

*Ionel Constantin MITEA**

**MINISTERUL AFACERILOR STRĂINE ȘI COORDONAREA
NAVIGAȚIEI PE DUNĂRE (SFÂRȘITUL SECOLULUI AL XIX-LEA
ȘI ÎNCEPUTUL SECOLULUI AL XX-LEA)**

**THE ROMANIAN MINISTRY OF FOREIGN AFFAIRS AND THE
COORDINATION OF DANUBE NAVIGATION (LATE 19TH AND EARLY 20TH
CENTURIES)**

Abstract: This paper aims to analyse the role of the Ministry of Foreign Affairs (MAS) in the coordination of national navigation, highlighting the main legislative provisions related to the functioning of the ministry and the duties that required it to stay in touch with foreign and Romanian shipping companies. It will also detail how, through the mediation of MAS, the Romanian authorities obtained and passed on information on the naval legislation of other countries, knowledge that was used in the drafting of national legislation based on best practices at European level. Finally, MAS negotiated treaties and conventions aimed at serving Romanian interests. In addition to commercial provisions, aspects related to cooperation in the field of navigation became increasingly important.

The growing interest of foreign shipping companies in the resources of the Romanian economy meant that, towards the end of the 19th century, the Danubian ports, especially Brăila and Galați, were overcrowded and could hardly cope with heavy traffic. At the same time, local port authorities wanted to clarify the situation of the concessions made before 1878 to various shipping companies, which often violated the terms of the agreements and claimed absolute ownership of land they had received in use. Agents of some of the foreign companies also took advantage of unclear situations in the Romanian legislation, considering that the Romanian state favoured certain shipping companies, primarily the two Romanian national companies. In the second part, this paper outlines some of the directions in which the Romanian state wanted to assert its sovereign rights in its ports, but also to create appropriate conditions for all shipping companies.

* Universitatea „Dunărea de Jos” din Galați; ionel.mitea@ugal.ro.

Keywords: Ministry of Foreign Affairs, Romania, Danube, navigation, Galați, Brăila

*

Studiul de față își propune să analizeze rolul Ministerului Afacerilor Străine (MAS) în coordonarea navigației naționale, evidențiind principalele prevederi legislative referitoare la funcționarea ministerului și atribuțiile ce-i impuneau păstrarea legăturii cu societățile străine și românești de navigație. De asemenea, vom detalia modul în care, prin intermediul MAS, autoritățile au obținut și transmis în țară informații referitoare la legislațiile navale ale altor state, cunoaștere utilizată la elaborarea legislației naționale pe baza celor mai bune practici la nivel european. Nu în ultimul rând, MAS a negociat tratate și convenții menite a servi interesele românești. În acestea, pe lângă prevederile de ordin comercial, au devenit tot mai importante și aspecte ținând de colaborarea în domeniul navigației.

Creșterea interesului companiilor străine de navigație pentru resursele economiei românești a făcut ca, spre finalul secolului al XIX-lea, porturile dunărene, mai ales Brăila și Galați, să fie supraaglomerate și să facă cu greu față traficului intens. În același timp, autoritățile portuare doreau să clarifice situația concesiunilor făcute în perioada dinainte de 1878 către diferite companii de navigație, care adesea încălcau termenii acordurilor și pretindeau dreptul de proprietate absolută asupra unor terenuri pe care le primiseră în folosință. De situații neclare din legislația românească se prevalau și agenții unora dintre societățile străine, care considerau că statul român favoriza anumite companii de navigație, în primul rând pe cele două societăți naționale românești. În a doua parte a textului vom trasa doar câteva dintre direcțiile în care statul român a dorit să își afirme drepturile suverane în porturi, dar și să creeze condiții adecvate societăților de navigație.

Ministerul Afacerilor Străine și administrarea navigației românești

După obținerea independenței României, având în vedere statutul internațional al Dunării Maritime și competențele Comisiei Europene a Dunării (CED), statul român a desemnat MAS drept instituția responsabilă cu coordonarea navigației la nivel național. Atribuțiile MAS decurgeau din „Regulamentul Poliției Porturilor și Malurilor Dunărene ale României”, adoptat pe 24 martie 1879.

