



PARLAMENTUL ROMÂNIEI
CAMERA DEPUTAȚILOR
Comisia pentru industrii și servicii

Înlocuiește Raportul trimis
cu nr. 409/XVIII/3/06.10.1998

București, 24.04.2002
Nr. 23/409/1997

RAPORT DE ÎNLOCUIRE
asupra proiectului de Lege pentru aprobarea Ordonanței Guvernului
nr. 42/1997 privind navigația civilă

1. Comisia pentru industrii și servicii a fost sesizată **pentru avizare și dezbateră în fond** cu proiectul de Lege pentru aprobarea Ordonanței Guvernului nr. 42/1997 privind navigația civilă, primit cu nr. 264 din 22 septembrie 1997.

Ordonanța Guvernului nr. 42/1997 privind navigația civilă a fost emisă în vederea actualizării legislației în domeniu, ținând seama de reglementările adoptate în perioada 1990 – 1997, având în vedere că reglementarea anterioară data din anul 1972.

Ordonanța a fost avizată favorabil de Consiliul Legislativ cu nr. 614/27.08.1997.

Proiectul de lege a fost examinat de Comisia pentru industrii și servicii, ținând seama de avizele transmise de Comisia pentru administrație publică, amenajarea teritoriului și echilibru ecologic nr. 279/XVIII/08.10/1997, Comisia pentru apărare, ordine publică și siguranță națională nr. 12/263/15.10.1997 și de Comisia juridică, de disciplină și imunități nr. 904/XVIII/11/01.10.1997 și a întocmit raportul corespunzător care a fost înaintat Biroului Permanent cu nr. 409/XVIII/3/06.10.1998.

Proiectul de lege a fost supus dezbaterii plenului Camerei Deputaților în ședința din 3 mai 1999. Raportul a fost restituit comisiei în vederea completării actului normativ cu un capitol privind infracțiunile.

Ministerul Transporturilor, cu actul nr. 3950/TB/01.11.1999, a transmis propuneri pentru acest capitol.

Consiliul Legislativ, cu actul nr. 216/24.02.2000, a **avizat negativ** amendamentul propus întrucât, potrivit reglementărilor în vigoare, infracțiunile, pedepsele și regimul executării acestora se stabilesc prin legi organice, menționând totodată că din Decretul nr. 443/1972 privind navigația civilă, capitolul ”Infracțiuni” este menținut în vigoare prin ordonanță.

Biroul Permanent al Camerei Deputaților a cerut Comisiei pentru industrii și servicii să reexamineze proiectul de lege și să întocmească un nou raport care să fie supus spre dezbateră plenului Camerei Deputaților.

La solicitarea Comisiei pentru industrii și servicii, Ministerul Lucrărilor Publice, Transporturilor și Locuinței a transmis propuneri pentru modificarea și completarea Ordonanței Guvernului nr. 42/1997 privind navigația civilă.

Propunerile inițiatorului au avut în vedere:

- reglementările naționale adoptate în perioada 1997 – 2001;
- acordurile și convențiile internaționale în domeniul transporturilor navale la care România a aderat în perioada 1997 – 2001 în legătură cu siguranța navigației, salvarea vieții omenești pe mare, implementarea standardelor internaționale pentru dotarea cu echipamente a navelor, intervenția statului în cazul poluării mediului de către nave, instruirea și brevetarea personalului navigant, asigurarea condițiilor de muncă și viață la bordul navelor etc.
- actele normative ale Comunității Europene în legătură cu facilitarea traficului maritim;
- recomandările experților Comunității Europene în legătură cu armonizarea legislației naționale cu legislația comunitară privind domeniul transporturilor navale.

Propunerile pentru modificarea și completarea Ordonanței Guvernului nr. 42/1997 privind navigația civilă au în vedere următoarele:

- înființarea Autorității Navale Române, instituție publică finanțată din venituri extrabugetare, realizate din prestațiile de servicii;
- definirea atribuțiilor instituției publice nou înființate;
- definirea activităților și mijloacelor de transport naval;
- supravegherea și controlul navigației în porturi și în apele naționale navigabile;
- înscrierea, constituirea și transmiterea de drepturi asupra mijloacelor de transport naval;
- stabilirea condițiilor pe care trebuie să le îndeplinească mijloacele de transport naval pentru a putea să arboreze pavilionul român;
- instruirea și brevetarea personalului navigant.

Pentru pregătirea avizării și dezbaterii în ședința Comisiei pentru industrii și servicii, raportorii au avut mai multe întâlniri de lucru cu specialiști din cadrul Ministerului Lucrărilor Publice, Transporturilor și Locuinței, în perioada noiembrie 2001 – februarie 2002.

2. În raport de obiectul și conținutul său, proiectul face parte din categoria legilor ordinare.

3. Examinarea proiectului de lege **a avut loc în ședințele comisiei din 12 și 13 martie 2002.** La lucrările comisiei au participat specialiști din cadrul Ministerului Lucrărilor publice, Transporturilor și Locuinței pentru lămurirea aspectelor tehnice și juridice din actul normativ. Grupul de specialiști din cadrul Ministerului Lucrărilor publice, Transporturilor și Locuinței a fost condus de domnul secretar de stat Tudor Florescu.

4. La lucrările comisiei au fost prezenți 23 de deputați, din totalul de 26 deputați membri ai comisiei. Raportul comisiei a fost adoptat cu unanimitatea voturilor deputaților prezenți la lucrările comisiei.

5. Proiectul de lege a fost adoptat de Senat, în ședința din data de 29 august 1997.

În urma dezbaterii, Comisia pentru industrii și servicii propune admiterea cu modificări a proiectului de lege.

A M E N D A M E N T E A D M I S E

În urma dezbaterii, Comisia propune adoptarea proiectului de lege, cu următoarele amendamente:

Nr. crt.	Text OG nr.42/1997 adoptat de Senat	Text propus de Comisie	Motivarea propunerii amendamentelor
0	1	2	3
1.	LEGE pentru aprobarea Ordonanței Guvernului nr. 42/1997 privind navigația civilă	Nemodificat	
2.	Articol unic: Se aprobă Ordonanța Guvernului nr. 42 din 28 august 1997 privind navigația civilă, adoptată în temeiul art.1 lit.h) din Legea nr. 134/1997 pentru abilitarea Guvernului de a emite ordonanțe și	Articolul unic devine articolul I, cu următorul cuprins: Art.I. - Se aprobă Ordonanța Guvernului nr. 42 din 28 august 1997 privind navigația civilă, publicată în	S-a eliminat prevederea privind abilitatea Guvernului de a emite ordonanțe.

0	1	2	3
	publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 221 din 29 august 1997.	Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 221 din 29 august 1997, cu următoarele modificări și completări:	
3.	ORDONANȚĂ privind navigația civilă	1. Titlul ordonanței va avea următorul cuprins: “ORDONANȚĂ privind transportul naval ”	
4.	Capitolul I Dispoziții Generale	Nemodificat	
5.	Art.1 - Ministerul Transporturilor este autoritate de stat în domeniul navigației civile din România.	2. Articolul 1 va avea următorul cuprins: “Art.1 - (1) Transportul naval este reglementat prin prevederile prezentei ordonanțe și ale altor acte normative emise de Guvern sau de autoritatea de stat competentă, precum și prin prevederile acordurilor și convențiilor internaționale la care România este parte. (2) Prezenta ordonanță stabilește normele specifice aplicabile transportului naval, modul de organizare a sistemului instituțional din acest domeniu și organismele care fac parte din acest sistem, normele specifice privind desfășurarea în siguranță a navigației, precum și normele specifice aplicabile mijloacelor de transport naval și personalului care deservește mijloacele de transport naval și/sau efectuează activități de transport naval, activități conexe și activități auxiliare acestora.”	
6.	—	3. După articolul 1, se introduc articolele 1¹ și 1² cu următorul cuprins: “Art.1 ¹ - Prevederile prezentei ordonanțe se	

0	1	2	3
		<p>aplică activităților de transport naval, activităților conexe și activităților auxiliare acestora, care se desfășoară în apele naționale navigabile și în porturile românești, navelor care arborează pavilionul român, navelor care arborează pavilion străin și navighează în apele naționale navigabile ale României, precum și personalului navigant român.</p>	
	_____	<p>Art.1² - Prevederile prezentei ordonanțe nu se aplică navelor militare și porturilor militare.”</p>	
7.	_____	<p>4. După Capitolul I, se introduce Capitolul I¹, cu următorul titlu: “Sistemul instituțional din domeniul transportului naval”</p>	
8.	_____	<p>5. După titlul capitolului I, se introduce Secțiunea 1, cu următorul titlu: “Autoritatea de stat în domeniul transportului naval”</p>	
9.	_____	<p>6. După titlul secțiunii 1, se introduc articolele 1³ - 1⁵, cu următorul cuprins: “Art.1³ - (1) Autoritatea de stat în domeniul transportului naval este Ministerul Lucrărilor Publice, Transporturilor și Locuinței, denumit în continuare Minister, care elaborează și promovează actele normative și normele specifice aplicabile transportului naval, urmărește aplicarea acestora și asigură aducerea la îndeplinire a obligațiilor ce revin statului din acordurile și convențiile internaționale la care România este parte.</p>	

0	1	2	3
		<p>(2) Ministerul își exercită atribuțiile prevăzute la alin.(1) direct sau prin delegare de competență prin instituțiile publice, companiile naționale, regiile autonome sau societățile comerciale aflate în subordinea sau sub autoritatea sa.</p>	
	<p>_____</p>	<p>Art.1⁴ - Ministerul își exercită rolul de autoritate de stat în domeniul transportului naval privind activitățile de reglementare, autorizare, coordonare, inspecție, control, supraveghere și certificare a infrastructurilor de transport naval, a mijloacelor de transport naval, a activităților de transport naval și activităților conexe și activităților auxiliare acestora, precum și personalului care efectuează aceste activități și deservește mijloacele de transport naval prin Direcția Generală a Transporturilor Maritime, pe Dunăre și Căi Navigabile din cadrul Ministerului, denumită în continuare Direcție.</p>	
	<p>_____</p>	<p>Art.1⁵ – (1) Direcția exercită atribuțiile Ministerului privind coordonarea, supravegherea și controlul, după caz, ale instituțiilor publice, companiilor naționale, regiilor autonome și societăților comerciale din domeniul transportului naval care funcționează în subordinea sau sub autoritatea Ministerului, în ceea ce privește activitățile prevăzute la art. art.1⁴.</p> <p>(2) Organismele prevăzute la alin.(1) formează sistemul instituțional din domeniul transportului naval și exercită, potrivit competențelor atribuite, funcțiile de:</p>	

0	1	2	3
	_____	a) Autoritate de stat în domeniul siguranței navigației;	
	_____	b) Autoritate portuară și/sau de căi navigabile;	
	_____	c) Pregătire și perfecționare a personalului care deservește mijloacele de transport naval sau care desfășoară activități de transport naval, activități conexe și activități auxiliare acestora;	
	_____	d) Alte funcții specifice domeniului transportului naval.”	
10.	_____	7. După articolul 1 ⁵ , se introduce Secțiunea a 2-a cu următorul titlu: “Autoritatea Navală Română”	
11.	_____	8. După titlul secțiunii a 2-a se introduc articolele 1 ⁶ – 1 ⁸ , cu următorul cuprins: “Art.1 ⁶ – Funcția de autoritate de stat în domeniul siguranței navigației este îndeplinită de Autoritatea Navală Română, organ tehnic de specialitate din subordinea Ministerului, care are următoarele atribuții: a) aduce la îndeplinire obligațiile ce revin statului din acordurile și convențiile internaționale la care România este parte; b) elaborează normele tehnice naționale privind construcția, întreținerea și repararea navelor; c) certifică și monitorizează conformitatea navelor sub pavilion român și a echipamentelor cu normele tehnice naționale și cu prevederile convențiilor internaționale la care România este	

0	1	2	3
		<p>parte;</p> <p>d) certifică conformitatea companiilor care operează nave care arborează pavilion român cu prevederile convențiilor internaționale la care România este parte;</p> <p>e) acordă brevete, certificate de capacitate, atestate și certificate de conformitate personalului navigant român;</p> <p>f) organizează sesiuni de examene pentru obținerea brevetelor și a certificatelor de capacitate;</p> <p>g) acordă dreptul de arborare a pavilionului român, dispune suspendarea sau retragerea acestui drept și eliberează actele de naționalitate navelor care au obținut dreptul de arborare a pavilionului român;</p> <p>h) efectuează supravegherea navigației și controlul traficului de nave în apele naționale navigabile și în porturile românești;</p> <p>i) efectuează inspecția și controlul navelor, indiferent de pavilionul acestora, în apele naționale navigabile și în porturile românești privind respectarea prevederilor legale naționale în domeniu și ale acordurilor și convențiilor internaționale la care România este parte;</p> <p>j) efectuează Controlul Statului Pavilionului la navele care arborează pavilionul român;</p> <p>k) efectuează Controlul Statului Portului la navele care arborează pavilionul altor state și care se află în apele naționale navigabile și în porturile românești;</p> <p>l) efectuează înmatricularea și ține evidența navelor care arborează pavilion român, a navelor aflate în construcție în România și a personalului navigant român;</p>	

0	1	2	3
		<p>m) coordonează activitățile de căutare și salvare a vieții omenești, a navelor și aeronavelor aflate în pericol pe mare și în apele naționale navigabile ale României;</p> <p>n) coordonează activitățile de prevenire a poluării apelor de către navele aflate în apele naționale navigabile și, împreună cu autoritățile de protecție a mediului, coordonează intervenția pentru depoluare;</p> <p>o) asigură supravegherea tehnică privind clasificarea și certificarea siguranței construcției navelor care arborează pavilionul român, în conformitate cu normele tehnice obligatorii de construcție emise de către Minister sau aprobate de acesta;</p> <p>p) efectuează supravegherea tehnică a lucrărilor de construcții a navelor, care urmează să arboreze pavilion român și efectuează certificarea materialelor și a echipamentelor utilizate la construcția acestora;</p> <p>q) efectuează supravegherea tehnică și certificarea construcției containerelor, în conformitate cu prevederile acordurilor și convențiilor internaționale la care România este parte;</p> <p>r) eliberează certificate de tonaj navelor care arborează pavilionul român;</p> <p>s) cercetează evenimentele și accidentele de navigație;</p> <p>t) sancționează contravențional persoanele care încalcă prevederile legale privind navigația civilă și prevederile legale privind poluarea apelor naționale navigabile de către nave, dacă faptele acestora nu întrunesc elementele constitutive ale</p>	

0	1	2	3
		<p>unei infracțiuni;</p> <p>u) transcrie constituirea, transmiterea sau stingerea drepturilor reale asupra navelor care arborează pavilionul român, precum și asupra navelor aflate în construcție;</p> <p>v) alte atribuții stabilite prin actul normativ de organizare și funcționare a Autorității Navale Române.</p>	
	<p>—</p>	<p>Art.1⁷ - (1) Autoritatea Navală Română se înființează ca instituție publică cu personalitate juridică, cu finanțare extrabugetară, prin fuziunea Inspectoratului Navigației Civile - I.N.C. cu Regia Autonomă “Registrul Naval Român”.</p> <p>(2) Autoritatea Navală Română preia toate drepturile și obligațiile celor două persoane juridice, care se desființează.</p> <p>(3) Regulamentul de organizare și funcționare a Autorității Navale Române se aprobă prin hotărâre a Guvernului.</p>	
	<p>—</p>	<p>Art.1⁸ - (1) Autoritatea Navală Română este condusă de un consiliu de conducere, compus din 11 membri, din care unul este președinte și director general.</p> <p>(2) Membrii consiliului de conducere, precum și președintele acestuia, se numesc și se revocă prin ordin al ministrului lucrărilor publice, transporturilor și locuinței.</p> <p>(3) Salarizarea directorului general și indemnizația membrilor consiliului de conducere se stabilesc prin ordin al ministrului lucrărilor publice, transporturilor și locuinței.</p>	

0	1	2	3
		<p>(4) Personalul salariat din cadrul Inspectoratului Navigației Civile – I.N.C. și al Regiei Autonome “Registrul Naval Român” este considerat transferat în cadrul Autorității Navale Române, începând cu data înființării acesteia.</p> <p>(5) Salarizarea personalului Autorității Navale Române se face potrivit reglementărilor în vigoare pentru instituțiile publice cu finanțare extrabugetară. Drepturile de salarizare și celelalte drepturi de personal se stabilesc prin contractul colectiv de muncă.</p> <p>(6) Personalul transferat beneficiază de salariile și drepturile avute anterior organizării Autorității Navale Române până la încheierea contractului colectiv de muncă.</p> <p>(7) Pentru activitățile și operațiunile specifice desfășurate sau pentru activitățile efectuate în legătură cu acestea, Autoritatea Navală Română percepe tarife stabilite prin ordin al ministrului lucrărilor publice, transporturilor și locuinței.</p> <p>(8) Pentru activitățile pe care le efectuează în scopul îndeplinirii obligațiilor ce revin statului în temeiul prevederilor unor convenții și acorduri internaționale la care România este parte, Autoritatea Navală Română primește fondurile necesare acoperirii cheltuielilor, de la bugetul de stat, prin bugetul Ministerului.</p> <p>(9) Autoritatea Navală Română își exercită atribuțiile prin aparatul propriu, prin Căpităniile de port și prin inspectoratele tehnice, care sunt organe teritoriale operative ale acesteia.”</p>	

0	1	2	3
12.	—	<p>8. După articolul 1⁸, se introduce secțiunea a 3-a, cu următorul titlu: “Administrații portuare și/sau de căi navigabile”</p>	
13.	—	<p>9. După titlul secțiunii a 3-a se introduce articolul 1⁹, cu următorul cuprins: “Art. 1⁹ - (1) Funcția de autoritate portuară și/sau de căi navigabile este îndeplinită de Administrațiile portuare și/sau de căi navigabile care au ca principal obiect de activitate aplicarea politicii portuare și de căi navigabile, elaborată de către Minister, coordonarea activităților care se desfășoară în porturi și pe căile navigabile și implementarea programelor de dezvoltare a infrastructurilor de transport naval. (2) Modul de organizare și funcționare a activităților în porturi și pe căile navigabile, de administrare a infrastructurilor de transport naval și de desfășurare a activităților de transport naval, a activităților conexe și activităților auxiliare acestora se stabilesc prin lege.”</p>	
14.	—	<p>10. După articolul 1⁹, se introduce secțiunea a 4-a, cu următorul titlu: “Centre de pregătire și perfecționare a personalului din domeniul transportului naval”</p>	
15.	—	<p>11. După titlul secțiunii a 4-a se introduc articolele 1¹⁰ – 1¹², cu următorul cuprins: “Art. 1¹⁰ – (1) Funcția de pregătire și perfecționare a personalului care deservește mijloacele de transport naval sau care desfășoară activități de transport naval,</p>	

0	1	2	3
		<p>activități conexe și activități auxiliare acestora, se asigură prin centre de pregătire și perfecționare a personalului din domeniul transportului naval, aflate în subordinea sau sub autoritatea Ministerului.</p> <p>(2) Regulamentul de organizare și funcționare a Centrelor de pregătire și perfecționare a personalului din domeniul transportului naval se aprobă prin hotărâre a Guvernului."</p>	
	<p>—</p>	<p>Art. 1¹¹ – (1) Centrele de pregătire și perfecționare, prevăzute la art. 1¹⁰, își pot desfășura activitatea și prin intermediul unor instituții publice, regii autonome, societăți comerciale, asociații și fundații acreditate de către Minister cu avizul Ministerului Educației și Cercetării.</p> <p>(2) Criteriile și condițiile de acreditare, pentru unitățile prevăzute la alin.(1), se stabilesc de către Minister."</p>	
	<p>—</p>	<p>Art. 1¹² – (1) Centrele de pregătire și perfecționare a personalului din domeniul transportului naval, prevăzute la art. 1¹⁰, pot organiza și derula și alte activități, prevăzute în actul normativ de înființare.</p> <p>(2) Pentru activitățile și operațiunile specifice desfășurate, centrele de pregătire și perfecționare a personalului din domeniul transportului naval, percep tarife stabilite prin Ordin al ministrului lucrărilor publice, transporturilor și locuinței."</p>	

0	1	2	3
16.		<p>12. După capitolul I¹ se introduce capitolul I², cu următorul titlu:</p> <p>“Activități de transport naval”</p>	
17.	<p>Art.2 – (1) Activitatea de navigație civilă constă în:</p> <p>a) transporturi publice de calători și mărfuri pe apă, precum și prestații auxiliare în apele naționale efectuate de către persoane fizice sau persoane juridice;</p> <p>b) transporturi pe apă, în interes propriu, efectuate de persoane fizice, persoane juridice sau instituții de stat, care utilizează transportul pe apă numai ca activitate accesorie obiectului lor de activitate, direct legată de realizarea obiectului propriu de activitate sau de către persoane fizice pentru satisfacerea cerințelor proprii de transport pe apă, pentru sport sau agrement;</p> <p>c) activități de încărcare/descărcare, reparații, agenturare, aprovizionare, asigurare cu echipaje și navlosire a navelor și alte asemenea.</p> <p>(2) Activitățile prevazute în prezentul articol se efectuează de persoane fizice sau persoane juridice autorizate de Ministerul Transporturilor.</p>	<p>13. Articolul 2 va avea următorul cuprins:</p> <p>“Art.2 - (1) În sensul prezentei ordonanțe, sunt considerate activități de transport naval:</p> <p>a) transporturile publice maritime sau fluviale de persoane și/sau mărfuri efectuate de către persoane juridice;</p> <p>b) transporturile de persoane și/sau mărfuri în folos propriu, pe apele naționale navigabile, efectuate ca activitate accesorie unei alte activități economice, efectuate de persoanele juridice sau fizice care le organizează, mărfurile transportate fiind proprietatea acestora sau rezultatul activității lor, iar persoanele transportate fiind angajații lor;</p> <p>c) transporturile de bunuri și/sau persoane în interes personal, pe apele naționale navigabile, efectuate de persoane fizice pentru satisfacerea cerințelor proprii de transport pe apă, pentru sport sau agrement;</p> <p>d) activitățile conexe activității de transport naval;</p> <p>(2) În apele naționale se desfășoară și activități auxiliare activităților de transport naval.</p> <p>(3) Ministerul stabilește activitățile de transport naval, activitățile conexe și activitățile auxiliare acestora, care sunt supuse autorizării, precum și criteriile de autorizare, cu respectarea prevederilor legale.”</p>	<p>Conform prevederilor O.G. nr. 19/1997 privind transporturile, republicată, cu modificările și completările ulterioare.</p> <p>idem</p>

