

RAPORT

asupra rezultatelor Comisiei de mediere la soluționarea textelor adoptate în redactări diferite de către cele două Camere ale Parlamentului la proiectul de Lege pentru aprobarea Ordonanței Guvernului nr. 116/1998 privind instituirea regimului special pentru activitatea de transport maritim internațional

Comisia de mediere s-a întrunit marți, 11 mai 2004, orele 13³⁰ la sediul Camerei Deputaților, la Palatul Parlamentului.

Componența comisiei de mediere, aprobată de plenul celor două Camere ale Parlamentului, este următoarea :

a) Din partea Camerei Deputaților, domnii deputați :

- Ioan Bivolaru
- Vasile Aurelia
- Aurel Daraban
- Cristian Valeriu Buzea
- Marin Anton
- Erdei Dolóczki István
- Oana Manolescu

b) Din partea Senatului, domnii senatori :

- Traian Novolan
- Marin Dinu
- Viorel Ștefan
- Constantin Bîciu
- Mircea Nedelcu
- Dan Avram
- Ștefan Pete

A absentat domnul deputat Cristian Valeriu Buzea.

Ședința a fost condusă alternativ de domnul deputat Ioan Bivolaru
și de domnul senator Viorel Ștefan

În urma examinării divergențelor apărute la unele texte ale proiectului de lege în formulările celor două Camere, comisia a hotărât să propună adoptarea textelor prevăzute în anexa la prezentul Raport.

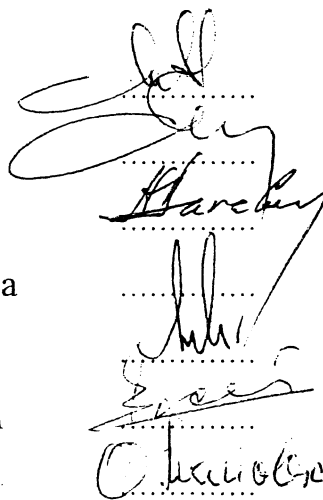
DIN PARTEA
CAMEREI DEPUTAȚILOR

PREȘEDINTE,



MEMBRI,

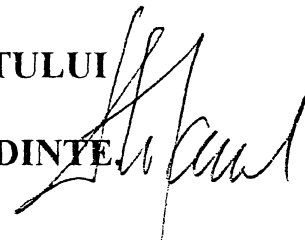
Ioan Bivolaru
Aurelia Vasile
Aurel Daraban
Cristian Valeriu Buzea
Marin Anton
Erdei Dolóczki István
Oana Manolescu



DIN PARTEA

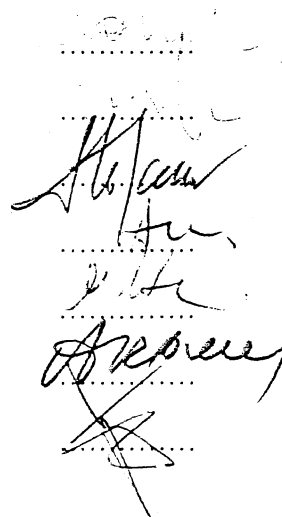
SENATULUI

PREȘEDINTE,



MEMBRI,

Traian Novolan
Marin Dinu
Viorel Ștefan
Constantin Bîciu
Mircea Nedelcu
Dan Avram
Pete Ștefan



PARLAMENTUL ROMÂNIEI
Camera Deputaţilor

T E X T E

adoptate în redactări diferite de Senat şi Camera Deputaţilor la proiectul de **Lege pentru aprobarea Ordonanţei Guvernului nr. 116/1998 privind instituirea regimului special pentru activitatea de transport maritim internaţional**

Nr. crt.	Text adoptat de Senat	Text adoptat de Camera Deputaţilor	Text propus spre adoptare de Comisia de mediere
0	1	2	3
1.	Articol unic. – Se aprobă Ordonanţa Guvernului nr. 116 din 27 august 1998 privind instituirea regimului special pentru activitatea de transport maritim internaţional, emisă în temeiul art. 1 pct. 12 lit. f) din Legea nr. 148/1998 privind abilitarea Guvernului de a emite ordonanţe, şi publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 326 din 29 august 1998, cu următoarele modificări:	Art. I. – Se aprobă Ordonanţa Guvernului nr. 116 din 27 august 1998 privind instituirea regimului special pentru activitatea de transport maritim internaţional, emisă în temeiul art. 1 pct. 12 lit. f) din Legea nr. 148/1998 privind abilitarea Guvernului de a emite ordonanţe, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 326 din 29 august 1998, cu următoarele modificări şi completări :	Text Camera Deputaţilor (unanimitate)
2.	Titlul ordonanţei <i>(text ordonanţă)</i> Ordonanţă privind instituirea regimului special pentru activitatea de transport maritim internaţional	Titlul ordonanţei Ordonanţă privind dezvoltarea şi modernizarea parcului de nave sub pavilion român destinate transportului public	Text Camera Deputaţilor (unanimitate)

0	1	2	3
3.	Titlul capitolului I <i>(text ordonanță)</i> Capitolul I Dispoziții generale	2. Titlul capitolului I se abrogă.	Text Camera Deputaților (unanimitate)
4.	Articolul 1 Art. 1. – Prin prezenta ordonanță se instituie un regim special pentru activitatea de transport maritim internațional, denumit în continuare <i>regim special maritim</i>.	Articolul 1 Art. 1. – (1) Prezenta ordonanță are drept scop acordarea unor facilități și a unui sprijin financiar pentru modernizarea și dezvoltarea parcului de nave sub pavilion român, pentru creșterea prestigiului pavilionului român pe piața internațională a transportului naval, atragerea de noi venituri la bugetul de stat și asigurarea liberei circulații a forței de muncă angajate în transportul naval. (2) În sensul prezentei ordonanțe prin <i>navă sub pavilion român</i> se înțelege o navă, destinată transportului public, care arborează pavilion român și este operată de un operator de transport naval, persoană juridică română, denumit în continuare operator.	Text Camera Deputaților (unanimitate) Text comun (unanimitate) (2) În sensul prezentei ordonanțe prin <i>navă sub pavilion român</i> se înțelege o navă, destinată transportului public, care arborează pavilion român și este operată de către o persoană juridică română, autorizată conform legii, denumită în continuare operator.

