

COMPETENȚA ÎN CAUZELE MARITIME ȘI FLUVIALE SUB IMPERIUL LEGII NR. 304/2022: O CHESTIUNE DE DREPT ÎN CĂUTAREA UNUI RĂSPUNS UNITAR



Andrei-Sorin Munteanu*

Rezumat: Prezentul articol analizează o problemă de competență materială care a generat practică judiciară divergentă la nivelul instanțelor române: determinarea instanței competente să judece în primă instanță litigiile de drept maritim și fluvial – judecătoria sau tribunalul –, în condițiile Legii nr. 304/2022 privind organizarea judiciară. Norma de referință este art. 47 din această lege, care stabilește circumscripțiile speciale ale tribunalelor Constanța și Galați în cauzele maritime și fluviale, fără a defini în mod expres materia ori a enunța explicit că tribunalul este competent material. Articolul parcurge metodic etapele analizei interpretative: gramaticală, sistematică, teleologică și istorică, raportând norma specială la regulile de competență materială stabilite de Codul de procedură civilă (art. 94–95) și la principiul specialia generalibus derogant. Se evidențiază că, în arhitectura Codului de procedură civilă, tribunalul este instanța de drept comun pentru judecata în primă instanță, iar judecătoria judecă numai ceea ce i se conferă expres și limitativ prin lege. Concluzia articolului este că art. 47 instituie o competență materială specială, exclusivă, în favoarea tribunalului în toate cauzele maritime și fluviale, derogând de la regulile valorice din Codul de procedură civilă. Absența jurisprudenței uniforme atestă urgența pronunțării unui recurs în interesul legii sau a unei hotărâri prealabile în această materie.

Cuvinte-cheie: competență materială; cauze maritime și fluviale; art. 47 Legea nr. 304/2022; specialia generalibus derogant; conflict negativ de competență; tribunal; judecătorie

Summary: This article examines a subject matter jurisdiction issue that has generated divergent case law among Romanian courts: determining which court has first-instance competence in maritime and fluvial law disputes – the district court (judecătorie) or the regional court (tribunal) – under Law No. 304/2022 on judicial organisation. The pivotal provision is Article 47 of that law, which establishes special territorial circumscriptions for the Constanța and Galați regional courts in maritime and fluvial matters, without expressly defining the relevant subject matter or explicitly conferring material jurisdiction on the tribunal. The article applies a full methodological framework – grammatical, systematic, teleological, and historical interpretation – examining the special rule alongside the general first-instance jurisdiction provisions of the Code of Civil Procedure (Art. 94–95) and the principle of specialia

* Andrei-Sorin Munteanu este avocat, membru al Baroului Constanța. Poate fi contactat la adresa de e-mail andreimunteanu@yahoo.com.

generalibus derogant. It is further highlighted that under the architecture of the Code of Civil Procedure, the tribunal is the court of general (default) jurisdiction in first instance, while the district court's jurisdiction is established only expressly and exhaustively by law. The article concludes that Article 47 of Law No. 304/2022 establishes a special and exclusive material jurisdiction in favour of the tribunal for all maritime and fluvial disputes, displacing the value-based thresholds of the Code of Civil Procedure. The absence of uniform case law underscores the urgency of a ruling from the High Court of Cassation and Justice – whether through a recourse in the interest of law or a preliminary ruling on a point of law.

Keywords: *subject matter jurisdiction; maritime and fluvial matters; Art. 47 Law No. 304/2022; specialia generalibus derogant; negative conflict of jurisdiction; regional court; district court*

1. INTRODUCERE

Creșterea exponențială a comerțului maritim containerizat și importanța strategică a porturilor românești de la Marea Neagră și de pe Dunăre au transformat dreptul maritim și fluvial într-un domeniu de practică judiciară în continuă expansiune. Litigiile privind contrastaliile, costurile de detenție a containerelor¹⁾, avariile comune sau accidentele de navigație sunt tot mai frecvente nu numai la Constanța și Galați, ci și în alte centre urbane, acolo unde se află sediile destinatarilor mărfurilor transportate maritim.

