces instances fonctionnaient des groupes de juges spécialisés, désignés par le ministère de la justice, pour le jugement des recours en matière maritime et fluviale.

Le même 13 février 1950 a été adopté le Décret no. 41/1950 pour la surveillance, le contrôle et l'ordre de la navigation maritime et fluviale¹. Conformément à l'art. 171

¹ Publié dans le Moniteur Officiel no. 11 du 14 février 1950/ Published in the Official Gazette no. 11 of February 14th 1950.

de cet acte normatif, les infractions au règlement international pour la prévention des abordages sur la mer, de même qu'aux règlements de navigation sur le Danube entraient dans la compétence des tribunaux maritimes et fluviaux à l'exception des cas où ces règlements avaient d'autres dispositions.

Par la Loi no. 5 du 3 juin 1952 sur l'organisation judiciaire¹ "les tribunaux populaires maritimes et fluviaux" étaient mentionnés parmi les instances judiciaires qui fonctionnaient dans la République Populaire Roumaine. Elles étaient définies comme des "instances judiciaires spéciales" faisant partie de la même catégorie que les tribunaux militaires et les tribunaux populaires ferroviaires (l'art.3 de la loi). Conformément à l'art.33 de la Loi no. 5/1952, les tribunaux populaires maritimes et fluviaux avaient dans la compétence matérielle les causes concernant les infractions contre la discipline du travail, contre les biens et contre le bon fonctionnement de l'activité dans le secteur des transports maritimes et fluviaux, de même que tous les litiges maritimes et fluviaux qui étaient, par la loi, dans leur compétence. Ces dispositions se complétaient avec celles du Décret no. 40/1950 qui étaient en vigueur à la date de l'adoption de la Loi no. 5/1952.

Par la Loi no. 2/1956² les réglementations concernant l'organisation et le fonctionnement des tribunaux maritimes et fluviaux du décret no. 40/1950 (Alexandrescu, Alexandrescu, 2006, p. 322) ont été abrogées expressément.

Par conséquent, les litiges de nature pénale et civile du domaine des transports navals ont passé dans la compétence des instances judiciaires communes, ce qui a constitué un recul dans le processus du perfectionnement du système judiciaire roumain sous l'aspect de la spécialisation.

Les progrès de l'économie roumaine des années 60-70 du XX^{ème} siècle ont eu comme effet naturel le développement des transports, y compris les transports navals. La flotte commerciale a enregistré des dimensions significatives, de même que les aménagements portuaires avec les zones adjacentes nécessaires aux activités de chargement, de déchargement, d'approvisionnement des navires etc. Tout cela a déterminé de nouvelles réglementations légales dans le domaine des transports navals, aux circonstances mentionnées s'ajoutant la nécessité de l'harmonisation des normes juridiques nationales avec les prévisions des conventions internationales auxquelles la Roumanie était partie ou elle s'était jointe ultérieurement (Alexandrescu, Alexandrescu, 2006, p. 322).

L'acte normatif qui a répondu à ces attentes a été le Décret no. 443/1972 sur la navigation civile¹. Celui-ci a abrogé expressément les Décrets no. 40/1950 et 41/1950.

¹ Publiée dans le Moniteur Officiel no. 31 du 19 juin 1952/ Published in the Official Gazette no. 31 of June 19th 1952.

² Publiée dans le Moniteur Officiel no. 12 du 6 avril 1956/ Published in the Official Gazette no. 12 of vApril 6th 1956.

Le chapitre 6 du décret intitulé “Infractions” contenait des normes d’incrimination de certains faits pénaux comme: des infractions contre la navigation sur l’eau (art.108-115), des infractions contre la discipline et l’ordre au bord (art.117-119) et d’autres infractions (art.121-124). Le chapitre 7 contenait “Les normes spéciales de procédure”, mais conformément aux textes de la loi c’étaient toujours les instances de droit commun qui jugeaient les litiges de nature maritime et fluviale. Cela résultait indubitablement des dispositions de l’art.129 qui prévoyait que les infractions contre la surêté sur l’eau qui ont eu comme suite un accident de navigation (abordage avec des conséquences matérielles importantes, l’avarie grave d’un navire, la destruction ou la dégradation importante d’installations et des biens) étaient jugées en première instance par le tribunal départemental ou, selon le cas, par le Tribunal du département Bucarest. De même, les infractions entravant l’exercice des attributions de service de l’équipage, concernant la direction du navire, si l’on mettait en péril la surêté du navire, ou la prise sans droit du contrôle du navire, de même que la non-dénonciation de ces infractions étaient jugées en première instance par le Tribunal du département Bucarest. En conséquence, il résulte que d’autres infractions incriminées par le décret no. 443/1972 étaient jugées par les tribunaux d’instance ou correctionnel.

