



**R O M Â N I A**  
**CURTEA CONSTITUȚIONALĂ**  
**CABINETUL PREȘEDINTELUI**

Palatul Parlamentului  
Calea 13 Septembrie nr. 2, Intrarea B1, Sectorul 5, 050725 București 40, România  
Telefon: (+40-21) 313 25 31 Fax: (+40-21) 312 54 80  
Internet : <http://www.ccr.ro> E-mail: [pres@ccr.ro](mailto:pres@ccr.ro)

Dosar nr. 3009A/2016

CURTEA CONSTITUȚIONALĂ  
REGISTRATURĂ JURISDIȚIONALĂ  
11 771 28 NOV 2016  
NR. ....

PARLAMENTUL ROMÂNIEI  
CAMERA DEPUTAȚILOR  
SECRETAR GENERAL

Domnului  
**FLORIN IORDACHE,**  
**PREȘEDINTELE CAMEREI DEPUTAȚILOR**

În conformitate cu dispozițiile art.16 alin.(3) din Legea nr.47/1992 privind organizarea și funcționarea Curții Constituționale, vă înaintăm, alăturat, în copie, sesizarea formulată de Guvernul României, reprezentat de către Prim-Ministru Dacian Julien Cioloș, referitoare la neconstituționalitatea Legii pentru modificarea și completarea Ordonanței Guvernului nr.22/1999 privind administrarea porturilor și a căilor navigabile, utilizarea infrastructurilor de transport naval aparținând domeniului public, precum și desfășurarea activităților de transport naval în porturi și pe căile navigabile interioare.

Vă adresăm rugămintea de a comunica punctul dumneavoastră de vedere până la data de 10 ianuarie 2017, având în vedere că dezbaterile Curții Constituționale vor avea loc la data de 18 ianuarie 2017.

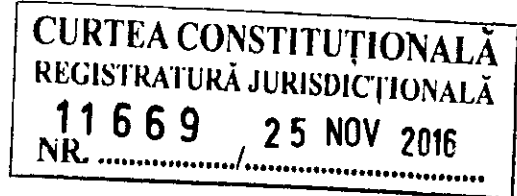
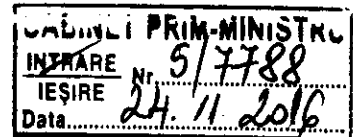
Primiți asigurarea deplinei noastre considerații.

Dep. Legislativ

**PREȘEDINTE,**

**prof. univ. dr. Valer Dorneanu**

*Valer Dorneanu*



Președintelui Curții Constituționale a României,  
Domnul Valer Dorneanu

**STIMATE DOMNULE PREȘEDINTE,**

În temeiul art. 15 alin. (1) din Legea nr. 47/1992 privind organizarea și funcționarea Curții Constituționale, Guvernul României, reprezentat de către Prim-Ministru Dacian Julien Cioloș, formulează prezenta sesizare împotriva prevederilor *Legii pentru modificarea și completarea Ordonanței Guvernului nr. 22/1999 privind administrarea porturilor și a căilor navigabile, utilizarea infrastructurilor de transport naval aparținând domeniului public, precum și desfășurarea activităților de transport naval în porturi și pe căile navigabile interioare* – număr de înregistrare la Senat L 487/2016, număr de înregistrare la Camera Deputaților PLX 413/2016 (atașăm copie).

**I. Aspecte de neconstituționalitate sesizate în ceea ce privește Legea pentru modificarea și completarea Ordonanței Guvernului nr. 22/1999 privind administrarea porturilor și a căilor navigabile, utilizarea infrastructurilor de transport naval aparținând domeniului public, precum și desfășurarea activităților de transport naval în porturi și pe căile navigabile interioare.**

**A. Încălcarea dispozițiilor art. 1 alin. (5) din Constituția României, potrivit cărora:**  
*”În România, respectarea Constituției, a supremației sale și a legilor este obligatorie.”*

Prin prisma acestei reguli constituționale se desprinde interpretarea potrivit căreia activitatea de legiferare se realizează în limitele și în concordanță cu Legea fundamentală dar aceasta trebuie să se facă în condiții de calitate a legislației. Pentru ca legea să fie respectată, aceasta trebuie cunoscută și înțeleasă de subiecții de drept, iar pentru a fi înțeleasă, trebuie să fie suficient de precisă și previzibilă, în scopul de a oferi securitate juridică destinatarilor săi<sup>1</sup>.

De asemenea, menționăm că principiul supremației Constituției, inserat în principiul mai larg al legalității, presupune existența unor norme de drept intern accesibile destinatarilor legii, precise și previzibile în aplicarea lor, astfel cum reiese și din jurisprudența constantă a C.E.D.O. (Hotărârea din 5 ianuarie 2000 în Cauza Beyeler contra Italiei, Hotărârea din 23 noiembrie 2000 în Cauza Ex-Regele Greciei și alții contra Greciei, Hotărârea din 8 iulie 2008 în Cauza Fener Rum Patrikligi contra Turciei).

Asigurarea securității juridice constituie o regulă consacrată și de actualitate în România, pe fondul creșterii cantitative a legislației, ca urmare a creșterii complexității dreptului, în urma dezvoltării noilor surse de drept, mai ales a dreptului european și a celui internațional, precum și a evoluției societății cu consecința apariției unor noi domenii de reglementare.

Astfel, Curtea de Justiție a Uniunii Europene (CJUE) a statuat că *principiul securității juridice* face parte din ordinea juridică europeană și trebuie respectat atât de instituțiile europene, cât și de statele membre, atunci când acestea își exercită prerogativele conferite de directivele din sistemul normativ european.

Lipsa de accesibilitate și previzibilitate a dispozițiilor legale este frecvent invocată și în fața Curții Constituționale, instanța constituțională pronunțându-se adesea asupra încălcării acestor exigențe<sup>2</sup>.

De asemenea, în doctrina de specialitate s-a reținut că o normă este previzibilă atunci când oferă o anume garanție contra atingerilor arbitrare ce i-ar putea fi aduse de către puterea publică. Sub acest aspect, *principiul securității juridice* se corelează cu un alt principiu, dezvoltat în dreptul european, și anume *principiul încrederii legitime*.

Potrivit jurisprudenței Curții de Justiție a Uniunii Europene<sup>3</sup>, *principiul încrederii legitime*

---

<sup>1</sup> Decizia Curții Constituționale nr.319/2013, (publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr.404 din 4 iulie 2013).

<sup>2</sup> Decizia nr. 453/2008, M.Of. nr.374 din 16 mai 2008, Decizia nr.710/2009, M.Of. nr.358 din 28 mai 2009.

<sup>3</sup> Cauzele Facini Dori v Recre, 199421, Foto-Frost v Hauptzollant Lübeck.Ost, 198722, Cauza C-91/92, în Takis Tridimas, „The General Principles of EU Law”, Oxford EC LawLibrary, p. 244 și Cauza 314/85,

impune ca legislația să fie clară și predictibilă, unitară și coerentă; de asemenea, impune limitarea posibilităților de modificare arbitrară a normelor juridice (adică pe baza unor criterii de oportunitate conjuncturală), stabilitatea regulilor instituite prin acestea.

Și în doctrină s-a afirmat, în același sens, că prima dintre condițiile ce asigură aplicabilitatea fluentă și rațional eficientă a dreptului o constituie suficiența sa de definire, care vizează asigurarea rigorii atât în planul conceptualizării dreptului, a noțiunilor juridice, cât și în planul redactării actelor normative (știut fiind că dreptul rămas în abstract nu poate produce efecte modelatoare asupra vieții cotidiene a cetății, nu poate influența în sens obiectiv și pozitiv viața socială).

Or, prevederile legii care face obiect al acestei sesizări instituie un regim legal într-o formă care încalcă mai multe prevederi din Legea fundamentală și din alte legi aflate în vigoare, **după cum vom arăta în continuare.**

**B. Încălcarea dispozițiilor art. 75 alin. (1), art. 76 alin. (1), art. 117 alin. (3) și art. 136 alin. (4) din Constituția României, potrivit cărora:**

*„art. 75 alin. (1) - Se supun spre dezbatere și adoptare Camerei Deputaților, ca primă Cameră sesizată, proiectele de legi și propunerile legislative pentru ratificarea tratatelor sau a altor acorduri internaționale și a măsurilor legislative ce rezultă din aplicarea acestor tratate sau acorduri, precum și proiectele legilor organice prevăzute la (...) articolul 117 alineatul (3) (...). Celelalte proiecte de legi sau propuneri legislative se supun dezbaterii și adoptării, ca primă Cameră sesizată, Senatului”.*

*„art. 76 alin. (1) - Legile organice și hotărârile privind regulamentele Camerelor se adoptă cu votul majorității membrilor fiecărei Camere”.*

*„art. 117 alin. (3) – Autorități administrative autonome se pot înființa prin lege organică”.*

*„art. 136 alin. (4) - Bunurile proprietate publică sunt inalienabile. În condițiile legii organice, ele pot fi date în administrare regiilor autonome ori instituțiilor publice sau pot fi concesionate ori închiriate; de asemenea, ele pot fi date în folosință gratuită instituțiilor de utilitate publică”.*

Prin prevederile **art. I pct. 53**, *„după articolul 66 se introduce un nou capitol, capitolul X<sup>1</sup>, conținând un nou articol, articolul 66<sup>1</sup>”*, potrivit cărora *se înființează* Consiliul de supraveghere în domeniul naval, *„structură fără personalitate juridică în cadrul*

---

idem, p. 248, citate de Ion Predescu și Marieta Safta în lucrarea ”Principiul securității juridice, fundament al statului de drept. Repere jurisprudențiale”, pag.8.

### *Consiliului Concurenței*

Prin aceste reglementări se realizează o modificare implicită a **Legii concurenței nr. 21/1996, republicată, cu modificările și completările ulterioare, lege ce are caracter organic**, Consiliul Concurenței fiind o autoritate administrativă autonomă.

Totodată, legea conține prevederi prin care se reglementează concesiunea ori închirierea bunurilor proprietate publică, prevederi ce nu pot fi adoptate decât prin lege organică, potrivit art. 76 alin. (1) din Constituție.

Menționăm că legea criticată a fost adoptată de Camera Deputaților ca lege ordinară, astfel încât au fost încălcate prevederile constituționale mai sus arătate.

### **C. Încălcarea dispozițiilor art. 61 coroborat cu art. 75 din Constituția României, potrivit cărora:**

*„art. 61 - (1) Parlamentul este organul reprezentativ suprem al poporului român și unica autoritate legiuitoare a țării.*

*(2) Parlamentul este alcătuit din Camera Deputaților și Senat”.*

Potrivit art. 61 din Constituția României, Parlamentul este organul reprezentativ suprem al poporului român și unica autoritate legiuitoare a țării, iar structura sa este bicamerală, fiind alcătuit din Camera Deputaților și Senat. Principiul bicameralismului, astfel consacrat, se reflectă însă nu numai în dualismul instituțional în cadrul Parlamentului, ci și în cel funcțional, deoarece **art. 75 din Legea fundamentală stabilește competențe de legiferare potrivit cărora fiecare dintre cele două Camere are, în cazurile expres definite, fie calitatea de primă Cameră sesizată, fie de Cameră decizională.**

Totodată, ținând seama de indivizibilitatea Parlamentului ca organ reprezentativ suprem al poporului român și de unicitatea sa ca autoritate legiuitoare a țării, Constituția nu permite adoptarea unei legi de către o singură Cameră, fără ca proiectul de lege să fi fost dezbătut și de cealaltă Cameră.

În jurisprudența sa<sup>4</sup>, luând în considerare normele și principiile fundamentale mai sus-menționate, Curtea Constituțională a statuat că *„dezbaterea parlamentară a unui proiect*

---

<sup>4</sup> DCC nr. 472 din 22 aprilie 2008, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 336 din 30 aprilie 2008.

