



MONITORUL OFICIAL

AL

ROMÂNIEI

Anul 193 (XXXVII) — Nr. 945

PARTEA I
LEGI, DECRETE, HOTĂRĂRI ȘI ALTE ACTE

Luni, 13 octombrie 2025

SUMAR

<u>Nr.</u>	<u>Pagina</u>
DECIZII ALE CURȚII CONSTITUȚIONALE	
Decizia nr. 309 din 5 iunie 2025 referitoare la excepția de neconstituționalitate a dispozițiilor art. 39 alin. (1), ale art. 41 alin. (1) și (2) și ale art. 52 alin. (1) din Legea nr. 304/2004 privind organizarea judiciară	2-4
HOTĂRĂRI ALE GUVERNULUI ROMÂNIEI	
854. — Hotărâre pentru modificarea art. 5 alin. (5) din Hotărârea Guvernului nr. 325/2025 privind aprobarea schemei „Ajutor de <i>minimis</i> pentru aplicarea Programului de susținere a producției de legume cultivate în spații protejate”, în perioada 2025-2027	5
DECIZII ALE PRIM-MINISTRULUI	
484. — Decizie privind exercitarea, cu caracter temporar, de către doamna Mihaela Popescu a funcției publice vacante din categoria înalților funcționari publici de secretar general adjunct al Ministerului Economiei, Digitalizării, Antreprenoriatului și Turismului	6
485. — Decizie privind exercitarea, cu caracter temporar, de către doamna Elena Daniela Stanciu a funcției publice vacante din categoria înalților funcționari publici de secretar general al Autorității Naționale pentru Protecția Consumatorilor	6
ACTE ALE INSTANȚELOR DE CONTENCIOS ADMINISTRATIV	
Încheiere din 12 iunie 2023 a Curții de Apel Constanța — Secția de contencios administrativ și fiscal	7
Încheiere din 26 iunie 2023 a Curții de Apel Constanța — Secția de contencios administrativ și fiscal	7-8
Sentința civilă nr. 161 din 3 iulie 2023 a Curții de Apel Constanța — Secția de contencios administrativ și fiscal	8-16

DECIZII ALE CURȚII CONSTITUȚIONALE

CURTEA CONSTITUȚIONALĂ

DECIZIA Nr. 309

din 5 iunie 2025

referitoare la excepția de neconstituționalitate a dispozițiilor art. 39 alin. (1), ale art. 41 alin. (1) și (2) și ale art. 52 alin. (1) din Legea nr. 304/2004 privind organizarea judiciară

Marian Enache	— președinte
Mihaela Ciochină	— judecător
Dimitrie-Bogdan Licu	— judecător
Gheorghe Stan	— judecător
Livia Doina Stanciu	— judecător
Elena-Simina Tănăsescu	— judecător
Varga Attila	— judecător
Mihaela Ionescu	— magistrat-asistent

Cu participarea reprezentantului Ministerului Public, procuror Nicoleta-Ecaterina Eucarie.

1. Pe rol se află soluținarea excepției de neconstituționalitate a dispozițiilor art. 41 alin. (1) și (2) și ale art. 52 alin. (1) din Legea nr. 304/2004 privind organizarea judiciară, excepție ridicată de Ioana Ligia Petcu în Dosarul nr. 10.535/4/2016 al Curții de Apel București — Secția a II-a penală și care formează obiectul Dosarului Curții Constituționale nr. 1.680D/2020.

2. La apelul nominal lipsesc părțile, față de care procedura de înștiințare este legal îndeplinită.

3. Cauza fiind în stare de judecată, președintele Curții acordă cuvântul reprezentantului Ministerului Public, care pune concluzii de respingere, ca neîntemeiată, a excepției de neconstituționalitate. În acest sens, invocă Decizia Curții Constituționale nr. 71 din 9 februarie 2021.

CURTEA,

având în vedere actele și lucrările dosarului, constată următoarele:

4. Prin Decizia penală nr. 40/A din 23 ianuarie 2020, pronunțată în Dosarul nr. 10.535/4/2016, **Curtea de Apel București — Secția a II-a penală a sesizat Curtea Constituțională cu excepția de neconstituționalitate a dispozițiilor art. 41 alin. (1) și (2) și ale art. 52 alin. (1) din Legea nr. 304/2004 privind organizarea judiciară**. Excepția a fost ridicată de Ioana Ligia Petcu într-o cauză privind soluținarea apelurilor declarate, printre alții, de autoarea excepției împotriva unei sentințe penale prin care aceasta a fost condamnată pentru infracțiunile săvârșite.

5. În **motivarea excepției de neconstituționalitate**, autoarea acesteia susține, în esență, că dispozițiile legale criticate, care stabilesc atribuția colegiilor de conducere (atât al Înaltei Curți de Casație și Justiție, cât și al celorlalte instanțe de judecată) de a reglementa compunerea completelor de judecată, prin raportare la considerentele deciziilor Curții Constituționale nr. 685 din 7 noiembrie 2018 și nr. 417 din 3 iulie 2019, sunt neconstituționale. În acord cu Decizia nr. 685 din 7 noiembrie 2018, susține că actul Colegiului de conducere, ca organ administrativ cu caracter colegial, este unul administrativ indiferent dacă este un act pentru modificarea, completarea, abrogarea Regulamentului sau un act adoptat în aplicarea acestuia. În aceste condiții, conținutul său nu poate viza

aplicarea și interpretarea legii de procedură, iar modul de desemnare a membrilor completelor de judecată ține tocmai de aplicarea normelor procedurale. Colegiul de conducere al Înaltei Curți de Casație și Justiție, susține autoarea, nu poate prelua atribuții jurisdicționale din sfera de competență primară a puterii judecătorești, câtă vreme Curtea Constituțională a constatat că Înalta Curte de Casație și Justiție, ca subiect de drept, este o persoană juridică de drept public, care, pe lângă latura jurisdicțională a activității sale, are o latură administrativă. Această din urmă dimensiune privește organizarea și funcționarea, în concret, a Înaltei Curți de Casație și Justiție, pentru realizarea funcției sale jurisdicționale, fiind reglementată prin lege și în aplicarea acesteia, printr-un act administrativ unilateral cu caracter normativ. Cele două laturi — jurisdicțională/administrativă — nu pot interfera între ele, niciuna neputând prelua obiectul activității celeilalte. Susține că actele administrative generate nu pot stabili/influența compunerea completelor sau procedura de judecată din fața Înaltei Curți de Casație și Justiție și nici a celorlalte instanțe, cum nici hotărârile judecătorești pronunțate nu se substituie actelor administrative, ci controlează legalitatea acestora.

6. Susține că, prin Decizia nr. 417 din 3 iulie 2019, Curtea Constituțională a reținut că organizarea completelor de judecată, la care face referire Decizia nr. 685 din 7 noiembrie 2018, paragraful 177, cuprinde în mod intrinsec ideea de constituire a acestora potrivit legii, ceea ce exprimă obligația Înaltei Curți de Casație și Justiție de a respecta legea, de a se supune acesteia. Astfel, dacă legea prevede un anumit număr, o anumită specializare sau existența temporală a completurilor, Înalta Curte de Casație și Justiție sau instanțele, indiferent că acționează în virtutea laturii lor administrative sau jurisdicționale, au obligația constituțională să respecte exigențele art. 126 alin. (4) din Constituție și, în consecință, să constituie completele de judecată potrivit legii, iar, în măsura în care latura administrativă, în speță Colegiul de conducere, eșuează în îndeplinirea acestei misiuni constituționale, trebuie identificate remediile judiciare prevăzute de lege pentru a readuce starea de legalitate în activitatea jurisdicțională.

7. În ceea ce privește încălcarea dreptului la un proces echitabil, susține că, în jurisprudența sa, Curtea Constituțională a reținut că instanțele judecătorești, astfel cum sunt reglementate prin Constituție și Legea nr. 304/2004, își realizează funcția de înfăptuire a justiției prin intermediul judecătorilor organizați în complete de judecată și, în acest sens, invocă considerente ale Deciziei nr. 685 din 7 noiembrie 2018, paragrafele 177 și 178. Susține, totodată, că dispozițiile legale criticate contravin prevederilor art. 73 alin. (3) lit. I) și ale art. 126 alin. (4) din Constituție, întrucât un element esențial al organizării și funcționării instanțelor, respectiv constituirea completelor, este dat în competența colegiilor de conducere, organe administrative care, prin acte administrative cu o putere juridică

inferioară legii, devin abilitate să reglementeze aspecte a căror legiferare trebuie realizată prin norme de nivelul legii organice.

8. Curtea de Apel București — Secția a II-a penală apreciază că excepția de neconstituționalitate este neîntemeiată, neputând-se susține că, prin textele care se referă la atribuțiile ce revin, potrivit legii, colegiilor de conducere ale instanțelor în desemnarea membrilor completelor de judecată, ar fi nesocotite dispozițiile invocate de autoarea excepției.

9. Potrivit prevederilor art. 30 alin. (1) din Legea nr. 47/1992, actul de sesizare a fost comunicat președinților celor două Camere ale Parlamentului, Guvernului și Avocatului Poporului, pentru a-și exprima punctele de vedere asupra excepției de neconstituționalitate.

10. **Guvernul** consideră că excepția de neconstituționalitate este neîntemeiată. Reține, în acest sens, că stabilirea compunerii completelor de judecată prin hotărâre a colegiului de conducere al instanței constituie o opțiune a legiuitorului, iar atribuțiile conferite de legiuitor colegiului de conducere al instanței, în ceea ce privește constituirea completelor de judecată, nu pot pune în discuție garanțiile unei instanțe independente și imparțiale. De asemenea, reține că atribuția colegiului de conducere al instanțelor de a stabili compunerea completelor de judecată nu este una discreționară, ci subsumată imperativului asigurării continuității completului, urmând să se țină seama și de alte principii care guvernează activitatea sistemului judiciar, precum necesitatea respectării specializării secțiilor din cadrul instanței ori necesitatea asigurării unui act de justiție de calitate — spre exemplu, judecătoria nou-promovați la instanțe superioare pot fi incluși în complete alături de judecători cu vechime mai mare și experiență; de asemenea, la alcătuirea completelor se poate ține seama de specializarea unui magistrat, ca parte a formării sale profesionale.

11. **Președinții celor două Camere ale Parlamentului și Avocatul Poporului** nu au transmis punctele lor de vedere asupra excepției de neconstituționalitate ridicate.

CURTEA,

examinând actul de sesizare, punctul de vedere al Guvernului, raportul întocmit de judecătorul-raportor, concluziile procurorului, dispozițiile legale criticate, raportate la prevederile Constituției, precum și Legea nr. 47/1992, reține următoarele:

12. Curtea Constituțională a fost legal sesizată și este competentă, potrivit dispozițiilor art. 146 lit. d) din Constituție, precum și ale art. 1 alin. (2), ale art. 2, 3, 10 și 29 din Legea nr. 47/1992, să soluționeze excepția de neconstituționalitate.