0	1	2	3
---	---	---	---

5.	Articolul 2 <i>(text ordonanță)</i> Art. 2. – În sensul prezentei ordonanțe, prin transport maritim internațional se înțelege transportul efectuat cu nave maritime între un port românesc și un port situat într-o altă țară sau între două porturi situate în țări diferite. Platformele marine de foraj și/sau de extracție românești amplasate în apele teritoriale ale României sau în zona economică exclusivă vor avea regimul juridic similar cu cel aplicabil porturilor românești.	se abrogă.	Text Camera Deputaților (unanimitate)
6.	Titlul capitolului II <i>(text ordonanță)</i> Capitolul II Regimul special maritim	se abrogă.	Text Camera Deputaților (unanimitate)
7.	Articolele 3 și 4 <i>(text ordonanță)</i> Art. 3. – (1) Regimul special maritim instituit prin prezenta ordonanță se aplică pentru activitatea de transport maritim internațional de mărfuri și de persoane, efectuată cu nave maritime autopropulsate.	se abrogă.	Text Camera Deputaților (unanimitate)

0	1	2	3
	(2) Activitatea de transport maritim internațional poate fi desfășurată numai de companii de navigație care dețin, în totalitate, nave aflate în proprietate sau navlosite ca nave nude (bareboat), pe o perioadă de cel puțin un an, înmatriculate în registrul matricol al căpităniei de port stabilite de Ministerul Transporturilor. Art. 4. – (1) Prin <i>navlosirea unei nave, ca navă nudă</i>, se înțelege închirierea navei în baza unui contract specific de „bareboat”, încheiat între proprietarul navei și un navlositor, denumit în continuare <i>operator</i>, în scopul folosirii navei pentru o perioadă determinată de timp. (2) În baza contractului de navlosire prevăzut la alin. (1), operatorul primește dreptul de posesie și de folosință completă în exploatarea maritimă comercială a navei, inclusiv dreptul de a angaja comandantul și echipajul navei pe durata contractului. (3) Pe durata contractului de navlosire sunt în sarcina operatorului, între altele:		

0	1	2	3
	a) plata chiriei către proprietar în cuantumul și modalitățile stabilite prin contractul de navlosire; b) întreținerea navei și efectuarea reparațiilor, cu excepția reparațiilor și înlocuirilor necesare datorate unor vicii ascunse, care vor face obiectul unor înțelegeri între părți; c) cheltuielile de exploatare a navei; d) asigurarea navei; e) recrutarea echipajului, plata salariilor și, după caz, a diurnelor, hrana și condițiile de viață la bord; f) constituirea de garanții în vederea plății salariilor și a altor drepturi bănești pentru echipaj. (4) Pe toată durata contractului de navlosire proprietarul își păstrează dreptul de dispoziție asupra navei, are drept de control asupra modului în care se asigură integritatea navei și respectarea de către operator a tuturor clauzelor contractuale. (5) Creditorii operatorului se vor îndrepta în egală măsură împotriva proprietarului navei pentru datoriile contractate de operator și neonorate de către acesta. Termenul de prescripție pentru creanțele decurgând din activitatea de		

0	1	2	3
	transport maritim internațional este de 5 ani de la data stabilirii obligației de plată.		
8.	Articolul 5 <i>(text ordonanță)</i> Art. 5. – Regimul special maritim reprezintă un ansamblu de facilități acordate companiilor de navigație maritimă, care desfășoară activitate de transport maritim internațional, acționarilor sau deținătorilor de părți sociale la aceste companii, navelor și personalului navigant din cadrul acestor companii.	Articolul 5 Art. 5. – (1) Pentru aducerea la îndeplinire a prevederilor art.1, operatorii beneficiază de facilități fiscale, precum și de sprijinul financiar al statului. (2) În conformitate cu prevederile alin.(1), se pot acorda următoarele facilități: a) neimpozitarea profitului, pentru un număr limitat de ani, realizat prin vânzarea de nave, cu condiția ca acest profit să fie reinvestit în achiziția de nave noi sau în modernizarea celor existente; b) aplicarea amortizării accelerate la navele noi; c) înlocuirea impozitului pentru profit cu un impozit anual fix – taxa pe tonaj; d) scutirea de la plata taxelor vamale pentru echipamente și piese de schimb destinate reparării, modernizării și construcției navelor;	Text Camera Deputaților (unanimitate) Text comun (unanimitate) a) scutirea de impozit pe profit pentru un număr limitat de ani, cu condiția ca acest profit să fie reinvestit în achiziția de nave noi sau în modernizarea celor existente; Text Camera Deputaților (unanimitate) se elimină Text comun (unanimitate) d) scutirea de la plata taxelor vamale pentru achiziția de nave noi, precum și pentru echipamente și piese de schimb destinate reparării, modernizării și construcției navelor;

0	1	2	3
		e) acordarea regimului de mărfuri de export pentru livrările de combustibil, lubrifianți și alte materiale consumabile utilizate de nave în voiaje internaționale. (3) Facilitățile prevăzute la alin.(2) se acordă în conformitate cu legislația în vigoare. (4) Sprijinul financiar din partea statului se poate acorda pentru modernizarea navelor și pentru construcții noi.	Text Camera Deputaților (unanimitate) Text Camera Deputaților (unanimitate) Text Camera Deputaților (unanimitate)
9.	Articolele 6 și 8-10 <i>(text ordonanță)</i> Art. 6. – Companiile de navigație maritimă care își desfășoară activitatea în regimul special maritim sunt scutite de plata următoarelor impozite și taxe pe toată perioada înregistrării în acest regim: a) impozitul pe profit; b) taxa pe valoare adăugată și taxele vamale pentru bunurile importate utilizate pentru modernizarea, repararea și exploatarea navelor; c) taxa pe valoare adăugată și taxele vamale pentru navele importate în întregul lor și pentru echipamentele, subansamblurile și materialele procurate din import pentru	se abrogă.	Text Camera Deputaților (unanimitate)

0	1	2	3
	construcția de nave noi; d) accizele pentru produsele utilizate tehnic și consumate pentru exploatarea navelor; e) taxa asupra mijloacelor de transport, pentru navele care le aparțin. Art. 8. – Acționarii și asociații, persoane fizice sau juridice, cărora li se cuvin dividende pentru capitalul pe care l-au atribuit spre valorificare companiilor de navigație care funcționează în regim special maritim, sunt exonerati de plata impozitului pe dividendele aferente profitului realizat din activitatea de transport maritim internațional, cu condiția ca, în anul respectiv, compania de navigație să realizeze cheltuieli de investiții sau rambursări de credite contractate în vederea achiziționării de nave maritime de transport și/sau de echipamente/instalații necesare dotării/modernizării acestora, cheltuieli care determină diminuarea profitului cu cel puțin o treime.		