*de lege sau a unei propuneri legislative nu poate face abstracție de evaluarea acesteia în plenul celor două Camere ale Parlamentului nostru bicameral”.*

*„În jurisprudența Curții Constituționale, s-a arătat că "principiul bicameralismului [...] se reflectă în procedura legislativă prin diviziunea de competențe prevăzută de art. 75 din Legea fundamentală, în cadrul căreia fiecare dintre cele două Camere este, în cazurile expres definite, primă Cameră sesizată sau Cameră decizională. Totodată, ținând seama de indivizibilitatea Parlamentului ca organ reprezentativ suprem al poporului român, Constituția nu permite adoptarea unei legi de către o singură Cameră, fără ca proiectul de lege să fi fost dezbătut și de cealaltă Cameră. [...] Dezbaterile parlamentare a unui proiect de lege sau a unei propuneri legislative nu poate face abstracție de evaluarea acesteia în plenul celor două Camere ale Parlamentului nostru bicameral.*

*Așadar, modificările și completările pe care Camera decizională le aduce asupra proiectului de lege adoptat de prima Cameră sesizată trebuie să se raporteze la materia avută în vedere de inițiator și la forma în care a fost reglementată de prima Cameră. Altfel, se ajunge la situația ca o singură Cameră, și anume Camera decizională, să legifereze, ceea ce contravine principiului bicameralismului [...] și a competențelor stabilite pentru cele două Camere, potrivit art. 75 alin. (1) din Legea fundamentală.”*

*În dezvoltarea acestei jurisprudențe, Curtea a stabilit două criterii majore a fi avute în vedere atunci când se pune problema analizării principiului bicameralismului, respectiv:*

*a) existența unor deosebiri majore de conținut juridic între formele adoptate de cele două Camere ale Parlamentului;*

*b) existența unor configurații deosebite, semnificativ diferite, între formele adoptate de cele două Camere ale Parlamentului.(...)*

*Astfel, chiar dacă legea adoptată a păstrat obiectul de reglementare al proiectului legislativ inițial, acestuia i s-a adus, în Camera decizională, o modificare majoră (...).*

*Or, o singură Cameră, în speță, Camera Deputaților, nu poate decide în mod final cu privire la acest aspect în sensul de a impune aceeași conduită și Senatului decât cu încălcarea art. 61 alin. (2) din Constituție.<sup>5</sup>”*

Astfel, deși Camerele au drept propriu de decizie asupra unei inițiative legislative, principiul bicameralismului este respectat doar în condițiile în care ambele Camere au dezbătut și s-au exprimat cu privire la același conținut și la aceeași formă ale inițiativei legislative. „Diferențele de conținut juridic dintre forma proiectului de lege adoptat de Senat, ca primă Cameră sesizată, și a legii adoptate de Camera Deputaților, în calitate de

---

<sup>5</sup> DCC nr. 413 din 22 aprilie 2013, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 336 din 30 aprilie 2008.

*Camera decizională, sunt de natură să încalce principiul bicameralismului, în sensul că forma finală a legii, în redactarea adoptată de Camera decizională, se îndepărtează în mod substanțial de forma adoptată de Camera de reflecție, ceea ce echivalează practic cu excluderea acesteia din urmă de la procesul de legiferare. Or, legea trebuie să fie rezultanta manifestării de voință concordante a ambelor Camere ale Parlamentului”<sup>6</sup>.*

Or, propunerea legislativă a fost adoptată de Camera Deputaților, în calitate de Camera decizională, într-o redactare diferită față de conținutul propunerii legislative inițiale, ignorându-se forma propusă de inițiator și respinsă de Senat.

Urmărind strict comparația dintre forma dezbătută și respinsă de Senat a proiectului de lege și forma finală a legii, rezultată ca urmare a dezbaterilor și votului acordat în Camera Deputaților, se observă încălcarea principiului bicameralismului, diferența de conținut fiind vizibilă, flagrantă și de substanță.

**D. Încălcarea prevederilor art.16 alin. (1) din Constituția României, potrivit căroră ”Cetățenii sunt egali în fața legii și a autorităților publice, fără privilegii și fără discriminări”.**

Egalitatea în drepturi constituie o garanție referitoare la exercitarea drepturilor fundamentale prevăzute în cuprinsul Constituției, dar și a oricăror alte drepturi și îndatoriri subiective reglementate în cuprinsul altor acte normative. Ea include toate domeniile de activitate în care persoana are dreptul garantat la exercitarea libertăților legale în scopul realizării intereselor sale legitime.

Toate persoanele sunt egale în fața legii și au dreptul fără discriminări, la o egală protecție din partea legii. Legea trebuie să interzică toate discriminările și să garanteze tuturor persoanelor o protecție egală și eficace contra tuturor discriminărilor.

Curtea Europeană a Drepturilor Omului a statuat în jurisprudența sa<sup>7</sup> că o diferență de tratament între persoane plasate în situații analoage sau compatibile este discriminatorie **dacă ea nu se bazează pe o justificare obiectivă și rezonabilă**, adică dacă nu urmărește un scop legitim sau dacă nu există un raport rezonabil de proporționalitate între mijloacele utilizate și scopul urmărit.

---

<sup>6</sup> DCC nr. 472 din 22 aprilie 2008, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 336 din 30 aprilie 2008.

<sup>7</sup> Curtea EDO, Cauza Frette C. Franța, hotărârea din 26 februarie 2002; cauza Pretty c. Regatului Unit, hotărârea din 29 aprilie 2002

În jurisprudența sa constantă, reflectată în Decizia nr. 148/2001 sau în Decizia nr. 685/2012, **Curtea Constituțională a statuat**, prin considerente cu valoare general obligatorie, că „*violarea principiului egalității și nediscriminării există atunci când se aplică tratament diferențiat unor cazuri egale, fără să existe o motivare obiectivă și rezonabilă sau dacă există o disproporție între scopul urmărit prin tratamentul inegal și mijloacele folosite*”.

Câtă vreme principiul egalității în fața legii presupune instituirea unui tratament egal pentru situații care, în funcție de scopul urmărit, nu sunt diferite, norma care instituie un privilegiu ori o discriminare încalcă principiul egalității în drepturi.

Or, potrivit jurisprudenței constante a Curții Constituționale, situațiile în care se află anumite categorii de persoane trebuie să difere în esență pentru a se justifica deosebirea de tratament juridic, iar această deosebire de tratament trebuie să se bazeze pe un criteriu obiectiv și rațional<sup>8</sup>.

Potrivit prevederilor **art. I pct. 33 din legea criticată, respectiv ale art. 30<sup>1</sup> lit. d)**, nou introdus, *contractele de concesiune prevăzute la art. 30 alin. (2) (n.n. - respectiv concesiunea infrastructurii de transport naval care se face pe bază de contract de concesiune încheiat între minister, respectiv autoritățile administrației publice locale, în calitate de concedenți, și administrațiile respective, în calitate de concesionari) vor cuprinde în mod obligatoriu cel puțin redevența calculată pe baza veniturilor obținute prin punerea la dispoziția utilizatorilor a infrastructurii primite în concesiune.*

**Potrivit prevederilor art. II pct. 3 din legea criticată, respectiv ale alin. (9) nou introdus:** „(9) *Valoarea chiriei/redevenței ce va fi prevăzută în contractele de închiriere/subconcesiune a terenului portuar care vor fi încheiate în conformitate cu alin. (5), va fi stabilită cu respectarea principiului aplicării condițiilor egale la prestații echivalente conform dispozițiilor art. 6 alin. (1) lit. c) din Legea concurenței nr. 21/1996, republicată, și va fi stabilită pentru o perioadă de 10 ani la nivelul valorii minime a tarifelor de utilizare a domeniului portuar prevăzute în contractele aflate în curs de executare la data intrării în vigoare a prezentei legi”.*

---

<sup>8</sup> Decizia nr. 86 din 27 februarie 2003, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 207 din 31 martie 2003, Decizia nr. 476 din 8 iunie 2006, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 599 din 11 iulie 2006, Decizia nr. 573 din 3 mai 2011, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 363 din 25 mai 2011, Decizia nr. 366 din 25 iunie 2014, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 644 din 2 septembrie 2014



Astfel, se instituie unui regim discriminatoriu în favoarea beneficiarilor contractelor de concesiune/închiriere pentru terenurile pe care sunt amplasate elemente de suprastructură portuară, care sunt utilizate legal de către operatori economici, și pentru care nu sunt încheiate contracte de subconcesiune sau închiriere la data intrării în vigoare a legii.

**E. Încălcarea dispozițiilor art. 53 din Constituția României, potrivit căroră:**

*„(1) Exercițiul unor drepturi sau al unor libertăți poate fi restrâns numai prin lege și numai dacă se impune, după caz, pentru: apărarea securității naționale, a ordinii, a sănătății ori a moralei publice, a drepturilor și a libertăților cetățenilor; desfășurarea instrucției penale; prevenirea consecințelor unei calamități naturale, ale unui dezastru ori ale unui sinistru deosebit de grav.*

*(2) Restrângerea poate fi dispusă numai dacă este necesară într-o societate democratică. Măsura trebuie să fie proporțională cu situația care a determinat-o, să fie aplicată în mod nediscriminatoriu și fără a aduce atingere existenței dreptului sau a libertății.”*

Prevederile art. I pct. 53 - art. 66<sup>1</sup> alin. (11) și (15) – conform căroră „(...) regimul contravențiilor (...) se stabilesc prin Regulamentul de organizarea și funcționare a Consiliului de supraveghere din domeniul naval aprobat prin hotărâre a Guvernului„, respectiv „Procesele-verbale de constatare și de aplicare a unor sancțiuni (...)” încalcă principiul fundamental statuat prin art. 53 din Constituția României.

Potrivit art. 1 coroborat cu art. 3 alin. (1) și 5 din Ordonanța Guvernului nr. 2/2001 privind regimul juridic al contravențiilor, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 410 din 25 iulie 2001, legea contravențională apără valorile sociale, care nu sunt ocrotite prin legea penală, iar *actele normative prin care se stabilesc contravenții vor cuprinde descrierea faptelor ce constituie contravenții și sancțiunea ce urmează să se aplice pentru fiecare dintre acestea*, sancțiune care poate fi principală: avertismentul, amenda contravențională și obligarea contravenientului la prestarea unei activități în folosul comunității, ori complementară, cum ar fi, de exemplu, suspendarea sau anularea, după caz, a avizului, acordului sau a autorizației de exercitare a unei activități, închiderea unității, blocarea contului bancar. *„În cazul sancțiunii cu amendă se vor stabili limita minimă și maximă a acesteia sau, după caz, cote procentuale din anumite valori”.*

În lipsa unei reprezentări a elementelor care constituie contravenția, prin stabilirea de către legiuitor, doar cu titlu generic, a *unor sancțiuni* contravenționale, fără a stabili prin lege

destinatarul normei, criteriile și condițiile necesare operațiunii de constatare și sancționare a contravențiilor, tipul de sancțiune, cuantumul amenzilor, prevederile **art. I pct. 53 - art. 66<sup>1</sup> alin. (11) și (15) sunt afectate de neconstituționalitate prin nerespectarea disp. alin. (1) al art. 53, creând, totodată, și premisa nerespectării dispozițiilor alin. (2) al aceluiași articol**, deoarece măsurile sancționatorii trebuie să fie proporționale cu situația care le-a determinat, să fie aplicate în mod nediscriminatoriu (în cadrul aceleiași categorii de persoane) și fără a aduce atingere existenței dreptului sau libertății pentru care s-a dispus măsura respectivă.

**II. Alte aspecte relevante sau care privesc necorelarea dispozițiilor actului normativ a cărui neconstituționalitate o sesizăm cu prevederi din alte acte normative.**

**A. Norma adoptată nu respectă dispozițiile art. 6 alin. (1) și art. 63 din Legea nr. 24/2000 privind normele de tehnică legislativă pentru elaborarea actelor normative, potrivit cărora:**

*„Proiectul de act normativ trebuie să instituie reguli necesare, suficiente și posibile care să conducă la o cât mai mare stabilitate și eficiență legislativă. Soluțiile pe care le cuprinde trebuie să fie temeinic fundamentate, luându-se în considerare interesul social, politica legislativă a statului român și cerințele corelării cu ansamblul reglementărilor interne și ale armonizării legislației naționale cu legislația comunitară și cu tratatele internaționale la care România este parte, precum și cu jurisprudența Curții Europene a Drepturilor Omului”;*

*„Pentru instituirea unei norme derogatorii se va folosi formula "prin derogare de la...", urmată de menționarea reglementării de la care se derogă. Derogarea se poate face numai printr-un act normativ de nivel cel puțin egal cu cel al reglementării de bază”.*

**A.1. Prevederile art. I pct. 53, care reglementează înființarea Consiliului de supraveghere în domeniul naval, încalcă normele de tehnică legislativă prin imprecizie, neclaritate, lipsă de coeziune, dar și necorelare cu prevederile naționale incidente, cum ar fi cele prevăzute în Ordonanța Guvernului nr. 2/2001 privind regimul juridic al contravențiilor, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 180/2002, cu modificările și completările ulterioare, precum și în Legii concurenței nr. 21/1996, republicată, cu modificările și completările ulterioare. Astfel, conform prevederilor legii criticate:**

*„Art. 66<sup>1</sup>. – (1) Se înființează Consiliul de supraveghere din domeniul naval, denumit în*

*continuare Consiliul de supraveghere, care este organizat și funcționează ca structură fără personalitate juridică în cadrul Consiliului Concurenței.*

*(2) Consiliul de supraveghere este independent din punct de vedere organizatoric, juridic, decizional și cu privire la deciziile de ordin financiar față de administrațiile prevăzute la art. 23 alin. (1) și (2), față de utilizatorii de infrastructură de transport naval, precum și față de operatorii economici care desfășoară activități de transport naval prevăzute la art. 19.*

*(3) Din punct de vedere funcțional, acest organism este independent față de orice autoritate publică.*

*(4) Consiliul de supraveghere este format din 5 membri. Aceștia sunt numiți și revocați prin ordin al președintelui Consiliului Concurenței pentru o perioadă de 5 ani, cu posibilitatea reînnoirii mandatului o singură dată. Președintele Consiliului de supraveghere este numit dintre membrii plenului Consiliului Concurenței.*

*(5) Membrii Consiliului de supraveghere nu se subordonează ierarhic din punct de vedere administrativ în exercitarea atribuțiilor specifice funcției.*

*(6) Pentru activitatea depusă, membrii Consiliului de supraveghere au dreptul la o indemnizație lunară, stabilită prin ordin al președintelui Consiliului Concurenței, care nu poate depăși 20% din indemnizația lunară a președintelui Consiliului Concurenței.*

*(7) În cadrul Consiliului Concurenței funcționează Direcția de Supraveghere Navală, care asigură aparatul tehnic necesar desfășurării activității Consiliului de supraveghere din domeniul naval.*

*(8) Cheltuielile necesare desfășurării activității Consiliului de supraveghere vor fi cuprinse în bugetul Consiliului Concurenței.*

*(9) Consiliul de supraveghere trebuie să dețină o capacitate organizațională suficientă în ceea ce privește resursele umane și materiale, proporțională cu importanța sectorului naval din România. Această capacitate va fi dimensionată corespunzător și prevăzută în cadrul bugetului anual aprobat al Consiliului Concurenței.*

.....