0	1	2	3
18.	<p align="center">Capitolul II Despre mijloace de transport pe apă</p>	<p>14. Titlul capitolului II va avea următorul cuprins: “Mijloace de transport naval”</p>	
19.	<p align="center">—</p>	<p>15. După titlul capitolului II se introduce secțiunea 1, cu următorul titlu: “Dispoziții generale”</p>	
20.	<p align="center">—</p>	<p>16. După titlul secțiunii 1, se introduc articolele 2¹ – 2³, cu următorul cuprins: “Art. 2¹ – Toate navele, indiferent de pavilionul pe care îl arborează, pe timpul cât navighează sau staționează în apele naționale navigabile ale României, sunt supuse prevederilor legislației naționale și ale acordurilor și convențiilor internaționale la care România este parte.</p>	
	<p align="center">—</p>	<p>Art. 2² – (1) Orice navă care navighează sau staționează în apele naționale navigabile, indiferent de pavilionul pe care îl arborează, trebuie să fie conformă cu regulile de clasificare și cu regulile tehnice, precum și cu condițiile de muncă și viață la bordul navelor, prevăzute în acordurile și convențiile internaționale la care România este parte, astfel încât să nu constituie un pericol pentru siguranța navigației, a persoanelor și a mărfurilor transportate, precum și pentru mediu. (2) Prevederile alin.(1) se aplică și navelor care navighează sau staționează în apele naționale, altele decât cele navigabile. (3) Normele tehnice obligatorii pentru navele sub pavilion român privind proiectarea, construcția, modificarea și repararea se aprobă de către</p>	

0	1	2	3
		<p>Minister. Aceste norme pot fi elaborate de organele de specialitate ale Ministerului sau pot fi cele ale unor societăți de clasificare agreeate de către Minister."</p>	
	<p>—</p>	<p>Art. 2³ – În porturile românești, transporturile maritime și fluviale internaționale de mărfuri și/sau persoane se desfășoară cu accesul liber și nediscriminatoriu al tuturor navelor, indiferent de pavilionul pe care îl arborează."</p>	
21.	<p>Art.3 - Supravegherea și controlul navigației în apele naționale, a navigației navelor sub pavilion român precum și a navelor arborând pavilion străin dar aparținând unor persoane fizice sau juridice române în marea liberă, se exercită de către Ministerul Transporturilor. Supravegherea și controlul navigației pentru sport, agrement sau de interes local pe lcuri și alte ape interioare, cu excepția lacurilor maritime și a Dunării, se exercita de către autoritățile publice locale, cu avizul Ministerului Transporturilor.</p>	<p>17. Articolul 3 va avea următorul cuprins: “Art. 3 – (1) Supravegherea navigației și controlul traficului în apele naționale navigabile și în porturi se exercită de către Minister, prin Autoritatea Navală Română. (2) Ministerul, prin Autoritatea Navală Română, își exercită autoritatea și asupra navelor care arborează pavilion român și navighează în marea liberă și în apele teritoriale navigabile ale altor state."</p>	<p>Preluat, reformulat și completat la art.3 și 3¹.</p>
22.	<p>—</p>	<p>18. După articolul 3, se introduce articolul 3¹, cu următorul cuprins: “Art. 3¹ – (1) Reglementările, supravegherea și controlul navigației în apele naționale, altele decât cele navigabile, sunt de competența consiliilor județene, respectiv a consiliului general al Municipiului București pe teritoriul cărora se</p>	

0	1	2	3
		<p>află aceste ape.</p> <p>(2) Reglementările prevăzute la alin.(1), întocmite de consiliile județene, respectiv de consiliul general al Municipiului București, se aprobă de către Minister.</p> <p>(3) Activitatea de supraveghere și control se organizează de consiliile județene, respectiv de consiliul general al Municipiului București, cu avizul Autorității Navale Române.”</p>	
23.	<p>Art.4 - Urmărirea asigurării condițiilor tehnice de navigabilitate pentru navele romane sau straine, aflate în proiectare, construcție, reparație sau în navigație în apele naționale se exercită de Ministerul Transporturilor.</p>	<p>19. Articolul 4 va avea următorul cuprins: “Art.4 - Ministerul urmărește asigurarea condițiilor tehnice minime de navigație în apele naționale navigabile și în porturi, în ceea ce privește adâncimile, semnalizarea, manevrarea și acostarea navelor și altele asemenea.”</p>	
24.	<p>Art.5 – (1) Apele naționale navigabile ale României sunt formate din marea teritorială și apele interioare navigabile.</p> <p>(2) Regimul și întinderea mării teritoriale se stabilesc prin lege.</p> <p>(3) In sensul prezentei ordonante, constituie ape interioare navigabile ale României:</p> <p>a) fluviile, râurile, canalele și lacurile situate în interiorul teritoriului României, pe porțiunile navigabile;</p> <p>b) apele navigabile de frontieră, de la malul românesc până la linia de frontieră;</p> <p>c) apele maritime considerate, potrivit legii, ape interioare.</p> <p>(4) Ministerul Transporturilor, cu avizul Ministerului Apelor, Pădurilor și Protecției</p>	<p>20. Articolul 5 va avea următorul cuprins: “Art.5 - (1) Apele naționale navigabile ale României sunt formate din marea teritorială, apele interioare navigabile, radele și acvatoriile portuare, precum și bazinele șantierelor navale.</p> <p>(2) Regimul și întinderea mării teritoriale și a apelor maritime interioare se stabilesc prin lege.</p> <p>(3) Apele interioare navigabile sunt constituite din:</p> <p>a) fluviul Dunărea, râurile, canalele și lacurile situate în interiorul teritoriului României, pe porțiunile lor navigabile;</p> <p>b) apele navigabile de frontieră, de la malul românesc până la linia de frontieră;</p> <p>c) apele maritime interioare.</p> <p>(4) Fluviul Dunărea, râurile, canalele și lacurile situate în interiorul teritoriului României, pe</p>	

0	1	2	3
	<p>Mediului, al Ministerului Agriculturii, al Ministerului Industrii și Comerțului și al Departamentului Administrației Publice Locale, stabilește nominal și pe porțiuni apele navigabile ale României. Pentru apele de frontieră se va ține seama și de acordurile bilaterale privind regimul frontierei de stat.</p>	<p>porțiunile lor navigabile, precum și apele navigabile de frontieră, de la malul românesc până la linia de frontieră, constituie căile navigabile interioare ale României, denumite în continuare căi navigabile. Căile navigabile, precum și administratorii acestora, din punct de vedere al navigației, sunt stabilite nominal și pe porțiuni, prin hotărâre a Guvernului, la propunerea Ministerului.</p> <p>(5) Acvatoriile portuare sunt constituite din totalitatea suprafețelor apelor incluse în limitele porturilor.</p> <p>(6) Radele sunt suprafețe de apă destinate adăpostirii sau staționării navelor și, în cazuri speciale, operării navelor și pot fi:</p> <p>a) rade interioare, care fac parte din acvatoriile portuare;</p> <p>b) rade exterioare, suprafețe de apă în afara limitelor porturilor.</p> <p>(7) Bazinele șantierelor navale sunt suprafețe de apă din incinta șantierelor navale destinate activităților de construcții și reparații de nave.</p> <p>(8) Limitele acvatoriilor și radelor se stabilesc de către Minister."</p>	
25.	<p>Art.6 - Constituie zona maritima, fluviala sau a altor cai navigabile fisia de teren situata in lungul tarmului mării teritoriale sau al apelor interioare navigabile, pe o latime de 30 metri.</p> <p>In cazuri justificate, Ministerul Transporturilor poate mari latimea zonei maritime, fluviale sau a altor cai navigabile, cu avizul celorlalte organe centrale ale administratiei de stat interesate.</p> <p>In porturi, zona maritima, fluviala sau a altor cai de</p>	21. Articolul 6 se abrogă.	<p>Prevăzut în Ordonanța Guvernului nr. 22/1999 privind administrarea porturilor și serviciile în porturi.</p>

0	1	2	3
	navigatie, coincide cu incinta portuara.		
26.	<p>Art.7 - Regulile de navigatie in marea teritoriala, in apele interioare si in porturile romanesti, se stabilesc de Ministerul Transporturilor in conformitate cu reglementarile nationale si cu acordurile si conventiile internationale la care Romania este parte.</p>	<p>22. Articolul 7 va avea următorul cuprins: “Art.7 - (1) Ministerul stabilește regulile de siguranță a navigației în apele naționale navigabile și în porturi.</p> <p>(2) Ministerul stabilește reglementările cadru privind regulile de navigație pentru navele de agrement.</p> <p>(3) Conducătorii navelor de agrement trebuie să posede certificate de capacitate corespunzătoare.</p> <p>(4) Modelul certificatelor și condițiile de obținere a acestora se stabilesc de către Minister.”</p>	
27.	<p align="center">Secțiunea I Despre nave în general</p>	<p>23. La capitolul II, secțiunea I-a devine secțiunea a 2-a, cu următorul titlu: “Nave”</p>	
28.	<p>Art.8 - Nava este mijlocul de navigatie utilizat pentru realizarea activitatii de transport si a altor servicii pe apa.</p> <p>Sunt nave in intelesul prezentei ordonante, navele maritime, fluviale si alte nave de navigatie interioara, inclusiv ambarcatiunile mici, precum si echipamente plutitoare cum ar fi dragi, elevatoare, macarale plutitoare si alte asemenea, cu sau fara propulsie.</p>	<p>24. Articolul 8 va avea următorul cuprins: “Art.8 - Sunt nave, în înțelesul prezentei ordonanțe, navele maritime și fluviale de orice tip, propulsate sau nepropulsate care navighează la suprafață sau în imersie, destinate transportului de mărfuri și/sau de persoane, pescuitului, remorajului sau împingerii, aparate plutitoare cum ar fi: dragi, elevatoare plutitoare, macarale plutitoare, graifere plutitoare, și alte asemenea, cu sau fără propulsie, precum și instalațiile plutitoare care în mod normal nu sunt destinate deplasării sau efectuării de lucrări speciale, cum ar fi: docuri plutitoare, debarcadere plutitoare, pontoane, hangare plutitoare pentru nave, platforme de foraj și alte asemenea, farurile</p>	

0	1	2	3
		plutitoare, ambarcațiunile mici și cele destinate activităților de agrement.”	
29.	Art.9 - Construcțiile plutitoare care în mod normal nu sunt destinate deplasării sau efectuării lucrărilor speciale pe caile navigabile, cum ar fi docuri, debarcadere, pontoane, hangare pentru nave și altele asemenea, sunt considerate instalații plutitoare.	25. Articolul 9 se abrogă.	Preluat la art.8.
30.	Art.10 - Fac parte din nava instalațiile, mașinile și motoarele care asigură propulsia navei sau produc o altă acțiune mecanică, cu mecanismele și mijloacele necesare transmiterii acestei acțiuni, toate obiectele necesare navigației, diferitelor manevre, siguranței navei, salvării vieții umane, prevenirii poluării, comunicațiilor, igienei și exploatarei potrivit destinației navei, chiar când acestea ar fi scoase de pe nava pentru un timp limitat, precum și proviziile.	26. Articolul 10 va avea următorul cuprins: “Art.10 - Fac parte din navă instalațiile, mașinile și motoarele care asigură propulsia navei sau produc o altă acțiune mecanică, împreună cu mecanismele și mijloacele necesare transmiterii acestei acțiuni, toate echipamentele necesare navigației, diferitelor manevre, siguranței navei, salvării vieții umane, prevenirii poluării, comunicațiilor, igienei și exploatarei potrivit destinației navei, precum și proviziile.”	
31.	—	27. După articolul 10 se introduc articolele 10¹ și 10², cu următorul cuprins: “Art. 10¹ - (1) Conformitatea cu normele tehnice obligatorii de construcție a navelor, prevăzute la art. 2² alin.(3), și cu prevederile acordurilor și convențiilor internaționale la care România este parte se dovedește cu certificate emise de către Autoritatea Navală Română sau de către o organizație cu care Ministerul a încheiat convenții de lucru în acest sens. (2) Orice navă care se construiește în alt stat și urmează, la finalizarea lucrărilor, să arboreze	

0	1	2	3
		<p>pavilionul român trebuie să fie supravegheată în timpul construcției de către Autoritatea Navală Română sau de către o organizație cu care Ministerul a încheiat convenții de lucru în acest sens.</p>	
	<p>—</p>	<p>Art. 10² - (1) Ministerul aprobă și face publice normele tehnice naționale obligatorii de construcție a navelor. (2) Anual, Ministerul aprobă și face publică lista societăților de clasificare ale căror norme tehnice de construcție a navelor sunt agreate de acesta. (3) Anual, Ministerul aprobă și face publică lista organizațiilor cu care a încheiat convenții de lucru pentru delegarea dreptului de emitere a certificatelor de conformitate cu prevederile convențiilor internaționale la care România este parte, pentru nave, și, după caz, pentru companiile care le operează. (4) Criteriile privind alegerea organizațiilor menționate la alin.(3) se stabilesc de către Minister.”</p>	
32.	<p>Art.11 - Orice nava trebuie sa aiba actele de bord cerute de reglementarile nationale, precum si pe cele prevazute in conventiile internationale la care Romania sau tara de pavilion este parte. Se recunosc ca valabile actele de bord si brevetele echipajelor, eliberate de organele competente ale tarii de pavilion, navelor sub pavilion strain si echipajelor acestora.</p>	<p>28. Articolul 11 va avea următorul cuprins: “Art.11 - Pe timpul cât navighează în apele naționale navigabile ale României, operează sau staționează în porturile românești, navele, indiferent de pavilionul pe care îl arborează, trebuie: a) să aibă la bord, toate actele, certificatele și documentele navei și ale echipajului valabile, eliberate de autoritățile competente din statul al cărui pavilion îl arborează sau de organizații recunoscute de respectivele autorități;</p>	

0	1	2	3
		b) să aibă la bord echipajul minim de siguranță prevăzut în certificatul eliberat de autoritatea competentă din statul al cărui pavilion îl arborează nava.”	
33.	Art.12 - Dreptul de vizita, inspectie, interventie si de a efectua cercetari la bordul unei nave straine ce se afla in porturi sau in apele nationale romanesti se exercita potrivit legii romane , precum si in conformitate cu conventiile internationale la care Romania este parte.	29. Articolul 12 va avea următorul cuprins: “ Art.12 - Reprezentanții Autorității Navale Române și ai Căpitanilor de port au dreptul la vizită la orice oră din zi sau din noapte la bordul navelor, aflate în apele naționale navigabile sau în porturile românești, indiferent de pavilionul pe care îl arborează. Activitatea de control se desfășoară în conformitate cu legislația națională în vigoare și cu prevederile acordurilor și convențiilor internaționale la care România este parte.”	
34.	—	30. După articolul 12 se introduce articolul 12¹, cu următorul cuprins: “ Art. 12¹ - Navele, indiferent de pavilionul pe care îl arborează, au obligația, atunci când se află în apele naționale navigabile ale României și în porturile românești, să respecte dispozițiile Autorității Navale Române, ale Căpitanilor de port și ale Administrațiilor portuare și/sau de căi navigabile privind intrarea/ieșirea și navigația prin acestea, staționarea și operarea în porturi. ”	
35.	Secțiunea II Transmiterea si constituirea de drepturi reale asupra navelor	31. La capitolul II, secțiunea a II-a devine secțiunea a 3-a, cu următorul titlu: “ Înscrierea navelor, constituirea, transmiterea și stingerea drepturilor reale asupra navelor ”	

0	1	2	3
36.	<p>Art.13 - Navele aparținând persoanelor juridice sau fizice române pot fi transmise în proprietate sau folosință, altor persoane juridice sau fizice române sau străine, în condițiile legii.</p> <p>Constituirea de drepturi reale asupra navelor aparținind persoanelor juridice sau fizice române în favoarea altor persoane juridice sau fizice române sau străine, este permisă în condițiile legii.</p>	<p>32. Articolul 13 va avea următorul cuprins:</p> <p>“Art.13 - (1) Navele care arborează pavilion român pot fi transmise în proprietatea sau folosința altor persoane juridice sau fizice, române sau străine, în condițiile legii.</p> <p>(2) Constituirea de drepturi reale asupra navelor care arborează pavilion român în favoarea unor persoane juridice sau fizice, române sau străine, este permisă în condițiile legii.</p> <p>(3) Constituirea, transmiterea sau stingerea drepturilor reale asupra navelor care arborează pavilion român se transcriu, la solicitarea persoanelor juridice sau fizice titulare ale acestor drepturi, în registrele prevăzute la art.18, făcându-se mențiunile corespunzătoare și în actul de naționalitate.”</p>	
37.	<p style="text-align: center;">Secțiunea III Inscrierea navelor și transcrierea constituirii, transmiterii și stingerii drepturilor reale asupra navelor</p>	<p>33. La capitolul II, titlul secțiunii a III-a se abrogă.</p>	<p>Preluată în secțiunea a 3-a.</p>
38.	<p>Art.14 - Dobândirea și transmiterea dreptului de proprietate asupra navelor, precum și constituirea, transmiterea sau stingerea altor drepturi reale asupra acestora se transcriu în registrele matricole sau de evidență, prevăzute la art.18, ținute de capitaniile de port făcându-se totodată mențiune și pe actul de naționalitate sau în carnetul de ambarcațiune.</p>	<p>34. Articolul 14 se abrogă.</p>	<p>Preluat la art. 13.</p>

0	1	2	3
39.	<p>Art.15 - Contractul de construcție de nave va fi transcris în registrele de nave în construcție ale capitaniei portului în raza căruia se află șantierul naval.</p> <p>In aceste registre se vor transcrie și eventualele transmiteri de proprietate, precum și constituirile sau stingerile de drepturi reale asupra navelor, intervenite pînă la obținerea actelor de naționalitate.</p> <p>Navele nou construite, ori dobîndite de la persoane juridice sau fizice străine, pot naviga sub pavilion roman în perioada de la lansarea la apă sau respectiv de la intrarea în vigoare a actului de dobîndire, pînă la eliberarea actului de naționalitate, în urma înscrierii în registrul de evidență centralizată al Ministerului Transporturilor, cu permis provizoriu de arborare a pavilionului roman eliberat de capitania portului de plecare - dacă nava se află într-un port românesc - sau de misiunea diplomatică a României, în cazul cînd locul de plecare al navei este în străinătate.</p> <p>Lansarea la apă a navelor nou construite se poate face numai cu aprobarea capitaniei de port în raza căreia se execută operațiunea, după prezentarea de către constructor a autorizației emise în acest scop de către societatea de clasificare care a efectuat supravegherea construcției.</p>	<p>35. Articolul 15 va avea următorul cuprins:</p> <p>“Art.15 - (1) Contractul de construcție al navei va fi transcris în registrul prevăzut la art.18¹.</p> <p>(2) În acest registru se transcriu transmiterile de proprietate, precum și, după caz, constituirile, transmiterile sau stingerile unor drepturi reale asupra navelor în construcție, la solicitarea titularilor acestor drepturi, înainte de obținerea documentului care să ateste naționalitatea navei.”</p>	<p>Preluat, reformulat și completat la art.15, 15¹, 15² și 15³.</p>
40.	<p>—</p>	<p>36. După articolul 15, se introduc articolele 15¹ – 15³, cu următorul cuprins:</p> <p>“Art. 15¹ - (1) Orice navă care se construiește în România trebuie să aibă un proiect avizat de autoritatea competentă a statului al cărui pavilion urmează să-l arboreze sau de o organizație recunoscută de respectiva autoritate.</p>	

0	1	2	3
		<p>(2) Persoanele juridice sau fizice care construiesc o navă în România trebuie să obțină, înaintea începerii construcției acesteia, autorizația de construcție, emisă de Căpitănia de port în a cărei zonă de activitate se construiește nava, pe baza proiectului prevăzut la alin (1).</p> <p>(3) Autoritatea sau organizația recunoscută prevăzută la alin.(1) are obligația să supravegheze executarea construcției navei.</p> <p>(4) Ridicarea sau lansarea la apă de pe cală sau doc a unei nave se poate face numai cu aprobarea și sub supravegherea Căpităniei de port.</p>	
	<p>—</p>	<p>Art. 15² - (1) În perioada probelor de marș, navele nou construite în șantierele navale din România, arborează pavilionul român pe baza unui permis provizoriu emis de către Autoritatea Navală Română, la solicitarea șantierului naval.</p> <p>(2) După preluarea de către beneficiar a navelor nou construite, acestea vor arbora pavilionul statului în care au fost înmatriculate și vor avea la bord documentul care atestă naționalitatea navei, emis de autoritatea competentă a statului respectiv.</p> <p>(3) Navele nou construite în România, care urmează să fie înmatriculate în alt stat, pot naviga și pe baza unui permis provizoriu de arborare a pavilionului aceluși stat, emis de misiunea diplomatică pentru România a statului în care urmează să fie înmatriculată nava.</p>	
		<p>Art. 15³ - (1) Până la obținerea dreptului de arborare a pavilionului român, navele nou</p>	