13. **Obiectul excepției de neconstituționalitate** îl constituie, potrivit încheierii de sesizare, dispozițiile art. 41 alin. (1) și (2) și ale art. 52 alin. (1) din Legea nr. 304/2004 privind organizarea judiciară, republicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 827 din 13 septembrie 2005, cu modificările și completările ulterioare. Deși a fost sesizată de către instanța de judecată numai cu excepția de neconstituționalitate a dispozițiilor art. 41 alin. (1) și (2) și ale art. 52 alin. (1) din Legea nr. 304/2004, Curtea se va pronunța și cu privire la dispozițiile art. 39 alin. (1) din lege, dar cu care nu a fost sesizată, având în vedere faptul că instanța, dintr-o posibilă eroare materială, nici nu s-a pronunțat asupra admisibilității acesteia și nici nu a sesizat instanța de control constituțional cu soluționarea acesteia. În consecință, în cazul în care Curtea nu s-ar pronunța asupra acestei excepții, omisiunea s-ar răsfrânge în mod inadmisibil asupra dreptului autoarei excepției ca

aceasta să fie examinată (a se vedea Decizia nr. 527 din 11 octombrie 2005, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 990 din 8 noiembrie 2005). Dispozițiile criticate ca fiind neconstituționale au următorul cuprins:

— Art. 39 alin. (1): „(1) În raport cu natura și numărul cauzelor, în cadrul judecătoriilor se pot înființa secții sau complete specializate.”;

— Art. 41 alin. (1) și (2): „(1) Secțiile curților de apel și ale instanțelor din circumscripția acestora se înființează, la propunerea colegiului de conducere al fiecărei instanțe, prin hotărâre a Secției pentru judecătoria a Consiliului Superior al Magistraturii. Completurile specializate ale secțiilor curților de apel și ale instanțelor din circumscripția acestora se înființează de președintele instanței, la propunerea colegiului de conducere al fiecărei instanțe. (2) Componenta secțiilor și completelor specializate se stabilește de colegiul de conducere al instanței, în raport cu volumul de activitate, ținându-se seama de specializarea judecătorului.”;

— Art. 52 alin. (1): „Colegiile de conducere stabilesc compunerea completelor de judecată la începutul anului, urmărind asigurarea continuității completului. Schimbarea membrilor completelor se face în mod excepțional, pe baza criteriilor obiective stabilite de Regulamentul de ordine interioară a instanțelor judecătorești.”

14. Ulterior invocării prezentei excepții de neconstituționalitate, Legea nr. 304/2004 a fost abrogată prin art. 168 alin. (5) din titlul IX al Legii nr. 304/2022 privind organizarea judiciară, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 1104 din 16 noiembrie 2022. Cu privire la o astfel de ipoteză, Curtea Constituțională s-a pronunțat prin Decizia nr. 766 din 15 iunie 2011, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 549 din 3 august 2011, prin care a constatat că sintagma „*in vigoare*” din cuprinsul dispozițiilor art. 29 alin. (1) și ale art. 31 alin. (1) din Legea nr. 47/1992 privind organizarea și funcționarea Curții Constituționale, republicată, este constituțională în măsura în care se interpretează în sensul că sunt supuse controlului de constituționalitate și legile sau ordonanțele ori dispozițiile din legi sau din ordonanțe ale căror efecte juridice continuă să se producă și după ieșirea lor din vigoare. Pentru aceste motive, Curtea se va pronunța asupra constituționalității prevederilor art. 39 alin. (1), ale art. 41 alin. (1) și (2) și ale art. 52 alin. (1) din Legea nr. 304/2004 privind organizarea judiciară, în forma în vigoare la data sesizării Curții Constituționale.

15. În opinia autoarei excepției de neconstituționalitate, prevederile legale criticate contravin dispozițiilor constituționale ale art. 21 alin. (3) privind dreptul la un proces echitabil, ale art. 73 alin. (3) lit. l) privind domeniile de reglementare ale legii organice, ale art. 126 alin. (1)-(4) privind instanțele judecătorești și ale art. 147 alin. (4) referitor la deciziile Curții Constituționale.

16. Examinând excepția de neconstituționalitate a dispozițiilor art. 41 alin. (1) și (2) și ale art. 52 alin. (1) din Legea nr. 304/2004, Curtea reține că, examinând critici de neconstituționalitate similare celor invocate în prezenta cauză cu privire la competența colegiilor de conducere ale curților de apel, ale tribunalelor, ale tribunalelor specializate și ale judecătoriilor de a stabili modalitatea de desemnare a membrilor completelor de judecată, a pronunțat Decizia nr. 106 din 15 martie 2022, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 709 din 14 iulie 2022, și Decizia nr. 423 din 29 septembrie 2022, publicată în Monitorul Oficial al României,

Partea I, nr. 1222 din 20 decembrie 2022, prin care a respins, ca neîntemeiată, excepția de neconstituționalitate.

17. Referitor la critica privind încălcarea dispozițiilor art. 21 alin. (3) din Constituție, reluând considerente ale Deciziei nr. 71 din 9 februarie 2021, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 539 din 25 mai 2021, paragrafele 33-37, Curtea a observat că se critică însăși ideea de investire *ex lege* a colegiilor de conducere ale curților de apel, ale tribunalelor, ale tribunalelor specializate și ale judecătoriilor cu competența de a stabili compunerea completelor. Curtea a apreciat că legiuitorul are opțiunea să stabilească el însuși organul competent să aprobe/valideze compunerea completelor de judecată sau, din contră, să lase acest aspect în sfera actelor administrative normative. Investiția/Desemnarea colegiilor de conducere *ex lege* cu competența de a stabili ele însele compunerea completelor de judecată nu pune nicio problemă de constituționalitate. Curtea nu are competența să cenzureze opțiunea legiuitorului de a stabili la nivelul curților de apel, al tribunalelor sau al judecătoriilor organul competent să aprobe/valideze compunerea completelor de judecată, iar la nivelul Înaltei Curți de Casație și Justiție să lase stabilirea organului competent în sarcina colegiului de conducere.

18. La paragraful 35 al Deciziei nr. 71 din 9 februarie 2021, precizată, Curtea a mai reținut că nu există nicio prevedere constituțională sau vreo exigență rezultată din Convenția pentru apărarea drepturilor omului și a libertăților fundamentale care să impună ca modul de desemnare a membrilor completelor să fie realizat direct prin lege. În lipsa unei prevederi legale exprese, rezultă că legiuitorul a acceptat ca un act de reglementare secundară să realizeze acest lucru, ca act de executare a legii. O asemenea modalitate de legiferare nu echivalează cu conferirea de competențe legislative unei autorități administrative, astfel că textul criticat nu contravine art. 61 și art. 73 alin. (3) lit. I) din Constituție.

19. De asemenea, Curtea a reținut că, dacă legea nu prevede în mod expres ca desemnarea membrilor completelor

să se facă prin tragere la sorți sau prin nominalizare expresă, iar actul administrativ cu caracter normativ a reglementat, în lipsa unei dispoziții legale restrictive, una dintre aceste două modalități, înseamnă că această compunere a completului, sub aspectul desemnării membrilor săi, a fost realizată în baza și în temeiul legii, cu alte cuvinte, prin lege.

20. Prin urmare, pentru argumentele de mai sus, la paragraful 20 din Decizia nr. 758 din 9 noiembrie 2021, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 43 din 14 ianuarie 2022, Curtea nu a constatat încălcarea dreptului la un proces echitabil, în componenta sa referitoare la stabilirea prin lege a instanței judecătorești, fiind respectate exigențele art. 21 alin. (3) din Constituție, astfel cum se interpretează, potrivit art. 20 alin. (1), și prin prisma exigențelor art. 6 paragraful 1 din Convenția pentru apărarea drepturilor omului și a libertăților fundamentale.

21. Cât privește critica referitoare la încălcarea dispozițiilor constituționale ale art. 124 privind înfăptuirea justiției și ale art. 126 privind instanțele judecătorești, Curtea a constatat că aceasta nu este întemeiată, deoarece normele de lege criticate vizează reguli privind compunerea completelor de judecată, fără să afecteze principiul înfăptuirii justiției în numele legii și cel potrivit căruia competența și procedura de judecată sunt stabilite numai prin lege (Decizia nr. 470 din 8 iulie 2021, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 1164 din 8 decembrie 2021, paragraful 29).

22. Întrucât nu au intervenit elemente noi, de natură să reconsidere jurisprudența Curții Constituționale, considerentele și soluțiile deciziilor menționate își păstrează valabilitatea și în prezenta cauză.

23. Totodată, Curtea constată că cele statuate în jurisprudența anterior citată se aplică *mutatis mutandis* și cu privire la dispozițiile art. 39 alin. (1) din Legea nr. 304/2004, în ceea ce privește competența colegiului de conducere al instanței de a stabili componența secțiilor și completelor specializate, în raport cu volumul de activitate și având în vedere specializarea judecătorului.

24. Pentru considerentele expuse mai sus, în temeiul art. 146 lit. d) și al art. 147 alin. (4) din Constituție, precum și al art. 1-3, al art. 11 alin. (1) lit. A.d) și al art. 29 din Legea nr. 47/1992, cu unanimitate de voturi,

CURTEA CONSTITUȚIONALĂ

În numele legii

DECIDE:

Respinge, ca neîntemeiată, excepția de neconstituționalitate ridicată de Ioana Ligia Petcu în Dosarul nr. 10.535/4/2016 al Curții de Apel București — Secția a II-a penală și constată că dispozițiile art. 39 alin. (1), ale art. 41 alin. (1) și (2) și ale art. 52 alin. (1) din Legea nr. 304/2004 privind organizarea judiciară sunt constituționale în raport cu criticile formulate.

Definitivă și general obligatorie.

Decizia se comunică Curții de Apel București — Secția a II-a penală și se publică în Monitorul Oficial al României, Partea I. Pronunțată în ședința din data de 5 iunie 2025.

PREȘEDINTELE CURȚII CONSTITUȚIONALE

pentru **MARIAN ENACHE**,

în temeiul art. 426 alin. (4) din Codul de procedură civilă
coroborat cu art. 14 din Legea nr. 47/1992 privind organizarea
și funcționarea Curții Constituționale,

semnează

ELENA-SIMINA TĂNĂSESCU

Magistrat-asistent,
Mihaela Ionescu

HOTĂRÂRI ALE GUVERNULUI ROMÂNIEI

GUVERNUL ROMÂNIEI

HOTĂRÂRE

pentru modificarea art. 5 alin. (5) din Hotărârea Guvernului nr. 325/2025 privind aprobarea schemei „Ajutor de minimis pentru aplicarea Programului de susținere a producției de legume cultivate în spații protejate”, în perioada 2025-2027

În temeiul art. 108 din Constituția României, republicată,

Guvernul României adoptă prezenta hotărâre.

Articol unic. — La articolul 5 din Hotărârea Guvernului nr. 325/2025 privind aprobarea schemei „Ajutor de minimis pentru aplicarea Programului de susținere a producției de legume cultivate în spații protejate”, în perioada 2025-2027, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 304 din 7 aprilie 2025, alineatul (5) se modifică și va avea următorul cuprins:

„(5) Pentru legumele care fac obiectul Programului, dovada obținerii producției prevăzute la alin. (1) lit. b) o constituie, după caz, următoarele documente emise după data înregistrării cererii de înscriere în Program:

a) copia filei/filelor din carnetul de comercializare a produselor agricole, emis potrivit prevederilor art. 8 alin. (3) din Legea nr. 145/2014 pentru stabilirea unor măsuri de reglementare a pieței produselor din sectorul agricol, cu modificările și completările ulterioare;

b) rapoarte generate de aparatul de marcat electronic fiscal, ce conțin date din conținutul jurnalului electronic pentru perioada de raportare, ce va fi menționată sub antet, prevăzute la art. 33 pct. C lit. d) din Normele metodologice pentru aplicarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 28/1999 privind obligația agenților economici de a utiliza aparate de marcat electronice fiscale, aprobate prin Hotărârea Guvernului nr. 479/2003, republicată, cu modificările și completările ulterioare, însoțite de copia rapoartelor fiscale de închidere zilnică «Z», emise de aparatele de marcat electronice fiscale;

c) facturile electronice emise potrivit prevederilor art. 1 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 120/2021, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 139/2022, cu modificările și completările ulterioare, și extrase din spațiul privat virtual, potrivit prevederilor Ordinului președintelui Agenției Naționale de Administrare Fiscală nr. 1.090/2022 privind aprobarea Procedurii de comunicare prin mijloace electronice de transmitere la distanță între organul fiscal central și persoanele fizice, persoanele juridice și alte entități fără personalitate juridică.”