0	1	2	3
	Art. 9. – (1) Companiile de navigație care sunt înregistrate în regimul special maritim sunt obligate la plata unei taxe anuale pe tonajul net al fiecărei nave aflate în operarea sa. (2) În cazul în care o companie de navigație operează o navă navlosită ca navă nudă, proprietate a unei alte companii de navigație înregistrate în regimul special maritim, obligația de plată a taxei anuale pe tonajul net revine companiei care operează nava. (3) Taxa anuală pe tonajul net al navelor se va face venit la bugetul de stat. Metodologia de calcul al taxei anuale pe tonajul net al navelor și a altor taxe este prevăzută în anexa la prezenta ordonanță. (4) Taxa anuală pe tonajul net al navelor se poate plăti integral, la începutul anului, sau în cote semestriale, înainte de începerea fiecărui semestru. Pentru navele nou introduse în regimul special maritim, cota semestrială se plătește integral la data înscrierii mențiunii, prevăzută la art. 10 alin. (5), pentru semestrul în curs. (5) Neplata taxei anuale pe tonajul net la termenul legal atrage		

0	1	2	3
	perceperea de majorări de întârziere, potrivit legislației fiscale în vigoare. Art. 10. – (1) Evidența companiilor de navigație care au solicitat funcționarea în regim special maritim și care îndeplinesc condițiile de funcționare în acest regim se face prin înregistrare în registrul de regim special maritim, ținut de Ministerul Transporturilor. (2) Pentru înregistrarea companiilor de navigație în registrul de regim special maritim, se percepe taxa prevăzută la lit. B din anexa la prezenta ordonanță. (3) Taxa se plătește anticipat și constituie venit la bugetul de stat. (4) Neefectuarea operațiunii de înregistrare în registrul de regim special maritim, ulterior percepției taxei, atrage restituirea acesteia. (5) Evidența navelor aflate în proprietatea companiilor de navigație prevăzute la alin. (1) sau care sunt operate de acestea se face prin înscrierea mențiunii în registrul matricol al navelor, ținut de căpitănia de port stabilită de Ministerul Transporturilor. Companiile de		

0	1	2	3
	navigație vor solicita înscrierea acestei mențiuni cu avizul prealabil al Ministerului Transporturilor. (6) În registrul de regim special maritim se înregistrează denumirea și sediul, capitalul social, numărul de înmatriculare la Oficiul registrului comerțului, codul fiscal, numele, adresa și cetățenia acționarilor principali, ale directorilor și administratorilor companiei de navigație.		
10.	<i>(text ordonanță)</i> Capitolul III Administrarea regimului special maritim Art. 11. – (1) Punerea în aplicare a prevederilor prezentei ordonanțe și administrarea regimului special maritim se vor face de către Ministerul Transporturilor prin Inspectoratul Navigației Civile. (2) Serviciile prestate de Inspectoratul Navigației Civile sunt considerate servicii publice și se prestează pentru companiile de navigație, la cererea acestora, contra	se abrogă.	Text Camera Deputaților (unanimitate)

0	1	2	3
	unor taxe și tarife prevăzute în anexa la prezenta ordonanță. (3) Forma și conținutul documentelor utilizate în cadrul regimului special maritim sunt stabilite prin ordin al ministrului transporturilor. Art. 12. – Certificatele de clasificare ale navei și echipamentelor acesteia, care atestă buna stare de navigabilitate, cerute de acordurile și convențiile internaționale la care România este parte, se eliberează de către o societate de clasificare agreată de Ministerul Transporturilor.		
11.	Titlul capitolului IV <i>(text ordonanță)</i> Capitolul IV Înregistrarea companiilor de navigație	se abrogă.	Text Camera Deputaților (unanimitate)
12.	Articolul 13 <i>(text ordonanță)</i> Art. 13. – (1) Pentru a fi admisă să funcționeze în regimul special maritim, compania de navigație trebuie să îndeplinească cumulativ următoarele condiții: a) să fie înființată ca persoană	Articolul 13 se abrogă.	Text Camera Deputaților (unanimitate)

0	1	2	3
	juridică română și organizată ca societate comercială; b) să aibă ca obiect de activitate numai transportul maritim de mărfuri și/sau de persoane; c) să îndeplinească toate cerințele impuse de acordurile și convențiile internaționale la care România este parte, aplicabile transportului maritim, dovada conformității se face cu certificate eliberate de Ministerul Transporturilor. (2) La înregistrarea în regim special maritim, companiei de navigație i se eliberează de către Ministerul Transporturilor un certificat de funcționare în regim special maritim, certificat care reprezintă și autorizația de funcționare prevăzută de reglementările privind navigația civilă.		
13.	Articolul 14 <i>(text ordonanță)</i> Art. 14. – Companiile de navigație care au obținut certificatul de funcționare în regimul special maritim pot opera navele numai dacă	Art. 14. – (1) Pentru ca un operator să poată beneficia de facilitățile prevăzute la art.5 alin.(2), trebuie să îndeplinească cumulativ următoarele	Text Camera Deputaților (unanimitate)

