

Parlamentul României

Camera Deputaților

Senat

LEGE

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

Parlamentul României adoptă prezenta lege:

Articol unic - Ordonanța Guvernului nr. 22 din 29 ianuarie 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. 42 din 29 ianuarie 1999, cu modificările și completările ulterioare, se modifică și se completează după cum urmează:

1. Art. 2 se modifică și va avea următorul cuprins:

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

2. Art. 3 se modifică și va avea următorul cuprins:

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, Autorității Navale Române, Administrațiilor portuare și de cai navigabile din cadrul Ministerului,

precum și în zonele în care se desfășoară în exclusivitate activități militare, de ordine publică și securitate națională pe perioada cât execută activități specifice.

3. La art. 4 alin. (2) se modifică și va avea următorul cuprins:

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

4. Art.6 se modifică și va avea următorul cuprins:

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, platformele portuare, drumurile de acces în interiorul porturilor, căile ferate din porturi, instalații și echipamente de supraveghere și coordonare a traficului în porturi și pe căile navigabile.

5. La art.7 alin (2) se modifică și va avea următorul cuprins:

(2) Portul cuprinde infrastructura portuară, respectiv totalitatea acvatoriilor, terenurilor, construcțiilor hidrotehnice destinate acostării navelor și/sau aferente porturilor, șenalelor, canalelor navigabile artificiale și ecluzelor de acces în port, radelor, platformelor, căilor ferate, drumurilor de acces și între dane, instalațiilor și echipamentelor de supraveghere și coordonare a traficului în porturi și rade, aflate în perimetrul acestuia.

6. La art. 7, după alin. (3) se introduc 5 alineate noi, (4), (5), (6), (7), și (8) cu următorul cuprins:

(4) Terenurile portuare care fac parte din domeniul public al statului și fac parte din strategia de dezvoltare a căilor de comunicații și a infrastructurii de transport. Lucrările de investiții care vizează infrastructura portuară pe terenurile portuare sunt de utilitate publică.

(5) Terenurile portuare din domeniul public al statului se împart în următoarele categorii:

a) Terenuri aferente danelor, care sunt cuprinse între cheurile și malurile naturale având funcționalitatea de acostare a navelor în vederea operațiunilor de încărcare/descărcare sau staționare, destinate operațiunilor portuare și primul drum public de acces, inclusiv căile ferate stabilite de administrație, care fac parte din infrastructura portuară.

b) Alte terenuri portuare destinate diverselor activități portuare, în special cele referitoare la depozitare, prelucrare, ambalare, pregătirea marfurilor pentru operare, etc.

c) Terenuri aparținând infrastructurii portuare destinate activităților industriale și serviciilor.

(6) Limitele terenurilor necesare desfășurării activității pentru toate categoriile de terenuri, se stabilesc prin ordin al ministrului la propunerea administrațiilor.

(7) Drumurile de acces din interiorul perimetrului portuar vor fi delimitate și marcate corespunzător astfel încât să asigure accesul rutier sau feroviar, după caz, la fiecare dană, în parte. Circulația vehiculelor se va realiza în conformitate cu regulile de stabilite pentru drumurile publice. Întreținerea și reparațiile drumurilor, atât rutiere cât și căile ferate, se execută de administrație sau operatorii portuari, după caz, la parametrii standard de utilizare conform reglementărilor specifice.

(8) Accesul în interiorul perimetrului portuar va fi asigurat tuturor agenților economici care își desfășoară activitatea în porturi, nediscriminatoriu, conform regulamentelor portuare;

7. La art. 9 alin (1) se modifică și va avea următorul cuprins:

(1) Radele portuare sunt zone din acvatoriile portuare destinate adăpostirii sau staționării navelor în vederea intrării în port ori, în cazuri speciale, operării navelor. Limitele radelor vor fi stabilite

de administratiile portuare, sau de administrația care deține în administrare/concesiune apele teritoriale.

8. Art. 10 se modifică și va avea următorul cuprins:

Ministerul stabilește limitele teritoriilor portuare

9. La art. 12, alin. (1) se modifică și va avea următorul cuprins:

(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 la propunerea administrațiilor portuare și de cai navigabile sau de către unitățile administrativ-teritoriale, după caz. Programele și direcțiile de dezvoltare se vor face prin consultarea operatorilor portuari.