PRIM-MINISTRU
ILIE-GAVRIL BOLOJAN

Contrasemnează:

Viceprim-ministru,

Marian Neacșu

p. Ministrul agriculturii și dezvoltării
rurale,

Violeta Mușat,

secretar de stat

p. Ministrul finanțelor,

Florin-Alexandru Zaharia,

secretar de stat

București, 9 octombrie 2025.

Nr. 854.

DECIZII ALE PRIM-MINISTRULUI**GUVERNUL ROMÂNIEI****PRIM-MINISTRUL****DECIZIE**

**privind exercitarea, cu caracter temporar, de către doamna Mihaela Popescu
a funcției publice vacante din categoria înalților funcționari publici de secretar general adjunct
al Ministerului Economiei, Digitalizării, Antreprenoriatului și Turismului**

Având în vedere propunerea Ministerului Economiei, Digitalizării, Antreprenoriatului și Turismului, formulată prin Adresa nr. 8.902/RDM din 23 septembrie 2025, înregistrată la Cabinetul prim-ministrului cu nr. 5/9.246 din 23 septembrie 2025 și la Secretariatul General al Guvernului cu nr. 20/29.546/SRO din 24 septembrie 2025, precum și Adresa Agenției Naționale a Funcționarilor Publici nr. 37.312 din 9 octombrie 2025,

în temeiul art. 29, art. 394 alin. (2) lit. d), art. 397, art. 502 alin. (1) lit. f), art. 509 alin. (3), art. 510 alin. (1) și al art. 530 alin. (3) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 57/2019 privind Codul administrativ, cu modificările și completările ulterioare,

prim-ministrul emite prezenta decizie.

Articol unic. — Începând cu data intrării în vigoare a prezentei decizii, doamna Mihaela Popescu, consilier superior la Serviciul guvernanță corporativă din cadrul Direcției administrarea participațiilor statului, exercită, cu caracter temporar, funcția publică vacantă din categoria înalților funcționari publici de secretar general adjunct al Ministerului Economiei, Digitalizării, Antreprenoriatului și Turismului pentru o perioadă de 6 luni.

PRIM-MINISTRU
ILIE-GAVRIL BOLOJAN

Contrasemnează:
Secretarul general al Guvernului,
Ștefan-Radu Oprea

București, 10 octombrie 2025.
Nr. 484.

GUVERNUL ROMÂNIEI**PRIM-MINISTRUL****DECIZIE**

**privind exercitarea, cu caracter temporar, de către doamna Elena Daniela Stanciu
a funcției publice vacante din categoria înalților funcționari publici de secretar general
al Autorității Naționale pentru Protecția Consumatorilor**

Având în vedere Adresa Autorității Naționale pentru Protecția Consumatorilor nr. 83.281 din 30 septembrie 2025, înregistrată la Cabinetul prim-ministrului cu nr. 5/9.586 din 30 septembrie 2025, precum și Adresa Agenției Naționale a Funcționarilor Publici nr. 36.853 din 7 octombrie 2025,

în temeiul art. 29, art. 394 alin. (2) lit. d), art. 397, art. 502 alin. (1) lit. f), art. 509 alin. (3), art. 510 alin. (1) și al art. 530 alin. (3) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 57/2019 privind Codul administrativ, cu modificările și completările ulterioare,

prim-ministrul emite prezenta decizie.

Articol unic. — Începând cu data intrării în vigoare a prezentei decizii, doamna Elena Daniela Stanciu, comisar de secretar general al Autorității Naționale pentru Protecția Consumatorilor pentru o perioadă de 6 luni.

PRIM-MINISTRU
ILIE-GAVRIL BOLOJAN

Contrasemnează:
Secretarul general al Guvernului,
Ștefan-Radu Oprea

București, 10 octombrie 2025.
Nr. 485.

ACTE ALE INSTANTELOR DE CONTENCIOS ADMINISTRATIV

CURTEA DE APEL CONSTANȚA
SECȚIA DE CONTENCIOS ADMINISTRATIV ȘI FISCAL

ÎNCHIEIERE

Ședința publică din 12 iunie 2023

Dosar nr. XX
Complet pentru cauze contencios administrativ și fiscal
Președinte XX
Grefier XX

S-a luat în examinare acțiunea în contencios administrativ formulată de reclamanta **XX**, cu sediul în XX, și *cu sediul procesual ales* la Cabinet de Avocat XX din XX, în contradictoriu cu pârâtul **Ministerul Transporturilor și Infrastructurii**, cu sediul în XX, având ca obiect *anulare act administrativ cu caracter normativ — Ordinul nr. 1.203/2022*.

La apelul nominal făcut în ședința publică se constată lipsa părților.

Procedura de citare este legal îndeplinită, cu respectarea dispozițiilor art. 153 și următoarele din Codul de procedură civilă.

S-a făcut referatul cauzei de către grefierul de ședință, prin care s-au evidențiat părțile, obiectul litigiului, mențiunile privitoare la modalitatea de îndeplinire a procedurii de citare, stadiul procesual, faptul că reclamanta a formulat cerere de repunere pe rol a cauzei, solicitând judecata cauzei în lipsă conform art. 223 din Codul de procedură civilă.

Curtea constată că la data de 17.05.2023 reclamantul a formulat cerere de repunere pe rol a cauzei, iar instanța a dispus citarea reclamantului cu mențiunea de a achita taxa de timbru în cuantum de 25 lei.

În dimineața acestei zile, reclamanta a depus la dosarul cauzei precizări, în sensul că se solicită anularea parțială a

ordinului, respectiv art. 2 și art. 3 ale pct. B din anexa nr. 1 la regulament. De asemenea, s-a depus dovada achitării taxei judiciare de timbru în cuantum de 100 lei.

Instanța ia act că reclamanta a făcut dovada suplimentării taxei judiciare de timbru, astfel cum s-a solicitat.

De asemenea, a fost depus Statutul Asociației XX, s-au depus precizări și în aceste condiții, raportat la prevederile art. 242 alin. (2) din Codul de procedură civilă; având în vedere că au fost depuse precizările solicitate de instanță, *dispune repunerea cauzei pe rol*.

În ceea ce privește excepția lipsei de interes, invocată de pârât prin întâmpinare, instanța unește această excepție cu fondul cauzei, raportat la prevederile art. 248 alin. (4) din Codul de procedură civilă, apreciind că pentru judecarea acesteia este necesară administrarea aceluiași dovezi ca pentru soluționarea fondului.

În temeiul art. 258 din Codul de procedură civilă, încuviințează părților proba cu înscrisurile depuse la dosarul cauzei și, nemaifiind alte cereri, constată terminată cercetarea judecătorească și rămâne în pronunțare pe cererea de chemare în judecată.

CURTEA,

având nevoie de timp pentru a delibera, constată că se impune amânarea cauzei.

PENTRU ACESTE MOTIVE

În numele legii

DISPUNE:

Amână pronunțarea în cauză la data de 26.06.2023.

Pronunțată în ședința XX astăzi, 12.06.2023, soluția va fi pusă la dispoziția părților prin intermediul grefei instanței.

PREȘEDINTE
XX

Grefier,
XX

CURTEA DE APEL CONSTANȚA
SECȚIA DE CONTENCIOS ADMINISTRATIV ȘI FISCAL

ÎNCHIEIERE

Ședința publică din 26 iunie 2023

Dosar nr. XX
Complet pentru cauze contencios administrativ și fiscal
Președinte XX
Grefier XX

S-a luat în examinare acțiunea în contencios administrativ formulată de reclamanta **XX**, cu sediul în XX, și *cu sediul procesual ales* la Cabinet de Avocat XX din XX, în contradictoriu cu pârâtul **Ministerul Transporturilor și Infrastructurii**, cu sediul în XX, având ca obiect *anulare act administrativ cu caracter normativ — Ordinul nr. 1.203/2022*.

Dezbaterile asupra cauzei au avut loc în ședința publică din data de 12.06.2023, consemnate în încheierea de ședință de la acea dată, care face parte integrantă din cuprinsul prezentei hotărâri, când instanța, având nevoie de timp pentru a delibera, a amânat pronunțarea la data de 26.06.2023, dată la care a pronunțat următoarea încheiere.

CURTEA,

având nevoie de timp pentru a delibera, constată că se impune amânarea pronunțării.

PENTRU ACESTE MOTIVE

În numele legii

DISPUNE:

Amână pronunțarea la data de 3.07.2023.

Pronunțată prin punerea soluției la dispoziția părților de către grefa instanței astăzi, 26.06.2023.

PREȘEDINTE

XX

Grefier,

XX

CURTEA DE APEL CONSTANȚA
SECȚIA DE CONTENCIOS ADMINISTRATIV ȘI FISCAL

SENTINȚA CIVILĂ Nr. 161

Ședința publică din 3 iulie 2023

Dosar nr. XX

Complet pentru cauze contencios administrativ și fiscal

Președinte XX

Grefier XX

S-a luat în examinare acțiunea în contencios administrativ formulată de reclamanta **XX**, cu sediul în **XX**, și cu sediul procesual ales la Cabinet de Avocat **XX** din **XX**, în contradictoriu cu pârâțul **Ministerul Transporturilor și Infrastructurii**, cu sediul în **XX**, având ca obiect *anulare act administrativ cu caracter normativ — Ordinul nr. 1.203/2022*.

Dezbaterile asupra cauzei au avut loc în ședința publică din data de 12.06.2023, consemnate în încheierea de ședință de la acea dată, care face parte integrantă din cuprinsul prezentei hotărâri, când instanța, având nevoie de timp pentru a delibera, a amânat pronunțarea la data de 26.06.2023 și la data de 3.07.2023, dată la care a pronunțat următoarea hotărâre:

CURTEA,

deliberând asupra acțiunii în contencios administrativ de față, constată următoarele:

Prin Cererea de chemare în judecată înregistrată pe rolul Curții de Apel Constanța — Secția de contencios administrativ și fiscal cu nr. XX la data de 27.12.2022, reclamanta **XX**, în contradictoriu cu pârâțul **Ministerul Transporturilor și Infrastructurii**, a solicitat:

— anularea în parte a Ordinului nr. 1.203/2022 pentru aprobarea Regulamentului privind criteriile minime de pregătire, perfecționare și brevetare a piloților maritimi, alții decât piloții de mare largă, în vigoare de la 30 iunie 2022, publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 658 din 30 iunie 2022, în principal;

— obligarea intimătei la modificarea Ordinului nr. 1.203/2022, în subsidiar, ulterior consultării corpului profesional al piloților prin asociația profesională;

— obligarea intimătei la plata cheltuielilor de judecată ocazionate de prezentul litigiu.

În motivarea demersului judiciar reclamanta arată că actul administrativ normativ ce face obiectul plângerii prealabile încalcă următoarele dispoziții legale, după cum urmează:

1. Nerespectarea procedurii prevăzute de Legea nr. 52/2003 a transparenței decizionale

Pe de o parte, apreciază că Legea nr. 52/2003 privind transparența decizională a fost nerespectată în totalitatea sa, în sensul că autoritatea emitentă a înțeles să aprobe actul

administrativ normativ atacat fără aplicarea principiilor, termenelor și procedurilor prevăzute de lege.

Conform art. 7 alin. (1) din Legea nr. 52/2003: „În cadrul procedurilor de elaborare a proiectelor de acte normative autoritatea administrației publice are obligația să publice un anunț referitor la această acțiune în site-ul propriu, să-l afișeze la sediul propriu, într-un spațiu accesibil publicului, și să-l transmită către mass-media centrală sau locală, după caz.

