



MONITORUL OFICIAL AL ROMÂNIEI

Anul 178 (XXII) — Nr. 511

PARTEA I
LEGI, DECRETE, HOTĂRĂRI ȘI ALTE ACTE

Joi, 22 iulie 2010

SUMAR

	<u>Pagina</u>
DECIZII ALE CURȚII CONSTITUȚIONALE	
Decizia nr. 1.018 din 19 iulie 2010 asupra obiecției de neconstituționalitate a Legii privind integritatea în exercitarea funcțiilor și demnităților publice, pentru modificarea și completarea Legii nr. 144/2007 privind înființarea, organizarea și funcționarea Agenției Naționale de Integritate, precum și pentru modificarea și completarea altor acte normative	1–6
REPUBLICĂRI	
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	7–15

DECIZII ALE CURȚII CONSTITUȚIONALE

CURTEA CONSTITUȚIONALĂ

DECIZIA Nr. 1.018

din 19 iulie 2010

asupra obiecției de neconstituționalitate a Legii privind integritatea în exercitarea funcțiilor și demnităților publice, pentru modificarea și completarea Legii nr. 144/2007 privind înființarea, organizarea și funcționarea Agenției Naționale de Integritate, precum și pentru modificarea și completarea altor acte normative

Cu Adresa nr. 1.846 din 13 iulie 2010, Președintele României a transmis Curții Constituționale sesizarea referitoare la neconstituționalitatea Legii privind integritatea în exercitarea funcțiilor și demnităților publice, pentru modificarea și completarea Legii nr. 144/2007 privind înființarea, organizarea și funcționarea Agenției Naționale de Integritate, precum și pentru modificarea și completarea altor acte normative.

Sesizarea a fost formulată în temeiul art. 146 lit. a) din Constituție, precum și al art. 11 alin. (1) lit. A.a) și al art. 15 din Legea nr. 47/1992 privind organizarea și funcționarea Curții Constituționale, republicată, cu modificările ulterioare, a fost înregistrată la Curtea Constituțională sub nr. 10.208 din 14 iulie 2010 și constituie obiectul Dosarului nr. 2.665A/2010.

Motivele sesizării vizează aspecte de neconstituționalitate extrinsecă, constând în încălcarea exigențelor constituționale în materie de sesizare a Camerelor Parlamentului, în procedura de legiferare, deduse din coroborarea alin. (1) teza finală a art. 75 cu alin. (4) și (5) ale aceluiași articol din Constituția României.

Astfel, în motivarea obiecției de neconstituționalitate se enunță parcursul procedurii legislative în urma căreia a fost adoptată legea criticată, procedură afectată de vicii de neconstituționalitate. Se arată că la data de 27 aprilie 2010 Camera Deputaților a fost sesizată cu proiectul de lege privind consolidarea integrității în exercitarea funcțiilor și demnităților publice, iar la data de 28 aprilie 2010 l-a adoptat, în calitate de primă Cameră sesizată. La data de 12 mai 2010, proiectul de lege a fost adoptat de Senat, în calitate de Cameră decizională.

Ulterior, la data de 14 mai 2010, legea fost trimisă Președintelui României spre promulgare. În termenul legal, respectiv la data de 4 iunie 2010, Președintele României a solicitat Parlamentului reexaminarea Legii privind integritatea în exercitarea funcțiilor și demnităților publice, pentru modificarea și completarea Legii nr. 144/2007 privind înființarea, organizarea și funcționarea Agenției Naționale de Integritate, precum și pentru modificarea și completarea altor acte normative.

După reluarea procedurii legislative, Camera Deputaților a aprobat legea, la data de 22 iunie 2010, însușindu-și propunerile din cererea de reexaminare formulate de Președintele României. Astfel, Camera Deputaților, în calitate de primă Cameră sesizată, a hotărât modificarea și completarea Legii nr. 115/1996 pentru declararea și controlul averii demnitarilor, magistraților, a unor persoane cu funcții de conducere și de control și a funcționarilor publici, cu modificările și completările ulterioare, în sensul reintroducerii comisiilor de cercetare a averilor, așa cum decisese inițial.

Senatul, la data de 30 iunie 2010, a adoptat legea ca urmare a cererii de reexaminare, într-o formă diferită de cea a Camerei Deputaților, eliminând mare parte din textele nou-adoptate, inclusiv prevederile art. 37 referitoare la comisiile de cercetare a averilor.

La data de 8 iulie 2010, legea a fost retrimisă la promulgare Președintelui României.

În sesizarea înaintată Curții Constituționale, Președintele României consideră că s-au încălcat dispozițiile art. 75 alin. (1) din Constituția României, dispoziții care sunt reluate și detaliate prin Regulamentul fiecărei Camere. Astfel, sunt menționate art. 92 alin. (9) din Regulamentul Camerei Deputaților, aprobat prin Hotărârea Camerei Deputaților nr. 8/1994, republicată, cu modificările și completările ulterioare și art. 88 alin. (7) din Regulamentul Senatului, aprobat prin Hotărârea Senatului nr. 28/2005, cu modificările ulterioare. Din prevederile regulamentare reiese că cea care are calitatea de cameră decizională în materia dreptului de proprietate privată, reglementată la art. 44 alin. (2) și art. 136 alin. (5) din Constituție, este Camera Deputaților.

Or, Președintele României consideră că activitatea comisiilor de cercetare înființate în scopul controlului modului de dobândire a averii are implicații directe asupra dreptului de proprietate privată al persoanelor care au obligația depunerii declarațiilor de avere.

În aceste condiții, Președintele României afirmă că dispozițiile referitoare la comisiile de cercetare a averilor sunt de competența Senatului în calitate de primă Cameră sesizată și a Camerei Deputaților, în calitate de Cameră decizională.

Se menționează că, în situațiile în care s-au mai operat modificări la Legea nr. 115/1996, prima Cameră sesizată a fost Senatul.

Art. 75 alin. (4) și (5) din Constituția României descrie procedura de urmat pentru situația în care una dintre Camere adoptă o prevedere ce intră în competența decizională a celeilalte Camere.

Președintele României consideră că procedura legislativă ar fi fost definitiv parcursă și viciul de procedură ar fi putut fi acoperit dacă cea de-a doua Cameră, respectiv Senatul, ar fi fost de acord cu prevederea adoptată de către Camera Deputaților. Avându-se în vedere că Senatul a eliminat dispozițiile referitoare la comisiile de cercetare a averilor ce fuseseră adoptate de Camera Deputaților, deveneau incidente prevederile art. 75 alin. (4) și (5) din Constituție, în sensul că doar cu privire la aceste texte era necesar să se reia deliberarea pentru a decide definitiv Camera Deputaților, care, potrivit art. 75 alin. (1) teza finală, este Cameră decizională.

Noile prevederi adoptate de Camera Deputaților intră sub incidența dispozițiilor art. 44 alin. (2) și a celor ale art. 136 alin. (5) din Constituție și, drept urmare, atrag competența decizională a Camerei Deputaților, ceea ce impunea întoarcerea legii, cu privire la aceste prevederi, de la Senat, care nu și-a însușit forma primei Camere, la Camera Deputaților, care ar fi trebuit să decidă în procedură de urgență.

În conformitate cu dispozițiile art. 16 alin. (2) din Legea nr. 47/1992, republicată, cu modificările ulterioare, sesizarea a fost transmisă președinților celor două Camere ale Parlamentului și Guvernului, pentru a-și formula punctele de vedere asupra sesizării de neconstituționalitate.

Președintele Camerei Deputaților a transmis Curții Constituționale, cu Adresa nr. 10.605 din 16 iulie 2010, punctul său de vedere, în care se arată că sesizarea de neconstituționalitate este întemeiată pentru următoarele motive:

1. Legea criticată cuprinde dispoziții referitoare la dreptul de proprietate privată, întrucât reglementează cercetarea averilor, averi care sunt formate din bunuri proprietate privată, deci, care fac obiectul material al dreptului de proprietate privată. Or, avându-se în vedere prevederile art. 75 alin. (1) din Constituție, reiese foarte clar că inițiativele legislative referitoare la dreptul de proprietate privată sunt de competența Senatului ca primă Cameră sesizată și sunt de competența Camerei Deputaților, în calitatea sa de Cameră decizională.

2. În situația în care s-ar considera că sesizarea Camerei Deputaților s-a făcut corect, trebuie observat că, în ceea ce privește dispozițiile art. 37, prin care se reintroduceau comisiile de cercetare a averilor, Senatul ar fi trebuit să le trimită Camerei

Deputaților pentru ca aceasta să decidă definitiv în procedură de urgență, în calitatea sa de Cameră decizională în materia proprietății. Avându-se în vedere că nu s-a procedat astfel, s-au încălcat dispozițiile art. 75 alin. (4) și (5) din Constituție.

3. Prin legea criticată s-au încălcat dispozițiile art. 61 din Constituția României. Astfel, față de forma adoptată de Camera Deputaților, ca primă Cameră sesizată, legea adoptată de Senat, în calitatea sa de Cameră decizională, conține modificări esențiale referitoare la eliminarea prevederilor art. 37. Avându-se în vedere structura bicamerală a Parlamentului României, Constituția nu permite adoptarea unei legi de către o singură Cameră, fără ca proiectul de lege să fi fost dezbătut și de cealaltă Cameră. Art. 75 din Constituția României,

republicată, a prevăzut modul de rezolvare a posibilelor conflicte de competență dintre prima Cameră sesizată și Camera decizională, dar nu există un text în Constituție care să permită Camerei decizionale să se îndepărteze de la limitele sesizării date de soluția adoptată de prima Cameră sesizată, așa cum s-a întâmplat în cauză.

Diferențele de conținut juridic dintre forma proiectului de lege adoptat de Camera Deputaților, ca primă Cameră sesizată, și a legii adoptate de Senat, în calitate de Cameră 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. Principiul bicameralismului nu poate fi respectat decât atât timp cât ambele Camere ale Parlamentului au dezbătut și s-au exprimat cu privire la același conținut și la aceeași formă ale inițiativelor legislative.

Guvernul a transmis Curții Constituționale, cu Adresa nr. 10.697 din 19 iulie 2010, punctul său de vedere, în care se arată că sesizarea de neconstituționalitate este întemeiată pentru următoarele motive:

Modalitatea procedurală în care a fost adoptată legea criticată pe cale de obiecție de către Președintele României este contrară dispozițiilor art. 75 alin. (1), (4) și (5) din Constituție.

Legea transmisă de Guvern, în calitate de inițiator, spre adoptare Parlamentului cuprindea aspecte care țineau de competența decizională a ambelor Camere: modificarea Legii nr. 144/2007 privind înființarea, organizarea și funcționarea Agenției Naționale de Integritate și dispoziții proprii proiectului de lege transmis Parlamentului, prima Cameră sesizată fiind aleasă Camera Deputaților, deoarece cuprinsul proiectului de lege viza în principal modificarea acestei legi.

Modificarea și completarea Legii nr. 144/2007 este, într-adevăr, un domeniu care intră în competența decizională a Senatului, această lege fiind o lege adoptată în temeiul art. 117 alin. (3) din Constituție, întrucât Agenția Națională de Integritate a fost înființată ca autoritate administrativă autonomă.

Pentru celelalte dispoziții din cuprinsul legii, precum și pentru textul de modificare a Legii nr. 115/1996, cu modificările și completările ulterioare, avea competență decizională Camera Deputaților, Senatul fiind Cameră de reflecție, domeniile de reglementare neregăsindu-se printre cele expres și limitativ enumerate de textul constituțional, putând fi încadrate, astfel, cum se arată și în sesizare, în materia reglementării dreptului de proprietate.