10. La art. 12, după alin. (4) se introduce un nou alin.(5), cu următorul cuprins:

(5) fondurile pentru investitii se constituie din următoarele surse:

- a) Bugetul de stat prin bugetul Ministerului.**
- b) Atragerea de fonduri externe**
- c) Alte surse legal constituite.**

11. La art. 13, alin. (2) se modifică și va avea următorul cuprins:

(2) Toate investițiile în infrastructura sau suprastructura portuară, indiferent de modul de finanțare, se vor cuprinde în planul de dezvoltare al portului care va fi întocmit de investitor și aprobat de Ministerul Transporturilor, în urma avizului Administrației Portuare.

12. La art. 13, după alin. (2) se introduc 4 alineate noi (3), (4), (5) și (6) care vor avea următorul cuprins:

(3) Investițiile în infrastructura și suprastructura portuară, realizate pe terenuri proprietate privată vor putea fi efectuate cu avizul Ministerului Transporturilor, iar Autorizațiile de construire se vor elibera de Administrațiile locale conform legii privind autorizarea executării lucrărilor de construcții.

(4) Prin excepție de la Legea nr. 50 din 1991 cu completările și modificările ulterioare, autorizațiile de construire pe teritoriul portuar deținut în concesiune, se vor acorda de către Administrația portuară, în urma acordului obținut de la Minister.

(5) Procedura de autorizare a executării lucrărilor de construcții începe odată cu depunerea cererii pentru emiterea certificatului de urbanism în scopul obținerii, ca act final, a autorizației de construire și cuprinde următoarele etape:

a) emiterea certificatului de urbanism;

b) emiterea punctului de vedere al autorității competente pentru protecția mediului pentru investițiile care nu se supun procedurilor de evaluare a impactului asupra mediului;

c) notificarea de către solicitant a autorității administrației portuare sau de cale navigabilă cu privire la menținerea solicitării de obținere, ca act final, a autorizației de construire, pentru investițiile la care autoritatea competentă pentru protecția mediului a stabilit necesitatea evaluării impactului asupra mediului și a emis îndrumarul, conform legislației privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului;

d) emiterea avizelor și acordurilor, precum și a actului administrativ al autorității pentru protecția mediului competente privind investițiile evaluate din punctul de vedere al impactului asupra mediului;

e) elaborarea documentației tehnice necesare pentru autorizarea executării lucrărilor de construcții, denumită în continuare documentație tehnică - D.T.;

f) depunerea documentației pentru autorizarea executării lucrărilor de construcții la autoritatea administrației portuare sau de cale navigabilă;

g) emiterea autorizației de construire.

h) valabilitatea autorizațiilor este de maxim 12 luni, perioadă în care investitorul are obligația să înceapă lucrările.

(6) Planurile de Urbanism Zonal (PUZ) se vor realiza de administrații și vor fi puse la dispoziția administrațiilor locale pe raza cărora sunt teritoriile portuare, care îl va include în Planul de Urbanism General (PUG) al localității.

13. La art. 19 alin. (1) lit. b) se modifică și va avea următorul cuprins:

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

- 1. a. serviciul public de siguranță în porturi și pe căi navigabile interioare, denumite în continuare serviciu de siguranță, respectiv: pilotajul la intrarea și ieșirea din porturi, între danele aceluiași port și pe căile navigabile interioare**
b. servicii anexe serviciului de siguranță, precum : legarea-dezlegarea la cheu a navelor maritime și fluvio-maritime și remorcajul de manevră al navelor maritime în porturi;
- 2. Activitățile în legătură cu operarea navelor, vor fi: încărcarea/descărcarea navelor, depozitarea, stivuirea, amararea, sortarea, marcarea, paletizarea, pachetizarea, containerizarea, însăcuirea și alte activități privind mărfurile, agenturarea, curățarea magaziiilor navelor, alimentarea cu combustibil și lubrifianți către nave și agenți economici pe teritoriul portuar și cai navigabile, curățarea și degazarea tancurilor navelor.**

14. La art. 19, după alin. (2) se introduce un nou alin. (2¹) cu următorul cuprins:

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

15. La art. 19, alin. (3) se modifică și va avea următorul cuprins:

(3) Nu se supun autorizării Autoritatea Navală Română, administrațiile, precum și operatorii economici care desfășoară respectivele activități în interes propriu. Nu se supun autorizării

Autorității Navale Române operatorii economici care desfășoară activități în care sunt implicate nave și instalații plutitoare deja autorizate de aceasta precum și personalul brevetat sau autorizat de aceasta. Operatorii economici care desfășoară activitățile prevăzute la alin (1) lit b) vor fi autorizați de administrația portuară pe teritoriul căreia își desfășoară activitatea în conformitate cu alin (2).