Autoritatea administrației publice va transmite proiectele de acte normative tuturor persoanelor care au depus o cerere pentru primirea acestor informații.”

Ministerul Transporturilor nu a respectat în cadrul procedurii de adoptare teza a doua, în sensul că proiectul de act administrativ normativ nu a fost transmis către mass-media centrală pentru informarea publicului cu privire la intenția de elaborare a acestuia, încălcându-se astfel dreptul la informare al persoanelor interesate de adoptarea actului administrativ normativ.

Conform art. 7 alin. (2): „Anunțul referitor la elaborarea unui proiect de act normativ va fi adus la cunoștința publicului, în condițiile alin. (1), cu cel puțin 30 de zile lucrătoare înainte de supunerea spre avizare de către autoritățile publice.”

În speță, Autoritatea Navală Română este autoritatea către care trebuia transmis spre avizare proiectul actului administrativ normativ, fiind autoritatea care este instituită a pune în aplicare prevederile normative.

În măsura în care ministerul ar fi respectat termenul de 30 de zile lucrătoare anterior transmiterii spre avizare, termenul a început să curgă pe data de 16.06.2022 (data publicării anunțului pe site-ul Ministerului Transporturilor), neluând în calcul prima zi și ultima, și s-ar fi împlinit la data de 18 iulie 2022.

Astfel, în condițiile în care ordinul atacat a fost adoptat la data de 30.06.2022 și publicat în Monitorul Oficial, termenul minim nu a fost respectat, rezultând din acest calcul faptul că proiectul nu a fost transmis spre analiză și avizare autorităților publice interesate, în conformitate cu art. 7 alin. (8) din Legea privind transparența decizională.

Transmiterea spre avizare, având în vedere data de împlinire a termenului de 30 de zile, respectiv data de 18 iulie 2022, ar fi trebuit efectuată începând cu această dată, adoptarea efectivă a ordinului urmând a fi ulterioară. Faptul că ordinul atacat nu a fost transmis spre avizarea prevăzută de lege reiese și din faptul că ordinul, anexele sale, precum și celelalte documente premergătoare adoptării, publicate pe site, nu conțin și avizul autorității interesate.

Apreciază reclamanta că în speță nu s-au respectat dispozițiile imperative ale Legii privind transparența decizională, cu privire la modalitățile de comunicare către publicul larg în general și persoanele interesate în special a proiectului și cu privire la termenele impuse de legea arătată.

Mai mult decât atât, arată faptul că proiectul ordinului atacat nu a fost în fapt publicat la data de 14.06.2022 pe site-ul Ministerului Transporturilor, ci mai târziu, într-o vădită eludare a legii privind transparența decizională. În acest sens, apreciază că în cauză este imperativă necesitatea administrării probei cu expertiza IT, prin intermediul căreia să se stabilească în mod exact la ce dată a fost publicat proiectul pe site-ul autorității administrative.

Apreciază că, deși Legea nr. 52/2003 nu prevede în mod expres sancțiunea nulității actului aprobat și publicat în Monitorul Oficial cu încălcarea prevederilor sale, legiuitorul a subînțeles această sancțiune, implicând-o prin art. 14, în sensul că, instituind posibilitatea oricărei persoane care se consideră vătămată în drepturile sale de a urma procedura prevăzută de Legea nr. 554/2004 privind contenciosul administrativ, a legiferat implicit sancțiunea nulității.

Apreciază aceasta întrucât, în măsura în care obiectul acțiunii judiciare prevăzut în art. 8 din Legea nr. 554/2004 îl poate reprezenta inclusiv solicitarea de anulare în tot sau în parte a actului administrativ nelegal, aceasta este sancțiunea pentru nerespectarea principiilor și procedurilor prevăzute de Legea privind transparența decizională.

Astfel, întrucât nulitatea este sancțiunea aplicabilă actului emis de autoritatea administrativă, apreciază că nulitatea este în speță una de ordin absolut, în sensul că actul administrativ a fost emis fără respectarea condițiilor de formă (considerând procedura instituită de Legea nr. 52/2003 o condiție de formă a actului administrativ) imperativ dispuse de lege.

2. Nerespectarea dispozițiilor Legii nr. 24/2000 privind normele de tehnică legislativă în elaborarea actelor normative

În acest sens, reclamanta arată că actul administrativ normativ în cauză, respectiv ordinul Ministerului Transporturilor, este suspus dispozițiilor Legii nr. 24/2000, în temeiul art. 3 alin. (2) din lege:

a. art. 9 alin. (1) din Legea nr. 24/2000 întărește necesitatea ca proiectele de acte normative să fie transmise spre avizare autorităților interesate, acțiune care în fapt nu s-a realizat, în sensul că în niciun moment, astfel cum au mai arătat, proiectul de act normativ nu a fost transmis spre avizare Autorității Navale Române, în calitatea sa de autoritate interesată;

b. urmează a se observa și completa nerespectarea dispozițiilor art. 31 din Legea nr. 24/2000, în sensul că din instrumentul de motivare, respectiv „referatul de aprobare”, lipsesc elementele obligatorii:

— motivul emiterii actului normativ — cerințele care reclamă intervenția normativă, cu referire specială la insuficiențele și neconcordanțele reglementărilor în vigoare; principiile de bază și finalitatea reglementărilor propuse, cu evidențierea elementelor noi; concluziile studiilor, lucrărilor de cercetare, evaluărilor statistice; referirile la documente de politici publice sau la actul normativ pentru a căror implementare este elaborat respectivul proiect. Pentru ordonanțele de urgență vor fi prezentate distinct elementele obiective ale situației extraordinare care impune reglementarea imediată, nefiind suficientă utilizarea procedurii parlamentare de urgență, precum și eventualele consecințe care s-ar produce în lipsa luării măsurilor legislative propuse;

— impactul socioeconomic, efectele asupra mediului macroeconomic, de afaceri, social și asupra mediului înconjurător, inclusiv evaluarea costurilor și beneficiilor;

— impactul financiar asupra bugetului general consolidat atât pe termen scurt, pentru anul curent, cât și pe termen lung (pe 5 ani), inclusiv informații cu privire la cheltuieli și venituri;

— impactul asupra sistemului juridic — implicațiile pe care noua reglementare le are asupra legislației în vigoare; compatibilitatea cu reglementările comunitare în materie, determinarea exactă a acestora și, dacă este cazul, măsurile viitoare de armonizare care se impun; deciziile Curții de Justiție a Uniunii Europene și alte documente relevante pentru transpunerea sau implementarea prevederilor legale respective; implicațiile asupra legislației interne, în cazul ratificării sau aprobării unor tratate ori acorduri internaționale, precum și măsurile de adaptare necesare; preocupările în materie de armonizare legislativă;

— consultările derulate în vederea elaborării proiectului de act normativ, organizațiile și specialiștii consultați, esența recomandărilor primite;

— activitățile de informare publică privind elaborarea și implementarea proiectului de act normativ;

— măsurile de implementare — modificările instituționale și funcționale la nivelul administrației publice centrale și locale.

Mai mult decât atât, regulamentul instituit prin ordinul atacat reprezintă prin dispozițiile art. 2 și 3 o încălcare a propriei reglementări.

Astfel, solicită a se observa faptul că, potrivit art. 2 din regulament: „Art. 2. — (1) ANR, după consultarea administrațiilor portuare și/sau de cale navigabilă prevăzute la art. 1 alin. (2) și a asociațiilor profesionale reprezentative și legal constituite ale piloților maritimi, trebuie să stabilească cerințele de înscriere la examen și standardele minime necesare pentru obținerea unui brevet de pilot maritim.

(2) ANR se va asigura că în cadrul programelor de pregătire profesională a piloților maritimi este inclusă și analiza rapoartelor de investigație privind siguranța maritimă în care este implicat pilotajul.”

Astfel, deși este expres prevăzută abilitarea ANR de a stabili standardele minime necesare pentru obținerea unui brevet de pilot maritim, prin art. 2 și art. 3 ale pct. B din anexa nr. 1 la regulament, însuși regulamentul reglementează, în contradicție cu abilitarea ANR:

„Art. 2. — Brevetul de pilot maritim II pentru porturile maritime se poate obține prin examen de către orice candidat care îndeplinește cumulativ următoarele cerințe:

a) deține un brevet de pilot maritim aspirant pentru porturile maritime, în termen de valabilitate;

b) prezintă o adeverință eliberată de CN APM — S.A. Constanța, din care să reiasă că:

(i) este angajat în funcția de pilot maritim aspirant pentru porturile maritime;

(ii) a participat la minimum 150 de manevre de pilotaj la bordul navelor prin care să acopere toate porturile maritime, fără întrerupere mai mare de 3 luni între ele;

(iii) a dobândit cunoștințe temeinice de navigație pentru zona de pilotaj pentru care solicită brevetul.

C. Pilot maritim I pentru porturile maritime

Art. 3. — Brevetul de pilot maritim I pentru porturile maritime se poate obține prin examen de către orice candidat care îndeplinește cumulativ următoarele cerințe:

a) deține un brevet de pilot maritim II pentru porturile maritime, în termen de valabilitate;

b) prezintă o adeverință eliberată de CN APM — S.A. Constanța, din care să reiasă că:

(i) este angajat în funcția de pilot maritim II pentru porturile maritime;

- (ii) a participat la minimum 150 de manevre prin care să acopere toate porturile maritime, fără întrerupere mai mare de 3 luni între ele, dintre care minimum 50 de manevre de pilotaj la bordul navelor cu lungime mai mare de 200 m, împreună cu un pilot maritim I pentru porturile maritime;
- (iii) a dobândit cunoștințe temeinice de navigație pentru zona de pilotaj pentru care solicită brevetul.”

Mai mult decât atât, urmează a se observa faptul că, deși nu au fost consultați în niciun fel cu privire la cerințele minime obligatorii privind brevetarea piloților maritimi, astfel cum prevede art. 2 din regulament, emitentul actului înțelege să se stabilească, în contradictorialitate cu propria reglementare de abilitare a ANR în acest sens, stabilind criterii care nu asigură o pregătire profesională corespunzătoare pentru accederea la calitatea de pilot II sau pilot I.

Reclamanta a arătat că pilotajul este o structură esențială pentru siguranța industriei maritime pentru a asigura operațiuni sigure, economice și durabile. Pilotul maritim oferă, pe baza unor cunoștințe locale vaste, recomandări de navigație marinarilor pe căi navigabile specifice, cum ar fi porturi, canale, precum și pe mare deschisă. Marinarilor cu experiență pot fi selectați pentru formarea de bază a piloților maritimi. Instruirea se realizează în medii de clasă, în simulatoare și ca formare la locul de muncă.

Navigația în zone cu adâncimi mici, porturi sau canale închise necesită o mare pricepere nautică. Navele comerciale cu dimensiuni din ce în ce mai mari trebuie să fie ghidate în siguranță pe căi navigabile înguste, adesea în trafic intens. Pilotul acționează ca partener al comandantului navei, are un rol solicitant, care necesită o experiență îndelungată, precum și cunoștințe specifice despre navă și zona de navigație. Într-o perioadă foarte scurtă de timp, piloții trebuie să se familiarizeze cu caracteristicile și manevrele unei nave necunoscute, luând în considerare condițiile meteorologice.