În acest context, o problemă de ordin procedural fundamental a generat practică judiciară neunitară: care este instanța competentă material să judece în primă instanță litigiile de drept maritim și fluvial? Judecătoria, atunci când valoarea pretențiilor nu depășește pragul de 200.000 lei prevăzut de Codul de procedură civilă? Sau tribunalul, în temeiul normei speciale din Legea nr. 304/2022?

Norma centrală a dezbaterii este art. 47 din Legea nr. 304/2022 privind organizarea judiciară, care prevede: „În cauzele maritime și fluviale, circumscripțiile tribunalelor Constanța și Galați sunt următoarele: a) Tribunalul Constanța: județele Constanța și Tulcea, marea teritorială, Dunărea până la mila marină 64 inclusiv; b) Tribunalul Galați: celelalte județe, Dunărea de la mila marină 64 în amonte până la km 1.075”.

Textul ridică o întrebare legitimă: această dispoziție este o simplă normă de delimitare teritorială a circumscripțiilor în interiorul unui sistem de competență deja stabilit de Codul de procedură civilă, sau instituie ea însăși o competență materială specială în favoarea tribunalului, cu excluderea judecătoriei indiferent de valoarea obiectului cererii?

Divergența de opinii a produs situații juridic inadmisibile: aceeași instanță a soluționat cauze identice din perspectiva naturii lor juridice în moduri diametral opuse, unele complete declinand competența în favoarea judecătoriei, altele soluționând pe fond. Au apărut conflicte negative de competență, cauzând prejudicii substanțiale justițiabililor și punând sub semnul întrebării coerența sistemului judiciar.

Prezentul articol urmărește să ofere un răspuns argumentat, prin parcurgerea metodologică a tuturor metodelor de interpretare juridică aplicabile. Structura articolului acoperă: delimitarea conceptuală a noțiunii de „cauze maritime și fluviale” (secțiunea 2); analiza art. 40 și art. 47 din Legea nr. 304/2022 în contextul sistematic al legii (secțiunea 3); raportul cu normele de competență materială din Codul de procedură civilă și arhitectura acestora (secțiunea 4); aplicarea principiului *specialia generalibus derogant* (secțiunea 5); radiografia practicii judiciare divergente (secțiunea 6); concluzii și propuneri *de lege ferenda* (secțiunea 7).

¹⁾ Termenul de contrastalii (*demurrage* în lb. engleză) desemnează penalitățile contractuale percepute pentru depășirea timpului de utilizare (*free time*) a unui container sau pentru staționarea navei dincolo de termenul convenit; costurile de detenție (*detention*) vizează nerestituirea containerului în termen după preluarea mărfii. Ambele sunt instituții specifice dreptului maritim containerizat, fără echivalent direct în dreptul comun al obligațiilor.

2. NOȚIUNEA DE „CAUZE MARITIME ȘI FLUVIALE” – DELIMITARE CONCEPTUALĂ

2.1. ABSENȚA UNEI DEFINIȚII LEGALE ACTUALE

Legea nr. 304/2022 nu definește noțiunea de „cauze maritime și fluviale”. Această lacună nu este accidentală: ea este consecința directă a abrogării, prin art. 83 alin. (1) lit. b) din Legea nr. 76/2012 de punere în aplicare a Codului de procedură civilă (intrat în vigoare la 15 februarie 2013), a Decretului nr. 203/1974 privind transportul maritim pe căile navigabile interioare. Decretul menționa explicit că „dezvoltarea flotei marinei civile și a activității de transporturi maritime și fluviale a impus luarea de măsuri pentru asigurarea soluționării de către organe judiciare specializate a litigiilor din acest domeniu”, oferind atât rațiunea teleologică a normei de competență, cât și un fundament conceptual pentru identificarea materiei.

Astfel, deși Decretul nr. 203/1974 a fost abrogat, normele de competență au supraviețuit. Paradoxul este că a supraviețuit norma, dar a dispărut definiția materiei căreia i se aplică.