În octombrie 1881, Consiliul de Miniștri a decis să modifice legea de organizare a MAS pentru a răspunde nevoilor derivând din executarea atribuțiilor specifice în relație cu navigația dunăreană. Se avea în vedere ca serviciul navigației să primească o nouă organizare, potrivit importanței intereselor naționale la Dunăre. Noul proiect de lege prevedea înființarea în cadrul MAS a unei Diviziuni a Navigației, care să funcționeze alături de secțiunile Politică, Consulară și

Contabilitate.¹ După dezbaterile din Parlament, noua Lege privind organizarea și funcționarea MAS a fost promulgată și publicată în „Monitorul Oficial” pe 20 martie 1882. Potrivit textului, coordonarea activităților specifice navigației nu revenea unei Diviziuni, ci unui Birou de navigație și statistică a porturilor.² Noile prevederi nu au adus modificări substanțiale în atribuțiile Biroului, care urma să se ocupe de „Toate lucrările privind executarea lucrărilor de navigație, poliția porturilor, precum și cu lucrările relative la acordarea dreptului de arborare a pavilionului român, liberarea actelor de romanisație, corespondența cu delegatul român din sânul comisiunilor internaționale a Prutului și a Dunării, mișcarea porturilor și corespondența cu căpitanii acestor porturi”.³

Cum guvernul român dorea să-și modernizeze legislația, inclusiv pentru apărarea și promovarea intereselor comerciale naționale, autoritățile au fost interesate să consulte legislația străină și bunele practici în domeniu. Astfel, MAS solicita reprezentanțelor României în străinătate să identifice, să intre în posesia și să trimită la București detalii din legislațiile statelor cu care România întreținea relații diplomatice. Informații din Belgia, Germania, Franța sau Grecia au ajuns astfel la MAS. Mai exact, ministrul dorea să afle dacă navigația națională avea rezervate vreun fel de avantaje în acordurile bilaterale ale statului respectiv, ce înlesniri erau acordate societăților de navigație și vaselor sub pavilion străin, în ce mod erau tratate societățile străine în legislația națională, reglementarea proprietății terenurilor în porturile naționale și posibilitatea de a obține concesiuni temporare sau perpetue pentru debarcadere și instalarea de magazii speciale, formalitățile necesare funcționării companiilor străine, reglementările vamale, felul în care autoritățile consulare puteau îndeplini sau asista la îndeplinirea diferitelor formalități la care vasele străine și caricul lor erau supuse în acele porturi, organizarea administrației porturilor, organizarea pescuitului în apele teritoriale și situația construcțiilor din porturi. Rapoartele diplomaților români au fost utile în adaptarea legislației, ca și în pregătirea de convenții comerciale și de navigație.

Într-unul dintre aceste rapoarte (iunie 1887) referitor la legislația belgiană, ministrul Mihail Mitileneu a surprins drept relevante și pentru România următoarele elemente: „Tratatele ce Belgia le are cu diferitele Puteri nu rezervă nici un avantaj navigației naționale. Astfel, societățile de navigație și vasele străine se bucură ca și societățile de navigație și vasele naționale de aceleași înlesniri, fie în virtutea

¹ Arhiva Ministerului Afacerilor Externe (AMAE), Problema 82, Lege de organizare ale Ministerului Afacerilor Străine, Vol. 2, 1880–1884, f. 3–4.

² *Ibid.*, f. 34.

³ *Ibid.*, f. 36. Detalii despre organizarea MAS în Ion Mamina, Gheorghe Neacșu și George G. Potra (eds.), *Organizarea instituțională a Ministerului Afacerilor Străine. Acte și documente*, Vol. I, (București: Fundația Europeană Titulescu, 2004).

tratatelor, fie conform principiilor consacrate de dreptul internațional modern care a doborât acele cestiuni ce se aduseră libertății navigației fluvială sau maritimă.” Când o societate străină sau belgiană asigură servicii regulate, ea putea obține înlesniri speciale în legătură cu locul la cheu, „în radă chiar, sau în basinurile orașului.” Societatea, „fără deosebire de naționalitate, poate obține de asemenea libera dispoziție a unor părți din hangarele care sunt în lungul cheurilor și reduceri de cheltueli de port proporționate cu numărul călătoriilor. În regulă generală, navele străine sunt tratate în porturile Belgiei pe același picior ca navele naționale.”⁴

Referitor la statutul societăților de navigație și al reprezentanțelor consulare în relația cu statul belgian, Mitilineu semnala către MAS: „Din punct de vedere vamal, societățile de navigație și în genere agențiile de vapore nu sunt autorizate de Belgia se aibă propriile lor magazine sau ar funcționa ca întreprinderi de mărfuri. Administrațiunea vămilor n-ar acorda, sub nici o condiție, un asemenea drept. Consulatele străine stabilite în diferitele porturi ale Belgiei își exercită atribuțiile lor conform convențiilor consulare care există între Belgia și diferitele Puteri Străine.” Astfel, drepturile consulilor în privința navigației comerciale erau limitate și regulate prin legile de poliție ale statului și prin interesele naționale pe care consulii erau însărcinați să le protejeze.⁵