Deși comandanții sunt experți în navigarea navelor, aceștia nu sunt experți în ceea ce privește reglementările și mediile specifice ale porturilor, prin urmare, au nevoie de expertiza locală a unui pilot maritim pentru a se asigura că nava, echipajul, pasagerii și mărfurile lor ajung în următorul lor port de escală într-un mod sigur și eficient. Relația dintre comandant și pilot se bazează pe încredere și onestitate. Un pilot se așteaptă ca comandantul să fie sincer în descrierea stării navei și a problemelor pe care le are, în timp ce comandantul depinde de pilot pentru a descrie tranzitul în mod onest în ceea ce privește problemele prevăzute, ruta, remorcherele, facilitățile de la țărm și pentru a fi informat cu privire la reglementările locale.

Piloții sunt experți foarte bine pregătiți în navigația navelor în apele închise și posedă cunoștințe vaste foarte specializate cu privire la condițiile locale. Piloții oferă servicii de pilotaj în conformitate cu cerințele de transport maritim portuar și cu regulamentele determinate de autoritatea portuară. Aceștia coordonează toate aranjamentele referitoare la sosirea navelor, ancorarea, acostarea, plecarea de la dană, mutarea navelor și sunt responsabili de completarea documentației de pilotaj.

Cunoașterea explicită este o cunoaștere deschisă și disponibilă pentru toată lumea. Metodele de transfer al cunoștințelor explicite pot fi de natură tehnică, cum ar fi manuale, instrucțiuni, baze de date sau utilizarea instrumentelor tehnologiei informației și comunicațiilor (TIC) în cazul în care cunoștințele sunt codificate. Transferul de cunoștințe implicite necesită alte metode mai nontehnice, cum ar fi mentoratul, experiența la locul de muncă sau discuțiile informale în timpul pauzelor de cafea, de exemplu, în cazul în care cunoștințele rămân necodificate.

O cantitate substanțială de transfer de cunoștințe tacite are loc în timpul activităților la locul de muncă, deci care au loc în medii sociale. Astfel de activități includ interacțiunea cu piloți maritimi cu experiență în timpul pilotajului, precum și cu echipajul navelor pilotate, remorchere și pilotine, în timpul transferului către și de la nave supuse pilotajului, dar și în contexte sociale, cum ar fi în timpul pauzelor de cafea, precum și în alte medii informale, cum ar fi timpul petrecut la stația de pilotaj. Metodele de transfer al cunoștințelor tacite în astfel de medii sociale nu sunt totuși documentate și utilizate în mod clar. Tocmai de aceea, o perioadă de timp minimă este necesară pentru formarea piloților maritimi, astfel că aceste cunoștințe să poată fi transferate.

Pilotajul nu este o afacere, ci o nevoie de siguranță, iar prima responsabilitate a pilotului este de a proteja interesul Guvernului care a emis licența și reglementează operațiunile de pilotaj.

Diferite organizații guvernamentale sau nonguvernamentale, administrații portuare au efectuat de-a lungul timpului studii privind efectele siguranței actului de pilotaj. Reclamanta a expus exemple de pregătire și instruire a piloților, precum și organizarea și responsabilitatea acestui serviciu de siguranță publică din alte teritorii, respectiv Olanda, Londra, Florida

Astfel, reglementările cuprinse în regulamentul ce face parte integrantă din ordinul atacat sunt complet neconforme cu ceea ce reprezintă standarde ocupaționale suficiente, cerințe minime obligatorii necesare pentru păstrarea în mod real a siguranței circulației navale portuare.

Astfel, pentru ca un pilot să realizeze cel puțin o manevră în fiecare dană a celor 3 porturi acoperite: Constanța, Midia și Mangalia (137 de dane, 15 dane, 9 dane), are nevoie de minimum 161 de manevre, fără a lua în calcul șantierele navale și manevrele atipice, astfel că reglementarea celor 150 de manevre în sensul de criteriu minim reprezintă o subdimensionare a ceea ce reprezintă experiența minimă a unui pilot, fără ca prin accederea la calitatea de pilot II sau pilot I să nu afecteze siguranța navigației.

Pentru piloții stagiași și pregătirea piloților II efectuarea acestor manevre trebuie la început efectuată în timpul zilei și treptat executarea acestora se va face și noaptea.

Pentru familiarizarea completă cu specificul hidrometeorologic al acestor porturi este nevoie de minimum 12 luni pentru a parcurge toate anotimpurile cu specificul meteorologic.

Alegerea unui număr de manevre minim pe baze empirice pentru promovarea examenelor de pilot va atrage efecte negative asupra serviciului de pilotaj, însă cu atât mai mult cu privire la siguranța navigației, în măsura în care, dacă ordinul s-ar aplica în forma adoptată, întregul corp profesional al piloților este în risc de deprofesionalizare.

Actualul sistem de recrutare de piloți aspiranți, efectuarea perioadei de stagiatură și organizarea examinării sunt complet ieșite din logica unei adaptări a criteriilor și standardelor minime de accedere la această calitate, fără nicio consultare cu asociația profesională a piloților, pe criterii pur empirice, fără niciun calcul de risc și impact asupra siguranței serviciului de pilotaj, fără un fundament sau argument prezentat sau cel puțin care să transpară din conținutul și interpretarea actului atacat.

În susținerea cererii, reclamanta a solicitat încuviințarea probei cu înscrisuri.

În drept, au fost invocate dispozițiile Legii nr. 554/2004.

La data de 16.02.2023 pârâtul **Ministerul Transporturilor și Infrastructurii** a depus **întâmpinare** prin care a invocat excepția lipsei de interes, solicitând admiterea acesteia și respingerea cererii de chemare în judecată ca fiind formulată de o persoană lipsită de interes, iar pe fond a solicitat respingerea acțiunii ca neîntemeiată/nefondată.

În motivarea întâmpinării, în ceea ce privește excepția lipsei de interes, pentru a promova o acțiune în contencios administrativ trebuie îndeplinite cumulativ cerințele prevăzute de art. 33 din Codul de procedură civilă, coroborat cu dispozițiile art. 1 alin. (1) și art. 2 alin. (1) lit. o), p) și r) din Legea nr. 554/2004.

Acțiunea în contencios administrativ introdusă de către reclamantă are ca obiect anularea parțială a Ordinului ministrului transporturilor și infrastructurii nr. 1.203/2022, ordin care a aprobat Regulamentul privind criteriile minime de pregătire, perfecționare și brevetare a piloților maritimi, alții decât piloții de mare largă.

Interesul în promovarea unei acțiuni judiciare trebuie să fie legitim, născut, actual, personal.

Reclamanta nu justifică un interes personal, nu arată care este vătămarea produsă de adoptarea Ordinului nr. 1.203/2022. Potrivit Legii nr. 554/2004, un act administrativ poate fi anulat dacă se dovedește că a produs reclamantului o vătămare într-un drept sau un într-un interes legitim. Prin interes legitim privat se înțelege posibilitatea de a pretinde o anumită conduită, în considerarea realizării unui drept subiectiv viitor, previzibil, prefigurat, în timp ce interesul public vizează ordinea de drept și democrația constituțională, garantarea drepturilor, libertăților și îndatoririlor fundamentale ale cetățenilor, satisfacerea nevoilor comunitare, realizarea competenței autorităților publice. Instanța trebuie să verifice dacă prin actul administrativ s-a adus atingere unei situații juridice subiective, invocarea interesului legitim public este subsidiară invocării unui interes legitim privat.

Nu arată reclamanta care este folosul practic urmărit, interesul trebuie să fie în legătură cu pretenția formulată, să existe în momentul în care se exercită dreptul la acțiune, să îi vizeze pe cei care recurg la această formă procedurală.

Reclamanta nu a făcut dovada interesului legitim, personal, născut și actual, așa cum prevăd dispozițiile art. 2 alin. (1) din Legea contenciosului administrativ, nu a probat faptul că are calitatea de persoană vătămată într-un drept prevăzut de un act normativ sau într-un interes legitim, fapt pentru care solicită admiterea excepției lipsei de interes și respingerea cererii de chemare în judecată ca fiind introdusă de o persoană lipsită de interes.

Pe fondul cauzei, solicită respingerea acțiunii ca neîntemeiată, arătând că, față de obiectul cauzei, instanța de contencios administrativ trebuie să verifice dacă actul contestat este un act administrativ în sensul art. 2 alin. (1) pct. c) din Legea nr. 554/2004, respectiv „act administrativ — actul unilateral cu caracter individual sau normativ emis de o autoritate publică, în regim de putere publică, în vederea organizării executării legii sau a executării în concret a legii, care dă naștere, modifică sau stinge raporturi juridice”, și dacă s-a produs o vătămare a unui drept sau interes legitim.

Verificarea legalității unui act administrativ presupune verificarea condițiilor de validitate a acelui act, respectiv:

— actul administrativ contestat a fost adoptat sau emis de autoritatea competentă din punct de vedere material/teritorial și în limitele acestor competențe;

— conținutul actului este conform cu conținutul legii în baza căruia a fost emis;

— dacă actul corespunde scopului urmărit de legea care îl pune în executare;

— dacă a fost adoptat sau emis în forma specifică actului administrativ și normelor de tehnică legislativă.

Ordinul ministrului transporturilor și infrastructurii nr. 1.203/2022 pentru aprobarea Regulamentului privind criteriile minime de pregătire, perfecționare și brevetare a piloților maritimi, alții decât piloții de mare largă, a fost adoptat cu respectarea dispozițiilor legale în materie, a normelor de tehnică legislativă prevăzute de Legea nr. 24/2000, a fost supus

dezbaterii publice în condițiile legii, respectiv publicat pe site-ul oficial al Ministerului Transporturilor și Infrastructurii la data de 14.06.2022.

Ordinul ministrului transporturilor și infrastructurii nr. 1.203/2022 este emis în aplicarea dispozițiilor art. 117 alin. (2) din OG nr. 42/1997 privind transportul maritim și pe căile navigabile interioare, art. 12 lit. f) din OG nr. 19/1997 privind transporturile, art. 9 alin. (4) din HG nr. 370/2021 privind organizarea și funcționarea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, respectiv:

Art. 117 alin. (2): „Modul de recrutare, formare profesională și perfecționare, de acordare, suspendare și retragere a brevetului piloților se aprobă prin ordin al ministrului transporturilor și infrastructurii.”;

Art. 12: „Ministerul Transporturilor este autoritatea de stat în domeniul transporturilor feroviare, rutiere, maritime, pe apele interioare, aeriene, multimodale și combinate, având printre atribuții: (...) f) emite norme obligatorii de atestare, certificare, licențiere și brevetare a personalului care lucrează în transporturi sau concură la siguranța traficului și stabilește condițiile de suspendare sau de anulare a atestatelor, certificatelor, licențelor sau brevetelor acordate”;

Art. 9 alin. (4): „În exercitarea atribuțiilor sale, ministrul transporturilor și infrastructurii emite ordine și instrucțiuni.”

În ceea ce privește susținerea reclamantei privind nerespectarea dispozițiilor din Legea nr. 24/2000 privind normele de tehnică legislativă menționează următoarele:

Potrivit art. 30 alin. (1) din Legea nr. 24/2000: „Proiectele de acte normative trebuie însoțite de următoarele documente de motivare:

a) expuneri de motive — în cazul proiectelor de legi și al propunerilor legislative;

b) note de fundamentare — în cazul ordonanțelor și al hotărârilor Guvernului; ordonanțele care trebuie supuse aprobării Parlamentului, potrivit legii de abilitare, precum și ordonanțele de urgență se transmit Parlamentului însoțite de expunerea de motive la proiectul legii de aprobare a acestora;

c) referate de aprobare — pentru celelalte acte normative;

d) studii de impact — în cazul proiectelor de legi de importanță și complexitate deosebită și al proiectelor de legi de aprobare a ordonanțelor emise de Guvern în temeiul unei legi de abilitare și supuse aprobării Parlamentului (...)”