De altfel, acesta este și motivul pentru care toate inițiativele de modificare a Legii nr. 115/1996, cu modificările și completările ulterioare, după revizuirea Constituției, au parcurs același traseu parlamentar: Senat, în calitate de Cameră de reflecție, și Camera Deputaților, în calitate de Cameră decizională.

Pentru această situație, în care un proiect de lege conține dispoziții care intră în competența decizională a ambelor Camere, legiuitorul constituant a reglementat soluția la art. 75 alin. (5) prin trimiterea făcută la alin. (4).

În competența decizională a Senatului nu sunt incluse și modificarea și completarea Legii nr. 115/1996, comisiile de cercetare introduse nefiind instanțe de judecată. Prevederile adoptate de Camera Deputaților, care reglementau reintroducerea comisiilor de cercetare în cuprinsul Legii nr. 115/1996, cu modificările și completările ulterioare, au fost înlocuite la înființarea Agenției Naționale de Integritate, organism care a preluat competențele acestor comisii (dispoziții a căror constituționalitate a fost constatată de Curtea Constituțională la momentul verificării lor).

Președintele Senatului nu a comunicat punctul său de vedere cu privire la obiecția de neconstituționalitate.

CURTEA,

examinând obiecția de neconstituționalitate, punctele de vedere ale președintelui Camerei Deputaților și Guvernului, raportul întocmit de judecătorul-raportor, dispozițiile legii criticate, raportate la prevederile Constituției, precum și Legea nr. 47/1992, republicată, cu modificările ulterioare, reține următoarele:

Curtea Constituțională a fost legal sesizată și este competentă, potrivit dispozițiilor art. 146 lit. a) din Constituție, precum și celor ale art. 1, 10, 15 și 18 din Legea nr. 47/1992, republicată, cu modificările ulterioare, să soluționeze sesizarea de neconstituționalitate.

Obiectul sesizării Curții Constituționale îl constituie dispozițiile Legii privind integritatea în exercitarea funcțiilor publice și demnităților publice, pentru modificarea și completarea Legii nr. 144/2007 privind înființarea, organizarea și funcționarea Agenției Naționale de Integritate, precum și pentru modificarea și completarea altor acte normative.

Dispozițiile din Constituție considerate a fi încălcate sunt cele ale art. 75 — Sesizarea Camerelor, potrivit căroră „(1) Se supun spre dezbateră 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 31 alineatul (5), articolul 40 alineatul (3), articolul 55 alineatul (2), articolul 58 alineatul (3), articolul 73 alineatul (3) literele e), k), l), n), o), articolul 79 alineatul (2), articolul 102 alineatul (3), articolul 105 alineatul (2), articolul 117 alineatul (3), articolul 118 alineatele (2) și (3), articolul 120 alineatul (2), articolul 126 alineatele (4) și (5) și articolul 142 alineatul (5). Celelalte proiecte de legi sau propuneri legislative se supun dezbaterii și adoptării, ca primă Cameră sesizată, Senatului.

(2) Prima Cameră sesizată se pronunță în termen de 45 de zile. Pentru coduri și alte legi de complexitate deosebită termenul este de 60 de zile. În cazul depășirii acestor termene se consideră că proiectele de legi sau propunerile legislative au fost adoptate.

(3) După adoptare sau respingere de către prima Cameră sesizată, proiectul sau propunerea legislativă se trimite celeilalte Camere care va decide definitiv.

(4) În cazul în care prima Cameră sesizată adoptă o prevedere care, potrivit alineatului (1), intră în competența sa decizională, prevederea este definitiv adoptată dacă și cea de-a doua Cameră este de acord. În caz contrar, numai pentru prevederea respectivă, legea se întoarce la prima Cameră sesizată, care va decide definitiv în procedură de urgență.

(5) Dispozițiile alineatului (4) referitoare la întoarcerea legii se aplică în mod corespunzător și în cazul în care Camera decizională adoptă o prevedere pentru care competența decizională aparține primei Camere.”

Examinând obiecția de neconstituționalitate, Curtea reține următoarele:

În urma controlului de constituționalitate a posteriori efectuat de Curtea Constituțională cu privire la Legea nr. 144/2007, prin Decizia nr. 415 din 14 aprilie 2010, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 294 din 5 mai 2010, instanța constituțională a admis excepția de neconstituționalitate formulată și a constatat că o serie din dispozițiile acestei legi sunt neconstituționale.

Ca urmare a admiterii excepției de neconstituționalitate, potrivit art. 147 alin. (1) teza întâi din Constituție, dispozițiile constatate ca fiind neconstituționale au fost suspendate de drept, urmând a-și înceta efectele juridice la 45 de zile de la publicarea deciziei Curții Constituționale dacă, în acest interval, Parlamentul nu pune de acord prevederile neconstituționale cu dispozițiile Constituției.

Exercitându-și atribuția constituțională, Parlamentul României a luat în dezbateră spre adoptare proiectul de lege, cu caracter organic, inițiat de Guvern, privind consolidarea

integrității în exercitarea funcțiilor și demnităților publice, stabilind data la care se împlinește termenul constituțional pentru dezbateri și vot final 10 iunie 2010.

În conformitate cu dispozițiile art. 75 alin. (1) din Constituție, proiectul de lege a fost înregistrat pentru dezbateri la Camera Deputaților la 27 aprilie 2010, în calitate de primă Cameră sesizată, fiind adoptat în ședința din 28 aprilie 2010, cu respectarea art. 76 alin. (1) din Legea fundamentală.

Proiectul de lege a fost transmis în data de 28 aprilie 2010 Senatului, în calitate de Cameră decizională, spre dezbateri și adoptare, conform art. 75 alin. (1) și (3) din Constituție. În ședința din 12 mai 2010, Senatul a adoptat legea în forma finală. Față de forma adoptată de Camera Deputaților, ca primă Cameră sesizată, Legea adoptată de Senat nu mai conține prevederile referitoare la modificările și completările Legii nr. 115/1996 cu modificările și completările ulterioare, dispoziții care fuseseră introduse în urma dezbaterilor care au avut loc în prima Cameră sesizată.

La data de 14 mai 2010, legea a fost trimisă, spre promulgare, Președintelui României, în conformitate cu prevederile art. 77 alin. (1) din Legea fundamentală.

În temeiul art. 77 alin. (2) din Constituție, în data de 2 iunie 2010, Președintele României a formulat cerere de reexaminare asupra Legii privind integritatea în exercitarea funcțiilor și demnităților publice, pentru modificarea și completarea Legii nr. 144/2007 privind înființarea, organizarea și funcționarea Agenției Naționale de Integritate, precum și pentru modificarea și completarea altor acte normative.

Ca urmare a exercitării de către Președinte a dreptului constituțional de a solicita o singură dată reexaminarea legii, Camera Deputaților, în calitate de primă Cameră sesizată, a adoptat în ședința din 22 iunie 2010, cu respectarea art. 76 alin. (1) din Legea fundamentală, legea în forma solicitată de Președintele României, care prevedea în art. 37 următoarele: „Legea nr. 115/1996 pentru declararea și controlul averii demnitarilor, magistraților, a unor persoane cu funcții de conducere și de control și a funcționarilor publici, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 263 din 28 octombrie 1996, cu modificările și completările ulterioare, se modifică și se completează după cum urmează: [...]”

2. Articolul 10 se modifică și va avea următorul cuprins:

«Art. 10. — (1) Pe lângă fiecare curte de apel va funcționa o comisie de cercetare a averilor, denumită în continuare comisie de cercetare, formată din:

a) 2 judecători de la curtea de apel, desemnați de președintele acesteia, dintre care unul în calitate de președinte;
b) un procuror de la parchetul care funcționează pe lângă curtea de apel, desemnat de prim-procurorul acestui parchet.

(2) Președintele și membrii comisiei de cercetare sunt desemnați pe o perioadă de 3 ani. Pe aceeași perioadă, și de către aceleași persoane, vor fi desemnați și 3 supleanți, care îi vor înlocui pe titulari în cazul în care aceștia, din motive legale, nu vor putea lua parte la lucrările comisiei de cercetare.

(3) Comisia de cercetare are un secretar desemnat de președintele curții de apel dintre grefierii acestei instanțe.»

3. După articolul 10 se introduc patru noi articole, articolele 10¹—10⁴, cu următorul cuprins:

«Art. 10¹. — Comisia de cercetare va începe acțiunea de control de îndată ce este sesizată de Agenția Națională de Integritate cu raportul de analiză.

Art. 10². — (1) Actele și lucrările comisiei de cercetare nu sunt publice. Persoana în cauză poate lua cunoștință de actele și lucrările dosarului și poate fi asistată de avocat.

(2) Președintele dispune citarea de urgență, în fața comisiei de cercetare, a reprezentantului Agenției Naționale de Integritate, precum și a persoanei a cărei avere este supusă controlului și a soțului sau soției, după caz, pentru a fi ascultați. Comisia de cercetare poate cita orice persoană care ar putea da relații utile pentru lămurirea provenienței bunurilor persoanei controlate și poate solicita autorităților publice sau oricărei alte

persoane juridice informații necesare pentru soluționarea cauzei. Cei care, în perioada supusă controlului, au dobândit bunuri de la persoana în cauză vor fi ascultați în mod obligatoriu.

(3) Comisia de cercetare poate efectua cercetări locale sau poate dispune efectuarea unei expertize pentru lămurirea cauzei.

(4) Cercetările efectuate de alte persoane decât membrii comisiei de cercetare sunt nule.

Art. 10³. — Cei citați în fața comisiei de cercetare vor fi ascultați pe rând și vor prezenta dovezile care au stat la baza raportului de analiză. Persoana a cărei avere este supusă controlului va putea produce în fața comisiei de cercetare probe în apărare sau va putea solicita administrarea acestora de către comisia de cercetare și, dacă consideră necesar, poate depune o declarație în care va arăta veniturile realizate și modul dobândirii averii.

Art. 10⁴. — (1) Comisia de cercetare hotărăște cu majoritate de voturi, în cel mult 3 luni de la data sesizării, pronunțând o ordonanță motivată, prin care poate dispune:

a) trimiterea cauzei spre soluționare curții de apel în raza căreia domiciliază persoana a cărei avere este supusă controlului, dacă se constată, pe baza probelor administrate, că dobândirea unei cote-părți din aceasta sau a anumitor bunuri determinate nu are caracter justificat;

b) clasarea cauzei, când constată că proveniența bunurilor este justificată;

c) suspendarea controlului și trimiterea cauzei parchetului competent, dacă în legătură cu bunurile a căror proveniență este nejustificată rezultă săvârșirea unei infracțiuni.

(2) Ordonanța de clasare se comunică părților și parchetului de pe lângă curtea de apel, în raza căreia funcționează comisia de cercetare sau, după caz, parchetului de pe lângă Înalta Curte de Casație și Justiție ori organelor fiscale.

(3) Controlul se reia de către comisia de cercetare, dacă:

a) după clasarea cauzei apar elemente noi care pot conduce la o soluție contrară;

b) organul de urmărire penală, după efectuarea cercetărilor, în situația prevăzută la alin. (1) lit. c), nu sesizează instanța penală.»

Dispozițiile menționate mai sus reiau o parte dintre dispozițiile prevăzute de Legea nr. 115/1996, cu modificările și completările ulterioare, dispoziții abrogate odată cu intrarea în vigoare a Legii nr. 144/2007, republicată, cu modificările ulterioare.