16. La art. 20 alin (1) se modifică și va avea următorul cuprins:

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

17. La art. 21, după alin. (1) se introduce un nou alin. (1¹) cu următorul cuprins:

(1¹) 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.

i) În aprobările de operare în puncte izolate, vor fi specificate cantitățile de marfă derulate și natura mărfii, căile de acces și condițiile de protecție a mediului.

ii) Ministerul prin administrațiile portuare va institui un control strict în ceea ce privește respectarea condițiilor stabilite la acordarea aprobării de operare temporară în puncte izolate,"

18. La art. 23, după alin. (4) se introduce un nou alin. (5) cu următorul cuprins:

(5) În situațiile prevăzute la alin. (2) și (3), administrațiile portuare respective funcționează numai cu autorizarea Ministerului. În porturile în care Ministerul a stabilit limitele portului și a acvatoriului și a înființat o administrație aflată în subordinea sa, nu pot exista sau înființa alte

administrații portuare. Proprietarii de terenuri aflate în limitele portuare stabilite de minister în condițiile prezentei legi au dreptul de a înființa operatori economici având ca obiect de activitate operarea de mărfuri și persoane în conformitate cu legislația și obținând autorizările de funcționare conform legilor române.

19. La art. 24 alin. (1) lit. b) și c) se modifică, iar după lit. g) se adaugă lit. h), i), și j) care vor avea următorul cuprins:

- b) să repare, să întrețină și să mențină caracteristicile tehnice ale infrastructurii portuare, pentru siguranța operațiilor portuare;
- c) să asigure facilitățile legate de furnizare de energie electrică, apă potabilă și industrială, canalizare și epurare ape uzate, rețele de comunicații. Refurnizarea facilităților se va face în conformitate cu reglementările legale stabilite de ANPC și ANRE. În cazul în care acestea nu aparțin administrației, operatorul deținător are obligația să asigure aceste facilități și pentru alți operatori dacă administrația nu poate asigura prin alte mijloace și dacă din punct de vedere tehnic este posibil. Pentru refurnizarea facilităților operatorii nu pot percepe tarife mai mari decât cele stabilite de administrație. Pentru asigurarea facilităților prevăzute la lit. c), administrațiile pot încheia parteneriate cu operatorii portuari beneficiari ai facilităților sau acte adiționale la contractele de subconcesiune acolo unde acestea lipsesc sau sunt insuficiente.
- h) să întrețină drumurile de acces existente pe teritoriile portuare. În cazuri excepționale cu acceptul ministerului și al autorităților locale, administrațiile portuare pot participa la întreținerea căilor de legătură între teritoriile portuare și drumurile naționale sau autostrăzi.
- i) să participe la intervențiile în caz de dezastre, inclusiv poluări;
- j) să asigure serviciile publice 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 aceluiași port și pe căile navigabile interioare și remorcajul de manevră al navelor maritime în porturi;

20. La art. 24 după alin. (1) se introduc două alineate noi (1¹) și (1²) care vor avea următorul cuprins:

(1¹) Pentru desfășurarea activităților având ca scop ducerea la îndeplinire a obligațiilor ce le revin, administrațiile se autofinanțează prin veniturile proprii realizate în condițiile prezentei legi și din fonduri de la bugetul de stat, alocate prin bugetul ministerului sau prin bugetele locale ale unităților administrativ-teritoriale, după caz.

(1²) Fondurile alocate de la bugetul de stat sau bugetele locale ale unităților administrativ-teritoriale se vor utiliza numai pentru, intretinerea si repararea infrastructurii de transport si nu vor putea fi utilizate pentru acoperirea altor cheltuieli ale administratiilor.