Și în Germania legislația era oarecum asemănătoare, în sensul că se aplica principiul liberei concurențe. În raportul Legației României la Berlin (august 1887) însărcinatul cu afaceri Dimitrie Ion Ghica preciza: „Germania nu stipulează în nici un tratat încheiat cu alte state, vreun privilegiu special în favoarea societăților naționale de navigație. Prin acele tratate societățile străine sunt puse pe un picior de egalitate cu cele indigene întrucât se atinge de comerț și de libertatea de a trafica în toate râurile navigabile și în toate porturile maritime din Germania. Totuși navigația este avantajată în alte privințe”.⁶ Astfel, un decret din 1881 prevedea „că dreptul de a încărca marfă într-un port german pentru a o descărca pe urmă într-un alt port al Imperiului, adică dreptul de cabotaj, este rezervat navelor naționale. Acesta însă nu împiedică întinderea acestui drept și navelor străine, în virtutea unui tratat de navigațiune sau a unei autorizări anume speciale.” De acest drept se puteau prevala și navele sub pavilion român în virtutea convenției de comerț și navigație dintre cele două state. „Coasta maritimă, precum și porturile de mare sunt proprietatea

⁴ AMAE, Problema 68, Vol. 7 (Belgia, 1887–1929), f.n. (Memoriu din 3 iunie 1887, anexă la raportul lui Mihail Mitilineu de la Legația Regală a României la Bruxelles către MAS, 3 iunie 1887).

⁵ *Ibid.*

⁶ AMAE, Problema 68, Vol. 12 (Germania, 1887–1944), f.n. (Raportul lui Dimitrie Ion Ghica de la Legația Regală a României la Berlin către MAS, 18 august 1887).

exclusivă a statului german. Malurile râurilor însă aparțin proprietarilor terenului respectiv, așa încât, chiar în porturile fluviale, malul sau cheiul aparține proprietarului terenului.” Potrivit legislației germane „societățile de navigație străine care ar dori să începă a trafica în porturile germane sunt libere a o face fără formalități de îndeplinit; ele însă, întocmai ca societățile străine de acționari sau în comandită, sunt considerate ca persoane juridice străine, și ca atare trebuie autorizate a face operațiile lor de comerț. Nici o lege germană nu împiedică o societate străină de navigație de a obține în Germania, prin bună învoială cu proprietarul cheiului, un teritoriu în deplină posesiune spre a servi de stațiune, de loc de descărcare sau de magazie.” Însă, sublinia raportorul, statul „poate impune în asemenea cazuri, acelei societăți, toate restricțiile dictate de interesul public: de exemplu, el poate opri orice lucrare care ar tinde la împiedicarea navigației”. Ca principiu general, consulii nu puteau îndeplini formalitățile la care erau supuse navele străine și încărcătura lor în porturile germane. Intervenția consulară se putea admite doar în cazul unei plângeri depuse de un client al consulatului împotriva autorităților vamale.⁷

În chestiunile ce interesau statul român, din legislația franceză rezultau următoarele, conform raportului de la Legația României în Franța: „Principiul stabilit prin Convențiile de navigație încheiate cu diferitele puteri care au tratate cu Franța este că vasele comerciale ce aparțin acestor Puteri sunt, sub condiție de reciprocitate, asimilate bastimentelor franceze în ceea ce privește pilotajul, drepturile de tonaj etc. Din contră, vasele comerciale ale națiunilor care n-au tratate cu Franța plătesc taxe mai mari”.⁸ Tot pe bază de reciprocitate se proceda și în cazul înlesnirilor de care se bucurau vasele străine în porturile, pe fluviile și râurile navigabile din Franța, în timp ce „vasele celorlalte puteri pot fi supuse la suprataxe”. Referitor la statutul societăților anonime străine, reprezentanța diplomatică de la Paris atrăgea atenția MAS că acesta era reglementat în Franța printr-o lege din 1857, care stipula că „guvernul francez are facultatea de a aplica favoruri altor țări, printr-un decret dat în urma unui act conform al Consiliului de Stat și sub condiție de reciprocitate.” În privința posesiunii terenurilor în porturi, „societățile de navigație străine pot obține concesiuni de teren temporare sau perpetue pentru debarcadere și instalării de magazine speciale în porturi (mai ales în materie fluvială).” Pentru a funcționa, acestea aveau de îndeplinit formalități similare cu cele impuse companiilor franceze. În cazul agențiilor consulare, prerogativele lor „sunt determinate prin Convențiile consulare sau prin tratatele de Comerț și de navigație încheiate între statul pe care aceștia îl reprezintă și Franța.” Totuși, în mod general,

⁷ *Ibid.*

⁸ AMAE, Problema 68, Vol. 10 (Franța, 1879–1923), f.n. (Anexa la raportul 934/1887 de la Legația României în Franța).

