

## EXPUNERE DE MOTIVE

### **Secțiunea 1 Titlul prezentului act normativ**

LEGE  
pentru aprobarea Ordonanței  
pentru modificarea și completarea Ordonanței Guvernului nr.42/1997 privind  
transportul maritim și pe căile navigabile interioare

### **Secțiunea a 2-a Motivul emiterii actului normativ**

1.	Descrierea situației actuale	<p>Având în vedere dezideratele sociale prezente și de perspectivă, precum și insuficiențele legislației în vigoare, ținând cont de necesitatea corelării cu ansamblul reglementărilor interne care asigură transpunerea legislației Uniunii Europene în domeniu și cu tratatele internaționale la care România a devenit parte de la data apariției acestui act normativ până în prezent, precum și cu jurisprudența în materie, s-a urmărit instituirea de reguli necesare, suficiente și posibile care să conducă la o cât mai mare stabilitate și eficiență legislativă. De asemenea, au fost efectuate reformulări ale textelor pentru o mai bună înțelegere a prevederilor.</p> <p>Ținând cont de documentele de politici publice aprobate de Parlament și de Guvern privitoare la domeniul transporturilor, care susțin dezvoltarea transportului pe apă care este mai prietenos cu mediul și a transportului intermodal, prezentul proiect a urmărit un acord cu acestea, simplificarea legislației și a formalităților, astfel încât să corespundă necesităților de dezvoltare ale României.</p> <p>În prezent, o singură navă de transport maritim (oceanic) internațional navighează sub pavilion român. Prin înființarea Registrului Internațional al navelor maritime, se creează premisele înmatriculării unui număr de câteva sute de nave maritime aparținând armatorilor europeni. În acest moment, în</p>
----	------------------------------	---

Europa mai funcționează astfel de registre internaționale în Franța, Italia, Germania, Danemarca, Portugalia s.a.

În prezent, în România navele maritime se înmatriculează în registrul navelor maritime, ținut de către Autoritatea Navală Română. În ultimii 10 ani numărul navelor înregistrate în acest registru a scăzut dramatic datorită condițiilor economice și a criteriilor tehnice nefavorabile impuse proprietarilor de nave, astfel că în acest moment o singură navă maritimă navighează sub pavilion român, acest lucru reflectându-se negativ asupra nivelului de reprezentare a statului român pe mările și oceanele lumii, precum și asupra personalului navigant român, în prezent în jur de 25000 de navigatori fiind nevoiți să se angajeze pe nave sub pavilion străin, fiind astfel lipsit de protecția oferită de pavilionul român. Referitor la spațiul UE, situația actuală indică faptul că registrele navelor maritime ale statelor UE sunt neatractive pentru proprietarii de nave datorită nivelului ridicat al taxelor aferente serviciilor de înmatriculare, birocrăției, influențelor politice fluctuante, astfel încât în proporție covârșitoare proprietarii de nave din UE își înmatriculează navele în registrele de conveniență cu recunoaștere mondială, cum ar fi Panama, Liberia și Antigua Barbuda.

Registrele de conveniență sunt registre care au fost concesionate de către statele de pavilion unor firme private care le pot face mai atractive prin eliminarea birocrăției și a formalităților, reducerea la minim a cheltuielilor și taxelor aferente, înlocuirea procedurii clasice de eliberare a certificatelor cu sisteme modernede recunoaștere și certificare automată a documentelor navelor și personalului îmbarcat și altele.

În conjuncție cu această stare de fapt, începând cu anul 2004, unele state maritime europene beneficiază de ajutor de stat pentru transporturi oferit de către Comisia Europeană (CE) pentru dezvoltarea și modernizarea flotelor pe care le dețin în proprietate, cu condiția ca până în 2014 acești proprietari să își înmatriculeze minimum 60% din tonaj sub un pavilion al UE. De asemenea, CE impune ca traficul costier european, precum și transportul de produse petroliere în/din porturile UE să se efectueze numai cu nave care arborează un pavilion UE. În plus, porturile chinezești oferă facilități fiscale navelor care arborează un pavilion UE. În acest context, asociațiile armatorilor (proprietarilor) europeni încearcă să găsească soluții pentru a îndeplini condiția Comisiei Europene, lovindu-se însă de condiții birocratice și restricții administrative care fac neatractive

registrele de nave ale statelor membre UE.

În această conjunctură, o soluție practică de rezolvare a acestei situații în avantajul țării noastre este crearea de către România a unui registru internațional de înmatriculare a navelor maritime, care să atragă câteva sute de nave până în 2014. Realizarea și aplicarea acestei soluții în acest moment ar putea fructifica fereastra de oportunitate oferită de condițiile enumerate mai sus, existând o necesitate reală a armatorilor/ operatorilor UE de nave, cu următoarele avantaje importante pentru România:

- În mai puțin de un an, România poate redobândi nivelul de reprezentare mondială, prin arborarea pavilionului român la bordul câtorva sute de nave aflate în proprietatea unor armatori germani, francezi, etc. și nu în ultimul rând români;
- În următorii ani odată cu înmatricularea de nave vor fi create noi locuri de muncă atât pentru personalul navigant cât și la uscat pentru personal administrativ.
- România va beneficia în următorii 20-30 de ani de un transfer important de expertiză în domeniul maritim.
- Se va consolida clusterul maritim românesc.
- Se va consolida poziția României în cadrul organismelor internaționale (Organizației Maritime Internaționale – IMO, etc.) și al celor ale Uniunii Europene.

În toate statele europene registrele sunt ținute în formă electronică de către autoritatea competentă. Prin această modificare se urmărește crearea unui birou unic virtual (One Stop Shop), orice căpitanie, precum și orice alt birou al Autorității Navale Române va putea efectua înmatricularea fără a mai fi necesară deplasarea solicitantului pe distanțe mari.

De asemenea, având în vedere faptul că navele utilizate în scop comercial au o utilizare intensivă, spre deosebire de cele de agrement care sunt folosite numai sezonier și ocazional, ținând cont și de excluderile prevăzute normele privind introducerea pe piață a ambarcațiunilor de agrement care

prevede că aprobarea de tip se dă înainte de începerea producției, s-a urmărit simplificarea formalităților pentru navele de agrement iar pentru cele utilizate în scop comercial regimul juridic este diferit, urmând ca acestea să fie supravegheate mult mai atent având în vedere faptul că efectuează transport public.

Având în vedere faptul că de la apariția normei și până în prezent numărul de nave a crescut în mod considerabil, în principal datorită directivei privind introducerea pe piață a

		<p>ambarcațiunilor de agrement, care permite construcția lor oriunde în țară, lansarea la apă a acestora putând avea loc oriunde, inclusiv acolo unde nu există căpităniile de port, această prevedere devenind restrictivă în raport cu normele europene, eliminarea acesteia fiind necesară pentru conformitatea cu normele privind piața unică europeană.</p> <p>S-a urmărit actualizarea terminologiei în conformitate cu legislația în vigoare, în special cea privitoare la managementul traficului, introducerea pe piață a ambarcațiunilor de agrement, înmatricularea și transferul navelor într-un pavilion european, precum și implementarea de bune practici ale statelor europene.</p> <p>Intrucât construcția navelor în state terțe poate fi supravegheată de o organizație recunoscută (ROs) dar care nu are contract de mandat special încheiat cu ANR iar armatorii români au apelat la ROs solicitând ulterior înmatricularea, s-a procedat la modificare, astfel încât să se elimine restricția.</p> <p>Urmare a reglementărilor internaționale, în toate statele lumii activitățile de inspecție și control se desfășoară diferențiat de către autoritatea competentă pentru Port State Control și Flag State Control oriunde s-ar afla navele și de către căpităniile de port pentru activitățile locale. Prin această modificare se urmărește disjungerea activităților majore de control (care în unele state europene se efectuează de autorități aflate în subordinea directă a primului ministru) față de cele curente efectuate local.</p> <p>Tot urmare a corelării cu normele naționale în domeniu a fost adăugat și registrul navelor de pescuit care are un regim aparte datorită politicilor speciale în domeniu.</p> <p>Activitățile de transport naval și cele auxiliare acestora implică utilizarea mai multor tipuri de navă decât cele mai frecvent utilizate și care sunt enumerate în acest moment de reglementare, pentru eliminarea restricțiilor și pentru a acoperi toată gama de activități pe apă s-a modificat prevederea actuală, iar în ceea ce privește transferul de pavilion din practica s-a constatat că unele state eliberează certificate de radiere însă altele eliberează numai o adeverință sau un document care atestă faptul că nava nu mai este înregistrată sau în evidențele sale, motiv pentru care s-a procedat la modificarea în consecință.</p>
2.	Schimbări preconizate	<p>Elaborarea cadrului legislativ care să permită:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- crearea unui registru internațional al navelor maritime;</li> <li>- înmatricularea de către proprietarii/ operatorii din UE și a celor români a navelor în registrul internațional;</li> </ul>

		<ul style="list-style-type: none"> <li>- optimizarea procesului de înmatriculare a navelor;</li> <li>- actualizarea noțiunilor și a terminologiei utilizate în legislația aferentă activităților de transport maritim și pe căile navigabile interioare, urmare a adoptării de noi reglementări de către Uniunea Europeană și noi convenții internaționale, precum și a implementării acestora în legislația națională.</li> </ul>
3.	Alte informații	Nu au fost identificate

**Secțiunea a 3-a**  
**Impactul socio-economic al prezentului act normativ**

1.	Impactul macroeconomic	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Crearea de noi locuri de muncă.</li> <li>- Transfer de expertiză în domeniul maritim.</li> <li>- Consolidarea clusterului maritim românesc.</li> <li>- Consolidarea poziției României în domeniul transporturilor internaționale, europene și regionale, precum și în cadrul organismelor internaționale (Organizația Maritimă Internațională – IMO, etc.) și al celor ale Uniunii Europene.</li> </ul>
2.	Impactul asupra mediului concurențial și domeniul ajutoarelor de stat	Prezentul act normativ nu conține prevederi care să aibă impact asupra mediului concurențial, respectiv al domeniului ajutoarelor de stat.
3.	Impactul asupra mediului de afaceri	Prezentul act normativ va avea ca efect stimularea mediului de afaceri.
4.	Impactul social	Prezentul act normativ va avea ca efect un impact social pozitiv.
5.	Impactul asupra mediului	Prezentul act normativ nu are un impact asupra mediului.
6.	Alte informații	Nu este cazul.

**Secțiunea a 4-a**  
**Impactul financiar asupra bugetului general consolidat, atât pe termen scurt,**  
**pentru anul curent, cât și pe termen lung (pe 5 ani)**

		<p>Prezentul act normativ are impact pozitiv asupra bugetului general consolidat, astfel:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- prin plata de impozite aferente activității;</li> <li>- prin plata de asigurări sociale pentru personalul român angajat în agențiile din România;</li> <li>- prin plata de taxe aferente creării de noi activități.</li> </ul>
--	--	---

**Secțiunea a 5-a**  
**Efectele prezentului act normativ asupra legislației în vigoare**

1.	Proiecte de acte normative suplimentare	Prezentul act normativ nu necesită elaborarea unor acte normative suplimentare
	a) acte normative care se modifică ca urmare a intrării în vigoare a proiectului de act normativ	
	b) acte normative care se abrogă ca urmare a intrării în vigoare a proiectului de act normativ	
	c) acte normative ce urmează a fi elaborate în vederea implementării noilor dispoziții	
2.	Conformitatea proiectului de act normativ cu legislația europeană	
3.	Decizii ale Curții Europene de Justiție	
4.	Alte acte normative și/sau documente internaționale din care decurg angajamente	
6.	Alte informații	

**Secțiunea a 6-a**  
**Consultările efectuate în vederea elaborării prezentului act normativ**

1.	Informații privind procesul de consultare cu organizații neguvernamentale, institute de cercetare și alte organisme implicate	Pentru elaborarea prezentului act normativ au fost consultate următoarele organizații: - Autoritatea Navală Română, instituție publică de specialitate aflată în subordinea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii. - -Sindicatul Liber al Navigatorilor. -Federația Sindicatelor Platformei Portuare. -Reprezentanți ai proprietarilor români de nave. -Asociația Națională a Agențiilor de Crewing.
2.	Fundamentarea alegerii organizațiilor cu care a avut loc consultarea, precum și a modului în care activitatea acestor organizații este legată de obiectul proiectului de act normativ	Nu este cazul.
3.	Consultările organizate cu autoritățile administrației publice locale, în situația în care proiectul de act normativ are ca obiect activități ale acestor autorități, în condițiile Hotărârii Guvernului nr. 521/2005 privind procedura de consultare a structurilor asociative	Nu este cazul.

	ale autorităților administrației publice locale la elaborarea proiectelor de acte normative	
4.	Consultările desfășurate în cadrul consiliilor interministeriale, în conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului nr. 750/2005 privind constituirea consiliilor interministeriale permanente	Prezentul act normativ nu se referă la domeniile de activitate aflate în coordonarea consiliilor interministeriale permanente.
5.	Informații privind avizarea de către: a) Consiliul Legislativ b) Consiliul Suprem de Apărare a Țării c) Consiliul Economic și Social d) Consiliul Concurenței e) Curtea de Conturi	Consiliul Legislativ a avizat favorabil prezentul act normativ cu avizul nr. 659/21.08.2012.  Actul normativ nu necesită aviz de la Consiliul Suprem de Apărare a Țării, Consiliul Economic și Social, Curtea de Conturi sau Consiliul Concurenței.
6.	Alte informații	Nu este cazul.



**Secțiunea a 7-a**  
**Activități de informare publică privind elaborarea**  
**și implementarea prezentului act normativ**

1.	Informarea societății civile cu privire la necesitatea elaborării proiectului de act normativ	Au fost îndeplinite procedurile prevăzute de Legea nr. 52/2003 privind transparența decizională în administrația publică.
2.	Informarea societății civile cu privire la eventualul impact asupra mediului în urma implementării proiectului de act normativ, precum și efectele asupra sănătății și securității cetățenilor sau diversității biologice.	Prezentul act normativ nu se referă la acest subiect.
3.	Alte informații	Nu este cazul.