Ulterior, proiectul de lege a fost transmis Senatului, în calitate de Cameră decizională, conform art. 75 alin. (1) și (3) din Constituție, care, în ședința din 30 iunie 2010, a adoptat legea în temeiul prevederilor constituționale ale art. 75 și ale art. 76 alin. (1). Cu prilejul dezbaterilor, Senatul nu a ținut cont de cererea de reexaminare a Președintelui României și a eliminat din nou prevederile referitoare la modificările și completările Legii nr. 115/1996, cu modificările și completările ulterioare, fără a opera modificările necesare ca urmare a eliminării făcute.

În data de 8 iulie 2010, legea astfel adoptată a fost trimisă Președintelui României pentru promulgare.

În temeiul art. 146 lit. a) din Constituție și al art. 15 din Legea nr. 47/1992, republicată, cu modificările ulterioare, în data de 14 iulie 2010, Președintele României a formulat sesizarea de neconstituționalitate asupra Legii privind integritatea în exercitarea funcțiilor și demnităților publice, pentru modificarea și completarea Legii nr. 144/2007 privind înființarea, organizarea și funcționarea Agenției Naționale de Integritate, precum și pentru modificarea și completarea altor acte normative.

Principalele argumente ale autorului criticilor de neconstituționalitate vizează aspecte de neconstituționalitate extrinsecă, ce derivă din încălcarea exigențelor constituționale în materie de sesizare a Camerelor Parlamentului în procedura de legiferare, deduse din interpretarea coroborată a dispozițiilor constituționale cuprinse în art. 75 alin. (1) teza finală cu cele ale alin. (4) și (5) ale aceluiași articol.

Astfel, proiectul inițial al legii prevedea înființarea unor comisii de cercetare cu atribuții de control al modului de dobândire a averii, care, susține autorul sesizării de neconstituționalitate, are implicații directe asupra dreptului de proprietate privată al persoanelor care au obligația depunerii declarațiilor de avere. Prevederile adoptate de Camera Deputaților (ca primă Cameră sesizată) intră sub incidența dispozițiilor art. 44 alin. (2) și art. 136 alin. (5) din Constituție, astfel că, potrivit art. 75 alin. (1) din Constituție, coroborat cu art. 92 alin. (9) pct. 2 lit. e) și n) din Regulamentul Camerei Deputaților, aprobat prin Hotărârea Camerei Deputaților nr. 8/1994, republicată, cu modificările și completările ulterioare, și cu art. 88 alin. (7) pct. 2 liniuțele 5 și 9 din Regulamentul Senatului, aprobat prin Hotărârea Senatului nr. 28/2005, cu modificările ulterioare, adoptarea dispozițiilor referitoare la comisiile de cercetare sunt de competența Senatului, în calitate de primă Cameră sesizată, și a Camerei Deputaților, în calitate de Cameră decizională. Această împrejurare ar impune, în temeiul art. 75 alin. (5) din Constituție, întoarcerea legii cu privire la aceste prevederi la Camera Deputaților, care ar fi trebuit să decidă în procedură de urgență.

Examinând criticile de neconstituționalitate, Curtea constată:

I. Legea criticată a fost adoptată cu respectarea principiului bicameralismului, astfel cum rezultă din dispozițiile art. 61 alin. (1) din Constituție. Astfel, prin prevederile art. 61 alin. (2), Constituția României consacră organizarea în două Camere a Parlamentului, raporturile dintre acestea — în ceea ce privește îndeplinirea funcțiilor pe care Parlamentul le exercită, inclusiv în ceea ce privește funcția legislativă — fiind stabilite prin dispozițiile întregului cap. I al titlului III din Constituție.

În ceea ce privește funcția de legiferare, inițiativa legislativă aparține în egală măsură deputaților și senatorilor, ceea ce implică atât dreptul parlamentarilor de a depune o propunere legislativă în Parlament, cât și dreptul acestora de a amenda orice inițiativă legislativă depusă la Parlament. Din dreptul parlamentarilor la inițiativa legislativă decurge și dreptul fiecărei Camere de a decide asupra inițiativelor legislative cu care este sesizată. La dezbaterăa unei inițiative legislative participă, în egală măsură, ambele Camere ale Parlamentului, cu respectarea principiului competenței de sesizare prevăzut de art. 75 din Constituție, cele două Camere având autonomie în adoptarea soluțiilor legislative cu privire la inițiativele supuse dezbaterii. Din aceste principii ale sistemului bicameral rezultă că o inițiativă legislativă poate fi modificată ori completată de prima Cameră sesizată fără ca decizia acesteia să fie limitată de conținutul inițiativei legislative în forma depusă de inițiator, după cum tot astfel Camera decizională are dreptul de a modifica, de a completa ori de a renunța la inițiativa în cauză.

Pe de altă parte, legea supusă controlului de constituționalitate este în concordanță cu jurisprudența Curții Constituționale, în condițiile în care obiectul de reglementare al inițiativei legislative supuse dezbaterii Camerei Deputaților, în calitate de primă Cameră sesizată, este același cu cel al legii adoptate de Senat, în calitate de Cameră decizională, iar în dezbaterăa unei inițiative legislative Camerele au un drept propriu de decizie, pe care Curtea Constituțională, în jurisprudența sa, l-a limitat numai la obligativitatea dezbaterii în ambele Camere a acelorași texte (același conținut și aceeași formă ale inițiativei legislative) și nu la obligativitatea adoptării unor soluții identice (Decizia nr. 1.093 din 15 octombrie 2008, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 711 din 20 octombrie 2008 sau Decizia nr. 710 din 6 mai 2009, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 358 din 28 mai 2009).

În ceea ce privește dezbaterăa unei cereri de reexaminare formulate de Președintele României, Parlamentul deliberază numai în limitele cererii, dar **are obligația să se exprime cu privire la toate textele din lege care se referă la o problemă ridicată de Președintele României**, chiar în absența unei mențiuni exprese în solicitarea acestuia și eventual să facă

acele corelări de ordin tehnic-legislativ atunci când efectuează modificări.

Parlamentul fiind unica autoritate legiuitoare a țării, conform prevederilor art. 61 alin. (1) din Constituție, în raport cu solicitările cuprinse în cererea de reexaminare a Președintelui României, poate adopta orice fel de soluție pe care o va considera necesară. Astfel, poate admite în întregime sau parțial solicitarea, poate să o respingă ori poate să modifice în totalitate sau parțial anumite texte care au legătură cu cererea de reexaminare, inclusiv prin recorelarea dispozițiilor legii. (Decizia nr. 991 din 1 octombrie 2008, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 682 din 6 octombrie 2008)

II. În ceea ce privește conflictul de competență decizională dintre Camera Deputaților și Senat, Curtea reține că, potrivit art. 75 alin. (1) din Constituție, „*Se supun spre dezbateră 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 31 alineatul (5), articolul 40 alineatul (3), articolul 55 alineatul (2), articolul 58 alineatul (3), articolul 73 alineatul (3) literele e), k), l), n), o), articolul 79 alineatul (2), articolul 102 alineatul (3), articolul 105 alineatul (2), articolul 117 alineatul (3), articolul 118 alineatele (2) și (3), articolul 120 alineatul (2), articolul 126 alineatele (4) și (5) și articolul 142 alineatul (5). Celelalte proiecte de legi sau propuneri legislative se supun dezbaterii și adoptării, ca primă Cameră sesizată, Senatului.*”

Potrivit art. 74 alin. (5) din Constituție, „*Propunerile legislative se supun dezbaterii mai întâi Camerei competente să le adopte, ca primă Cameră sesizată.*” În ceea ce privește competența de a dezbate și a adopta proiectele de legi și propunerile legislative, dispozițiile art. 75 alin. (1) din Constituție stabilesc calitatea de primă Cameră sesizată, respectiv Cameră decizională, în funcție de materia de reglementare care face obiectul legiferării. Așa fiind, Curtea constată că dispozițiile constituționale ale art. 75 alin. (1) stabilesc criteriile în funcție de care fiecare Cameră își poate determina competența. În practică, cum este și cazul de față, se pot ivi situații în care unul și același act normativ să cuprindă dispoziții care aparțin mai multor domenii de reglementare, care intră în competența decizională a ambelor Camere. Pentru astfel de situații, dispozițiile art. 75 alin. (4) și (5) din Constituție prevăd că „*(4) În cazul în care prima Cameră sesizată adoptă o prevedere care, potrivit alineatului (1), intră în competența sa decizională, prevederea este definitiv adoptată dacă și cea de-a doua Cameră este de acord. În caz contrar, numai pentru prevederea respectivă, legea se întoarce la prima Cameră sesizată, care va decide definitiv în procedură de urgență*”, respectiv „*(5) Dispozițiile alineatului (4) referitoare la întoarcerea legii se aplică în mod corespunzător și în cazul în care Camera decizională adoptă o prevedere pentru care competența decizională aparține primei Camere.*”

Întrucât **criteriile de partajare a competențelor celor două Camere, precum și modalitatea de soluționare a unor eventuale conflicte de competențe** sunt expres prevăzute în Legea fundamentală, Curtea constată că fiecare Cameră a Parlamentului este obligată să aplice întocmai dispozițiile art. 75 din Constituție.

III. Independent de criticile de neconstituționalitate cuprinse în sesizarea Președintelui României, Curtea observă că, prin Decizia nr. 415 din 14 aprilie 2010, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 294 din 5 mai 2010, a constatat următoarele:

— dispozițiile art. 14 lit. c), d), e) și f) și ale cap. VI „*Verificarea averilor, a conflictelor de interes și a incompatibilităților*” (art. 45—50) din Legea nr. 144/2007, republicată, cu modificările ulterioare, sunt neconstituționale;

— dispozițiile cap. I „*Dispoziții generale*” (art. 1—9) din Legea nr. 144/2007, republicată, cu modificările ulterioare, sunt neconstituționale în măsura în care prevăd competența Agenției

Naționale de Integritate de a efectua și de a întocmi acte de cercetare și de constatare referitoare la verificarea averilor, a conflictelor de interese și a incompatibilităților;

— dispozițiile art. 11 lit. e), f) și g), art. 12 alin. (2) și ale art. 42 alin. (2), (3) și (4) din Legea nr. 144/2007, republicată, cu modificările ulterioare, sunt neconstituționale în măsura în care prevăd transmiterea declarațiilor de avere și de interese Agenției Naționale de Integritate și publicarea lor pe pagina de internet a acesteia și a instituției.

Potrivit dispozițiilor art. 147 alin. (4) din Constituție, deciziile pronunțate de Curtea Constituțională sunt **general obligatorii și au putere numai pentru viitor**, adică vizează cu aceleași efecte **toate autoritățile publice și toate subiectele individuale de drept**.

Decizia prin care Curtea Constituțională, în exercitarea controlului concret, posterior, **admite** excepția de neconstituționalitate **este obligatorie și produce efecte erga omnes** și nu numai *inter partes litigantes*.

Mai mult, în acord cu jurisprudența sa, spre exemplu, Decizia Plenului Curții Constituționale nr. 1/1995 sau Decizia nr. 1.415 din 4 noiembrie 2009, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 796 din 23 noiembrie 2009, puterea de lucru judecat ce însoțește actele jurisdicționale, deci și deciziile Curții Constituționale, se atașează nu numai dispozitivului, ci și considerentelor pe care se sprijină acesta. Soluția este aceeași și pentru efectul general obligatoriu al deciziilor Curții Constituționale.