formalitățile vamale nu puteau fi încheiate de agenții consulari, cărora nu li se recunoștea nici un privilegiu special. Cât despre diferitele organe ale administrației navigației și porturilor și atribuțiunile lor, legea franceză desemna cu atribuții mai multe ministere: al Marinei și al Lucrărilor Publice – pentru poliția interioară a porturilor, și al Finanțelor, în ceea ce privește vămile.⁹

În cazul Greciei, autoritățile române constatau că nu existau legi speciale pentru societățile de navigație și vasele străine, acestea fiind considerate asemenea celor naționale și supuse legilor și regulamentelor statului elen, cu excepția avantajelor oferite prin convenții speciale. Nu existau nici regulamente speciale referitoare la obținerea de terenuri în porturile elene; orice societate străină, ca și orice persoană privată, putea să obțină proprietatea sau concesiunea asupra terenurilor după regulile stabilite prin legile naționale. De asemenea, de la Atena se raporta că vasele societăților străine puteau naviga liber în porturile elene, conformându-se legilor naționale, însă nici o societate nu putea stabili linii regulate de comerț în porturile grecești fără o convenție specială. Guvernul elen avea dreptul exclusiv de a construi și deține magazii pentru expunerea mărfurilor în toate porturile naționale, iar străinilor li se putea acorda prin convenții speciale dreptul de a cumpăra pământ numai pentru depunerea cărbunilor „trebuitori unei societăți și a face construcțiuni dupe transacțiunile încheate între societatea și proprietarul terenului”.¹⁰ De asemenea, companiile de navigație nu puteau deține propriile magazii în regim de antrepozite de mărfuri, acest drept aparținând exclusiv statului. Vasele străine și caricul erau suspuse jurisdicției consulare străine, iar în privința relațiilor lor cu statul și cu „supușii elini”, autoritățile locale erau singurele competente. Consulii aveau dreptul de a asista la îndeplinirea diferitelor formalități, drept acordat prin tratatele internaționale. Taxele percepute în porturile elene erau aceleași pentru vasele străine ca și pentru cele naționale. Administrația porturilor revenea în responsabilitatea Ministerului Marinei.¹¹

Și organizarea navigației pe Dunăre în statele vecine era de maxim interes pentru diplomații români, mai ales după 1890 și ținând cont de activitatea companiei Navigațiunea Fluvială Română (NFR) în porturile bulgărești sau sârbești. Astfel, autoritățile de la București urmăreau îndeaproape felul în care Bulgaria reglementa navigația și statutul societăților de navigație active pe teritoriul său. Evident că statul român urmărea și facilitățile acordate de bulgari companiilor străine și dacă acestea afectau interesele comerciale ale României. Astfel, Legația României la Sofia analiza convenția încheiată în 1900 de Ministerul Lucrărilor Publice, Căilor și

⁹ *Ibid.*.

¹⁰ AMAE, Problema 68, Vol. 14 (Grecia, 1887–1942), f.n. (Anexă la Nota Legației României la Atena către MAS, Atena, 19/31 martie 1887).

¹¹ *Ibid.*.

Comunicațiilor din Bulgaria cu societatea germană de navigație Deutsche Levante Linie (DLL) sau cea din martie 1903, semnată de același minister cu compania franceză Fraissinet din Marsilia.¹² Reprezentantul român la Sofia, Nicolae Mișu, sublinia că, în cazul celei de-a doua înțelegeri, era vizată și spargerea oligopolului deținut de câțiva mari speculanți de grâne care fixau prețurile pe piața bulgară. Diplomatul român atrăgea atenția MAS și că, pe de o parte, „sacrificiul bănesc însemnat al Guvernului bulgar face ca subvenția acordată liniilor Fraissinet și DLL să se explice prin faptul că se dorește să se ridice exportul bulgar prin porturile Varna și Burgas, iar pe de altă parte el este destinat acoperirii cheltuielilor făcute cu construcțiunea acestor porturi, pentru a alimenta transporturile pe Căile ferate bulgare, cari astăzi produc un venit de circa 2%”.¹³

După cum reiese dintr-o altă notă a Legației României în Bulgaria, transmisă MAS pe 11/24 iunie 1904, legislația bulgară în domeniul vamal cu privire la „autoritatea vapoarelor, șlepurilor, etc. pe Dunăre”, includea și prevederi importante pentru activitatea vaselor românești. De menționat în acest sens erau prevederi precum: 1. Conform principiilor de drept internațional, vapoarele navigând sub pavilion străin, precum și șlepurile care le însoțeau, erau recunoscute ca teritoriu străin; 2. Pontoanele și șlepurile acestor societăți acostate la malul bulgar erau considerate ca aparținând statului bulgar, context în care supravegherea vamală se putea face fără îngrădiri în baza prevederilor legilor vamale. 3. Locuințele cetățenilor străini de pe pontoane și șleपुरi erau inviolabile. Regimul de inviolabilitate se referea doar la cabinele de locuit ale cetățenilor străini, nu la ponton în integralitatea sa. Pentru percheziția unei astfel de locuințe era necesară prezența unui reprezentant al consulatului statului de care aparținea locatarul locuinței percheziționate și a unui reprezentant al poliției.¹⁴

