

normele specifice aplicabile mijloacelor de transport naval și personalului care deservește mijloacele de transport naval și/sau efectuează activități de transport naval, activități conexe și activități auxiliare acestora.”

3. După articolul 1, se introduc articolele 1¹ și 1² cu următorul cuprins:

“Art. 1¹. – 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 arborează pavilionul român, navelor care arborează pavilion străin și navighează în apele naționale navigabile ale României, precum și personalului navigant român.

Art. 1². – Prevederile prezentei ordonanțe nu se aplică navelor militare și porturilor militare.”

4. După articolul 1², se introduce Capitolul I¹ cu următorul titlu:

“Sistemul instituțional din domeniul transportului naval”

5. După titlul Capitolului I¹, se introduce Secțiunea 1 cu următorul titlu:

“Autoritatea de stat în domeniul transportului naval”

6. După titlul Secțiunii 1, se introduc articolele 1³ - 1⁵ cu următorul cuprins:

“Art. 1³. – (1) Autoritatea de stat în domeniul transportului naval este Ministerul Lucrărilor Publice, Transporturilor și Locuinței, denumit în continuare *minister*, care elaborează și promovează actele normative și normele specifice aplicabile transportului naval, urmărește aplicarea acestora și asigură aducerea la îndeplinire a obligațiilor ce revin statului din acordurile și convențiile internaționale la care România este parte.

(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.

Art. 1⁴. – Ministerul își exercită rolul de autoritate de stat în domeniul transportului naval privind activitățile de reglementare, autorizare, coordonare, inspecție, control, supraveghere și certificare ale infrastructurilor de transport naval, ale mijloacelor de transport naval, ale activităților de transport naval, ale activităților conexe și ale activităților auxiliare acestora, precum și ale personalului care efectuează aceste activități și deservește mijloacele de transport naval prin Direcția Generală a Transporturilor Maritime, pe Dunăre și Căi Navigabile din cadrul ministerului, denumită în continuare *direcție*.

Art. 1⁵. – (1) Direcția exercită atribuțiile ministerului privind coordonarea, supravegherea și controlul, după caz, ale instituțiilor publice, companiilor naționale, regiilor autonome și societăților comerciale din domeniul transportului naval care funcționează în subordinea sau sub autoritatea ministerului, în ceea ce privește activitățile prevăzute la art.1⁴.

(2) Organismele prevăzute la alin.(1) formează sistemul instituțional din domeniul transportului naval și exercită, potrivit competențelor atribuite, funcțiile de:

- a) autoritate de stat în domeniul siguranței navigației;
- b) autoritate portuară și/sau de căi navigabile;
- c) pregătire și perfecționare a personalului care deservește mijloacele de transport naval sau care desfășoară activități de transport naval, activități conexe și activități auxiliare acestora;
- d) alte funcții specifice domeniului transportului naval.”

7. După articolul 1⁵ , se introduce Secțiunea a 2-a cu următorul titlu:

“Autoritatea Navală Română”

8. După titlul Secțiunii a 2-a, se introduc articolele 1⁶ – 1⁸ cu următorul cuprins:

“Art. 1⁶. – Funcția de autoritate de stat în domeniul siguranței navigației este îndeplinită de Autoritatea Navală Română, organ tehnic de specialitate din subordinea ministerului, care are următoarele atribuții:

- a) aduce la îndeplinire obligațiile ce revin statului din acordurile și convențiile internaționale la care România este parte;

b) elaborează normele tehnice naționale privind construcția, întreținerea și repararea navelor;

c) certifică și monitorizează conformitatea navelor sub pavilion român și a echipamentelor cu normele tehnice naționale și cu prevederile convențiilor internaționale la care România este parte;

d) certifică conformitatea companiilor care operează nave care arborează pavilion român cu prevederile convențiilor internaționale la care România este parte;

e) acordă brevete, certificate de capacitate, atestate și certificate de conformitate personalului navigant român;

f) organizează sesiuni de examene pentru obținerea brevetelor și a certificatelor de capacitate;