21. La art. 24 alin. (61) se modifică, iar după alin. (6) se introduce un nou alin. (7) care vor avea următorul cuprins:

(6) Urmărirea aplicării și respectării regulamentelor portuare se face atât de către Autoritatea Navală Română cât și de către administrații, care aplică și sancțiunile în cazul nerespectării acestora.

(7) Să elaboreze planuri de dezvoltare și modernizare a infrastructurii portuare, în concordanță cu cerințele agenților economici, utilizatori ai infrastructurii.

22. La art. 27, după alin. (3) se introduce un nou alin. (4) cu următorul cuprins:

(4) Programele prevăzute la alin. (1) vor constitui baza criteriilor de performanță a contractelor de mandat aplicate conducerii administrațiilor

23. La art. 30, după alin. (9) se introduce un nou alin. (10) cu următorul cuprins:

(10) Pentru a asigura transparența și un climat nediscriminatoriu în relațiile cu operatorii economici utilizatori, administrațiile portuare vor redacta și publica pe site-urile proprii contracte cadru specifice fiecărui tip de operațiune juridică, subconcesiune, închiriere sau de prestări servicii. În termen de 60 de zile de la data publicării prezentei legi în Monitorul Oficial, Ministerul va elabora și stabili contractele cadru de subconcesiune a terenurilor portuare aparținând domeniului public. Contractele cadru pentru închirieri și prestări de servicii vor fi

întocmite de fiecare administrație în parte. Înainte de publicare, contractele vor fi puse în dezbatere publică pe site-urile Ministerului sau ale administrațiilor.

24. Art. 31 se modifică și va avea următorul cuprins.

(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. Subconcesionarea terenului portuar care aparține domeniului public al statului aflat în administrarea administrațiilor portuare, se va face cu scopul desfășurării în mod eficient a activităților portuare definite prin prezenta lege.

(2) Utilizatorii prevăzuți la alin. (1) nu au dreptul să subconcesioneze să închirieze sau să cesioneze, în parte sau integral, terenurile portuare ce le-au fost subconcesionate. Asocierea nu este permisă fără acordul administrației și fără o renegociere a clauzelor contractului de subconcesiune. Utilizarea terenurilor portuare ca spații de depozitare fără realizarea unui trafic naval, conduce la renegocierea condițiilor contractelor de subconcesiune și după o perioadă de maxim 1 an în care nu se desfășoară activitatea portuară stabilită, la rezilierea contractului de subconcesiune.

(3) Activitățile care vor fi desfășurate de către utilizatorii prevazuti la alin. (2) sunt cele stabilite în Capitolul III din prezenta lege. Orice alte activități se vor putea desfășura numai cu acordul administrației și în condiții speciale, stabilite în funcție de activitate.

25. La art. 32 alin. (2) se modifică și va avea următorul cuprins:

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

a) suprafața/categoria de teren/scopul/destinația/activitățile pentru care se subconcesionează infrastructura respectivă;

b) criteriile de performanță care vor trebui îndeplinite de operatorii portuari sau economici, beneficiari ai contractelor de subconcesiune:

1) pentru terenurile din categoria a) volumul minim de marfă anual ce va fi operat în/din nave prin danele aferente respectivei infrastructuri;

2) pentru terenurile din categoria b) și c), volumul mărfurilor pregătite pentru operare, valoarea investițiilor, cifra de afaceri și numărul de locuri de muncă create.

c) modalitatea prin care se va diminua redevența, respectiv se va aplica penalizarea, în cazul în care criteriul de performanță va fi mai mare, respectiv mai mic, decât cel stabilit prin caietul, care va avea în vedere următoarele:

1. În cazul terenurilor din categoria a), penalizarea pentru nerealizarea criteriului de performanță stabilit prin contract va fi calculată astfel încât să se compenseze veniturile nerealizate de administrație ca urmare a neoperării navelor. Penalizarile vor fi aceleași pentru categorii de terenuri și infrastructuri portuare similare. Redevențele vor fi diminuate procentual cu procentul volumului de marfă depășit față de volumul de marfă stabilit prin contract și la solicitarea operatorului se pot acorda prelungiri ale contractului de subconcesiune în limitele art 34 alin (a).