Or, ca urmare a admiterii excepției de neconstituționalitate, potrivit art. 147 alin. (1) din Constituție, Parlamentul avea obligația de a pune de acord prevederile neconstituționale cu dispozițiile Legii fundamentale. Reținând că, potrivit art. 1 alin. (1) și (2) din Legea nr. 47/1992, republicată, cu modificările ulterioare, Curtea Constituțională este garantul supremației Constituției și unica autoritate de jurisdicție constituțională în

România, Curtea Constituțională apreciază că este competentă a se pronunța asupra situației de neconstituționalitate create.

Așadar, Curtea constată că adoptarea de către legiuitor a unor norme contrare celor hotărâte într-o decizie a Curții Constituționale, prin care se tinde la păstrarea soluțiilor legislative afectate de vicii de neconstituționalitate, încalcă Legea fundamentală. Or, într-un stat de drept, astfel cum este proclamată România în art. 1 alin. (3) din Constituție, autoritățile publice nu se bucură de nicio autonomie în raport cu dreptul, Constituția stabilind în art. 16 alin. (2) că nimeni nu este mai presus de lege, iar în art. 1 alin. (5) că respectarea Constituției, a supremației sale și a legilor este obligatorie.

IV. Pe de altă parte, Curtea constată că Legea privind integritatea în exercitarea funcțiilor publice și demnităților publice, pentru modificarea și completarea Legii nr. 144/2007 privind înființarea, organizarea și funcționarea Agenției Naționale de Integritate, precum și pentru modificarea și completarea altor acte normative nu respectă normele de tehnică legislativă menite să asigure sistematizarea, unificarea și coordonarea legislației, precum și conținutul, forma juridică, limbajul și stilul actului normativ. Astfel, potrivit dispozițiilor Legii nr. 24/2000 privind normele de tehnică legislativă pentru elaborarea actelor normative, republicată, textul legislativ trebuie să fie formulat clar, fluent și inteligibil, fără dificultăți sintactice și pasaje obscure sau echivoce. Forma și estetica exprimării nu trebuie să prejudicieze stilul juridic, precizia și claritatea dispozițiilor.

Or, în condițiile în care normele de tehnică legislativă sunt obligatorii la elaborarea proiectelor de lege de către Guvern și a propunerilor legislative aparținând deputaților sau senatorilor, Curtea constată că actul normativ nu a fost sistematizat corespunzător și nici redactat într-un limbaj și stil juridic specific normativ, concis, clar și precis, care să excludă orice echivoc.

Pentru considerentele arătate, în temeiul art. 146 lit. a) și al art. 147 alin. (4) din Constituție, precum și al art. 11 alin. (1) lit. A.a), al art. 15 alin. (1) și al art. 18 alin. (2) din Legea nr. 47/1992, republicată, cu modificările ulterioare,

CURTEA CONSTITUȚIONALĂ

În numele legii

DECIDE:

Constată că dispozițiile Legii privind integritatea în exercitarea funcțiilor publice și demnităților publice, pentru modificarea și completarea Legii nr. 144/2007 privind înființarea, organizarea și funcționarea Agenției Naționale de Integritate, precum și pentru modificarea și completarea altor acte normative sunt neconstituționale.

Definitivă și general obligatorie.

Decizia se comunică Președintelui României, președinților celor două Camere ale Parlamentului și primului-ministru și se publică în Monitorul Oficial al României, Partea I.

Dezbaterile au avut loc la data de 19 iulie 2010 și la acestea au participat: Augustin Zegrean, președinte, Aspazia Cojocaru, Acsinte Gaspar, Petre Lăzăroiu, Mircea Ștefan Minea, Iulia Antoanella Motoc, Ion Predescu, Puskás Valentin Zoltán, Tudorel Toader, judecători.

PREȘEDINTELE CURȚII CONSTITUȚIONALE,
AUGUSTIN ZEGREAN

Magistrați-asistenți,
Mihaela Senia Costinescu
Fabian Niculae

REPUBLICĂRI

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*)

CAPITOLUL I

Dispoziții generale

Art. 1. — Prezenta ordonanță reglementează administrarea și utilizarea infrastructurii de transport naval, modul de organizare și funcționare a administrațiilor portuare și/sau de căi navigabile interioare, precum și modul de autorizare și de desfășurare a activităților de transport naval.

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

Art. 3. — Prevederile prezentei ordonanțe nu se aplică navelor militare, navelor din dotarea Poliției de Frontieră Române, Poliției Române și Autorității Naționale a Vămirilor, porturilor militare, precum și în zonele în care se desfășoară în exclusivitate activități militare, de ordine publică și securitate națională.

Art. 4. — (1) Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, 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 generală infrastructură și transport naval, denumită în continuare *direcție*, sau, prin delegare de competență, după caz, prin instituțiile publice, regiile autonome și companiile naționale sau societățile comerciale aflate în subordinea ori sub autoritatea sa.

(3) Direcția coordonează instituțiile publice, regiile autonome, companiile naționale și societățile comerciale din domeniul transportului naval prevăzute la alin. (2) și controlează administrațiile portuare și/sau de căi navigabile interioare în ceea ce privește aplicarea prevederilor prezentei ordonanțe.

Art. 5. — (1) Asigurarea funcționalității porturilor și a infrastructurii de transport naval, administrarea acestora, urmărirea sau asigurarea furnizării serviciilor de siguranță prevăzute la art. 19 alin. (1) lit. b) pct. 1 și asigurarea desfășurării 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*.

(2) Administrațiile îndeplinesc funcția de autorități portuare și/sau de căi navigabile interioare, iar, după caz, și funcția de administrator al zonei libere.

CAPITOLUL II

Infrastructura de transport naval

Art. 6. — Infrastructura de transport naval este constituită din infrastructura portuară, apele naționale navigabile, zonele de siguranță maritimă sau de siguranță ale căilor navigabile interioare, ecluzele, apărările și consolidările de maluri și taluzuri, șenalele de acces spre porturi, drumurile tehnologice și căile ferate din lungul șenalelor de acces în porturi, indiferent de forma de proprietate.

Art. 7. — (1) Porturile sunt suprafețe delimitate din teritoriul național, situate la malul mării sau al unei căi navigabile interioare, construite și echipate astfel încât să permită primirea și adăpostirea navelor, efectuarea activităților de transport naval prevăzute la art. 19, precum și a altor activități reglementate.

(2) Portul cuprinde infrastructura portuară, respectiv totalitatea acvatoriilor, terenurilor, construcțiilor hidrotehnice destinate acostării navelor și/sau aferente porturilor, șenalelor de acces, radelor, platformelor, căilor ferate, drumurilor tehnologice, instalațiilor și echipamentelor aflate în perimetrul acestuia.

(3) Porturile se clasifică după cum urmează:

a) din punctul de vedere al formei de proprietate asupra terenurilor portuare:

1. porturi a căror infrastructură aparține domeniului public al statului;

2. porturi a căror infrastructură aparține domeniului public al unităților administrativ-teritoriale;

3. porturi a căror infrastructură este proprietate privată;

b) din punctul de vedere al așezării geografice:

1. porturi situate pe malul mării;

2. porturi situate pe căi navigabile interioare;

c) din punctul de vedere al obiectului de activitate principal:

1. porturi comerciale, destinate în principal derulării traficului comercial de mărfuri și de pasageri;

2. porturi de agrement, destinate în principal navelor și ambarcațiunilor de agrement;

3. porturi pescărești, destinate în principal navelor de pescuit;

4. porturi militare;

d) din punctul de vedere al accesului:

1. porturi deschise accesului public;

2. porturi închise accesului public.

Art. 8. — Lista cuprinzând porturile, locurile de operare deschise accesului public și limitele acestora, precum și lista cuprinzând punctele și locurile de operare din afara acestora se stabilesc și se aprobă prin ordin al ministrului transporturilor și infrastructurii.

Art. 9. — (1) Radele portuare sunt acvatorii destinate adăpostirii sau staționării navelor în vederea intrării în port ori, în cazuri speciale, operării navelor.

(2) Acvatoriile portuare sunt constituite din totalitatea suprafețelor apelor incluse în limitele porturilor.

Art. 10. — Ministerul stabilește limitele radelor portuare.

*) Republicată în temeiul art. IV din 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, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 378 din 8 iunie 2010, dându-se textelor o nouă numerotare.

Ordonanța Guvernului nr. 22/1999 a fost republicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 69 din 3 februarie 2003.

Art. 11. — (1) Constituie zonă de siguranță maritimă sau zonă de siguranță a căilor navigabile interioare fâșia de teren, indiferent de forma de proprietate asupra terenului, situată în lungul țărmului mării sau al apelor interioare navigabile, pe o lățime de 30 m măsurată de la marginea apei spre interiorul uscatului. În cazul apelor cu nivel variabil, marginea apei se consideră linia apelor medii.

(2) În cazuri de utilitate publică, pe anumite porțiuni, prin hotărâre a Guvernului, se pot decide alte limite ale zonei de siguranță maritime sau ale zonei de siguranță a căii navigabile interioare.

(3) În porturi, zona de siguranță maritimă sau zona de siguranță a căii navigabile interioare coincide cu incinta portuară.

(4) Zona de siguranță maritimă sau zona de siguranță a căii navigabile interioare este destinată:

a) instalării semnelor și semnalelor de navigație necesare desfășurării navigației în condiții de siguranță;

b) accesului pentru supraveghere și intervenții vizând siguranța navigației;

c) asigurării vizibilității semnelor și semnalelor de navigație și pentru desfășurarea navigației în condiții de siguranță;

d) lucrărilor de consolidare și protecție a căilor navigabile interioare.

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.

(2) Investițiile, precum și lucrările de modificare și modernizare a infrastructurii de transport naval existente în porturile prevăzute la art. 7 alin. (3) lit. a) pct. 1 se aprobă de către minister.

(3) Investițiile, precum și lucrările de modificare și modernizare a infrastructurii de transport naval existente în porturile prevăzute la art. 7 alin. (3) lit. a) pct. 2 se aprobă de către consiliile unităților administrativ-teritoriale, cu avizul ministerului.

(4) Investițiile, precum și lucrările de modificare și modernizare a infrastructurii de transport naval existente în porturile prevăzute la art. 7 alin. (3) lit. a) pct. 3 se aprobă de către proprietarii infrastructurii, cu avizul ministerului.

Art. 13. — (1) Planurile de construire de noi porturi deschise accesului public, precum și planurile de dezvoltare sau de schimbare totală ori parțială a destinației celor existente se aprobă/avizează, după caz, de către minister, indiferent de natura proprietății asupra infrastructurii.

(2) Operarea mărfurilor și/sau îmbarcarea/debarcarea de persoane în puncte izolate, altele decât cele prevăzute la art. 7 alin. (3) lit. d) pct. 1, se fac/face numai cu avizul Autorității Navale Române, pe de o parte și, pe de altă parte, al Regiei Autonome „Administrația Fluvială a Dunării de Jos” Galați sau al administrațiilor de căi navigabile interioare în funcție de zonele de competență ale acestora, după caz, și se aprobă de către minister, indiferent de forma de proprietate asupra terenului pe care se face amenajarea respectivă.

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.

Art. 15. — (1) În zona de siguranță maritimă sau în zonele de siguranță a căilor navigabile interioare administrațiile instalează semne și semnale de navigație, de zi și de noapte, în punctele necesare pentru siguranța navigației. În acest scop administrațiile pot solicita, potrivit dispozițiilor legale, efectuarea

defrișărilor necesare menținerii vizibilității semnelor și semnalelor de navigație.