Concluzionând, instrumentul de prezentare și motivare în cazul unui proiect de ordin de ministru este reprezentat de referatul de aprobare, legiuitorul neprevăzând obligativitatea studiilor de impact, așa cum sunt ele prevăzute în cazul proiectelor de legi de importanță și complexitate deosebite.

În ceea ce privește nerespectarea procedurii prevăzute de Legea nr. 52/2003 privind transparența decizională în administrația publică, învederează următoarele aspecte:

Ministerul Transporturilor și Infrastructurii a respectat întocmai dispozițiile legale obligatorii pentru emiterea unui act administrativ cu caracter normativ, asigurând participarea activă a oricărei părți interesate (cetățean sau entitate) în procesul de luare a deciziilor administrative și în procesul de elaborare a actelor normative.

Proiectul de ordin și referatul de aprobare au fost aduse la cunoștința publicului prin publicarea pe site-ul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii la data de 14.06.2022.

Suplimentar, în aceeași ordine de idei, menționează că pe site-ul Constanța Port XX, la secțiunea Documente-proiecte de acte normative, au fost publicate proiectul de ordin, documentele anexe, perioada-limită pentru propuneri/observații.

Mai arată pârâțul că Constanța Port XX este organizație patronală autonomă, nu are caracter politic, fiind înființată ca persoană juridică de drept privat, fără scop patrimonial, care reprezintă și apără interesele economice/tehnice/juridice ale

membrilor săi, în/din Portul Constanța, în relația cu autoritățile publice, syndicatele, alte persoane fizice și/sau juridice, în limita și în legătură cu scopul și obiectul de activitate.

Tot în scopul respectării principiului transparenței de către Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, menționează și faptul că, în cadrul ședinței Comisiei de Dialog Social din data de 28.06.2022, la prezentarea ordinii de zi punctul I „prezentarea și dezbateră proiectelor de acte normative, cu caracter economico-social, inițiate de Ministerul Transporturilor și Infrastructurii” figurează proiectul de Ordin pentru aprobarea Regulamentului privind criteriile minime de pregătire, perfecționare și brevetare a piloților maritimi, alții decât piloții de mare largă.

Nici în etapa de consultare (când sunt primite sugestii, opinii, recomandări) și nici în etapa de dezbateră publică (cu ocazia ședinței de dialog social) nu au existat persoane interesate/asociații care să își manifeste intenția de a completa/modifica propunerea de act normativ — Ordin pentru aprobarea Regulamentului privind criteriile minime de pregătire, perfecționare și brevetare a piloților maritimi, alții decât piloții de mare largă.

Referitor la nerespectarea dispozițiilor art. 7 alin. (2) din Legea 52/2003 în ceea ce privește termenul de 30 de zile lucrătoare, arată că în speță sunt incidente dispozițiile art. 7 alin. (13): „Prin excepție de la prevederile alin. (2), în cazul reglementării unei situații urgente sau a uneia care, din cauza circumstanțelor sale excepționale, impune adoptarea de soluții imediate, în vederea evitării unei grave atingeri aduse interesului public, proiectele de acte normative se supun adoptării și anterior expirării termenului prevăzut de respectivul alineat.”

Din referatul de aprobare reiese, în mod indubitabil, necesitatea adoptării proiectului de ordin, rezultând circumstanțierea excepțională, respectiv „în considerarea importanței deosebite a serviciului de siguranță, fără de care nu se poate desfășura traficul maritim al navelor, cu condiția respectării instrumentelor internaționale menționate, fără a afecta în sens negativ atât piloții, cât și beneficiarii serviciului, cu rezultatul punerii în pericol a siguranței navigației, a vieților omenești, a infrastructurii de transport naval și a mediului înconjurător este necesar a fi modificate condițiile care stau la baza reformării și pregătirii piloților maritimi în sensul facilitării accesului mai multor categorii de personal la profesia de pilot și diminuării timpului de pregătire, fără a avea influențe negative asupra calității serviciului de pilotaj, luând în considerare faptul că desfășurarea acestuia presupune un proces de decizie cu privire la manevra navei în condiții de siguranță în zona portuară”.

Afirmația privind „avizarea de către autoritățile publice, în speță de către Autoritatea Navală Română” este invocată în mod eronat de către reclamantă. Sunt incidente în cauză dispozițiile art. 54 alin. (4) din Regulamentul privind procedurile, la nivelul Guvernului, pentru elaborarea, avizarea și prezentarea proiectelor de documente de politici publice, a proiectelor de acte normative, precum și a altor documente, în vederea adoptării/aprobării, care prevăd: „ordinele (...) vor fi avizate în mod obligatoriu de compartimentul juridic propriu”.

Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, în calitate de autoritate de stat în domeniul transportului naval, emite norme obligatorii de atestare, certificare, licențiere și brevetare a personalului care lucrează în transporturi ori care concurează la siguranța traficului și stabilește condițiile de suspendare, de retragere sau de anulare a atestatelor, certificatelor, licențelor ori brevetelor acordate, iar prin Autoritatea Navală Română (ANR) — organ tehnic de specialitate din subordinea sa — MTI își exercită funcția de autoritate de stat în domeniul siguranței navigației.

În demersurile sale, Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, ca inițiator al Ordinului nr. 1.203/2022, a apelat la rolul consultativ al Autorității Navale Române ca organ de specialitate din subordinea sa.

Față de afirmația tendențioasă „publicarea la altă dată decât cea afișată pe site”, fără a aduce vreun argument în acest sens, arată că, potrivit capturii de la secțiunea aferentă datelor de publicare/modificare a articolului anunțului publicat pe site-ul instituției sale, data ultimei modificări este data de 14.06.2022, ora 12:00.

În raport cu susținerea reclamantei Asociația Piloților Neptun, „regulamentul instituit prin ordinul atacat reprezintă prin dispozițiile art. 2 și 3 o încălcare a modului de stabilire a standardelor minime necesare pentru obținerea unui brevet de pilot maritim”, consideră că reclamanta nu face distincție între standarde minime și cerințe minime.

Referitor la afirmația reclamantei „neconsultarea acestora cu privire la cerințele minime obligatorii pentru brevetarea piloților”, arată că pregătirea profesională corespunzătoare pentru accederea la calitatea de pilot II sau pilot I se consemnează în adeverința eliberată de CNAPM Constanța, din care să reiasă că, potrivit art. 2, respectiv art. 3 lit. b) alin. (iii) din anexa nr. 1 la regulament, acesta „a dobândit cunoștințe temeinice de navigație pentru zona de pilotaj pentru care solicită brevetul”. Competența și capacitatea de a evalua pilotul pe durata efectuării serviciului revin Compartimentului pilotaj maritim din cadrul CN APM Constanța și/sau Serviciului pilotaj, siguranța navigației, monitorizare trafic din cadrul AFDJ Galați.

Față de cele anterior precizate, solicită respingerea cererii de chemare în judecată ca nefondată/neîntemeiată.

În drept, au fost invocate dispozițiile art. 205 și următoarele din Codul de procedură civilă, precum și celelalte texte de lege invocate în cuprinsul întâmpinării.

În dovedire, solicită proba cu înscrisuri.

La solicitarea instanței, la data de 12.06.2023 reclamanta a depus precizări la cererea de chemare în judecată prin care a arătat că solicită anularea în parte a ordinului atacat, respectiv art. 2 și art. 3 ale punctului B din anexa nr. 1 la regulament. Totodată, reclamanta a depus Statutul Asociației Piloților Neptun.

Analizând actele și lucrările dosarului, Curtea reține următoarele:

La data de 30.06.2022 a fost publicat în Monitorul Oficial Ordinul nr. 1.203/2022 pentru aprobarea Regulamentului privind criteriile minime de pregătire, perfecționare și brevetare a piloților maritimi, alții decât piloții de mare largă.

Potrivit art. 2 din anexa nr. 1 la regulament:

„Brevetul de pilot maritim II pentru porturile maritime se poate obține prin examen de către orice candidat care îndeplinește cumulativ următoarele cerințe:

a) deține un brevet de pilot maritim aspirant pentru porturile maritime, în termen de valabilitate;

b) prezintă o adeverință eliberată de CN APM — S.A. Constanța, din care să reiasă că:

(i) este angajat în funcția de pilot maritim aspirant pentru porturile maritime;

(ii) a participat la minimum 150 de manevre de pilotaj la bordul navelor prin care să acopere toate porturile maritime, fără întrerupere mai mare de 3 luni între ele;

(iii) a dobândit cunoștințe temeinice de navigație pentru zona de pilotaj pentru care solicită brevetul.”

Potrivit art. 3 din anexa nr. 1 la regulament:

„Brevetul de pilot maritim I pentru porturile maritime se poate obține prin examen de către orice candidat care îndeplinește cumulativ următoarele cerințe:

a) deține un brevet de pilot maritim II pentru porturile maritime, în termen de valabilitate;

b) prezintă o adeverință eliberată de CN APM — S.A. Constanța, din care să reiasă că:

- (i) este angajat în funcția de pilot maritim II pentru porturile maritime;
- (ii) a participat la minimum 150 de manevre prin care să acopere toate porturile maritime, fără întrerupere mai mare de 3 luni între ele, dintre care minimum 50 de manevre de pilotaj la bordul navelor cu lungime mai mare de 200 m, împreună cu un pilot maritim I pentru porturile maritime;
- (iii) a dobândit cunoștințe temeinice de navigație pentru zona de pilotaj pentru care solicită brevetul.”

Prin cererea dedusă judecării reclamanta XX a solicitat, în principal, anularea în parte a Ordinului nr. 1.203/2022, susținând în esență că nu a fost respectată procedura prevăzută de Legea nr. 52/2003, că nu au fost respectate dispozițiile Legii nr. 24/2000 și că prin actul atacat au fost stabilite criterii care nu asigură o pregătire profesională corespunzătoare pentru accederea la calitatea de pilot II sau I, fiind neconforme cu ceea ce reprezintă standarde ocupaționale suficiente, cerințe minime obligatorii necesare pentru păstrarea în mod real a siguranței circulației navale portuare.

În raport cu prevederile art. 248 alin. (1) din Codul de procedură civilă, instanța se va pronunța cu prioritate asupra excepției lipsei de interes invocate de pârât, cu privire la care reține următoarele:

Potrivit art. 32 din Codul de procedură civilă, orice cerere poate fi formulată și susținută numai dacă autorul acesteia are capacitate procesuală, calitate procesuală, formulează o pretenție și justifică un interes, interesul reprezentând folosul practic urmărit prin introducerea cererii de chemare în judecată. Potrivit art. 33 din Codul de procedură civilă, interesul trebuie să fie determinat, legitim, personal, născut și actual.

Potrivit art. 1 alin. (1) din Legea nr. 554/2004:

„Orice persoană care se consideră vătămată într-un drept al său ori într-un interes legitim, de către o autoritate publică, printr-un act administrativ sau prin nesoluționarea în termenul legal a unei cereri, se poate adresa instanței de contencios administrativ competente, pentru anularea actului, recunoașterea dreptului pretins sau a interesului legitim și repararea pagubei ce i-a fost cauzată. Interesul legitim poate fi atât privat, cât și public.”

Pârâtul a susținut că reclamanta nu justifică un interes personal, nu arată care este vătămarea produsă de adoptarea Ordinului nr. 1.203/2022.

Potrivit art. 6 din Statutul XX, scopul asocierii este de a apăra și a asigura drepturile și asistența piloților maritimi, de a promova noua concepție europeană și internațională a serviciului de pilotaj maritim, îndeplinind un rol de supraveghere, consultanță, formare și perfecționare profesională, creșterea siguranței actului de pilotaj, în condiții de eficiență, și protecția mediului înconjurător, promovarea valorilor civice, ale democrației și statului de drept. Potrivit art. 7 litera f din statutul reclamantei, aceasta desfășoară activități specifice domeniului de activitate pentru prevenirea accidentelor navale, conform regulamentelor și normelor în vigoare interne și internaționale.