2. Pentru terenurile care nu au acces direct la mare sau calea navigabilă respectiv terenurile din categoria b) și c), criteriile de atribuire vor fi stabilite în ordinea importanței lor astfel:

2.1.volumul mărfurilor pregătite pentru preluare pe nave;

2.2. valoarea investițiilor care devin bunuri de retur,

2.3. cifra de afaceri realizată din activitatea desfășurată în perimetrul portuar și numărul de locuri de muncă permanente create.

Redevențele vor scădea procentual pentru criteriile de performanță depășite și vor crește tot procentual în cazul scăderii criteriilor de performanță convenite prin contract.

3. În cazul în care operatorii portuari, nu pot asigura realizarea condițiilor minime de exploatare eficientă ale acestora, aprobate prin ordin al ministrului transporturilor, vor fi obligați să elibereze infrastructura portuară, total sau parțial, dacă prin contractul de subconcesiune nu se prevede altfel;

d) măsurile de protecție a mediului;

e) valoarea redevenței;

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

26. La art. 32, după alin. (2) se introduce un nou alin. (3) cu următorul cuprins:

(3) Operatorii care își propun să investească peste 300 euro/mp, teren subconcesionat, beneficiază de termenul maxim de subconcesiune și este exceptat de la clauza de performanță legată de volumul de marfă anual, pentru o perioadă de 10 ani.

27. La art. 33 literele a), b) și c) se modifică, iar după lit. d) se introduce o nouă literă e) cu următorul cuprins:

a) volumul minim de mărfuri ce trebuie operat anual în/din nave prin danele aferente infrastructurii subconcesionate pentru terenurile din categoria a), și criteriile de performanță pentru terenurile din categoria b) și c).

1. La stabilirea volumului de marfă realizat prin operațiuni de încărcare/descărcare nave se va ține cont de tipul cheului, dana de operare și categoriile de marfă, unitatea de măsură fiind tona convențională/metru liniar de cheu sau se poate calcula și la TRN/metru liniar de cheu.

2. Volumele de marfă stabilite, nu vor putea fi diferite în cadrul aceleiași zone de operare cu aceleași caracteristici ale infrastructurii și/sau sorturi de marfă.

3. Volumul minim de marfă pentru fiecare port în parte va fi aprobat prin ordin al ministrului transporturilor, la propunerea administrațiilor;

b) programul și valoarea investițiilor pe care ofertantul propune să le efectueze pe durata contractului, precum și numărul mediu anual al locurilor de muncă nou create;

c) Valoarea redevențelor pentru utilizarea terenurilor și infrastructurii portuare se vor stabili în funcție de categoriile de teren și infrastructuri portuare, și vor fi calculate în funcție de lungimea acesului la apă: cheului a suprafeței de teren și a gradului de amenajare a acestuia, cheuri, dane, platforme, căi ferate etc.

i. Pentru terenurile fără ieșire la apă redevențele se vor calcula în funcție de gradul de amenajare și facilitățile pe care le oferă.

ii. Redevențele vor avea aceeași valoare pentru aceeași categorie de teren.

e) operatorii care optează pentru preluarea în subconcesiune a terenurilor din categoria a) la pachet cu un teren de categoria b) sau c) vor avea prioritate la atribuirea contractelor.

28. La art. 34 se modifică partea introductivă, lit. a) și f), iar după i) se introduc două litere noi, j) și k) cu următorul cuprins:

Art. 34 - Contractele de subconcesiune vor cuprinde cel puțin:

a) perioada pentru care se 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. În cazul în care pe parcursul derulării contractului de subconcesiune subconcesionarul dorește să efectueze investiții majore care conduc la creșterea gradului de utilizare a infrastructurii portuare cu impact economic și social, contractul de subconcesiune se poate prelungi până la durata maxima posibilă la data modificării și cu posibilitatea de a fi prelungit cu cel mult jumătate din durata contractului de concesiune deținut de concedent.

f) penalizarea sau bonificarea pentru realizarea criteriului de performanță:

j) analiza modului de exploatare a teritoriului portuar de către operatorii portuari care au contract de subconcesiune, se face anual, iar în cazul neîndeplinirii condițiilor minime timp de maxim 5 ani contractul se reziliază, iar operatorul portuar va elibera teritoriul portuar fără a beneficia de nici un fel de compensații pentru investițiile sau construcțiile realizate și în curs de realizare până la data rezilierii contractului de subconcesiune.

k) la finalizarea contractului de subconcesiune. Subconcesionarul are dreptul de a subconcesiona în continuare infrastructura portuară și a închiria bunurile realizate rămase în proprietatea administrației prin încredințare directă.