0	1	2	3
	sunt îndeplinite cumulativ următoarele condiții: a) să fie proprietatea acestora sau să fie navlosite de acestea ca nave nude pe o perioadă de cel puțin un an; b) tonajul brut al navei, calculat conform Convenției internaționale din 1969 asupra măsurării tonajului navelor, trebuie să fie mai mare de 500 t; c) să aibă clasa acordată de o societate de clasificare agreată de Ministerul Transporturilor; d) să îndeplinească condițiile de înmatriculare și de acordare a dreptului de arborare a pavilionului român, stabilite prin reglementările în vigoare;	criterii: a) să aibă navele în proprietate sau închiriate în bareboat pe o perioadă de cel puțin un an sau în contract de leasing cu clauză de cumpărare; b) navele prevăzute la lit.a) să arboreze pavilionul român; c) navele să dețină certificat de conformitate cu normele tehnice de construcție obligatorii eliberat de Autoritatea Navală Română sau certificatul de clasă eliberat de o societate de clasificare agreată de Ministerul Transporturilor, Construcțiilor și Turismului; d) să dețină certificatele emise de Autoritatea Navală Română sau de către o organizație cu care Ministerul Transporturilor, Construcțiilor și Turismului a încheiat convenții de lucru în acest sens, care atestă conformitatea cu prevederile	

0	1	2	3
	e) să aibă contract cu o autoritate de decontare pentru serviciile de radiocomunicații efectuate de stația de radiocomunicații montată la bordul navei; f) să aibă înscrisă mențiunea de funcționare în regim special maritim în registrul matricol al căpităniei de port stabilite de Ministerul Transporturilor; g) să aibă constituită garanția bănească, în scopul acoperirii salariilor și a cheltuielilor cu repatrierea în cazul incapacității de plată a companiei de navigație, pentru fiecare navă aflată în operarea sa. _____ _____	acordurilor și convențiilor internaționale la care România este parte. _____ _____ _____ (2) Facilitățile prevăzute la art.5 alin.(2) se acordă numai pentru următoarele categorii de nave: a) nave maritime cu un tonaj brut mai mare de 500 tone, calculat	

0	1	2	3
	_____ _____ _____ _____	conform Convenției internaționale din 1969 asupra măsurării tonajului navelor; b) nave de navigație interioară cu o capacitate de încărcare pentru transport marfă de minimum 900 tone; c) remorchere și împingătoare de navigație interioară cu o putere a motoarelor de propulsie de minimum 368 kW; d) nave de pasageri de navigație interioară cu o capacitate de transport de cel puțin 20 de persoane; e) nave de navigație interioară autopropulsate cu o capacitate de încărcare de minimum 900 tone și puterea motoarelor de propulsie de cel puțin 368 kW.	
14.	Articolele 15 - 18 <i>(text ordonanță)</i> Art. 15. – (1) Retragera certificatului de funcționare în regim special maritim și radierea din registrul de regim special al companiilor de	se abrogă.	Text Camera Deputaților (unanimitate)

0	1	2	3
	navigație se fac în următoarele situații: a) la cererea companiei de navigație; b) când nu sunt îndeplinite condițiile prevăzute la art. 13 alin. (1); c) când numărul rapoartelor, având ca obiect deficiențe majore care au condus la reținerea navelor, rezultate în urma inspecțiilor făcute de autoritățile competente din țară sau din porturile străine, la navele companiei de navigație, primite de către Inspectoratul Navigației Civile, dovedesc nerespectarea sistematică a cerințelor convențiilor internaționale la care România este parte; d) la sesizarea proprietarului navei asupra nerespectării de către operator a prevederilor art. 4 alin (3), art. 17 și art. 20 alin. (2) sau când se constată că nu mai sunt îndeplinite condițiile prevăzute la art. 14; e) când a fost dovedită prin hotărâre definitivă de condamnare săvârșirea infracțiunii de fals intelectual, prevăzută de legea contabilității nr. 82/1991, cu modificările ulterioare, prin efectuarea, cu știință, de înregistrări inexacte, precum și omisiunea, cu știință, a înregistrărilor		

0	1	2	3
	în contabilitate având drept consecință denaturarea veniturilor, cheltuielilor, rezultatelor financiare și elementelor patrimoniale care se reflectă în bilanțul contabil al companiei de navigație. (2) Constatarea faptelor prevăzute la alin. (1) lit. b) și c) se face de către personalul cu atribuții de inspecție și control din cadrul Ministerului Transporturilor și Inspectoratul navigației Civile, iar a celor prevăzute la alin. (1) lit. d) se face de către proprietarul navei, respectiv de către personalul cu atribuții de inspecție și control din cadrul Ministerului Transporturilor, Ministerul finanțelor și Inspectoratul Navigației Civile, prin acte de constatare sau de verificare. Art. 16. – Radierea mențiunii de funcționare în regimul special maritim din registrul matricol al căpităniei de port stabilite de Ministerul Transporturilor se face în următoarele situații: a) la cererea companiei de navigație, în cazul transferării, dezmembrării sau pierderii totale a navei, în urma		

0	1	2	3
	unui naufragiu, incendiu sau a unei eșuări; b) la retragerea certificatului de funcționare în regim special maritim al companiei de navigație care operează nava. Art. 17. – Companiile de navigație înregistrate în regimul special maritim sunt obligate să prezinte anual Ministerului Transporturilor un raport de auditare efectuat de o societate de audit financiar agreată de Ministerul Transporturilor. Raportul se prezintă după întocmirea bilanțului contabil, înainte de data plății cotei aferente semestrului II a taxelor anuale pe tonajul navelor. Art. 18. – Recunoașterea organizațiilor pentru clasificarea, emiterea de certificate de conformitate cu acordurile și convențiile internaționale la care România este parte și pentru audit financiar se face pe baza îndeplinirii criteriilor de competență stabilite de Ministerul Transporturilor.		