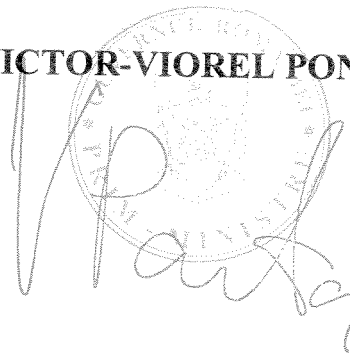
**Secțiunea a 8-a**  
**Măsuri de implementare**

1.	Măsuri de punere în aplicare a proiectului de act normativ de către autoritățile administrației publice centrale și/sau locale – înființarea unor noi organisme sau extinderea competențelor instituțiilor existente	Pentru punerea în aplicare a prevederilor proiectului de act normativ nu este necesară înființarea unor noi organisme sau extinderea competențelor celor existente.
2.	Alte informații	Nu este cazul.

Față de cele prezentate, a fost elaborat proiectul de Lege anexat, în vederea aprobării Ordonanței pentru modificarea și completarea Ordonanței Guvernului nr. 42/1997 privind transportul maritim și pe căile navigabile interioare, pe care îl supunem Parlamentului spre adoptare, în temeiul art. 1 punctul III poz. 5 din Legea nr.127/2012 privind abilitarea Guvernului de a emite ordonanțe.

**PRIM-MINISTRU**

**VICTOR-VIOREL PONTA**

A circular official stamp of the Romanian Government is partially obscured by a handwritten signature in blue ink. The signature is written over the stamp, which contains the text 'ROMANIA' at the top and 'GUVERNUL ROMANIEI' at the bottom. The signature itself appears to be 'V. Ponta'.

## TABEL COMPARATIV

### Ordonanță pentru modificarea și completarea Ordonanței nr. 42/1997 privind transportul maritim și pe caile navigabile interioare, cu modificările și completările ulterioare

		MOTIVAȚIE
	Art. I. – Ordonanța nr. 42/1997 privind transportul maritim și pe căile navigabile interioare, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 210 din 10 martie 2004, aprobată prin Legea nr.412/2002, republicată, cu modificările și completările ulterioare, se modifică și se completează după cum urmează:	
<b>Ordonanță nr. 42/1997 privind transportul maritim și pe caile navigabile interioare</b>	Nemodificat	
CAPITOLUL I. Dispoziții generale	Nemodificat	
Art. 1. - (1) Transportul maritim și pe căile navigabile interioare este reglementat prin prevederile prezentei ordonanțe și ale altor acte normative, precum și prin prevederile acordurilor și convențiilor internaționale la care România este parte.	Nemodificat	
<b>(2)</b> Prezenta ordonanță stabilește normele specifice aplicabile transportului maritim și pe căile navigabile interioare, 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 navelor, personalului acestora și personalului care efectuează activități de transport naval, activități conexe și activități auxiliare acestora.	Nemodificat	
<b>Art. 2.</b> - Prevederile prezentei ordonanțe se aplică activităților de transport naval, activităților conexe și activităților auxiliare acestora, care se desfășoară în apele naționale navigabile și în porturile românești, navelor care	Nemodificat	

arborează pavilionul român, navelor care arborează pavilion străin și navighează în apele naționale navigabile ale României, precum și personalului navigant român.		
<b>Art. 3.</b> - Prevederile prezentei ordonanțe nu se aplică navelor militare, navelor din dotarea <b>Poliției de Frontieră Române, Poliției Române și Autorității Naționale a Vămirilor</b> , porturilor militare, precum și în zonele în care se desfășoară în exclusivitate activități militare, de ordine publică și securitate națională.	Nemodificat	
CAPITOLUL II. Sistemul instituțional din domeniul transportului maritim și pe căile navigabile interioare	Nemodificat	
Secțiunea 1. Autoritatea de stat în domeniul transportului maritim și pe căile navigabile interioare	Nemodificat	
Art. 4. - (1) Autoritatea de stat în domeniul transportului maritim și pe căile navigabile interioare este Ministerul Transporturilor, denumit în continuare minister, care elaborează și promovează actele normative și normele specifice aplicabile transportului maritim și pe căile navigabile interioare, urmărește aplicarea acestora și asigură ducerea la îndeplinire a obligațiilor ce revin statului din acordurile și convențiile internaționale la care România este parte.	Nemodificat	
(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.	Nemodificat	
Art. 5. - Ministerul își exercită rolul de autoritate de stat în domeniul transportului maritim și pe căile navigabile interioare privind activitățile de reglementare, autorizare, coordonare, inspecție, control, supraveghere și certificare a infrastructurii de transport maritim și pe căi navigabile interioare, a navelor, a activităților de transport naval, a	Nemodificat	

activităților conexe și a activităților auxiliare acestora, precum și a personalului care efectuează aceste activități, prin Direcția generală transport naval din cadrul ministerului, denumită în continuare direcție.		
<p><b>Art. 6. - (1)</b> Direcția exercită atribuțiile ministerului privind coordonarea, supravegherea și controlul instituțiilor publice, companiilor naționale, regiilor autonome și societăților comerciale din domeniul transportului maritim și pe căile navigabile interioare, după caz, care funcționează în subordinea sau sub autoritatea ministerului, în ceea ce privește activitățile prevăzute la art. 5.</p> <p><b>(2)</b> Organismele prevăzute la alin. (1) formează sistemul instituțional din domeniul transportului maritim și pe căile navigabile interioare și exercită, potrivit competențelor atribuite:</p> <p><b>a)</b> funcția de autoritate de stat în domeniul siguranței navigației și a securității navelor;</p> <p><b>b)</b> funcția de autoritate portuară și/sau de căi navigabile interioare;</p> <p><b>c)</b> alte funcții specifice domeniului transportului maritim și pe căile navigabile interioare.</p>	Nemodificat	
<p style="text-align: center;">SECȚIUNEA a 2-a Autoritatea Navală Română</p>	Nemodificat	
<p><b>Art. 7. -</b> Autoritatea Navală Română este autoritatea centrală de specialitate din subordinea ministerului, în domeniul siguranței navigației și al securității navelor, având următoarele atribuții:</p>	Nemodificat	
<p>a) duce la îndeplinire obligațiile ce revin statului din acordurile și convențiile internaționale la care România este parte;</p>	Nemodificat	
<p>b) elaborează <b>normele</b> tehnice naționale privind construcția, întreținerea și repararea navelor și le supune spre aprobare ministerului;</p>	Nemodificat	

c) certifică și monitorizează conformitatea navelor care arborează pavilionul român și a echipamentelor cu <b>normele</b> tehnice naționale și cu prevederile convențiilor internaționale la care România este parte;	Nemodificat	
d) certifică conformitatea companiilor care operează nave care arborează pavilionul român cu prevederile convențiilor internaționale la care România este parte;	Nemodificat	
e) acordă și emite brevete, certificate de capacitate pentru personalul navigant român, certificate de conducător de ambarcațiune de agrement, precum și atestate de conformitate și recunoaștere;	Nemodificat	
f) organizează sesiuni de examene pentru obținerea brevetelor, a certificatelor de capacitate, precum și a certificatelor de conducător de ambarcațiune de agrement;	Nemodificat	
g) monitorizează activitatea formelor de pregătire aprobate în vederea obținerii și menținerii brevetelor și a certificatelor de capacitate ale personalului navigant;	Nemodificat	
h) acordă dreptul de arborare a pavilionului român, suspendă sau retrage acest drept și emite actele de naționalitate navelor care au obținut dreptul de arborare a pavilionului român;	Nemodificat	
	<b>1.</b> La articolul 7, litera i) se modifică și va avea următorul cuprins:	
i) efectuează supravegherea navigației și <b>controlul</b> traficului de nave în apele naționale navigabile și în porturile românești;	„i) efectuează supravegherea navigației și <b>managementul</b> traficului de nave în apele naționale navigabile și în porturile românești;”	Actualizarea terminologiei în conformitate cu: - art. 3 lit. n), o), p) din Directiva 2002/59/CE și Directiva 2009/17/CE implementate prin: art. 3 lit. s), t) și ț) din HG 1016/2010 pentru stabilirea Sistemului de informare și monitorizare a

		<p>traficului navelor maritime care intră/ ies în/ din apele naționale navigabile ale României și a Rezoluției Organizației Maritime Internaționale 851(20) privind „Principii generale aplicabile <b>sistemelor de raportare a navelor și cerințelor în materie de notificare</b>, inclusiv linii directe pentru raportarea incidentelor care implică mărfuri periculoase, substanțe dăunătoare și/sau poluanți marini”</p> <p>- DIRECTIVA 2005/44/CE adusa la îndeplinire prin: HG nr. 168/2010 Sistem de management al traficului de nave pe Dunare și de informare asupra transportului pe ape interioare – RoRIS</p>
j) 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;	Nemodificat	
k) efectuează controlul statului pavilionului la navele maritime care arborează pavilionul român;	Nemodificat	
l) efectuează controlul statului portului la navele maritime care arborează pavilionul altor state și care se află în apele naționale navigabile și în porturile românești;	Nemodificat	

m) efectuează înmatricularea și ține evidența navelor care arborează pavilionul român, a navelor aflate în construcție în România și a personalului navigant român;	Nemodificat	
n) 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;	Nemodificat	
o) 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;	Nemodificat	
p) asigură supravegherea tehnică privind certificarea siguranței construcției navelor care arborează pavilionul român, în conformitate cu <b>normele</b> tehnice obligatorii de construcție aprobate de minister sau ale organizațiilor recunoscute, la solicitarea proprietarului navei;	Nemodificat	
q) efectuează supravegherea tehnică a lucrărilor de construcție a navelor care urmează să arboreze pavilionul român și efectuează certificarea materialelor și a echipamentelor utilizate la construcția acestora, la solicitarea proprietarului navei;	Nemodificat	
r) efectuează supravegherea tehnică și certificarea construcției containerelor, în conformitate cu prevederile acordurilor și convențiilor internaționale la care România este parte;	Nemodificat	
s) eliberează certificate de tonaj navelor care arborează pavilionul român;	Nemodificat	
t) cercetează, prin căpităniile de port, evenimentele și accidentele de navigație;	Nemodificat	
u) sancționează contravențional persoanele care încalcă prevederile legale privind navigația și poluarea apelor naționale navigabile de către nave, dacă faptele acestora nu întrunesc elementele constitutive ale unei infracțiuni;	Nemodificat	



v) transcriere constituirea, transmiterea sau stingerea drepturilor reale asupra navelor care arborează pavilionul român, precum și asupra navelor aflate în construcție;	Nemodificat	
x) reprezintă statul român în organismele internaționale pe bază de mandat acordat în condițiile legii;	Nemodificat	
y) alte atribuții stabilite prin actul normativ de organizare și funcționare a Autorității Navale Române.	Nemodificat	
<b>Art. 8. - (1)</b> 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".	Nemodificat	
<b>(2)</b> Autoritatea Navală Română preia toate drepturile și obligațiile celor două persoane juridice care se desființează.	Nemodificat	
<b>(3)</b> Regulamentul de organizare și funcționare a Autorității Navale Române se aprobă prin hotărâre a Guvernului.	Nemodificat	
	2. La articolul 8, după alineatul (3) se introduce un nou alineat, alineatul (4), cu următorul cuprins:	
	„(4) Sediul Autorității Navale Române este în municipiul București, Bulevardul Mărășești, nr. 26.”	Cod civil - Art. 196. - (1) Nulitatea unei persoane juridice poate fi constatată sau, după caz, declarată de instanța judecătorească numai atunci când: e) actul de înființare nu prevede denumirea, sediul sau obiectul de activitate;
<b>Art. 9. - (1)</b> Autoritatea Navală Română este condusă de un consiliu de conducere compus din 7 membri, dintre care unul este președinte și director general.	Nemodificat	
<b>(2)</b> Membrii consiliului de conducere, precum și președintele acestuia se numesc și se revocă prin ordin al ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului.	Nemodificat	

v. 17.08.2012

<b>(3)</b> Salarizarea directorului general și indemnizația membrilor consiliului de conducere se stabilesc prin ordin al ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului.	Nemodificat	
<b>(4)</b> 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.	Nemodificat	
<b>(5)</b> 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.	Nemodificat	
<b>(6)</b> Personalul transferat beneficiază de salariile și drepturile avute anterior organizării Autorității Navale Române, până la încheierea contractului colectiv de muncă.	Nemodificat	
<b>(7)</b> Pentru activitățile și operațiunile specifice desfășurate sau pentru activitățile efectuate în legătură cu acestea Autoritatea Navală Română percepe tarife stabilite prin ordin al ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului.	Nemodificat	
<b>(8)</b> 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.	Nemodificat	
<b>(9)</b> Autoritatea Navală Română își exercită atribuțiile prin aparatul propriu, prin căpitaniile de port și prin inspectoratele tehnice, care sunt organe teritoriale operative ale acesteia.	Nemodificat	
	3. La articolul 9, după alineatul (9) se introduce un nou alineat, alineatul (10), cu următorul cuprins:	
	„(10) Structura organizatorică a Autorității Navale Române	Cod civil - Art. 187. - Orice

v. 17.08.2012

	se aprobă prin ordin al ministrului.”	persoană juridică trebuie să aibă o organizare de sine stătătoare și un patrimoniu propriu, afectat realizării unui anumit scop licit și moral, în acord cu interesul general.
<b>SECȚIUNEA a 3-a.</b> Administrații portuare și/sau de căi navigabile interioare	Nemodificat	
<b>Art. 10. - (1)</b> Funcția de autoritate portuară și/sau de căi navigabile interioare este îndeplinită de administrațiile portuare și/sau de căi navigabile interioare, care au ca principal obiect de activitate aplicarea politicii portuare și de căi navigabile interioare, elaborată de minister, coordonarea activităților care se desfășoară în porturi și pe căile navigabile interioare și implementarea programelor de dezvoltare a infrastructurilor portuare și de căi navigabile interioare.	Nemodificat	
<b>(2)</b> Modul de organizare și funcționare a activităților în porturi și pe căile navigabile interioare, de administrare a porturilor și a căilor navigabile interioare, de utilizare a infrastructurii portuare și de căi navigabile interioare, aparținând domeniului public, se stabilește prin lege.	Nemodificat	
<b>SECȚIUNEA a 4-a</b> Sistemul de educare, pregătire profesională și perfecționare a personalului din domeniul transportului maritim și pe căile navigabile interioare	Nemodificat	
Art. 11. - (1) Activitățile de educare, respectiv pregătirea profesională și perfecționarea personalului navigant român, se desfășoară numai printr-o formă de pregătire aprobată.	Nemodificat	
(2) Activitățile de <b>educare privind pregătirea profesională și perfecționarea</b> personalului navigant se desfășoară prin furnizori de educație acreditați în condițiile	Nemodificat	