2.2. CRITERIILE DE IDENTIFICARE A CAUZELOR MARITIME ȘI FLUVIALE

În absența unei definiții legale exprese, determinarea caracterului maritim sau fluvial al unui litigiu se face prin raportare la mai multe criterii cumulative:

(a) Natura raportului juridic dedus judecății și izvorul obligației – litigiul trebuie să decurgă nemijlocit dintr-un raport juridic specific navigației maritime sau fluviale ori exploatarei comerciale a navei. Sunt cauze maritime, cu titlu exemplificativ: cele izvorâte din contracte de transport maritim (inclusiv conosamente), din contrastalii și costuri de detenție a containerelor, din avarie comună, coliziune de nave, contracte de navlosire sau de pilotaj, salvare maritimă, etc.

(b) Legislația specială incidentă – în special Ordonanța Guvernului nr. 42/1997 privind transportul naval și Ordonanța Guvernului nr. 22/1999 privind administrarea porturilor și a căilor navigabile, cu modificările ulterioare.

(c) Caracterul tehnic-specializat al problemelor de drept ridicate – instanțele specializate sunt necesare tocmai pentru că materia presupune cunoașterea uzanțelor maritime, a practicii internaționale și a instrumentelor juridice specifice (conosament / *bill of lading*, contract de navlosire / *charter party* etc.).

Criteriul determinant este că izvorul juridic al pretențiilor trebuie să fie raportul specific dreptului maritim sau fluvial, iar nu un raport de drept comun desprins de această materie.

3. ANALIZA ART. 40 ȘI ART. 47 DIN LEGEA NR. 304/2022

3.1. CONTEXTUL SISTEMATIC AL NORMEI

Art. 47 din Legea nr. 304/2022 nu este o normă izolată. El se integrează într-un sistem coerent de dispoziții care configurează un regim distinct pentru cauzele maritime și fluviale. Astfel, art. 39 alin. (2) prevede că, în cadrul curților de apel, pot funcționa „completuri specializate pentru cauze maritime și fluviale”. La rândul său,

art. 40 alin. (3) stabilește că, în cadrul tribunalelor, pot funcționa „completuri specializate pentru cauze maritime și fluviale”. Legiuitorul nu a prevăzut, nicăieri în cuprinsul Legii nr. 304/2022, posibilitatea organizării de completuri specializate pentru cauze maritime și fluviale la nivelul judecătoriilor.

Această tăcere a legiuitorului este semnificativă. Dincolo de art. 47, sistemul organizatoric al Legii nr. 304/2022 rezervă competența în materie maritimă și fluvială curților de apel și tribunalelor, excluzând implicit judecătoriile din sfera acestor litigii. A accepta competența judecătoriei în cauzele maritime de mică valoare ar presupune că judecători ai acestor instanțe soluționează materie specializată fără ca legea să prevadă vreo specializare corespunzătoare a completurilor lor.

3.2. INTERPRETAREA GRAMATICALĂ A ART. 47

Textul art. 47 identifică instanțele cu competență prin raportare directă la „tribunalele Constanța și Galați”. Norma nu spune „instanțele din circumscripția tribunalelor Constanța și Galați” și nici nu distinge între tribunale și judecătoriile aflate în circumscripția lor.

Această alegere lexicală este esențială și nu poate fi tratată ca una accidentală, alegerea cuvântului „tribunalelor” – și nu „instanțelor din circumscripția tribunalelor” – trimițând la tribunal ca instanță, nu la un simplu reper geografic.

3.3. INTERPRETAREA ISTORICĂ

18

Predecesoarea Legii nr. 304/2022, Legea nr. 304/2004 privind organizarea judiciară, conținea o dispoziție identică, stabilind că tribunalele Constanța și Galați sunt competente în cauzele maritime și fluviale. Sub imperiul acestei reglementări însă practica judiciară era sensibil mai uniformă, tribunalele soluționând litigiile maritime fără a mai pune în discuție criteriul valoric.

De altfel, însuși Decretul nr. 203/1974 evidențiază că rațiunea normei este de a rezerva cauzele maritime unor „organe judiciare specializate”, ceea ce este structural incompatibil cu fragmentarea competenței pe criterii valorice.

Mai mult, după abrogarea Decretului nr. 203/1974, odată cu desființarea secțiilor maritime și fluviale, la instanțele judecătorești din Constanța și Galați a încetat orice specializare în materie, cauzele în drept maritim, fluvial și portuar fiind trimise unei secții civile (fostă comercială) alături de celelalte litigii dintre profesioniști (societăți foste comerciale și diverse), dar tot la nivelul tribunalelor, indiferent de valoarea obiectului cererilor.