*(11) Orice alte atribuții ale Consiliului de supraveghere, organizarea și funcționarea acestuia, precum și regimul contravențiilor la prevederile prezentului articol se stabilesc prin Regulamentul de organizarea și funcționare a Consiliului de supraveghere din domeniul naval aprobat prin hotărâre a Guvernului.*

(12) În exercitarea atribuțiilor Consiliului de supraveghere vor fi elaborate regulamente și instrucțiuni, care vor fi **puse în aplicare prin ordin** al președintelui Consiliului Concurenței. În îndeplinirea atribuțiilor sale, Consiliul de supraveghere dispune, prin decizii, măsuri care să asigure remedierea situațiilor constatate.

(13) Orice decizii adoptate de către Consiliul de supraveghere în exercitarea atribuțiilor sale sunt obligatorii pentru toate părțile vizate de acestea. Deciziile Consiliului de supraveghere vor fi comunicate părților în cauză și vor fi publicate pe pagina sa de web. La publicare se va ține seama de interesele legitime ale operatorilor portuari în cauză, astfel încât secretul de afaceri să nu fie divulgat.

(14) Deciziile Consiliul de supraveghere pot fi atacate în contencios administrativ la Curtea de Apel București, în termen de 30 de zile de la comunicare. Instanța poate dispune, la cerere, suspendarea executării deciziei atacate, în condițiile legii. În cazul amenzilor, suspendarea se poate dispune cu condiția plății unei cauțiuni stabilite conform prevederilor Legii nr. 207/2015 privind Codul de procedură fiscală, cu modificările și completările ulterioare, cu privire la creanțele bugetare.

(15) **Procesele-verbale de constatare și de aplicare a unor sancțiuni în conformitate cu prevederile alin. (11) pot fi contestate la Judecătoria Sectorului 1 București, în termen de 15 zile de la comunicare.**”

- Prevederile **art. I pct. 53 - art. 66<sup>1</sup> alin. (1) - (5)** - reglementează o nouă structură, căreia îi sunt atribuite prerogative semnificative, **fără însă a se preciza procedura de și criteriile de selecție a membrilor.** În absența unor astfel de reglementări, se creează incertitudine cu privire la aplicarea unitară a prevederilor acestei legi și riscă să fie încălcat principiul securității juridice.

- De asemenea, prevederile **art. I pct. 53 - art. 66<sup>1</sup> alin. (7), (9) și (15)** – sunt lipsite de previzibilitate și coerență pentru a putea fi aplicate, având în vedere că nu sunt prevăzute norme cu privire la atribuții și modul de funcționare al Direcției de Supraveghere Navală.

Reglementările potrivit cărora „Consiliul de supraveghere **trebuie să dețină o capacitate organizațională suficientă în ceea ce privește resursele umane și materiale, proporțională cu importanța sectorului naval din România. Această capacitate va fi dimensionată corespunzător și prevăzută în cadrul bugetului anual aprobat al Consiliului Concurenței**”, precum și cele conform cărora „**Procesele-verbale de constatare și de aplicare a unor sancțiuni,** cuprind formulări generale, care nu pot fi determinate, sunt neclare, vagi și imprecise, fiind în discordanță cu exigențele impuse de normele de tehnică

legislative, și creează incertitudine cu privire la aplicarea uniformă a prevederilor noii legi, existând riscul încălcării principiului legalității și a principiului securității raporturilor juridice.

**A.2. Prevederile art. I pct. 53 - art. 66<sup>1</sup> alin. (11) și (15)- încalcă prevederile art. 4 alin. (1), art. 32 alin. (1) și art. 47 din Ordonanța Guvernului nr. 2/2001 privind regimul juridic al contravențiilor, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 180/2002, cu modificările și completările ulterioare, conform căroră:**

*„art. 4 - (1) Dispozițiile din actele normative prin care se stabilesc și se sancționează contravențiile intră în vigoare în termen de 30 de zile de la data publicării, iar în cazul hotărârilor consiliilor locale sau județene, punerea în aplicare se face și cu respectarea condițiilor prevăzute la art. 50 alin. (2) din Legea administrației publice locale nr. 215/2001.*

*art. 32 - (1) Plângerea se depune la judecătoria în a cărei circumscripție a fost săvârșită contravenția.*

*art. 47 - Dispozițiile prezentei ordonanțe se completează cu dispozițiile Codului penal și ale Codului de procedură civilă, după caz”.*

**A.3. Potrivit prevederilor art. II pct. 3 din legea criticată, respectiv ale alin. (9) nou introdus: „(9) Valoarea chiriei/redevenței ce va fi prevăzută în contractele de închiriere/subconcesiune a terenului portuar care vor fi încheiate în conformitate cu alin. (5), va fi stabilită cu respectarea principiului aplicării condițiilor egale la prestații echivalente conform dispozițiilor art. 6 alin. (1) lit. c) din Legea concurenței nr. 21/1996, republicată, și va fi stabilită pentru o perioadă de 10 ani la nivelul valorii minime a tarifelor de utilizare a domeniului portuar prevăzute în contractele aflate în curs de executare la data intrării în vigoare a prezentei legi”.**

Or, dispozițiile ce fac trimitere la conformitatea cu art. 6 alin. (1) lit. c) din Legea concurenței nr. 21/1996 sunt în contradicție cu prevederile tezei a 2-a din același alineat, **fiind instituită aplicabilitatea simultană a două condiții ce se exclud reciproc (!!!).**

Astfel, prima condiție care trebuie avută în vedere la calculul chiriei/redevenței, potrivit legii criticate, este principiul aplicării condițiilor egale la prestații echivalente, în timp ce a 2-a condiție reglementează stabilirea valorii chiriei/redevenței la nivelul valorii minime a tarifelor de utilizare a domeniului portuar.

**A.4. Prevederile art. II pct. 2, respectiv ale lit. b) și c) a alin. (7) al art. II din**

**Ordonanța de urgență a Guvernului 86/2007, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 108/2010, conform căreia „Prin excepție de la prevederile art. 31<sup>1</sup> din Ordonanța Guvernului nr. 22/1999, republicată, cu modificările și completările ulterioare, în situația în care utilizatorul (n.n. – operator economic) va opta pentru încheierea contractului de subconcesiune se aplică o procedură simplificată care presupune:**

b) adoptarea unei hotărâri a Guvernului pentru aprobarea subconcesiunii;

c) acordarea subconcesiunii prin atribuire directă prin hotărâre a Guvernului prevăzută la lit. b)”,

**sunt în contradicție cu prevederile art. 8, art. 14, art. 26 și art. 59 alin. (1) și (5) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 54/2006**, aprobată cu modificări prin Legea nr. 22/2007, cu modificările și completările ulterioare, ce reglementează regimul juridic al contractelor de concesiune de bunuri proprietate publică și reprezintă dreptul comun în materie, conform căreia:

**„art. 8. - Subconcesionarea este interzisă, cu excepția situațiilor expres prevăzute de prezenta ordonanță de urgență.”**

**„art. 14. - Procedurile de atribuire a contractului de concesiune sunt următoarele:**

a) **licitația** - procedura la care persoana fizică sau juridică interesată are dreptul de a depune oferta;

b) **negocierea directă** - procedura prin care concedentul negociază clauzele contractuale, inclusiv redevența, cu unul sau mai mulți participanți la procedura de atribuire a contractului de concesiune.”

**„art. 26. - Concedentul are dreptul de a aplica procedura de negociere directă numai în situația în care, după repetarea procedurii de licitație conform prevederilor art. 25 alin. (2), nu au fost depuse cel puțin 3 oferte valabile.”**

**„art. 59 - alin. (1) Prin excepție de la prevederile art. 14, bunurile proprietate publică pot fi concesionate prin atribuire directă **companiilor naționale, societăților naționale sau societăților comerciale aflate în subordinea, sub autoritatea sau în coordonarea entităților prevăzute la art. 5, care au fost înființate prin reorganizarea regiilor autonome și care au ca obiect principal de activitate gestionarea, întreținerea, repararea și dezvoltarea respectivelor bunuri, dar numai până la finalizarea privatizării acestora.****

**alin. (5) - Prin excepție de la prevederile art. 5 și 8, **companiile naționale, societățile naționale sau societățile comerciale prevăzute la alin. (1) pot subconcesiona bunurile****

*proprietate publică care le-au fost concesionate potrivit alin. (1).”*

**A.5.** Instituirea la **art. II pct. 3 alin. (9)**, prin norme imperative, a obligației de stabilire a chiriei/redevenței în contractele de închiriere/subconcesiune *„pentru o perioadă de 10 ani”* este în contradicție cu prevederile cuprinse la **art. II pct. 2 alin. (5)** conform cărora contractele de subconcesiune sau închiriere se încheie *„pentru o durată care nu va depăși durata contractului de concesiune încheiat între minister, respectiv autoritățile administrației publice locale, în calitate de concedenți, și administrații, în calitate de concesionari.”*

**A6.** Totodată, **prevederile art. II pct. 3 - alin. (9)**, prin care se instituie, prin normă imperativă, un termen de 10 ani pentru stabilirea chiriei/redevenței, sunt în neconcordanță cu dispozițiile **art. I pct. 38 - art. 34 alin. (1) lit. a)** din legea criticată, potrivit cărora *„Perioada contractului de subconcesiune nu poate depăși perioada pentru care concesionarul prevăzut la art. 30 alin. (2) a primit în concesiune respectiva infrastructură”*.

**A.7. Prevederile art. I pct. 32 - alin. (1) al art. 29 – conform cărora - „Infrastructura de transport naval prevăzută la art. 6 alin. (1), care face parte din domeniul public, poate fi concesionată, subconcesionată, închiriată ori dată în administrare, după caz, în condițiile legii.”, sunt în nenonordanță cu dispozițiile art. I pct. 32 - art. 30 alin. (1),** potrivit cărora: *„Infrastructura de transport naval prevăzută la art. 29 poate fi: a) dată în administrare (...)” și „b) concesionată (...)”*.

Toate aceste norme criticate sunt de natură să încalce exigențele de claritate și precizie a reglementării impuse de art. 1 alin. (3) și (5) din Constituție, Curtea stabilind o serie de criterii care trebuie respectate în activitatea de legiferare: *„precizie, previzibilitate și predictibilitate pentru ca subiectul de drept vizat să își poată conforma conduita, astfel încât să evite consecințele nerespectării lor”<sup>9</sup>*.

Prin urmare, apreciem că legea criticată este afectată de neconstituționalitate prin încălcarea principiului legalității, iar, în jurisprudența sa, Curtea a reținut că *„principiul legalității este unul de rang constituțional”<sup>10</sup>*, astfel încât *„încălcarea legii are drept consecință imediată nesocotirea art. 1 alin. (5) din Constituție, care prevede că respectarea legilor este obligatorie. Încălcarea acestei obligații constituționale atrage implicit afectarea*

<sup>9</sup> Decizia nr. 61 din 18 ianuarie 2007, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 116 din 15 februarie 2007; Decizia nr. 26 din 18 ianuarie 2012, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 116 din 15 februarie 2012)

<sup>10</sup> Decizia nr. 901 din 17 iunie 2009, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 503 din 21 iulie 2009

principiului statului de drept, consacrat prin art. 1 alin. (3) din Constituție”<sup>11</sup>.

**B. Norma adoptată nu respectă dispozițiile art. 50 alin. (1) și art. 54 din Legea nr. 24/2000 privind normele de tehnică legislativă pentru elaborarea actelor normative, potrivit cărora:**

„art. 50 alin. (1) - În cazul în care o normă este complementară altei norme, pentru evitarea repetării în text a acelei norme se va face trimitere la articolul, respectiv la actul normativ care o conține. Nu poate fi făcută, de regulă, o trimitere la o altă normă de trimitere.”