0	1	2	3
	<p style="text-align: center;">—</p>	<p>construite sau dobândite în afara teritoriului României de persoane juridice sau fizice române pot naviga pe baza unui permis provizoriu, emis de misiunea diplomatică a României pentru statul unde se află nava.</p> <p>(2) Misiunea diplomatică, prevăzută la alin.(1), eliberează permisul provizoriu de arborare a pavilionului român numai dacă solicitantul face dovada că nava îndeplinește condițiile tehnice minime care să îi permită staționarea sau deplasarea în siguranță și că nu constituie o sursă de poluare a mediului.</p> <p>(3) Permisele provizorii prin care se acordă dreptul de arborare a pavilionului român, emise de misiunile diplomatice ale României conform alin.(1), pot avea o valabilitate de cel mult 180 de zile, care va putea fi prelungită numai în mod excepțional cu acordul Ministerului.</p> <p>(4) Nava care navighează în baza unui permis provizoriu de arborare a pavilionului român emis de o misiune diplomatică a României nu poate fi utilizată în scop comercial.”</p>	
41.	<p>Art.16 - Pentru cunoasterea constituirii sau transmiterii de drepturi reale asupra navelor si pentru stabilirea actelor de bord pe care trebuie sa le posede, evidenta navelor se tine avindu-se in vedere impartirea lor in urmatoarele categorii:</p>	<p>37. Articolul 16 va avea următorul cuprins: “Art.16 - În scopul ținerii evidenței, navele se clasifică după cum urmează:</p>	
	<p>a) categoria I cuprinde navele cu propulsie proprie cu o putere mai mare de 45 c.p., velierele construite pentru calatorii de lunga durata si navele cu sau fara propulsie cu o capacitate de incarcare de peste 10 tone metrice, inclusiv echipamentele plutitoare fara propulsie cu</p>	<p>a) nave de categoria I: navele cu propulsie proprie destinate transportului de mărfuri și/sau persoane, remorcării sau împingerii, cu o putere mai mare de 136 kw, navele fără propulsie care au o capacitate de încărcare mai mare de 10 tone,</p>	

0	1	2	3
	<p>deplasament de peste 15 tone;</p> <p>b) categoria a II-a cuprinde toate celelalte nave.</p>	<p>aparatele și instalațiile plutitoare cu un deplasament mai mare de 15 tone.</p> <p>b) nave de categoria a II-a: celelalte tipuri de nave, inclusiv ambarcațiunile mici.</p> <p>c) nave de agrement: velierele și iahturile indiferent de deplasament, construite și echipate pentru călătorii de lungă durată, precum și cele destinate activităților sportive și de agrement."</p>	
42.	<p>_____</p>	<p>38. După articolul 16, se introduce articolul 16¹, cu următorul cuprins:</p> <p>"Art. 16¹ - Categoriile de nave de agrement, precum și brevetul/certificatul de capacitate pe care trebuie să-l posede conducătorii acestora se stabilesc de către Minister."</p>	
43.	<p>Art.17 - Fiecare nava autopropulsata din categoria I-a trebuie sa aiba un nume, care sa o distinga de celelalte nave.</p> <p>Navele fara propulsie din categoria I-a, precum si navele din categoria a II-a, trebuie sa poarte un numar de identificare.</p> <p>Numele sau, dupa caz, numarul atribuit va fi inscris in evidente, precum si pe corpul navei.</p> <p>La atribuirea numelui sau numarului de identificare a navei se vor avea in vedere si prevederile acordurilor cu privire la regimul frontierei de stat, incheiate de Romania cu statele vecine.</p> <p>Numele sau numarul si modul de inscriere pe corp si suprastructura a acestora, se stabileste de Ministerul Transporturilor.</p>	<p>39. Articolul 17 va avea următorul cuprins:</p> <p>"Art.17 - (1) Navele, aparatele și instalațiile plutitoare cu propulsie proprie de categoria I se individualizează printr-un nume, propus de proprietar și aprobat de către Autoritatea Navală Română.</p> <p>(2) Navele, aparatele și instalațiile plutitoare fără propulsie de categoria I se individualizează printr-un număr de înmatriculare acordat de</p>	

0	1	2	3
		<p>către Autoritatea Navală Română.</p> <p>(3) Navele de categoria a II-a și navele de agrement se individualizează printr-un număr acordat de Căpitania portului de înmatriculare. La solicitarea proprietarului și cu acordul Căpitaniei portului de înmatriculare, navele de categoria a II-a și navele de agrement pot purta și un nume.</p> <p>(4) Numele navei sau numărul prin care navele se individualizează, se înscrie pe corpul navei în mod vizibil, pe ambele borduri și în pupa navei, și după caz, și pe suprastructura acesteia. În pupa navei se înscrie și numele portului de înmatriculare.</p> <p>(5) Numele navei sau numărul prin care nava se individualizează se înscrie și pe colacii, plutele, bărcile și șalupele de salvare cu care este echipată aceasta.”</p>	
44.	<p>Art.18 - Inscierea navelor in evidente se face dupa cum urmeaza:</p> <p>a) Navele de nationalitate romana care fac parte din categoria I-a se inscriu in registre matricole.</p> <p>La cererea de inscriere in registrul matricol se vor anexa actele de dobindire a navei, inclusiv actul de radiere a inscrierilor anterioare, daca este cazul, actele de verificare si atestare a starii tehnice a constructiei navei, autorizatiile de lansare la apa si de navigatie, precum si actele de tonaj si fotografiile navei.</p> <p>Dupa inscrierea navei in registrul de evidenta</p>	<p>40. Aricolul 18 va avea următorul cuprins:</p> <p>“Art.18 - (1) Navele care au obținut dreptul de arborare a pavilionului român se înregistrează în registre matricole de evidență, după cum urmează:</p> <p>a) navele de categoria I, în Registrele matricole ale navelor de categoria I ținute de către Căpitanii de port, stabilite de Autoritatea Navală Română.</p>	<p>Preluat, reformulat și completat la art.18 și 18¹ – 18⁴.</p>

0	1	2	3
	<p>centralizata tinut de Ministerul Transporturilor, se elibereaza actul de nationalitate.</p> <p>In cazul contractelor de inchiriere a navelor pentru perioade mai mari de un an intre armatori si operatori romani, la solicitarea operatorilor si cu acordul armatorului, dupa inscrierea de mentiuni in registrele de nave ale capitaniilor de port si in registrul centralizat al Ministerului Transporturilor, se poate elibera un act de nationalitate pe numele operatorului, cu conditia predarii prealabile de catre armator a actului de nationalitate initial care se va pastra la Ministerul Transporturilor pe perioada derularii contractului sau pana la o noua solicitare a armatorului.</p> <p>Actul de nationalitate initial se inapoiaza armatorului dupa inscrierea mentiunilor in registrul capitaniilor de port si in registrul centralizat al Ministerului Transporturilor si dupa predarea actului de nationalitate emis pe numele operatorului.</p> <p>Actul de nationalitate emis pe numele operatorului nu ii confera acestuia vreun drept de proprietate asupra navei, iar constituirea unor drepturi reale asupra acesteia se poate face numai cu acordul expres al armatorului.</p> <p>Se inscriu in registrul de nave si navele care au purtat pavilion strain si sunt inchiriate de persoane juridice sau fizice romane, numai dupa scoaterea din evidenta sau suspendarea dreptului de arborare a pavilionului de catre autoritatea competenta a statului respectiv.</p> <p>b) Navele de nationalitate romana care fac parte din categoria a II -a se inscriu in registre de evidenta. La cererea de inscriere in registrul de evidenta se vor anexa actele de dobandire, inclusiv actul de radiere</p>	<p>b) navele de categoria a II-a și navele de agrement, în Registrele matricole ale navelor de categoria a II-a ținute de către Căpităniile de port, stabilite de Autoritatea Navală Română.</p>	

0	1	2	3
	al inscrierilor anterioare, daca este cazul, actul de constatare al starii tehnice a navei, cu caracteristicile ei, iar la cele cu motor si fotografiile navei.	(2) După înregistrarea în Registrul matricol al navelor de categoria I, o navă de categoria I se înscrie și în Registrul de evidență centralizată ținut de către Autoritatea Navală Română.”	
45.	_____	41. După articolul 18 se introduc articolele 18 ¹ – 18 ⁴ , cu următorul cuprins: “Art. 18 ¹ - Evidența navelor în construcție se ține de către Căpitanii de port în a căror zonă de activitate se află șantierul naval, în Registrul de evidență a navelor în construcție.	
	_____	Art. 18 ² – (1) Forma și conținutul registrelor matricole și a registrelor de evidență a navelor se aprobă de către Minister, la propunerea Autorității Navale Române.	
	_____	Art. 18 ³ - (1) După înscrierea în registrele prevăzute la art.18, se eliberează actul de naționalitate care atestă dreptul navei de arborare a pavilionului român. (2) Valabilitatea actelor de naționalitate este de 5 ani și se poate prelungi pe perioade de încă 5 ani, cu condiția ca certificatele de stare tehnică să fie valabile. (3) Forma și conținutul actelor de naționalitate și a certificatelor de stare tehnică se aprobă și se fac publice de către Minister.”	
		Art. 18 ⁴ - (1) În cazul contractelor de închiriere de tip bare-boat sau leasing pentru nave care	

0	1	2	3
	<p style="text-align: center;">—</p>	<p>arborează pavilion român, încheiate între proprietari români și operatori români sau străini sau între operatori, operatorul care exploatează efectiv nava, trebuie să solicite, cu acordul proprietarului, eliberarea unui nou act de naționalitate în care, pe lângă numele proprietarului, este menționat și numele acestuia. Noul act de naționalitate, se eliberează cu condiția depunerii prealabile a actului de naționalitate inițial, care se păstrează la Autoritatea Navală Română..</p> <p>(2) Noul act de naționalitate eliberat în condițiile alin. (1) este valabil pe perioada derulării contractului sau până la solicitarea în scris a proprietarului privind anularea acestuia.</p> <p>(3) După expirarea sau anularea actului de naționalitate, elberat în condițiile alin.(1), acesta se depune la Autoritatea Navală Română, care restituie proprietarului actul de naționalitate inițial.”</p>	
46.	<p>Art.19 - Scoaterea din evidenta a navelor se face prin mentionarea in registru a cauzelor care au determinat-o, cum ar fi pierderea nationalitatii romane, dezmembrarea, pierderea navei in urma unui naufragiu, incendiu, esuare sau alte imprejurari.</p> <p>In caz de pierdere a nationalitatii romane, transcrierea transmiterii de proprietate nu se poate face decat dupa predarea la capitania portului a certificatului de nationalitate romana si a celorlalte acte de bord.</p>	42. Articolul 19 se abrogă.	Preluat, reformulat și completat la art.18 și 18 ¹ – 18 ⁴ .

0	1	2	3
47.	Art.20 - Regimul de inscriere al navelor si de transcriere a transiterii, constituirii sau stingerii drepturilor reale asupra navelor se aplica si echipamentelor plutitoare, acestea fiind considerate de categoria I in cazul cand depasesec 15 tone deplasament si de categoria a II a cand au deplasamentul pana la 15 tone inclusiv.	43. Articolul 20 se abrogă.	Preluat, reformulat și completat la art.18 și 18 ¹ – 18 ⁴ .
48.	Art.21 - Constituirile ori transiterile de drepturi reale asupra navelor si echipamentelor plutitoare, precum si stingerea acestor drepturi, care nu sunt transcrise in evidentele de inmatriculare potrivit art. 14, 15 si 20, nu sunt opozabile fata de terti.	44. Articolul 21 va avea următorul cuprins: “Art.21 - Constituirile ori transiterile de drepturi reale asupra navelor, precum și stingerea acestor drepturi, care nu sunt transcrise în registrele prevăzute la art. 18 și 18 ¹ – 18 ⁴ , nu sunt opozabile terților.”	
49.	Art.22 - Organele care tin registrele matricole si pe cele de evidenta elibereaza certificate privind mentiunile cuprinse in aceste registre, la cererea celor interesati.	45. Articolul 22 se abrogă.	
50.	Secțiunea IV Naționalitatea navei și dreptul de a purta pavilion român	46. La Capitolul II secțiunea IV devine secțiunea a 4-a, cu următorul titlu: “Naționalitatea navei și dreptul de a arbora pavilionul român”	
51.	Art.23 - Navele au nationalitatea statului al carui pavilion sunt autorizate sa-l poarte.	47. Articolul 23 va avea următorul cuprins: “Art.23 - (1) Orice navă care se află în apele naționale navigabile ale României trebuie să arboreze pavilionul statului în care este înmatriculată. (2) Navele au naționalitatea statului în care au fost înmatriculate și al cărui pavilion sunt autorizate să îl arboreze.”	

0	1	2	3
52.	<p>Art.24 - Guvernul Romaniei, prin Ministerul Transporturilor acorda dreptul de arborare a pavilionului Roman sau poate dispune suspendarea sau retragerea acestui drept.</p> <p>Dreptul de arborare a pavilionului Roman se acorda:</p> <p>a) navelor proprietate a persoanelor juridice sau fizice romane;</p> <p>b) navelor proprietate a persoanelor juridice sau fizice straine care au sediul unei filiale sau domiciliul in Romania;</p> <p>c) navelor proprietate a persoanelor juridice sau fizice straine inchiriate de persoane fizice sau juridice romane.</p>	<p>48. Articolul 24 va avea următorul cuprins: “Art.24 - (1) În numele Guvernului, Ministerul, prin Autoritatea Navală Română, acordă dreptul de arborare a pavilionului român și dispune suspendarea sau retragerea acestui drept.</p> <p>(2) Dreptul de a arbora pavilionul român se acordă:</p> <p>a) navelor maritime proprietate a persoanelor juridice sau fizice române;</p> <p>b) navelor maritime proprietate a persoanelor juridice sau fizice străine care au sediul unei filiale sau domiciliul în România;</p> <p>c) navelor fluviale proprietate a persoanelor fizice sau juridice române la care participarea capitalului românesc este de cel puțin 51%;</p> <p>d) navelor maritime proprietate a persoanelor fizice sau juridice străine, închiriate în bare-boat sau cumpărate în leasing de persoane fizice sau juridice române;</p> <p>e) navelor fluviale proprietate a persoanelor fizice sau juridice străine, închiriate în bare-boat sau cumpărate în leasing de persoane fizice sau juridice române, la care participarea capitalului românesc este de cel puțin 51%.</p> <p>(3) În toate cazurile prevăzute la alin.(2) trebuie să se facă dovada că navele îndeplinesc prevederile art.10¹.”</p>	
53.	<p>—</p>	<p>49. După articolul 24 se introduce articolu 24¹, cu următorul cuprins: “Art. 24¹ - (1) Pentru a obține dreptul de arborare a pavilionului român, în condițiile art.45 alin.(2) lit.d) și e), persoanele juridice române trebuie să prezinte certificatul de radiere a navelor sau de suspendare a dreptului</p>	

0	1	2	3
		<p>de arborare a pavilionului, după caz, emis de către autoritatea competentă a statului al cărui pavilion l-au arborat anterior.</p> <p>(2) Navele menționate la alin. (1) pierd dreptul de arborare al pavilionului român la încetarea contractului de închiriere de tip bare-boat sau leasing sau la solicitarea în scris a proprietarului sau a operatorului, cu avizul proprietarului, după caz.”</p>	
54.	<p>Art.25 - Navele care arboreaza pavilionul roman sunt de nationalitate romana si nu pot naviga sub pavilionul altui stat.</p> <p>Navele autorizate sa navigheze sub pavilionul statului roman, vor avea la bord actele care sa ateste dreptul de arborare a pavilionului roman si actele cerute de legislatia romana si de conventiile internationale la care Romania este parte.</p>	<p>50. Articolul 25 va avea următorul cuprins: “Art.25 - Navele care au obținut dreptul de arborare a pavilionului român sunt de naționalitate română și nu au dreptul să arboreze pavilionul altui stat.”</p>	<p>Reformulat și preluat la art. 25 și 25¹.</p>
55.	<p>_____</p>	<p>51. După articolul 25, se introduce articolul 25¹, cu următorul cuprins: “Art. 25¹ - (1) Navele autorizate să arboreze pavilionul român au dreptul să navigheze numai dacă au la bord următoarele documentele: a) documentele care atestă dreptul de a arbora acest pavilion; b) certificatul de conformitate cu normele tehnice obligatorii; c) certificatele care să ateste conformitatea cu prevederile acordurilor și convențiilor internaționale la care România este parte. (2) Navele care arborează pavilionul român trebuie să țină un jurnal de bord și, după caz, alte jurnale stabilite de către Minister.”</p>	

0	1	2	3
56.	<p>Art.26 - La cererea armatorului, se suspenda dreptul de arborare a pavilionului roman navelor inchiriate persoanelor juridice sau fizice straine.</p> <p>In aceasta situatie armatorul navei va prezenta capitanei portului de inregistrare actul de nationalitate in vederea arhivarii.</p> <p>Dreptul de arborare a pavilionului roman se retrage in cazul in care nu mai sunt indeplinite conditiile de la art. 24.</p> <p>Navele nou construite in santierele din Romania, ai caror beneficiari sunt persoane juridice sau fizice straine vor naviga in perioada probelor de mare, pe baza unui permis provizoriu de arborare a pavilionului roman, emis de capitania portului in raza careia a fost executata constructia, la cererea constructorului.</p> <p>Dupa perfectarea actelor de predare - primire si prezentarea acestora la capitania portului, navele vor naviga in baza actului de nationalitate emis de autoritatea competenta a statului de inregistrare sau a unui permis provizoriu emis de misiunea diplomatica a statului respectiv.</p>	<p>52. Articolul 26 va avea următorul cuprins:</p> <p>“Art.26 - Dreptul de a arbora pavilionul român se suspendă la solicitarea proprietarului navei, care are obligația să predea Autorității Navale Române actul de naționalitate al navei.”</p>	<p>Reformulat și preluat la art. 26 și art. 26¹ – 26².</p>
57.	<p>—</p>	<p>53. După articolul 26 se introduc articolele 26¹ și 26², cu următorul cuprins:</p> <p>“Art. 26¹ – Dreptul de a arbora pavilionul român se poate retrage:</p> <p>a) la solicitarea proprietarului navei;</p> <p>b) dacă nu mai sunt îndeplinite condițiile prevăzute la art. 24 alin.(2).</p>	
	<p>—</p>	<p>Art. 26² – Procedurile privind obținerea dreptului de a arbora pavilionul român, înmatricularea, luarea și scoaterea din evidență</p>	

0	1	2	3
		a navelor, transcrierea drepturilor reale asupra navelor, se aprobă de către Minister, la propunerea Autorității Navale Române, și se fac publice de către acesta.”	
58.	Capitolul III Despre personalul de navigatie	54. Capitolul III va avea următorul titlu: “Personalul navigant și echipajul navelor”	
59.	Secțiunea I Dispozitii generale privind personalul de navigatie	55. La capitolul III, secțiunea I devine secțiunea 1 cu următorul titlu: “Personalul navigant. Echipajul navelor”	
60.	Art.27 - Personalul care participa la realizarea activitatilor de navigatie civila este alcatuit din personalul navigant (marinari) si personalul de uscat. Este marinar de navigatie civila orice persoana care indeplineste conditiile de calificare profesionala cerute pentru prestarea unui serviciu la bord, poseda carnet de marinar si este inscris ca personal navigant in registrele matricole ale unei capitaniai de port.	56. Articolul 27 va avea următorul cuprins: “Art.27 - (1) Personalul navigant român este constituit din totalitatea persoanelor care au cetățenie română și care posedă un brevet sau un certificat de capacitate, obținut în conformitate cu prevederile legale și care dă dreptul acestora să îndeplinească funcții la bordul navelor. (2) Evidența personalului navigant român se ține de către Autoritatea Navală Română, prin Căpităniile de port, în registrele de evidență a personalului navigant. (3) Forma și conținutul registrului de evidență a personalului navigant se aprobă de către Minister, la propunerea Autorității Navale Române.”	
61.	Art. 28 - Personalul navigant imbarcat este alcatuit din totalitatea marinarilor care indeplinesc o functie la bordul unei nave si sunt inscrisi in rolul de echipaj al acesteia. Pentru exercitarea fiecaruia din serviciile la bord	57. Articolul 28 va avea următorul cuprins: “Art.28 - (1) Orice navă care arborează pavilionul român este deservită de un echipaj care asigură operarea navei în condiții de siguranță și de protecție a mediului și	

0	1	2	3
		<p>corespunzătoare, după caz.</p> <p>(2) Personalul auxiliar efectuează activități la bordul navelor pentru care nu se eliberează brevete sau certificate de capacitate.</p> <p>(3) Toți membrii echipajului trebuie să facă dovada că au vârsta minimă necesară și că îndeplinesc condițiile de sănătate prevăzute în reglementările naționale și în acordurile și convențiile internaționale la care România este parte.</p>	
	<p>—</p>	<p>Art. 28² - (1) Fiecare membru al echipajului trebuie să posede, în mod obligatoriu, ca document de identitate, un carnet de marinar.</p> <p>(2) Carnetul de marinar se eliberează în numele Guvernului, de către Minister, prin Autoritatea Navală Română.</p> <p>(3) Forma și conținutul carnetului de marinar se aprobă de către Minister, la propunerea Autorității Navale Române.”</p>	
63.	<p>Art.29 - Personalul de specialitate al santierelor care participa la efectuarea probelor navelor nou construite sau iesite din reparatii va fi imbarcat, pe perioada probelor, fara a poseda carnet de marinar.</p> <p>Ministerul Transporturilor va stabili personalul navigant care trebuie sa fie imbarcat pe aceste nave, pe perioada probelor, in afara personalului de specialitate al santierului constructor.</p>	<p>59. Articolul 29 va avea următorul cuprins:</p> <p>“Art.29 - (1) Personalul de specialitate al șantierelor, care participă la efectuarea probelor de marș a navelor nou construite sau ieșite din reparații, va fi imbarcat pe perioada probelor fără să posede un carnet de marinar.</p> <p>(2) Căpitania de port stabilește echipajul minim de siguranță, care trebuie să fie imbarcat pe aceste nave, pe perioada probelor de marș.”</p>	
64.	<p>Art.30 - Ambarcarea la bordul navelor si a altor persoane decit cele care formeaza echipajul navei se</p>	<p>60. Articolul 30 va avea următorul cuprins:</p> <p>“Art.30 - La bordul navelor care arborează</p>	