g) acordă dreptul de arborare a pavilionului român, dispune suspendarea sau retragerea acestui drept și eliberează actele de naționalitate navelor care au obținut dreptul de arborare a pavilionului român;

h) efectuează supravegherea navigației și controlul traficului de nave în apele naționale navigabile și în porturile românești;

i) efectuează inspecția și controlul navelor, indiferent de pavilionul acestora, în apele naționale navigabile și în porturile românești privind respectarea prevederilor legale naționale în domeniu și ale acordurilor și convențiilor internaționale la care România este parte;

j) efectuează Controlul Statului Pavilionului la navele care arborează pavilionul român;

k) efectuează Controlul Statului Portului la navele care arborează pavilionul altor state și care se află în apele naționale navigabile și în porturile românești;

l) efectuează înmatricularea și ține evidența navelor care arborează pavilion român, a navelor aflate în construcție în România și a personalului navigant român;

m) coordonează activitățile de căutare și salvare a vieții omenești, a navelor și aeronavelor aflate în pericol pe mare și în apele naționale navigabile ale României;

n) coordonează activitățile de prevenire a poluării apelor de către navele aflate în apele naționale navigabile și, împreună cu autoritățile de protecție a mediului, coordonează intervenția pentru depoluare;

o) asigură supravegherea tehnică privind clasificarea și certificarea siguranței construcției navelor care arborează pavilionul

român, în conformitate cu normele tehnice obligatorii de construcție emise de către minister sau agreate de acesta;

p) efectuează supravegherea tehnică a lucrărilor de construcții a navelor, care urmează să arboreze pavilion român și efectuează certificarea materialelor și a echipamentelor utilizate la construcția acestora;

q) efectuează supravegherea tehnică și certificarea construcției containerelor, în conformitate cu prevederile acordurilor și convențiilor internaționale la care România este parte;

r) eliberează certificate de tonaj navelor care arborează pavilionul român;

s) cercetează evenimentele și accidentele de navigație;

t) sancționează contravențional persoanele care încalcă prevederile legale privind navigația civilă și prevederile legale privind poluarea apelor naționale navigabile de către nave, dacă faptele acestora nu întrunesc elementele constitutive ale unei infracțiuni;

u) transcrie constituirea, transmiterea sau stingerea drepturilor reale asupra navelor care arborează pavilionul român, precum și asupra navelor aflate în construcție;

v) alte atribuții stabilite prin actul normativ de organizare și funcționare a Autorității Navale Române.

Art. 1⁷. – (1) Autoritatea Navală Română se înființează ca instituție publică cu personalitate juridică, cu finanțare extrabugetară, prin fuziunea Inspectoratului Navigației Civile - I.N.C. cu Regia Autonomă “Registrul Naval Român”.

(2) Autoritatea Navală Română preia toate drepturile și obligațiile celor două persoane juridice, care se desființează.

(3) Regulamentul de organizare și funcționare a Autorității Navale Române se aprobă prin hotărâre a Guvernului.

Art. 1⁸. – (1) Autoritatea Navală Română este condusă de un consiliu de conducere, compus din 11 membri, din care unul este președinte și director general.

(2) Membrii consiliului de conducere, precum și președintele acestuia, se numesc și se revocă prin ordin al ministrului lucrărilor publice, transporturilor și locuinței.

(3) Salarizarea directorului general și indemnizația membrilor consiliului de conducere se stabilesc prin ordin al ministrului lucrărilor publice, transporturilor și locuinței.

(4) Personalul salariat din cadrul Inspectoratului Navigației Civile – I.N.C. și al Regiei Autonome “Registrul Naval Român” este considerat transferat în cadrul Autorității Navale Române, începând cu data înființării acesteia.

(5) Salarizarea personalului Autorității Navale Române se face potrivit reglementărilor în vigoare pentru instituțiile publice cu finanțare extrabugetară. Drepturile de salarizare și celelalte drepturi de personal se stabilesc prin contractul colectiv de muncă.

(6) Personalul transferat beneficiază de salariile și drepturile avute anterior organizării Autorității Navale Române, până la încheierea contractului colectiv de muncă.