Raportat la obiectivele asociației, unul dintre acestea fiind creșterea siguranței actului de pilotaj, precum și la activitatea pentru prevenirea accidentelor navale, având în vedere că prin cererea de chemare în judecată reclamanta susține că prin actul adoptat sunt stabilite criterii care nu asigură o pregătire profesională corespunzătoare pentru accederea la calitatea de pilot II sau pilot I și care nu sunt suficiente pentru păstrarea în mod real a siguranței circulației navale portuare, instanța reține că aceasta justifică interesul personal în promovarea acțiunii și vătămarea produsă prin adoptarea actului, motiv pentru care va respinge ca neîntemeiată excepția lipsei de interes.

Pe fondul cauzei reclamanta a susținut că la adoptarea actului nu a fost respectată procedura prevăzută de Legea nr. 52/2003, că nu au fost respectate prevederile Legii nr. 24/2000 și că prin actul atacat au fost stabilite criterii care nu asigură o pregătire profesională corespunzătoare pentru accederea la calitatea de pilot II sau I, fiind neconforme cu ceea ce reprezintă standarde ocupaționale suficiente, cerințe minime obligatorii necesare pentru păstrarea în mod real a siguranței circulației navale portuare.

În ceea ce privește încălcarea prevederilor art. 7 din Legea nr. 52/2003, reclamanta a susținut că pârâtul Ministerul Transporturilor și Infrastructurii nu a transmis către mass-media centrală proiectul actului normativ și că nu a fost respectat termenul de 30 de zile lucrătoare prevăzut pentru aducerea la cunoștința publicului a anunțului înainte de supunerea spre avizare. Instanța reține că, potrivit art. 7 din Legea nr. 52/2003:

„(1) În cadrul procedurilor de elaborare a proiectelor de acte normative autoritatea administrației publice are obligația să publice un anunț referitor la această acțiune în site-ul propriu, să-l afișeze la sediul propriu, într-un spațiu accesibil publicului, și să-l transmită către mass-media centrală sau locală, după caz. Autoritatea administrației publice va transmite proiectele de acte normative tuturor persoanelor care au depus o cerere pentru primirea acestor informații.

(2) Anunțul referitor la elaborarea unui proiect de act normativ va fi adus la cunoștința publicului, în condițiile alin. (1), cu cel puțin 30 de zile lucrătoare înainte de supunerea spre avizare de către autoritățile publice. Anunțul va cuprinde: data afișării, o notă de fundamentare, o expunere de motive, un referat de aprobare privind necesitatea adoptării actului normativ propus, un studiu de impact și/sau de fezabilitate, după caz, textul complet al proiectului actului respectiv, precum și termenul-limită, locul și modalitatea în care cei interesați pot trimite în scris propuneri, sugestii, opinii cu valoare de recomandare privind proiectul de act normativ.

(3) Anunțul referitor la elaborarea unui proiect de act normativ cu relevanță asupra mediului de afaceri se transmite de către inițiator asociațiilor de afaceri și altor asociații legal constituite, pe domenii specifice de activitate, în termenul prevăzut la alin. (2).

(4) La publicarea anunțului, autoritatea administrației publice va stabili o perioadă de cel puțin 10 zile calendaristice pentru proiectele de acte normative prevăzute la alin. (2), pentru a primi în scris propuneri, sugestii sau opinii cu privire la proiectul de act normativ supus dezbaterii publice.

(5) Propunerile, sugestiile sau opiniile cu privire la proiectul de act normativ supus dezbaterii publice se vor consemna într-un registru, menționându-se data primirii, persoana și datele de contact de la care s-a primit propunerea, opinia sau recomandarea.

(6) Persoanele sau organizațiile interesate care transmit în scris propuneri, sugestii sau opinii cu privire la proiectul de act normativ supus dezbaterii publice vor specifica articolul sau articolele din proiectul de act normativ la care se referă, menționând data trimiterii și datele de contact ale expeditorului.

(7) Conducătorul autorității publice va desemna o persoană din cadrul instituției, responsabilă pentru relația cu societatea civilă, care să primească propunerile, sugestiile și opiniile persoanelor interesate cu privire la proiectul de act normativ propus.

(8) Proiectul de act normativ se transmite spre analiză și avizare autorităților publice interesate numai după definitivare, pe baza observațiilor și propunerilor formulate potrivit alin. (4).

(9) Autoritatea publică în cauză este obligată să decidă organizarea unei întâlniri în care să se dezbată public proiectul de act normativ, dacă acest lucru a fost cerut în scris de către o asociație legal constituită sau de către o altă autoritate publică.

(10) *Dezbaterile publice se vor desfășura după următoarele reguli:*

a) *autoritatea publică responsabilă, prin persoana desemnată conform alin. (7), va organiza întâlnirea, va publica pe site-ul propriu și va afișa la sediul propriu, alături de documentele menționate la alin. (2), și modalitatea de colectare a recomandărilor, modalitatea de înscriere și luare a cuvântului, timpul alocat luării cuvântului și orice alte detalii de desfășurare a dezbaterii publice prin care se asigură dreptul la libera exprimare al oricărui cetățean interesat;*

b) *dezbaterea publică se va încheia în momentul în care toți solicitanții înscriși la cuvânt și-au exprimat recomandările cu referire concretă doar la proiectul de act normativ în discuție;*

c) *la dezbaterea publică vor participa obligatoriu inițiatorul și/sau inițiatorii proiectului de act normativ din cadrul instituției sau autorității publice locale, experții și/sau specialiștii care au participat la elaborarea notei de fundamentare, a expunerii de motive, a referatului de aprobare privind necesitatea adoptării actului normativ propus, a studiului de impact și/sau de fezabilitate, după caz, și a proiectului de act normativ;*

d) *în termen de 10 zile calendaristice de la încheierea dezbaterii publice se asigură accesul public, pe site-ul și la sediul autorității publice responsabile, la următoarele documente: minuta dezbaterii publice, recomandările scrise colectate, versiunile îmbunătățite ale proiectului de act normativ în diverse etape ale elaborării, rapoartele de avizare, precum și versiunea finală adoptată a actului normativ.*

(11) *Toate documentele prevăzute la alin. (2) și alin. (10) lit. a) și d) vor fi păstrate pe site-ul autorității publice responsabile într-o secțiune dedicată transparenței decizionale. Toate actualizările în site vor menționa obligatoriu data afișării.*

(12) *În toate cazurile în care se organizează dezbateri publice, acestea trebuie să se desfășoare în cel mult 10 zile calendaristice de la publicarea datei și locului unde urmează să fie organizate. Autoritatea publică în cauză trebuie să analizeze toate recomandările referitoare la proiectul de act normativ în discuție.*

(13) *Prin excepție de la prevederile alin. (2), în cazul reglementării unei situații urgente sau a uneia care, din cauza circumstanțelor sale excepționale, impune adoptarea de soluții imediate, în vederea evitării unei grave atingeri aduse interesului public, proiectele de acte normative se supun adoptării și anterior expirării termenului prevăzut de respectivul alineat."*

Actul administrativ a cărui anulare se solicită pe calea prezentei cereri reprezintă un act normativ, astfel că pârâțul avea obligația ca, în cadrul procedurii de elaborare a acestuia, să publice un anunț referitor la această acțiune în site-ul propriu, să îl afișeze la sediul propriu, într-un spațiu accesibil publicului, și să îl transmită către mass-media centrală.

Pârâțul nu a făcut dovada faptului că și-ar fi îndeplinit obligația de a transmite către mass-media centrală anunțul referitor la elaborarea proiectului de act normativ, din documentația care a stat la baza emiterii actului administrativ depusă de pârât la dosarul cauzei nerezultând îndeplinirea prevederilor art. 7 alin. (1) din Legea nr. 53/2003 cu privire la această obligație. Deși prin cererea de chemare în judecată reclamanta a invocat acest motiv de nelegalitate, prin întâmpinare pârâțul nu a susținut că și-ar fi îndeplinit această obligație. Pârâțul a susținut doar că proiectul de act normativ a fost publicat pe site-ul oficial al Ministerului Transporturilor și Infrastructurii la data de 14.06.2022, fără a face referire la transmiterea proiectului către mass-media centrală. Pârâțul a mai arătat că proiectul de ordin a fost publicat pe site-ul Constanța Port XX, o organizație patronală autonomă, dar această publicare nu echivalează cu transmiterea anunțului către mass-media centrală.

De asemenea, este întemeiată susținerea reclamantei în sensul că nu a fost respectat termenul de 30 de zile prevăzut de art. 7 alin. (2) din Legea nr. 52/2003. Astfel, ulterior aducerii la cunoștința publicului a anunțului privind proiectul, acesta trebuia supus spre avizare de către autoritățile publice după expirarea unui termen de 30 de zile lucrătoare. În cauză, anunțul privind proiectul de act normativ a fost publicat la data de 14.06.2022, iar la data de 30.06.2022 Ordinul nr. 1.203/2022 a fost publicat în Monitorul Oficial, fiind astfel evident că nu a fost respectat termenul de 30 de zile lucrătoare, și, pe cale de consecință, se reține că prevederile art. 7 alin. (2) din Legea nr. 52/2003 au fost încălcate.

Pârâțul a susținut că sunt incidente prevederile art. 7 alin. (13) referitoare la reglementarea unei situații urgente sau a uneia care, din cauza circumstanțelor sale excepționale, impune adoptarea de soluții imediate, dar nu a făcut dovada susținerii că era o situație urgentă ce trebuia reglementată cât mai repede. Faptul că serviciul de siguranță prezintă o importanță deosebită fără de care nu se poate desfășura traficul maritim nu constituie un argument suficient pentru adoptarea de urgență a unui act normativ prin care se modifică cerințele minime obligatorii pentru brevetarea piloților maritimi, existând oricum anterior un act care reglementa aceste cerințe, respectiv Ordinul nr. 335/2018. Pentru a justifica urgența, pârâțul ar fi trebuit să invoce apariția unei situații noi care să determine adoptarea de urgență a unor noi reglementări, or pârâțul nu a invocat o astfel de situație, invocând doar faptul că activitatea desfășurată de piloții maritimi prezintă o importanță deosebită. În referatul de aprobare se face vorbire de traficul navelor influențat de războiul din Ucraina, dar în lipsa dovedirii acestor aspecte, argumentele nu pot fi avute în vedere.

Având în vedere că reclamanta este o asociație care are printre obiective creșterea siguranței actului de pilotaj și prevenirea accidentelor navale, instanța reține că aceasta este vătămată prin emiterea actului normativ care reglementează cerințele pentru brevetarea piloților maritimi.

În ceea ce privește susținerea reclamantei în sensul că au fost încălcate prevederile art. 9 alin. (1) din Legea nr. 24/2000, potrivit cărora: „În cazurile prevăzute de lege, în faza de elaborare a proiectelor de acte normative inițiatorul trebuie să solicite avizul autorităților interesate în aplicarea acestora, în funcție de obiectul reglementării”, raportat la faptul că proiectul de act normativ nu ar fi fost transmis spre avizare către Autoritatea Navală Română, instanța reține că dispozițiile legale sus-menționate stabilesc că acest aviz trebuie solicitat în cazurile prevăzute de lege, or reclamanta nu a indicat dispozițiile legale care ar obliga pârâțul să solicite avizul Autorității Navale Române, motiv pentru care instanța va respinge acest motiv de nelegalitate ca neîntemeiat.