„art. 54 - (1) Dispozițiile tranzitorii cuprind măsurile ce se instituie cu privire la derularea raporturilor juridice născute în temeiul vechii reglementări care urmează să fie înlocuită de noul act normativ.

(2) Dispozițiile tranzitorii trebuie să asigure, pe o perioadă determinată, corelarea celor două reglementări, astfel încât punerea în aplicare a noului act normativ să decurgă firesc și să evite retroactivitatea acestuia sau conflictul între norme succesive”.

Pentru adoptarea oricărui act normativ, legiuitorul a reglementat norme de tehnică legislativă care stabilesc o serie de criterii obligatorii pentru elaborarea oricărui act normativ, a căror respectare este absolut necesară pentru a asigura sistematizarea, unificarea și coordonarea legislației, precum și conținutul și forma juridică adecvate pentru fiecare act normativ.

Potrivit art. 3 alin. (1) din Legea nr. 24/2000, normele de tehnică legislativă **sunt obligatorii** inclusiv la elaborarea propunerilor legislative aparținând deputaților sau senatorilor. Respectarea acestor norme concură la asigurarea unei legislații care se circumscrie principiului constituțional al securității raporturilor juridice, conferind actelor normative claritatea și previzibilitatea necesară.

În acest context, precizăm că în jurisprudența Curții Constituționale<sup>12</sup> s-a reținut că ”*orice act normativ trebuie să îndeplinească anumite condiții calitative, printre acestea numărându-se previzibilitatea, ceea ce presupune că acesta trebuie să fie suficient de precis și clar pentru a putea fi aplicat*”.

---

<sup>11</sup> Decizia nr. 783 din 26 septembrie 2012, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 684 din 3 octombrie 2012

<sup>12</sup> Decizia nr. 189/2006, Decizia nr. 903/2010, Decizia nr. 26/2012.



În același sens, Curtea Europeană a Drepturilor Omului a statuat că legea trebuie, într-adevăr, să fie accesibilă justițiabilului și previzibilă în ceea ce privește efectele sale<sup>13</sup>.

Pentru ca legea să satisfacă cerința de previzibilitate, ea trebuie să precizeze cu suficientă claritate întinderea și modalitățile de exercitare a puterii de apreciere a autorităților în domeniul respectiv, ținând cont de scopul legitim urmărit, pentru a oferi persoanei o protecție adecvată împotriva arbitrariului.

**Pe cale de consecință, o lege îndeplinește condițiile calitative impuse atât de Constituție, cât și de Convenție, numai dacă norma este enunțată cu suficientă precizie pentru a permite celor care trebuie să o aplice să își adapteze conduita în funcție de aceasta.**

Această carență de procedură parlamentară afectează calitatea actului normativ adoptat, ceea ce încalcă exigențele imperative de tehnică legislativă prevăzute de Legea nr. 24/2000 privind normele de tehnică legislativă pentru elaborarea actelor normative, republicată, **astfel:**

**B.1. Prevederile art. I pct. 32 - alin. (1) al art. 30 – încalcă dispozițiile art. 50 din Legea nr. 24/2000** privind normele de tehnică legislativă pentru elaborarea actelor normative prin aceea că fac trimitere la art. 29 - „*Infrastructura de transport naval prevăzută la art. 29 (...)*”, iar conform acestuia din urmă: „*Infrastructura de transport naval prevăzută la art. 6 alin. (1)...*”

**B.2. Prevederile art. II pct. 2 – alin. (7) din lege**, prin care se modifică și se completează *Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 86/2007 pentru modificarea și completarea Ordonanței Guvernului nr. 22/1999 privind administrarea porturilor și a căilor navigabile, precum și desfășurarea activităților de transport naval în porturi și pe căi navigabile, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 108/2010*, apreciem că **încalcă dispozițiile art. 54 din Legea nr. 24/2000** privind normele de tehnică legislativă pentru elaborarea actelor normative, deoarece prin modificarea normelor proprii ale Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 86/2007 considerăm se creează premisele încălcării principiului neretroactivității legii.

---

<sup>13</sup> Hotărârea din 4 mai 2000, pronunțată în Cauza Rotaru împotriva României, paragraful 52, și Hotărârea din 25 ianuarie 2007, pronunțată în Cauza Sissanis împotriva României, paragraful 66.

Față de considerentele mai sus expuse, **înaintăm prezenta sesizare, în vederea exercitării controlului de constituționalitate a Legii pentru modificarea și completarea Ordonanței Guvernului nr. 22/1999 privind administrarea porturilor și a căilor navigabile, utilizarea infrastructurilor de transport naval aparținând domeniului public, precum și desfășurarea activităților de transport naval în porturi și pe căile navigabile interioare.**

**Prim Ministru,**

**DACIAN JULIEN CIOLOȘ**





## PARLAMENTUL ROMÂNIEI

CAMERA DEPUTAȚILOR

SENATUL

### L E G E

**pentru modificarea și completarea Ordonanței Guvernului nr. 22/1999 privind administrarea porturilor și a căilor navigabile, utilizarea infrastructurilor de transport naval aparținând domeniului public, precum și desfășurarea activităților de transport naval în porturi și pe căi navigabile interioare**

**Parlamentul României adoptă prezenta lege.**

**Art. I.** – Ordonanța Guvernului nr. 22/1999 privind administrarea porturilor și a căilor navigabile, utilizarea infrastructurilor de transport naval aparținând domeniului public, precum și desfășurarea activităților de transport naval în porturi și pe căile navigabile interioare, republicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 511 din 22 iulie 2010, se modifică și se completează după cum urmează:

**1. Articolul 2 se modifică și va avea următorul cuprins:**

„Art. 2. – Prevederile prezentei ordonanțe se aplică în porturi și pe căi navigabile interioare, tuturor navelor și tuturor activităților de transport naval și conexe acestora care se desfășoară în aceste zone.”

**2. Articolul 3 se modifică și va avea următorul cuprins:**

„Art. 3. – Prevederile prezentei ordonanțe nu se aplică:

a) navelor militare, navelor din dotarea Poliției de Frontieră Române, Poliției Române, Autorității Naționale a Vămirilor, Autorității Navale Române și Regiei Autonome „Administrația Fluvială a Dunării de Jos” Galați;

b) porturilor militare, precum și în zonele în care se desfășoară în exclusivitate activități militare, de ordine publică și securitate națională.”

**3. La articolul 4, alineatele (1) și (2) se modifică și vor avea următorul cuprins:**

„Art. 4. – (1) Ministerul Transporturilor, denumit în continuare *minister*, este autoritatea de stat în domeniul transporturilor navale care elaborează și coordonează politica și programele de dezvoltare a sistemului de transport naval și, ca autoritate de reglementare, elaborează și promovează actele normative și normele specifice privind siguranța navigației, administrarea, utilizarea și concesionarea infrastructurii de transport naval, desfășurarea activităților de transport naval în porturile și apele naționale navigabile ale României și asigură ducerea la îndeplinire a obligațiilor ce revin statului din acordurile și convențiile internaționale la care România este parte.

(2) Ministerul își îndeplinește atribuțiile prevăzute la alin. (1) direct sau prin direcția care coordonează activitatea de transport naval, denumită în continuare *direcție*, sau, prin delegare de competență, după caz, prin instituțiile publice, regiile autonome și companiile naționale sau societățile aflate în subordinea ori sub autoritatea sa.”

**4. Articolul 5 se modifică și va avea următorul cuprins:**

„Art. 5. – Asigurarea administrării porturilor și a căilor navigabile interioare, urmărirea sau asigurarea furnizării serviciilor de siguranță prevăzute la art. 19 alin. (1) lit. b) pct.1 și asigurarea efectuării activităților auxiliare prevăzute la art. 19 alin. (1) lit. c) pct. 1 se fac de către administrațiile portuare și/sau de căi navigabile interioare, denumite în continuare *administrații*.”

**5. Articolul 6 se modifică și va avea următorul cuprins:**

„Art. 6. – (1) Infrastructura de transport naval este constituită din apele naționale navigabile ale României, infrastructura de căi navigabile interioare astfel cum au fost stabilite prin lege și infrastructura portuară indiferent de forma de proprietate.

---

(2) Constituie elemente de infrastructură de cale navigabilă interioară: căile navigabile interioare ale României, ecluzele, apărările și consolidările de maluri și taluzuri, drumurile tehnologice din lungul canalelor navigabile, construcțiile hidrotehnice, precum și terenurile, instalațiile și echipamentele aferente acestora.”

**6. La articolul 7, alineatul (2) se modifică și va avea următorul cuprins:**

„(2) Portul cuprinde elemente de infrastructură și suprastructură portuară.”

**7. La articolul 7, după alineatul (2) se introduc două noi alineate, alineatele (2<sup>1</sup>) și (2<sup>2</sup>), cu următorul cuprins:**

„(2<sup>1</sup>) Constituie elemente de infrastructură portuară: terenurile portuare, construcțiile hidrotehnice destinate acostării navelor și/sau aferente porturilor, bazinele portuare din interiorul porturilor, șenalele de acces în porturi, căile ferate, drumurile tehnologice, instalațiile și echipamentele aflate în perimetrul portuar și care sunt destinate furnizării de utilități, acvatoriile.

(2<sup>2</sup>) Constituie elemente de suprastructură portuară: instalațiile și echipamentele necesare pentru manipularea mărfurilor, construcțiile destinate depozitării și procesării mărfurilor, alte clădiri și construcții speciale, platformele portuare, instalațiile și echipamentele de preluare a deșeurilor, inclusiv a celor generate de nave, sistemele de dirijare a traficului din perimetrul portuar, precum și orice alte bunuri care prin natura sau destinația lor deserveșc oricăreia dintre activitățile de transport naval prevăzute la art. 19.”

**8. La articolul 7 alineatul (3) litera a), punctele 1 – 3 se modifică și vor avea următorul cuprins:**

„1. porturi ale căror terenuri aparțin domeniului public al statului;

2. porturi ale căror terenuri aparțin domeniului public al unităților administrativ-teritoriale;

3. porturi ale căror terenuri constituie proprietate privată;”

**9. La articolul 7, după alineatul (3) se introduc patru noi alineate, alineatele (4) – (7), cu următorul cuprins:**

„(4) Locul de operare reprezintă acea zonă situată la malul mării sau al unei căi navigabile interioare, în afara porturilor, care dispune de amenajări permanente pentru acostarea în siguranță a navelor, în vederea efectuării operațiunilor de încărcare/descărcare mărfuri și/sau îmbarcare/debarcare de persoane.

(5) Punctul izolat de operare reprezintă acea zonă situată la malul mării sau al unei căi navigabile interioare, în afara porturilor și a locurilor de operare, unde a fost executată o amenajare având caracter temporar, pentru acostarea în siguranță a navelor, în vederea efectuării unor operațiuni temporare de încărcare/descărcare marfuri în cantități limitate și/sau îmbarcare/debarcare de persoane.

(6) Drumurile aflate în interiorul porturilor ale căror terenuri aparțin domeniului public al statului sau al unităților administrativ-teritoriale sunt drumuri tehnologice, circulația pe aceste drumuri efectuându-se în conformitate cu prevederile regulamentului de funcționare al portului respectiv, ale Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, cu modificările și completările ulterioare, precum și a celorlalte prevederi legale.

(7) Drumurile tehnologice prevăzute la alin. (6) se întrețin și se repară de administrații sau de operatorii economici cărora le-au fost încredințate printr-un contract, după caz, conform prevederilor legale în vigoare.”

**10. Articolul 8 se modifică și va avea următorul cuprins:**

„Art. 8. – (1) Lista cuprinzând porturile și locurile de operare deschise accesului public, precum și limitele acestora se stabilesc și se aprobă prin ordin al ministrului transporturilor.

(2) Autoritatea Navală Română în a cărei jurisdicție se află portul sau locul de operare, prin căpităniile de port, nu permite accesul și operarea navelor în porturile sau locurile de operare care nu sunt înscrise în lista prevăzută la alin. (1).”

**11. La articolul 9, alineatul (1) se modifică și va avea următorul cuprins:**

„Art. 9. – (1) Rada portuară este suprafața de apă situată în zona costieră, în fața unui port maritim, destinată adăpostirii sau staționării navelor în vederea intrării în port ori, după caz, operării navelor.”

**12. La articolul 9, după alineatul (2) se introduce un nou alineat, alineatul (3), cu următorul cuprins:**

„(3) Pe căile navigabile interioare navele staționează în zone de ancoraj.”

**13. Articolul 10 se modifică și va avea următorul cuprins:**

„Art. 10. – Limitele radelor portuare și ale zonelor de ancoraj se stabilesc de către Autoritatea Navală Română, prin căpitanii de port, și se fac publice prin avize către navigatori și pe website-ul propriu.”