legii.		
(3) Activitățile de perfecționare obligatorii în domeniu se desfășoară prin Centrul Român pentru Pregătirea și Perfecționarea Personalului din Transporturile Navale - CERONAV, instituție publică aflată în subordinea Ministerului Transporturilor, denumit în continuare CERONAV.	Nemodificat	
(4) Pentru activitățile și operațiunile specifice desfășurate, CERONAV percepe tarife aprobate prin ordin al ministrului transporturilor.	Nemodificat	
(5) Forma de pregătire aprobată pentru obținerea și menținerea valabilității brevetelor și certificatelor personalului navigant reprezintă totalitatea cursurilor organizate de un furnizor de educație, de formare profesională sau de perfecționare, aprobate de Autoritatea Navală Română.	Nemodificat	
<b>Art. 12. - (1)</b> CERONAV își poate desfășura activitatea de perfecționare profesională și prin intermediul unor furnizori de educație acreditați de Ministerul Transporturilor, conform legii.	Nemodificat	
<b>(2)</b> Furnizorii de educație privind serviciile de pregătire și perfecționare a personalului din transportul maritim și pe căile navigabile, care au fost acreditați sau supuși unei proceduri similare în vederea desfășurării acestor activități într-un stat membru al Uniunii Europene ori aparținând Spațiului Economic European, sunt exceptați de la cerința acreditării prevăzute la alin. (1).	Nemodificat	
Art. 13. - (1) Autoritatea Navală Română are obligația să monitorizeze permanent respectarea condițiilor în baza cărora au fost aprobate formele de pregătire prevăzute la art. 11 alin. (5), modul de derulare a acestora, inclusiv calificarea și experiența personalului didactic și ale instructorilor, precum și baza tehnico-materială aferentă.	Nemodificat	

(2) Dacă în cadrul procesului de monitorizare se constată nerespectarea criteriilor de acreditare în baza cărora cursurile organizate de un furnizor de educație au fost aprobate, Autoritatea Navală Română va notifica furnizorul de educație, pentru ca într-o perioadă limitată de timp să remedieze deficiențele constatate.	Nemodificat	
(3) Dacă furnizorul de educație nu remediază deficiențele constatate de Autoritatea Navală Română, comisia de evaluare va propune suspendarea acreditării pe o perioadă de maximum 3 luni.	Nemodificat	
(4) Dacă deficiențele constatate nu au fost remediate după expirarea termenului de suspendare, Autoritatea Navală Română va decide anularea acreditării acordate furnizorului de educație pentru desfășurarea unui anumit curs.	Nemodificat	
(5) Toate cursurile sau programele de formare profesională aflate în desfășurare în momentul emiterii unei decizii de suspendare ori anulare a acreditării vor fi finalizate sub supravegherea comisiei de evaluare acreditate. Pe perioada suspendării sau după anularea acreditării este interzisă începerea unor grupe noi de formare profesională în domeniu.	Nemodificat	
<b>CAPITOLUL III</b> <i>Abrogat</i>	Nemodificat	
<b>CAPITOLUL IV</b> Nave	Nemodificat	
<b>SECȚIUNEA 1</b> Dispoziții generale	Nemodificat	
	4. Articolul 15 se modifică și va avea următorul cuprins:	
Art. 15. - Toate <b>navele maritime și de navigație interioară</b> , care fac obiectul prezentei ordonanțe, indiferent de pavilionul pe care îl arborează, pe timpul cât navighează sau staționează în apele naționale navigabile ale României și în porturile românești, sunt obligate să respecte prevederile legislației naționale și ale acordurilor și convențiilor	„Art. 15. - Toate <b>navele</b> care fac obiectul prezentei ordonanțe, indiferent de pavilionul pe care îl arborează, pe timpul cât navighează sau staționează în apele naționale navigabile ale României și în porturile românești, sunt obligate să respecte prevederile legislației naționale și ale acordurilor și convențiilor internaționale la care România este	

internaționale la care România este parte.	parte.”	
Art. 16. - (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.	Nemodificat	
(2) Prevederile alin. (1) se aplică și navelor care navighează sau staționează în apele naționale, altele decât cele navigabile.	Nemodificat	
(3) Normele tehnice obligatorii pentru navele care arborează pavilionul român privind proiectarea, construcția, modificarea și transformarea sunt cele aprobate de minister sau cele ale unor organizații recunoscute.	Nemodificat	
Art. 16 <sup>1</sup> . - (1) Conformitatea cu normele tehnice obligatorii de construcție a navelor care arborează pavilionul român se dovedește cu certificate emise de Autoritatea Navală Română sau de o organizație recunoscută, prevăzută în lista redactată și publicată de Comisia Europeană în Jurnalul Oficial al Comunităților Europene, respectiv în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, după caz.	Nemodificat	
(2) Conformitatea navelor care arborează pavilionul român cu cerințele tehnice prevăzute în acordurile și convențiile internaționale aplicabile, la care România este parte, se dovedește cu certificate emise de Autoritatea Navală Română sau de o organizație recunoscută cu care Autoritatea Navală Română a încheiat contract de mandat special.	Nemodificat	
	5. La articolul 16 <sup>1</sup> , alineatul (3) se modifică și va avea următorul cuprins:	

v. 17.08.2012

<p>(3) Orice navă care se construiește în alt stat și urmează, la finalizarea lucrărilor, să arboreze pavilionul român trebuie să fie supravegheată în timpul construcției de către Autoritatea Navală Română sau de către o organizație recunoscută cu care Autoritatea Navală Română a încheiat <b>contract de mandat special</b>, în funcție de solicitarea proprietarului navei.</p>	<p>„(3) Orice navă care se construiește în alt stat și urmează, la finalizarea lucrărilor, să arboreze pavilionul român trebuie să fie supravegheată în timpul construcției de către Autoritatea Navală Română <b>sau de către o organizație recunoscută</b>, în funcție de solicitarea proprietarului navei.”</p>	<p>Intrucât construcția navelor în state terțe poate fi supravegheată de o organizație recunoscută (ROs) dar care nu are contract de mandat special încheiat cu ANR iar armatorii romani au apelat la Ros solicitand ulterior înmatricularea, s-a procedat la modificare astfel încât să se elimine restricția.</p>
<p>Art. 17. - Accesul <b>navelor maritime și de navigație interioară</b>, indiferent de pavilionul pe care îl arborează, în porturile românești și pe căile navigabile interioare este liber și nediscriminatoriu.</p>	<p>6. Articolul 17 se modifică și va avea următorul cuprins: „Art. 17. - Accesul <b>navelor</b>, indiferent de pavilionul pe care îl arborează, în porturile românești și pe căile navigabile interioare este liber și nediscriminatoriu.”</p>	<p>Reglementarea actuală nu include o serie de nave cum ar fi: construcțiile plutitoare, instalațiile plutitoare și ambarcațiunile drept pentru care pentru facilitarea accesului tuturor tipurilor de nave a fost modificată prevederea.</p>
	<p>7. Articolul 18 alin (1) se modifică și va avea următorul cuprins:</p>	
<p>Art. 18. - (1) Supravegherea navigației și <b>controlul</b> traficului în apele naționale navigabile și în porturi se exercită de Autoritatea Navală Română.</p>	<p>„Art. 18. - (1) Supravegherea navigației și <b>managementul</b> traficului în apele naționale navigabile se exercită de Autoritatea Navală Română.”</p>	<p>A se vedea motivația de la art. 7 lit. i)</p>
<p>(2) Ministerul, prin Autoritatea Navală Română, își exercită autoritatea și asupra navelor care arborează pavilionul român și navighează în marea liberă sau în apele naționale navigabile ale altor state.</p>	<p>Nemodificat</p>	
<p><b>Art. 19. - (1)</b> 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</p>	<p>Nemodificat</p>	

v. 17.08.2012

<p>căroră se 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>		
<p><b>Art. 20.</b> - 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>	Nemodificat	
<p><b>Art. 21.</b> - (1) Apele naționale navigabile ale României sunt formate din marea teritorială, apele interioare navigabile, radele și acvatoriile portuare, precum și din bazinele șantierelor navale.</p> <p>(2) Regimul și întinderea mării teritoriale și ale apelor maritime interioare se stabilesc prin lege.</p> <p>(3) Apele interioare navigabile sunt constituite din:</p> <p><b>a)</b> fluviul Dunărea, râurile, canalele și lacurile situate în interiorul teritoriului României, pe porțiunile lor navigabile;</p> <p><b>b)</b> apele navigabile de frontieră, de la malul românesc până la linia de frontieră;</p> <p><b>c)</b> apele maritime interioare.</p> <p>(4) Fluviul Dunărea, râurile, canalele și lacurile situate în interiorul teritoriului României, pe 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>	Nemodificat	



<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, care, împreună cu cheiurile aferente, sunt destinate activităților de construcții și reparații de nave.</p>		
Art. 22. - Regulile de siguranță a navigației în apele naționale navigabile și în porturi se stabilesc prin ordin al ministrului transporturilor.	Nemodificat	
<b>SECȚIUNEA a 2-a</b>		
<b>Art. 23.</b> - Sunt nave, în înțelesul prezentei ordonanțe:	Nemodificat	
	8. La articolul 23 litera a) și c) se modifică și vor avea următorul cuprins:	
a) navele maritime și de navigație interioară de orice tip, propulsate sau nepropulsate, care navighează la suprafață ori în imersie, destinate transportului de mărfuri și/sau de persoane, pescuitului, remorcajului ori împingerii;	„a) navele maritime și de navigație interioară de orice tip, propulsate sau nepropulsate, care navighează la suprafață ori în imersie, destinate transportului de mărfuri și/sau de persoane, pescuitului, remorcajului ori împingerii, <b>precum și altor activități pe apă.</b>	Activitățile de transport naval și cele auxiliare acestora implica utilizarea mai multor tipuri de navă decât cele mai frecvente utilizate și care sunt enumerate în acest moment de reglementare, pentru eliminarea restricțiilor și pentru a acoperi toată gama de activități pe apă s-a modificat prevederea actuală.
b) instalații plutitoare, cum ar fi: drage, elevatoare plutitoare, macarale plutitoare, graifere plutitoare și altele asemenea, cu sau fără propulsie;	Nemodificat	

v. 17.08.2012

<p><b>c)</b> construcții plutitoare care, în mod normal, nu sunt destinate deplasării, cum ar fi: docuri plutitoare, debarcadere plutitoare, pontoane, hangare plutitoare pentru nave, platforme de foraj și altele asemenea, <b>faruri plutitoare;</b></p>	<p>c) construcții plutitoare care, în mod normal, nu sunt destinate deplasării, cum ar fi: docuri plutitoare, debarcadere plutitoare, pontoane, hangare plutitoare pentru nave, platforme de foraj, <b>faruri plutitoare</b> și altele asemenea;”</p>	<p>Au fost efectuate reformulări ale textelor pentru o mai bună înțelegere a prevederilor.</p>
<p><b>d)</b> ambarcațiuni de agrement.</p>	<p>Nemodificat</p>	
<p><b>Art. 24.</b> - Fac parte din nave 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 omenești, prevenirii poluării, comunicațiilor, igienei și exploatării potrivit destinației navei, precum și proviziile.</p>	<p>Nemodificat</p>	
<p><b>Art. 25. - (1)</b> Conformitatea cu <b>normele</b> tehnice obligatorii de construcție a navelor, prevăzute la art. 16 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.</p>	<p>Nemodificat</p>	
	<p><b>9.</b> 10. La articolul 25 alineatul (2) se abrogă.</p>	
<p><b>(2)</b> Orice navă care se construiește în alt stat și urmează, la finalizarea lucrărilor, să arboreze 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>Se abroga. Identic cu art. 16<sup>1</sup> alin. 3, este deja tratat anterior.</p>
<p><b>Art. 26. - (1)</b> Ministerul aprobă și face publice normele tehnice naționale obligatorii de construcție a navelor.</p>	<p>Nemodificat</p>	
<p><b>(2)</b> Autoritatea Navală Română va face publică lista cuprinzând organizațiile recunoscute cu care a încheiat contracte de mandat special.</p>	<p>Nemodificat</p>	