IV. RAPORTUL CU NORMELE DE COMPETENȚĂ DIN CODUL DE PROCEDURĂ CIVILĂ

4.1. ARHITECTURA COMPETENȚEI MATERIALE ÎN CODUL DE PROCEDURĂ CIVILĂ

Codul de procedură civilă (Legea nr. 134/2010, republicată) a operat o modificare structurală fundamentală față de reglementarea anterioară: tribunalul a devenit instanța cu plenitudine de competență pentru judecata în primă instanță, în sensul că judecă toate cererile care nu sunt date prin lege în competența altor instanțe (art. 95

pct. 1 C.proc.civ.). Judecătoria a încetat să mai fie instanța de drept comun și a devenit o instanță de excepție, cu competență limitată la categoriile expres și limitativ prevăzute de lege²⁾.

Printre excepțiile conferite judecătoriei se numără, la art. 94 pct. 1 lit. j) C.proc.civ., cererile evaluabile în bani în valoare de până la 200.000 lei inclusiv, indiferent de calitatea părților. Tribunalul judecă, în primă instanță, în temeiul art. 95 pct. 1 C.proc.civ., toate cererile care nu sunt date prin lege în competența altor instanțe.

4.2. TEZA COMPETENȚEI JUDECĂTORIEI ÎN CAUZELE MARITIME DE MICĂ VALOARE

Potrivit unei interpretări practicate de unele completuri, art. 47 din Legea nr. 304/2022 ar fi o normă de natură exclusiv teritorială, care delimitează circumscripțiile în interiorul cărora se aplică regulile generale de competență materială din Codul de procedură civilă. Conform acestui raționament, pentru o cauză maritimă cu o valoare sub 200.000 lei, competență materială ar fi judecătoria, cu singura particularitate că judecătoria competentă teritorial se determină conform circumscripției stabilite de art. 47.

4.3. CRITICA INTERPRETĂRII TERITORIALISTE

Teza teritorialistă este inacceptabilă pentru mai multe motive.

În primul rând, ea ignoră conținutul obiectiv al normei: art. 47 identifică „tribunalele” ca instanțe de referință, nu circumscripțiile sau „instanțele din circumscripție”. Această alegere lexicală nu poate fi tratată ca accidentală în cuprinsul unui act normativ de organizare judiciară.

În al doilea rând, dacă art. 47 ar fi o simplă normă teritorială, el n-ar mai fi necesar, întrucât regulile teritoriale generale din Codul de procedură civilă ar fi aplicabile oricum. Orice normă trebuie interpretată în sensul producerii unui efect util propriu, iar efectul util al art. 47 nu poate fi decât atribuirea de competență materială – nu o simplă delimitare geografică.

În al treilea rând, interpretarea teritorialistă face inutile dispozițiile art. 40 alin. (3) din Legea nr. 304/2022, care prevăd organizarea de completuri specializate pentru cauze maritime la tribunale. Dacă judecătoriile ar judeca cauzele maritime de mică valoare, ar fi necesară și organizarea de completuri specializate la nivel de judecătorie – ceea ce legea nu a prevăzut.

V. PRINCIPIUL *SPECIALIA GENERALIBUS DEROGANT* ÎN MATERIA COMPETENȚEI

5.1. APLICABILITATEA PRINCIPIULUI

Principiul *specialia generalibus derogant* este unul dintre pilonii fundamentali ai tehnicii de interpretare juridică, consacrat în sistemul de drept român prin art. 15 din Legea nr. 24/2000 privind normele de tehnică legislativă pentru elaborarea actelor normative, potrivit căruia actele normative speciale au prioritate față de cele generale. Aplicat în materia normelor de competență, principiul înseamnă că norma specială prevalează asupra celei generale ori de câte ori sunt îndeplinite condițiile prevăzute de norma specială.

²⁾ V.M. Ciobanu, M. Nicolae (coord.), Noul Cod de procedură civilă comentat și adnotat, vol. I, Ed. Universul Juridic, București, 2013, pp. 310-315.