**14. Articolul 12 se modifică și va avea următorul cuprins:**

„Art. 12. – (1) Dezvoltarea porturilor ale căror terenuri aparțin domeniului public al statului sau al unităților administrativ-teritoriale se realizează în concordanță cu politica și cu programele de dezvoltare elaborate de către minister sau de către unitățile administrativ-teritoriale, după caz, cu consultarea prealabilă a administrațiilor portuare și/sau de căi navigabile interioare și a asociațiilor patronale și profesionale reprezentative și legal constituite.

(2) Investițiile noi, lucrările de modificare și modernizare și orice alte lucrări de intervenții cu privire la infrastructura de transport naval existentă în porturile prevăzute la art. 7 alin. (3) lit. a) pct. 1 se aprobă de către minister.

(3) Investițiile noi, lucrările de modificare și modernizare și orice alte lucrări de intervenții cu privire la infrastructura de transport naval existentă în porturile prevăzute la art. 7 alin. (3) lit. a) pct. 2 se aprobă de către consiliile unităților administrativ-teritoriale, numai după obținerea avizului conform al ministerului.

(4) Investițiile noi, lucrările de modificare și modernizare și orice alte lucrări de intervenții cu privire la infrastructura de transport naval existentă în porturile prevăzute la art. 7 alin. (3) lit. a) pct. 3 se aprobă de către proprietarul terenului, numai după obținerea avizului conform al ministerului.

(5) Investițiile în suprastructură portuară de natura bunurilor imobile astfel cum sunt definite la art. 537 din Legea nr. 287/2009 privind Codul Civil, republicată, cu modificările ulterioare, care au ca rezultat schimbarea sistematizării portului sau au ca efect creșterea capacității de operare a portului sau pot influența starea tehnică a infrastructurii, se pot realiza numai cu avizul conform al ministerului, indiferent de forma de proprietate asupra terenului.

(6) Avizul prevăzut la alin. (5) nu va putea fi refuzat fără motive temeinice.

(7) Investițiile noi, lucrările de modificare și modernizare și orice alte lucrări de intervenții cu privire la infrastructura de cale navigabilă interioară, indiferent de forma de proprietate, se aprobă de minister.”

**15. Articolul 13 se modifică și va avea următorul cuprins:**

„Art. 13. – Planurile de construire de noi porturi și locuri de operare, precum și planurile de dezvoltare sau de schimbare totală ori parțială a destinației celor existente se aprobă/se avizează, după caz, de către minister, indiferent de natura proprietății asupra terenului.”

**16. Articolul 14 se modifică și va avea următorul cuprins:**

„Art. 14. – În zona de siguranță maritimă sau în zona de siguranță a căilor navigabile interioare, indiferent de forma de proprietate asupra terenurilor, lucrările de investiții, construcții sau amenajări ori montarea de instalații se pot executa numai cu avizul prealabil al ministerului, cu excepția celor prevăzute la art. 12.”

**17. La articolul 15, alineatul (1) se modifică și va avea următorul cuprins:**

„Art. 15. – (1) În zona de siguranță maritimă sau în zonele de siguranță a căilor navigabile interioare administrațiile/alte instituții abilitate conform legii instalează semne și semnale de navigație, de zi și de noapte, în punctele necesare pentru siguranța navigației. În acest scop administrațiile/alte instituții abilitate conform legii au obligația de a solicita, potrivit dispozițiilor legale, efectuarea defrișărilor necesare menținerii vizibilității semnelor și semnalelor de navigație.”

**18. La articolul 15, după alineatul (2) se introduc două noi alineate, alineatele (2<sup>1</sup>) și (2<sup>2</sup>), cu următorul cuprins:**

„(2<sup>1</sup>) Administrațiile au obligația de a pune la dispoziția navelor aparținând Regiei Autonome „Administrația Fluvială a Dunării de Jos” Galați locuri de acostare permanentă direct la fronturile de acostare al cheului porturilor, fără perceperea tarifului de acostare.

(2<sup>2</sup>) Administrațiile au obligația de a asigura accesul permanent la frontul de acostare atât de la uscat, cât și dinspre apă.”



**19. La articolul 18, alineatele (1) și (2) se modifică și vor avea următorul cuprins:**

„Art. 18. – (1) Distrugerea sau deteriorarea apărărilor de mal și a digurilor este interzisă.

(2) Depozitarea mărfurilor, a altor produse sau a deșeurilor pe coronamentul apărărilor de mal, al digurilor, al cheiurilor și pe drumurile de acces în porturi este interzisă.”

**20. Articolul 19 se modifică și va avea următorul cuprins:**

„Art. 19. – (1) În sensul prezentei ordonanțe, activitățile de transport naval care se desfășoară în porturi și pe apele naționale navigabile interioare sunt clasificate astfel:

a) activități de transport de mărfuri și/sau de persoane cu nave, care cuprind:

1. transporturile publice de persoane și/sau de mărfuri, efectuate de persoane juridice sau fizice autorizate în condițiile legii;

2. transporturile de persoane și/sau de mărfuri în folos propriu, efectuate de persoanele juridice ori fizice autorizate în condițiile legii, mărfurile transportate fiind proprietatea acestora sau rezultatul activității lor, iar persoanele transportate fiind angajații lor;

3. transporturile de bunuri și/sau de persoane în interes personal, pe apele naționale navigabile, efectuate de persoane fizice pentru satisfacerea cerințelor proprii de transport pe apă, pentru sport sau agrement;

b) activități conexe activităților de transport naval, care cuprind:

1. serviciile de siguranță în porturi și pe căi navigabile interioare, denumite în continuare *servicii de siguranță*, precum: pilotajul navelor maritime și fluvio-maritime la intrarea și ieșirea din porturi, între danele aceluiași port și pe căile navigabile interioare și remorcajul de manevră al navelor maritime și fluvio-maritime în porturi;

2. activitățile în legătură cu operarea navelor, cum ar fi: îmbarcarea/debarcarea de persoane, încărcarea/descărcarea navelor, depozitarea, stivuirea, amararea, sortarea, marcarea, paletizarea, pachetizarea, containerizarea, însăcuirea și alte activități privind mărfurile, agenturarea, curățarea magaziilor navelor, buncherajul, curățarea și degazarea tancurilor navelor, legarea-dezlegarea navelor maritime și fluvio-maritime;

c) activități auxiliare activităților de transport naval, care cuprind:

1. activitățile privind întreținerea și repararea infrastructurii de transport naval, semnalizarea costieră și plutitoare pentru navigație, dragajul de întreținere pentru asigurarea adâncimilor în porturi și pe căile navigabile interioare, asistența navelor la operarea mărfurilor periculoase, preluarea reziduurilor și a apelor uzate de la nave, preluarea gunoiului și a resturilor menajere de la nave;

2. alte activități, cum ar fi: executarea de construcții hidrotehnice specifice transportului naval, lucrările de scafandrie realizate în apele naționale navigabile interioare și în porturi, supravegherea navelor fără echipaj, serviciile pentru nave de agrement și turism, dragajul de extracție, refurnizarea de apă, de energie electrică și de energie termică, asistența, salvarea și ranfluarea navelor, reparațiile la nave, aprovizionarea navelor.

(2) Activitățile de transport naval care pot fi efectuate numai de către operatori economici autorizați și modul și criteriile de autorizare se stabilesc prin ordin al ministrului transporturilor.

(3) Nu se supun autorizării Autoritatea Navală Română și operatorii economici care desfășoară respectivele activități în folos propriu și/sau interes personal.

(4) Transportul de persoane și/sau de mărfuri pe căile navigabile interioare ale României se efectuează în conformitate cu prevederile Regulamentului nr. 1356/96/CE al Consiliului privind normele comune aplicabile transportului de mărfuri sau de călători pe căile navigabile interioare între statele membre în vederea instituirii libertății de a furniza aceste servicii de transport.

(5) Transportul de persoane și/sau de mărfuri dintr-un port românesc având ca destinație un port dintr-un stat membru al Uniunii Europene se efectuează numai cu nave care arborează pavilionul unui stat membru al Uniunii Europene.

(6) Transportul de persoane și/sau de mărfuri dintr-un port românesc având ca destinație un port dintr-un stat care nu este membru al Uniunii Europene se poate efectua cu nave care arborează pavilionul unui stat membru al Uniunii Europene sau cu nave care arborează pavilionul statului pe teritoriul căruia se află situat portul de destinație.

(7) În situația în care nu există nave disponibile pentru efectuarea transporturilor de persoane și/sau de mărfuri cu respectarea prevederilor alin. (5) sau (6), respectivele transporturi se pot efectua cu nave care arborează pavilionul unui stat terț cu condiția obținerii în prealabil a unei autorizații emise de către direcție.”

**21. La articolul 20, partea introductivă a alineatului (2) modifică și va avea următorul cuprins:**

„(2) Se interzice administrațiilor portuare din porturile prevăzute la art. 7 alin. (2) lit. a) pct. 1 și 2, efectuarea activităților.”

**22. La articolul 21, alineatul (1) și litera b) a alineatului (2) se modifică și vor avea următorul cuprins:**

„Art. 21. – (1) Activitățile de încărcare/descărcare mărfuri și îmbarcare/debarcare persoane se desfășoară numai în porturile și locurile de operare prevăzute la art. 8.

.....  
b) îmbarcarea/debarcarea de persoane și/sau încărcarea/descărcarea de mărfuri în puncte izolate, pentru perioade limitate de timp, a unor cantități și categorii de mărfuri, care din motive economice nu pot fi operate în porturile și în locurile de operare prevăzute la art. 8;”

**23. La articolul 21, după alineatul (4) se introduc trei noi alineate, alineatele (5) – (7), cu următorul cuprins:**

„(5) Aprobarea pentru operațiunile prevăzute la alin. (2) lit. b) se acordă în baza avizelor emise de către administrația de cale navigabilă și de Autoritatea Navală Română.

(6) În situația în care caracteristicile punctului izolat și/sau condițiile hidrometeorologice din zonă nu mai permit continuarea activității în respectivul punct izolat, în deplină siguranță, administrația de cale navigabilă și/sau Autoritatea Navală Română au/are dreptul de a retrage avizul/avizele emis/emise, fără ca operatorul economic ce desfășoară activitatea în punctul izolat respectiv să poată cere daune.

(7) Administrația de cale navigabilă și/sau Autoritatea Navală Română au/are obligația de a aduce la cunoștința operatorului economic prevăzut la alin. (6) și direcției, de îndată, decizia de a retrage avizul/avizele emis/emise și motivele care au impus adoptarea acestei măsuri.”

**24. Articolul 22 se modifică și va avea următorul cuprins:**

„Art. 22. – Administrațiile portuare prevăzute la art. 5 pot fi instituții publice, regii autonome, companii naționale sau societăți.”

**25. Articolul 23 se modifică și va avea următorul cuprins:**

„Art. 23. – (1) În porturile în care infrastructura portuară aparține domeniului public sau privat al statului, administrațiile portuare se înființează prin hotărâre a Guvernului, unități care funcționează în subordinea sau sub autoritatea ministerului.

(2) În porturile în care infrastructura portuară aparține domeniului public sau privat al unităților administrativ-teritoriale, administrațiile portuare se înființează prin hotărâri ale organismelor de conducere ale unităților administrative-teritoriale, și se află în subordinea sau sub autoritatea respectivelor autorități ale administrației publice locale.

(3) În porturile în care infrastructura portuară aparține domeniului privat, altul decât cel prevăzut la alin. (1) și (2), administrația portuară este o persoană juridică desemnată de proprietarul infrastructurii portuare.

(4) În lista cuprinzând porturile și locurilor de operare prevăzută la art. 8 vor fi precizate în mod expres și administrațiile/administratorii acestora, după caz.”

**26. Articolul 24 se modifică și va avea următorul cuprins:**

„Art. 24. – (1) Administrațiile portuare prevăzute la art. 23 au în principal următoarele obligații:

a) să pună infrastructura portuară la dispoziția tuturor utilizatorilor, în mod liber și nediscriminatoriu;

b) să întrețină, să reparaie, să modernizeze, să dezvolte și să mențină caracteristicile tehnice minime ale infrastructurii portuare, astfel cum sunt stabilite prin planurile de proiectare sau cărțile tehnice aferente fiecărui element de infrastructură sau grupuri de elemente reprezentând o unitate funcțională, aflate în administrarea sau proprietatea lor;

c) să întrețină, să reparaie, să modernizeze, să dezvolte și să mențină caracteristicile tehnice minime ale oricăror rețele de utilități existente pe teritoriul porturilor, aflate în administrarea sau proprietatea lor;

d) să asigure operatorilor economici, la cererea acestora, refurnizarea sau distribuția utilităților cu respectarea regulilor stabilite de către autoritățile de reglementare competente;

e) să asigure, după caz, furnizarea serviciilor de siguranță prevăzute la art. 19 alin. (1) lit. b) pct. 1;

f) să asigure în permanență adâncimile minime în bazinele portuare și la dane, astfel cum sunt stabilite prin planurile de proiectare ale acestor elemente de infrastructură;

g) să asigure în permanență adâncimile pe șenalele de acces necesare intrării/ieșirii navelor în/din port;

h) să asigure în permanență semnalizarea pe șenalele de acces și în porturi;

i) să asigure, după caz, semnalizarea în mare largă, activitate pentru care pot percepe tarife;

j) să țină evidența muncitorilor portuari care efectuează activitățile specifice prevăzute la art. 60 alin. (1) pe bază de contracte individuale de muncă;

k) să permită accesul în danele de operare pentru operațiuni de încărcare/descărcare doar a navelor fluviale care respectă prevederile art. 19 alin. (4);

l) să întrețină drumurile de acces existente pe teritoriile portuare. În cazuri excepționale cu acceptul ministerului și al autorităților locale, administrațiile portuare pot participa la întreținerea căilor de legătură între teritoriile portuare și drumurile naționale sau autostrăzi;

m) să participe la intervențiile în caz de dezastre, inclusiv poluări, conform legislației în vigoare.