Nu în ultimul rând, se cuvine să facem referire și la contribuția MAS în negocierea și încheierea unor tratate comerciale și de navigație cu alte state. Exemplificăm cu câteva prevederi extrase din Tratatul de comerț și navigație încheiat la București, pe 5 aprilie 1880, între România și Marea Britanie. Potrivit art. VI, orice reducere a tarifelor în materie de navigație pe care una dintre părți o acordă unui stat terț se aplica și celeilalte părți semnatare.¹⁵ Art. VII preciza că navele

¹² AMAE, Problema 68, Vol. 8 (Bulgaria, 1878–1944), f.n. (Raport al Legației României în Bulgaria către MAS, Sofia, 27 septembrie/10 octombrie 1900)

¹³ AMAE, Problema 68, Vol. 8, f.n. (Raport al Legației României în Bulgaria către MAS, Sofia, 13/26 martie 1903).

¹⁴ AMAE, Problema 68, Vol. 8, f.n. (Raport al Legației României în Bulgaria, Sofia, 11/24 iunie 1904).

¹⁵ *Treaty of Commerce and Navigation between Her Majesty and the Prince of Romania*, (London: Harrison and Sons, 1880), 7–9.

britanice intrate în porturile românești și cele românești în porturile britanice, precum și încărcăturile lor, se bucurau de tratamentul aplicat pavilionului național. În art. IX regăsim prevederi referitoare la situația în care navele erau obligate, din cauza unor circumstanțe deosebite (furtună, avarii etc.), să acosteze în porturile părților semnatare. Acestea urmau să beneficieze de tratamentul acordat pavilionului național. Prevederi similare au fost incluse în mai toate acordurile comerciale și de navigație încheiate cu alte state.¹⁶ Câteva dintre cele mai importante, având în vedere relațiile comerciale bilaterale, au fost cele cu Germania, Italia, Belgia, Olanda, Turcia, Franța sau Bulgaria.¹⁷ Desigur că aceste prevederi au devenit și mai importante după crearea companiilor naționale NFR și Serviciul Maritim Român (SMR), când navigația românească în porturile internaționale a cunoscut o creștere semnificativă.

Impunerea drepturilor teritoriale ale României în porturile dunărene

În 1886, MAS a solicitat Inspectoratului General al Navigației și Porturilor (IGNP) o analiză privind situația debarcaderelor din porturile românești și a modului în care acestea erau operate de societățile de navigație și ceilalți armatori. În răspunsul IGNP, transmis pe 21 mai/2 iunie 1886, se evidențiază necesitatea înființării de noi locuri de debarcare pentru companiile ce operau în porturile dunărene, aspect văzut drept un indicator de dezvoltare a comerțului românesc. În aceste condiții, IGNP enumera câteva dintre condițiile necesare acordării unor asemenea instalații de operare, printre care amintim: acestea să fie puse la dispoziție pe o perioadă determinată, doar atunci când vapoarele efectuau servicii regulate, cu obligația de a nu se construi nimic pe cheu și de a se elibera locul când deveneau necesare lucrări de amenajare hidraulică; agenții companiilor trebuiau să aibă depline puteri pentru a înregistra un sediu al acestora în România, pentru a putea înainta organelor vamale și Căpităniilor documentele solicitate conform legislației vamale și portuare românești; pentru perioadele în care la debarcader nu se afla un vapor al societății respective, acesta putea fi folosit pentru operațiunile altor companii, fără ca o anumită firmă să dețină o exclusivitate nejustificată asupra operării respectivei instalații portuare; odată cu construirea docurilor sau a magaziilor vamale în porturi,

¹⁶ *Treaty*, 8.