(2) Proprietarii sau, după caz, administratorii terenurilor aflate în zona de siguranță maritimă sau în zonele de siguranță a căilor navigabile interioare au obligația de a permite instalarea semnelor și semnalelor de navigație, de a evita obturarea acestora și de a permite accesul persoanelor care efectuează operațiuni de verificare și reparare a acestora, de consolidare și de protecție a căilor navigabile interioare, precum și al utilajelor folosite la aceste operațiuni.

(3) Cheltuielile de instalare și de întreținere a semnelor și semnalelor de navigație sunt suportate de administrațiile respective.

(4) La cercetarea evenimentelor de navigație în urma cărora au fost avariate mijloace de semnalizare plutitoare sau costiere, lucrări hidrotehnice aferente căii navigabile sau porturilor, pe lângă organele abilitate va participa și un reprezentant al administrațiilor interesate.

Art. 16. — (1) Lucrările în acvatoriile portuare sau în albia căilor navigabile interioare, dragajele de extracție și altele asemenea se pot executa, în condițiile legii, cu avizul Autorității Navale Române și al administrațiilor respective, precum și cu autorizarea ministerului.

(2) Pe perioada efectuării lucrărilor prevăzute la alin. (1), executantul are obligația, în conformitate cu cerințele impuse de Autoritatea Navală Română și de administrațiile respective, să asigure semnalizarea zonei și să o mențină în funcțiune pe cheltuiala sa.

Art. 17. — Construirea de poduri sau instalarea de conducte ori de cabluri peste sau sub căile navigabile interioare ori în porturi se face în condițiile legii și cu autorizarea ministerului. Proprietarii sau administratorii acestor instalații și construcții au obligația de a le marca și de a le semnaliza conform regulilor privind semnalizarea de navigație, de a asigura vizibilitatea semnalelor și a marcajelor respective și de a le menține în funcțiune pe cheltuiala lor.

Art. 18. — (1) Distrugerea sau deteriorarea apărărilor de mal și a digurilor de pe căile navigabile interioare este interzisă.

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

(3) Accesul în incintele portuare se reglementează prin regulamentul de funcționare al portului respectiv.

CAPITOLUL III

Activități de transport naval

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 la intrarea și ieșirea din porturi, între danele aceluiasi port și pe căile navigabile interioare și remorcajul de manevră al navelor maritime în porturi;

2. activitățile în legătură cu operarea navelor, cum ar fi: încărcarea/descărcarea navelor, depozitarea, stivuirea, amararea, sortarea, marcarea, paletizarea, pachetizarea, containerizarea, însăcuirea și alte activități privind mărfurile, agenturarea, curățarea magaziiilor 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 gunoii și a resturilor menajere de la nave;

2. alte activități, cum ar fi: executarea de construcții hidrotehnice specifice transportului naval, lucrările de scafandrierie 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, precum și modul și criteriile de autorizare se stabilesc prin ordin al ministrului transporturilor și infrastructurii.

(3) Nu se supun autorizării Autoritatea Navală Română, administrațiile, precum și operatorii economici care desfășoară respectivele activități în interes propriu, cu excepția activităților în legătură cu operarea navelor prevăzute la alin. (1) lit. b) pct. 2.

(4) Activitățile de încărcare/descărcare prevăzute la alin. (1) lit. b) pct. 2 a navelor fluviale care transportă mărfuri pe căile navigabile interioare ale României se desfășoară după cum urmează:

a) pentru încărcarea mărfurilor dintr-un port românesc având ca destinație un port dintr-un stat membru al Uniunii Europene se pot utiliza numai nave care sunt înregistrate într-un stat membru al Uniunii Europene sau care posedă un certificat de membru al flotei unui stat membru al acesteia;

b) pentru încărcarea mărfurilor dintr-un port românesc având ca destinație un port dintr-un stat care nu este membru al Uniunii Europene, se pot utiliza:

— nave care sunt înregistrate într-un alt stat membru al Uniunii Europene sau care posedă un certificat de membru al flotei unui stat membru al acesteia;

— nave care arborează pavilionul statului pe teritoriul căruia se află portul de destinație;

— nave care posedă o autorizație eliberată în conformitate cu legislația românească privind transportul în trafic direct dintre România și alte state;

c) pentru mărfurile care au fost încărcate într-un port aparținând unui stat membru al Uniunii Europene având ca destinație un port românesc, sunt acceptate la descărcare numai navele care sunt înregistrate într-un stat membru al Uniunii Europene ori care posedă un certificat de membru al flotei unui stat membru al acesteia sau navele, indiferent de pavilion, care transportă marfă ce urmează să fie transbordată în nave maritime.

Art. 20. — (1) Activitățile prevăzute la art. 19 alin. (1) lit. c) pct. 1 se asigură de administrații, direct sau prin intermediul unor operatori economici, în conformitate cu legislația în vigoare și sub controlul respectivelor administrații.

(2) Se interzice administrațiilor portuare din porturile unde infrastructura portuară aparține domeniului public sau domeniului privat, care aparține majoritar statului ori unităților administrativ-teritoriale, efectuarea activităților:

a) prevăzute la art. 19 alin. (1) lit. b) pct. 2;

b) de dragaj de extracție;

c) de reparații de nave, cu excepția navelor proprii;

d) de aprovizionare a navelor, cu excepția navelor proprii.

Art. 21. — (1) Activitățile de încărcare/descărcare mărfuri și îmbarcare/debarcare pasageri se desfășoară numai în porturile, în locurile și în punctele de operare aprobate în conformitate cu art. 8.

(2) Fac excepție de la prevederile alin. (1):

a) încărcarea/descărcarea mărfurilor destinate proceselor tehnologice ale unor unități industriale, care se pot desfășura numai în danele respectivelor unități, cu condiția ca acestea să facă dovada că respectivele mărfuri sunt destinate exclusiv proceselor tehnologice proprii;

b) încărcarea/descărcarea 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, în locurile și în punctele de operare prevăzute la art. 8;

c) încărcarea/descărcarea unor mărfuri în danele unor unități industriale în cazul în care în porturile din zonă nu există instalații adecvate.

(3) Aprobarea pentru operațiunile prevăzute la alin. (2) lit. a) și b) se acordă de către minister, prin direcție, iar pentru cazurile prevăzute la lit. c) de către Autoritatea Navală Română pentru fiecare caz, la solicitarea unităților industriale sau a operatorilor de marfă.

(4) Solicitarea aprobării se face cu cel puțin 7 zile înainte de data începerii operațiunilor, iar răspunsul se dă în 3 zile de la primirea solicitării.

CAPITOLUL IV

Adminstrarea porturilor și a căilor navigabile interioare

Art. 22. — Administrațiile prevăzute la art. 5 alin. (2) pot fi instituții publice, regii autonome, companii naționale sau societăți comerciale, aflate în subordinea sau sub autoritatea ministerului sau, după caz, a autorităților administrației publice locale.

Art. 23. — (1) În porturile în care infrastructura portuară aparține domeniului public sau privat al statului, administrațiile portuare se înființează prin hotărâre a Guvernului.

(2) În porturile unde infrastructura portuară aparține domeniului public sau privat al unităților administrativ-teritoriale, administrațiile portuare se înființează prin hotărâri ale consiliilor locale ale unităților administrativ-teritoriale respective.

(3) În porturile unde 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 situațiile prevăzute la alin. (2) și (3), administrațiile portuare respective funcționează numai cu autorizarea ministerului.

Art. 24. — (1) Administrațiile portuare prevăzute la art. 23 au în principal următoarele atribuții:

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

b) să repare, să întrețină și să mențină caracteristicile tehnice minime ale infrastructurii portuare;

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

d) să asigure în permanență adâncimile minime în bazinele portuare și la dane și semnalizarea pe șenalele de acces și în porturi;

e) să asigure semnalizarea în mare largă, activitate pentru care pot percepe tarife;

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

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

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

(3) La elaborarea regulamentelor portuare administrațiile se vor consulta cu instituțiile abilitate ale administrației publice centrale, cu asociațiile patronale și profesionale, 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) Urmărirea aplicării și respectării regulamentelor portuare se face de către administrații.

Art. 25. — (1) Administrarea căilor navigabile interioare se face de către administrațiile de căi navigabile interioare, în conformitate cu prevederile art. 5 alin. (1).

(2) Administrațiile prevăzute la alin. (1) se pot organiza ca instituții publice, regii autonome, companii naționale sau societăți comerciale aflate în subordinea ori sub autoritatea ministerului sau a autorităților administrației publice locale, după caz.

(3) În cazul în care căile navigabile aparțin domeniului public al statului, administrațiile de căi navigabile interioare se înființează prin hotărâre a Guvernului.

(4) În cazul în care o cale navigabilă interioară sau un sector al acesteia aparține domeniului public al unei unități administrativ-teritoriale sau mai multor unități administrativ-teritoriale, se înființează prin hotărâre a Guvernului o singură administrație de cale navigabilă interioară care are atribuțiile prevăzute la art. 26 alin. (1).

Art. 26. — (1) Administrațiile de căi navigabile interioare au următoarele atribuții:

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

b) să asigure repararea și întreținerea infrastructurii de cale navigabilă interioară;

c) să asigure adâncimile minime de navigație la nivelul valorilor comunicate oficial;

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.

(2) 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.

(3) 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.

Art. 27. — (1) Administrațiile porturilor și căilor navigabile interioare stabilesc anual:

a) programul de întreținere și reparație;

b) programul de semnalizare;

c) programul de dragaj pentru asigurarea adâncimilor minime, cu consultarea operatorilor portuari;

d) programul de investiții.

(2) Programele prevăzute la alin. (1) sunt elaborate de către administrațiile portuare și de căi navigabile interioare și se aprobă de către consiliul de administrație în cazul administrațiilor aflate în subordinea sau sub autoritatea ministerului, iar în cazul celor aflate în subordinea sau sub autoritatea autorităților administrației publice locale, se aprobă de către consiliul local.

(3) Lucrările necesare pentru derularea programelor prevăzute la alin. (1) se efectuează de către administrații cu personalul propriu sau prin atribuirea respectivelor lucrări unor operatori economici specializați, în conformitate cu legislația în vigoare.

Art. 28. — Administrațiile portuare și/sau de căi navigabile interioare pot desfășura și alte activități în conformitate cu prevederile actelor normative de organizare și funcționare a acestora.

CAPITOLUL V

Utilizarea infrastructurilor de transport naval care aparțin domeniului public

Art. 29. — Infrastructura de transport naval prevăzută la art. 6, care face parte din domeniul public, cu excepția apelor naționale navigabile, poate fi concesionată, subconcesionată, închiriată ori dată în administrare, după caz, în condițiile legii.

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

a) dată în administrare administrațiilor portuare și/sau de căi navigabile interioare, organizate ca instituții publice sau regii autonome;

b) dată în administrare autorităților administrației publice locale;

c) concesionată administrațiilor portuare și/sau de căi navigabile interioare, organizate ca societăți comerciale sau companii naționale aflate în subordinea sau sub autoritatea ministerului, respectiv a autorităților administrației publice locale, după caz.

(2) Concesionarea infrastructurii de transport naval în condițiile prevederilor alin. (1) lit. c) și ale art. 29 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) Titularii contractelor de concesiune, subconcesiune sau închiriere nu au dreptul să cesioneze, în tot sau în parte, aceste contracte fără acordul scris al Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, care este opozabil administrațiilor.

(4) 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.