(2) Administrațiile au obligația să întocmească regulamente portuare, pe baza regulamentului-cadru elaborat de direcție și aprobat prin ordin al ministrului transporturilor.

(3) La elaborarea regulamentelor portuare administrațiile se vor consulta cu instituțiile abilitate ale administrației publice centrale, cu asociațiilor patronale și profesionale, reprezentative și legal constituite, precum și cu federațiile sindicale reprezentative care își desfășoară activitatea în respectivul port.

(4) Regulamentele portuare vor fi avizate din punctul de vedere al siguranței navigației de Autoritatea Navală Română.

(5) Regulamentele portuare intră în vigoare după avizarea lor de către direcție și respectarea lor este obligatorie pentru toate persoanele fizice și juridice care își desfășoară activitatea în portul respectiv.

(6) Porturile sunt incluse în lista prevăzută la art. 8 numai după avizarea regulamentului portuar aferent de către direcție.

(7) Urmărirea aplicării și respectării regulamentelor portuare se face atât de către Autoritatea Navală Română, cât și de către administrații.”

**27. La articolul 25, alineatul (1) se modifică și va avea următorul cuprins:**

„Art. 25. – (1) Administrarea căilor navigabile interioare se face de către administrațiile de căi navigabile interioare prevăzute la art. 5.”

**28. Articolul 26 se modifică și va avea următorul cuprins:**

„Art. 26. – Administrațiile de căi navigabile interioare au următoarele obligații:

a) să pună infrastructura de căi navigabile interioare la dispoziția tuturor utilizatorilor, în mod liber și nediscriminatoriu;

b) să întrețină, să repare, să modernizeze, să dezvolte și să mențină caracteristicile tehnice minime ale infrastructurii de transport naval aferente căii navigabile interioare, astfel cum sunt stabilite prin planurile de proiectare sau cărțile tehnice aferente fiecărui element de infrastructură sau grupuri de elemente reprezentând o unitate funcțională, aflate în administrarea sau proprietatea lor;

c) să asigure gabaritele minime de navigație stabilite în conformitate cu prevederile naționale și internaționale aplicabile;

d) să asigure semnalizarea costieră și plutitoare necesară;

e) să asigure sau să furnizeze serviciile de siguranță prevăzute la art. 19 alin. (1) lit. b) pct. 1.”

**29. După articolul 26 se introduce un nou articol, articolul 26<sup>1</sup>, cu următorul cuprins:**

„Art. 26<sup>1</sup>. – (1) Prin delegare de competență, în condițiile legii, administrațiile pot duce la îndeplinire și unele obligații ce revin statului din acordurile și convențiile internaționale la care România este parte.

(2) Pentru activitățile pe care le efectuează în scopul îndeplinirii atribuțiilor ce le-au fost delegate potrivit alin. (1), administrațiile respective îndeplinesc funcția de autoritate portuară și/sau de căi navigabile interioare.

(3) Lista cuprinzând administrațiile prevăzute la alin. (2), precum și competențele acestora delegate potrivit alin. (1) se publică prin ordin al ministrului transporturilor.

(4) Pentru desfășurarea activităților având ca scop ducerea la îndeplinire a obligațiilor ce revin statului din acordurile și convențiile internaționale la care România este parte, administrațiile primesc fonduri de la bugetul de stat, prin bugetul ministerului sau prin bugetele locale ale unităților administrativ-teritoriale, după caz.

(5) Administrațiile pot îndeplini și funcția de administrator al zonei libere, în condițiile legii.”

**30. La articolul 27, partea introductivă și litera c) ale alineatului (1) și alineatul (2) se modifică și vor avea următorul cuprins:**

„Art. 27. – (1) Administrațiile porturilor și căilor navigabile interioare au obligația să stabilească anual:

.....  
 c) programul de dragaj pentru asigurarea adâncimilor minime sau gabaritelor minime de navigație, după caz, cu consultarea operatorilor portuari;

.....  
 (2) Programele prevăzute la alin. (1) fac parte integrantă din planul de administrare întocmit de către membrii organelor de conducere ale administrațiilor, fiind considerate indicatori de performanță nefinanciari.”

**31. Articolul 29 se modifică și va avea următorul cuprins:**

„Art. 29. – Infrastructura de transport naval prevăzută la art. 6 alin. (1), care face parte din domeniul public, poate fi concesionată, subconcesionată, închiriată ori dată în administrare, după caz, în condițiile legii.”

**32. Articolul 30 se modifică și va avea următorul cuprins:**

„Art. 30. – (1) Infrastructura de transport naval prevăzută la art. 29 poate fi:

a) dată în administrare, în condițiile legii, autorităților administrației publice centrale sau locale sau administrațiilor portuare și/sau de căi navigabile interioare, organizate ca instituții publice sau regii autonome;

b) concesionată administrațiilor portuare și/sau de căi navigabile interioare, organizate ca societăți sau companii naționale aflate în

subordinea sau sub autoritatea ministerului, respectiv a autorităților administrației publice locale, după caz, în condițiile legii.

(2) Concesionarea infrastructurii de transport naval în conformitate cu prevederilor alin. (1) lit. b) se face pe bază de contract de concesiune încheiat între minister, respectiv autoritățile administrației publice locale, în calitate de concedenți, și administrațiile respective, în calitate de concesionari.

(3) Administrațiile nu au dreptul să ceseze, în tot sau în parte, contractele prevăzute la alin. (2).

(4) În situația în care veniturile obținute din administrarea și exploatarea infrastructurii de transport naval care face obiectul concesiunii nu sunt suficiente pentru întreținerea, reparația, modernizarea, dezvoltarea respectivei infrastructuri, autoritatea publică centrală/locală alocă fonduri de la bugetul de stat/bugetul autorității administrației publice locale pentru asigurarea acoperirii cheltuielilor respective.”

**33. După articolul 30 se introduce un nou articol, articolul 30<sup>1</sup>, cu următorul cuprins:**

„Art. 30<sup>1</sup>. – (1) Contractele de concesiune prevăzute la art. 30 alin. (2) vor cuprinde în mod obligatoriu cel puțin:

a) obligațiile prevăzute la art. 24, respectiv art. 26, după caz, și sancțiunile aplicabile în cazul neîndeplinirii acestora;

b) obligația administrațiilor de a utiliza peste 50% din totalul veniturilor obținute din administrarea și exploatarea infrastructurii de transport naval care face obiectul concesiunii, pentru întreținerea, reparația, modernizarea și dezvoltarea infrastructurii;

c) obligația de a ține contabilitatea de gestiune;

d) redevența calculată pe baza veniturilor obținute prin punerea la dispoziția utilizatorilor a infrastructurii primite în concesiune.”

**34. Articolul 31 se modifică și va avea următorul cuprins:**

„Art. 31. – (1) Punerea la dispoziția utilizatorilor de către administrații a terenurilor portuare care aparțin domeniului public al statului se face prin contracte de subconcesiune sau închiriere, în condițiile legii, cu scopul desfașurării în mod eficient a activităților portuare definite prin prezenta ordonanță.

---



(2) Administrațiile se pot asocia cu operatori economici în vederea utilizării în comun a infrastructurilor de transport naval, prin încheierea unor contracte de asociere, în condițiile legii.

(3) Utilizatorii prevăzuți la alin. (1) nu au dreptul să subconcesioneze sau să închirieze terenurile portuare ce le-au fost subconcesionate și nici să ceseze în tot sau în parte contractele de subconcesiune.”

**35. După articolul 31 se introduce un nou articol, articolul 31<sup>1</sup>, cu următorul cuprins:**

„Art. 31<sup>1</sup>. – (1) Terenurile libere de sarcini pot fi puse la dispoziția utilizatorilor prin contracte de subconcesiune, în condițiile legii.

(2) Studiul de oportunitate al fiecărei subconcesiuni în parte, elaborat în condițiile prevăzute de legislația în vigoare pentru concesiune, se aprobă de către minister.

(3) Subconcesiunea prevăzută la alin. (1) se aprobă, în baza studiului de oportunitate prevăzut la alin. (2), prin hotărâre a Guvernului.

(4) Procedura de atribuire a contractului de subconcesiune se poate demara exclusiv după aprobarea subconcesiuni potrivit dispozițiilor alin. (3).”

**36. Articolul 32 se modifică și va avea următorul cuprins:**

Art. 32. – (1) Caietele de sarcini ale concesiunii se elaborează de către concendenți, iar în cazul subconcesiunii prevăzute la art. 29 și art. 31 alin. (1) se elaborează de către concesionarii prevăzuți la art. 30 alin. (2) și se aprobă de către minister sau de autoritățile administrației publice locale, după caz.

(2) Caietele de sarcini vor cuprinde în mod obligatoriu cel puțin:

- a) scopul/destinația/activitățile pentru care se concesionează/subconcesionează infrastructura respectivă;
- b) valoarea redevenței;
- c) criteriile de performanță stabilite în funcție de zonele portuare și activitatea propusă spre a fi efectuată, conform studiului de oportunitate;
- d) modalitatea de stimulare/penalizare pentru realizarea/nerealizarea criteriilor de performanță prevăzute la lit. c);

e) regimul bunurilor realizate prin programele de investiții pe infrastructura de transport naval concesionată/subconcesionată la încetarea contractului de concesiune/subconcesiune.”

**37. La articolul 33, literele c) și d) se modifică și vor avea următorul cuprins:**

„c) modul/nivelul de îndeplinire a criteriilor de performanță prevăzute în caietul de sarcini;

d) măsuri de protecția mediului, după caz.”

**38. La articolul 34, literele a), e) – i) se modifică și vor avea următorul cuprins:**

„a) perioada pentru care se concesionează/subconcesionează infrastructura. Perioada contractului de subconcesiune nu poate depăși perioada pentru care concesionarul prevăzut la art. 30 alin. (2) a primit în concesiune respectiva infrastructură. În cazul în care în oferta câștigătoare s-a prevăzut efectuarea unor programe de investiții a căror perioadă de amortizare depășește perioada limită a contractului de concesiune prevăzut la art. 30 alin. (2), succesorul în drepturi al administrației este obligat să încheie cu subconcesionarul un contract de subconcesiune în aceleași condiții pe o durată egală cu perioada rămasă până la amortizarea integrală a investițiilor realizate;

.....  
e) criteriile de performanță stabilite în funcție de zonele portuare și activitatea propusă spre a fi efectuată, conform studiului de oportunitate;

f) modalitatea de stimulare/penalizare pentru realizarea/nerealizarea criteriilor de performanță prevăzute la lit. e);

g) măsuri de protecția mediului, după caz;

h) clauze de reziliere a contractului pentru neplata redevenței, din cauze imputabile operatorului și nerespectarea graficului de execuție a programului de investiții prevăzut la lit. d), dacă modificarea graficului nu a fost aprobată de respectivul concedent, iar cauzele de nerespectare a graficului îi sunt imputabile operatorului economic;

i) regimul bunurilor realizate prin programul de investiții pe infrastructura de transport naval concesionată/subconcesionată la încetarea contractului de concesiune/subconcesiune și modalitatea de despăgubire.”

**39. După articolul 34 se introduce un nou articol, articolul 34<sup>1</sup>, cu următorul cuprins:**

„Art. 34<sup>1</sup>. – (1) Punerea la dispoziția utilizatorilor de către administrații a terenurilor portuare care aparțin domeniului public al unității administrativ-teritoriale se poate face prin contracte de închiriere, în condițiile legii.

(2) Administrațiile se pot asocia cu operatori economici în vederea utilizării în comun a infrastructurilor de transport naval prevăzute la alin. (1), prin încheierea unor contracte de asociere, în condițiile legii.”

**40. Articolul 35 se modifică și va avea următorul cuprins:**

„Art. 35. – (1) Închirierea infrastructurii de transport naval se face în conformitate cu regulamentul aprobat prin ordin al ministrului transporturilor, respectiv prin hotărâre a autorității administrației publice locale, după caz. Prin regulament se stabilesc categoriile de infrastructură care pot fi închiriate și modalitatea de atribuire a acestora.

(2) Contractele de închiriere de infrastructură de transport naval se vor încheia pe o perioadă care nu va putea depăși perioada concesiunii prevăzute la art. 30 alin. (2) și vor conține cel puțin clauzele prevăzute la art. 34 alin. a), b), c), e), f), h) și i).