<b>SECȚIUNEA a 4-a</b>		
Naționalitatea navei. Dreptul de a arboră pavilionul român. Înmatricularea, radierea și evidența navelor		
<b>Art. 44. - (1)</b> Orice navă care se află în apele naționale navigabile ale României trebuie să arboreze pavilionul statului în care este înmatriculată. <b>(2)</b> Navele au naționalitatea statului în care au fost înmatriculate și al cărui pavilion sunt autorizate să îl arboreze.	Nemodificat	
<b>Art. 45. - (1)</b> În numele Guvernului, ministerul, prin Autoritatea Navală Română, acordă, suspendă sau retrage dreptul de arborare a pavilionului român.	Nemodificat	
	<b>10.</b> La articolul 45 alineatul (2) se modifică și va avea următorul cuprins:	
(2) Dreptul de a arboră pavilionul român se acordă:	„(2) Dreptul de a arboră pavilionul român se acordă:	- Sintagma „navelor maritime și de navigație interioară” este limitativă având în vedere definiția navelor de la art.23 și detalierea acestora la art.51 <sup>3</sup> alin. (1) și alin. (2)
a) navelor <b>maritime și de navigație interioară</b> deținute în proprietate sau în leasing de persoane juridice sau fizice române;	<b>a) navelor</b> deținute în proprietate de persoane juridice sau fizice române;	
b) navelor <b>maritime și de navigație interioară</b> proprietate a persoanelor fizice care au cetățenia unui stat membru al Uniunii Europene sau aparținând Spațiului Economic European ori a persoanelor juridice având sediul în Uniunea Europeană sau în Spațiul Economic European;	<b>b) navelor</b> proprietate a persoanelor fizice care au cetățenia unui stat membru al Uniunii Europene sau aparținând Spațiului Economic European ori a persoanelor juridice având sediul în Uniunea Europeană sau în Spațiul Economic European;	
c) navelor <b>maritime și de navigație interioară</b> proprietate a persoanelor fizice străine cu domiciliul în România sau a filialelor din România ale persoanelor juridice străine, altele decât cele menționate la lit. b);	<b>c) navelor</b> proprietate a persoanelor fizice străine cu domiciliul <b>sau reședința</b> în România sau a filialelor din România ale persoanelor juridice străine, altele decât cele menționate la lit. b);	
d) navelor <b>maritime sau de navigație interioară</b> proprietate a persoanelor juridice sau fizice <b>străine</b> , închiriate prin contracte de tip bare-boat ori leasing, pe perioade mai mari de un an, de persoane juridice sau fizice	<b>d) navelor</b> proprietate a persoanelor juridice sau fizice <b>altele decât cele române</b> , închiriate prin contracte de tip bare-boat ori leasing, pe perioade mai mari de un an, de persoane juridice sau fizice române <b>sau străine.</b> .,	

române.		
(3) În toate cazurile prevăzute la alin. (2) trebuie să se facă dovada că navele îndeplinesc prevederile art. 16 <sup>1</sup> .	Nemodificat	
(4) Navele menționate la alin. (2) pierd dreptul de arborare a pavilionului român la încetarea contractului de închiriere de tip bare-boat sau leasing ori la solicitarea în scris a proprietarului sau a operatorului cu avizul proprietarului, după caz.	Nemodificat	
Art. 46. - (1) Pentru a obține dreptul de arborare a pavilionului român, în condițiile art. 45, persoanele fizice sau juridice române/străine trebuie să prezinte:	Nemodificat	
	<b>11.</b> La articolul 46 alineatul (1), literele a)-b) se modifică și vor avea următorul cuprins:	
a) <b>certificatul de radiere</b> pentru navele prevăzute la art. 45 alin. (2) lit. a)-c);	„a) <b>un document care atestă radierea sau scoaterea din evidență a</b> navelor prevăzute la art. 45 alin. (2) lit. a)-c);	Din practica s-a constatat ca unele state elibereaza certificate de radiere inasa altele elibereaza numai o adeverinta sau un document care atesta faptul ca nava nu mai este inregistrata sau in evidentele sale, motiv pentru care s-a procedat la modificarea in consecinta.
b) certificatul de suspendare a dreptului de arborare a pavilionului deținut anterior, pentru navele prevăzute la art. 45 alin. (2) lit. d).	<b>b) un document care atestă suspendarea dreptului de arborare a pavilionului deținut anterior, pentru navele prevăzute la art. 45 alin. (2) lit. d), în cazul în care nava a fost înmatriculată anterior.”</b>	Pentru simplificarea procedurilor in cazul navelor care anterior nu au avut drept de arborare a pavilionului, cum ar fi navele nou construite.
	<b>12.</b> La articolul 46 alineatul (2) se abrogă.	
(2) Navele menționate la alin. (1) pierd dreptul de arborare a pavilionului român la încetarea contractului de închiriere de tip bare-boat sau leasing ori la solicitarea în scris a proprietarului sau a operatorului, cu avizul proprietarului,	Abrogat	Se regăsește la art. 45 alin. 4

v. 17.08.2012

după caz.		
Art. 46 <sup>1</sup> . - (1) Dreptul de arborare a pavilionului român se acordă de Autoritatea Navală Română, prin căpităniile de port desemnate în conformitate cu prevederile art. 51 <sup>1</sup> alin. (4)	Nemodificat	
(2) După emiterea actului de naționalitate căpitănia de port comunică Autorității Navale Române datele din registrul matricol pentru a fi centralizate în Registrul de evidență centralizată a navelor care arborează pavilionul român.	Nemodificat	
	<b>13.</b> La articolul 46 <sup>1</sup> alineatul (3) se modifică și va avea următorul cuprins:	
(3) Valabilitatea actelor de naționalitate este de 5 ani și se poate prelungi pe perioade de încă 5 ani, cu condiția ca certificatele tehnice să fie valabile.	“(3) Actele de naționalitate sunt valabile pe toată perioada în care nava are dreptul de arborare a pavilionului român ori până la schimbarea proprietarului și/sau operatorului navei.”	Se urmărește simplificarea legislației și a formalităților și implementarea de bune practici ale statelor europene.
(4) După acordarea dreptului de arborare a pavilionului român, căpităniile de port înmatriculează nava în registrele matricole și emit actul de naționalitate a navei, care atestă acest drept.	Nemodificat	
Art. 47. - Navele care au obținut dreptul de arborare a pavilionului român sunt de naționalitate română și nu au dreptul să arboreze pavilionul altui stat.	Nemodificat	
Art. 48. - (1) Navele care au obținut dreptul de arborare a pavilionului român au dreptul să navigheze numai dacă au la bord următoarele documente valabile: a) documentele care atestă dreptul de a arbora acest pavilion; b) certificatul de conformitate cu <b>normele</b> tehnice obligatorii; c) certificatele care să ateste conformitatea cu prevederile acordurilor și convențiilor internaționale la care România este parte.	Nemodificat	
	<b>14.</b> La articolul 48 alineatul (2) se modifică și va avea	

	următorul cuprins:	
(2) Navele care arborează pavilionul român trebuie să țină un jurnal de bord <b>și, după caz, alte jurnale stabilite prin ordin al ministrului transporturilor.</b>	<b>(2)</b> Navele care arborează pavilionul român trebuie să țină un jurnal de bord <b>sau alte jurnale conform legii, după caz.</b>	Sunt jurnale care sunt stabilite prin conventii internaționale.
	<b>15.</b> După articolul 48 se introduce un nou articol <b>48<sup>1</sup></b> care va avea următorul cuprins:	
	<b>Art. 48<sup>1</sup>.</b> – <b>(1)</b> Autoritatea Navală Română poate suspenda dreptul de arborare a pavilionului român dacă nu se respectă condițiile prevăzute la art. 128 alin. (1).	Se reglementează măsura suspendării ca măsura intermediară înaintea retragerii
	(2) Suspendarea se poate dispune pe o perioadă de maxim 3 luni.	
	(3) Dacă în perioada suspendării deficiențele constatate nu sunt remediate Autoritatea Navală Română poate dispune retragerea dreptului de arborare a pavilionului român.	
Art. 50. - (1) Dreptul de a arbora pavilionul român se retrage:	Nemodificat	
a) la solicitarea proprietarului navei;	Nemodificat	
	<b>16.</b> La articolul 50 alineatul (1), litera b) se modifică și va avea următorul cuprins:	
b) dacă nu mai sunt îndeplinite condițiile prevăzute la art. 45 alin. (2);	b) din oficiu, dacă nu mai sunt îndeplinite condițiile prevăzute la art. 45 alin. (2);	
	<b>17.</b> La articolul 50 alineatul (1), după litera b) se introduce o nouă literă c) care va avea următorul cuprins:	
c) Abrogată prin punctul 16. din Legea nr. 290/2007 începând cu 19.11.2007	c) în cazul în care deficiențele constatate conform art. 128 alin. (1) nu sunt remediate.	
	<b>18.</b> La articolul 50 alineatul (1), litera d) se modifică și va avea următorul cuprins:	
d) dacă nava a suferit o pierdere totală ca urmare a unui naufragiu, eșuării, incendiului, scufundării, abandonării sau altor asemenea împrejurări ori a fost dezmembrată.	d) din oficiu, dacă nava a suferit o pierdere totală ca urmare a unui naufragiu, eșuării, incendiului, scufundării, sau altor asemenea împrejurări ori a fost dezmembrată sau abandonată.	Litera d se impune pentru a se pune în aplicare prevederile art.128 alin.(4) ori alte situații reglementate de prevederile legale în vigoare.

	<b>care au obținut dreptul de arborare</b> a pavilionului român se înmatriculează în registrul prevăzut la alin. (1) sau în cel prevăzut la alin. (2), la solicitarea proprietarului navei, în raport de naționalitatea acestuia.	
(2) Navele de navigație interioară care arborează pavilionul român se înmatriculează în Registrul matricol al navelor de navigație interioară.	Nemodificat	
	<b>22.</b> La articolul 51 <sup>1</sup> alineatul (3) se abrogă.	
(3) Navele <b>maritime și de navigație interioară</b> prevăzute la art. 45 alin. (2) lit. a) și d) și care au obținut dreptul de a arbora pavilionul român se înscriu în Registrul matricol al navelor în bare-boat și leasing.	Se abroga	Prevederea nu mai este necesară deoarece a fost reglementată prin introducerea alin <b>1<sup>2</sup> și 7</b>
	<b>23.</b> La articolul 51 <sup>1</sup> se introduce un nou alineat, alineatul (3 <sup>1</sup> ) cu următorul cuprins:	
	<b>(3<sup>1</sup>)</b> Navele de pescuit comercial precum și navele de pescuit în scop științific care arborează pavilionul român, indiferent de tipul și capacitatea lor, se înmatriculează în <i>Registrul matricol al navelor de pescuit</i> .	S-a introdus noțiunea de <i>Registrul matricol al navelor de pescuit</i> .
	<b>24.</b> La articolul 51 <sup>1</sup> alineatul (4) se modifică și va avea următorul cuprins:	
(4) Registrele prevăzute la alin. (1)-(3) se țin de căpitanii de port desemnate în acest sens prin decizie a directorului general al Autorității Navale Române.	(4) Registrele prevăzute la alin. (1)-(3 <sup>1</sup> ) se țin de către Autoritatea Navală Română.	Urmare a Directivelor europene, în toate statele europene registrele sunt ținute în formă electronică de către autoritatea competentă. Prin această modificare se urmărește crearea unui birou unic virtual (One Stop Shop), orice căpitanie, precum și orice alt birou al Autorității Navale Române va putea efectua înmatricularea fără a mai fi necesară deplasarea

		solicitantului pe distanțe mari.
	<b>25.</b> La articolul 51 <sup>1</sup> alineatul (5) se modifică și va avea următorul cuprins:	
(5) Autoritatea Navală Română ține evidența navelor prevăzute la alin. (1)-(3) în Registrul de evidență centralizată a navelor.	(5) Autoritatea Navală Română ține evidența centralizată a navelor prevăzute la alin. (1)-(3 <sup>1</sup> ).	
(6) Forma și conținutul registrelor prevăzute în prezentul articol se aprobă prin ordin al ministrului transporturilor.	Nemodificat	
	<b>26.</b> La articolul 51 <sup>1</sup> după alineatul (6) se introduce un nou alineat (7) care va avea următorul cuprins:	
	(7) În registrele prevăzute la alin. (1)- (3 <sup>1</sup> ) înmatricularea navelor se face distinct pentru navele care sunt în proprietate, în contract de leasing și în contract de bare-boat.	La solicitarea ANR pentru realizarea unei evidente stricte a navelor.
Art. 51 <sup>2</sup> . - (1) Categoriile de ambarcațiuni de agrement, precum și certificatul de conducător de ambarcațiune de agrement pe care trebuie să îl posede conducătorii acestora se stabilesc prin ordin al ministrului transporturilor.	Nemodificat	
(2) Modelul certificatelor și condițiile de obținere a acestora se stabilesc prin ordin al ministrului transporturilor.	Nemodificat	
	<b>27.</b> La articolul 51 <sup>3</sup> alineatele (1)-(3) se modifică și vor avea următorul cuprins:	
Art. 51 <sup>3</sup> . - (1) Navele <b>maritime, navele de navigație interioară, instalațiile și construcțiile plutitoare</b> cu propulsie proprie se individualizează printr-un nume propus de proprietar și aprobat de Autoritatea Navală Română.	Art. 51 <sup>3</sup> . - (1) Navele cu propulsie proprie prevăzute la art. 23 lit. a)-c) se individualizează printr-un nume propus de proprietar și aprobat de Autoritatea Navală Română.	
(2) Navele <b>maritime, navele de navigație interioară, navele de agrement, instalațiile și construcțiile plutitoare fără propulsie</b> se individualizează printr-un număr acordat de Autoritatea Navală Română.	(2) Navele fără propulsie prevăzute la art. 23 lit. a)-c) și ambarcațiunile de agrement se individualizează printr-un număr acordat de Autoritatea Navală Română.	Pentru consecvența cu formulările de același tip din alte articole
(3) La solicitarea proprietarului și cu acordul căpitaniei portului de înmatriculare, navele prevăzute la alin. (2) pot	(3) La solicitarea proprietarului navele prevăzute la alin. (2) pot purta și un nume, propus de proprietar și aprobat de	



purta și un nume.	Autoritatea Navală Română.	
(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.	Nemodificat	
(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.	Nemodificat	
	28. La articolul 51 <sup>4</sup> , alineatul (1) se abrogă.	
Art. 51 <sup>4</sup> . - (1) Navele care au obținut dreptul de arborare a pavilionului român se înmatriculează în registrele prevăzute la art. 51 <sup>1</sup> alin. (1)-(3).		Se abroga. Prevederile au fost preluate la art. 51 <sup>1</sup> alin (1) la (3 <sup>1</sup> )
(2) Nu se înmatriculează în registrele matricole prevăzute la art. 51 <sup>1</sup> următoarele categorii de nave:	Nemodificat	
	29. La articolul 51 <sup>4</sup> , alineatul (2) lit. a)-c) se modifică și vor avea următorul cuprins:	
a) navele cu un deplasament de până la 15 m <sup>3</sup> inclusiv sau o capacitate de încărcare mai mică de 15 tone;	a) navele cu un deplasament de până la 15 m <sup>3</sup> inclusiv sau o capacitate de încărcare mai mică de 15 tone <b>care nu efectuează activități în scop comercial;</b>	Având în vedere faptul că navele utilizate în scop comercial au o utilizare intensivă, spre deosebire de cele de agrement care sunt folosite numai sezonier și ocazional, ținând cont și de excluderile prevăzute de Directiva privind introducerea pe piață a ambarcațiunilor de agrement care prevede că aprobarea de tip se dă înainte de începerea producției, s-a urmărit simplificarea formalităților pentru navele de agrement iar pentru cele