Reclamanta a mai susținut încălcarea prevederilor art. 31 din Legea nr. 24/2000, potrivit cărora:

„Instrumentul de prezentare și motivare include conținutul evaluării impactului actelor normative, cuprinzând următoarele secțiuni:

a) *motivul emiterii actului normativ — cerințele care reclamă intervenția normativă, cu referire specială la insuficiențele și neconcordanțele reglementărilor în vigoare; principiile de bază și finalitatea reglementărilor propuse, cu evidențierea elementelor noi; concluziile studiilor, lucrărilor de cercetare, evaluărilor statistice; referirile la documente de politici publice sau la actul normativ pentru a căror implementare este elaborat respectivul proiect. Pentru ordonanțele de urgență vor fi prezentate distinct elementele obiective ale situației extraordinare care impune reglementarea imediată, nefiind suficientă utilizarea procedurii parlamentare de urgență, precum și eventualele consecințe care s-ar produce în lipsa luării măsurilor legislative propuse;*

b) impactul socioeconomic — efectele asupra mediului macroeconomic, de afaceri, social și asupra mediului înconjurător, inclusiv evaluarea costurilor și beneficiilor;

c) impactul financiar asupra bugetului general consolidat atât pe termen scurt, pentru anul curent, cât și pe termen lung (pe 5 ani), inclusiv informații cu privire la cheltuieli și venituri;

d) impactul asupra sistemului juridic — implicațiile pe care noua reglementare le are asupra legislației în vigoare; compatibilitatea cu reglementările comunitare în materie, determinarea exactă a acestora și, dacă este cazul, măsurile viitoare de armonizare care se impun; deciziile Curții de Justiție a Uniunii Europene și alte documente relevante pentru transpunerea sau implementarea prevederilor legale respective; implicațiile asupra legislației interne, în cazul ratificării sau aprobării unor tratate ori acorduri internaționale, precum și măsurile de adaptare necesare; preocupările în materie de armonizare legislativă;

e) consultările derulate în vederea elaborării proiectului de act normativ, organizațiile și specialiștii consultați, esența recomandărilor primite;

f) activitățile de informare publică privind elaborarea și implementarea proiectului de act normativ;

g) măsurile de implementare — modificările instituționale și funcționale la nivelul administrației publice centrale și locale.”

Pârâțul a depus la dosarul cauzei Referatul de aprobare din 9.06.2022 emis de Direcția de transport naval (fila 71), iar în urma analizării acestuia instanța reține că din instrumentul de prezentare și motivare lipsesc secțiunile referitoare la consultările derulate în vederea elaborării proiectului de act normativ, organizațiile și specialiștii consultați, esența recomandărilor primite; activitățile de informare publică privind elaborarea și implementarea proiectului de act normativ; măsurile de implementare — modificările instituționale și funcționale la nivelul administrației publice centrale și locale, criticile reclamantei privind încălcarea acestor dispoziții legale fiind întemeiate.

În ceea ce privește susținerile reclamantei în sensul că prin actul atacat au fost adoptate criterii care nu asigură o pregătire profesională corespunzătoare pentru accederea la calitatea de pilot II sau pilot I, instanța reține că anterior adoptării Ordinului nr. 1.203/2022 era în vigoare Ordinul nr. 335/2018, care prevedea următoarele cerințe obligatorii:

„B. Pilot maritim II pentru porturile maritime Constanța, Mangalia și Midia

Art. 2. — Brevetul de pilot maritim II pentru porturile maritime Constanța, Mangalia și Midia se poate obține prin examen de către orice candidat care îndeplinește următoarele cerințe:

a) deține un brevet de pilot maritim aspirant pentru porturile maritime Constanța, Mangalia și Midia, în termen de valabilitate;

b) prezintă o adeverință eliberată de administrație din care să reiasă că este luat în evidență ca angajat în funcția de pilot maritim aspirant pentru porturile maritime Constanța, Mangalia și Midia cu contract de muncă pe perioadă nedeterminată și normă întreagă;

c) are un stagiul de pregătire profesională de cel puțin 18 luni;

d) a participat la minimum 100 de manevre care să acopere toate cele 3 porturi menționate, fără întrerupere mai mare de 3 luni între ele;

e) a dobândit cunoștințe temeinice de navigație pentru zona de pilotaj pentru care a fost eliberat brevetul.”

„C. Pilot maritim I pentru porturile maritime Constanța, Mangalia și Midia

Art. 3. — Brevetul de pilot maritim I pentru porturile maritime Constanța, Mangalia și Midia se poate obține prin examen de către orice candidat care îndeplinește următoarele cerințe:

a) deține un brevet de pilot maritim II pentru porturile maritime Constanța, Mangalia și Midia, în termen de valabilitate;

b) prezintă o adeverință eliberată de administrație din care să reiasă că este luat în evidență ca angajat în funcția de pilot maritim II pentru porturile maritime Constanța, Mangalia și Midia cu contract de muncă pe perioadă nedeterminată și normă întreagă;

c) are un stagiul de pregătire profesională de cel puțin 24 luni;

d) a participat la minimum 100 de manevre care să acopere toate cele 3 porturi menționate, fără întrerupere mai mare de 3 luni între ele;

e) a asistat la 30 de manevre de pilotaj la bordul navelor cu lungime mai mare de 200 m împreună cu un pilot maritim I pentru porturile maritime Constanța, Mangalia și Midia;

f) a dobândit cunoștințe temeinice de navigație despre zona de pilotaj pentru care a fost eliberat brevetul.”

Potrivit art. 2 alin. (1) lit. c) din Legea nr. 554/2004, actul administrativ este actul unilateral cu caracter individual sau normativ emis de o autoritate publică, în regim de putere publică, în vederea organizării executării legii sau a executării în concret a legii, care dă naștere, modifică sau stinge raporturi juridice.

Condițiile de valabilitate a actului administrativ sunt legalitatea, respectiv obligativitatea conformității acestuia dispozițiilor constituționale, legilor, tuturor actelor normative având o forță juridică superioară, și oportunitatea, respectiv marja de apreciere lăsată la latitudinea autorității de a alege între mai multe căi posibile pentru a ajunge la scopul urmărit de legiuitor. Instanța de contencios administrativ investită cu anularea unui act administrativ va putea analiza, în limitele investiției, legalitatea actului administrativ, respectiv dacă actul administrativ este emis în conformitate cu dispozițiile constituționale, cu legile adoptate de Parlament, cu toate actele normative cu forță juridică superioară, dacă actul este emis de autoritatea competentă și în limitele competenței sale, dacă actul este emis în forma și cu procedura prevăzute de lege, precum și oportunitatea emiterii actului în ipoteza în care se invocă un exces de putere al autorității publice definit de art. 2 lit. n) din Legea nr. 554/2004 ca fiind exercitarea dreptului de apreciere al autorităților publice prin încălcarea limitelor competenței prevăzute de lege sau prin încălcarea drepturilor și libertăților cetățenilor.

În analizarea criticilor care vizează oportunitatea actului administrativ, instanța reține că, în exercitarea atribuțiilor lor, entitățile administrative dispun de o marjă de apreciere, astfel că, în situația în care nu pot fi identificate motive de nelegalitate formală ori elemente din care să rezulte că emitentul actului administrativ, prin conduita lui, s-a îndepărtat de la scopul legii ori a încălcat principiul proporționalității între interesul public și cel privat, o evaluare a substanței măsurilor dispuse, făcută de instanța de contencios administrativ însăși, ar constitui o ingerință nepermisă în atribuțiile administrației publice. Doar în ipoteza în care se identifică un exces de putere instanța ar putea analiza oportunitatea emiterii actului administrativ atacat.

Analizând criticile formulate de reclamantă cu privire la cerințele minime obligatorii introduse prin actul administrativ atacat, instanța reține că aceasta nu prezintă în concret care sunt dezavantajele cerințelor stabilite și doar arată că pilotajul este o activitate ce necesită o mare pricepere nautică și face referire la cerințele stabilite pentru porturi din alte țări. Instanța reține că este de necontestat aspectul că pilotajul este o activitate care necesită o pregătire temeinică și presupune îndeplinirea anumitor cerințe, dar în lipsa indicării în concret a dezavantajelor cerințelor stabilite, criticile făcând referire doar la cerințele stabilite în porturi din alte țări, cererea de anulare a actului normativ prin prisma acestui aspect este neîntemeiată, neexistând nicio dispoziție legală care să prevadă că actul normativ prin care se reglementează cerințele minime obligatorii pentru brevetarea piloților maritimi trebuie să respecte

reglementările adoptate de alte țări, motiv pentru care instanța va înlătura criticile reclamantei referitoare la cerințele minime obligatorii introduse.

Pentru toate aceste motive, având în vedere că o parte din criticile formulate de reclamantă sunt întemeiate, în cauză făcându-se dovada faptului că la adoptarea actului normativ atacat nu au fost respectate prevederile art. 7 din Legea nr. 52/2003, precum și prevederile art. 31 din Legea nr. 24/2000, instanța va admite cererea de chemare în judecată și va anula în parte Ordinul nr. 1.203/2022 pentru aprobarea Regulamentului

privind criteriile minime de pregătire, perfecționare și brevetare a piloților maritimi, alții decât piloții de mare largă, emis de Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, respectiv în ceea ce privește art. 2 și art. 3 ale punctului B din anexa nr. 1 la regulamentul aprobat prin Ordinul nr. 1.203/2022.

În ceea ce privește cheltuielile de judecată solicitate de reclamantă, având în vedere că pârâtul a pierdut procesul și prevederile art. 453 din Codul de procedură civilă, instanța va obliga pârâtul să plătească reclamantei cheltuieli de judecată în sumă de 50 lei reprezentând taxă judiciară de timbru.

PENTRU ACESTE MOTIVE

În numele legii

DECIDE:

Respinge ca nefondată excepția lipsei de interes în formularea cererii.

Admite cererea de chemare în judecată formulată de reclamanta **XX**, cu sediul în **XX** și *cu sediul procesual ales* la Cabinet de Avocat **XX** din **XX**, în contradictoriu cu pârâtul **Ministerul Transporturilor și Infrastructurii**, cu sediul în **XX**.

Anulează în parte Ordinul nr. 1.203/2022 pentru aprobarea Regulamentului privind criteriile minime de pregătire, perfecționare și brevetare a piloților maritimi, alții decât piloții de mare largă, emis de Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, respectiv în ceea ce privește art. 2 și art. 3 ale punctului B din anexa nr. 1 la regulamentul aprobat prin Ordinul nr. 1.203/2022.

Obligă pârâtul să plătească reclamantei cheltuieli de judecată în sumă de 50 lei reprezentând taxă judiciară de timbru.

Cu drept de recurs în termen de 15 zile de la comunicare. Cererea de recurs se va depune la Curtea de Apel Constanța, sub sancțiunea nulității cererii.

Pronunțată prin punerea soluției la dispoziția părților de către grefa instanței astăzi, 3.07.2023.

PREȘEDINTE,
XX

Grefier,
XX

EDITOR: PARLAMENTUL ROMÂNIEI — CAMERA DEPUTAȚILOR



„Monitorul Oficial” R.A., Str. Parcului nr. 65, sectorul 1, București; 012329
C.I.F. RO427282, IBAN: RO55RNCB0082006711100001 BCR
și IBAN: RO12TREZ7005069XXX000531 DTCPMB (alocat numai persoanelor juridice bugetare)
Tel. 021.318.51.29/150, fax 021.318.51.15, e-mail: marketing@ramo.ro, www.monitoruloficial.ro
Relații cu publicul: șos. Panduri nr. 1, bloc P33, sectorul 5, București; 050651.
Tel. 021.401.00.73, 021.401.00.78/79/83.
Pentru publicări, încărcări actele pe site, la: <https://www.monitoruloficial.ro>, secțiunea Publicări.