5. La période 1974-1992

La situation créée en 1956 par la suppression des instances maritimes et fluviales ne pouvait pas durer à l’infini. Sous la pression des réalités économiques et sociales, elle a été remédiée par la création et l’organisation des sections maritimes et fluviales auprès de certaines instances judiciaires et parquets. Dans ce sens, par le Décret no. 203 du 31 octobre 1974², auprès des instances Constanta et Galati, des tribunaux départementaux Constanta et Galati, de même qu’aux parquets locaux et départementaux, on a créé des sections maritimes et fluviales (art. 1 du décret).

Les juges de ces sections étaient désignés par le ministre de la justice parmi les juges des instances de Constanta et Galati. Donc, on ne pouvait pas désigner pour les sections maritimes et fluviales des juges provenant d’autres instances que celles de Constanta et Galati. Le décret établissait la compétence matérielle de ces sections maritimes et fluviales autant en matière pénale qu’en matière civile, comme premières instances ou d’appel. L’énumération exhaustive des infractions et des litiges civils qui étaient de la compétence des sections maritimes et fluviales appartenant aux instances et aux parquets mentionnés dans le Décret no. 203/1994

¹ Publié dans le Moniteur Officiel no. 132 du 23 novembre 1972/ Published in the Official Gazette no.132 of November 23rd 1972..

² Publié dans le Moniteur Officiel no.131 du 31 octobre 1974/ Published in the Official Gazette no. 131 of October 31st 1974.

a déterminé l'apparition des incompatibilités dans la pratique judiciaire comme: la qualification du sujet actif de certaines infractions ou le conditionnement de la qualité de partie dans un litige civil par la notion de personnel de la marine civile, non-définie par le Décret no. 443/1972, par le règlement approuvé par H.C.M. (Décision du Conseil des Ministres) no. 40/1973 ou par le décret no. 203/1974 (Alexandrescu, Alexandrescu, 2006, p. 323). Le Décret no. 203/1974 établissait aussi la compétence territoriale des sections maritimes et fluviales de la façon suivante:

- les sections maritimes et fluviales Constanta avaient dans la compétence territoriale les départements Constanta et Tulcea, la mer territoriale et le Danube jusqu'au mille marin 64 y compris;
- les sections maritimes et fluviales Galati avaient dans la compétence territoriale les autres départements et le Danube du mille marin 64 en amont jusqu'au Km 1075.

Quand les infractions sous la compétence matérielle des sections maritimes et fluviales étaient commises sur un navire trouvé en dehors des eaux roumaines, la compétence revenait aux sections spécialisées Constanta, si le navire était maritime, et aux sections spécialisées Galati, si le navire était fluvial.

Le même Décret no. 203/1974 a apporté des modifications conformes au Code de procédure pénale, au Décret no. 443/1972, à la Loi no. 58/1968 pour l'organisation judiciaire et à la Loi no. 60/1968 pour l'organisation et le fonctionnement du Parquet de la République Socialiste de la Roumanie.

La Loi no. 92/1992 pour l'organisation judiciaire¹ prévoyait à l'art.14 alin.(3) (dans sa forme initiale) que le ministre de la justice établit les tribunaux et les cours d'appel auprès desquels fonctionnent des sections maritimes et fluviales, pour le jugement des causes prévues par la loi. La loi prévoyait aussi à l'art.34 alin.(2) que le ministre de la justice, à la proposition du procureur général, établissait les parquets auprès desquels on créait des sections maritimes et fluviales. Il faut aussi mentionner que par les dispositions d'abrogation des normes antérieures concernant l'organisation judiciaire on n'a pas abrogé expressément le décret no. 203/1974. En conséquence, ayant aussi en vue les dispositions des art.14 et 34 de la nouvelle loi, les sections maritimes et fluviales ont continué à fonctionner aux instances et aux parquets de Constanta et Galati, à la différence que celles-ci étaient intégrées aux tribunaux et aux cours d'appel.