0	1	2	3
	<p>poate face in limita stricta a mijloacelor de salvare existente la bord, cu acordul si pe raspunderea proprietarului navei si cu aprobarea capitaniei din portul de imbarcare.</p>	<p>pavilionul român, în afara echipajului, pot fi imbarcate și alte persoane, în limita mijloacelor de salvare existente la bord, cu acordul și pe răspunderea proprietarului/operatorului navei și cu aprobarea Căpitaniei portului de imbarcare. Aceste persoane nu sunt obligate să posede carnet de marinar.”</p>	
65.	<p align="center">Secțiunea II Despre echipajul navelor</p>	<p>61. La capitolul III, titlul secțiunii a II-a se abrogă.</p>	
66.	<p>Art.31 - Personalul navigant imbarcat, inclusiv comandantul navei, formeaza echipajul navei si se imparte pe locuri de munca, astfel:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) de punte; b) de masini; c) de telecomunicatii d) medico-sanitar; e) administrativ si auxiliar. 	<p>62. Articolul 31 va avea următorul cuprins:</p> <p>“Art.31 - (1) Din punct de vedere a activității desfășurate, personalul navigant este format din următoarele categorii:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) personal de punte; b) personal de mașini; c) personal de radiocomunicații. <p>(2) Din punct de vedere al calificării, personalul navigant este format din următoarele categorii:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) personal navigant posesor de brevete, respectiv personalul prevăzut la art.32 lit.a)-f); b) personal navigant posesor de certificate de capacitate, respectiv personalul prevăzut la art.32 lit.g). <p>(3) Personalul auxiliar poate fi format din următoarele categorii:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) personal medico-sanitar; b) personal sanitar-veterinar; c) personal de pescuit și prelucrare a peștelui; d) personal tehnologic; e) personal administrativ; f) personal pentru alte activități la bordul 	

0	1	2	3
		navei."	
67.	<p>Art.32 - Din punct de vedere al ierarhiei echipajul se imparte astfel:</p> <ul style="list-style-type: none"> - comandant; - navigatori cu brevete (ofiteri); - navigatori cu certificate de capacitate; - alti membrii de echipaj; <p>Structura ierarhiei si atributiile functiilor la bordul navelor se stabilesc de Ministerul Transporturilor prin regulamentul serviciului la bordul navelor.</p> <p>Regulamentul serviciului la bord se completeaza cu circulare si instructiuni emise de armatori si operatori, in masura in care acestea nu contravin regulamentului serviciului la bord.</p> <p>Pentru desfasurarea in conditii de securitate a activitatii la bord si pentru siguranta navigatiei toate navele vor avea la bord personalul mentionat in certificatul pentru echipajul minim de siguranta.</p>	<p>63. Articolul 32 va avea următorul cuprins:</p> <p>“Art.32 - Ierarhia funcțiilor în cadrul echipajului navei este:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) comandant; b) secund; c) ofițeri de punte; d) șef mecanic; e) ofițeri mecanici; f) alți ofițeri; g) personal cu certificate de capacitate - șef echipaj, fitter, timonier, conducător de șalupă, ajutor mecanic, electrician, pompagiu, fochist, motorist, marinar; h) personal auxiliar.” 	<p>Preluat, reformulat și completat la art. 32, 32¹ și 32².</p>
68.	<p>_____</p>	<p>64. După articolul 32 se introduc articolele 32¹ și 32², cu următorul cuprins:</p> <p>“Art.32¹ - Regulamentul cadru privind serviciul la bordul navelor care arborează pavilionul român se aprobă de către Minister, la propunerea Autorității Navale Române.</p>	
	<p>_____</p>	<p>Art.32² - (1) Orice navă care arborează pavilionul român trebuie să aibă la bord, indiferent de situația în care se află, un echipaj minim de siguranță.</p> <p>(2) Echipajul minim de siguranță se stabilește în funcție de tipul și destinația navei, de mărimea acesteia, de numărul de nave din convoi, de</p>	

0	1	2	3
		<p>gradul de automatizare al navei, precum și de situația în care se află nava: în marș, în staționare, în reparații, în conservare sau în iernatic.</p> <p>(3) Echipajul minim de siguranță asigură conducerea navei în siguranță în timpul navigației și al manevrelor, paza și siguranța navei în staționare, vitalitatea navei, prevenirea și stingerea incendiilor la bord, prevenirea poluării mediului, exploatarea în siguranță a instalațiilor și a echipamentelor de propulsie, guvernare, manevră, navigație și telecomunicații.</p> <p>(4) Autoritatea Navală Română stabilește echipajul minim de siguranță, precum și funcțiile acestuia, pentru fiecare categorie de navă în parte și eliberează un certificat privind echipajul minim de siguranță. Autoritatea Navală Română stabilește condițiile de eliberare și perioada de valabilitate a acestuia.”</p>	
69.	<p>Art.33 - Funcțiile ce pot fi îndeplinite pe baza brevetelor sau a certificatelor de capacitate sunt numai cele prevazute în aceste acte.</p>	<p>65. Articolul 33 se abrogă.</p>	<p>Preluat, reformulat și completat la art. 28¹.</p>
70.	<p>Art.34 - Brevetele și certificatele de capacitate se obțin după trecerea unui examen, dat în fața unei comisii stabilite de Ministrerul Transporturilor.</p> <p>Ambarcarea marinarilor care au intrerupt serviciul la bord pentru o perioadă mai mare de 5 ani, se va putea face numai după reconfirmarea brevetului sau a certificatului de capacitate, acordata de catre unitatea emitenta.</p> <p>Procedura de reconfirmare a brevetelor și</p>	<p>66. Articolul 34 va avea următorul cuprins:</p> <p>“Art.34 - (1) Brevetele sau certificatele de capacitate se obțin după promovarea unui examen susținut în fața unei comisii stabilite de către Autoritatea Navală Română sau, după caz, prin echivalare, la cerere.</p>	<p>Preluat, reformulat și completat la art. 34 și 34¹.</p>

0	1	2	3
	<p>certificatelor de capacitate se stabileste de Ministerul Transporturilor.</p>	<p>(2) Brevetele sau certificatele de capacitate se eliberează de către Autoritatea Navală Română, în numele Ministerului.”</p>	
71.	<p>—</p>	<p>67. După articolul 34 se introduce articolul 34¹, cu următorul cuprins: “Art.34¹ - Condițiile de obținere, reconfirmare, suspendare sau anulare a brevetelor și a certificatelor de capacitate, nomenclatorul, forma și conținutul acestora, precum și funcțiile care pot fi îndeplinite la bordul navelor de posesorii brevetelor și a certificatelor de capacitate se aprobă de către Minister, la propunerea Autorității Navale Române.”</p>	
72.	<p>Art.35 - In vederea inscrierii la examen pentru obtinerea unui brevet sau certificat de capacitate, personalul navigant este obligat sa participe la cursuri de pregatire si perfectionare in conformitate cu reglementarile nationale si a conventiilor internationale la care Romania este parte.</p> <p>Ministerul Transporturilor va emite reglementari cu privire la durata si continutul cursurilor de pregatire, a modului de obtinere a brevetelor si certificatelor de capacitate, precum si cu privire la anulara sau suspendarea certificatelor de capacitate si a brevetelor dobandite prin examen.</p>	<p>68. Articolul 35 va avea următorul cuprins: “Art.35 - (1) Pentru participarea la examenul prevăzut la art.34 alin.(1), personalul navigant trebuie să facă dovada că a absolvit cursurile de pregătire și perfecționare, organizate în conformitate cu reglementările naționale și acordurile și convențiile internaționale la care România este parte.</p> <p>(2) Durata și conținutul cursurilor de pregătire și perfecționare se aprobă de către Minister, la propunerea Autorității Navale Române.”</p>	<p>Preluat, reformulat și completat la art. 35, 35¹ și 35².</p>
73.		<p>69. După articolul 35 se introduc articolele 35¹ și 35², cu următorul cuprins:</p>	

0	1	2	3
	—	<p>“Art.35¹ - Pentru a putea îndeplini o funcție la bordul navei, personalul navigant și personalul auxiliar trebuie să facă dovada că a absolvit cursurile de pregătire și perfecționare organizate în conformitate cu reglementările naționale și acordurile și convențiile internaționale la care România este parte.</p>	
	—	<p>Art.35² - Pentru activitățile sportive, de agrement sau transport în interes personal, Autoritatea Navală Română va stabili porțiunile din apele naționale navigabile și categoriile de nave cu care și unde se desfășoară aceste activități pentru care sunt necesare certificate de capacitate, precum și condițiile și cursurile obligatorii pentru obținerea acestora.”</p>	
74.	<p>Art.36 - Echipajul navelor sub pavilion roman va fi format de regula din marinari romani. In cazul unor situatii deosebite, când armatorul sau operatorul nu poate asigura completarea echipajului cu marinari romani, va putea ambarca marinari straini care indeplinesc conditiile de capacitate profesionala cerute de legea romana. La navele care arboreaza pavilion roman functia de comandant poate fi indeplinita numai de un cetatean roman posesor al brevetului sau certificatului de capacitate corespunzator functiei. In situatii exceptionale si numai cu aprobarea Ministerului Transporturilor, la bordul navelor arborand pavilion roman, comandantul poate fi de alta nationalitate decat cea romana. Marinarii straini angajati pe navele sub pavilion roman sunt obligati sa respecte legislatia romana si</p>	<p>70. Articolul 36 va avea următorul cuprins: “Art.36 - (1) Personalul navigant care face parte din echipajul navelor care arborează pavilion român trebuie să aibă cetățenie română.</p>	

0	1	2	3
	<p>au aceleasi drepturi si obligatii ca si marinarii cetateni romani.</p>	<p>(2) Personalul navigant prevăzut la alin.(1) poate fi și de altă cetățenie decât cea română, cu excepția comandantului, a secundului și a șefului mecanic, cu aprobarea Autorității Navale Române și numai dacă brevetele sau certificatele de capacitate ale acestora sunt recunoscute de către Autoritatea Navală Română.</p> <p>(3) În situații excepționale, pentru o perioadă limitată de timp, cu aprobarea Autorității Navale Române sau dacă prin acordurile internaționale la care România este parte se prevede astfel, la bordul unei nave care arborează pavilionul român, pot fi angajate pe funcțiile de comandant, secund sau de șef mecanic și persoane care nu sunt de cetățenie română, cu condiția ca brevetele acestora să fie recunoscute de către Autoritatea Navală Română.</p> <p>(4) Toate persoanele care fac parte din echipajul unei nave care arborează pavilionul român, dar nu sunt de cetățenie română, beneficiază de aceleași drepturi și au aceleași obligații ca și membrii echipajului de cetățenie română.”</p>	
75.	<p>Art.37. - Marinarii, cetateni romani, posesori ai unui certificat de capacitate sau brevet eliberat de autoritatile romane, se pot angaja pe nave sub pavilion strain numai prin agentii de echipaje autorizate de Ministerul Transporturilor si cu notificarea celei mai apropiate capitaniai de port cu privire la data inceperii contractului, numele armatorului sau operatorului, numele navei si portul de imbarcare.</p>	<p>71. Articolul 37 va avea următorul cuprins: “Art.37 - (1) Personalul navigant român se poate ambarca și pe nave care arborează pavilionul altor state, pe cont propriu sau prin intermediul agențiilor de personal navigant.</p>	

0	1	2	3
	<p>Nerespectarea procedurilor din prezentul articol duce la imposibilitatea verificarii stagiilor de ambarcare - conditie esentiala pentru inscrierea la examenele de brevet sau certificat de capacitate.</p>	<p>(2) Agențiile de personal navigant, persoane juridice române, prevăzute la alin.(1), pentru a fi autorizate în condițiile stabilite prin hotărâre de Guvern, au următoarele obligații:</p> <p>a) să respecte prevederile convențiilor internaționale la care România este parte, referitoare la echipaje;</p> <p>b) să constituie garanția stabilită pentru a asigura cheltuielile de repatriere a membrilor echipajului, în cazul în care proprietarul sau operatorul navei nu își îndeplinește această obligație.</p> <p>(3) Personalul navigant român care a fost ambarcat pe nave care arborează pavilion străin, în conformitate cu prevederile alin.(1), pentru a i se lua în considerare stagiul de ambarcare, trebuie să prezinte la Căpitania de port la care este înregistrat copie după contractele individuale de ambarcare și adeverințele privind perioadele de ambarcare, eliberate de la nave.</p> <p>(4) În cazul nerespectării prevederilor alin.(3) perioadele de ambarcare efectuate nu se vor lua în considerare la calculul stagiului în vederea înscrierii la examenele pentru obținerea de brevete sau certificate de capacitate sau la reconfirmarea acestora și nici pentru stabilirea unor drepturi conform prevederilor legale.”</p>	

0	1	2	3
76.	<p align="center">Secțiunea III</p> <p align="center">Drepturile si obligatiile personalului navigant</p>	<p>72. La capitolul III, secțiunea a III-a devine secțiunea a 2-a, cu următorul titlu:</p> <p align="center">“Drepturile și obligațiile echipajului”</p>	
77.	<p>Art.38 - Incheierea, modificarea si desfacerea contractului de munca a personalului navigant se efectueaza potrivit legislatiei muncii.</p> <p>Daca desfacerea contractului de munca a intervenit in afara porturilor romanesti, operatorul sau armatorul navei au obligatia repatrierii pe proprie cheltuiala a personalului navigant a carui contract de munca a fost desfacut.</p>	<p>73. Articolul 38 va avea următorul cuprins:</p> <p>“Art.38 - Raporturile de muncă ale membrilor echipajelor navelor care arborează pavilionul român cu angajatorii lor se stabilesc pe baza prevederilor legislației naționale, ale acordurilor și ale convențiilor internaționale la care România este parte, precum și pe baza contractelor colective de muncă și a celor individuale de ambarcare.”</p>	<p>Preluat, reformulat și completat la art. 38 și 38¹.</p>
78.	—	<p>74. După articolul 38 se introduce articolul 38¹, cu următorul cuprins:</p> <p>“Art. 38¹ - Timpul de lucru și cel de odihnă, precum și drepturile și condițiile de muncă și viață ce trebuie asigurate la bordul navelor care arborează pavilionul român se stabilesc de către Minister, în conformitate cu legislația muncii, cu acordurile și convențiile internaționale la care România este parte.”</p>	
79.	<p>Art.39 - Personalul navigant are dreptul la cazare gratuita pe nava, la hrana si diurna in valuta pe timpul cat se afla imbarcat in conditiile stabilite prin contractul colectiv de munca si prin contractul individual de ambarcare.</p>	<p>75. Articolul 39 va avea următorul cuprins:</p> <p>“Art.39 - (1) Pe perioada cât se află ambarcat, personalul care formează echipajul navei are dreptul la cazare gratuită pe navă, la hrană sau la alocație zilnică de hrană, care se acordă în cuantumul și condițiile stabilite prin contractul colectiv de muncă și/sau prin contractul individual de ambarcare, pentru societățile comerciale sau prin hotărâre a Guvernului, pentru instituțiile publice sau regiile autonome. Cheltuielile pentru</p>	

0	1	2	3
		<p>hrană sau alocația zilnică de hrană se suportă de către angajator din cheltuielile de exploatare, sunt deductibile fiscal și nu se includ în veniturile salariale supuse impozitării.</p> <p>(2) În cazul în care o navă care arborează pavilionul român efectuează voiaj internațional, membrii echipajului au dreptul la o diurnă în valută pe perioada voiajului, din care se reține contravaloarea hranei asigurată la bord. Nivelul diurnei și moneda în care se plătește, precum și nivelul contravalorii hranei, se stabilesc prin contractul colectiv de muncă și prin contractul individual de ambarcare, în cazul societăților comerciale sau prin hotărâre a Guvernului, în cazul instituțiilor publice sau al regiilor autonome.</p> <p>(3) Proprietarii sau operatorii navelor care arborează pavilionul român au obligația de a respecta prevederile acordurilor și convențiilor internaționale la care România este parte, referitoare la echipajele navelor.</p> <p>(4) Pentru echipamentul propriu pierdut sau distrus în timpul ambarcării, din cauza serviciului sau a unui eveniment de navigație și fără culpa sa, echipajul are dreptul la o despăgubire al cărei quantum este stabilită prin contractul colectiv de muncă și/sau prin contractul individual de ambarcare.”</p>	
80.	<p>Art.40 - Pentru echipamentul propriu pierdut sau distrus în timpul imbarcării, din cauza serviciului sau a unui eveniment de navigație și fără culpa sa, personalul navigant are dreptul la o despăgubire stabilită (sacul marinarului) prin contractul colectiv de muncă și / sau</p>	<p>76. Articolul 40 se abrogă</p>	<p>Preluat, reformulat și completat la art.39 alin.(4).</p>

0	1	2	3
	prin contractul individual de ambarcare.		
81.	<p>Art.41 - Comandantul navei exercita comanda pe nava, in care scop este investit cu autoritate asupra persoanelor imbarcate si indeplineste atributiile ce-i revin potrivit dispozitiilor legale si conventiilor internationale la care statul roman este parte.</p>	<p>77. Articolul 41 va avea următorul cuprins: “Art.41 - Comandantul exercită comanda pe navă și în acest scop este investit cu autoritate asupra tuturor persoanelor imbarcate pe navă și îndeplinește atribuțiile ce îi revin potrivit prevederilor legislației naționale și acordurilor și convențiilor internaționale la care România este parte.”</p>	
82.	<p>Art.42 - In cazul in care comandantul, indiferent din ce motiv se afla in imposibilitatea de a exercita comanda navei, aceasta trece de drept asupra secundului și apoi asupra ofiterilor de punte in ordine ierarhica, facandu-se mentiuni despre aceasta in jurnalul de bord de catre acela care preia comanda navei.</p> <p>La navele fluviale si alte nave de navigatie interioara care nu au secund sau ofiter de navigatie la bord, comanda navei trece asupra pilotului.</p> <p>Functiile care pot avea si atributia de secund vor fi stabilite prin regulamentul serviciului la bord.</p>	<p>78. Articolul 42 va avea următorul cuprins: “Art.42 - (1) În cazul în care comandantul, indiferent din ce motiv, se află în imposibilitatea de a exercita comanda navei, aceasta trece asupra secundului și apoi asupra ofițerilor de punte, după caz, în ordinea ierarhică stabilită prin Regulamentul privind serviciul la bordul navelor.</p> <p>(2) Fiecare preluare de comandă se înscrie în jurnalul de bord al navei, menționându-se circumstanțele care au determinat-o.”</p>	Preluat, reformulat și completat la art.32 și 42.
83.	<p style="text-align: center;">—</p>	<p>79. După articolul 42 se introduc articolele 42¹ - 42³, cu următorul cuprins: “Art.42¹ - (1) Comandantul este responsabil de starea de navigabilitate a navei, de menținerea la bord a condițiilor pentru navigația în siguranță și de protecție a mediului, a condițiilor de muncă și viață a echipajului navei. (2) Înaintea începerii oricărui voiaj, precum și în</p>	

0	1	2	3
		<p>timpul acestuia comandantul trebuie să se asigure că nava îndeplinește condițiile prevăzute la alin.(1), în caz contrar, acesta trebuie să informeze proprietarul sau, după caz, operatorul navei, pentru remedierea situației.</p>	
	<p>_____</p>	<p>Art.42² - În cazul în care nava se află în pericol, comandantul trebuie să acționeze pentru a salva persoanele care se află la bord, pentru a proteja nava și încărcătura și pentru a păstra în siguranță jurnalul de bord și celelalte documente ale navei și nu va părăsi nava, cu excepția cazului când nu mai există șanse reale de salvare a navei.</p>	
	<p>_____</p>	<p>Art.42³ - (1) În cazul în care o navă care arborează pavilionul român este arestată, reținută sau sechestrată de autoritățile dintr-un alt stat, comandantul va informa imediat cea mai apropiată misiune diplomatică a României și Autoritatea Navală Română. (2) În același mod trebuie să acționeze comandantul și în situația în care a fost revocată măsura arestării, reținerii sau sechestrării.”</p>	
84.	<p>Art.43 - Comandantii navelor sunt obligati sa aduca la cunostinta capitanei portului in care se afla si celui caruia ii apartine nava orice evenimente petrecute pe nava in timpul cat nava se afla in port sau in navigatie, ca: abordaj, avarie, incendiu, inec, acte de indisciplina sau revolta la bord si alte asemenea.</p>	<p>80. Articolul 43 va avea următorul cuprins: “Art.43 - (1) Comandantul navei, indiferent de pavilionul pe care îl arborează, atunci când nava se află în staționare sau navighează în apele naționale navigabile ale României, navighează în apele interioare naționale navigabile ale altor state sau în marea liberă și urmează să facă escală într-un port românesc, este obligat să întocmească un raport scris despre orice</p>	