5.2. ART. 47 CA NORMĂ SPECIALĂ DE COMPETENȚĂ

Art. 47 din Legea nr. 304/2022 îndeplinește toate condițiile pentru a fi calificat drept normă specială față de regulile generale de competență materială din Codul de procedură civilă:

(a) este conținut într-un act normativ care reglementează organizarea judiciară (Legea nr. 304/2022), față de Codul de procedură civilă care instituie regulile procesuale generale;

(b) se aplică exclusiv unei categorii determinate de litigii (cauzele maritime și fluviale), spre deosebire de norma generală care vizează orice cereri;

(c) stabilește instanțele competente prin raportare directă la natura raportului juridic, iar nu la valoarea obiectului cererii.

Efectul aplicării principiului este clar: în cauzele maritime și fluviale, norma specială a art. 47 din Legea nr. 304/2022 prevalează asupra normelor generale de competență materială din art. 94 pct. 1 lit. j) C.proc.civ. Tribunalul este instanța competentă material să soluționeze în primă instanță toate cauzele maritime și fluviale, indiferent de valoarea obiectului cererii.

5.3. CARACTERUL DE ORDINE PUBLICĂ AL NORMELOR DE COMPETENȚĂ SPECIALĂ

Normele de competență materială sunt de ordine publică. Consecința practică este că necompetența materială poate fi invocată de instanță din oficiu, oricând în cursul procesului, în temeiul art. 130 alin. (1) C.proc.civ., indiferent dacă părțile au ridicat sau nu excepția. Această particularitate amplifică importanța interpretării unitare: practica neunitară în materia competenței generează incertitudine juridică cu privire la un aspect de ordine publică.

VI. PRACTICĂ JUDICIARĂ DIVERGENTĂ – RADIOGRAFIE

6.1. CELE DOUĂ ORIENTĂRI JURISPRUDENȚIALE

Analiza hotărârilor pronunțate în materie relevă existența a două orientări diametral opuse.

Prima orientare – „orientarea competenței tribunalului” – apreciază că art. 47 din Legea nr. 304/2022 instituie o competență materială specială în favoarea tribunalului pentru toate cauzele maritime și fluviale, indiferent de valoarea obiectului cererii. Această orientare aplică principiul *specialia generalibus derogant* și valorifică interpretarea gramaticală și teleologică a normei.

A doua orientare – „orientarea competenței judecătoriei” – pornește de la premisa că art. 47 este o normă de delimitare teritorială, iar competența materială se stabilește după regulile generale din Codul de procedură civilă. Conform acestei orientări, în cererile cu o valoare mai mică de 200.000 lei, judecătoria este competentă material; art. 47 determină numai care judecătorie este teritorial competentă.

6.2. SITUAȚII CONCRETE GENERATE DE DIVERGENȚĂ

Divergența de orientare a produs situații concrete care ilustrează amploarea problemei. Tribunalul Constanța, Secția a II-a civilă, a declinat prin două hotărâri distincte pronunțate în noiembrie 2025 competența de soluționare a unor cauze privind contrastalii și costuri de depozitare generate de transporturi maritime containerizate.

Prin sentința civilă nr. 984 din 11 noiembrie 2025³⁾, tribunalul a declinat competența în favoarea Judecătoriei Sectorului 5 București, reținând că art. 47 din Legea nr. 304/2022 este o normă de organizare judiciară, iar nu de competență materială, că litigiul – evaluat la suma de 14.714,14 lei – nu îndeplinește criteriile pentru calificarea drept cauză maritimă prin raportare la Convenția internațională pentru unificarea anumitor reguli referitoare la sechestrul asigurător de nave maritime, semnată la Bruxelles în 1952, și că valoarea sub plafonul de 200.000 lei atrage competența judecătoriei în temeiul art. 94 pct. 1 lit. k) din Codul de procedură civilă.

Prin sentința civilă nr. 996 din 13 noiembrie 2025⁴⁾, tribunalul a declinat competența în favoarea Judecătoriei Constanța, reținând aceleași argumente: art. 47 din Legea nr. 304/2022 constituie exclusiv o normă de organizare judiciară, fără aptitudinea de a atribui competență materială, iar valoarea obiectului cererii (79.847,58 lei) se situează sub plafonul prevăzut de art. 94 pct. 1 lit. k) din Codul de procedură civilă.