29. Art. 35 se modifică și va avea următorul cuprins:

- a) Închirierea infrastructurii de transport naval care face parte din domeniul public este interzisă.**
- b) Contractele de închiriere existente se vor transforma în contracte de subconcesiune într-o perioadă de maxim 5 ani de la publicarea prezentei legi.**
- c) Închirierea infrastructurii portuare care face parte din domeniul privat, se va face pe baza reglementărilor stabilite de proprietarul acesteia.**
- d) Administrațiile portuare pot să închirieze activele și elementele de suprastructură aflate în proprietatea sau administrarea sa.**

30. La art. 37, după alin. (2), se introduc trei alineate noi, (3), (4) și (5) cu următorul cuprins:

(3) Tarifele percepute navelor maritime care navigă pe căile navigabile interioare ale României și în porturi se vor calcula și aplica numai în funcție de tonajul brut și tonajul net, consemnate în certificatul de tonaj eliberat de administrațiile statelor sub pavilionul cărora se află navele, în conformitate cu Convenția internațională de măsurare a tonajelor, încheiată la Londra la 23 iunie 1969, la care România a aderat prin Decretul Consiliului de Stat nr. 23/1976.

(4) Tarifele percepute navelor maritime fără marfă se vor calcula la tonajul navei în balast, iar pentru navele de navigație interioară la tonajul gol conform certificatului de tonaj.

(5) Navele care staționează în radă nu se taxează.

31. Art. 38 se modifică și va avea următorul cuprins:

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, **după cum urmează:**

a. Pentru funcționarea administrației, din veniturile realizate se vor putea utiliza un procent de maxim 60%. Procentul va fi stabilit anual prin bugetul de venituri și cheltuieli al administrației și va fi unul din criteriile de performanță pentru conducerea executivă.

b. Profitul anual realizat de administrații va fi utilizat în proporție de 90% la fondul de investiții și la completarea cheltuielilor pentru repararea și întreținerea infrastructurii portuare, iar 10% se va distribui acționarilor și salariaților.

c. Modul de distribuire se va stabili de consiliile de administrație ale administrațiilor.

32. La art. 41, alin. (1) se modifică și va avea următorul cuprins:

(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 mărfurilor care intră sau ies în și de pe teritoriul portuar, locația/portul de încărcare/descărcare a mărfurilor, mijloacele de transport operate și normele de operare.

33. La art. 41, după alin. (1) se introduce un nou alin. (1¹) cu următorul cuprins:

(1¹) Agenții economici care desfășoară activități conexe transportului naval sau alte activități, sunt obligați să comunice administrației datele principale ale rezultatelor activității lor. Administrația va stabili și comunica fiecărui agent economic datele pe care urmează să le transmită.

34. Art. 42 se modifică și va avea următorul cuprins:

(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:

a) un reprezentant al Ministerului Finanțelor Publice, licențiat în științe economice și cu experiență în domeniul economic, contabilitate, de audit sau financiar de cel puțin 5 ani de la data obținerii diplomei de studii superioare;

b) un reprezentant al ministerului sau administratorului infrastructurii de transport, cu experiență de cel puțin 5 ani în domeniul de activitate al regiei autonome și/sau în activitatea de administrare de societăți comerciale ori regii autonome;

c) 3 - 5 persoane, cu studii superioare în domeniul de activitate al administrației și cu minim 5 ani experiență în administrarea/managementul unor administrații, regii autonome, companii sau societăți naționale profitabile din domeniul de activitate al administrației, inclusiv operatori economici din sectorul privat. Din consiliul de administrație poate face parte și un reprezentat al organizațiilor operatorilor portuari și armatorilor.

(3) Funcționarii publici selectați în conformitate alin. (2) pot face parte doar dintr-un singur consiliu de administrație.

(4) Regiile și companiile naționale administratoare a infrastructurilor portuare și de cai navigabile nu se supun reglementărilor OUG nr. 109/2011 privind guvernarea corporatistă a întreprinderilor publice, conducerea acestora fiind numită prin ordin de ministru al transporturilor.