		utilizate în scop comercial regimul juridic este diferit, urmând ca acestea să fie supravegheate mult mai atent având în vedere faptul că efectuează transport public.
b) ambarcațiunile de agrement;	b) ambarcațiunile de agrement <b>cu o lungime mai mare sau egală de 7 m și/sau cu o puterea motorului mai mare sau egală cu 15 kW;</b>	
c) ambarcațiunile cu o lungime mai mică de 7 m și/sau cu o propulsie mai mică de 15 kW;	c) ambarcațiunile <b>de agrement, precum și orice alte ambarcațiuni</b> cu o lungime mai mică de 7 m și/sau cu o puterea motorului mai mică de 15 kW;	
d) ambarcațiunile propulsate prin forța umană;	d) ambarcațiunile propulsate prin forța umană;	
e) ambarcațiunile de agrement cărora nu li se aplică reglementările naționale privind introducerea pe piață a acestora, cu excepția ambarcațiunilor destinate să transporte persoane în scop comercial și a ambarcațiunilor stabilite prin regulamentul de aplicare a prezentei ordonanțe.	Nemodificat	
	30. La articolul 51 <sup>4</sup> , alineatele (3)-(6) se modifică și vor avea următorul cuprins:	
(3) Navele prevăzute la alin. (2) lit. a) și b) se înscriu într-un registru de evidență <b>de către căpităniile de port.</b>	(3) Navele prevăzute la alin. (2) lit. a) și b) se înscriu de către Autoritatea Navală Română într-un registru de evidență.	
(4) Navele prevăzute la alin. (2) lit. c)-e) nu se înscriu în registrul de evidență al căpităniilor de port.	(4) Navele prevăzute la alin. (2) lit. c)-e) nu se înscriu în registrul de evidență.	
(5) Forma și conținutul registrului de evidență prevăzut la alin. (3), <b>precum și procedurile de înscriere</b> se aprobă prin ordin al ministrului transporturilor.	(5) Forma și conținutul registrului de evidență prevăzut la alin. (3) se aprobă prin ordin al ministrului transporturilor.	
(6) La solicitarea proprietarului navele prevăzute la alin. (2) pot obține dreptul de arborare a pavilionului român și vor fi înmatriculate în conformitate cu prevederile alin. (1).	(6) <b>Prin excepție de la prevederile</b> alin. (2) la solicitarea proprietarului orice navă poate obține dreptul de arborare a pavilionului român și va fi înmatriculată în condițiile prezentei ordonanțe.	
Art. 51 <sup>5</sup> . - (1) Dreptul de arborare a pavilionului român se	Nemodificat	

poate suspenda în cazul navelor care arborează pavilionul român și fac obiectul unui contract de bare-boat sau leasing cu o durată mai mare de un an, încheiat cu o persoană juridică străină, la solicitarea proprietarului, în vederea înscrierii într-un registru al altui stat.		
(2) Proprietarul navei care solicită suspendarea pavilionului român are obligația să predea actul de naționalitate al navei și să declare noul stat de pavilion.	Nemodificat	
	31.La articolul 51 <sup>5</sup> alineatele (3)-(4) se modifică și vor avea următorul cuprins:	
(3) Pe perioada suspendării pavilionului român aspectele legate de publicitatea proprietății, a garanțiilor reale și a sarcinilor ce grevează nava vor continua să fie guvernate de legea română.	(3) Pe perioada suspendării <b>dreptului de arborare a pavilionului român</b> , aspectele legate de publicitatea proprietății, a garanțiilor reale și a sarcinilor ce grevează nava vor continua să fie guvernate de legea română.	Pentru identitate de terminologie se introduce sintagma “dreptului de arborare”
(4) Suspendarea se acordă pentru o perioadă de maximum 2 ani. În cazul în care contractul de bare-boat sau leasing prevăzut la alin. (1) este încheiat pentru o perioadă mai mare de 2 ani, proprietarul navei poate solicita prelungirea suspendării pentru perioade de maximum 2 ani.	(4) Dreptul de arborare a pavilionului român se suspendă pentru o perioadă ce nu poate depăși durata contractului.	Eliminarea perioadei de 2 ani – printre alte solicitări, cerută de armatori
<b>Art. 51<sup>6</sup>.</b> - (1) În cazul contractelor de închiriere de tip <b>bare-boat sau leasing</b> pentru nave care arborează pavilionul român, încheiate între proprietarii români și operatori români sau străini ori 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, să fie menționat și numele acestuia. Noul act de naționalitate se emite cu condiția depunerii prelabile a actului de naționalitate inițial, care se păstrează la Autoritatea Navală Română. (2) Noul act de naționalitate, emis în condițiile alin. (1), este valabil pe perioada derulării contractului sau până la solicitarea în scris a proprietarului privind anularea acestuia.	Nemodificat	

(3) După expirarea sau anularea actului de naționalitate emis în condițiile alin. (1), acesta se depune la Autoritatea Navală Română, care restituie proprietarului actul de naționalitate inițial.	Nemodificat	
	32. La articolul 51 <sup>7</sup> , alineatul (1) se modifică și va avea următorul cuprins:	
Art. 51 <sup>7</sup> . - (1) Evidența navelor în construcție se ține <b>de către căpităniile de port în a căror zonă de jurisdicție se află șantierul naval</b> , în Registrul de evidență a navelor în construcție.	Art. 51 <sup>7</sup> . - (1) Evidența navelor în construcție se ține de către Autoritatea Navală Română în <i>Registrul de evidență a navelor în construcție</i> .	
(2) Forma și conținutul Registrului de evidență a navelor în construcție se aprobă prin ordin al ministrului transporturilor.	Nemodificat	
(3) În Registrul de evidență a navelor în construcție se va menționa, în mod obligatoriu, contractul de construcție.	Nemodificat	
Art. 51 <sup>8</sup> . - (1) Orice navă care se construiește în România, cu excepția celor care nu se înmatriculează și a celor pentru care există reglementări speciale, trebuie să aibă un proiect avizat de autoritatea competentă a statului al cărui pavilion urmează să îl arboreze sau de o societate de clasificare agreată de respectiva autoritate.	Nemodificat	
(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 jurisdicție se construiește nava, pe baza proiectului prevăzut la alin. (1).	Nemodificat	
(3) Autoritatea sau societatea de clasificare prevăzută la alin. (1) are obligația să supravegheze executarea construcției navei.	Nemodificat	
	33. La articolul 51 <sup>8</sup> , după alineatul (3) se introduce un nou alineat, alineatul (3 <sup>1</sup> ), cu următorul cuprins:	

	(3 <sup>1</sup> ) Orice lucrare de transformare constructivă majoră, precum și de înlocuire a echipamentelor și/sau instalațiilor unei nave care determină modificări ale proiectului inițial, pentru navele care urmează să arboreze pavilion român, trebuie să fie executată numai în baza unei documentații avizate de Autoritatea Navală Română sau de o organizație recunoscută.	Prevedere care se regăsește în convenția SOLAS și în Ordinul 1447/2008
	34. La articolul 51 <sup>8</sup> , alineatul (4) se abrogă.	
(4) Ridicarea sau lansarea la apă de pe cală ori doc a unei nave se poate face numai cu aprobarea căpitaniei de port.	Abrogat	Având în vedere faptul că de la apariția normei și până în prezent numărul de nave a crescut în mod considerabil, în principal datorită directivei privind introducerea pe piață a ambarcațiunilor de agrement, care permite construcția lor oriunde în țară, lansarea la apă a acestora putând avea loc oriunde, inclusiv acolo unde nu există căpitanii de port, această prevedere devenind restrictivă în raport cu normele europene, eliminarea acesteia fiind necesară pentru conformitatea cu normele privind piața unică europeană.
Art. 51 <sup>9</sup> . - (1) În perioada probelor de marș, navele nou-construite în șantierele navale din România arborează pavilionul român, pe baza unui permis provizoriu emis de căpitania de port, la solicitarea șantierului naval.	Nemodificat	
(2) După preluarea de către beneficiar a navelor nou-construite, acestea vor arbora pavilionul statului în care urmează să fie înmatriculate și vor avea la bord documentul	Nemodificat	

v. 17.08.2012

<p>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 pe baza documentelor de înmatriculare sau pe baza unui permis provizoriu de arborare a pavilionului, emise de autoritățile competente ale statului respectiv.</p>		
<p>Art. 51<sup>10</sup>. - (1) Până la obținerea dreptului de arborare a pavilionului român, navele nou-construite sau dobândite în afara teritoriului României de persoane juridice ori 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) emite 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>	Nemodificat	
<p>Art. 51<sup>11</sup>. - (1) Constituirea și/sau transmiterea de drepturi reale asupra navelor, precum și stingerea acestor drepturi, care nu sunt transcrise în registrele prevăzute la art. 51<sup>1</sup> și 51<sup>7</sup>, nu sunt opozabile terților.</p>	Nemodificat	
<p>(2) Constituirea, transmiterea sau stingerea drepturilor</p>	Nemodificat	

reale asupra navelor care arborează pavilionul român se transcrie, la solicitarea persoanelor juridice sau fizice titulare ale acestor drepturi, făcându-se mențiunile corespunzătoare și în actul de naționalitate.		
CAPITOLUL V Personalul navigant și echipajul navelor	Nemodificat	
SECȚIUNEA I Personalul navigant. Echipajul navelor	Nemodificat	
Art. 52. - (1) Personalul navigant român este constituit din totalitatea persoanelor, indiferent de cetățenie, care posedă un brevet sau un certificat de capacitate, obținut ori recunoscut în conformitate cu prevederile legale și care dă dreptul acestora să îndeplinească funcții la bordul navelor.	Nemodificat	
(2) Evidența personalului navigant român se ține de Autoritatea Navală Română în registrele de evidență a personalului navigant.	Nemodificat	
(3) Forma și conținutul Registrului de evidență a personalului navigant român se aprobă prin ordin al ministrului transporturilor.	Nemodificat	
Art. 53. - (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 îndeplinește alte activități la bordul navei. (2) Echipajul este format din personal navigant și personal auxiliar, iar componența acestuia este stabilită conform tipului și destinației navei.	Nemodificat	
Art. 54. - (1) În cadrul echipajului funcțiile la bordul navelor care arborează pavilionul român pot fi îndeplinite numai de personalul navigant care posedă brevete sau certificate de capacitate corespunzătoare, după caz. (2) Personalul auxiliar efectuează activități la bordul navelor, pentru care nu se eliberează brevete sau certificate de capacitate.	Nemodificat	

v. 17.08.2012

<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>Art. 55. - (1) Fiecare membru al echipajului trebuie să posede, în mod obligatoriu, un document de identitate.  (2) Membrii de echipaj care își desfășoară activitatea pe nave maritime pot folosi ca document de identitate și carnetul de marinar.  (3) Carnetul de marinar se emite, în numele Guvernului, de minister, prin Autoritatea Navală Română.  (4) Membrii de echipaj care își desfășoară activitatea pe nave de navigație interioară trebuie să posede un carnet de serviciu prin care fac dovada calificării, a aptitudinilor medicale, a timpilor de navigație și a sectoarelor parcurse.  (5) Forma și conținutul carnetului de marinar și ale carnetului de serviciu se aprobă prin ordin al ministrului transporturilor.  (6) Carnetul de serviciu se emite de Autoritatea Navală Română.</p>	Nemodificat	
<p>Art. 56. - (1) Pe perioada efectuării probelor de marș ale navelor nou-construite sau ieșite din reparații, la bord se poate afla personalul de specialitate al șantierelor. Pe această perioadă, personalul de specialitate al șantierelor beneficiază de aceleași drepturi ca și personalul navigant, salariul acestuia acordându-se potrivit legii.  (2) Căpitania de port stabilește echipajul minim de siguranță care trebuie să fie imbarcat pe navele prevăzute la alin. (1), pe perioada probelor de marș.</p>	Nemodificat	
<p>Art. 57. - La bordul navelor care arborează pavilionul român, în afara echipajului, pot fi imbarcate și alte persoane, în limita mijloacelor de salvare existente la bord, cu acordul</p>	Nemodificat	