(5) Pentru utilizarea infrastructurii de transport naval concesionate, respectiv subconcesionate, utilizatorii vor plăti o redevență al cărei nivel se stabilește prin contractele corespunzătoare. Nivelul redevenței se calculează pe baza veniturilor obținute prin punerea la dispoziția utilizatorilor a infrastructurii de transport naval.

(6) Administrațiile vor plăti concedenților o redevență calculată pe baza veniturilor obținute prin punerea la dispoziția utilizatorilor a infrastructurii primite în concesiune.

(7) În cazul în care infrastructura de transport naval aparține domeniului public al unităților administrativ-teritoriale, toate veniturile obținute din utilizarea infrastructurii vor fi folosite pentru a acoperi cheltuielile de dezvoltare, funcționare, întreținere și reparație a infrastructurii respective.

(8) În cazul în care veniturile obținute din utilizarea infrastructurii prevăzute la alin. (7) nu sunt suficiente pentru a acoperi cheltuielile de dezvoltare, funcționare, întreținere și reparație a infrastructurii respective, autoritățile administrației publice locale sunt obligate să asigure acoperirea acestor cheltuieli din bugetele proprii.

(9) Bugetele anuale de venituri și cheltuieli ale administrațiilor prevăzute la alin. (6) se avizează de către minister.

Art. 31. — (1) Punerea la dispoziția utilizatorilor de către administrații a terenurilor portuare care aparțin domeniului public se face numai prin contracte de concesiune, subconcesiune sau închiriere, în condițiile legii.

(2) Utilizatorii prevăzuți la alin. (1) nu au dreptul să subconcesioneze sau să închirieze terenurile portuare ce le-au fost concesionate sau subconcesionate.

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) măsurile de protecție a mediului;

d) volumul minim de marfă anual ce va fi operat în/din nave prin danele aferente respectivei infrastructuri;

e) sumele cu care se va diminua, respectiv se va majora redevența, în cazul în care volumul de marfă operat în danele aferente respectivei infrastructuri este mai mare, respectiv mai mic, decât volumul minim de marfă stabilit prin caietul de sarcini;

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

Art. 33. — Criteriile de atribuire a contractelor de concesiune/subconcesiune vor fi:

a) valoarea redevenței;

b) programul și valoarea investițiilor pe care ofertantul propune să le efectueze pe durata contractului;

c) volumul minim de mărfuri ce trebuie operat anual în/din nave prin danele aferente infrastructurii concesionate/subconcesionate, după caz;

d) programul și valoarea investițiilor pentru măsurile de protecție a mediului, după caz.

Art. 34. — Contractele de concesiune/subconcesiune vor cuprinde cel puțin:

a) perioada pentru care se concesionează/subconcesionează infrastructura. În cazul în care în oferta câștigătoare s-a prevăzut efectuarea programelor de investiții, perioada contractului se stabilește ținându-se cont de valoarea și de perioada de amortizare a investiției. 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 nu este prevăzută efectuarea unor programe de investiții corespunzătoare, perioada contractului nu poate depăși 5 ani;

b) valoarea redevenței stabilită prin ofertă;

c) modul de plată a redevenței;

d) programul și valoarea investițiilor, precum și graficul de execuție;

e) volumul minim de mărfuri prevăzut în ofertă ce urmează a fi operat anual în/din nave prin danele aferente infrastructurii, după caz;

f) procentul de creștere, respectiv de scădere, a volumului de mărfuri prevăzut la lit. e), pentru care se aplică un procent de scădere, respectiv de creștere, a redevenței prevăzute la lit. b);

g) programul și valoarea investițiilor privind protecția mediului și graficul de execuție, după caz;

h) condiția de reziliere unilaterală de către concedent fără notificare prealabilă în cazul nerespectării 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, sau în cazul neplății redevenței pe o perioadă de 3 luni consecutive, din cauze imputabile operatorului economic;

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

Art. 35. — Închirierea infrastructurii de transport naval se face în conformitate cu regulamentul aprobat prin ordin al ministrului transporturilor și infrastructurii, respectiv prin hotărâre a autorității administrației publice locale, după caz. Prin regulament se stabilesc categoriile de infrastructură care pot fi închiriate, modalitatea de atribuire a acestora, contractul-cadru de închiriere și cerințele minime conform acestuia.

Art. 36. — Utilizarea de către nave a cheiurilor, danelor, instalațiilor portuare, a căilor navigabile interioare și a ecluzelor se face pe bază de comandă/contract de prestări de servicii încheiat între administrații și proprietarii/operatorii navelor sau agenții acestora.

Art. 37. — (1) Tarifele prevăzute în contractele de prestări servicii, percepute pentru utilizarea infrastructurii de transport naval în conformitate cu prevederile art. 36, precum și tarifele pentru alte activități și servicii prestate de administrații se stabilesc de către administrații, în mod nediscriminatoriu.

(2) Stabilirea tarifelor se face pe baza unor norme de fundamentare întocmite de administrații.

Art. 38. — 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.

Art. 39. — Prevederile prezentului capitol se completează cu prevederile corespunzătoare ale legislației specifice în vigoare.

Art. 40. — (1) Administrațiile sunt obligate să facă publice tarifele prevăzute la art. 37.

(2) Administrațiile pot, cu aprobarea consiliilor de administrație, să acorde facilități sau reduceri la tarifele prevăzute la art. 37.

(3) Facilitățile sau reducerile prevăzute la alin. (2) se aplică tuturor utilizatorilor în mod nediscriminatoriu și se fac publice.

Art. 41. — (1) Operatorii economici care desfășoară activități de transport naval în porturi și pe căile navigabile interioare au obligația să transmită administrațiilor în a căror zonă își desfășoară activitatea toate datele solicitate de către acestea privind volumul de marfă operat, portul de încărcare/descărcare a mărfurilor, numărul de nave operate și normele de operare.

(2) Administrațiile au obligația să centralizeze aceste date și să le publice anual.

Art. 42. — (1) Ministerul are dreptul de a controla administrațiile în ceea ce privește modul de administrare și de utilizare a infrastructurii de transport naval, modul în care respectă regulamentul portuar, precum și 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.

(2) Din organele de conducere ale administrațiilor vor face parte reprezentanți ai ministerului și, după caz, ai acționarilor, iar în cazul în care infrastructura portuară este administrată de

autoritățile administrației publice locale, și reprezentanții acestora, dacă prin lege nu se prevede altfel.

CAPITOLUL VI

Exercitarea activității de control de către administrații

Art. 43. — Procedurile ce trebuie îndeplinite pentru intrarea și ieșirea navelor în/din porturi, precum și documentele aferente acestor proceduri se stabilesc prin hotărâre a Guvernului.

Art. 44. — (1) Administrațiile alocă danele în care navele urmează să acosteze și să opereze, stabilesc ordinea de intrare pentru navele care intră în port, avizează buletinul de pilotaj sau de manevră, după caz, și dau acceptul portuar.

(2) Autoritatea Navală Română, prin căpităniile de port, eliberează permisul de acostare pe baza acceptului portuar dat de administrație.

(3) Alocarea danelor și ordinea intrării în port se stabilesc în funcție de solicitările operatorilor economici care desfășoară activități de încărcare/descărcare nave și imbarcare/debarcare pasageri. Au prioritate în aceste alocări operatorii economici ale căror elemente de suprastructură se află în danele respective sau cărora le-au fost impuse condiții de trafic/permanență la încheierea contractelor de închiriere/concesiune/subconcesiune.

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 siguranța și securitatea infrastructurii portuare și operarea navelor.

Art. 46. — În porturile sau în zonele din porturi în care nu s-a instituit obligativitatea pilotajului sau a remorcajului administrația poate impune ca navele, indiferent de pavilionul pe care îl arborează, să ia un pilot și/sau să fie asistate în timpul manevrelor de un remorcher, în cazurile în care:

a) navele sau încărcătura acestora constituie o amenințare iminentă pentru mediu; aceste categorii de nave și de mărfuri trebuie făcute publice în prealabil prin regulamentul de exploatare a portului sau prin avize către navigatori;

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

CAPITOLUL VII

Serviciile de siguranță în porturi și pe căi navigabile

Art. 47. — (1) Serviciile de siguranță se desfășoară sub controlul statului, prin minister.

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

Art. 48. — Serviciile de siguranță sunt prestate tuturor utilizatorilor care apelează la ele, pe o bază permanentă, nediscriminatorie, uniformă și continuă, în condiții egale în ceea ce privește calitatea, timpul și prețul.

Art. 49. — Ministerul stabilește porturile, căile navigabile interioare, zonele sau porțiunile din aceste zone, precum și categoriile de nave, pentru care serviciul de pilotaj este obligatoriu.

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

a) prin corpul de piloți aparținând administrației;

b) prin intermediul unor operatori economici specializați, autorizați în conformitate cu prevederile art. 19 alin. (2), pe bază de contract încheiat în mod nediscriminatoriu între administrație și respectivii operatori economici;

c) prin concesionarea serviciului de pilotaj, în condițiile legii, de către administrație către operatori economici specializați, autorizați în conformitate cu prevederile art. 19 alin. (2).

(2) În cazul în care în porturile prevăzute la alin. (1) nu există niciun operator economic autorizat care poate să efectueze serviciul de pilotaj prevăzut sau în situația imposibilității derulării, din motive obiective, a contractelor de concesiune încheiate, furnizarea acestor servicii va fi asigurată de către administrații și de către operatori economici autorizați conform prevederilor art. 19 alin. (2), pe bază de contracte atribuite în condițiile legii.

(3) În cazul în care pilotajul este realizat de operatori economici autorizați, aceștia comunică administrațiilor tarifele de pilotaj și facilitățile acordate.

(4) Administrațiile fac publice lista operatorilor economici autorizați cu care au încheiat contracte pentru pilotaj, tarifele practicate și facilitățile acordate de aceștia.

(5) Pentru folosirea infrastructurii portuare, operatorii economici prevăzuți la alin. (1) plătesc un tarif stabilit de administrație.

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

Art. 51. — (1) Pilotajul navelor 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 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 și infrastructurii.

(3) Pilotajul navelor maritime prevăzut la alin. (1), precum și manevrele de sosire și plecare din porturile Sulina, Tulcea, Galați și Brăila 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);

c) prin concesionarea serviciului de pilotaj, în condițiile legii, către operatorii autorizați în conformitate cu prevederile art. 19 alin. (2).

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

(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.

(6) Manevrele și pilotajul navelor maritime în porturile Sulina, Tulcea, Galați și Brăila, cu excepția celor prevăzute la alin. (3), se efectuează de către administrațiile portuare în conformitate cu prevederile art. 50.

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

a) direct, cu remorchere și personal propriu al administrației;

b) prin intermediul operatorilor economici specializați, autorizați conform prevederilor art. 19 alin. (2), pe bază de contract încheiat în mod nediscriminatoriu între administrație și respectivii operatori economici, pe baza criteriilor impuse prin contractul-cadru;

c) prin concesionarea serviciului de remorcaj de către administrație, în condițiile legii, către operatorii economici specializați, autorizați conform prevederilor art. 19 alin. (2).

(2) În cazul în care în porturile prevăzute la alin. (1) nu există niciun operator economic autorizat care să efectueze serviciile de remorcaj de manevră, furnizarea acestui serviciu va fi asigurată de administrații, prin remorhere și personal proprii. În situația imposibilității derulării, din motive obiective, a contractelor de concesiune încheiate, furnizarea serviciului va fi asigurată de operatori economici autorizați conform prevederilor art. 19 alin. (2), pe bază de contracte atribuite în condițiile legii.