0	1	2	3
---	---	---	---

15.	Capitolul V <i>(text ordonanță)</i> Capitolul V Dispoziții cu privire la personalul navigant de pe navele operate de companiile de navigație care funcționează în regimul special maritim Art. 19. – (1) Comandantul, șeful mecanic și secundul fiecărei nave trebuie să fie cetățeni români care dețin brevete eliberate de Ministerul Transporturilor. (2) Personalul navigant, în afara personalului prevăzut la alin. (1), trebuie să fie format în proporție de cel puțin 50 % de cetățeni români care dețin brevete sau certificate de capacitate eliberate de Ministerul Transporturilor. (3) Personalul navigant străin trebuie să dețină certificate în conformitate cu prevederile acordurilor și convențiilor internaționale la care România este parte, eliberate de către autoritățile maritime din țările care au ratificat sau au aderat la acestea. (4) Personalul navigant străin este	se abrogă.	Text Camera Deputaților (unanimitate)
-----	--	------------	--

0	1	2	3
	îmbarcat la bordul navelor operate în regimul special maritim de către compania de navigație, în baza unei cereri adresate, în timp util Inspectoratului Navigației Civile, care va emite un document de conformitate. Cererea va fi însoțită de următoarele documente: a) brevetul sau certificatul de capacitate; b) contractul de angajare; c) certificatul de sănătate. (5) În situații temeinic justificate, Inspectoratul Navigației Civile poate aproba utilizarea de personal străin pentru funcțiile prevăzute la alin. (1) sau peste proporția prevăzută la alin. (2), pentru o perioadă de cel mult 90 de zile. Art. 20. – (1) Contractele de muncă ale personalului navigant se încheie cu respectarea condițiilor stipulate de legislația română și convențiile internaționale la care România este parte și se înregistrează la instituțiile prevăzute de lege, precum și la căpitănia de port stabilită de Ministerul Transporturilor.		

0	1	2	3
	(2) Compania de navigație este obligată să asigure condițiile de viață și de hrană la bordul navelor pe toată durata serviciului, în conformitate cu prevederile acordurilor și convențiilor internaționale la care România este parte și cu legislația română aplicabilă. Art. 21. – Companiile care angajează personal navigant român în proporție mai mare decât minimul stabilit la art. 19 alin. (2) beneficiază de o diminuare a taxei anuale pe tonaj, calculată conform prevederilor din anexa care face parte integrantă din prezenta ordonanță. Art. 22. – (1) Timpul normal de muncă la bordul navelor nu va fi mai mare de 8 ore pe zi sau 40 de ore pe săptămână. (2) Timpul suplimentar de muncă trebuie să fie calculat astfel încât numărul total de ore lucrate să nu depășească 14 ore pe zi. Media numărului total de ore lucrate nu trebuie să depășească 56 de ore pe săptămână pe o perioadă de cel mult un an.		

0	1	2	3
	(3) Plata pentru orele de muncă suplimentare se va stabili de comun acord de către părți. Art. 23. – Este interzisă organizarea grevei la bordul navelor înmatriculate în regimul special maritim în situația în care navele se află în afara apelor teritoriale ale României.		
16.	Titlul capitolului VI <i>(text ordonanță)</i> Capitolul VI Încurajarea înnoirii și dezvoltării capacității de transport	se abrogă.	Text Camera Deputaților (unanimitate)
17.	Articolul 24 <i>(text ordonanță)</i> Art. 24. - Înnoirea și dezvoltarea capacității de transport maritim sub pavilion român, în cadrul regimului special maritim, sunt încurajate de stat pe baza unor programe de dezvoltare stabilite de Guvern.	Articolul 24 Art. 24. – Statul acordă sprijin financiar pentru modernizarea și dezvoltarea parcului de nave care arborează pavilion român, pe baza unor programe de modernizare și dezvoltare elaborate de Ministerul Transporturilor, Construcțiilor și Turismului și aprobate de Guvern.	Text Camera Deputaților (unanimitate)

0	1	2	3
18.	Articolul 25 alineatul (1) (text ordonanță) Art. 25. – (1) Din Fondul la dispoziția Guvernului, constituit din vărsăminte din privatizare, prin hotărâre a Guvernului, se poate finanța achiziționarea unor nave maritime de transport, cuprinse în programul de dezvoltare prevăzut la art. 24, în limita a 25 % din prețul de achiziție al acestora.	Articolul 25 alineatul (1) Art. 25. – (1) Sprijinul financiar al statului pentru modernizarea și dezvoltarea parcului de nave sub pavilion român se acordă în limita a 25% din prețul de achiziție a navelor noi, respectiv din valoarea lucrărilor de modernizare, în următoarele cazuri: a) construcții de nave noi în șantierele navale românești; b) modernizarea navelor existente pentru aducerea acestora la standardele tehnice ale Uniunii Europene privind siguranța navigației și prevenirea poluării.	Text Camera Deputaților (unanimitate)
19.	Articolul 26 (text ordonanță) Art. 26. – (1) În programele de dezvoltare se vor cuprinde achiziționări de nave maritime de transport care pot funcționa în regimul special. (2) Pentru navele care se vor construi în șantierele navale din țară, documentația tehnică va fi avizată de	se abrogă.	Text Camera Deputaților (unanimitate)

0	1	2	3
	o societate de clasificare agreată de Ministerul Transporturilor, care va emite certificatul de clasă și certificatele de conformitate prevăzute de convențiile internaționale la care România este parte. (3) Pentru navele care se vor achiziționa din import documentația va fi avizată de o societate de clasificare agreată de Ministerul Transporturilor, care va emite și certificatul de clasă, iar certificatele de conformitate cu convențiile internaționale aplicabile vor fi emise de Ministerul Transporturilor sau de alte organe ale administrației centrale de stat abilitate prin lege, de Registrul Naval Român, sau de o organizație recunoscută de Ministerul Transporturilor.		
20.	Articolul 27 <i>(text ordonanță)</i> Art. 27. – Programele de dezvoltare a capacității de transport maritim vor fi elaborate de Ministerul Transporturilor și vor fi aprobate de Guvern în limita sumelor disponibile,	Articolul 27 Art. 27. – (1) Programele de modernizare și dezvoltare a parcului de nave sub pavilion român, denumite în continuare programe, vor fi elaborate de Ministerul	Text Camera Deputaților (unanimitate)