și pe răspunderea proprietarului/operatorului navei și cu aprobarea căpitaniei portului de îmbarcare.		
Art. 58. - (1) Din punct de vedere al activității desfășurate personalul navigant este format din următoarele categorii: a) personal de punte; b) personal de mașini;	Nemodificat	
c) Abrogată prin punctul 45. din Ordonanța de urgență nr. 74/2006 începând cu 09.10.2006.	Nemodificat	
(2) Din punct de vedere al calificării personalul navigant este format din următoarele categorii:	Nemodificat	
a) personal navigant posesor de brevete, respectiv personalul prevăzut la art. 59 lit. a)-f); b) personal navigant posesor de certificate de capacitate, respectiv personalul prevăzut la art. 59 lit. g).	Nemodificat	
(3) Personalul auxiliar poate fi format din următoarele categorii: a) personal medico-sanitar; b) personal sanitar-veterinar; c) personal de pescuit și de prelucrare a peștelui; d) personal tehnologic; e) personal administrativ; f) personal pentru alte activități la bordul navei.	Nemodificat	
Art. 59. - Ierarhia funcțiilor în cadrul echipajului navei este: 1. pentru nave maritime: a) comandant; b) ofițer punte secund; c) șef mecanic; d) ofițeri punte; e) ofițeri mecanici; f) alți ofițeri; g) personal cu certificat de capacitate; h) personal auxiliar;	Nemodificat	

v. 17.08.2012

<p>2. pentru nave de navigație interioară:</p> <p>a) conducător de navă;</p> <p>b) timonier fluvial;</p> <p>c) șef mecanic fluvial;</p> <p>d) mecanic;</p> <p>e) personal cu certificate de capacitate;</p> <p>f) personal auxiliar.</p>		
<p>Art. 60. Abrogat prin punctul 47. din Ordonanța de urgență nr. 74/2006 începând cu 09.10.2006.</p>	<p>Nemodificat</p>	
<p>Art. 61. - (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 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, și eliberează un certificat privind echipajul minim de siguranță. Autoritatea Navală Română stabilește condițiile de eliberare și perioada de valabilitate a acestuia.</p>	<p>Nemodificat</p> <p>Nemodificat</p> <p>Nemodificat</p> <p>Nemodificat</p>	
<p>Art. 62. - (1) Brevetele, certificatele de capacitate, precum și certificatele de conducător de ambarcațiuni de agrement se obțin după promovarea unui examen susținut în fața unei comisii stabilite de Autoritatea Navală Română sau, după</p>	<p>Nemodificat</p>	

v. 17.08.2012

<p>caz, prin echivalare, la cerere.</p> <p>(2) Brevetele, certificatele de capacitate, atestatele de conformitate și de recunoaștere se emit, în numele Guvernului, de minister, prin Autoritatea Navală Română.</p> <p>(3) Certificatele de conducător de ambarcațiuni de agrement se emit de Autoritatea Navală Română prin căpitaniile de port.</p>	<p>Nemodificat</p> <p>Nemodificat</p>	
<p>Art. 63. - Condițiile de obținere, reconfirmare, recunoaștere, suspendare sau anulare a brevetelor, a certificatelor de capacitate și a certificatelor de conducător de ambarcațiuni de agrement, forma și conținutul acestora, precum și funcțiile care pot fi îndeplinite la bordul navelor de posesorii acestora se aprobă prin ordin al ministrului transporturilor.</p>	<p>Nemodificat</p>	
<p>Art. 64. - Pentru participarea la examenul prevăzut la art. 62 alin. (1), orice candidat 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>Nemodificat</p>	
<p>Art. 65. - Pentru a putea îndeplini o funcție la bordul navei personalul navigant și personalul auxiliar trebuie să facă dovada că au absolvit cursurile de pregătire și perfecționare organizate în conformitate cu reglementările naționale și acordurile și convențiile internaționale la care România este parte.</p>	<p>Nemodificat</p>	
<p>Art. 66. - Autoritatea Navală Română va stabili sectoarele din apele naționale navigabile pe care se desfășoară activitățile sportive și de agrement, precum și tipurile de nave cu care se desfășoară aceste activități.</p>	<p>Nemodificat</p>	
<p>Art. 67. Abrogat prin punctul 52. din Ordonanța de urgență nr. 74/2006 începând cu 09.10.2006.</p>		

<p>Art. 68. - (1) Personalul navigant român se poate imbarca și pe nave care arborează pavilionul altor state, pe cont propriu sau prin intermediul agențiilor de furnizare de personal navigant.</p> <p>(2) Agențiile de furnizare de personal navigant, persoane juridice române, pentru a-și desfășura activitatea, trebuie să fie autorizate în condițiile legii și sunt obligate:</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 plata drepturilor bănești neachitate la termen și cheltuielile de repatriere a membrilor echipajului, în cazul în care proprietarul sau operatorul navei nu își îndeplinește aceste obligații.</p> <p>(3) Agențiile de furnizare de personal navigant, persoane juridice din statele membre ale Uniunii Europene sau aparținând Spațiului Economic European, care își desfășoară activitatea în contextul dreptului de stabilire, se supun aceluiași condiții ca și agențiile de furnizare de personal navigant, persoane juridice române.</p> <p>(4) Agențiile de furnizare de personal navigant, persoane juridice din statele membre ale Uniunii Europene sau aparținând Spațiului Economic European, care, fără a se stabili în România, prestează servicii de intermediere personalului navigant din această țară și care au fost autorizate, avizate sau supuse unei proceduri similare în vederea desfășurării activității într-un stat membru al Uniunii Europene sau aparținând Spațiului Economic European, sunt exceptate de la cerința autorizării în România.</p>	<p>Nemodificat</p>	
<p>SECȚIUNEA a 2-a Drepturile și obligațiile echipajului</p>	<p>Nemodificat</p>	

<p>Art. 69. - 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>Nemodificat</p>	
<p>Art. 70. - 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 în conformitate cu legislația muncii, cu acordurile și convențiile internaționale la care România este parte și cu prevederile contractului colectiv de muncă.</p>	<p>Nemodificat</p>	
<p>Art. 71. - (1) Pe perioada în care se află ambarcat, personalul care formează echipajul navei are dreptul la cazare și la hrană gratuită pe navă sau la alocație de hrană zilnică, care se acordă în cuantumul și în condițiile stabilite prin contractul colectiv de muncă și/sau prin contractul individual de ambarcare, pentru societățile comerciale, ori prin hotărâre a Guvernului, pentru instituțiile publice sau regiile autonome. Cheltuielile pentru hrană sau alocația zilnică de hrană se suportă de 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 asigurate 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</p>	<p>Nemodificat</p>	

v. 17.08.2012

<p>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 stabilit prin contractul colectiv de muncă și/sau prin contractul individual de ambarcare.</p> <p>(5) Pentru navigația în zone de război, echipajul navei are dreptul de a cere repatrierea sau o compensație suplimentară drepturilor existente, stabilită prin contractul colectiv de muncă negociat.</p>		
<p>Art. 72. - (1) Comandantul/conducătorul de navă exercită comanda pe navă și în acest scop este investit cu autoritate asupra tuturor persoanelor ambarcate pe navă și îndeplinește atribuțiile ce îi revin potrivit prevederilor legislației naționale, instrucțiunilor proprietarului sau operatorului navei, precum și acordurilor și convențiilor internaționale la care România este parte.</p> <p>(2) Comandantul/conducătorul de navă este reprezentantul proprietarului sau operatorului navei în relațiile cu autoritățile.</p>	Nemodificat	
<p>Art. 73. - (1) În cazul în care comandantul/conducătorul de navă sau șeful mecanic îmbarcat la bordul unei nave care arborează pavilion român, indiferent de motiv, se află în imposibilitatea de a exercita comanda acelei nave, aceasta trece asupra altei persoane din echipaj, în ordine ierarhică, în conformitate cu legislația națională.</p> <p>(2) Fiecare preluare de comandă se înscrie în jurnalul de bord al navei, menționându-se circumstanțele care au determinat-o.</p>	Nemodificat	

<p>Art. 74. - (1) Comandantul/conducătorul de navă 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 pentru echipajul navei.</p> <p>(2) Înaintea începerii oricărui voiaj, precum și în timpul acestuia comandantul/conducătorul de navă trebuie să se asigure că nava îndeplinește condițiile prevăzute la alin. (1), în caz contrar acesta trebuind să informeze proprietarul sau, după caz, operatorul navei, pentru remedierea situației.</p>	<p>Nemodificat</p> <p>Nemodificat</p>	
<p>Art. 75. - În cazul în care nava se află în pericol, comandantul/conducătorul de navă 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>Nemodificat</p>	
<p>Art. 76. - (1) În cazul în care o navă care arborează pavilionul român este arestată, reținută sau sechestrată de autoritățile dintr-un alt stat, comandantul/conducătorul de navă va informa imediat cea mai apropiată misiune diplomatică a României și Autoritatea Navală Română.</p> <p>(2) În același mod trebuie să acționeze comandantul/conducătorul de navă și în situația în care a fost revocată măsura arestării, reținerii sau sechestrării.</p>	<p>Nemodificat</p>	
	<p>35. La articolul 77, alineatul (1) se modifică și va avea următorul cuprins:</p>	
<p>Art. 77. - (1) Comandantul/conducătorul de navă, 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</p>	<p>Art. 77. - (1) Comandantul/conducătorul de navă, 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 <b>să informeze căpitania</b></p>	<p>A se vedea motivația de la art. 7 lit. i)</p>

<p>întocmească un raport scris despre orice eveniment petrecut pe navă, precum: abordaj, avarie, poluare, incendiu, înec, acte de indisciplină sau revoltă la bord și altele asemenea.</p>	<p><b>portului cea mai apropiată și</b> întocmească un raport scris despre orice eveniment petrecut pe navă, precum: abordaj, avarie, poluare, incendiu, înec, acte de indisciplină sau revoltă la bord și altele asemenea, pe care îl va depune la căpitania portului de escală.</p>	
<p>(2) Comandantul/conducătorul de navă este obligat să depună raportul asupra evenimentelor prevăzute la alin. (1), după cum urmează:</p> <p>a) la căpitania de port în a cărei jurisdicție se afla nava în momentul producerii incidentului;</p> <p>b) la căpitania 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>	<p>Nemodificat</p>	
<p>Art. 78. - În cazul în care navele care arborează pavilionul român se află în afara apelor naționale navigabile ale României, raportul comandantului/ conducătorului de navă privind evenimentele prevăzute la art. 77 alin. (1) se depune după cum urmează:</p>	<p>Nemodificat</p>	
	<p>36. La articolul 78, literele a)-b) se modifică și vor avea următorul cuprins:</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>a)</b> 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 <b>la Autoritatea Navală Română</b> 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 marea liberă; raportul va fi trimis și la misiunea diplomatică a României în statul în care se află portul de escală.</p>	<p><b>b)</b> la autoritatea locală competentă în domeniul navigației din primul port de escală a navei, dacă evenimentul s-a produs în marea liberă; raportul va fi trimis <b>la Autoritatea Navală Română</b> și la misiunea diplomatică a României în statul în care se află portul de escală.</p>	



<p>Art. 79. - (1) În cazurile prevăzute la art. 77 și 78 raportul se depune în termen de 24 de ore de la sosirea navei în port sau de la producerea evenimentului, dacă evenimentul s-a produs pe timpul staționării navei în port.</p> <p>(2) Dacă raportul se depune după acest termen, comandantul/conducătorul de navă 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/conducătorul de navă este obligat să anunțe despre producerea evenimentului, în afară de căpitania de port, și pe operatorul portuar.</p>	Nemodificat	
<p>Art. 80. - Prin raport al comandantului/conducătorului de navă se înțelege inclusiv protestul sau reclamația pe care o face comandantul/conducătorul de navă, în cazul tuturor evenimentelor prevăzute la art. 77 alin. (1).</p>	Nemodificat	
<p>Art. 81. - (1) În situații deosebite, comandantul/conducătorul de navă are dreptul de a impune măsuri excepționale la bordul navei, în funcție de gravitatea situației.</p> <p>(2) Comandantul/conducătorul de navă 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 navei, a persoanelor sau a lucrurilor aflate pe navă.</p>	Nemodificat	
<p>Art. 82. - (1) Comandantul/conducătorul de navă are obligația de a face cercetările care se impun în cazul în care la bordul navei sunt descoperite elemente ale unei infracțiuni prevăzute 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</p>	Nemodificat	

v. 17.08.2012

<p>cu documentele întocmite în timpul cercetării.</p> <p>(2) Comandantul/conducătorul de navă 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 din statul în al cărui port face escală nava.</p>		
<p>Art. 83. - Comandantul/conducătorul de navă are obligația de a înregistra în jurnalul de bord nașterile, căsătoriile și decesele care au loc la bordul navei și are dreptul și obligația de a certifica testamentul unei persoane aflate la bord, când nava se află în marș. Certificarea acordată de comandantul/conducătorul de navă este echivalentă cu certificarea acordată de un notar public.</p>	Nemodificat	
<p style="text-align: center;"><b>CAPITOLUL VI</b> Activități efectuate cu nave maritime și de navigație interioară</p>	Nemodificat	
<p style="text-align: center;"><b>SECȚIUNEA 1</b> Abrogată</p>		
<p style="text-align: center;"><b>SECȚIUNEA a 2-a</b> Obligația de asistență și salvare</p>	Nemodificat	
<p>Art. 86. - 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 prin prevederile legislației naționale și ale acordurilor și convențiilor internaționale la care România este parte.</p>	Nemodificat	
<p>Art. 87. - În cazul în care comandantul/conducătorul de navă 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 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>	Nemodificat	

v. 17.08.2012

<p>Art. 88. - Comandantul/conducătorul de navă este obligat a acorda, după abordaj, asistență celeilalte nave, echipajului și pasagerilor acesteia și, în măsura posibilului, a indica celeilalte nave numele propriei sale nave, portul său de înmatriculare și portul cel mai apropiat la care va ajunge.</p>	<p>Nemodificat</p>	
<p>Art. 89. - (1) Comandantul/conducătorul de navă nu mai are obligația de asistență și salvare în cazul în care comandantul/conducătorul navei aflate în pericol refuză expres ajutorul, precum și atunci când s-a primit informația că ajutorul nu mai este necesar.</p>	<p>Nemodificat</p>	
<p>(2) Motivele de neacordare a ajutorului prevăzut la alin. (1) se vor consemna în jurnalul de bord.</p>	<p>Nemodificat</p>	
<p>Art. 90. - (1) Asistența și salvarea navei, a încărcăturii și/sau a bunurilor aflate pe aceasta se fac potrivit înțelegerii cu comandantul/conducătorul de navă sau cu proprietarul ori cu operatorul acesteia. Înțelegerea poate fi scrisă sau transmisă prin orice mijloc de comunicație și consemnată în jurnalul de bord.</p>	<p>Nemodificat</p>	
<p>(2) În cazul în care nava în pericol se află în apele naționale navigabile și comandantul/conducătorul de navă, proprietarul sau operatorul acesteia întârzie nejustificat încheierea unei înțelegeri pentru asistență ori salvare și căpitania de port, în a cărei jurisdicție 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 dispune instituțiilor ori operatorilor economici specializați sau altor nave disponibile intervenția pentru salvare.</p>	<p>Nemodificat</p>	
<p>(3) Pentru cazul prevăzut la alin. (2) proprietarul sau operatorul navei ori, după caz, proprietarul mărfii salvate va suporta cheltuielile ocazionate de intervenția ordonată de căpitania de port.</p>	<p>Nemodificat</p>	
<p>(4) Ordinele căpitaniei de port, prevăzute la alin. (2), sunt</p>	<p>Nemodificat</p>	