(3) În cazul în care serviciul de remorcaj de manevră a navelor maritime se execută prin operatori economici autorizați, aceștia comunică administrațiilor portuare tarifele practicate, precum și facilitățile acordate.

(4) Administrațiile fac publice lista operatorilor economici autorizați cu care au încheiat contracte în conformitate cu alin. (1), tarifele practicate și facilitățile acordate de aceștia, prevăzute la alin. (3).

(5) Pentru utilizarea infrastructurii, operatorii economici prevăzuți la alin. (1) au obligația să plătească administrației un tarif de utilizare a infrastructurii portuare stabilit de către aceasta, în condițiile art. 37.

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

CAPITOLUL VIII Mărfuri periculoase

Art. 53. — Toți operatorii economici care transportă, operează sau depozitează mărfuri periculoase în apele naționale navigabile ori în porturile românești au obligația să respecte prevederile legislației naționale și ale acordurilor și convențiilor internaționale la care România este parte. Aceste operațiuni se execută sub supravegherea unor persoane specializate în manipularea mărfurilor periculoase, care pot fi angajate de operatorii economici ca personal propriu sau pe bază de contract încheiat cu operatorii economici specializați în manipularea mărfurilor periculoase.

Art. 54. — Orice navă, indiferent de pavilionul pe care îl arborează, care urmează să încarce sau să descarce mărfuri periculoase în porturile românești ori să tranziteze cu substanțe periculoase apele naționale navigabile, are obligația să respecte prevederile legislației naționale, ale acordurilor și convențiilor internaționale la care România este parte și să informeze corespunzător administrațiile.

CAPITOLUL IX Agenturarea navelor

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

Art. 56. — (1) Agentul reprezintă nava, precum și pe comandantul, proprietarul sau operatorul acesteia în fața autorităților publice, a administrațiilor, a tuturor operatorilor economici care prestează servicii pentru navă, echipaj, proprietar sau operator și acționează în limitele mandatului de împuternicire dat de aceștia.

(2) Agentul are obligația să asiste nava și pe comandantul acesteia în toate acțiunile sale, de la sosirea și până la plecarea din port.

(3) În cazul navelor maritime care tranzitează porturile Dunării, agentul asistă nava până la bara Sulina.

Art. 57. — Agentul are obligația să aducă la cunoștință comandantului navei agenturate prevederile legale aplicabile din domeniul transportului naval, activitatea autorităților publice și administrațiilor, precum și ordinele și dispozițiile autorităților locale care acționează în porturi și pe căile navigabile interioare.

Art. 58. — Pentru navele pe care le agenturează agentul garantează plata tarifelor, a taxelor și a celorlalte cheltuieli portuare către autoritățile publice, administrațiile și operatorii economici care prestează servicii de siguranță, stabilite în

conformitate cu reglementările în vigoare sau prevăzute în contractele încheiate.

CAPITOLUL X Munca în porturi

Art. 59. — Munca în porturi este reglementată de prezenta ordonanță, de legislația muncii și de acordurile și convențiile internaționale la care România este parte.

Art. 60. — (1) Constituie muncă specifică în porturi operațiunile de încărcare/descărcare a mărfurilor și/sau a containerelor în și din nave, de manipulare în și din magazinele portuare sau în și din alte mijloace de transport, de depozitare, stivuire, amarare, sortare, paletizare, pachetizare, containerizare, slinguire, însăcuire a mărfurilor, precum și operațiunile de curățare a hambarelor și a magaziiilor navelor, efectuate manual sau mecanizat.

(2) Munca specifică în porturi este prestată de muncitorii portuari.

Art. 61. — (1) Poate fi muncitor portuar orice persoană care a împlinit vârsta de 18 ani și îndeplinește criteriile de sănătate și de pregătire profesională în conformitate cu legislația în vigoare.

(2) Sistemul de calificare a muncitorilor portuari se organizează și se desfășoară în conformitate cu prevederile legale în vigoare.

Art. 62. — (1) Muncitorii portuari își desfășoară activitatea în port numai dacă sunt înregistrați și dacă dețin carnet de lucru.

(2) Administrațiile portuare înregistrează fiecare muncitor portuar în baza unei solicitări scrise din partea agenției prevăzute la art. 64 sau a angajatorului cu care respectivul muncitor portuar are contract de muncă înregistrat la inspectoratul teritorial de muncă.

(3) Angajatorii prevăzuți la alin. (2) sunt operatori economici care efectuează munca specifică portuară și sunt autorizați în acest sens.

(4) Metodologia de eliberare a carnetelor de lucru în port și de înregistrare a muncitorilor portuari se aprobă prin ordin al ministrului transporturilor și infrastructurii.

(5) Pentru eliberarea carnetului de lucru în port se percep tarife stabilite de administrații.

(6) Carnetul de lucru eliberat este valabil numai în portul respectiv, pe perioada în care muncitorul portuar are încheiat contract individual de muncă cu operatorul economic care a solicitat înregistrarea sa sau pentru perioada în care acesta este înscris în cadrul agenției înființate potrivit art. 64.

(7) În cazul încetării contractului individual de muncă sau retragerii din cadrul agenției prevăzute la art. 64, operatorul economic sau agenția este obligat(ă) să înștiințeze în scris administrația și să predea carnetul de lucru al respectivului muncitor portuar.

(8) Carnetele de lucru predate se păstrează de către administrații.

(9) În cazul în care muncitorul portuar prevăzut la alin. (7) încheie un contract individual de muncă cu un alt operator economic care își desfășoară activitatea în portul respectiv, administrația va elibera carnetul de lucru, la cerere, noului angajator.

Art. 63. — (1) Operatorii economici sunt obligați să înregistreze la administrații muncitorii portuari cu care au încheiat contracte individuale de muncă, în conformitate cu prevederile art. 62 alin. (2).

(2) Operatorii economici prevăzuți la art. 62 alin. (3) sunt obligați să utilizeze numai muncitori portuari cu care au încheiat contracte individuale de muncă pe perioadă nedeterminată sau determinată, dacă aceștia:

- a) sunt înregistrați la administrații; și
- b) posedă carnet de lucru.

Art. 64. — (1) Pentru asigurarea necesarului de forță de muncă portuară de rezervă și pentru optimizarea folosirii acesteia în funcție de variația traficului portuar, în porturile Constanța, Midia și Mangalia se înființează o agenție de

ocupare și formare profesională a muncitorilor portuari, denumită în continuare *agenția*. Agenția este asociație profesională și se înregistrează și funcționează conform prevederilor Ordonanței Guvernului nr. 26/2000 cu privire la asociații și fundații, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 246/2005, cu modificările și completările ulterioare.

(2) Agenția este constituită din reprezentanții operatorilor economici și/sau ai organizațiilor acestora, precum și ai federației sindicale a lucrătorilor portuari cu cel mai mare număr de membri cotizanți din porturile Constanța, Midia și Mangalia.

Art. 65. — (1) Agenția are, în principal, următoarele atribuții:

a) întocmește programul de dezvoltare a forței de muncă portuară de rezervă, în funcție de dinamica activității portuare;

b) ține evidența muncitorilor portuari de rezervă din cadrul agenției angajați cu contracte individuale de muncă;

c) gestionează forța de muncă de rezervă, în vederea asigurării unui echilibru între cerere și ofertă, la nivelul portului respectiv;

d) păstrează carnetele de lucru pentru muncitorii de rezervă;

e) asigură furnizarea muncitorilor portuari din forța de muncă de rezervă, la solicitarea operatorilor economici;

f) desfășoară activități de calificare, perfecționare, policalificare și reconversie profesională a muncitorilor portuari, la cererea acestora sau a angajatorilor, pe bază de contract;

g) colaborează cu administrația portuară, cu autoritatea administrației publice locale sau cu alte instituții de autoritate, pentru rezolvarea problemelor specifice vizând forța de muncă de rezervă, precum și pentru rezolvarea deficiențelor semnalate vizând utilizarea forței de muncă din porturi;

h) acționează în vederea asigurării unui venit minim pentru muncitorii portuari de rezervă pentru perioada când nu li se poate asigura de lucru din motive neimputabile acestora;

i) urmărește ca operatorii economici să nu utilizeze muncitori portuari decât în condițiile stabilite prin prezenta ordonanță.

(2) Furnizarea forței de muncă de rezervă conform alin. (1) lit. e) se realizează pe bază de contract încheiat între operatorul economic și agenție.

(3) Regulamentul-cadru de organizare și funcționare a agenției va fi aprobat prin ordin al ministrului muncii, familiei și protecției sociale.

Art. 66. — (1) Sursele de venituri ale agenției sunt următoarele:

a) cotizații lunare ale muncitorilor portuari înscriși la agenție;

b) cotizații lunare ale asociațiilor pentru constituirea fondului destinat plății indemnizațiilor personalului de rezervă;

c) contribuții ale operatorilor economici, în cuantum de 0,05 lei/tona manipulată sau 0,1 lei/container de 20' (TEU) plătite lunar;

d) contribuții de la Agenția Națională pentru Ocuparea Forței de Muncă pentru programele de calificare, perfecționare, reconversie profesională și policalificare a muncitorilor portuari, în condițiile legii;

e) venituri din activitățile pentru care a fost autorizată, în conformitate cu prevederile legale;

f) alte venituri provenite din donații;

g) veniturile încasate de agenție din contractele încheiate conform prevederilor art. 65 alin. (1) lit. f);

h) alte surse prevăzute de Ordonanța Guvernului nr. 26/2000, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 246/2005, cu modificările și completările ulterioare.

(2) Cotizațiile muncitorilor portuari înscriși la agenție se stabilesc anual de adunarea generală a asociațiilor agenției.

CAPITOLUL XI Contravenții

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

a) construirea unui port în apele navigabile naționale fără avizele și autorizațiile corespunzătoare;

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

c) executarea de lucrări de dezvoltare a porturilor ale căror terenuri aparțin domeniului public fără avizele și autorizațiile corespunzătoare;

d) executarea de lucrări de modificare a infrastructurii portuare existente fără avizele și autorizațiile corespunzătoare;

e) realizarea de construcții și de instalații noi, precum și orice modificări aduse construcțiilor hidrotehnice sau capacităților portuare existente și destinației acestora fără aprobarea ministerului;

f) deschiderea unor puncte și locuri de operare din afara porturilor deschise accesului public pentru operarea de mărfuri și/sau îmbarcarea/debarcarea de persoane fără aprobările corespunzătoare;

g) efectuarea încărcării/descărcării mărfurilor și a îmbarcării/debarcării pasagerilor în afara locurilor autorizate;

h) încărcarea/descărcarea unei nave fluviale cu nerespectarea prevederilor art. 19 alin. (4);

i) distrugerea sau deteriorarea semnelor și semnalelor de navigație;

j) refuzul de a permite accesul pentru instalarea, repararea sau verificarea semnelor și semnalelor de navigație;

k) executarea de lucrări în acvatoriile portuare sau în albia căilor navigabile interioare, dragaje de extracție și altele asemenea fără avizele corespunzătoare;

l) instalarea ori construirea de poduri sau instalarea de conducte ori de cabluri peste sau sub căile navigabile interioare ori în porturi fără avizele corespunzătoare;

m) distrugerea sau deteriorarea apărărilor de mal și a digurilor de pe căile navigabile interioare;

n) depozitarea mărfurilor pe coronamentul apărărilor de mal și al digurilor de pe căile navigabile interioare;

o) depozitarea mărfurilor pe coronamentul cheiurilor și pe căile de acces în porturi;

p) efectuarea de activități de transport naval fără autorizare;

r) efectuarea serviciilor de siguranță fără a avea încheiate contracte cu administrațiile;

s) nerespectarea interdicției de oprire a operațiunilor de încărcare/descărcare;

t) nerespectarea obligațiilor prevăzute la art. 41 și la art. 62 alin. (7);

u) folosirea de muncitori portuari neînregistrați la administrații și/sau fără carnet de lucru;

v) accesul fără forme legale în incinta portului;

w) staționarea mijloacelor de transport sau a utilajelor în locuri nepermise;

x) 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;

y) nerespectarea prevederilor art. 16 alin. (2);

z) nerespectarea prevederilor art. 20 alin. (2);

aa) nerespectarea prevederilor art. 53;

ab) nerespectarea prevederilor art. 56 alin. (2);

ac) nerespectarea prevederilor art. 57;

ad) încălcarea de către operatorii economici a prevederilor art. 63.