Suite aux modifications et aux compléments successifs, la Loi no. 92/1992 a été republiée en 1977². Dans sa nouvelle forme, la loi prévoyait, à l'art.13, que le

¹ Publiée dans le Moniteur Officiel no. 197 du 13 août 1992/ Published in the Official Gazette no 197 of August 13th 1992.

² Moniteur Officiel no. 259 du 30 septembre 1997/ Official Gazette no. 259 of September 30th 1997.

ministre de la justice établit les instances auxquelles fonctionnent des sections maritimes et fluviales, pour le jugement des causes prévues par la loi, et à l'art.30 prévoyait que le ministre de la justice, à la proposition du procureur général auprès de la Haute Cour de Cassation et de Justice établissait les parquets qui allaient avoir des sections maritimes et fluviales.

La loi pour l'organisation judiciaire n'abrogeait sous cette forme non plus le Décret no. 203/1974. La conséquence a été le maintien des compétences matérielles et territoriales des sections maritimes et fluviales appartenant aux tribunaux et aux cours d'appel Constanta et Galati. La pratique judiciaire et la littérature de spécialité a fait apparaître de nombreux défauts, des gaucheries et des inexactitudes des nouvelles réglementations, parmi lesquels la suppression des sections maritimes et fluviales des instances Constanta et Galati, de même que celles des parquets correspondants (Alexandrescu, Alexandrescu, 2006, p. 325).

La Loi no. 191/2003 sur les infractions au régime du transport naval¹ a abrogé la lettre a) de la lettre A du point 1 de l'article 2 et la lettre a) du point 1 de l'article 3 du Décret no. 203/1974, c'est-à-dire les dispositions concernant la compétence des sections maritimes et fluviales appartenant aux tribunaux de juger les infractions contre la surêté de la navigation sur l'eau, les infractions contre la discipline et l'ordre au bord et d'autres infractions visant l'activité de la marine civile, prévues dans le Décret no. 443/1972. Cette situation apparaît naturelle dans les conditions où, par la Loi no. 191/2003, le Décret no. 443/1972 concernant la navigation civile était abrogé.

6. La période actuelle

La Loi no. 304/2004 pour l'organisation judiciaire² n'abrogeait pas en totalité non plus le Décret no. 203/1974. Les sections maritimes et fluviales sont restées dans la structure de certains instances et parquets, leur situation étant pourtant différente de celle réglementée par la loi antérieure pour l'organisation judiciaire, respectivement la Loi no. 92/1992. Ainsi, conformément aux dispositions des art. 35 alinéa (2) et des art. 36 alinéa (3) de la Loi no. 304/2004 (avant d'être modifiée par la Loi no. 76/2012 pour la mise en oeuvre de la Loi no. 134/2010 visant le Code de procédure civile³), dans le cadre des cours d'appel et des tribunaux fonctionnent des sections maritimes et fluviales en rapport avec le nombre des causes de cette nature. Par l'art.51 points 6 et 7 de la Loi no. 76/2012, ces

¹ Publiée dans le Moniteur Officiel no. 332 du 16 mai 2003/ Published in the Official Gazette no. 332 of May 16th 2003.

² Republiée dans le Moniteur Officiel no. 827 du 13 septembre 2005/ Republished in the Official Gazette no. 827 of September 13th 2005..

³ Publiée dans le Moniteur Officiel no. 365 du 30 mai 2012/ Published in the Official Gazette no 365 of May 30th 2012.

dispositions ont été modifiées dans le sens qu'à l'intérieur des cours d'appel et des tribunaux fonctionnent des groupes de juges spécialisés pour les causes maritimes et fluviales. L'article 37 alinéas (1) et (2) de la loi no. 304/2004 prévoit la possibilité de la création des tribunaux spécialisés (y compris maritimes et fluviaux) comme instances sans personnalité juridique. Mais ayant en vue les modifications apportées par la Loi no. 76/2012, il était difficile à supposer qu'on allait créer dans l'avenir des tribunaux maritimes et fluviaux.