<p>obligatorii pentru toate navele, indiferent de pavilionul pe care îl arborează.</p> <p>(5) În cazul prevăzut la alin. (2) căpitania de port are obligația să întocmească un document care trebuie să cuprindă: situația de pericol în care se află nava, numele navelor și ale persoanelor care au participat la această activitate din dispoziția sa, conformarea operațiunilor de salvare dispuse de ea, precum și a cheltuielilor aferente acestor operațiuni. Acest document, aprobat de Autoritatea Navală Română, constituie titlu executoriu pentru recompensa de salvare cuvenită fiecărui participant, persoană juridică.</p>		
<p>Art. 91. - (1) În toate cazurile de sinistru, calamitate, de pericol, poluare și altele asemenea sau de interes general, apărute pe mare, în apele naționale navigabile ori în porturi, Autoritatea Navală Română, prin căpitania de port în a cărei jurisdicție s-au produs 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>	Nemodificat	
<p>Art. 92. - (1) Prevederile art. 86, 87, 89-91 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.</p> <p>(2) În caz de imposibilitate sau dacă, în circumstanțele speciale în care s-ar afla, comandantul/conducătorul de navă 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>	Nemodificat	

v. 17.08.2012

<p>Art. 93. - (1) Documentele de confirmare a operațiunilor de salvare a navelor și/sau de limitare a efectelor cazurilor prevăzute la art. 90 alin. (2), 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.</p> <p>(2) Executarea titlului prevăzut la alin. (1), de către unitatea creditoare, se face cu prioritate înaintea oricărei alte creanțe.</p>	<p>Nemodificat</p> <p>Nemodificat</p>	
<p>Art. 94. - (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 Română are obligația să informeze imediat oficiul consular al statului al cărui pavilion îl arborează nava.</p> <p>(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.</p>	<p>Nemodificat</p>	
<p>Art. 95. - Asistența și salvarea navelor remorcate sau împinse ori 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.</p>	<p>Nemodificat</p>	
<p>Art. 96. - (1) Comandantul/conducătorul de navă și ceilalți membri ai echipajelor navelor care au participat la operațiunile de asistență și salvare, precum și angajații</p>	<p>Nemodificat</p>	

v. 17.08.2012

<p>aparținând unităților de pe uscat participante, care au contribuit efectiv la organizarea și la efectuarea operațiunilor de asistență și salvare, sunt îndreptățiți să primească o parte din recompensa de salvare. Aceștia sunt îndreptățiți să primească 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 căpităniilor 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>	<p>Nemodificat</p>	
<p>Art. 97. - (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 vieții omenești, prevăzută la alin. (1), se efectuează în mod gratuit de statul român, în conformitate cu prevederile acordurilor și convențiilor internaționale la care România este parte, pentru orice persoană, indiferent de naționalitatea acesteia.</p> <p>(3) Centrul de coordonare a activității de căutare și salvare a vieții 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 a instalațiilor utilizate la căutarea și salvarea vieții omenești de către instituțiile publice, regiile autonome sau companiile naționale aflate sub autoritatea ori 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</p>	<p>Nemodificat</p> <p>Nemodificat</p> <p>Nemodificat</p> <p>Nemodificat</p>	

bugetul ministerului.		
Art. 98. - 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.	Nemodificat	
Art. 99. - (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. (2) În cadrul Autorității Navale Române se organizează și funcționează Centrul de coordonare a activităților de prevenire a poluării apelor de către navele aflate în apele naționale navigabile și de intervenție pentru depoluare.	Nemodificat	
Art. 100. - 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.	Nemodificat	
Art. 101. - 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.	Nemodificat	
SECȚIUNEA a 3-a Scoaterea navelor scufundate sau eșuate în apele naționale navigabile. Regimul bunurilor găsite	Nemodificat	
Art. 102. - Navele eșuate, scufundate, părăsite sau abandonate în apele naționale navigabile reprezintă un pericol pentru siguranța navigației și pentru mediu.	Nemodificat	
Art. 103. - (1) Dacă o navă eșuează sau se scufundă în apele naționale navigabile, proprietarul ori operatorul navei are obligația de a dezeșua sau de a ranflua nava și de a	Nemodificat	

v. 17.08.2012

<p>curăța albia. Căpitană de port în a cărei jurisdicție s-a produs evenimentul va notifica în scris proprietarului sau operatorului navei termenul limită de începere a acestor operațiuni.</p>		
<p>(2) În funcție de situația concretă acest termen va fi cuprins între 10 și 60 de zile de la data notificării. (3) În caz de neîndeplinire a obligației prevăzute la alin. (1) de către proprietar sau operator, căpitană de port va solicita administrației portuare și/sau de căi navigabile interioare a zonei respective să efectueze aceste operațiuni în contul și pe cheltuiala proprietarului ori operatorului navei, direct sau prin intermediul unui agent economic specializat.</p>	<p>Nemodificat  Nemodificat</p>	
<p>Art. 104. - Prevederile art. 103 se aplică și în cazul mărfurilor sau al altor bunuri scufundate în apele naționale navigabile.</p>	<p>Nemodificat</p>	
<p>Art. 105. - (1) În situațiile prevăzute la art. 103 alin. (3) și la art. 104, administrația portuară și/sau de căi navigabile interioare a zonei respective este îndreptățită să vândă, în condițiile legii, cu avizul căpitană de port, bunurile ce nu se pot păstra sau a căror conservare necesită o cheltuială mai mare decât valoarea lor. (2) Sumele obținute prin vânzare vor fi păstrate de administrația portuară și/sau de căi navigabile interioare 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>	<p>Nemodificat</p>	
<p>Art. 106. - (1) După terminarea operațiunilor de scoatere a navei și a încărcăturii, căpitană de port în a cărei jurisdicție s-a întâmplat sinistrul va face publicitate pentru înștiințarea persoanelor interesate, invitându-le să-și dovedească drepturile pe care le au asupra bunurilor salvate. Înștiințarea se va face prin publicarea anunțului într-un ziar local, în</p>	<p>Nemodificat</p>	



<p>unul național și, după caz, în 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 interioare a zonei respective va proceda la vânzarea acestora, în condițiile legii. Sumele rezultate din vânzare sunt utilizate de aceasta pentru acoperirea cheltuielilor efectuate cu ocazia operațiunilor de ranfluare a navei, a cheltuielilor și a 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. Suma rămasă este consemnată de căpitania de port și este păstrată într-un cont distinct de către administrația portuară și/sau de căi navigabile interioare a zonei respective. (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>		
<p>Art. 107. - (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, proprietarului sau operatorului navei să procedeze în maximum 24 de ore de la notificare la începerea operațiunilor de scoatere a navei și la curățarea fundului albiei.</p> <p>(2) În cazul în care proprietarul sau operatorul navei nu începe aceste operațiuni în termenul prevăzut la alin. (1), căpitania de port va proceda în conformitate cu prevederile</p>	Nemodificat	

<p>art. 103 alin. (3).</p> <p>(3) În situații excepționale în care pericolul de navigație sau poluare determină acțiunea imediată, căpitania de port dispune administrației portuare și/sau de căi navigabile interioare a zonei respective efectuarea operațiunilor, fără notificarea scrisă prevăzută la alin. (1).</p>		
<p>Art. 108. - (1) În situația în care proprietarul sau operatorul navei nu restituie cheltuielile ocazionate de operațiunile de dezeșuare sau ranfluare și de curățare a albiei, nava și toate bunurile recuperate, rămase în custodia administrației portuare și/sau de căi navigabile interioare 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 dezeșuare sau ranfluare și de limitare și îndepărtare a consecințelor, precum și de curățare a albiei, pentru plata creanțelor către căpitania de port și administrația portuară și/sau de căi navigabile interioare 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 la plata diferenței.</p>	Nemodificat	
<p>Art. 109. - (1) Documentele de confirmare a operațiunilor de scoatere a epavelor, de ranfluare a navelor scufundate sau eșuate, de scoatere a bunurilor scufundate, de curățare a albiei, precum și de limitare și îndepărtare a consecințelor, 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.</p>	Nemodificat	

v. 17.08.2012

(2) Executarea titlului prevăzut la alin. (1) de către unitatea creditoare se face cu prioritate înaintea oricărei alte creanțe.		
SECTIUNEA a 4-a Pilotajul navelor maritime	Nemodificat	
Art. 110. - Pilotajul navelor maritime în porturi și pe căi navigabile interioare este serviciu de siguranță 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.	Nemodificat	
Art. 111. - Prin serviciul de pilotaj se asigură desfășurarea în condiții de siguranță a navigației navelor în porturi și pe căi navigabile interioare, prin intermediul unei persoane calificate și autorizate în acest sens, denumită în continuare pilot, și al unor mijloace specializate.	Nemodificat	
<p>Art. 112. - (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> <p>(2) În situația în care informațiile furnizate de pilot au fost eronate ori 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 interioare, operatorul economic ori asociația profesională căreia îi aparține pilotul poartă răspunderea pentru daunele rezultate.</p> <p>(3) Comandantul navei pilotate are următoarele obligații:</p> <p>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;</p> <p>b) să îl informeze pe pilot în cazul în care părăsește</p>	Nemodificat	

comanda navei, precum și despre persoana desemnată să îl înlocuiască.		
<p>Art. 113. - (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.</p> <p>(2) În cazul în care debarcarea nu se poate face în siguranță datorită condițiilor meteorologice și 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>	Nemodificat	
<p>Art. 114. - 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>	Nemodificat	
<p>Art. 115. - 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>	Nemodificat	
<p>Art. 116. - (1) În timpul cât se află la bordul navei sau după debarcare, pilotul are obligația de a anunța, în cel mai scurt timp posibil, căpitania de port, administrația portuară și/sau de căi navigabile interioare, 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 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</p>	<p>Nemodificat</p> <p>Nemodificat</p>	

<p>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 ori 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>		
<p>Art. 117. - (1) Pilotul trebuie să dețină un brevet valabil pentru zona de navigație pentru care se asigură pilotajul navei, emis de Autoritatea Navală Română.</p>	<p>Nemodificat</p>	
	<p>37. La art. 117, alineatul (2) se modifică și va avea următorul cuprins:</p>	
<p>(2) Modul de recrutare, școlarizare, perfecționare și brevetare a piloților se aprobă prin ordin al ministrului transporturilor.</p>	<p>(2) Modul de recrutare, formare profesională și perfecționare, de <b>acordare, suspendare și retragere a brevetului piloților</b> se aprobă prin ordin al ministrului transporturilor.</p>	
<p style="text-align: center;">SECȚIUNEA a 5-a</p> <p>Remorcajul de manevră al navelor maritime în porturi</p>	<p>Nemodificat</p>	
	<p>38. Art. 118 se modifică și va avea următorul cuprins:</p>	
<p>Art. 118. - Remorcajul de manevră al navelor maritime în porturi, denumit în continuare remorcaj, este serviciu de siguranță <b>de interes național</b> 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. 118. - Remorcajul de manevră al navelor maritime în porturi, denumit în continuare remorcaj, este <b>serviciu de siguranță</b> și se efectuează sub controlul statului pentru toate navele, indiferent de pavilionul acestora, în mod nediscriminatoriu privind durata, calitatea și tarifele practicate.</p>	

Art. 119. - Prin remorcaj se asigură desfășurarea în condiții de siguranță a navigației și a manevrelor portuare.	Nemodificat	
Art. 120. - În timpul folosirii remorcherului comandantul și echipajul acestuia devin subordonați comandantului navei remorcate și respectă în totalitate ordinele primite din partea acestuia.	Nemodificat	
Art. 121. - 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 cu un alt remorcher.	Nemodificat	
Art. 122. - 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: a) orice modificări apărute în zonele prin care a trecut și care pot pune în pericol siguranța navigației; b) orice accident sau eveniment petrecut cu nava remorcată sau la alte nave pe care le-a întâlnit; c) orice nerespectare a regulilor de navigație de către comandantul navei remorcate; d) începerea/terminarea manevrei și orice problemă privind siguranța navigației apărută în timpul remorcajului.	Nemodificat	
SECȚIUNEA a 6-a Activități de scafandrierie în porturi și pe căile navigabile interioare	Nemodificat	
Art. 122 <sup>1</sup> . - În apele naționale navigabile ale României și în porturi, operațiunile de scafandrierie se desfășoară	39. Art. 122 <sup>1</sup> se modifică și va avea următorul cuprins: Art. 122 <sup>1</sup> . - În apele naționale navigabile ale României și în porturi, <b>activitățile</b> de scafandrierie se desfășoară numai cu	Pentru identitate de terminologie cu titlul și