(3) În cazul în care prin contractul de închiriere s-a reglementat obligația locatarului de a efectua programe de investiții a căror perioadă de amortizare depășește perioada limită a contractului de concesiune prevăzut la art. 30 alin. (2), succesorul în drepturi al administrației este obligat să încheie cu locatarul un contract de închiriere în aceleași condiții pe o durată egală cu perioada rămasă până la amortizarea integrală a investițiilor realizate.”

**41. Articolul 37 se modifică și va avea următorul cuprins:**

„Art. 37. – (1) Pentru prestarea serviciilor prevăzute la art. 36, precum și pentru alte activități și servicii furnizate de către acestea, administrațiile stabilesc tarife în mod nediscriminatoriu.

(2) Stabilirea tarifelor se face pe baza unor norme de fundamentare întocmite de administrații pe baza datelor din contabilitatea de gestiune a respectivei administrații, în urma consultării prealabile a operatorilor economici.

(3) Orice modificare a tarifelor prevăzute la alin. (1) se face numai în ultimul trimestru al anului în curs pentru anul următor.”

**42. Articolul 38 se modifică și va avea următorul cuprins:**

„Art. 38. – (1) Sumele obținute din chirii, redevențe și din tarifele prevăzute la art. 37 constituie venituri proprii ale administrațiilor și se utilizează în conformitate cu legislația în vigoare.

(2) Prin derogare de la art. 1 alin. (1) lit. f) din Ordonanța Guvernului nr. 64/2001 privind repartizarea profitului la societățile naționale, companiile naționale și societățile cu capital integral sau majoritar de stat, precum și la regiile autonome, cu modificările și completările ulterioare, maximum 25% din profitul contabil rămas după deducerea impozitului pe profit se constituie vărsăminte la bugetul de stat sau local, în cazul regiilor autonome, ori dividende, în cazul societăților naționale, companiilor naționale și societăților cu capital integral sau majoritar de stat.”

**43. După articolul 40 se introduce un nou articol, articolul 40<sup>1</sup>, cu următorul cuprins:**

„Art. 40<sup>1</sup>. – (1) Pentru a asigura transparența și un climat nediscriminatoriu administrațiile vor elabora proiecte de contracte-cadru de subconcesiune, închiriere sau de prestări servicii și le vor publica pe website-urile proprii spre dezbatere publică.

(2) În termen de 90 de zile de la publicarea proiectelor prevăzute la alin. (1), asociațiilor patronale și profesionale, reprezentative și legal constituite, precum și federațiile sindicale reprezentative care își desfășoară activitatea în respectivul port formulează observații/proponeri la proiectul de contract-cadru prevăzut la alin. (1), în vederea definitivării negocierii cu bună-credință a clauzelor acestuia.

(3) Administrațiile au obligația de a publica pe website-ul propriu contractele-cadru astfel cum au fost negociate potrivit alin. (2).

(4) Orice modificare a contractului-cadru se poate face numai cu respectarea prevederilor prezentului articol.

(5) În termen de 12 luni de la publicarea contractelor conform alin. (3), contractele existente se vor modifica conform noilor prevederi legale.”

**44. Articolul 42 se modifică și va avea următorul cuprins:**

„Art. 42. – (1) Ministerul și autoritățile administrației publice locale, după caz, au obligația de a controla administrațiile în ceea ce privește modul de administrare și de utilizare a infrastructurii de

transport naval, modul de executare a contractelor de concesiune, modul de îndeplinire a obligațiilor ce revin statului din acordurile și convențiile internaționale la care România este parte, pe care administrațiile au fost mandatate să le ducă la îndeplinire, după caz.

(2) Pentru îndeplinirea prevederilor alin. (1) ministerul sau autoritățile administrației publice locale, după caz, pot coopta specialiști externi, din cadrul asociațiilor patronale și profesionale, reprezentative și legal constituite.

(3) Membrii organelor de conducere ale administrațiilor prevăzute la art. 23 alin. (1) și (2) vor fi selectați cu respectarea prevederilor legale în vigoare.

(4) Procedura de selecție prevăzută la alin. (3) va cuprinde cel puțin unul dintre următoarele criterii obligatorii:

a) competențe profesionale dovedite prin minimum 5 ani de experiență în administrarea sau managementul unor entități, persoane juridice ce desfășoară activități specifice sectorului transport naval, logistic, operare portuară, administrarea infrastructurii de transport naval, sau

b) competențe profesionale dovedite prin minimum 5 ani de experiență în cadrul autorităților administrației publice centrale sau locale ori instituțiilor publice, îndeplinind atribuții de conducere, reglementare sau control în domeniul naval.”

**45. La articolul 44, alineatul (3) se modifică și va avea următorul cuprins:**

„(3) Alocarea danelor și ordinea intrării în port se stabilesc în funcție de solicitările operatorilor economici care desfășoară activități de încărcare/descărcare nave și îmbarcare/debarcare pasageri. Au prioritate în aceste alocări operatorii economici ale căror elemente de suprastructură se află în danele respective.”

**46. Articolul 45 se modifică și va avea următorul cuprins:**

„Art. 45. – Administrațiile urmăresc și iau măsurile necesare pentru ca traficul de mărfuri în port și modul de depozitare a acestora și, în special, a mărfurilor periculoase să nu afecteze mediul înconjurător, siguranța și securitatea infrastructurii portuare și operarea navelor.”

**47. La articolul 46, litera b) se modifică și va avea următorul cuprins:**

„b) navele au corpul, mașinile sau echipamentele avariate și acestea influențează în mod substanțial siguranța navigației, caz în care se va solicita și avizul căpitaniei de port.”

**48. La articolul 47, alineatul (2) se modifică și va avea următorul cuprins:**

„(2) Sunt considerate servicii de siguranță pilotajul navelor maritime și fluvio-maritime la intrarea și ieșirea din porturi, între danele aceluiasi port și pe căile navigabile interioare, și remorcajul de manevră al navelor maritime și fluvio-maritime în porturi.”

**49. La articolul 50, partea introductivă alineatului (1) și alineatul (6) se modifică și vor avea următorul cuprins:**

„Art. 50. – (1) Pilotajul navelor maritime și fluvio-maritime în porturile unde s-a instituit obligativitatea efectuării acestui serviciu se asigură de către administrațiile portuare:

.....  
 (6) Modul de derulare a serviciului de pilotaj al navelor maritime se aprobă prin ordin al ministrului transporturilor.”

**50. Articolul 51 se modifică și va avea următorul cuprins:**

„Art. 51. – (1) Pilotajul navelor maritime și fluvio-maritime pe sectorul de Dunăre cuprins între rada portului Sulina și Brăila se desfășoară în conformitate cu prevederile prezentei ordonanțe și cu prevederile Convenției despre regimul navigației pe Dunăre, semnată la Belgrad la 18 august 1948, ratificată de România prin Decretul nr. 298/1948.

(2) Tarifele de pilotaj pentru pilotajul navelor maritime și fluvio-maritime prevăzut la alin. (1) se propun de către Regia Autonomă «Administrația Fluvială a Dunării de Jos» Galați și se aprobă prin ordin al ministrului transporturilor.

(3) Pilotajul navelor maritime și fluvio-maritime prevăzut la alin. (1), precum și manevrele de intrare/ieșire în/din porturile Sulina, Tulcea, Galați și Brăila, precum și pilotajul în aceste porturi se asigură de către Regia Autonomă «Administrația Fluvială a Dunării de Jos» Galați:

a) prin corpul propriu de piloți;

b) prin piloți autorizați de către Regia Autonomă «Administrația Fluvială a Dunării de Jos» Galați, pe bază de contract de prestări de servicii încheiat în baza criteriilor impuse prin contractul-cadru de către Regia Autonomă «Administrația Fluvială a Dunării de Jos» Galați cu respectivii piloți ca persoane fizice sau ca operatori economici autorizați în condițiile art. 19 alin. (2).

(4) Modul de desfășurare a serviciului de pilotaj prevăzut la alin. (1) se aprobă prin ordin al ministrului transporturilor.

(5) În cazurile prevăzute la alin. (3), piloții, persoane fizice sau operatorii economici autorizați, sunt obligați să plătească un tarif de utilizare a infrastructurii stabilit de către Regia Autonomă «Administrația Fluvială a Dunării de Jos» Galați.”

**51. La articolul 52, partea introductivă a alineatului (1) și alineatul (6) se modifică și vor avea următorul cuprins:**

„Art. 52. – (1) Remorcajul de manevră al navelor maritime și fluvio-maritime în porturi prevăzut la art. 19 alin. (1) lit. b) pct. 1 se asigură de către administrațiile portuare:

.....  
 (6) Modul de desfășurare a serviciului de remorcaj prevăzut la alin. (1) se aprobă prin ordin al ministrului transporturilor.”

**52. Articolul 55 se modifică și va avea următorul cuprins:**

„Art. 55. – Agenturarea navelor se efectuează numai de operatori economici specializați, denumiți în continuare *agenți*, care își desfășoară activitatea în conformitate cu prevederile legale în vigoare.”

**53. După articolul 66 se introduce un nou capitol, capitolul X<sup>1</sup>, conținând un nou articol, articolul 66<sup>1</sup>, cu următorul titlu:**

„CAPITOLUL X<sup>1</sup>

**Consiliul de supraveghere în domeniul naval”**

„Art. 66<sup>1</sup>. – (1) Se înființează Consiliul de supraveghere din domeniul naval, denumit în continuare *Consiliul de supraveghere*, care este organizat și funcționează ca structură fără personalitate juridică în cadrul Consiliului Concurenței.

(2) Consiliul de supraveghere este independent din punct de vedere organizatoric, juridic, decizional și cu privire la deciziile de ordin financiar față de administrațiile prevăzute la art. 23 alin. (1) și (2), față

de utilizatorii de infrastructură de transport naval, precum și față de operatorii economici care desfășoară activități de transport naval prevăzute la art. 19.

(3) Din punct de vedere funcțional, acest organism este independent față de orice autoritate publică.

(4) Consiliul de supraveghere este format din 5 membri. Aceștia sunt numiți și revocați prin ordin al președintelui Consiliului Concurenței pentru o perioadă de 5 ani, cu posibilitatea reînnoirii mandatului o singură dată. Președintele Consiliului de supraveghere este numit dintre membrii plenului Consiliului Concurenței.

(5) Membrii Consiliului de supraveghere nu se subordonează ierarhic din punct de vedere administrativ în exercitarea atribuțiilor specifice funcției.

(6) Pentru activitatea depusă, membrii Consiliului de supraveghere au dreptul la o indemnizație lunară, stabilită prin ordin al președintelui Consiliului Concurenței, care nu poate depăși 20% din indemnizația lunară a președintelui Consiliului Concurenței.

(7) În cadrul Consiliului Concurenței funcționează Direcția de Supraveghere Navală, care asigură aparatul tehnic necesar desfășurării activității Consiliului de supraveghere din domeniul naval.

(8) Cheltuielile necesare desfășurării activității Consiliului de supraveghere vor fi cuprinse în bugetul Consiliului Concurenței.

(9) Consiliul de supraveghere trebuie să dețină o capacitate organizațională suficientă în ceea ce privește resursele umane și materiale, proporțională cu importanța sectorului naval din România. Această capacitate va fi dimensionată corespunzător și prevăzută în cadrul bugetului anual aprobat al Consiliului Concurenței.

(10) Consiliul de supraveghere are, în principal, următoarele atribuții:

a) urmărește modul în care administrațiile prevăzute la art. 23 alin. (1) și (2) pun la dispoziția utilizatorilor infrastructura de transport naval care aparține domeniului public al statului sau unităților administrativ-teritoriale;

b) avizează metodologia de fundamentare, structura și nivelul tarifelor de utilizare a infrastructurii de transport naval, precum și a valorii chiriei/redevenței pentru închirierea/concesiunea/subconcesiunea terenurilor portuare care aparțin domeniului public al statului sau unităților administrativ-teritoriale, percepute de către administrațiile



prevăzute la art. 23 alin. (1) și (2) și urmărește aplicarea acestora în mod nediscriminatoriu;

c) avizează metodologia de fundamentare, structura și nivelul tarifelor percepute pentru efectuarea serviciilor de siguranță, precum și nivelul tarifelor percepute de autoritățile care prin legea de înființare și funcționare dețin un monopol asupra activității desfășurate;

d) supraveghează consultările dintre administrațiile prevăzute la art. 23 alin. (1) și (2) și operatorii economici/asociațiile patronale și profesionale reprezentative/federațiile sindicale reprezentative, prevăzute de prezenta ordonanță;

e) se pronunță prin decizie asupra tuturor plângerilor formulate de orice persoană interesată care consideră că a fost tratată inechitabil, a fost discriminată sau nedreptățită, în orice fel, prin deciziile adoptate de către administrațiile prevăzute la art. 23 alin. (1) și (2).