Instanțele sesizate ca urmare a declinărilor au adoptat poziții diametral opuse față de cele ale Tribunalului Constanța, statuând că litigiile au natura unor cauze maritime și fluviale și declinând la rândul lor competența în favoarea tribunalului.

Judecătoria Sectorului 5 București, prin sentința civilă nr. 2167 din 26 februarie 2026⁵⁾, a reținut că litigiul decurgând dintr-un contract de transport maritim, concretizat în pretenții de contrastalii și costuri de blocare în terminal, are natura unei cauze maritime în sensul art. 47 din Legea nr. 304/2022, că norma respectivă are caracter special și prevalează, în temeiul principiului *specialia generalibus derogant*, asupra regulilor valorice de drept comun, și că interpretarea gramaticală a textului conduce la atribuirea competenței direct tribunalului, iar nu instanțelor din circumscripția sa. Judecătoria a declinat competența în favoarea Tribunalului Constanța – Secția a II-a civilă și a constatat ivit conflictul negativ de competență, dosarul fiind înaintat Înaltei Curți de Casație și Justiție pentru soluționare. Prin Hotărârea nr. 900 din data de 26 mai 2026⁶⁾, pronunțată de Secția a II-a civilă a Înaltei Curți de Casație și Justiție, instanța supremă a stabilit competența de soluționare a cauzei în favoarea Tribunalului Constanța, confirmând astfel orientarea jurisprudențială favorabilă competenței tribunalului în cauzele maritime și fluviale, indiferent de valoarea obiectului cererii.

Similar, Judecătoria Constanța, prin sentința civilă nr. 3113 din 9 martie 2026⁷⁾, a reținut că prezentul litigiu are natura unei cauze maritime, că art. 47 din Legea nr. 304/2022 instituie o normă derogatorie specială de competență materială și că interpretarea sistematică și teleologică confirmă că scopul normei este concentrarea competenței și asigurarea unei practici unitare, a declinat competența în favoarea Tribunalului Constanța și a constatat ivit conflictul negativ de competență, dosarul fiind trimis la Curtea de Apel Constanța, care, prin Hotărârea nr. 1 din 27 mai 2026, a stabilit competența de soluționare a cauzei în favoarea Tribunalului Constanța, Secția a II-a civilă.

³⁾ Documentul este disponibil online la adresa <https://www.rejust.ro/juris/84d525g78>

⁴⁾ Documentul este disponibil online la adresa <https://www.rejust.ro/juris/659gge423>

⁵⁾ Documentul este disponibil online la adresa <https://www.rejust.ro/juris/3g992ee72>

⁶⁾ Dosar nr. 4441/118/2025, aflat pe rolul Înaltei Curți de Casație și Justiție, Secția a II-a civilă. Soluția poate fi verificată pe portalul instanței la adresa <https://www.iccj.ro>

⁷⁾ Documentul este disponibil online la adresa <https://www.rejust.ro/juris/46ee34d7g>

La nivelul circumscripției Tribunalului Galați, aceeași divergență s-a manifestat similar, ajungându-se la soluționare expresă prin pronunțarea unei hotărâri de instanță de control.

Judecătoria Brăila, prin sentința civilă nr. 5448 din 26 iulie 2024⁸⁾, a admis excepția necompetenței sale materiale și a declinat competența în favoarea Tribunalului Galați, reținând că litigiul decurgând dintr-un contract de închiriere teren portuar, încheiat în temeiul Ordonanței Guvernului nr. 22/1999 privind administrarea porturilor și a căilor navigabile, utilizarea infrastructurilor de transport naval aparținând domeniului public, precum și desfășurarea activităților de transport naval în porturi și pe căile navigabile interioare, reprezintă o cauză maritimă și fluvială în sensul art. 47 din Legea nr. 304/2022.