0	1	2	3
		<p>eveniment petrecut pe navă, precum: abordaj, avarie, poluare, incendiu, înec, acte de indisciplină sau revoltă la bord și alte asemenea.</p> <p>(2) Comandantul este obligat să depună raportul asupra evenimentelor prevăzute la alin.(1), după cum urmează:</p> <p>a) la Căpitănia de port în a cărei zonă de activitate se afla nava în momentul producerii incidentului;</p> <p>b) la Căpitănia primului port românesc în care va sosi nava, dacă în momentul evenimentului nava se afla în marș în apele naționale navigabile ale României, în marea liberă, sau dacă evenimentul s-a produs pe căile navigabile interioare între ultimul port străin și primul port din apele naționale ale României.”</p>	
85.	—	<p>81. După articolul 43 se introduce articolul 43¹, cu următorul cuprins:</p> <p>“Art.43¹ - (1) În cazul în care navele care arborează pavilionul român se află în afara apelor naționale navigabile ale României, raportul comandantului privind evenimentele prevăzute la art.77 alin.(1) se depune după cum urmează:</p> <p>a) La autoritatea locală competentă în domeniul navigației, dacă evenimentul s-a produs în apele aparținând unui alt stat, fie că nava se afla în marș, fie că se afla în staționare. Raportul va fi trimis și la misiunea diplomatică a României în acel stat.</p> <p>b) La autoritatea locală competentă în domeniul navigației din primul port de escală a navei dacă evenimentul s-a produs în mare liberă. Raportul va</p>	

0	1	2	3
		fi trimis și la misiunea diplomatică a României în statul în care se află portul de escală.	
86.	<p>Art.44 - Raportul privind evenimentele produse pe o nava aflata in stationare sau in navigatie, cum sunt abordajele, avariile, sinistrelle și naufragiile, interesand nava, incarcatura, pasagerii și echipajul, se depune de catre comandantul navei dupa cum urmeaza:</p> <p>a) Pentru orice nava, indiferent de pavilion:</p> <ul style="list-style-type: none"> - la capitania portului in a carei zona teritoriala s-a produs evenimentul, daca acesta a avut loc in apele nationale romane; - la capitania primului port roman de intrare in tara unde nava opreste, daca evenimentul s-a produs in marea libera sau in apele fluviale, intre primul port strain și primul port din apele nationale romane. <p>b) Pentru navele sub pavilion roman aflate in mars:</p> <ul style="list-style-type: none"> - la autoritatea locala competenta, daca evenimentul s-a produs in apele unui stat strain unde nava se afla in navigatie sau in stationare, instiintandu-se și oficiul consular sau sectia consulara a misiunii diplomatice romane; - la autoritatea locala competenta din primul port de oprire, daca evenimentul s-a produs in marea libera sau intre porturi fluviale straine, instiintandu-se și oficiul consular sau sectia consulara a misiunii diplomatice romane. 	82. Articolul 44 se abrogă.	Preluat, reformulat și completat la art. 43 și 43 ¹ .
87.	Art.45 - Raportul se depune in cel mult 24 de ore de la sosirea ori adapostirea navei in port sau de la producerea evenimentului cand acesta a avut loc in timpul stationarii in port. In cazul in care raportul se depune peste acest termen, comandantul raspunde de	83. Articolul 45 va avea următorul cuprins: “Art.45 - (1) În cazurile prevăzute la art.43 și art.43¹, raportul se depune în termen de 24 ore de la sosirea navei în port sau de la producerea evenimentului, dacă evenimentul s-a produs pe	Art.45 a fost preluat, reformulat și completat la art.45 și 45 ¹ - 45 ⁴ .

0	1	2	3
	<p>disparitia probelor sau de imposibilitatea conservarii lor, din cauza acestor intrarzieri.</p> <p>In cazul unor evenimente petrecute pe o nava sub pavilion strain sau intre doua nave sub pavilion strain, care nu lezeaza interesele statului roman, depunerea raportului este facultativa.</p> <p>Prin raport, in sensul dispozitiilor art. 44 și din prezentul articol, se intelege protestul sau reclamatia ce se face de comandantul navei in toate cazurile de avarii.</p>	<p>timpul staționării navei în port.</p> <p>(2) Dacă raportul se depune după acest termen, comandantul devine răspunzător de eventuala dispariție a probelor sau de imposibilitatea conservării lor, precum și de consecințele acestora.</p> <p>(3) În cazul în care evenimentul se produce în timpul operațiunilor de încărcare/descărcare, comandantul este obligat să anunțe despre producerea evenimentului în afară de Căpitania de port și operatorul portuar."</p>	
88.	<p>_____</p>	<p>84. După articolul 45 se introduc articolele 45¹ - 45⁴, cu următorul cuprins:</p> <p>"Art. 45¹ - Prin raport al comandantului se înțelege inclusiv protestul sau reclamația pe care o face comandantul navei în cazul tuturor evenimentelor prevăzute la art.43 alin.(1).</p>	
	<p>_____</p>	<p>Art. 45² - (1) În situații deosebite, comandantul are dreptul de a impune măsuri excepționale la bordul navei, în funcție de gravitatea situației.</p> <p>(2) Comandantul are dreptul să izoleze orice persoană aflată la bord dacă acțiunile acesteia, chiar dacă nu întrunesc elementele constitutive ale unei infracțiuni, pun în pericol siguranța</p>	

0	1	2	3
		navei, a persoanelor sau a lucrurilor aflate pe navă.	
	—	<p>Art. 45³ - (1) Comandantul are obligația de a face cercetările care se impun în cazul în care la bordul navei sunt descoperite elemente ale unei infracțiuni prevăzută de legislația română, să acorde persoanei acuzate dreptul la apărare, să o protejeze pe ea și proprietățile ei, să o rețină în condiții normale de viață la bord și să o predea autorităților competente din primul port de escală, împreună cu documentele întocmite în timpul cercetării.</p> <p>(2) Comandantul are obligația de a consemna în jurnalul de bord al navei evenimentele prevăzute la alin (1) și să informeze în scris misiunea diplomatică a României în statul în al cărui port nava face escală.</p>	
	—	<p>Art. 45⁴ - Comandantul are obligația de a înregistra în jurnalul de bord: nașterile, căsătoriile și decesele care au loc la bordul navei, precum și dreptul și obligația de a certifica testamentul unei persoane aflate la bord, când nava se află în marș. Certificarea acordată de comandant este echivalentă cu certificarea acordată de un notar public."</p>	
89.	<p align="center">Capitolul IV</p> <p>Operatiuni efectuate cu mijloace de transport pe apa</p>	<p>85. Capitolul IV va avea următorul titlu: “Activități efectuate cu mijloacele de transport naval”</p>	
90.	<p align="center">Secțiunea I</p> <p>Dispozitii generale privind activitatea de transport</p>	<p>86. La capitolul IV, secțiunea I se abrogă.</p>	

0	1	2	3
	pe apa		
91.	Art.46 - Activitatea principala efectuata cu navele romanesti este transportul de marfuri si calatori pentru beneficiari interni si externi in conditii stabilite prin contracte comerciale. De asemenea, navele romanesti pot fi utilizate si pentru activitati de pescuit, de constructii hidrotehice, de cercetari, de exploatare a resurselor marii, fundului marii sau subsolului acesteia, precum si pentru activitati auxiliare ca: remorcaj, operatiuni de intretinere a cailor de comunicatie pe apa, pilotaj, ramfluarea navelor, salvare, depoluare si alte servicii.	Articolul 46 se abrogă.	Prevederi preluate la art.2, precum și în O.G. nr. 22/1999 privind administrarea porturilor și servicii în porturi.
92.	Art.47 - Activitatile de transport prestate de nave romanesti pentru beneficiari romani si straini se pot face numai in conditii de piata libera.	Articolul 47 se abrogă.	Idem
93.	Secțiunea II Operatiuni care se efectueaza numai cu nave sub pavilion roman	87. La capitolul IV , secțiunea II devine secțiunea 1 cu următorul titlu: “Activități care se efectuează cu nave care arborează pavilion român”	
94.	Art.48 - In porturile, marea teritoriala si in apele interioare ale Romaniei, urmatoarele activitati privind navele sub orice pavilion se efectueaza cu mijloace navale si de uscat apartinand persoanelor juridice sau fizice romane:	88. Articolul 48 va avea următorul cuprins: “Art.48 - (1) În apele naționale navigabile ale României, următoarele activități se efectuează folosind numai nave care arborează pavilionul român:	
	a) remorcajul si manevrele in porturi, rade si bazine	a) remorcajul de manevră al navelor maritime în porturi;	

0	1	2	3
	—	b) remorcajul de manevră al navelor fluviale în porturi;	
	b) remorcajul de la un port românesc la alt port românesc, afara numai daca conventii internationale la care statul Roman este parte, prevad altfel;	c) transportul navelor cu remorchere/împingătoare între porturile românești;	
	c) serviciul de pilotaj;	d) transportul piloților care asigură pilotajul la intrarea și ieșirea din porturi, în interiorul acestora și pe căile navigabile;	
	d) transportul de marfuri, posta și pasageri efectuat prin imbarcare de pe teritoriul statului roman cu destinația către un alt punct al aceluiași teritoriu (cabotaj);	e) cabotajul, respectiv transportul de mărfuri, poștă și pasageri, efectuat prin imbarcare dintr-un punct situat pe teritoriul României și având ca destinație un alt punct situat pe același teritoriu;	
	e) asistenta și salvarea în apele naționale a navelor, aeronavelor, hidroavioanelor și încărcăturii acestora;	f) asistența și salvarea în apele naționale navigabile a persoanelor, navelor și aeronavelor, precum și a încărcăturii acestora;	
	f) scoaterea navelor, epavelor și încărcăturilor acestuia;	g) scoaterea navelor scufundate, a epavelor și a încărcăturii acestora, aflate în apele naționale navigabile;	
	g) pescuitul	h) pescuitul;	
	h) serviciile de interes local pentru desfășurarea activității organelor administrației de stat în porturi, în apele naționale și alte asemenea;	i) serviciile de interes local pentru desfășurarea activității organelor administrației centrale de stat și ale administrației publice locale și altele asemenea;	
	i) construcții hidrotehnice;	j) lucrările pentru realizarea și continuarea construcțiilor hidrotehnice și pentru asigurarea condițiilor tehnice privind siguranța navigației;	

0	1	2	3
	<p>j) explorarea si exploatarea marii sau fundului marii conform dispozitiilor legale;</p>	<p>k) explorarea și exploatarea mării sau a fundului mării în condițiile legii. (2) Ministerul poate autoriza ca activitățile prevăzute la alin. (1) lit.a),c),d),e),f),g),i) și j) să se execute și cu utilizarea unor nave care arborează pavilionul altor state, dacă navele care arborează pavilionul român nu sunt disponibile dacă nu există nave care arborează pavilion român, specializate sau dacă caracteristicile tehnice ale celor disponibile, nu permit efectuarea acestor activități la parametrii corespunzători solicitărilor. (3) Activitățile prevăzute la alin. (1) lit. h) și k) se pot efectua cu nave care arborează pavilionul altor state, numai cu aprobarea autorităților competente pentru domeniile de activitate respective. (4) Dacă în acordurile sau în convențiile internaționale la care România este parte se prevede în mod expres, activitățile prevăzute la alin.(1) se pot desfășura și cu nave care arborează pavilionul statelor care sunt părți la respectivele acorduri sau convenții.”</p>	
95.	<p>Art.49 - Remorcherele, slepurile si tancurile fluviale sau de bunkerare autopropulsate sub pavilion strain pot face manevre la iesirea si la plecarea din port sau rada cu navele pe care le-au remorcat. Aceste nave aflate in cursa in porturile romanesti, pot efectua remorcarea si manevra si a altor nave ale societatilor carora le apartin chiar daca aceste nave nu pleaca remorcate de acestea. Ministerul Transporturilor poate autoriza ca operatiunile prevazute la art. 48 lit. b, d e, f si i sa se</p>	<p>89. Articolul 49 va avea următorul cuprins: “Art.49 - În cazul navelor care arborează pavilion străin, activitatea prevăzută la art.48 alin.(1) lit.b) se efectuează după cum urmează:</p>	

0	1	2	3
	efectueze si de nave sub pavilion strain.	<p>a) cu remorcherele și împingătoarele administrației portului respectiv;</p> <p>b) cu alte remorchere și împingătoare care arborează pavilionul român, dacă administrația portului nu poate pune la dispoziție astfel de nave de manevră;</p> <p>c) prin excepție de la prevederile lit.a) și b) activitatea prevăzută la art.48 alin(1) lit.b) se poate efectua și cu remorchere și împingătoare care arborează pavilionul altui stat, dacă nu sunt disponibile nave de manevră care arborează pavilionul român și cu aprobarea Căpităniei de port.”</p>	
96.	<p align="center">Secțiunea a III-a Obligația de asistență și salvare</p>	90. La capitolul IV, secțiunea a III-a devine secțiunea a 2-a cu același titlu.	
97.	—	<p>91. După titlul secțiunii a 2-a, se introduce articolul 49¹, cu următorul cuprins: “Art. 49¹ - Asistența și salvarea navelor aflate în pericol pe mare sau în apele naționale navigabile, a bunurilor, a încărcăturii și a persoanelor aflate la bordul acestora sunt reglementate de prevederile legislației naționale și ale acordurilor și convențiilor internaționale la care România este parte.”</p>	
98.	<p>Art.50 - Comandantul unei nave sub pavilion roman care primește un mesaj indicand ca o nava se afla in pericol, este obligat ca, in masura in care nu-si pune in primejdie nava, echipajul sau pasagerii, sa se deplaseze cu toata viteza catre acea nava, pentru asistenta si salvarea persoanelor aflate in pericol la bordul acelei</p>	<p>92. Articolul 50 va avea următorul cuprins: “Art.50 - În cazul în care comandantul unei nave care arborează pavilionul român, primește un mesaj care indică faptul că o navă se află în pericol, este obligat ca, în măsura în care nu își pune în primejdie nava, echipajul, pasagerii și/sau</p>	Preluat, reformulat și completat la art.50 și art. 54 ² .

0	1	2	3
	<p>nave.</p> <p>Aceeași obligație o are comandantul și în cazul persoanelor aflate în pericol, pe ambarcațiuni sau plute de salvare.</p> <p>În caz de imposibilitate sau dacă, în circumstanțele speciale în care s-ar afla, comandantul socotește că nu este rațional și nici necesar să acorde ajutorul său, el este obligat să înscrie în jurnalul de bord motivul pentru care nu poate să facă aceasta.</p>	<p>Încărcătura, să se deplaseze cu toată viteza posibilă în respectivele circumstanțe, către acea navă, pentru a-i acorda asistența necesară și pentru a salva persoanele aflate în pericol la bordul acelei nave.”</p>	
99.	<p>Art.51 - Comandantul de navă este obligat să acorde, după abordaj, asistența celorlalte nave, echipajului și pasagerilor acestora și, în măsura posibilului, să indice celelalte nave numele propriei sale nave, portul sau de înmatriculare și portul cel mai apropiat la care va ajunge.</p>	<p>Nemodificat</p>	
100.	<p>Art.52 - Comandantului unei nave care se afla în călătorie sau este gata de plecare, nu mai are obligația de a da asistență și salvare, în cazul în care comandantul navei aflate în pericol refuză expres ajutorul, precum și atunci când s-a primit informația că ajutorul nu mai este necesar.</p> <p>Motivele de neacordare a ajutorului prevăzut în prezentul articol se vor consemna în jurnalul de bord.</p>	<p>93. Articolul 52 va avea următorul cuprins: “Art.52 - Comandantul nu mai are obligația de asistență și salvare în cazul în care comandantul navei aflate în pericol refuză expres ajutorul, precum și atunci când s-a primit informația că ajutorul nu mai este necesar. Motivele de neacordare a ajutorului prevăzut în prezentul articol se vor consemna în jurnalul de bord.”</p>	
101.	<p>Art.53 - Asistența și salvarea navei și a bunurilor aflate pe aceasta se face potrivit înțelegerii cu comandantul navei sau cu armatorul sau cu operatorul acesteia.</p> <p>Înțelegerea poate fi scrisă sau transmisă prin orice mijloc de comunicație și consemnată în jurnalul de bord.</p> <p>Când nava reprezintă un pericol de navigație și comandantul sau armatorul sau operatorul navei</p>	<p>94. Articolul 53 va avea următorul cuprins: “Art.53 - (1) Asistența și salvarea navei, a încărcăturii și/sau a bunurilor aflate pe aceasta se face potrivit înțelegerii cu comandantul navei sau cu proprietarul sau cu operatorul acesteia. Înțelegerea poate fi scrisă sau transmisă prin orice mijloc de comunicație și consemnată în jurnalul de</p>	

0	1	2	3
	<p>intarzie nejustificat incheierea unei intelegeri pentru asistenta sau salvare, capitania portului in jurisdicia careia se afla nava va ordona salvarea acesteia, pe cheltuiala intereselor navei si ale marfii aflate la bordul acesteia, dispozitiile capitaniei devenind obligatorii.</p>	<p>bord.</p> <p>(2) În cazul în care nava în pericol se află în apele naționale navigabile și comandantul, proprietarul sau operatorul acesteia întârzie nejustificat încheierea unei înțelegeri pentru asistență sau salvare și Căpitănia de port, în a cărei zonă de activitate se află nava în pericol, consideră că respectiva navă constituie un pericol real pentru siguranța navigației, pentru mediu sau pentru populația din împrejurimi, aceasta poate ordona intervenția pentru salvare, instituțiilor specializate sau altor nave disponibile.</p> <p>(3) Pentru cazul prevăzut la alin.(2), proprietarul sau operatorul navei sau, după caz, proprietarul mărfii salvate vor suporta cheltuielile ocazionate de intervenția ordonată de Căpitănia de port.</p> <p>(4) Ordinele Căpităniei de port prevăzute la alin.(2) sunt obligatorii pentru toate navele indiferent de pavilionul pe care îl arborează.</p> <p>(5) În cazul prevăzut la alin.(2) Căpitănia de port are obligația să întocmească un document care trebuie să cuprindă: situația de pericol în care se afla nava, confirmarea operațiunilor de salvare ordonate de ea, numele navelor și a persoanelor care au participat la solicitarea sa, precum și calculul cheltuielilor justificate de participare la salvare. Acest document, aprobat</p>	

0	1	2	3
		<p>de Autoritatea Navală Română, constituie titlu executoriu pentru recompensa de salvare cuvenită fiecărui participant, persoană juridică.”</p>	
102.	<p>Art.54 - In toate cazurile de sinstru, calamitate, de pericol sau de interes general, ivite la uscat, in apele portuare si in rada, capitania portului coordoneaza toate actiunile si asigura disciplina in realizarea acestora.</p> <p>Capitania va putea cere concursul navelor si echipajelor aflate in port sau in apropiere, precum si a oricaror persoane care exercita o profesie in port sau lucreaza in mod obisnuit pe chei sau in apele nationale, acestea fiind obligate sa dea sprijinul solicitat si sa respecte ordinele date de capitanie.</p> <p>In caz de imposibilitate sau daca, in circumstantele speciale in care s-ar afla, comandantul socoteste ca nu este rational si nici necesar sa acorde ajutorul sau, el este obligat sa inscrie in jurnalul de bord motivul pentru care nu poate sa faca aceasta.</p> <p>Actul de confirmare a executarii operatiunilor de salvare in conformitate cu art. 53 alin.3 si cu prezentul articol, intocmit de capitania portului avand anexat calculul cheltuielilor facute de persoanele juridice si fizice creditoare si verificat si aprobat de Ministerul Transporturilor, constituie titlu executoriu pentru cheltuielile efectuate cu salvarea navei.</p>	<p>95. Articolul 54 va avea următorul cuprins: “Art.54 - (1) În toate cazurile de sinistru, calamitate, de pericol, poluare și altele asemenea sau de interes general, apărute pe mare, în apele naționale navigabile sau în porturi, Căpitania de port în a cărei zonă de activitate se petrec acestea coordonează toate activitățile de salvare și de limitare a efectelor acestora.</p> <p>(2) În situațiile prevăzute la alin.(1), Căpitania de port poate cere concursul navelor și al echipajelor aflate în port sau în apropiere, precum și al oricărei persoane care desfășoară o activitate de transport naval, acestea fiind obligate să acorde sprijinul solicitat și să respecte ordinele date de Căpitania de port.”</p>	

0	1	2	3
103.	<p style="text-align: center;">—</p>	<p>96. După articolul 54 se introduc articolele 54¹ și 54², cu următorul cuprins: “Art. 54¹ - (1) Prevederile art. 49¹, 50, 52-54 se aplică în mod corespunzător și în cazul în care, pe mare sau în apele naționale navigabile, se află în pericol aeronave ori persoane aflate sau căzute de la bordul acestora. (2) În caz de imposibilitate sau dacă, în circumstanțele speciale în care s-ar afla, comandantul consideră că nu este rațional și nici necesar să acorde ajutorul său, el este obligat să înscrie în jurnalul de bord motivul pentru care nu poate să facă aceasta.</p>	
	<p style="text-align: center;">—</p>	<p>Art. 54² - (1) Documentele de confirmare a operațiunilor de salvare a navelor și/sau de limitare a efectelor cazurilor prevăzute la art.9 alin.(1), aflate în pericol pe mare, în apele naționale navigabile sau în porturile românești, întocmite de Căpitania de port și însoțite de calculele justificative privind cheltuielile ocazionate de efectuarea acestor operațiuni, precum și cele privind paza și administrarea bunurilor salvate, constituie titlu executoriu. (2) Executarea titlului prevăzut la alin.(1), de către unitatea creditoare se face cu prioritate înaintea oricărei alte creanțe.”</p>	
104.	<p>Art.55 - Despre sinistrul navelor straine va fi informat imediat si oficiul consular al statului al carui pavilion il poarta nava. In cazul sinistrului unei nave sub pavilionul unui stat strain cu care statul roman a incheiat conventii</p>	<p>97. Articolul 55 va avea următorul cuprins: “Art.55 - (1) În cazul în care pe mare, în apele naționale navigabile sau în porturile românești a avut loc sinistrul sau salvarea unei nave care arborează pavilion străin, Autoritatea Navală</p>	

