

GVERNUL ROMÂNIEI  
PRIMUL – MINISTRU

2010  
3008/2007

Biroul permanent al Senatului  
Bp 187 12.09.2007

**Domnule președinte,**

În conformitate cu prevederile art.111 alin.(1) din Constituție,  
Guvernul României formulează următorul

## **PUNCT DE VEDERE**

referitor la *propunerea legislativă pentru modificarea Ordonanței Guvernului nr. 42/1997*, inițiată de domnul deputat Mihei Adrian Sirojea din Grupul Parlamentar al Partidului Conservator (Bp.187/2005).

### **I. Principalele reglementări**

Inițiativa legislativă parlamentară are ca obiect modificarea art.85 din Ordonanța Guvernului nr. 42/1997 privind transportul naval, republicată.

Inițiatorul justifică reglementarea propusă prin faptul că prevederile actuale ale art. 85 produc „o gravă imixtiune în gestiunea nautică a navei, prin aceea că transportorul străin, cel care trebuie să se descarce

*de gestiune prin predarea mărfii destinatarului este împiedicat să o facă*". Desfășurarea acțiunilor de manevră a navelor fluviale, „restricționate pe criteriul pavilionului”, trebuie să fie corelate cu principiile fundamentale ale economiei de piață, ale libertății comerțului și ale protecției concurenței neloiale.

## **II. Observații și propuneri**

1. Menționăm faptul că, în Uniunea Europeană, piața serviciilor portuare în porturile deschise traficului internațional prezintă o tendință de deschidere progresivă a acestui sector liberei concurențe. Totuși, se recunoaște că fiecare stat membru are dreptul de a limita, în anumite condiții, accesul liber la prestarea anumitor categorii de servicii portuare. *Astfel, sunt permise restricții obiectiv justificabile, cum ar fi particularitățile fiecărui port, cerințele privind securitatea la țărm, protecția mediului sau obligațiile serviciului public, respectiv condiționarea prestării serviciului de obținerea unei autorizări prealabile din partea autorităților competente.*

2. Referitor la obiectul propunerii legislative, precizăm că, era necesar ca în *Expunerea de motive* să fie determinate în mod expres dispozițiile Legii concurenței nr. 21/1996 care se aplică actelor și faptelor care au sau pot avea ca efect restrângerea, împiedicarea sau denaturarea concurenței și cu care se preconizează a se corela prevederile Ordonanței Guvernului nr. 42/1997, republicată, având în vedere că, în principal, Legea concurenței dispune cu privire la: practicile anticoncurențiale, abuzul de poziție dominantă și concentrarea economică, și nu cu privire la monopoluri.

3. În ceea ce privește reglementările din *Expunerea de motive* care vizează constituționalitatea prevederilor Ordonanței Guvernului nr. 42/1997, republicată, semnalăm că, dat fiind obiectul de reglementare al prezentei propuneri, sunt pe deplin valabile considerațiile din *Decizia Curții Constituționale nr. 533/2004 referitoare la excepția de neconstituționalitate a dispozițiilor art. 72 alin. (1) din Ordonanța Guvernului nr. 22/1999 privind administrarea porturilor și a căilor navigabile, precum și desfășurarea activităților de transport naval în*

*porturi și pe căi navigabile și ale art. 84 alin. (1) lit. b) și art. 85 din Ordonanța Guvernului nr. 42/1997 privind transportul naval, potrivit căroră Curtea Constituțională a statuat că „importanța pe care o prezintă pentru siguranța navigației remorcajul de manevră a navelor fluviale în porturi justifică reglementarea cuprinsă în art. 84 alin. (1) lit. b) și art. 85 din Ordonanța Guvernului nr. 42/1997 privind transportul naval, potrivit căreia în apele naționale navigabile ale României activitățile de remorcaj de manevră a navelor fluviale în porturi se efectuează folosindu-se numai nave care arborează pavilionul român, iar în cazul navelor care arborează pavilion străin activitatea de manevră a navelor fluviale în porturi se efectuează cu remorcherele și împingătoarele administrației portului respectiv sau cu alte remorchere și împingătoare care arborează pavilionul român, dacă administrația portului nu poate pune la dispoziție astfel de nave de manevră.”.*

Prin urmare, aplicarea acestor dispoziții nu constituie o „*imixtiune în gestiunea nautică a navei*” având în vedere și că, așa cum a arătat și Curtea Constituțională în decizia sus citată, legiuitorul are "*dreptul suveran să instituie un anumit regim, respectiv să dea în sarcina administrației activitatea respectivă, în considerarea importanței acestui serviciu public pentru siguranța navigației și pentru utilizarea, în condiții de bună funcționalitate, a porturilor care sunt proprietate publică.*"

4. Din prevederile Convenției de la Belgrad reiese clar că navele sunt obligate, atunci când intră într-un port, să respecte legislația națională a statului căruia îi aparține portul.

Totodată, trebuie precizat că sistemul de transport maritim diferă de sistemul de transport fluvial. În cazul transportului fluvial, comandantul navei propulsoare nu răspunde de mărfurile încărcate în unitățile din convoiul pe care îl remorchează sau împinge.

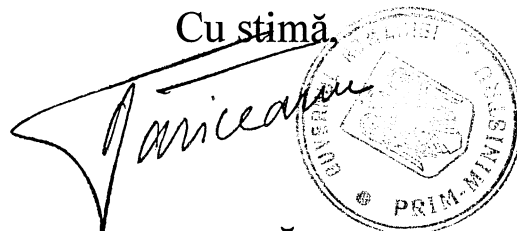
De altfel, în marea majoritate a cazurilor, navele propulsoare nu stau în asistența navelor nepropulsate pe perioada operațiunilor de încărcare sau descărcare.

Facem precizarea că art. 85 din Ordonanța Guvernului nr. 42/1997 nu contravine Codului ISPS, atât timp cât acest cod se referă numai la navele maritime.

### III. Punctul de vedere al Guvernului

Având în vedere considerentele prezentate, **Guvernul nu susține adoptarea propunerii legislative.**

Cu stimă,

The image shows a handwritten signature in black ink that reads "Tăriceanu". To the right of the signature is a circular official seal. The seal features the coat of arms of Romania in the center and the text "ROMANIA" at the top and "PRIM-MINISTRU" at the bottom.

**Călin POPESCU-TĂRICEANU**

Domnului senator **Nicolae VĂCĂROIU**

Președintele Senatului