(5) Directorul general, va fi numit tot prin ordin de ministru și va beneficia de un contract de mandat pe o durată de 4 ani cu posibilitatea de prelungire pe aceeași perioadă. Numărul de mandate nu sunt limitate.

(6) Persoanele care vor face parte din conducerea executivă, inclusiv directorul general, vor avea o experiență în domeniul de activitate al administrației de cel puțin 10 ani.

(7) La data intrării în vigoare a prezentei legi contractele de mandat încheiate în temeiul OUG nr. 109/2011 se reziliază, fără plata de compensații sau daune.

(8) La nivelul fiecărui port maritim inclusiv cele de pe Dunărea maritimă, se constituie Comandamentul Portului format din conducătorii administrațiilor portuare și de căi navigabile, căpitania portului, inspectoratul navigației civile, autoritatea vamală, poliția de frontieră, poliția transporturi, reprezentanții autorităților locale, înțelegându-se primărie și/sau consiliul județean, al prefecturii precum și un reprezentant al armatorilor și operatorilor portuari.

(9) Principala atribuție a Comandamentului este de a analiza activitatea din domeniul portuar și de a propune măsuri de îmbunătățire și rentabilizare a acesteia. Regulamentul de funcționare a Comandamentului Portului se va stabili prin ordin de ministru.

35. Art. 46 se modifică și va avea următorul cuprins:

În porturile sau în zonele din porturi în care nu s-a instituit obligativitatea pilotajului administrația poate impune ca navele, indiferent de pavilionul pe care îl arborează, să solicite administrației portuare sau de căi navigabile pilot care va asista comandantul navei pe durata navigației sau a manevrelor și/sau să fie asistate în timpul manevrelor de un remorcher/remorchere, 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 căpitaniei de port.

36. Art. 47 se modifică și va avea următorul cuprins:

(1) Serviciile de siguranță se desfășoară sub controlul statului, prin minister, respectiv prin unitățile subordonate, administrațiile portuare și de căi navigabile.

(2) Se consideră serviciu public de siguranță pilotajul navelor maritime la intrarea și ieșirea din porturi, între danele aceluiași port și pe căile navigabile interioare.

37. Art. 48 se modifică și va avea următorul cuprins:

Serviciul de siguranță este prestat tuturor utilizatorilor care apelează la el, pe o bază permanentă, nediscriminatorie, uniformă și continuă, în condiții egale în ceea ce privește calitatea, timpul și prețul.

38. Art. 50 se modifică și va avea următorul cuprins:

(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 de cadru de servicii de asigurare a personalului

brevetat necesar, care va conține criteriile minime obligatorii, încheiat în mod nediscriminatoriu între administrație și respectivii operatori economici;

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

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

(4) Tarifele pentru serviciul de pilotaj vor fi aprobate prin ordin de ministru la propunerea administrațiilor.

39. Art. 51 se modifică și va avea următorul cuprins:

(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.

(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);

(4) Modul de desfășurare a serviciului de pilotaj prevăzut la alin. (1) se aprobă prin ordin al ministrului transporturilor. Manevrele de sosire și plecare prevăzute la alin. (3) presupun și introducerea în prima dană de operare și scoaterea din ultima dană de operare.

(5) 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.

40. Art. 52 se modifică și va avea următorul cuprins:

(1) Remorcajul de manevră al navelor maritime și fluvio-maritime în porturi prevăzut la art. 19 alin. (1) lit. b), pct.1 b. se asigură de către operatori economici autorizați de către administrația portuară, care are în administrare acvatoriul portuar.

(2) Administrațiile fac publice lista operatorilor economici autorizați cu care au încheiat contracte de utilizare a infrastructurii portuare în vederea efectuării serviciilor portuare precum și tarifele orientative practicate de aceștia.

41. După art. 52 se introduce un nou articol, 52¹, cu următorul cuprins:

Art. 52¹

(1) În cazul în care serviciul public de pilotaj se asigură de administrații în condițiile art.50 alin. (1) lit. b) și 51 alin.(3) lit.b) procedura de achiziție publică va respecta art.13 lit.(e).