Dans le cadre des instances, la loi dispose qu'on peut créer des sections ou des groupes de juges spécialisés en rapport avec la nature et le nombre des causes (art. 39 alinéa (1) de la Loi no. 304/2004). Cette formulation permet la création des sections maritimes et fluviales là où le nombre des causes en question l'impose.

C'est le président de l'instance, à la proposition du collège directeur de chaque instance (art. 41 alinéa (1) la partie finale de la Loi no. 304/2004, modifié par l'art.51 point 8 de la Loi no. 76/2012) qui fonde les groupes de juges spécialisés en matière maritime et fluviale dans le cadre des cours d'appel et de leurs instances.

La compétence territoriale des groupes de juges spécialisés pour des causes maritimes et fluviales dans le cadre des Tribunaux Constanta et Galati est établie par l'art.41 de la Loi no. 304/2004, respectivement: le Tribunal Constanta - les départements Constanta et Tulcea, la mer territoriale et le Danube jusqu'au mille marin 64 y compris; le Tribunal Galati - les autres départements et le Danube du mille marin 64 en amont jusqu'au Km 1075.

Enfin, on peut comprendre des dispositions de l'art. 90 alinéa (1) de la Loi no. 304/2004 qui prévoient que les parquets auprès des cours d'appel et des tribunaux ont dans leur structure des sections, que certaines d'entre elles peuvent être maritimes et fluviales ou du moins qu'à l'intérieur de ces parquets certains procureurs sont spécialisés pour des causes maritimes et fluviales. En plus les dispositions de l'alinéa (2) du même article prévoient que les parquets auprès des tribunaux peuvent avoir des sections maritimes et fluviales. Celles-ci sont établies par le procureur général du Parquet auprès la Haute Cour de Cassation et de Justice avec l'avis du ministre de la justice.

Le Décret no. 203/1974 a été abrogé par les dispositions de l'art.83 lettre d) de la Loi no. 76/2012 pour la mise en oeuvre de la Loi no. 134/2010 concernant le Code de procédure civile.

7. Conclusions

Les instances maritimes et fluviales roumaines, comme instances spécialisées, ont apparu et évolué suite aux conditions économiques, plus concrètement suite au développement des transports navals. Dans une certaine mesure, la situation de ces instances et des parquets correspondants a reflété et reflète le degré de développement des transports maritimes et fluviaux en Roumanie.

De l'autre côté, on peut observer que la succession dans le temps des réglementations concernant ces instances a suivi strictement la détermination économique, en ignorant presque totalement le problème de la conservation des spécialisations et des spécialistes et la formation d'une jurisprudence constante. On sait que les transports sur les voies maritimes et fluviales (marchandises et personnes) engendrent des rapports juridiques particulièrement complexes et, par conséquent, les litiges qui peuvent apparaître dans ce domaine impliquent des difficultés sur mesure. Pour cette raison, mais pour d'autres aussi, la formation des spécialistes dans des problèmes juridiques de nature maritime et fluviale, d'une jurisprudence et d'une doctrine de spécialité constituent des conditions essentielles pour assurer le cadre légal adéquat et pour résoudre correctement les problèmes inhérents qui apparaissent dans un tel domaine d'activité.

8. References

- Letea, Ion & Vlasceanu, Gheorghe (1983). *Transporturile mondiale in secolul 20/Global Transport in the 20th Century*. Bucharest: Albatros.
- Capatana, Octavian & Stancu, Gheorghe (2002). *Dreptul transporturilor, Partea Speciala/Transport law, Special Part*. Bucharest: Lumina Lex.
- Alexandrescu, Alecu & Alexandrescu, Ciprian (2006). *Tratat de drept maritim/Treaty of Maritime Law*. Galati: Editura Fundatiei Academice Danubius.
- Colectiv coordinated by Ceterchi, Ioan (1987). *Istoria dreptului romanesc, vol. 2, partea a doua/The History of the Romanian Law, Vol. 2, 2nd Part*. Bucharest: Editura Academiei.