0	1	2	3
	până la data de 1 august a fiecărui an, pentru finanțare în anul următor. Ultimul program de dezvoltare se va putea aproba de Guvern în anul 2010.	Transporturilor, Construcțiilor și Turismului și vor fi aprobate de Guvern până la data de 1 august a fiecărui an, pentru finanțare în anul următor, în funcție de resursele financiare. (2) Resursele pentru acordarea sprijinului financiar se asigură din: a) fonduri bugetare; b) fonduri atrase; c) credite; d) programe de finanțare externă.	
21.	Articolul 28 <i>(text ordonanță)</i> Art. 28. – Ministerul Transporturilor va putea cuprinde în proiectele programelor de dezvoltare, la solicitarea companiilor de navigație înregistrate în regimul special maritim, acele nave pentru care a fost dovedită, printr-un studiu de fezabilitate, eficiența economică în exploatare pe o relație de transport de interes pentru România sau care valorifică potențialul porturilor maritime românești.	Articolul 28 Art. 28. – Ministerul Transporturilor, Construcțiilor și Turismului va cuprinde în proiectele programelor de modernizare și dezvoltare solicitările operatorilor pentru acele nave pentru care a fost dovedită, printr-un studiu de fezabilitate, eficiența economică în exploatare pe o relație de transport intern sau internațional de interes pentru România sau care valorifică potențialul porturilor românești.	Text Camera Deputaților (unanimitate)

0	1	2	3
---	---	---	---

22.	Articolul 29 <i>(text ordonanță)</i> Art. 29. – Companiile de navigație care solicită cuprinderea unor nave în programele de dezvoltare vor depune la Ministerul Transporturilor o cerere însoțită de studiul de fezabilitate al navei și de documentația tehnică preliminară avizată de Registrul Naval Român sau, după caz, de o altă societate de clasificare agreată de Ministerul Transporturilor, precum și dovada constituirii celorlalte sume necesare achiziției navei.	Articolul 29 Art. 29. – Operatorii care solicită includerea în programele de modernizare și dezvoltare vor depune la Ministerul Transporturilor, Construcțiilor și Turismului o cerere însoțită de studiul de fezabilitate al navei, documentația tehnică avizată de Autoritatea Navală Română, precum și dovada constituirii resurselor financiare proprii în cuantum de minimum 75%.	Text Camera Deputaților (unanimitate)
23.	Articolul 30 <i>(text ordonanță)</i> Art. 30. – Ministerul Transporturilor are obligația ca, în termen de 60 de zile, să elibereze companiei de navigație un răspuns din care să rezulte acceptarea, înscrierea preliminară a navei și cuantumul alocației propuse în proiectul programului de dezvoltare al anului în care nava urmează să fie livrată sau, după caz, refuzul motivat.	Articolul 30 Art. 30. – Ministerul Transporturilor, Construcțiilor și Turismului are obligația ca în termen de 60 de zile de la data depunerii cererii să răspundă operatorilor în legătură cu acceptarea includerii în programe sau, după caz, refuzul motivat.	Text Camera Deputaților (unanimitate)

0	1	2	3
24.	Articolul 31 <i>(text ordonanță)</i> Art. 31. – După stabilirea de către Guvern a programului de dezvoltare a capacității de transport maritim și aprobarea finanțării acestuia prin legea anuală a bugetului de stat, Ministerul Transporturilor va comunica companiei de navigație beneficiare, în termen de 10 zile, un document în care se menționează cuantumul alocației stabilite pentru fiecare navă și termenul după care se poate elibera aceasta. Pentru alocația stabilită, Ministerul Transporturilor va încheia un contract cu compania de navigație beneficiară.	Articolul 31 Art. 31. – După aprobarea de către Guvern a programului de modernizare și dezvoltare și aprobarea finanțării acestuia prin legea anuală a bugetului de stat, Ministerul Transporturilor, Construcțiilor și Turismului va comunica operatorilor, în termen de 10 zile, un document în care se menționează cuantumul sprijinului financiar și condițiile de acordare a acestuia. Pentru alocația stabilită, Ministerul Transporturilor, Construcțiilor și Turismului va încheia un contract de finanțare cu operatorul beneficiar.	Text Camera Deputaților (unanimitate)
25.	Articolul 32 <i>(text ordonanță)</i> Art. 32. – (1) Suma alocată pentru fiecare navă, prin programul anual de dezvoltare, se consideră ca plată datorată de către compania de navigație șantierului naval constructor sau furnizorului, înainte de livrarea navei, și se va putea elibera de Ministerul Transporturilor o dată cu înmatricularea navei în registrul matricol al navelor și emiterea	Articolul 32 Art. 32. – (1) Suma alocată pentru fiecare navă prin programul anual de modernizare și dezvoltare se consideră ca plată datorată de către operator șantierului naval constructor sau furnizorului de echipamente și piese de schimb pentru modernizare și se va elibera de Ministerul Transporturilor, Construcțiilor și Turismului o dată cu înmatricularea navei în registrul	Text Camera Deputaților (unanimitate)

0	1	2	3
	certificatului de naționalitate. (2) Această sumă se va menționa în registrul matricol în care va fi înmatriculată nava și în certificatul de naționalitate al navei sub formă de gaj/ipotecă a statului exigibilă numai în interiorul a 8 ani de la data înscrierii. (3) La încheierea termenului de 8 ani, dacă nu a intervenit nici una dintre situațiile prevăzute la art. 34, gajul/ipoteca se radiază, alocația fiind considerată stinsă.	matricol al navelor și emiterea certificatului de naționalitate, în cazul navelor noi, sau a semnării procesului-verbal de terminare a lucrărilor de modernizare, în cazul navelor deja înmatriculate. (2) Această sumă se va menționa în registrul matricol în care este înmatriculată nava și în certificatul de naționalitate al navei sub formă de gaj/ipotecă a statului exigibilă numai în interiorul unei perioade de 8 ani de la data înscrierii. (3) La încheierea termenului de 8 ani, dacă nu a intervenit nici una din situațiile prevăzute la art.34, gajul/ipoteca aferentă sprijinului financiar acordat se consideră stinsă și se radiază.	
26.	Articolul 33 <i>(text ordonanță)</i> Art. 33. – (1) Sumele nefolosite până la data de 31 decembrie a fiecărui an vor fi returnate bugetului de stat, iar compania de navigație va putea beneficia de o nouă alocație numai în baza unui alt program anual de	se abrogă.	Text Camera Deputaților (unanimitate)