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. j), w), ab) și ac);

b) cu amendă de la 1.000 lei la 5.000 lei, pentru faptele prevăzute la art. 67 lit. i), r) și v);

c) cu amendă de la 5.000 lei la 10.000 lei, pentru faptele prevăzute la art. 67 lit. g), p), s), t), u), x) și ad);

d) cu amendă de la 10.000 lei la 30.000 lei, pentru faptele prevăzute la art. 67 lit. d), e), f), h), k), m), n) și o);

e) prin derogare de la prevederile art. 8 alin. (2) lit. a) 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, cu amendă de la 100.000 lei la 500.000 lei, pentru faptele prevăzute la art. 67 lit. a), b), c), l), y), z) și aa).

(2) Avizele și autorizațiile emise fără respectarea procedurilor prevăzute de prezenta ordonanță și de legislația în vigoare sunt lovite de nulitate.

(3) Orice investiție realizată fără obținerea de avize și autorizații în conformitate cu procedurile prevăzute de prezenta ordonanță și de legislația în vigoare, precum și investițiile realizate fără respectarea reglementărilor legale în vigoare se desființează pe cheltuiala proprietarului investiției.

Art. 69. — Constatarea contravențiilor și aplicarea sancțiunilor se fac de către persoanele împuternicite de minister, de Autoritatea Navală Română, de administrații sau de autoritățile administrației publice locale, astfel:

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

b) de către persoanele împuternicite de Autoritatea Navală Română, în cazul faptelor prevăzute la art. 67 lit. b), d), e), f), g), h), k), l), m), n), o), p), r), s), aa), ab) și ac);

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

d) de către persoanele împuternicite de administrații, în cazul faptelor prevăzute la art. 67 lit. i), j), t), u), v), w), x), y) și ad).

Art. 70. — Împotriva procesului-verbal de constatare a contravenției și de aplicare a sancțiunii se poate face plângere în termen de 15 zile de la data înmânării sau comunicării acestuia, conform reglementărilor legale în vigoare.

Art. 71. — Dispozițiile art. 67 și 68 se completează cu prevederile Ordonanței Guvernului nr. 2/2001 privind regimul juridic al contravențiilor, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 180/2002, cu modificările și completările ulterioare.

Art. 72. — Aplicarea sancțiunilor contravenționale prevăzute în prezentul capitol nu înlătură dreptul administrațiilor și al Autorității Navale Române de a retrage sau de a suspenda autorizațiile acordate operatorilor economici.

NOTĂ:

Reproducem mai jos art. II și III din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 86/2007, astfel cum au fost aprobate și modificate prin Legea nr. 108/2010, precum și art. II și III din Legea nr. 108/2010, care nu sunt încorporate în forma republicată a Ordonanței Guvernului nr. 22/1999 și care se aplică, în continuare, ca dispoziții proprii ale acestora:

— Art. II și III din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 86/2007:

„**Art. II.** — (1) Contractele de concesiune a serviciilor de siguranță, încheiate între Ministerul Transporturilor și Infrastructurii și operatorii economici, înainte de intrarea în vigoare a prezentei ordonanțe de urgență, rămân în vigoare până la data expirării.

(2) Până la expirarea contractelor prevăzute la alin. (1), serviciile de siguranță se efectuează numai de către concesiionari.

(3) Contractele de închiriere a terenurilor portuare aparținând domeniului public, încheiate între administrațiile portuare și de căi navigabile interioare și operatorii economici înainte de data intrării în vigoare a prezentei ordonanțe de urgență, rămân valabile până la data expirării.

(4) Contractele prevăzute la alin. (3) pot fi renegociate, în vederea prelungirii, cu 30 de zile înainte de data expirării.

(4¹) Contractele prevăzute la alin. (3) pot fi transformate în contracte de subconcesiune, în interiorul aceluiași termen de expirare, la solicitarea operatorilor economici respectivi, în condițiile legii.

(4²) Contractele de asociere prevăzute la art. 27² alin. (4)*) 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, pot fi transformate în contracte de închiriere/subconcesiune, la solicitarea operatorilor economici, în condițiile legii.

(5) În cazul în care pe terenurile portuare sunt construite elemente de suprastructură, cum sunt platformele, magaziiile, depozitele și altele asemenea, care sunt utilizate legal de operatorii economici, iar pentru terenurile aferente nu sunt încheiate contracte de închiriere sau subconcesiune între operatorii economici și administrații, aceștia sunt obligați să încheie cu respectivele administrații contracte de închiriere sau subconcesiune a terenurilor portuare respective, care vor cuprinde cel puțin condițiile prevăzute la art. 27⁷, respectiv la art. 27^{6**}) din Ordonanța Guvernului nr. 22/1999, republicată, cu modificările și completările ulterioare.

(6) Valoarea chiriei/redevenței ce va fi prevăzută în contractele de închiriere/subconcesiune a terenului portuar care vor fi încheiate în conformitate cu alin. (5), cumulată cu valoarea chiriei pentru utilizarea elementelor de suprastructură respective, nu vor depăși valoarea cumulată a sumelor pe care operatorii economici o plăteau înainte de încheierea contractelor de închiriere/subconcesiune a terenurilor portuare.

(6¹) În cazul în care elementele de suprastructură aparțin operatorilor economici, valoarea chiriei/redevenței stabilită în contractele de închiriere/subconcesiune a terenurilor portuare ce se vor încheia în conformitate cu prevederile alin. (5) va avea aceeași valoare pentru aceeași categorie de terenuri, cu chiria/redevența stabilită în contractele prevăzute la alin. (6).

(7) Contractele prevăzute la alin. (5) se vor încheia într-o perioadă de 180 de zile de la data intrării în vigoare a legii de aprobare a prezentei ordonanțe de urgență.

(8) 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. — În termen de 90 de zile de la publicarea legii de aprobare a prezentei ordonanțe de urgență în Monitorul Oficial al României, Partea I, Ministerul Transporturilor***) va modifica și va completa Ordinul ministrului lucrărilor publice, transporturilor și locuinței nr. 287/2003 privind autorizarea agenților economici care desfășoară activități de transport naval, publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 287 din 24 aprilie 2003, cu modificările și completările ulterioare.”

— Art. II și III din Legea nr. 108/2010:

„**Art. II.** — Pe data intrării în vigoare a prezentei legi, din cuprinsul anexelor nr. 5 și 6 la Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 107/2002 privind înființarea Administrației Naționale «Apele Române», publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 691 din 20 septembrie 2002, aprobată cu modificări prin Legea nr. 404/2003, cu modificările și completările ulterioare, se elimină sintagma «servicii de ecluzare a navelor pe canale navigabile».

Art. III. — Pe data intrării în vigoare a prezentei legi se abrogă Ordonanța Guvernului nr. 131/2000 privind instituirea unor măsuri pentru facilitarea exploatării porturilor, republicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 750 din 15 octombrie 2002, cu modificările ulterioare.”

*) Conform prezentei forme republicate art. 27² alin. (4) s-a renumerotat și a devenit art. 30 alin. (4).

**) Conform prezentei forme republicate art. 27⁷ și art. 27⁶ s-au renumerotat și au devenit art. 35 și art. 34.

***) Conform Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 221/2008 pentru stabilirea unor măsuri de reorganizare în cadrul administrației publice centrale, Ministerul Transporturilor a fost reorganizat în Ministerul Transporturilor și Infrastructurii.

ABONAMENTE LA PUBLICAȚIILE OFICIALE PE SUPORT FIZIC
— Prețuri pentru anul 2010 —

Nr. crt.	Denumirea publicației	Număr de apariții anuale	Valoare (TVA 9% inclus) — lei		
			12 luni	3 luni	1 lună
1.	Monitorul Oficial, Partea I	900	1.200	330	120
2.	Monitorul Oficial, Partea I, limba maghiară	100	1.500		140
3.	Monitorul Oficial, Partea a II-a	200	2.250		200
4.	Monitorul Oficial, Partea a III-a	500	430		40
5.	Monitorul Oficial, Partea a IV-a	6.000	1.720		160
6.	Monitorul Oficial, Partea a VI-a	240	1.600		150
7.	Monitorul Oficial, Partea a VII-a	48	540		50
8.	Colecția Legislația României	4	450	120	
9.	Colecția Hotărâri ale Guvernului României	12	750		70

NOTĂ:

Monitorul Oficial, Partea I bis, se multiplică și se achiziționează pe bază de comandă.

ABONAMENTE LA PRODUSELE ÎN FORMAT ELECTRONIC
— Prețuri pentru anul 2010 —

Produs	Abonamentul FLEXIBIL (Monitorul Oficial, Partea I + alte 3 părți ale Monitorului Oficial, la alegere)									
	Lunar					Anual				
	Online/ Monopost	Rețea 5	Rețea 25	Rețea 100	Rețea 300	Online/ Monopost	Rețea 5	Rețea 25	Rețea 100	Rețea 300
AutenticMO	40	100	250	600	1.320	400	1.000	2.500	6.000	13.200
ExpertMO	90	230	580	1.390	3.060	900	2.250	5.630	13.510	29.720

Produs	Abonamentul COMPLET (Monitorul Oficial, Partea I + toate celelalte părți ale Monitorului Oficial)									
	Lunar					Anual				
	Online/ Monopost	Rețea 5	Rețea 25	Rețea 100	Rețea 300	Online/ Monopost	Rețea 5	Rețea 25	Rețea 100	Rețea 300
AutenticMO	50	130	330	790	1.740	500	1.250	3.130	7.510	16.520
ExpertMO	110	280	700	1.680	3.700	1.100	2.750	6.880	16.510	36.320

Prețurile sunt exprimate în lei și conțin TVA.

Mai multe informații puteți găsi pe site-ul www.expert-monitor.ro, unde puteți aplica on-line comanda.

EDITOR: PARLAMENTUL ROMÂNIEI — CAMERA DEPUTAȚILOR



„Monitorul Oficial” R.A., Str. Parcului nr. 65, sectorul 1, București; C.I.F. RO427282,
IBAN: RO55RNCB0082006711100001 Banca Comercială Română — S.A. — Sucursala „Unirea” București
și IBAN: RO12TREZ7005069XXX000531 Direcția de Trezorerie și Contabilitate Publică a Municipiului București
(alocat numai persoanelor juridice bugetare)
Tel. 021.318.51.29/150, fax 021.318.51.15, e-mail: marketing@ramo.ro, internet: www.monitoruloficial.ro
Adresa pentru publicitate: Centrul pentru relații cu publicul, București, șos. Panduri nr. 1,
bloc P33, parter, sectorul 5, tel. 021.401.00.70, fax 021.401.00.71 și 021.401.00.72
Tiparul: „Monitorul Oficial” R.A.