0	1	2	3
	internationale se vor aplica dispozitiile din aceste conventii privind termenele, conditiile de informare si relatiile cu oficiul consular al statului strain .	Română are obligația să informeze imediat oficiul consular al statului al cărui pavilion îl arborează nava. (2) În cazul sinistrului unei nave care arborează pavilionul unui stat cu care statul român a încheiat acorduri internaționale se vor aplica dispozițiile din aceste acorduri privind termenele, condițiile de informare și relațiile cu oficiul consular al statului respectiv. ”	
105.	Art.56 - Acordarea de asistenta si salvare a navelor si conditiile de executare a acestora, prevazute in prezenta sectiune, se aplica in mod corespunzator si in cazul cand pe mare sau in apele nationale se afla in pericol aeronave ori persoane aflate sau cazute de la bordul acestora.	98. Articolul 56 se abrogă.	Preluat, reformulat și completat la art.54 ¹ .
106.	Art.57 - Sistemul de salvare pe mare si pe apele interioare navigabile se organizeaza de Ministerul Transporturilor impreuna cu Ministerul Apararii Nationale si Ministerul de Interne. Organizarea posturilor de salvare si prim ajutor pe plaja si in stranduri se face potrivit normelor tehnice stabilite de Ministerul Transporturilor de catre persoanele juridice sau fizice carora le apartin.	99. Articolul 57 se abrogă.	Preluat, reformulat și completat la art.3 ¹ și la art.65.
107.	Secțiunea IV Despre retributia pentru asistenta si salvare	100. La capitolul IV, titlul secțiunii IV se abrogă.	
108.	Art.58 - Asistenta acordata navelor sau aeronavelor aflate in pericol pe mare si salvarea lor dau dreptul celui care a acordat asistenta si salvatorului la o retributie ce se va stabili tinand seama de: - pericolul in care s-a aflat nava asistata ori salvata;	101. Articolul 58 se abrogă.	Prevăzut în Legea nr.135/2001 privind aprobarea O.G. nr.110/2000 pentru aderarea României la

0	1	2	3
	<p>- promptitudinea interventiei si timpul intrebuintat pentru aceasta;</p> <p>- pericolul la care s-au expus salvatorii si mijloacele intrebuintate;</p> <p>- conditiile hidrometeorologice pe timpul interventiei;</p> <p>- valoarea bunurilor angajate in actiune;</p> <p>- eforturile depuse;</p> <p>- priceperea dovedita pe timpul interventiei;</p> <p>- cheltuielile efectuate pentru interventie;</p> <p>- rezultatul util obtinut si valoarea bunurilor salvate;</p> <p>Prin valoarea bunurilor salvate se intelege suma la care acestea au fost evaluate, tinandu-se seama de de posibilitatile de valorificare, iar daca au fost vandute, suma rezultata din vanzare, cu scaderea in ambele cazuri a impozitelor si taxelor, precum si a cheltuielilor.</p>		<p>Convenția internațională privind salvarea.</p>
109.	<p>Art.59 - Cuantumul retributiei, precum si repartizarea acesteia intre salvatori se stabilesc pe baza acordului intervenit intre cei interesati iar in lipsa acordului dupa caz de instantele judecatoresti, arbitrajele de pa langa camerele de comert si industrie in conformitate cu competentele acestora, cu exceptia cazului cand prin contractul de salvare incheiat pentru o nava straina s-a prevazut competenta unui alt organ jurisdictional.</p>	<p>102. Articolul 59 se abrogă.</p>	<p>Idem</p>
110.	<p>Art.60 - Organele jurisdictionale vor putea reduce sau anula retributia stabilita conventional sau, dupa caz, vor putea respinge ori admite numai in parte cererea pentru stabilirea retributiei, daca salvatorii, prin culpa lor, au facut necesara asistarea ori salvarea sau daca ei au savarsit infractiunea de furt,</p>	<p>103. Articolul 60 se abrogă.</p>	<p>Idem</p>

0	1	2	3
	<p>tainure sau vreo alta infractiune cu privire la bunurile pentru care s-a acoprdat asistenta ori salvarea.</p> <p>De asemenea, organele de jurisdicție pot majora retributia conventionala convenita salvatorilor in cazurile in care meritele acestora au fost mai mari decat cele estimate in contract, atunci cand conditiile de salvare au fost mai grele si unele cheltuieli mai mari decat cele prevazute sau cand partea salvata a ascuns situatia reala in care se afla.</p>		
111.	Art.61 - Daca asistenta de salvare a fost prestata de mai multe nave, retributia se va repartiza intre ele potrivit aportului fiecareia.	104. Articolul 61 se abrogă.	Idem
112.	Art.62 - Asistenta si salvarea navelor remorcate sau a incarcaturii lor de catre nava care le remorcheaza, dau drept salvatorilor la retributie numai in cazurile cand evenimentul nu s-a produs din culpa echipajului remorcherului sau daca acesta a prestat servicii exceptionale, care nu pot fi considerate ca efectuate in in indeplinirea contractului de remorcare.	105. Articolul 62 va avea următorul cuprins: “Art.62 - Asistența și salvarea navelor remorcate sau împinse sau a încărcăturii acestora de către nava care le remorchează sau le împinge, dau dreptul salvatorilor la recompensă numai în cazurile în care evenimentul nu s-a produs din culpa echipajului remorcherului sau al împingătorului, dacă acesta a prestat servicii excepționale, care nu pot fi considerate ca efectuate în îndeplinirea contractului de remorcare.”	
113.	Art.63 - Dreptul la actiune pentru plata de daune, cheltuieli sau retributii datorate pentru asistenta sau salvarea navei ori incarcaturii se prescrie in termen de 3 ani de la terminarea operatiunilor.	106. Articolul 63 se abrogă.	Reformulat și preluat la art.68 alin.(2) și alin. (3).
114.	Art.64 - Comandantul si ceilalti membri ai echipajului navelor care au participat la operatiuni de asistenta si salvare, precum si angajatii unitatilor de pe uscat, care	107. Articolul 64 va avea următorul cuprins: “Art.64 - (1) Comandantul și ceilalți membri ai echipajelor navelor care au participat la operațiunile	

0	1	2	3
	<p>au contribuit efectiv la organizarea si lucrarile pentru aceste operatiuni de salvare, sunt indreptatiti a primi o recompensa din retributia de salvare, care se va stabili de la caz la caz de Ministerul Transporturilor.</p> <p>Personalul din cadrul Ministerului Transporturilor si personalul operativ din capitaniile de port care coordoneaza sau participa direct la operatiuni de salvare au dreptul la o prima de salvare in cuantum de 5 la suta din valoarea neta a retributiei de salvare, pe care beneficiarii primei de salvare sunt obligati sa o plateasca.</p> <p>Recompensa se acorda si in cazul cand operatiunile de asistenta si salvare au avut loc intre nave apartinand aceleiasi persoane juridice sau fizice.</p>	<p>de asistență și salvare, precum și angajații aparținând unităților de pe uscat participante, care au contribuit efectiv la organizarea și la efectuarea operațiunilor de asistență și salvare, sunt îndreptățiți a primi o parte din recompensa de salvare. Aceștia sunt îndreptățiți a primi o parte din recompensa de salvare și în cazul în care operațiunile de asistență și salvare au avut loc între nave aparținând aceleiași persoane juridice sau fizice.</p> <p>(2) Personalul din cadrul Autorității Navale Române și personalul operativ din cadrul Căpitaniiilor de port care coordonează și participă direct la operațiunile de salvare au dreptul la o primă de salvare în cuantum de 5% din valoarea netă a recompensei de salvare, pe care beneficiarii recompensei de salvare au obligația să o plătească.”</p>	
115.		<p>108. După articolul 64 se introduc articolele 64¹ – 64⁵, cu următorul cuprins:</p> <p>“Art. 64¹ - (1) Activitatea de căutare și salvare a vieții omenești pe mare și în apele naționale navigabile se organizează de către Minister, în conformitate cu acordurile și convențiile internaționale la care România este parte.</p> <p>(2) Activitatea de căutare și salvare a vieților omenești prevăzută la alin.(1) se efectuează gratuit de către statul român în conformitate cu prevederile acordurilor și convențiilor internaționale la care România este parte,</p>	

0	1	2	3
		<p>pentru orice persoană, indiferent de naționalitatea acesteia.</p> <p>(3) Centrul de coordonare a activității de căutare și salvare a vieților omenești pe mare se organizează și funcționează în cadrul Autorității Navale Române.</p> <p>(4) Fondurile necesare pentru achiziționarea și întreținerea navelor, a echipamentelor și instalațiilor utilizate la căutarea și salvarea vieților omenești de către instituțiile publice, regiile autonome sau companiile naționale aflate sub autoritatea sau în subordinea Ministerului, după caz, se asigură din alocații de la bugetul de stat pentru cheltuieli de capital, în limita sumelor prevăzute cu această destinație în bugetul Ministerului.</p>	
	<p>_____</p>	<p>Art. 64² - Îndeplinirea obligațiilor ce revin statului din prevederile convențiilor internaționale privind prevenirea poluării apelor de către navele aflate în apele naționale navigabile și coordonarea acțiunilor de depoluare se asigură de către Minister, prin instituțiile aflate în subordinea sau sub autoritatea sa, prin delegare de competență.</p>	
	<p>_____</p>	<p>Art. 64³ - (1) Coordonarea activităților de prevenire a poluării apelor de către navele aflate în apele naționale navigabile și de intervenție pentru depoluare se delegă Autorității Navale Române.</p> <p>(2) În cadrul Autorității Navale Române se organizează și funcționează Centrul de coordonare a activităților de prevenire a poluării</p>	

0	1	2	3
		apelor de către navele aflate în apele naționale navigabile și de intervenție pentru depoluare.	
	_____	Art. 64 ⁴ - Activitatea de intervenție în caz de poluare a apelor naționale navigabile de către nave se efectuează de agenți economici, care dețin mijloacele necesare, la solicitarea Autorității Navale Române.	
	_____	Art. 64 ⁵ - Poluatorul are obligația de a suporta cheltuielile ocazionate de intervenția pentru depoluarea apelor naționale navigabile, limitarea și îndepărtarea consecințelor poluării, în cazul poluării acestora de către nave.”	
116.	<p align="center">Secțiunea V</p> <p align="center">Scoaterea navelor si epavelor scufundate in apele naționale.</p> <p align="center">Regimul bunurilor gasite</p>	<p>109. La capitolul IV, secțiunea V devine secțiunea a 3-a, cu următorul titlu:</p> <p>“Scoaterea navelor scufundate sau eșuate în apele naționale navigabile. Regimul bunurilor găsite.”</p>	
117.	Art.65 - Navele eșuate, scufundate, părăsite sau abandonate în apele naționale navigabile reprezintă un pericol pentru siguranța navigație.	Nemodificat.	
118.	<p>Art.66 - Daca o nava esueaza sau se scufunda in apele naționale navigabile, capitania portului va fixa un termen armatorului sau operatorului dupa caz, pentru inceperea activitatii de dezesuare sau ramfluare a navei si curatirea fundului apei.</p> <p>In functie de situatia concreta, acest termen va fi cuprins intre 10 zile si 2 luni de la data notificarii.</p> <p>In caz de neindeplinire a acestei obligatii administratorul zonei, la solicitarea capitaniei va executa aceste operatiuni in contul armatorului.</p>	<p>110. Articolul 66 va avea următorul cuprins:</p> <p>“Art.66 - (1) Dacă o navă eșuează sau se scufundă în apele naționale navigabile, proprietarul sau operatorul navei are obligația de a dezesua sau ranflua nava și de a curăți albia. Căpitania de port în a cărei zonă de activitate s-a produs evenimentul va notifica, în scris, proprietarului sau operatorului navei termenul limită de începere a acestor operațiuni.</p>	

0	1	2	3
		<p>(2) În funcție de situația concretă, acest termen va fi cuprins între 10 și 60 de zile de la data notificării.</p> <p>(3) În caz de neîndeplinire a obligației prevăzute la alin. (1) de către proprietar sau operator, Căpitania de port va solicita Administrației portuare și/sau de căi navigabile a zonei respective să efectueze aceste operațiuni în contul și pe cheltuiala proprietarului sau operatorului navei, direct sau prin intermediul unui agent economic specializat.”</p>	
119.	<p>Art.67 - Orice marfuri sau alte bunuri scufundate in porturi, rade sau pe caile navigabile vor fi scoase de armatorii sau operatorii navei sau de proprietarii marfurilor in termenul stabilit de capitania de port.</p> <p>In functie de situatia concreta acest termen va fi cuprins intre 10 zile si 2 luni de la data notificarii. In caz de neindeplinire a acestei obligatii administratorul zonei, la solicitarea capitaniei va executa aceste operatiuni in contul armatorului si/sau a intereselor marfii.</p> <p>Agentul economic care efectueaza scoaterea in conditiile din prezentul articol este in drept sa vanda, cu avizul capitaniei bunurile ce nu se pot pastra sau a caror conservare necesita o cheltuiala prea mare fata de valoarea lor, sumele obtinute urmand a fi conservate.</p>	<p>111. Articolul 67 va avea următorul cuprins: “Art.67 - Prevederile art.66 se aplică și în cazul mărfurilor sau al altor bunuri scufundate în apele naționale navigabile.”</p>	<p>Preluat, reformulat și completat la art.66, 67 și 67¹.</p>
120.	<p>—</p>	<p>112. După articolul 67 se introduce articolul 67¹, cu următorul cuprins: “Art. 67¹ - (1) În situațiile prevăzute la art.66 alin.(3) și art.67, Administrația portuară și/sau de căi navigabile a zonei respective este îndreptățită să vândă, în condițiile legii, cu avizul Căpitaniei de port, bunurile ce nu se pot păstra sau</p>	

0	1	2	3
		<p>a căror conservare necesită o cheltuială mai mare decât valoarea lor.</p> <p>(2) Sumele obținute prin vânzare vor fi păstrate de către Administrația portuară și/sau de căi navigabile respectivă și vor sta la dispoziția celor care fac dovada că au fost proprietarii acelor bunuri, mai puțin sumele care reprezintă cheltuielile de scoatere la suprafață precum și cele privind valorificarea acestora.”</p>	
121.	<p>Art.68 - După terminarea operațiilor de scoatere a navei și încărcăturii, capitania portului din zona care s-a întâmplat sinistrul va face publicitate pentru instiintarea persoanelor interesate, invitându-le să dovedească drepturile ce le au asupra bunurilor salvate. Instiintarea se va face prin publicarea anunțului într-un ziar local, într-unul național și într-unul internațional și prin afisare la sediul capitaniei portului.</p> <p>Dacă în termen de 3 luni de la data instiintării cei interesați nu se prezintă pentru a-și lua în primire bunurile salvate se poate proceda la vânzarea acestora și consemnarea sumei rezultate dupa scaderea cheltuielilor efectuate cu ocazia operațiilor de ramfluare a navei, a remunerației de salvare, a taxelor și sumelor datorate bugetului și a altor cheltuieli rezultate din îndeplinirea procedurii prevăzute în prezentul articol.</p>	<p>113. Articolul 68 va avea următorul cuprins:</p> <p>“Art.68 - (1) După terminarea operațiilor de scoatere a navei și a încărcăturii, Căpitania de port în a cărei zonă de activitate s-a întâmplat sinistrul va face publicitate pentru înștiințarea persoanelor interesate, invitându-le să dovedească drepturile ce le au asupra bunurilor salvate.</p> <p>Înștiințarea se va face prin publicarea anunțului într-un ziar local, într-unul național și, după caz, într-unul de circulație internațională, precum și prin mijloace electronice și afișarea la sediul Căpitaniei de port.</p> <p>(2) Dacă în termen de 90 de zile de la data înștiințării, cei interesați nu se prezintă pentru a-și lua în primire bunurile salvate, Administrația portuară și/sau de căi navigabile a zonei respective va proceda la vânzarea acestora, în condițiile legii.</p> <p>Sumele rezultate din vânzare sunt utilizate de</p>	

0	1	2	3
		<p>aceasta pentru acoperirea cheltuielilor efectuate cu ocazia operațiunilor de ranfluare a navei, a cheltuielilor și primei de salvare, după caz, a plății taxelor și a altor plăți către bugetul de stat, precum și a altor cheltuieli generate de îndeplinirea procedurilor prevăzute în acest capitol.</p> <p>Suma rămasă este consemnată de Căpitania de port și este păstrată într-un cont distinct de către Administrația portuară și/sau de căi navigabile a zonei respective.</p> <p>(3) Dacă până la împlinirea unui an de la data consemnării sumei rămase, conform alin.(2), cei interesați nu și-au valorificat drepturile sau dacă pretențiile formulate înăuntrul aceluiași termen în fața organelor de jurisdicție au fost respinse prin hotărâre definitivă și irevocabilă, atunci suma consemnată se face venit la bugetul de stat.”</p>	
122.	<p>Art.69 - In cazul cand se considera ca esuarea sau scufundarea unei nave in porturi, rade, canale de acces in locuri de intrare si iesire a navelor constituie un pericol iminent pentru navigatie capitania portului va dispune ca armatorul sau operatorul sa procedeze in maximum 24 de ore de la notificare, la scoaterea navei si la curatirea fundului apei cu respectarea art. 48 si 49 alin.2.</p> <p>In caz de neincepere in termenul stabilit a indeplinirii acestor obligatii, la dispozitia capitaniei, se va proceda la efectuarea operatiunilor in contul operatorului sau armatorului.</p> <p>In situatii exceptionale in care pericolul de navigatie sau poluare determina actiune imediata, capitania poate ordona efectuarea operatiunilor fără notificarea de 24 de ore.</p>	<p>114. Articolul 69 va avea următorul cuprins:</p> <p>“Art.69 - (1) În cazul în care Căpitania de port consideră că eșuarea sau scufundarea unei nave în apele naționale navigabile constituie un pericol iminent pentru navigație, aceasta va notifica, în scris, proprietarul sau operatorul navei să procedeze în maximum 24 de ore de la notificare, la începerea operațiunilor de scoatere a navei și la curățirea fundului albiei.</p>	

0	1	2	3
		<p>(2) În cazul în care proprietarul sau operatorul navei nu începe aceste operațiuni în termenul prevăzut la alin. (1), Căpitănia de port va proceda în conformitate cu prevederile art.66 alin.(3).</p> <p>(3) În situații excepționale, în care pericolul de navigație sau poluare determină acțiunea imediată, Căpitănia de port dispune Administrației portuare și/sau de căi navigabile a zonei respective efectuarea operațiunilor, fără notificarea scrisă prevăzută la alin.(1).”</p>	
123.	<p>Art.70 - Daca proprietarul, armatorul sau reprezentantul lor nu restituie cheltuielile, nava și toate bunurile recuperate în condițiile articolului precedent vor fi vandute conform art. 68, pentru acoperirea cheltuielilor, eventuala diferență rămânând la dispoziția proprietarului după plata creanțelor care grevează nava.</p> <p>În cazul când cheltuielile de scoatere a navei întrec suma obținută prin vânzare, proprietarul, armatorul sau reprezentanții lor rămân obligați să plătească diferența.</p>	<p>115. Articolul 70 va avea următorul cuprins:</p> <p>“Art.70 - (1) Dacă proprietarul sau operatorul navei nu restituie cheltuielile ocazionate de operațiunile de dezechare sau ranfluare și de curățire a albiei, nava și toate bunurile recuperate, rămase în custodia Administrației portuare și/sau de căi navigabile a zonei respective, vor fi vândute de către aceasta, în conformitate cu prevederile legale.</p> <p>(2) Sumele obținute din vânzare vor fi utilizate pentru acoperirea cheltuielilor ocazionate de operațiunile de dezechare sau ranfluare și delimitare și îndepărtare a consecințelor, precum și de curățire a albiei, plata creanțelor către Căpitănia de port și Administrația portuară și/sau de căi navigabile care grevează nava, eventuala diferență rămânând la dispoziția proprietarului sau a operatorului navei.</p> <p>(3) În cazul în care cheltuielile prevăzute la alin.(2) depășesc suma obținută prin vânzare, proprietarul/operatorul navei sau reprezentanții acestora rămân obligați să plătească diferența.”</p>	

0	1	2	3
124.	<p>Art.71 - Actul de confirmare a executiei operatiunilor prevazute de art. 66 si 69 alin. 2, intocmit de capitania portului sau, dupa caz, de autoritatile publice locale, avand anexat calculul cheltuielilor, intocmit de unitatea creditoare si verificat de Ministerul Transporturilor, constituie un titlu executoriu pentru cheltuielile efectuate cu scoaterea, paza si administrarea bunurilor salvate si curatirea fundului apei.</p> <p>Executarea de catre unitatea creditoare a acestui titlu asupra navei sau incarcaturii recuperate se face cu prioritate inaintea oricarei alte creante.</p>	<p>116. Articolul 71 va avea următorul cuprins:</p> <p>“Art.71 - (1) Documentele de confirmare a operațiunilor de scoatere a epavelor, de ranflulare a navelor scufundate sau eşuate, de scoatere a bunurilor scufundate, de curățire a albiei, precum și de limitare și îndepărtare a consecințelor, întocmite de către Căpitania de port și însoțite de calculele justificative privind cheltuielile ocazionate de efectuarea acestor operațiuni, precum și cele privind paza și administrarea bunurilor salvate, constituie titlu executoriu.</p> <p>(2) Executarea titlului prevăzut la alin.(1) de către unitatea creditoare se face cu prioritate înaintea oricărei alte creanțe.”</p>	
125.	<p>Art.72 - Bunurile gasite in apele nationale ori aruncate de apa pe plaje, tarm sau cheiuri se predau, in termen de 10 zile, capitaniei de port cea mai apropiata ori celui mai apropiat organ al politiei sau celui care le-a pierdut. Organul caruia i s-a predat bunul procedeaza potrivit dispozitiilor legale referitoare la bunurile gasite.</p> <p>Bunurile gasite in apele de frontiera, provenite de pe teritoriul statelor vecine, vor fi inapoiate autoritatilor competente ale acestor state, prin organele de graniceri.</p>	<p>117. Articolul 72 se abrogă.</p>	<p>Regimul bunurilor găsite este reglementat printr-o lege specifică. (Ordonanța Guvernului nr.128/1998 privind reglementarea modului și condițiilor de valorificare a bunurilor legal confiscate sau intrate, potrivit legii, în proprietatea privată a statului, cu modificările ulterioare. Hotărârea Guvernului nr.914/1999 privind</p>