Tribunalul Galați a declinat la rândul său competența în favoarea judecătoriei, constatând conflict negativ de competență, dosarul fiind înaintat Curții de Apel Galați. Aceasta, prin sentința nr. 1 din 15 ianuarie 2025⁹⁾, a soluționat conflictul stabilind competența de soluționare în favoarea Tribunalului Galați, confirmând că litigiile izvorând din contracte reglementate de Ordonanța Guvernului nr. 22/1999 au natura cauzelor maritime și fluviale, că închirierea infrastructurii portuare integrează activitatea de administrare portuară, iar competența materială și teritorială aparține tribunalului desemnat de art. 47 din Legea nr. 304/2022.

6.3. IMPLICAȚIILE PRACTICE ALE DIVERGENȚEI

Practica neunitară produce consecințe imediate și concrete. Pentru justițiabili, incertitudinea privind instanța competentă generează cheltuieli suplimentare (taxe judiciare, onorarii de avocat pentru conflicte de competență) și tergiversarea judecării fondului cauzei, incompatibilă cu dreptul la judecarea cauzelor într-un termen rezonabil, garantat de art. 6 din Convenția Europeană a Drepturilor Omului.

La nivelul sistemului judiciar, conflictele negative de competență supraîncarcă inclusiv Înalta Curte de Casație și Justiție cu o problemă care ar trebui clarificată prin jurisprudență obligatorie sau prin intervenție legislativă. Din perspectiva coerenței dreptului, aplicarea unor standarde diferite pentru aceleași tipuri de raporturi juridice subminează principiile securității juridice și previzibilității dreptului, consacrate de art. 1 alin. (5) din Constituția României.

VII. CONCLUZII ȘI CONSIDERAȚII DE LEGE FERENDA

7.1. TEZA SUSȚINUTĂ DE AUTOR

Interpretarea art. 47 din Legea nr. 304/2022 privind organizarea judiciară trebuie realizată în cheie sistematică și teleologică, pornind de la locul normei în arhitectura legii și de la rațiunea istorică a reglementării. Concluzia care se impune astfel este că art. 47 instituie o competență materială specială, exclusivă, în favoarea tribunalului pentru toate cauzele maritime și fluviale, indiferent de valoarea obiectului cererii.

⁸⁾ Documentul este disponibil online la adresa <https://www.rejust.ro/juris/23g2ge242>

⁹⁾ Documentul este disponibil online la adresa <https://www.rejust.ro/juris/59dge5de>

7.2. CONSIDERAȚII DE LEGE FERENDA

Clarificarea legislativă este necesară pentru a pune capăt divergenței și a asigura securitatea juridică. Se propune, *de lege ferenda*, completarea art. 47 din Legea nr. 304/2022 cu un alineat explicit care să prevadă că tribunalele Constanța și Galați judecă în primă instanță toate cauzele maritime și fluviale, indiferent de valoarea obiectului cererii.

Alternativ, în regim de urgență, se impune fie promovarea unui recurs în interesul legii de către Procurorul General al Parchetului de pe lângă Înalta Curte de Casație și Justiție, fie sesizarea Înaltei Curți de Casație și Justiție pentru pronunțarea unei hotărâri prealabile pentru dezlegarea unei chestiuni de drept, în temeiul art. 519 și următoarele din Codul de procedură civilă.

7.3. CONCLUZII

Problema competenței în litigiile maritime și fluviale, deși aparent minoră, atinge un principiu fundamental al dreptului procesual: securitatea juridică. Dreptul de acces la justiție garantat de art. 6 din CEDO presupune nu doar posibilitatea tehnico-juridică de a se adresa instanțelor, ci și predictibilitatea instanței competente. Divergența actuală de practică este incompatibilă cu exigențele unui stat de drept.

Argumentul esențial în favoarea stabilirii competenței tribunalului, constă nu numai în interpretarea normei, ci și în consecvența cu rațiunea adâncă a specializării judiciare: un judecător care soluționează sistematic cauze maritime va cunoaște conosamentul, *charter-party-ul* și uzanțele portuare internaționale; un judecător de judecătorie, chemat ocazional să aplice regulile dreptului maritim, nu va beneficia de aceeași expertiză. Această experiență acumulată prin specializare constituie garanția calității actului de justiție în materia dreptului maritim și fluvial – domeniu care, prin natura sa, reclamă judecători specializați, nu fragmente de competență distribuite pe criterii valorice.