¹⁷ Valentin Ciorbea, Carmen Atanasiu, *Flota maritimă comercială română. Un secol de istorie modernă (1895 – 1995)* (Constanța: Ed. Fundației Andrei Șaguna, 1995), 83–84; contextul economic regional în Daniela Bușă, „Politica comercială a României în Sud-Estul Europei. Convenții, tratate și aranjamente comerciale (sfârșitul secolului al XIX-lea – începutul secolului XX),” *Studii și materiale de istorie modernă* 13 (1994): 115–146 și „Spațiul sud-est european și realitățile sale economice (sfârșitul secolului al XIX-lea – începutul secolului al XX-lea),” *Studii și materiale de istorie modernă* 15 (2002): 31–90.

vapoarele tuturor companiilor urmau să acosteze la docuri, pentru operațiuni conforme legilor și regulamentelor speciale ale acelor stabilimente ale statului.¹⁸

Pe fondul acestor discuții, IGNP semnala modul în care anumite societăți operau în porturile românești, context în care puteau (sau nu) să beneficieze de facilitatea acordării unui debarcader. Astfel, în cazul companiei Florio & Rubattino, recomandarea Inspectoratului era să nu i se acorde un debarcader. Cum linia era operată cu un singur vapor, societatea nu era înregistrată la Căpitaniiile portuare cu declarațiile aferente și compania nu desemnase un agent în porturile românești, acordarea respectivei facilități nu se justifică. Societatea italiană putea reveni cu o solicitare atunci când va avea o activitate mai consistentă. Compania Rusă efectua curse regulate între Odessa și porturile dunărene cu două vapoare, ținând un al treilea în rezervă. Societatea dispunea de agenți și de un debarcader în Galați. Compania engleză Johnston Line transporta regulat, de mai mulți ani, mărfuri și pasageri, aproape o treime din totalul mărfurilor aduse la Dunăre sosind la bordul vapoarelor sale. Pentru Johnston Line, IGNP recomanda acordarea unor debarcadere fixe în porturile Galați și Brăila, facilitate de care beneficiau și firmele Lloyd, Fraissinet și Mesageriile Maritime.¹⁹ Mai multe detalii despre aceste companii și liniile deservite vor fi furnizate în subcapitolele următoare. Menționăm și că pentru a avea un mai mare control asupra acestor instalații portuare, în 1887 Ministerul Lucrărilor Publice (MLP) a decis ca darea lor în folosință în porturi să se facă doar cu autorizația sa.²⁰

Pentru organizarea cât mai judicioasă a navigației, dar și din rațiuni vamale, guvernul a adoptat, pe 17/29 martie 1895, o altă decizie prin care vasele maritime urmau să descarce mărfurile aduse „pe cât este cu putință într-o singură parte a portului și anume la cheiurile și malurile docurilor”. Vasele ce făceau transporturi de pasageri și de mărfuri de cabotaj pe Dunăre urmau să-și deruleze operațiunile în zona portului propriu-zis. Autoritățile recomandau și construcția de săli de așteptare pentru pasageri, precum și magazii adecvate pentru transportul mărfurilor și al bagajelor.²¹

Unul dintre aspectele reclamate de reprezentării companiilor străine era că, potrivit „Regulamentului poliției porturilor”, Căpitanii de port nu permiteau

¹⁸ AMAE, Problema 68, Vol. 20 (Situția Porturilor, 1881–1941), f.n. (IGNP către MAS, Galați, 21 mai/2 iunie 1886).

¹⁹ *Ibid.*. MLP raporta, în 1893, că făcuse comandă de 17 pontoane la un șantier naval din Budapesta. Acestea urmau să fie amenajate în diferite porturi românești și străine, pentru uzul NFR (AMAE, Problema 68, Vol. 21 (România. Navigație fluvială, 1887–1932), f.n. (MLP către MAS, București, 19 aprilie/1 mai 1893).

²⁰ Emil Octavian Mocanu, *Portul Brăila de la regimul de porto franco la Primul Război Mondial (1836–1914)*, (Brăila: Editura Istros, 2012), 282.

²¹ Mocanu, *Portul Brăila*, 254–255.

societăților sau altor persoane fizice să construiască debarcadere sau stabilimente portuare fără aprobarea MAS. Pentru a remedia blocaje birocratice ce țineau de competențele instituțiilor românești, pe 29 mai 1901 MLP a înaintat Consiliului de Miniștri o listă cu atribuțiile ce-i reveneau MAS în privința navigației. Astfel, MAS era responsabilă cu administrația și poliția porturilor, iar MLP cu executarea și întreținerea lucrărilor tehnice.²² Potrivit prevederilor legale, cererile de înființare de noi debarcadere, pentru schimbarea locațiilor de pontoane, „precum și orice chestiune ce ar atrage după sine o modificare în instalația portului”, trebuiau adresate MAS. În răspunsul său, MAS trebuia să țină cont de avizul tehnic dat de MLP, „singur în măsură de a-și da seama de necesitățile la care trebuie să răspundă alcătuirea și modificarea planurilor și instalațiilor din porturi”.²³