0	1	2	3
	dezvoltare a capacității de transport maritim. (2) Pentru alocația nefolosită compania de navigație va plăti penalități stabilite prin contractul prevăzut la art. 31.		
27.	Articolul 34 <i>(text ordonanță)</i> Art. 34. – (1) Compania de navigație maritimă care a beneficiat de sprijinul statului prin programele de dezvoltare are obligația se păstreze nava înmatriculată în regimul special maritim cel puțin 8 ani și să o asigure corespunzător valorii sale pentru corp și mașini pentru toată această perioadă. (2) Înstrăinarea sau scoaterea navei din regimul special maritim înainte de termenul de 8 ani va atrage după sine rambursarea către bugetul de stat a sumei primite. (3) În cazul în care compania de navigație care a beneficiat de sprijinul statului se desființează prin procedura	Articolul 34 Art. 34. – (1) Operatorul care a beneficiat de sprijinul statului prin programele de modernizare și dezvoltare are obligația să păstreze sub pavilion român, cel puțin 8 ani, navele pentru care a beneficiat de facilitățile prevăzute în prezenta ordonanță și să le asigure corespunzător valorii pentru corp și mașini pentru toată această perioadă. (2) Scoaterea de sub pavilionul român înainte de termenul de 8 ani a navelor prevăzute la alin.(1) se va putea efectua numai după rambursarea de către operator la bugetul de stat a sumei primite. (3) În cazul în care operatorul care a beneficiat de sprijinul statului se desființează prin procedura	Text Camera Deputaților (unanimitate) Text Camera Deputaților (unanimitate) Text comun (unanimitate) (3) În cazul în care operatorul care a beneficiat de sprijinul statului se desființează prin procedura

0	1	2	3
	falimentului, înainte de 8 ani de la eliberarea certificatului de naționalitate al navei, statul este îndreptățit să-și recupereze sumele alocate prin programul de dezvoltare, întocmai ca o bancă finanțatoare. (4) În situația pierderii totale a navei în caz de forță majoră, înainte de termenul de 8 ani, compania de navigație va vărsa la bugetul de stat cota-parte din valoarea recuperată de la asigurător, corespunzătoare părții din prețul navei acoperite de alocația primită prin programul de dezvoltare. (5) Gajarea/ipotecarea navei, realizată cu sprijinul statului, în interiorul a 8 ani de la data înscrierii alocației ca gaj/ipotecă a statului, se poate face numai cu acordul Ministerului Transporturilor.	falimentului, înainte de 8 ani de la înscrierea în registrul matricol și în certificatul de naționalitate a sumei alocate conform prevederilor art.33 alin.(2), statul este îndreptățit să recupereze sumele alocate întocmai ca o bancă finanțatoare, sumele respective fiind considerate obligații ale operatorilor față de bugetul de stat. (4) În situația pierderii totale a navei în caz de forță majoră, înainte de termenul de 8 ani, operatorul va vărsa la bugetul de stat cota-parte din valoarea recuperată de la asigurător, corespunzătoare părții din prețul navei acoperite de alocația primită prin programul de modernizare și dezvoltare. (5) Operatorul poate gaja/ipoteca, în interiorul perioadei de 8 ani, navele pentru care a beneficiat de sprijinul financiar al statului, numai cu acordul Ministerului Transporturilor, Construcțiilor și Turismului.	falimentului, înainte de 8 ani de la înscrierea în registrul matricol și în certificatul de naționalitate a sumei alocate, statul este îndreptățit să recupereze sumele alocate întocmai ca o bancă finanțatoare, sumele respective fiind considerate obligații ale operatorilor față de bugetul de stat. Text Camera Deputaților (unanimitate) Text Camera Deputaților (unanimitate)

0	1	2	3
---	---	---	---

28.	Titlul Capitolului VII <i>(text ordonanță)</i> Capitolul VII Dispoziții finale și tranzitorii	se abrogă.	Text Camera Deputaților (unanimitate)
29.	Articolul 35 <i>(text ordonanță)</i> Art. 35. – Ministerul Transporturilor și Ministerul Finanțelor exercită controlul asupra modului în care se aplică prevederile prezentei ordonanțe.	Articolul 35 Art. 35. – (1) Ministerul Transporturilor, Construcțiilor și Turismului va asigura punerea în aplicare a prevederilor prezentei ordonanțe. (2) Ministerul Transporturilor, Construcțiilor și Turismului și Ministerul Finanțelor Publice exercită controlul asupra modului în care se aplică prevederile prezentei ordonanțe.	Text Camera Deputaților (unanimitate)
30.	Articolul 36 <i>(text ordonanță)</i> Art. 36. – Anexa face parte integrantă din prezenta ordonanță.	se abrogă.	Text Camera Deputaților (unanimitate)

0	1	2	3
---	---	---	---

31.		30. După articolul 38 se introduce articolul 39 cu următorul cuprins: Art. 39. – În termen de 45 de zile de la publicarea în Monitorul Oficial al României, Partea I, a legii de aprobare a prezentei ordonanțe, la propunerea Ministerului Transporturilor, Construcțiilor și Turismului, cu avizul Ministerului Finanțelor Publice, Guvernul va emite hotărârea de modificare și completare a Hotărârii Guvernului nr.302/1999 pentru aprobarea Regulamentului de aplicare a prevederilor Ordonanței Guvernului nr.116/1998 privind instituirea regimului special pentru activitatea de transport maritim internațional, care se va publica în Monitorul Oficial al României, Partea I.	Text Camera Deputaților (unanimitate)
32.	Anexa Metodologia de calcul al taxei anuale pe tonajul net al navei și a altor taxe A. Taxa anuală pe tonajul net al navei Tonajul net al navei se calculează conform „Convenției internaționale din 1969 asupra măsurării tonajului	se abrogă.	Text Camera Deputaților (unanimitate)