(2) Criteriile minime pe care trebuie să le îndeplinească prestatorii serviciilor de siguranță se aprobă prin ordin de ministru la propunerea administrațiilor. Administrațiile au obligația să facă publice procedurile de achiziție a serviciilor de siguranță.

42. La art. 66, după alin. (2) se introduce un nou alin. (3) cu următorul cuprins:

(3) Controlul privind gestionarea veniturilor agenției, altele decât cele provenite din cotizații, se va efectua anual de corpul de control al ministrului.

43. La art. 67, după lit. i) se vor introduce două litere noi i¹), respectiv l²), iar după lit. o) se va introduce o nouă lit. o¹) care vor avea următorul cuprins:

i¹) blocarea infrastructurii de transport naval ca urmare a scufudării unei nave sau a oricărei instalații plutitoare sau orice alt obstacol, marfă sau utilaje, pentru o perioadă mai mare de 30 de zile.

i¹) distrugerea sau deteriorarea apărărilor de mal și/sau a digurilor de pe căile navigabile interioare.

o¹) depozitarea mărfurilor care depășesc greutatea maximă admisă comunicată de administrație pentru cheul, dana sau terenul portuar

44. Art. 68 se modifică și va avea următorul cuprins:

Art. 68

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

a) cu amendă de la 500 lei la 1.000 lei, pentru faptele prevăzute la art. 67 lit. 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), o) și o¹);

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).

f) cu amendă de la 100.000 lei la 500.000 lei faptele prevăzute la art. i¹) și i²)

(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.

(4) Amenzile percepute pentru afectarea infrastructurii de transport, se vor constitui venituri la bugetele administrațiilor infrastructurilor de transport și se vor utiliza de către administrații pentru refacerea acestora.

45. La art. 69 lit. b) și d) se modifică și vor avea următorul cuprins:

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

d) de către persoanele împuternicite de administrații, în cazul faptelor prevăzute la art. 67 lit. d), e), i), i¹), j) o), o¹), t), u), v), w), x), y) și ad).

NOTA se modifică și va avea următorul cuprins:

Art. 1 - 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 legi, rămân valabile până la data expirării în cazul în care durata este sub 5 ani.

Art. 2 - Contractele prevăzute la alin. (1) și care au o durată mai mare de 5 ani, în termen de maxim un an vor fi transformate în contracte de subconcesiune, în condițiile prezentei legii.

Art. 3 - De la data publicării prin ordin de ministru, a volumelor de mărfuri precum și a redevențelor, toate contractele prevăzute la art. (1) se vor modifica în termen de 30 de zile.

Art. 4 - În cazul în care operatorii economici refuză să încheie contracte de subconcesiune, în conformitate cu prevederile alin. (2), 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 să se rezilieze. Terenurile vor fi eliberate și predate în starea inițială, situația suprastructurii aparținând operatorilor economici se va rezolva de la caz la caz, în condițiile legii.

Art. 5 – (1) Elementele de infrastructură definite prin prezenta lege aparținând operatorilor economici vor putea face obiectul contractelor de subconcesiune ca bunuri de retur. Valoarea va fi cea declarată de operatorul portuar și existența în evidențele contabile ale acestuia, și pe baza căreia s-au achitat impozitele către stat. Se va avea în vedere, de asemenea, gradul de amortizare

a acestora precum și starea tehnică stabilită prin expertiza comună sau în caz de neînțelegeri între operator și administrator prin expertiză tehnică.

(2) În cazul în care valoarea rămasă se încadrează în condițiile art. 32 alin (3), operatorul portuar va beneficia de prevederile acestui articol.

Art. 6 - Elementele de suprastructură aparținând operatorilor sau agenților economici care au beneficiat de un contract de închiriere sau subconcesiune și care nu au fost cuprinse în contract ca bunuri de retur, în cazul în care nu vor face obiectul unei înțelegeri între administrație și proprietar, vor fi desființate astfel încât, la data finalizării contractului, terenurile se vor preda în starea inițială.

Art. (7) La data intrării în vigoare a prezentei legi, prin derogare de la Legea nr. 50/1991 cu modificările și completările ulterioare, administrațiile portuare din subordinea ministerului vor elibera autorizații de construire/demolare pentru construcțiile realizate pe teritoriile pe care le administrează.