0	1	2	3
			aprobarea Normelor metodologice de aplicare a Ordonanței Guvernului nr.128/1998 cu modificările ulterioare.
126.	Art.73 - Armele, munițiile, materiile explozive, precum și orice alte bunuri a caror detenere fără drept este sancționată potrivit legii penale, găsite în condițiile art. 72, se predau, de îndată, celui mai apropiat organ al poliției, care va proceda potrivit dispozițiilor legale privind regimul acestor bunuri.	118. Articolul 73 se abrogă.	Idem
127.	Art.74 - Persoanele care predau în termen bunurile prevăzute în art. 72 alin. 1 au dreptul la o recompensă al cărui cuantum poate fi de până la a treia parte din valoarea lor pentru bunurile găsite în apele naționale și de până la a 10-a parte pentru bunurile găsite pe plaje, tarm sau cheiuri. Persoanele care predau în termen bunurile prevăzute în art. 72 alin. 1 și de îndată bunurile prevăzute în art. 73 au dreptul la rambursarea cheltuielilor făcute pentru recuperarea și predarea lor.	119. Articolul 74 se abrogă.	Idem
128.	Art.75 - Nerespectarea dispozițiilor prevăzute în art. 72 și 73 se sancționează potrivit legii penale.	120. Articolul 75 se abrogă.	Idem
129.	Secțiunea VI Regimul operațiunilor de pilotaj	121. La capitolul IV, secțiunea VI devine secțiunea a 4-a, cu următorul titlu: “Pilotajul navelor maritime”	

0	1	2	3
130.	<p>Art.76 - Caile navigabile, porturile, radele si bazinele portuare in care pilotajul este obligatoriu, se stabilesc de Ministerul Transporturilor.</p> <p>In apele navigabile pentru care regimul de pilotare a navelor este reglementat prin conventiile bilaterale sau multilaterale intervenite intre tarile riverane interesate la care Romania este parte, zonele de pilotaj obligatorii sunt cele fixate in baza acestor conventii.</p>	<p>122. Articolul 76 se abrogă.</p>	<p>Prevedere preluată în O.G. nr. 22/1999 privind administrarea porturilor și servicii în porturi</p>
131.	<p>_____</p>	<p>123. După articolul 76 se introduc articolele 76¹ și 76², cu următorul cuprins: “Art. 76¹ - Pilotajul navelor maritime în porturi și pe căi navigabile este serviciu de siguranță de interes național și se efectuează sub controlul statului pentru toate navele, indiferent de pavilionul pe care acestea îl arborează, în mod nediscriminatoriu privind durata, calitatea și tarifele practicate.”</p>	
	<p>_____</p>	<p>Art. 76² - Prin serviciul de pilotaj se asigură desfășurarea în condiții de siguranță a navigației navelor în porturi și pe căi navigabile prin intermediul unei persoane, calificată și autorizată în acest sens, denumită în continuare pilot, și al unor mijloace specializate.”</p>	
132.	<p>Art.77 - Pilotii fac parte din personalul navigant.</p> <p>Pilotul asista pe comandantul navei si este obligat sa furnizeze acestuia informatiile complete si corecte pentru efectuarea in siguranta a manevrei.</p> <p>Comandantul este obligat sa puna la dispozitia pilotului datele necesare asupra caracteristicilor de</p>	<p>124. Articolul 77 va avea următorul cuprins: “Art.77 - (1) Pilotul nu face parte din echipajul navei și nu se substituie comandantului, căruia îi revine întreaga responsabilitate privind navigația și manevrele efectuate de nava aflată sub comanda sa.</p>	

0	1	2	3
	<p>manevra a navei. Pe timpul cat este la bord pilotul nu inlocuieste pe comandant la comanda navei, acesta continuand sa fie raspunzator de manevra navei sale si de orice daune rezultate din operatiunile de manevra.</p>	<p>(2) Dacă informațiile furnizate de pilot au fost eronate sau au fost transmise eronat cu bună știință, răspunderea pentru accidentul sau evenimentul produs revine pilotului. În acest caz, Administrația portuară și/sau de căi navigabile, agentul economic sau asociația profesională căreia îi aparține pilotul poartă răspunderea pentru daunele rezultate. Comandantul navei pilotate are următoarele obligații: a) să furnizeze pilotului datele corecte privind pescajul, dimensiunile, tonajul, încărcătura, caracteristicile și puterea motoarelor, a propulsoarelor, manevrabilitatea, precum și orice alte caracteristici ale navei solicitate de pilot; b) să îl informeze pe pilot, în cazul în care părăsește comanda navei, precum și despre persoana desemnată să îl înlocuiască.”</p>	
133.	<p style="text-align: center;">—</p>	<p>125. După articolul 77 se introduc articolele 77¹ și 77², cu următorul cuprins: “Art.77¹ - (1) Comandantul navei pilotate nu are dreptul să rețină pilotul la bord după ieșirea navei din zona sau din portul unde pilotajul este obligatoriu și are obligația să îl debarce în siguranță. (2) În cazul în care debarcarea nu se poate face în siguranță datorită condițiilor meteorologice și</p>	

0	1	2	3
		<p>hidrologice, comandantul navei are obligația de a asigura debarcarea pilotului în cel mai apropiat loc sigur, precum și întoarcerea acestuia la locul său de reședință, pe cheltuiala navei.</p>	
	<p>—</p>	<p>Art.77² - Pe timpul cât se află la bordul navei, pilotul are obligația de a furniza comandantului toate informațiile referitoare la zona sau portul respectiv, astfel încât nava să navigheze și să efectueze manevrele portuare în deplină siguranță.”</p>	
134.	<p>Art.78 - Pilotul nu poate parasi nava decat dupa ce a fost inlocuit sau nava a fost ancorata ori legata la locul destinat, iar la plecarea din port, pana ce nava nu a iesit din zona de pilotaj.</p> <p>In timpul serviciului la bordul navei pe care a fost insarcinat sa o piloteze pilotul are drept la harna, precum si la cazare, daca este cazul, in aceleasi conditii ca si ofiterii de la bord.</p> <p>Pilotul care efectueaza operatiunile prevazute in prezenta sectiune nu face parte din echipajul navei pilotate.</p>	<p>126. Articolul 78 va avea următorul cuprins: “Art.78 - Pilotul poate părăsi nava în următoarele situații, numai după ce a primit acordul comandantului:</p> <p>a) a acostat, respectiv a ancorat nava în siguranță;</p> <p>b) a scos nava în afara zonei sau portului în care pilotajul este obligatoriu;</p> <p>c) din motive obiective a fost necesară înlocuirea sa de către un alt pilot.”</p>	
135.	<p>—</p>	<p>127. După articolul 78 se introduce articolul 78¹, cu următorul cuprins: “Art.78¹ - (1) În timpul cât se află la bordul navei sau după debarcare, pilotul are obligația de a anunța, în cel mai scurt timp posibil, Căpitănia de port, Administrația portuară și/sau de căi navigabile, după caz, despre:</p> <p>a) orice modificări apărute în zonele prin care a trecut și care pot pune în pericol siguranța</p>	

0	1	2	3
		<p>navigației;</p> <p>b) orice accident sau eveniment petrecut cu nava pe care a pilotat-o sau la alte nave pe care le-a întâlnit;</p> <p>c) orice nerespectare de către comandantul navei pilotate a regulilor de navigație, de protecție a mediului și a celor privind transportul mărfurilor periculoase și poluante;</p> <p>d) funcționarea defectuoasă a unor echipamente sau instalații ale navei;</p> <p>e) începerea/terminarea manevrei și orice problemă privind siguranța navigației în timpul manevrei navei pilotate.</p> <p>(2) În cazul în care consideră că nava prezintă pericol pentru siguranța navigației sau pentru securitatea portului sau observă nereguli în desfășurarea manevrei, pilotul poate solicita Căpitaniei de port întreruperea navigației sau a manevrei navei pe care o pilotează, până la restabilirea circumstanțelor care fac posibilă navigația în siguranță.”</p>	
136.	<p>Art.79 - Modul de recrutare, scolarizare și brevetare a pilotilor precum și efectuarea serviciului de pilotaj se stabilesc de Ministerul Transporturilor .</p> <p>Pentru zonele speciale din apele navigabile, supuse reglementarilor unor convenții încheiate între statul Roman și statele riverane interesate, condițiile se stabilesc potrivit acestor convenții.</p> <p>Pentru zonele speciale din apele navigabile, supuse reglementarilor unor convenții încheiate între statul Roman și statele riverane interesate, condițiile se stabilesc potrivit acestor convenții.</p>	<p>128. Articolul 79 va avea următorul cuprins:</p> <p>“Art.79 - (1) Pilotul trebuie să fie cetățean român și să dețină un brevet valabil pentru zona de navigație pentru care se asigură pilotajul navei, eliberat de către Autoritatea Navală Română.</p> <p>(2) Modul de recrutare, școlarizare, perfecționare</p>	

0	1	2	3
		și brevetare a piloților se aprobă de către Minister, la propunerea Autorității Navale Române.”	
137.	<p>Art. 80 - Pentru serviciile de pilotaj se percep tarife stabilite potrivit dispozițiilor legale. Sunt scutite de plata taxelor de pilotaj: a) navele militare romane si straine; b) navele intrebuintate al un serviciu public, de intretinere sau pentru controlul si supravegherea navigatiei, precum si cele intrebuintate in cazuri de pericol si inundatii; c) navele scoala, spital si de sport.</p>	129. Articolul 80 se abrogă.	Prevedere în OG nr.22/1999 privind administrarea porturilor și serviciile în porturi.
138.	<p>Art.81 - Pilotii fluviali care presteaza serviciul permanent la bordul navelor fluviale fac parte din echipajul navei si li se aplica prevederile legale referitoare la echipaj.</p>	130. Articolul 81 se abrogă.	Fiind membri ai echipajului, piloților fluviali li se aplică prevederile cap.III "Personalul navigant și echipajul navelor".
139.	<p>Art.82 - Ministerul Transporturilor stabileste zonele de pilotaj obligatoriu. Aceasta activitate poate fi concesionata la una sau maxim doua societati - persoane juridice. Condițiile de concesionare se stabilesc prin caiet de sarcini emis de administratorul zonei.</p>	131. Articolul 82 se abrogă.	Prevedere în OG nr.22/1999 privind administrarea porturilor și serviciile în porturi.
140.	<p>Art.83 - Activitatea de pilotaj poate fi efectuata numai de persoane juridice sau fizice autorizate de Ministerul Transporturilor.</p>	132. Articolul 83 se abrogă.	Idem

0	1	2	3
141.	—	<p>133. La capitolul IV, se introduce secțiunea a 5-a cu următorul titlu: “Remorcajul de manevră al navelor maritime în porturi”</p>	
142.	—	<p>134. După articolul 83 se introduc articolele 83¹ - 83⁵, cu următorul cuprins: “Art.83¹ - Remorcajul de manevră al navelor maritime în porturi, denumit în continuare remorcaj, este serviciu de siguranță de interes național și se efectuează sub controlul statului pentru toate navele, indiferent de pavilionul acestora, în mod nediscriminatoriu privind durata, calitatea și tarifele practicate.</p>	
	—	<p>Art.83² - Prin remorcaj se asigură desfășurarea în condiții de siguranță a navigației și a manevrelor portuare.</p>	
	—	<p>Art.83³ - În timpul folosirii remorcherului, comandantul și echipajul acestuia devin subordonați comandantului navei remorcate și respectă în totalitate ordinele primite din partea acestuia.</p>	
	—	<p>Art.83⁴ - Remorcherul poate părăsi nava remorcată în următoarele situații, numai după ce a primit acordul comandantului navei remorcate: a) nava remorcată a acostat, respectiv, a ancorat în siguranță; b) nava remorcată a ieșit în afara zonei sau a portului unde remorcajul este obligatoriu; c) din motive obiective a fost necesară înlocuirea</p>	

0	1	2	3
		cu un alt remorcher.	
	—	<p>Art.83⁵ - În timpul cât efectuează serviciul de remorcaj, comandantul remorcherului are obligația de a anunța, în cel mai scurt timp posibil, Căpitania de port sau Administrația portuară și/sau de căi navigabile, după caz, despre:</p> <p>a) orice modificări apărute în zonele prin care a trecut și care pot pune în pericol siguranța navigației;</p> <p>b) orice accident sau eveniment petrecut cu nava remorcată sau la alte nave pe care le-a întâlnit;</p> <p>c) orice nerespectare a regulilor de navigație de către comandantul navei remorcate;</p> <p>d) începerea/terminarea manevrei și orice problemă privind siguranța navigației apărută în timpul remorcajului.”</p>	
143.	Supravegherea si controlul navigatiei in porturi si in apele nationale	135. Capitolul IV va avea următorul titlu: “Supravegherea și controlul navigației în porturi și în apele naționale navigabile ”	
144.	Regimul zonei maritime fluviale si altor cai navigabile	136. La capitolul V, secțiunea I se abrogă.	Preluat în O.G. nr. 22/1999 privind administrarea porturilor și servicii în porturi.
145.	Art.84 - In zona maritima, fluviala sau a altor cai navigabile, lucrarile si orice alte instalatii si amenajari care ar putea impiedica circulatia, ar ascunde amenajarile facute in interesul navigatiei, pe terenuri, maluri sau in porturi, ori ar impiedica folosirea normala a acestor amenajari, se pot executa	Articolul 84 se abrogă.	Idem

0	1	2	3
	<p>numai cu autorizarea Ministerului Transporturilor si, dupa caz, si a Ministerului Apararii Nationale. Categoriile de lucrari vor fi stabilite de Ministerul Transporturilor.</p>		
146.	<p>Art.85 - Ministerul Transporturilor poate dispune, in zona maritima, fluviata sau a altor cai navigabile, instalarea de semne, balize si alte semnale de navigatie, de zi si de noapte, pe toata intinderea malurilor si apelor in punctele pe care le va socoti necesare pentru siguranta navigatiei. In acest scop, se vor putea efectua, potrivit dispozitiilor legale, defrisarile necesare mentinerii vizibilitatii semnelor si mijloacelor de semnalizare, iar materialul rezultat din defrisare va fi depozitat la dispozitia organelor silvice. Cheltuielile de instalare si intretinere vor fi suportate de organele insarcinate cu intretinerea cailor navigabile, a lacurilor si porturilor. Instalarea in afara zonei maritime, fluviata sau a altor cai navigabile a semnelor, balizelor si a celorlalte semnale de navigatie prevazute in alin. 1 se va face cu acordul detinatorului de teren.</p>	Articolul 85 se abrogă.	Idem
147.	<p>Art.86 - Lucrarile in albia apelor navigabile, inclusiv dragajele, extractiile de produse de balastiera si altele asemenea, se pot executa numai cu autorizarea Ministerului Transporturilor.</p>	Articolul 86 se abrogă.	Idem
148.	<p>Art.87 - Instalarea ori construirea de poduri sau instalarea de conducte ori cabluri peste sau sub apele navigabile se va face in conditiile legii si cu autorizarea Ministerului Transporturilor. Beneficiarii acestor instalatii si constructii sunt</p>	Articolul 87 se abrogă.	Idem

0	1	2	3
	obligati a le marca potrivit regulilor privind semnalizarea in navigatie.		
149.	Secțiunea II Regimul operatiunilor de navigatie in porturi si in apele nationale	137. La capitolul V, secțiunea II devine secțiunea 1 cu următorul titlu: “Regimul navigației în porturi și în apele naționale navigabile ”	
150.	Art.88 - Navele de orice categorie, indiferent de pavilion, intrand in apele sau porturile romanesti, sunt obligate sa respecte dispozitiile privind intrarea si navigatia in apele nationale, stationarea, operarea si plecarea din porturi, prevazute de dispozitiile legilor si reglementarilor romanesti.	138. Articolul 88 va avea următorul cuprins: “ Art.88 - Navele de orice categorie, indiferent de pavilionul pe care îl arborează și intră în apele naționale navigabile sau în porturile românești, sunt obligate să respecte dispozițiile privind intrarea și navigația în apele naționale navigabile , staționarea, operarea și ieșirea din porturi, prevăzute de legislația națională. ”	
151.	Art.89 - Navele, indiferent de pavilion, pot acosta sau ancora la tarm in afara limitelor porturilor, numai in locurile fixate in acest scop, organizate sau marcate prin semnale , cu exceptia cazurilor de forta majora avand drept consecinta imposibilitatea continuarii navigatiei. Cazurile de forta majora invocate de comandantul navei se verifica si se atesta de capitania portului in zona careia s-a produs evenimentul sau de aceea a portului de destinatie. Locurile de acostare si ancorare in afara limitelor porturilor, aflate in apele de frontiera sau in marea teritoriala, se vor stabili de organele Ministerului Transporturilor cu acordul organelor de granicieri. In cazurile de forta majora, comandantul navei este obligat sa anunte imediat si primul post de garnicieri sau de politie.	139. Articolul 89 va avea următorul cuprins: “ Art.89 - (1) Navele de orice categorie , indiferent de pavilionul pe care îl arborează , pot acosta în afara porturilor sau la malul unei căi navigabile , numai în locurile stabilite pentru acest scop și care sunt semnalizate corespunzător.	Pre luat, reformulat și completat la art.89 și art.91.

0	1	2	3
		<p>(2) Locurile în care ancorarea sau acostarea sunt permise se aprobă de către Căpitănia de port în a cărei zonă de activitate se află acestea. Pentru apele navigabile de frontieră este necesar acordul prealabil al poliției de frontieră.</p> <p>(3) În cazuri de forță majoră, navele pot acosta și în afara zonelor prevăzute la alin.(1), cu condiția luării tuturor măsurilor pentru a nu stânjeni navigația în siguranță a celorlalte nave și cu informarea imediată a Căpităniei de port în a cărei zonă de activitate și, după caz, a poliției de frontieră în a cărei zonă de jurisdicție s-a produs acostarea. Cazurile de forță majoră invocate de comandantul navei se verifică și se atestă de Căpitănia de port în a cărei zonă de activitate s-a produs evenimentul sau de către căpitănia portului de destinație.”</p>	
152.	<p>Art.90 - Daca nava este autorizata sa faca operatiuni in puncte izolate, in afara limitelor portului si unde nu se afla organe ale capitaniei de port, se vor indeplini formalitatile de sosire cerute de reglementarile in vigoare ca si cand ar fi intrat in port.</p> <p>Conditile in care vor fi indeplinite aceste formalitati vor fi stabilite de Ministerul Transporturilor .</p>	140. Articolul 90 se abrogă.	Preluat, reformulat și completat la art.89
153.	<p>Art.91 - Cand, in caz de forta majora, incarcatura este descarcata de pe nava, in totalitate sau in parte, pe tarm, in afara porturilor, se va anunta de indata, prin orice mijloace, capitania portului cea mai apropiata si primul post de graniceri sau de politie.</p>	<p>141. Articolul 91 va avea următorul cuprins:</p> <p>“Art.91 - (1) În cazuri de forță majoră când, pentru salvarea navei, a încărcăturii acesteia sau pentru evitarea degradării mediului, încărcătura a fost descărcată, parțial sau integral, pe malul căii navigabile, comandantul are obligația să</p>	

0	1	2	3
		<p>informeze cea mai apropiată Căpitănie de port și, după caz, poliția de frontieră.</p> <p>(2) Situațiile în care operațiunile de încărcare/descărcare mărfuri și/sau pasageri se pot efectua în afara porturilor și condițiile în care aceste activități se pot desfășura se stabilesc de către Autoritatea Navală Română.”</p>	
154.	<p>Art.92 - Navele care opereaza in afara limitelor porturilor nu pot fi legate mai mult de doua in aceeasi dana.</p>	<p>142. Articolul 92 se abrogă.</p>	
155.	<p style="text-align: center;">Secțiunea III</p> <p>Exercitarea activitatii de supraveghere a navigatiei de catre capitaniile de port</p>	<p>143. La capitolul V, secțiunea III devine secțiunea a 2-a, cu următorul titlu:</p> <p style="padding-left: 40px;">“Exercitarea activității de control de către Autoritatea Navală Română și Căpităniile de port”</p>	
156.	<p>Art.93 - Pentru exercitarea activitatii de supraveghere si control a ordinii navigatiei, capitaniile de port au dreptul de vizita, la orice ora din zi sau din noapte, la bordul oricarei nave, indiferent de pavilion, aflata in porturi si in afara acestora, in limitele apelor nationale.</p>	<p>144. Articolul 93 va avea următorul cuprins:</p> <p>“Art.93 - Activitatea de supraveghere și control a navigației civile se efectuează de către Autoritatea Navală Română și Căpităniile de port.”</p>	
157.	<p style="text-align: center;">—</p>	<p>145. După articolul 93 se introduce articolul 93¹, cu următorul cuprins:</p> <p>“Art.93¹ - (1) Autoritatea Navală Română, prin Căpităniile de port, eliberează acceptul de intrare a navelor în port și permisul de plecare a navelor din port.</p> <p>(2) În cazul navelor care vin din voiaj internațional, acceptul de intrare în port se eliberează numai după obținerea liberei practici sanitare.”</p>	