0	1	2	3																								
	navelor”, la care România a aderat prin Decretul Consiliului de Stat nr.23/1976. Taxa anuală pe tonajul net al navelor se calculează după cum urmează: Taxa anuală = (Taxa bază + Taxa pe creșterea tonajului net) x k_i, în care: Taxa de bază este 100 \$ Taxa pe creșterea tonajului net este: <table><tr><td></td><td>Tonaj net</td><td>\$</td></tr><tr><td>pentru fiecare tonă</td><td>Sub 1500</td><td>0.4</td></tr><tr><td>pentru fiecare tonă adițională între</td><td>1501 – 3500</td><td>0.35</td></tr><tr><td>pentru fiecare tonă adițională între</td><td>3501 – 5000</td><td>0.32</td></tr><tr><td>pentru fiecare tonă adițională între</td><td>5001 – 10000</td><td>0.3</td></tr><tr><td>pentru fiecare tonă adițională între</td><td>10001-20000</td><td>0.2</td></tr><tr><td>pentru fiecare tonă adițională între</td><td>20001-30000</td><td>0.1</td></tr><tr><td>pentru fiecare tonă adițională între</td><td>30001-40000</td><td>0.07</td></tr></table>		Tonaj net	\$	pentru fiecare tonă	Sub 1500	0.4	pentru fiecare tonă adițională între	1501 – 3500	0.35	pentru fiecare tonă adițională între	3501 – 5000	0.32	pentru fiecare tonă adițională între	5001 – 10000	0.3	pentru fiecare tonă adițională între	10001-20000	0.2	pentru fiecare tonă adițională între	20001-30000	0.1	pentru fiecare tonă adițională între	30001-40000	0.07		
	Tonaj net	\$																									
pentru fiecare tonă	Sub 1500	0.4																									
pentru fiecare tonă adițională între	1501 – 3500	0.35																									
pentru fiecare tonă adițională între	3501 – 5000	0.32																									
pentru fiecare tonă adițională între	5001 – 10000	0.3																									
pentru fiecare tonă adițională între	10001-20000	0.2																									
pentru fiecare tonă adițională între	20001-30000	0.1																									
pentru fiecare tonă adițională între	30001-40000	0.07																									

0	1	2	3																
	<table><tr><td>pentru fiecare tonă adițională între</td><td>40001-60000</td><td>0.05</td></tr><tr><td>pentru fiecare tonă adițională</td><td>Peste 60000</td><td>0.03</td></tr></table> k_1 reprezintă coeficientul de vârstă și are următoarele valori <table><tr><td>vârsta navei</td><td>k_1</td></tr><tr><td>mai mică de 10 ani</td><td>0.75</td></tr><tr><td>între 11 și 20 ani</td><td>1</td></tr><tr><td>între 21 și 25 ani</td><td>1.1</td></tr><tr><td>mai mare de 25 ani</td><td>1.3</td></tr></table> Vârsta navei reprezintă perioada de timp calculată de la data terminării construcției și până la data de 1 ianuarie a anului pentru care se plătește taxa. Taxa se va achita în cote semestriale, înainte de începerea fiecărui semestru după cum urmează: - până la data de 31 decembrie se achită $0.5 \times$ Taxa anuală, aferentă anului următor, - până la data de 30 iunie se achită $0.5 \times$ Taxa anuală* - $(1-k_2) \times$ Taxa anuală** , unde:	pentru fiecare tonă adițională între	40001-60000	0.05	pentru fiecare tonă adițională	Peste 60000	0.03	vârsta navei	k_1	mai mică de 10 ani	0.75	între 11 și 20 ani	1	între 21 și 25 ani	1.1	mai mare de 25 ani	1.3		
pentru fiecare tonă adițională între	40001-60000	0.05																	
pentru fiecare tonă adițională	Peste 60000	0.03																	
vârsta navei	k_1																		
mai mică de 10 ani	0.75																		
între 11 și 20 ani	1																		
între 21 și 25 ani	1.1																		
mai mare de 25 ani	1.3																		

U	1	2	3
	k_2 reprezintă coeficientul de diminuare și se calculează în funcție de gradul de utilizare a personalului navigant român la bordul navei pe perioada anului calendaristic anterior, după cum urmează: Numele navei Nr.Total de personal navigant utilizat Nr. cetățenilor români (obligatoriu) Fondul de timp aferent (2) [zile] Nr.cetățenilor români (real) Fond de timp efectiv aferent (4) [zile] Gradul de utilizare a personalului român = (5) / (3) $k_2 = 1,2 - 0,2 \times (6)$ Fiecare companie de navigație va calcula taxa anuală pe tonajul net al fiecărei nave și o va achita după obținerea avizului din partea direcției de specialitate din cadrul Ministerului Transporturilor. Pentru obținerea avizului, compania de navigație va prezenta următoarele documente justificative pentru modul de calcul al acesteia: - certificatul de tonaj, eliberat în		

0	1	2	3
	conformitate cu convenția internațională, - documentul din care să rezulte vârsta navei, - documente din care să rezulte timpul de lucru efectiv la bordul navei pentru personalul navigant angajat. Taxa anuală pe tonajul net al navei, calculată în dolari SUA, va fi achitată în lei la cursul de schimb al pieței valutare comunicat de Banca Națională a României în vigoare la data efectuării plății. B. Taxa pentru înregistrarea companiei - 300 dolari SUA -, achitată în lei la cursul de schimb al pieței valutare comunicat de Banca Națională a României în vigoare la data efectuării plății. C. Pentru operațiunile de înregistrare a navelor, de înregistrare, transfer sau eliberare de ipoteci, de înregistrare provizorie a navelor sau de extindere a înregistrării provizorii, de transfer sau de radiere a navelor din registre sau pentru alte operațiuni		

0	1	2	3
	în legătură cu aplicarea prezentei ordonanțe se aplică taxele și tarifele prevăzute de lege pentru navele sub pavilion român. D. Pentru serviciile prestate de Registrul Naval Român, de societățile de clasificare/instituții autorizate de Ministerul Transporturilor se aplică tarifele proprii ale acestora. *) taxa anuală aferentă anului în curs **) taxa anuală aferentă anului calendaristic anterior		
33.	_____	Art. II. – Prezenta lege intră în vigoare la 60 de zile de la data publicării ei în Monitorul Oficial al României, Partea I.	Text Camera Deputaților (unanimitate)

0	1	2	3
---	---	---	---

34.		Art. III. – Ordonanța Guvernului nr. 116/1998 privind instituirea regimului special pentru activitatea de transport maritim internațional, cu modificările ulterioare, modificată și completată prin prezenta lege, se va republica în Monitorul Oficial al României, Partea I, dându-se textelor numerotarea corespunzătoare.	Text Camera Deputaților (unanimitate)
-----	--	---	--

Întocmit,

Consilier Paul Șerban