v. 17.08.2012

numai cu aprobarea căpitaniei de port în a cărei zonă de jurisdicție se desfășoară operațiunea.	aprobarea căpitaniei de port în a cărei zonă de jurisdicție se desfășoară operațiunea.	celelalte articole referitoare la aceasta activitate.
Art. 122 <sup>2</sup> . - Activitățile de scafandrierie se desfășoară numai de operatorii economici autorizați în conformitate cu prevederile legale.	Nemodificat	
Art. 122 <sup>3</sup> . - (1) Pentru începerea lucrărilor operatorul economic care desfășoară lucrările de scafandrierie este obligat să obțină un permis de lucru din partea căpitaniei de port.	Nemodificat	
	40. La art. 122 <sup>3</sup> , alineatul (2) se modifică și va avea următorul cuprins:	
(2) După obținerea permisului de lucru prevăzut la alin. (1), <b>căpitania</b> va informa în scris și va depune o copie a permisului de lucru la administrația portuară și/sau de cale navigabilă interioară în a cărei zonă se desfășoară operațiunea.	(2) După obținerea permisului de lucru prevăzut la alin. (1), <b>operatorul economic</b> va informa în scris și va depune o copie a permisului de lucru la administrația portuară și/sau de cale navigabilă interioară în a cărei zonă se desfășoară operațiunea.	Nu se poate pune în practica de către căpitanii
	41. Articolul 122 <sup>4</sup> se abrogă	
Art. 122 <sup>4</sup> . - Pe toată perioada derulării lucrărilor, acestea se vor desfășura sub supravegherea căpitaniei de port.	Se abroga	Nu se poate pune în practica de către căpitanii
Art. 122 <sup>5</sup> . - La terminarea lucrărilor prevăzute la art. 122 <sup>3</sup> alin. (1), operatorul economic va depune la căpitania de port un raport privind derularea și rezultatele lucrărilor.	Nemodificat	
Art. 122 <sup>6</sup> . - În cazuri de urgență, operatorii economici care desfășoară lucrări de scafandrierie vor interveni numai din dispoziția căpitaniei de port.	Nemodificat	
Art. 122 <sup>7</sup> . - Regulile de desfășurare a operațiunilor de scafandrierie <b>în porturi</b> și în apele naționale navigabile, precum și forma și conținutul permisului de lucru prevăzut la art. 122 <sup>3</sup> alin. (1) se aprobă prin ordin al ministrului transporturilor.	Nemodificat	
<b>CAPITOLUL VII</b>	Nemodificat	
Supravegherea și controlul navigației în porturi și în apele		

naționale navigabile		
SECTIUNEA I Regimul navigației în porturi și în apele naționale navigabile	Nemodificat	
Art. 123. - Navele, indiferent de pavilionul pe care îl arborează, care intră în apele naționale navigabile sau în porturile românești, sunt obligate să respecte legislația națională privind navigația în apele naționale navigabile, intrarea, staționarea, operarea și ieșirea din porturi.	Nemodificat	
Art. 123 <sup>1</sup> . - Pe timpul cât navighează în apele naționale navigabile ale României, operează sau staționează în porturile românești, navele maritime și de navigație interioară, indiferent de pavilionul pe care îl arborează, trebuie: a) să aibă la bord toate actele, certificatele și documentele navei și ale echipajului, valabile, emise de autoritățile competente din statul al cărui pavilion îl arborează și/sau de societățile de clasificare agreeate de respectivele autorități; b) să aibă la bord echipajul minim de siguranță prevăzut în certificatul eliberat de autoritatea competentă din statul al cărui pavilion îl arborează nava.	Nemodificat	
Art. 124. - (1) Navele, indiferent de pavilionul pe care îl arborează, pot ancora sau acosta în afara porturilor sau la malul unei căi navigabile numai în locurile aprobate în acest scop și care sunt semnalizate corespunzător. (2) Ancorarea sau acostarea în locurile prevăzute la alin. (1) se face cu informarea căpitaniei de port în a cărei jurisdicție se află acestea. (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 căpitaniei de port în a cărei jurisdicție și, după caz, a poliției de frontieră în a	Nemodificat	

v. 17.08.2012



<p>cărei zonă de jurisdicție s-a produs acostarea. Cazurile de forță majoră invocate de comandantul/conducătorul de navă se verifică și se atestă de căpitănia de port în a cărei jurisdicție s-a produs evenimentul sau de căpitănia portului de destinație.</p>		
<p>Art. 125. - (1) În cazuri de forță majoră când, pentru salvarea navei, a încărcăturii acesteia sau pentru evitarea poluării mediului, încărcătura a fost descărcată, parțial ori integral, pe malul apelor naționale navigabile, comandantul/conducătorul de navă are obligația să informeze cea mai apropiată căpitănie de port și, după caz, poliția de frontieră.</p> <p>(2) Situațiile în care operațiunile de încărcare/descărcare de mărfuri și/sau de pasageri se pot efectua în afara porturilor și condițiile în care aceste activități se pot desfășura se stabilesc de către Autoritatea Navală Română.</p>	Nemodificat	
<p>Art. 125<sup>1</sup>. - (1) În apele naționale navigabile ale României următoarele activități se efectuează folosindu-se numai nave care arborează pavilionul român:</p> <p>a) remorcajul de manevră al navelor maritime în porturi;</p> <p>b) transportul piloților care asigură pilotajul la intrarea și ieșirea din porturi, în interiorul acestora și pe căile navigabile interioare;</p> <p>c) cabotajul, respectiv transportul de mărfuri și pasageri, efectuat între două sau mai multe porturi <b>situate pe căile navigabile interioare</b> ale României.</p> <p>(2) Ministerul poate autoriza ca activitățile prevăzute la alin. (1) să se execute și cu utilizarea unor nave care arborează pavilionul altor state.</p> <p>(3) Activitățile prevăzute la alin. (1) se pot efectua și cu nave care arborează pavilionul altor state, dacă în acordurile, în convențiile internaționale la care România este parte sau în legislația Uniunii Europene se prevede acest lucru.</p>	<p>Nemodificat</p> <p>Nemodificat</p> <p>Nemodificat</p> <p>Nemodificat</p>	

<p>Art. 125<sup>2</sup>. - Remorcajul de manevră al navelor de navigație interioară în porturile românești se efectuează după cum urmează:</p> <p>a) cu remorhere sau împingătoare asigurate de administrația portului respectiv;</p> <p>b) în cazul în care administrația portului nu poate asigura remorherele sau împingătoarele necesare, manevra se poate executa cu remorherele/împingătoarele asigurate de proprietarul/operatorul navei.</p>	<p>Nemodificat</p>	
	<p>42. După articolul 125<sup>2</sup> se introduce un nou articol 125<sup>3</sup> care va avea următorul cuprins:</p>	
	<p>Art. 125<sup>3</sup>. – Efectuarea lucrărilor de reparații și dezmembrări la nave în afara șantierelor navale se face numai cu aprobarea căpitaniei de port în a cărei zonă de jurisdicție se efectuează lucrările, în condițiile legii.</p>	<p>Prevederi similare în OMTCT 956/2003</p>
<p>SECȚIUNEA a 2-a Exercitarea activității de control de către Autoritatea Navală Română și căpitanii de port</p>	<p>Nemodificat</p>	
<p>Art. 126. - Activitatea de supraveghere și control al navigației se efectuează de Autoritatea Navală Română prin căpitanii de port.</p>	<p>43. Articolul 126 se modifică și va avea următorul cuprins:</p> <p>Art. 126. - Activitatea de inspecție și control <b>a navelor, personalului navigant și al activităților care se desfășoară în apele navigabile și în porturi</b> se efectuează de Autoritatea Navală Română și căpitanii de port.</p>	<p>Urmare a Directivelor europene, în statele europene activitățile de inspecție și control se desfășoară diferențiat de către autoritatea competentă pentru Port State Control și Flag State Control oriunde s-ar afla navele și de către căpitanii de port pentru activitățile locale. Prin această modificare se urmărește disjungerea activităților majore de control (care în unele state europene se efectuează de</p>

		autorități aflate în subordinea directă a primului ministru) față de cele curente efectuate local.
Art. 126 <sup>1</sup> . - Reprezentanții Autorității Navale Române și ai căpităniilor de port, împuterniciți de către directorul general al Autorității Navale Române, au dreptul de inspecție și control, la orice oră din zi sau din noapte, la bordul navelor, indiferent de pavilionul pe care îl arborează, aflate în apele naționale navigabile sau în porturile românești. Activitatea de control se desfășoară în conformitate cu legislația națională și cu prevederile acordurilor și convențiilor internaționale la care România este parte.	Nemodificat	
Art. 126 <sup>2</sup> . - 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 căpităniilor de port și ale administrațiilor portuare și/sau de căi navigabile interioare privind intrarea/ieșirea și navigația prin acestea, staționarea și operarea în porturi.	Nemodificat	
Art. 127. - (1) Autoritatea Navală Română, prin căpităniile de port, eliberează permisul de acostare a navelor, pe baza acceptului de intrare în port eliberat de administrația portului, și permisul de plecare a navelor din port. (2) În cazul navelor care vin din voiaj internațional, permisul de acostare se eliberează numai după obținerea permisului de liberă practică sanitară.	Nemodificat  Nemodificat	
	44. La articolul 127 se introduce introduce un nou alineat, alineatul (3) care va avea următorul cuprins:	
	(3) Pentru navele de navigație interioară permisul de acostare/ plecare se eliberează numai în cazul în care sosesc/pleacă din/în voiaj internațional.	

SECȚIUNEA a 3-a Controlul statului pavilionului	Nemodificat	
	<b>45.</b> La articolul 128 partea introductivă a alineatului (1) se modifică și va avea următorul cuprins:	
Art. 128. - (1) Autoritatea Navală Română are dreptul și obligația să controleze și să monitorizeze navele maritime care arborează pavilionul român, <b>afiate în apele naționale navigabile și în porturile românești</b> , privind respectarea legislației naționale și, în principal, dacă acestea:	Art. 128. - (1) Autoritatea Navală Română are dreptul și obligația să controleze și să monitorizeze navele maritime care arborează pavilionul român <b>și personalul navigant român</b> , privind respectarea legislației naționale și, în principal, dacă:	Se comasează cu alin. 2
a) au actele de naționalitate valabile; b) au echipajul minim de siguranță prezent la bord; c) respectă prevederile convențiilor internaționale la care România este parte privind standardele tehnice și condițiile de muncă și de viață la bord; d) fiecare membru al echipajului deține brevetul sau certificatul de capacitate corespunzător funcției pe care o îndeplinește la bordul navei.	Nemodificat	
	<b>46.</b> La articolul 128, alineatul (2) se abrogă.	
(2) Autoritatea Navală Română are obligația de a controla și de a monitoriza navele maritime care arborează pavilionul român, privind respectarea condițiilor prevăzute la alin. (1), și atunci când aceste nave se află în afara apelor naționale navigabile.	Se abroga	a fost largita sfera de la alin. 1
(3) În cazul în care constată că navele maritime care arborează pavilionul român nu respectă condițiile prevăzute la alin. (1), Autoritatea Navală Română va reține navele sau va dispune stoparea operațiunilor de încărcare/descărcare până la remedierea deficiențelor constatate ori poate aproba remedierea deficiențelor într-un șantier naval ales de către armator.	Nemodificat	
	<b>47.</b> La articolul 128, alineatul (4) se modifică și va avea următorul cuprins:	
(4) În cazul în care constată nerespectarea în mod repetat a	(4) În cazul în care constată nerespectarea uneia sau mai	În conformitate cu normele

v. 17.08.2012

<p>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>	<p>multor condiții prevăzute la alin. (1), Autoritatea Navală Română poate lua măsura <b>suspendării</b> sau retragerii dreptului de arborare a pavilionului român pentru acea navă ori retragerea documentului de conformitate companiei care operează nava.</p>	<p>europene, în special cele referitoare la controlul statului de pavilion (FSC), este necesară simplificarea legislației, iar în ceea ce privește suspendarea s-a urmărit introducerea acestei măsuri pentru simplificarea birocrăției atunci când pentru un singur act nevalabil se retrăgea dreptul de arborare a pavilionului român, măsura fiind urmată de refacerea în scurt timp a întregii documentații pentru înmatriculare.</p>
<p style="text-align: center;">SECȚIUNEA a 4-a Controlul statului portului</p> <p>Art. 129. - (1) Autoritatea Navală Română are dreptul și obligația de a controla navele care arborează pavilionul altor state, aflate în apele naționale navigabile <b>și în porturile românești</b>, sau care operează pe ori deasupra platoului continental, în ceea ce privește respectarea prevederilor acordurilor și convențiilor internaționale la care România este parte.</p> <p>(2) În cazul în care constată că navele prevăzute la alin. (1) nu respectă aceste prevederi, Autoritatea Navală Română va interzice accesul în apele aflate în jurisdicția României, va reține navele sau va dispune stoparea operațiunilor de încărcare/descărcare până la remedierea deficiențelor constatate ori poate aproba remedierea deficiențelor într-un șantier naval ales de către armator.</p>	<p>Nemodificat</p> <p>Nemodificat</p>	

	<b>48.</b> La articolul 129, alineatele (3) și (4) se modifică și vor avea următorul cuprins:	
(3) Autoritatea Navală Română are obligația de a notifica deficiențele constatate autorității competente a statului care a acordat acelei nave dreptul de a arbora pavilionul său și/sau organizației recunoscute care a emis certificatul de clasă navei respective, după caz.	<b>(3)</b> Autoritatea Navală Română are obligația de a notifica autorității competente a statului care a acordat acelei nave dreptul de a arbora pavilionul său și/sau, după caz, organizației recunoscute care a emis certificatul de clasă navei respective, deficiențele constatate <b>care au condus la reținerea, în condițiile legii, a navei.</b>	
(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 aceasta poate naviga în condiții <b>minime</b> de siguranță, iar dacă portul respectiv se află în alt stat, va notifica în mod corespunzător autorității competente din acel stat.	(4) În cazul în care remediarea deficiențelor constatate nu se poate face în portul în care nava a fost reținută, Autoritatea Navală Română poate autoriza plecarea navei către alt port, <b>numai</b> dacă aceasta poate să navigheze în condiții de siguranță, iar dacă portul respectiv se află pe teritoriul unui alt stat, va notifica în mod corespunzător autoritățile competente din acel stat.	
Art. 130. - Normele privind controlul statului portului <b>asupra navelor care arborează pavilion străin</b> se stabilesc prin <b>ordin al ministrului transporturilor.</b>	Nemodificat	
SECȚIUNEA a 5-a Controlul efectuat de căpităniile de port	Nemodificat	
Art. 131. - 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:	Nemodificat	
a) actele de bord sau certificatele tehnice ale navei lipsesc sau nu sunt valabile;	Nemodificat	
b) navele au gaură de apă;	Nemodificat	
c) funcționarea instalațiilor de guvernare și a celor de ancorare este defectuoasă;	Nemodificat	
d) nava nu este înzestrată cu suficiente mijloace de salvare, de stingere a incendiilor, de semnalizare și de ancorare;	Nemodificat	
e) încărcătura de pe punte periclitează stabilitatea navei sau	Nemodificat	

v. 17.08.2012