(11) Orice alte atribuții ale Consiliului de supraveghere, organizarea și funcționarea acestuia, precum și regimul contravențiilor la prevederile prezentului articol se stabilesc prin Regulamentul de organizarea și funcționare a Consiliului de supraveghere din domeniul naval aprobat prin hotărâre a Guvernului.

(12) În exercitarea atribuțiilor Consiliului de supraveghere vor fi elaborate regulamente și instrucțiuni, care vor fi puse în aplicare prin ordin al președintelui Consiliului Concurenței. În îndeplinirea atribuțiilor sale, Consiliul de supraveghere dispune, prin decizii, măsuri care să asigure remedierea situațiilor constatate.

(13) Orice decizii adoptate de către Consiliul de supraveghere în exercitarea atribuțiilor sale sunt obligatorii pentru toate părțile vizate de acestea. Deciziile Consiliului de supraveghere vor fi comunicate părților în cauză și vor fi publicate pe pagina sa de web. La publicare se va ține seama de interesele legitime ale operatorilor portuari în cauză, astfel încât secretul de afaceri să nu fie divulgat.

(14) Deciziile Consiliul de supraveghere pot fi atacate în contencios administrativ la Curtea de Apel București, în termen de 30 de zile de la comunicare. Instanța poate dispune, la cerere, suspendarea executării deciziei atacate, în condițiile legii. În cazul amenzilor, suspendarea se poate dispune cu condiția plății unei cauțiuni stabilite conform prevederilor Legii nr. 207/2015 privind Codul de procedură fiscală, cu modificările și completările ulterioare, cu privire la creanțele bugetare.

(15) Procesele-verbale de constatare și de aplicare a unor sancțiuni în conformitate cu prevederile alin. (11) pot fi contestate la Judecătoria Sectorului 1 București, în termen de 15 zile de la comunicare.”

**54. Articolul 67 se modifică și va avea următorul cuprins:**

„Art. 67. – Constituie contravenții la normele prezentei ordonanțe următoarele fapte:

a) realizarea de investiții noi și executarea de lucrări de modificare și modernizare și a oricăror altor lucrări de intervenții cu privire la infrastructura de transport naval existentă în porturile ale căror terenuri aparțin domeniului public al statului, fără aprobarea corespunzătoare a ministerului;

b) realizarea de investiții noi și executarea de lucrări de modificare și modernizare și a oricăror altor lucrări de intervenții cu privire la infrastructura de transport naval existentă în porturile ale căror terenuri aparțin domeniului public al unității administrativ-teritoriale, fără aprobările/avizele conforme corespunzătoare;

c) realizarea de investiții noi și executarea de lucrări de modificare și modernizare și a oricăror altor lucrări de intervenții cu privire la infrastructura de transport naval existentă în porturile ale căror terenuri constituie proprietate privată, fără avizul conform corespunzător al ministerului;

d) realizarea de investiții în suprastructură portuară de natura celor prevăzute la art. 12 alin. (5), fără obținerea avizului conform al ministerului;

e) realizarea de investiții noi, lucrări de modificare și modernizare și orice alte lucrări de intervenții cu privire la infrastructura de cale navigabilă interioară, indiferent de forma de proprietate, fără aprobarea corespunzătoare a ministerului;

f) efectuarea de lucrări sau construirea de instalații și amenajări care împiedică navigația;

g) nerespectarea prevederilor art. 13;

h) nerespectarea prevederilor art. 14;

i) distrugerea sau deteriorarea semnelor și semnalelor de navigație;

j) nerespectarea prevederilor art. 15 alin. (2);

k) nerespectarea prevederilor art. 15 alin. (2<sup>1</sup>) și (2<sup>2</sup>);

- l) executarea de lucrări în acvatoriile portuare sau în albia căilor navigabile interioare, dragaje de extracție și altele asemenea, fără avizele corespunzătoare și autorizația ministerului;
- m) nerespectarea prevederilor art. 16 alin. (2);
- n) instalarea ori construirea de poduri sau instalarea de conducte ori de cabluri peste sau sub căile navigabile interioare ori în porturi, fără avizele corespunzătoare și autorizația ministerului;
- o) distrugerea sau deteriorarea apărărilor de mal și a digurilor;
- p) depozitarea mărfurilor, a altor produse sau a deșeurilor pe coronamentul apărărilor de mal, al digurilor, al cheiurilor și pe drumurile de acces în porturi;
- q) efectuarea de activități de transport naval, fără autorizare;
- r) efectuarea serviciilor de siguranță, fără a avea încheiate contracte cu administrațiile;
- s) efectuarea activităților de încărcare/descărcare mărfuri și/sau îmbarcare/debarcare persoane cu nerespectarea prevederilor art. 21 alin. (1) și (3);
- t) nerespectarea prevederilor art. 21 alin. (6);
- u) nerespectarea obligațiilor prevăzute la art. 41 și la art. 62 alin. (7);
- v) nerespectarea prevederilor art. 53;
- w) nerespectarea prevederilor art. 56 alin. (2);
- x) nerespectarea prevederilor art. 57;
- y) încălcarea de către operatorii economici a prevederilor art. 63;
- z) folosirea de muncitori portuari neînregistrați la administrații și/sau fără carnet de lucru;
- aa) accesul fără forme legale în incinta portului;
- ab) staționarea mijloacelor de transport sau a utilajelor în locuri nepermise;
- ac) prestarea de către persoane fizice a unor activități în legătură cu încărcarea/descărcarea navelor, fără a fi înregistrate la agenție și fără a deține carnet de lucru.”

**55. La articolul 68, alineatul (1) se modifică și va avea următorul cuprins:**

Art. 68. – (1) Contravențiile prevăzute la art. 67 se sancționează după cum urmează:

a) cu amendă de la 500 lei la 1.000 lei, pentru faptele prevăzute la art. 67 lit. u), w), x), aa) și ab);

b) cu amendă de la 5.000 lei la 10.000 lei, pentru faptele prevăzute la art. 67 lit. y), z) și ac);

c) cu amendă de la 10.000 lei la 30.000 lei, pentru faptele prevăzute la art. 67 lit. d), f), g), h), i), j), k), m), p), q), r), s), t) și v);

d) cu amendă de la 100.000 lei la 500.000 lei, pentru faptele prevăzute la art. 67 lit. a), b), c), e), l), n) și o).”

**57. La articolul 69, literele a) – d) se modifică și vor avea următorul cuprins:**

„a) de către persoanele împuternicite de minister, în cazul faptelor prevăzute la art. 67 lit. a), b), c), e) și g);

b) de către persoanele împuternicite de Autoritatea Navală Română, în cazul faptelor prevăzute la art. 67 lit. f), h), i), k), l), m), n), o), q), r), s), t), v), w) și x);

c) de către persoanele împuternicite de autoritatea administrației publice locale competente, în cazul faptei prevăzute art. 67 lit. b);

d) de către persoanele împuternicite de administrații, în cazul faptelor prevăzute la art. 67 lit. d), j), p), u), v), y), z), aa), ab) și ac).”

**Art. II.** – Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 86/2007 pentru modificarea și completarea Ordonanței Guvernului nr. 22/1999 privind administrarea porturilor și a căilor navigabile, precum și desfășurarea activităților de transport naval în porturi și pe căi navigabile, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 638 din 18 septembrie 2007, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 108/2010, se modifică și se completează după cum urmează:

**1. La articolul II, alineatele (1) și (2) se abrogă.**

**2. La articolul II, alineatele (4<sup>2</sup>), (5) – (8) se modifică și vor avea următorul conținut:**

„(4<sup>2</sup>) Contractele de asociere prevăzute la art. 31 alin. (2) din Ordonanța Guvernului nr. 22/1999 privind administrarea porturilor și a căilor navigabile, utilizarea infrastructurilor de transport naval aparținând domeniului public, precum și desfășurarea activităților de transport naval în porturi și pe căile navigabile interioare, republicată, cu modificările și completările aduse prin prezenta lege, pot fi transformate

în contracte de închiriere/subconcesiune, la solicitarea operatorilor economici, în condițiile legii.

.....  
 (5) Terenurile pe care sunt amplasate elemente de suprastructură portuară, care sunt utilizate legal de către operatori economici, și pentru care nu sunt încheiate contracte de subconcesiune sau închiriere la data intrării în vigoare a prezentei legi, administrațiile și utilizatorii sunt obligați să încheie contracte de subconcesiune sau închiriere, pentru terenurile portuare pe care le folosesc în scopul desfășurării activității și care alcătuiesc unitatea funcțională, pentru o durată care nu va depăși durata contractului de concesiune încheiat între minister, respectiv autoritățile administrației publice locale, în calitate de concedenți, și administrații, în calitate de concesionari.

(6) Utilizatorii prevăzuți la alin. (5) au obligația de a-și exprima opțiunea în legătură cu tipul de contract pe care doresc să îl încheie în termen de 90 de zile de la data publicării contractului-cadru de subconcesiune sau închiriere potrivit art. 40<sup>1</sup> din Ordonanța Guvernului nr. 22/1999 privind administrarea porturilor și a căilor navigabile, utilizarea infrastructurilor de transport naval aparținând domeniului public, precum și desfășurarea activităților de transport naval în porturi și pe căile navigabile interioare, republicată, cu modificările și completările ulterioare.

(7) Prin excepție de la prevederile art. 31<sup>1</sup> din Ordonanța Guvernului nr. 22/1999, republicată, cu modificările și completările ulterioare, în situația în care utilizatorul va opta pentru încheierea contractului de subconcesiune se aplică o procedură simplificată care presupune:

a) elaborarea pe propria cheltuială a unui studiu de oportunitate care va fi aprobat de către minister cu avizul administrației;

b) adoptarea unei hotărâri a Guvernului pentru aprobarea subconcesiunii;

c) acordarea subconcesiunii prin atribuire directă prin hotărâre a Guvernului prevăzută la lit. b).

(8) În situația în care utilizatorul prevăzut la alin. (5) va opta pentru încheierea contractului de închiriere, acesta se încheie prin atribuire directă.”

**3. La articolul II, după alineatul (8) se introduc trei noi alineate, alineatele (9) – (11), cu următorul cuprins:**

„(9) Valoarea chiriei/redevenței ce va fi prevăzută în contractele de închiriere/subconcesiune a terenului portuar care vor fi încheiate în conformitate cu alin. (5), va fi stabilită cu respectarea principiului aplicării condițiilor egale la prestații echivalente conform dispozițiilor art. 6 alin. (1) lit. c) din Legea concurenței nr. 21/1996, republicată, și va fi stabilită pentru o perioadă de 10 ani la nivelul valorii minime a tarifelor de utilizare a domeniului portuar prevăzute în contractele aflate în curs de executare la data intrării în vigoare a prezentei legi.

(10) Contractele prevăzute la alin. (5) se vor încheia într-un termen de 1 an calendaristic de la data exprimării opțiunii potrivit alin. (6).

(11) În cazul în care operatorii economici refuză să încheie contracte de închiriere/subconcesiune, în conformitate cu prevederile alin. (5), aceștia nu mai pot utiliza terenurile portuare și celelalte elemente de infrastructură portuară care aparțin domeniului public, urmând ca eventualele contracte de închiriere/subconcesiune pe care le-ar avea încheiate cu administrațiile referitoare la suprastructura aparținând acestora să se rezilieze. Situația suprastructurii aparținând operatorilor economici se va rezolva de la caz la caz, în condițiile legii.”

**Art. III. – (1)** În termen de 90 de zile de la data intrării în vigoare a prezentei legi, administrațiile au obligația de a publica proiectele de contracte cadru de subconcesiune, închiriere sau prestări servicii prevăzute la art. 40<sup>1</sup> din Ordonanța Guvernului nr. 22/1999, republicată, astfel cum aceasta a fost modificată și completată prin prezenta lege.

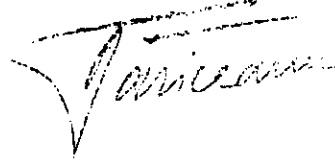
(2) Regulamentul de organizare și funcționare a Consiliului de supraveghere din domeniul naval se aprobă prin hotărâre a Guvernului în termen de 90 de zile de la data intrării în vigoare a prezentei legi.

**Art. IV. –** Ordonanța Guvernului nr. 22/1999 privind administrarea porturilor și a căilor navigabile, utilizarea infrastructurilor de transport naval aparținând domeniului public, precum și desfășurarea activităților de transport naval în porturi și pe căile navigabile interioare, republicată în Monitorul Oficial al României, Partea I nr. 511 din 22 iulie 2010, cu modificările aduse prin prezenta lege, se va republica în Monitorul Oficial al României, Partea I, dându-se textelor o nouă numerotare.

*Această lege a fost adoptată de Parlamentul României, cu respectarea prevederilor art. 75 și ale art. 76 alin. (2) din Constituția României, republicată.*

PREȘEDINTELE  
CAMEREI DEPUTAȚILOR

PREȘEDINTELE  
SENATULUI



FLORIN IORDACHE

CĂLIN POPESCU-TĂRICEANU

București,  
Nr.