Și neclarități fiscale și vamale creau dispute între autorități și reprezentanții companiilor de navigație. Un ordin al Ministerului de Finanțe din 1886 solicita ca pentru contractele de transport pe apă încheiate în țară sau în străinătate și aplicate în România să se plătească taxa de timbru. Aplicarea ordinului a produs complicații, căci MAS considera, în mai 1887, că acele contracte de transport încheiate în străinătate trebuiau să poarte timbrul românesc „numai când dânsule s-ar prezenta de părți autorităților române pentru a pretinde recunoașterea vreunui drept, izvorând din contracte”.²⁴ Și impunerea de taxe de firmă a provocat discuții similare, nefiind clar dacă ele trebuiau achitate și de companiile străine de navigație. Răspunsul experților era că depindea de tipul de activitate derulat de acele societăți. Dacă ele făceau doar transporturi nu trebuiau să plătească; dacă făceau și operațiuni de comision de mărfuri, atunci trebuiau să aibă patente de comerț, pentru care plăteau o taxă de 2 lei pe an pentru firma patentarului. Erau supuse la plata acestei taxe DDSG și Societatea Rusă, care făceau asemenea operațiuni de comision prin delegații lor. Compania maghiară MFTR și cea otomană Courtgi nu făceau astfel de afaceri, însă cum reprezentații lor lucrau în comision comercial pe cont propriu aceștia trebuiau să plătească. Fraissinet, Florio & Rubattino și Lloyd nu plăteau taxa, nici în contul companiilor, nici al reprezentanții lor, căci făceau doar transporturi pe apă.²⁵

Un alt pas important al guvernului român în organizarea și controlul navigației pe Dunărea românească a fost reprezentat de demersurile întreprinse pentru mai clara delimitare a jurisdicției porturilor fluviale. Documentele disponibile

²² AMAE, Problema 68, Vol. 20, f.n. (Copie după referatul Ministrului Lucrărilor Publice nr. 7566 din 29 mai 1901 adresat Consiliului de Miniștri).

²³ *Ibid.*

²⁴ Mocanu, *Portul Brăila*, 282.

²⁵ AMAE, Problema 68, Vol. 8, f.n. (IGNP către MAS, Galați, 19 august/1 septembrie 1902).

arată că inițiative în acest sens datează din octombrie 1905,²⁶ când IGNU s-a adresat MAS cu propuneri concrete în privința întinderii jurisdicției porturilor fluviale. În motivația lor, oficialii arătau că împărțirea deficitară a razelor de jurisdicție a porturilor dunărene era resimțită atât de armatori, cât și de încărcători. Se dădea ca exemplu legea generală a vămilor din 18 iunie 1905, care aducea un plus de mobilitate birourilor vamale pentru a le pune de acord cu necesitățile comerțului. Pe marginea prevederilor legale, reprezentanții portuari apreciau că se impuneau modificările propuse, urmând ca eventualele schimbări ale sucursalelor birourilor vamale să fie convenite în baza unei înțelegeri cu Direcția Vămilor din Ministerul Finanțelor. În susținerea regândirii ariilor portuare s-a subliniat necesitatea analizei unor elemente referitoare la: a) posibilitatea ca în cazul unor distanțe prea mari, actele de bord să fie depuse la primăriile comunelor mai apropiate de locul acostării vasului, de unde se putea obține prin telefon avizul favorabil al Căpitaniei de port; b) în privința încărcăturii, agentul vamal putea să constate proviziile și marfa la bord, fără a mai exista obligația căpitanului de vas de a mai părăsi vasul și de a merge personal la reședința biroului vamal. Aceste modificări erau aplicabile pentru situațiile în care vasul se afla departe de un birou vamal, apreciindu-se că dispozițiile legale existente în acel moment se puteau aplica în continuare în cazul în care vasul ancorase într-un port.²⁷

Astfel, s-a acceptat punctul de vedere emis de Direcția Generală a Porturilor, conform căruia „raza de jurisdicțiune” a unui port reprezintă „distanța pe malul Dunării sau al canalelor navigabile până unde se exercită autoritatea căpitanului de port”. Orice vas, încărcat sau gol, care oprea în raza de jurisdicție a unui port intra sub autoritatea poliției vamale, având obligația: a) de a obține autorizația din partea serviciului sanitar pentru a comunica cu uscatul; b) de a depune actele de bord la căpitanul de port; c) de a depune în termen de 24 de ore la biroul vamal „manifestul” sau documentele privind încărcătura completă a vasului. În general, la stabilirea razelor de jurisdicție ale porturilor fluviale s-a ținut cont de distribuția birourilor vamale, care fuseseră înființate exclusiv pe considerente de interese ale statului și nicidecum pe elementele care să privească dezvoltarea comerțului pe apă.²⁸

Alte chestiuni aflate în sarcina MAS erau aprobarea și acordarea „Certificatelor de concediu”, precum și a „Permiselor de plecare din port” a vaselor, evident toate acestea în schimbul unor taxe. Certificatele de concediu erau documentele eliberate de Căpitanii porturilor, cu aprobarea MAS, pentru vasele care părăseau porturile românești, prin care autoritățile române solicitau altor state

²⁶ AMAE, Problema 68, Vol. 19 (România. Navigație, 1882–1921), f.n. (Adresă către MAS, Braila, 13/26 octombrie 1905).