0	1	2	3
158.	—	<p>146. La capitolul V, după secțiunea a 2-a, se introduce secțiunea a 3-a, cu următorul titlu:</p> <p>“Controlul Statului Pavilionului”</p>	
159.	—	<p>147. După titlul secțiunii a 3-a, se introduce articolul 93², cu următorul cuprins:</p> <p>“Art.93² - (1) Autoritatea Navală Română are dreptul și obligația să controleze și să monitorizeze navele care arborează pavilionul român, aflate în apele naționale navigabile și în porturile românești privind respectarea legislației naționale, și în principal dacă acestea:</p> <p>a) au actele de naționalitate valabile;</p> <p>b) au echipajul minim de siguranță prezent la bord;</p> <p>c) respectă prevederile convențiilor internaționale la care România este parte privind standardele tehnice și condițiile de muncă și de viață la bord;</p> <p>d) fiecare membru al echipajului deține brevetul sau certificatul de capacitate corespunzător funcției pe care o îndeplinește la bordul navei.</p> <p>(2) Autoritatea Navală Română are obligația de a controla și de a monitoriza navele care arborează pavilionul român privind respectarea condițiilor prevăzute la alin.(1) și atunci când aceste nave se află în afara apelor naționale navigabile.</p> <p>(3) În cazul în care constată că navele care arborează pavilionul român nu respectă condițiile prevăzute la alin.(1), Autoritatea Navală Română, prin Căpitanii de port, va interzice plecarea navelor până la remedierea deficiențelor constatate.</p>	

0	1	2	3
		<p>(4) În cazul în care constată nerespectarea în mod repetat a uneia sau mai multora dintre condițiile de la alin.(1), Autoritatea Navală Română poate lua măsura retragerii dreptului de arborare a pavilionului român pentru acea navă sau retragerea documentului de conformitate companiei care operează nava.”</p>	
160.	<p>_____</p>	<p>148. La capitolul V, după secțiunea a 3-a, se introduce secțiunea a 4-a, cu următorul titlu: “Controlul Statului Portului”</p>	
161.	<p>_____</p>	<p>149. După titlul secțiunii a 4-a se introduce articolul 93³, cu următorul cuprins: “Art.93³ - (1) Autoritatea Navală Română are dreptul și obligația de a controla navele care arborează pavilionul altor state, aflate în apele naționale navigabile și în porturile românești privind respectarea prevederilor acordurilor și convențiilor internaționale la care România este parte. (2) În cazul în care constată că navele prevăzute la alin.(1) nu respectă aceste prevederi, Autoritatea Navală Română, prin Căpitanii de port, va reține navele până la remedierea deficiențelor constatate. (3) Autoritatea Navală Română are obligația de a notifica autoritatea competentă a statului care a acordat acelei nave dreptul de a arbora pavilionul său despre deficiențele constatate. (4) În cazul în care se constată că eliminarea deficiențelor nu se poate face în portul în care nava a fost reținută, Autoritatea Navală Română poate autoriza plecarea navei către alt port dacă</p>	

0	1	2	3
		nava poate naviga în condiții minime de siguranță, iar dacă portul respectiv se află în alt stat, va notifica în mod corespunzător autoritatea competentă din acel stat.”	
162.	Art.94 - Capitaniile de port vor interzice libera navigatie in apele nationale, precum si operatiunile de incarcare-descarcare si transbord sau legatura cu uscatul, navelor care nu au acte de bord sau nu indeplinesc conditiile prevazute in acestea, precum si navelor care nu au obtinut permisul de acostare si autorizare de libera practica in port, data de organele sanitare dupa vizitarea navei.	150. Articolul 94 va avea următorul cuprins: “ Art.94 - Căpităniile de port pot interzice navigația în apele naționale navigabile, precum și operațiunile de încărcare/descărcare și transbordare sau legătura cu uscatul, navelor care nu îndeplinesc condițiile prevăzute la art.11.”	
163.	—	151. La capitolul V, după secțiunea a 4-a, se introduce secțiunea a 5-a, cu următorul titlu: “Controlul efectuat de Căpităniile de port”	
164.	Art.95 - Capitania portului nu va admite plecarea din port sau rada daca:	152. Articolul 95 va avea următorul cuprins: “ Art.95 - Căpităniile de port pot interzice ieșirea din porturi și/sau continuarea navigației în apele naționale navigabile a navelor, indiferent de pavilionul pe care îl arborează, dacă acestea constată că:	
	a) lipsesc actele de bord cerute sau acestea nu ar mai fi valabile; b) navele maritime au gaura de apa la bord; c) navele fluviale au gaura de apa la corp; d) funcționarea instalațiilor de guvernare și a celor de ancorare este defectuasă; e) nava nu este inzestrata cu suficiente mijloace de	a) actele de bord lipsesc sau nu sunt valabile; b) navele au gaură de apă; La articolul 95 litera c) se abrogă. c) funcționarea instalațiilor de guvernare și a celor de ancorare este defectuoasă; d) nava nu este înzestrată cu suficiente mijloace de	Preluat la lit. b)

0	1	2	3
	<p>salvare, de stingere a incendiului, cu pompe de evacuare, mijloace de semnalizare si de ancorare sau babalele nu prezinta siguranta;</p> <p>f) incarcatura de pe punte pericliteaza stabilitatea navei sau impiedica vizibilitatea in navigatie;</p> <p>g) stivuirea si arimarea marfurilor in magazii sunt defectuoase, periclitand siguranta navigatiei;</p> <p>h) pescajul maxim stabilit in actele navei este depasit ;</p> <p>i) numarul pasagerilor imbarcati depaseste cifra aratata de certificatul care stabileste numarul de calatori admis;</p> <p>j) membrii echipajului nu poseda brevete sau certificate prevazute de legile statului sub al carui pavilion se afla nava;</p> <p>k) la bordul navei nu se afla personalul necesar sigurantei navigatiei ;</p> <p>l) instalatiile destinate prevenirii poluarii nu sunt in stare eficienta de functionare;</p> <p>m) in orice alte cazuri cand siguranta navei este periclitata;</p>	<p>salvare, de stingere a incendiilor, de semnalizare și de ancorare;</p> <p>e) încărcătura de pe punte periclitează stabilitatea navei sau împiedică vizibilitatea în navigație;</p> <p>f) stivuirea și arimarea mărfurilor în magazii sunt defectuoase, periclitând siguranța navigației;</p> <p>g) pescajul navei depășește pescajul maxim prevăzut în actele navei;</p> <p>h) pescajul navei nu permite trecerea prin zonele din apele naționale navigabile prin care aceasta urmează să navigheze;</p> <p>i) numărul pasagerilor îmbarcați depășește numărul prevăzut în actele navei;</p> <p>j) membrii echipajului nu posedă brevete sau certificate de capacitate corespunzătoare funcțiilor;</p> <p>k) la bordul navei nu se află echipajul minim de siguranță;</p> <p>La articolul 95 litera l) se abrogă.</p> <p>l) în orice alte cazuri în care siguranța navei este periclitată sau nava ar periclita siguranța navigației în apele naționale navigabile sau nava constituie o sursă evidentă de poluare.”</p>	

0	1	2	3
165.	<p>Art.96 - Capitania portului nu va elibera actele de bord si permisul de plecare acelor nave care nu au achitat tarifele, taxele, eventualele amenzi si despagubiri la care sunt obligate, potrivit dispozitiilor legale, fata de capitania de port sau de alte organe portuare.</p> <p>Navele pot fi oprite de a pleca din port sau din rada si in cazul cand s-a cerut aceasta, prin adresa scrisa, de catre un organ al administratiei locale sau centrale, de organele jurisdictionale ori cele ale procuraturii.</p>	<p>153. Articolul 96 va avea următorul cuprins:</p> <p>“Art.96 - (1) Căpitanii de port pot interzice plecarea oricărei nave dintr-un port sau dintr-un loc de staționare aflat în apele naționale navigabile, la solicitarea Autorității Navale Române, a Administrațiilor portuare și/sau de căi navigabile, a altor autorități publice ale statului sau ale unor agenți economici, pentru debite ale proprietarului sau operatorului navei, sau ale proprietarului mărfii aflate pe navă, față de respectivele autorități sau respectivii agenți economici.</p> <p>(2) Solicitarea privind interzicerea plecării navei va fi făcută în scris, răspunderea pentru interdicția de plecare revenind solicitantului.</p> <p>(3) Interdicția de plecare a navei nu poate depăși 24 de ore de la momentul solicitării privind interzicerea plecării. După această perioadă nava va fi reținută numai dacă solicitantul prezintă la Căpitania de port o încheiere executorie a instanțelor judecătorești competente de punere a navei sub sechestru. Reținerea poate înceta dacă proprietarul sau, după caz, operatorul navei sau proprietarul mărfii a făcut dovada constituirii unor garanții suficiente în raport cu creanța invocată și aceasta a fost acceptată de cel care a solicitat reținerea. În calculul celor 24 de ore nu se iau în considerare orele din zilele declarate legal ca nelucrătoare.”</p>	
166.	<p>Art.97 - Navele pot fi oprite de a pleca din port sau rada si in cazurile cind capitania primeste reclamatii scrise prin care se cere retinerea navei, pentru</p>	<p>154. Articolul 97 se abrogă.</p>	<p>Pre luat, reformulat și completat la art. 96.</p>

0	1	2	3
	<p>pretentii de neplata marfii incarcate, pretentii rezultand din avaria comuna, avarii, abordaje, asistenta sau salvare, despagubiri, taxe, tarife si alte asemenea.</p> <p>In cazurile prevazute in prezentul articol retinerea inceteaza daca proprietarul navei a depus o garanție suficienta in raport cu suma pretinsa sau daca, in termen de 24 ore de la retinerea navei, nu s-a primit o confirmare printr-o incheiere judecatoreasca de punere sub sechestru.</p> <p>În calculul acestor ore nu se iau in considerare orele din zilele nelucratoare.</p>		
167.	<p>Art.98 - Raspunderea pentru retinerea nejustificata a navei o poarta acel la cererea caruia a fost retinuta nava.</p>	<p>155. Articolul 98 se abrogă.</p>	<p>Preluat, reformulat și completat la art. 96.</p>
168.	<p>Art.99 - Prevederile art. 93, 95, 96, si 97 nu se aplica navelor militare si navelor sub pavilion strain folosite pentru servicii guvernamentale.</p>	<p>156. Articolul 99 va avea următorul cuprins: “Art.99 - Prevederile art. 11, 18 alin.(3) și 56 nu se aplică navelor care arborează pavilion străin folosite pentru servicii guvernamentale.”</p>	
169.	<p>Art.100 - Capitaniile de port primesc reclamatii referitoare la incalcari de la regimul navigatiei care au avut loc pe nave, in porturi, pe tarm, rapoartele privind sinistrelle, abordajele si orice avarie si efectueaza cercetari, administrand probe si incuviintand expertize, in limitele competentei lor.</p> <p>De asemenea capitaniile de port primesc reclamatii si plangerile referitoare la abateri in legatura cu navigatia sau care au avut loc pe nave in porturi, pe coaste si pe maluri, fac cercetari in limita competentei lor si, in caz de vinovatie, procedeaza potrivit legii.</p> <p>Capitaniile de port pot proceda si din oficiu la</p>	<p>157. Articolul 100 va avea următorul cuprins: “Art.100 - (1) În cazul în care primesc, în scris, sesizări sau reclamații referitoare la infracțiuni la regimul navigației sau pe baza rapoartelor privind sinistrelle, abordajele și orice avarie, Căpităniile de port au dreptul și obligația să efectueze cercetări, să solicite sau să accepte efectuarea de expertize și să administreze probe în limitele competențelor lor.</p>	

0	1	2	3
	<p>cercetarea accidentelor de navigatie si la alte cercetari la care au calitatea de a se sesiza din oficiu.</p>	<p>(2) În cazul în care primesc, în scris, reclamații și plângeri, referitoare la abateri în legătură cu navigația, sau care au avut loc pe nave, în porturi sau în apele naționale navigabile și sesizări cu privire la marfă și încărcătură, Căpităniile de port fac cercetări în limita competenței lor și, în cazul în care este stabilită vinovăția unei persoane, procedează potrivit legii.</p> <p>(3) Căpităniile de port au dreptul să efectueze, din oficiu, cercetarea accidentelor de navigație, sau alte cercetări la care au calitatea de a se sesiza din oficiu, atunci când consideră că acest lucru este necesar.</p> <p>(4) În cazurile în care, în urma unui sinistru sau a unui naufragiu, o navă, indiferent de pavilionul pe care îl arborează, s-a pierdut sau a fost abandonată de echipajul ei sau numai de comandant, Căpitănia de port în a cărei zonă de activitate s-a produs acest eveniment are obligația de a începe, fără întârziere, cercetările. În timpul cercetărilor, Căpitănia de port trebuie să stabilească circumstanțele în care s-a produs sinistrul sau naufragiul, cauzele care au condus la pierderea navei, să adune probe materiale și să ia măsurile necesare și suficiente pentru conservarea acestora, să întocmească un raport pentru a fi înaintat organelor abilitate să continue cercetările și să stabilească responsabilitățile.”</p>	
170.	<p>Art.101 - Atunci cand o nava s-a pierdut sau a fost abandonata de echipaj ori numai de comandant, in urma unui naufragiu sau a unui sinistru, capitania portului</p>	<p>158. Articolul 101 se abrogă.</p>	<p>Pre luat, reformulat și completat la art.100.</p>

0	1	2	3
	<p>procedeaza neîntarziat la cercetarea cauzelor si imprejurarilor in care acesta s-a produs si ia masurile necesare pentru conservarea probelor materiale in vederea continuarii cercetarilor si a stabilirii raspunderilor.</p> <p>Capitania portului face cercetari chiar daca sinistrul priveste o nava sub pavilion strain.</p>		
171.	<p align="center">Capitolul VI Dispozitii finale</p>	<p>159. Capitolul IV va avea următorul titlu: “Dispoziții tranzitorii și finale”</p>	
172.	<p>Art.102 - Faptele care constituie infractiuni si contraventii la regimul navigatiei civile se stabilesc prin lege.</p>	<p>160. Articolul 102 se abrogă.</p>	<p>Preluat, reformulat și completat la art.100 alin.(4).</p>
173.	<p>Art.103 - In termen de 30 zile de la intrarea in vigoare a prezentei ordonante, Ministerul Transporturilor va elabora si va supune aprobării Guvernului, Regulamentul de aplicare a prezentei ordonante.</p>	<p>161. Articolul 103 va avea următorul cuprins: “Art.103 - În termen de 90 de zile de la intrarea în vigoare a prezentei ordonanțe, Ministerul va elabora și supune spre aprobarea Guvernului Regulamentul de aplicare a acesteia.”</p>	
174.	<p>—</p>	<p>162. După articolul 103 se introduc articolele 103¹ - 103⁸, cu următorul cuprins: “Art. 103¹ - În termen de 90 de zile de la publicarea prezentei legi în Monitorul Oficial al României, Ministerul va elabora și supune spre aprobare Guvernului actul normativ privind organizarea și funcționarea Autorității Navale Române, prin care se vor stabili statutul, atribuțiile, patrimoniul, personalul și regimul contractelor existente.</p>	
		<p>Art. 103² - (1) În termen de 60 de zile de la intrarea în vigoare a prezentei legi, proprietarii</p>	

0	1	2	3
	<p>_____</p>	<p>navelor se vor prezenta la Căpităniile de port pentru reconfirmarea actelor de naționalitate prevăzute la art. 18⁴.</p> <p>(2) Nerespectarea termenului prevăzut la alin.(1) duce la suspendarea, din oficiu, a dreptului de arborare a pavilionului român.</p> <p>(3) În cazul în care, persoanele fizice sau juridice care își revendică dreptul de proprietate asupra unei nave nu au înregistrat în actele de naționalitate numele lor ca proprietari, se vor prezenta, în termenul prevăzut la alin. (1), la Căpitănia portului de înmatriculare a navei, pentru a-și clarifica situația. Aceștia trebuie să prezinte respectivei Căpităanii de port, actele prin care dovedesc dreptul de proprietate asupra navei sau să dovedească faptul că în ultimii 5 ani au acționat ca un proprietar diligent.</p> <p>(4) În cazul în care proprietarul navei este același cu cel menționat în actul de naționalitate al navei iar reconfirmarea prevăzută la alin.(1) se face pe formular de tip vechi această operațiune se face cu titlu gratuit.</p>	
	<p>_____</p>	<p>Art. 103³ - În cazul în care, în apele naționale navigabile se află o navă al cărei proprietar este necunoscut, Autoritatea Navală Română va solicita public, printr-un anunț într-un ziar local, unul național, unul internațional, precum și prin mijloace electronice, prezentarea proprietarului. În cazul în care, în termen de 60 de zile de la data apariției anunțului, proprietarul nu se prezintă la Autoritatea Navală Română, nava va fi confiscată și valorificată conform legislației în vigoare.</p>	

0	1	2	3
	—	<p>Art. 103⁴ - Activitățile de pilotaj, remorcaj de manevră și legare-dezlegare a navelor maritime în porturi și pe apele naționale navigabile vor fi reglementate printr-o lege privind administrarea porturilor și căilor navigabile și serviciile în porturi și pe căile navigabile .</p>	
	—	<p>Art. 103⁵ - (1) Toate certificatele de clasificare, certificatele care atestă conformitatea cu prevederile acordurilor și convențiilor internaționale la care România este parte, precum și orice alte certificate eliberate navelor și companiilor de navigație de către Minister, Inspectoratul Navigației Civile – I.N.C. sau de către Regia Autonomă “Registrul Naval Român”, rămân valabile până la data expirării lor, dar nu mai târziu de 31.12.2003.</p> <p>(2) Toate carnetele de marinar, brevetele, certificatele de capacitate, atestatele și certificatele de conformitate eliberate personalului navigant și personalului auxiliar de către Inspectoratul Navigației Civile – I.N.C. și de către Căpitaniile de port rămân valabile până la data expirării acestora.</p>	
	—	<p>Art. 103⁶ - Hotărârea Guvernului nr. 3/2001 privind organizarea și funcționarea Ministerului Lucrărilor Publice, Transporturilor și Locuinței se modifică în mod corespunzător.</p>	
		<p>Art. 103⁷ - La data intrării în vigoare a prezentei legi se abrogă: art.2 din Ordonanța Guvernului nr. 95/1998 privind înființarea unor instituții publice în subordinea Ministerului</p>	

0	1	2	3
	—	<p>Transporturilor, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr.320 din 28 august 1998, art. 3 din Decretul Consiliului de Stat nr. 23/1976 pentru aderarea Republicii Socialiste România la Convenția internațională asupra măsurării tonajului navelor, încheiată la Londra la 23 iunie 1969, publicat în Buletinul Oficial nr. 15 din 14 februarie 1976, art. 3 din Decretul Consiliului de Stat nr.92/1975 pentru ratificarea Convenției internaționale pentru securitatea containerelor, încheiată la Geneva la 2 decembrie 1972, publicat în Buletinul Oficial nr. 91 din 12 august 1975.</p>	
	—	<p>Art. 103⁸ - Prezenta lege intră în vigoare după 90 de zile de la publicarea acesteia în Monitorul Oficial al României, Partea I.”</p>	
175.	<p>Art.104 - Pe data intrării în vigoare a prezentei ordonante, HCM nr.40/1973 pentru aprobarea Regulamentului cuprinzând norme cu privire la navigația civilă, publicată în Buletinul Oficial nr.7 din 25 ianuarie 1973, Decretul nr.443/1972 privind navigația civilă publicat în Buletinul Oficial al României, nr. 132 din 23 noiembrie 1972, cu excepția capitolului VI- infracțiuni, precum și orice dispoziție contrară se abroga.</p>	<p>163. Articolul 104 va avea următorul cuprins: “Art.104 - Pe data intrării în vigoare a prezentei legi, se abrogă HCM nr.40/1973 pentru aprobarea Regulamentului cuprinzând norme cu privire la navigația civilă, publicată în Buletinul Oficial nr.7 din 25 ianuarie 1973, Decretul nr.443/1972 privind navigația civilă publicat în Buletinul Oficial al României, nr. 132 din 23 noiembrie 1972, cu excepția capitolului VI- infracțiuni, precum și orice alte dispoziții contrare.</p>	
176.	—	<p>164. Se introduce articolul II cu următorul cuprins: “Art.II - Ordonanța Guvernului nr.42/1997 privind navigația civilă, modificată și completată prin prezenta lege, se va republica în Monitorul</p>	<p>Necesitatea republicării ordonanței ca urmare a modificărilor și completărilor.</p>

0	1	2	3
		Oficial al României, Partea I, dându-se textelor numerotarea corespunzătoare.”	

PREȘEDINTE,

István Antal

SECRETAR,

Cristian Buzea

RAPORTORI:

- | | |
|-----------------------------------|------------------------------------|
| 1. Dep. Ioan Bivolaru – PSD-SDU | 2. Dep. Aurelia Vasile – PSD-SDU |
| 3. Dep. Marin Anton – PNL | 4. Dep. Anca Boagiu – PD |
| 5. Dep. Aurel Daraban – PSD-SDU | 6. Dep. Ioan Miclea – PRM |
| 7. Dep. Doru Palade – PRM | 8. Dep. Robert Raduly – UDMR |
| 9. Dep. Ion Rădoi – PSD-SDU | 10. Dep. Florentin Sandu – PSD-SDU |
| 11. Dep. Pavel Târpescu - PSD-SDU | 12. Dep. Istvan Erdei – UDMR |

Expert,
Daniel Bădina