²⁷ *Ibid.*

²⁸ *Ibid.*

să acorde vasului și proprietarului acestuia toate înlesnirile necesare efectuării transportului. Certificatul se elibera pentru o perioadă de un an, în baza unei taxe de timbru de 10 lei, și conținea elementele de identificare ale vasului (proprietar, nume, tonaj etc.). Permisele de plecare din port erau documentele necesare părăsirii portului de către orice vas și aveau în vedere și personalul îmbarcat, măsură ce era privită și ca un aspect legat de poliția navigației. Problema statului român, în speță a Ministerului Finanțelor, era că nu exista un control fiscal al acestor certificate și permise și nu se cunoștea câte erau emise anual. Pe 2 martie 1916 IGNP a solicitat MAS un punct de vedere privitor la necesitatea actualizării de către autoritățile competente a cadrului juridic acordării acestor certificate.²⁹ Potrivit IGNP, societățile de navigație care beneficiau de dreptul de a elibera astfel de certificate și permise (și care puteau eluda fiscalul român) erau: Lloyd, Messageries Maritimes, Fraissinet, Deutsche Donau Linie, Florio & Rubattino și Societatea Rusă de Navigație. Toate operau în porturile Tulcea, Galați, Brăila și Cernavodă.³⁰ Probabil că, la acel moment, interesul statului român era determinat și de rațiuni ce țineau de apărarea teritoriului și siguranța statului, la granițe fiind în plină desfășurare Primul Război Mondial, astfel că se simțea nevoia de a exercita un control mai riguros, inclusiv cu caracter militar, asupra persoanelor aflate la bordul navelor ce opreau în porturile românești.

Concluzii

MAS a reușit, în perioada în discuție, să coordoneze în bune condiții navigația pe Dunăre și să contribuie din plin la modernizarea legislativă și instituțională a României. Prin intermediul diplomaților români acreditați în diverse capitale europene au ajuns în România informații detaliate despre legislațiile navale ale altor state, cunoaștere utilizată la elaborarea legislației naționale pe baza celor mai bune practici la nivel european. Totodată, MAS a apărut interesele statului român prin negocierea unor condiții cât mai bune pentru companiile românești, prevederi incluse în tratatele bilaterale încheiate cu principalii parteneri economici ai României.

În al doilea rând MAS a acționat pentru respectarea legilor țării în porturile românești, unde companiile străine de navigație, prevalându-se de diferite concesiuni obținute în trecut, încălcau termenii acordurilor și pretindeau dreptul de proprietate absolută asupra unor terenuri pe care le primiseră în folosință. Astfel, MAS a contribuit din plin la această afirmare a independenței naționale, creând

²⁹ AMAE, Problema 68, Vol. 20, f.n. (Copie după raportul nr. 1.013 din 2 martie 1916 înaintat de IGNP către MAS).

³⁰ *Ibid.*.

totodată condiții optime pentru ca respectivele societăți să deruleze afaceri într-un mediu economic cât mai primitor.

Bibliografie

- Arhiva Ministerului Afacerilor Externe (AMAE), Problema 68.
- Arhiva Ministerului Afacerilor Externe (AMAE), Problema 82.
- Bușă, Daniela. „Politica comercială a României în Sud-Estul Europei. Convenții, tratate și aranjamente comerciale (sfârșitul secolului al XIX-lea – începutul secolului XX).” *Studii și materiale de istorie modernă* 13 (1994): 115–146
- Bușă, Daniela. „Spațiul sud-est european și realitățile sale economice (sfârșitul secolului al XIX-lea – începutul secolului al XX-lea).” *Studii și materiale de istorie modernă* 15 (2002): 31–90.
- Ciorbea, Valentin, Carmen Atanasiu. *Flota maritimă comercială română. Un secol de istorie modernă (1895 – 1995)*. Constanța: Ed. Fundației Andrei Șaguna, 1995.
- Mamina, Ion, Gheorghe Neacșu și George G. Potra (eds.), *Organizarea instituțională a Ministerului Afacerilor Străine. Acte și documente*, Vol. I, (București: Fundația Europeană Titulescu, 2004).
- Mocanu, Emil Octavian. *Portul Brăila de la regimul de porto franco la Primul Război Mondial (1836–1914)*. Brăila: Editura Istros, 2012.
- *Treaty of Commerce and Navigation between Her Majesty and the Prince of Romania*. London: Harrison and Sons, 1880.