(7) Pentru activitățile și operațiunile specifice desfășurate sau pentru activitățile efectuate în legătură cu acestea, Autoritatea Navală Română percepe tarife stabilite prin ordin al ministrului lucrărilor publice, transporturilor și locuinței.

(8) Pentru activitățile pe care le efectuează în scopul îndeplinirii obligațiilor ce revin statului în temeiul prevederilor unor convenții și acorduri internaționale la care România este parte, Autoritatea Navală Română primește fondurile necesare acoperirii cheltuielilor, de la bugetul de stat, prin bugetul ministerului.

(9) Autoritatea Navală Română își exercită atribuțiile prin aparatul propriu, prin căpităniile de port și prin inspectoratele tehnice, care sunt organe teritoriale operative ale acesteia.”

9. După articolul 1⁸, se introduce Secțiunea a 3-a cu următorul titlu:

“Administrații portuare și/sau de căi navigabile”

10. După titlul Secțiunii a 3-a, se introduce articolul 1⁹ cu următorul cuprins:

“Art. 1⁹. – (1) Funcția de autoritate portuară și/sau de căi navigabile este îndeplinită de administrațiile portuare și/sau de căi navigabile, care au ca principal obiect de activitate aplicarea politicii portuare și de căi navigabile elaborată de către minister, coordonarea activităților care se desfășoară în porturi și pe căile navigabile și

implementarea programelor de dezvoltare a infrastructurilor de transport naval.

(2) Modul de organizare și funcționare a activităților în porturi și pe căile navigabile, de administrare a infrastructurilor de transport naval și de desfășurare a activităților de transport naval, a activităților conexe și a activităților auxiliare acestora se stabilesc prin lege.”

11. După articolul 1⁹, se introduce Secțiunea a 4-a cu următorul titlu:

“Centre de pregătire și perfecționare a personalului din domeniul transportului naval”

12. După titlul Secțiunii a 4-a, se introduc articolele 1¹⁰ – 1¹² cu următorul cuprins:

“Art. 1¹⁰. – (1) Funcția de pregătire și perfecționare a personalului care deservește mijloacele de transport naval sau care desfășoară activități de transport naval, activități conexe și activități auxiliare acestora se asigură prin centre de pregătire și perfecționare a personalului din domeniul transportului naval, aflate în subordinea sau sub autoritatea ministerului.

(2) Regulamentul de organizare și funcționare a centrelor de pregătire și perfecționare a personalului din domeniul transportului naval se aprobă prin hotărâre a Guvernului.

Art. 1¹¹. – (1) Centrele de pregătire și perfecționare, prevăzute la art. 1¹⁰, își pot desfășura activitatea și prin intermediul unor instituții publice, regii autonome, societăți comerciale, asociații și fundații acreditate de către minister, cu avizul Ministerului Educației și Cercetării.

(2) Criteriile și condițiile de acreditare, pentru unitățile prevăzute la alin.(1), se stabilesc de către minister.

Art. 1¹². – (1) Centrele de pregătire și perfecționare a personalului din domeniul transportului naval, prevăzute la art. 1¹⁰, pot organiza și derula și alte activități prevăzute în actul normativ de înființare.

(2) Pentru activitățile și operațiunile specifice desfășurate, centrele de pregătire și perfecționare a personalului din domeniul

transportului naval percep tarife stabilite prin ordin al ministrului lucrărilor publice, transporturilor și locuinței.”

13. După articolul 1¹², se introduce Capitolul I² cu următorul titlu:

“Activități de transport naval”

14. Articolul 2 va avea următorul cuprins:

“Art. 2. – (1) În sensul prezentei ordonanțe, sunt considerate activități de transport naval:

a) transporturile publice maritime sau fluviale de persoane și/sau mărfuri efectuate de către persoane juridice;

b) transporturile de persoane și/sau mărfuri în folos propriu, pe apele naționale navigabile, efectuate ca activitate accesorie unei alte activități economice, efectuate de persoanele juridice sau fizice care le organizează, mărfurile transportate fiind proprietatea acestora sau rezultatul activității lor, iar persoanele transportate fiind angajații lor;

c) transporturile de bunuri și/sau persoane în interes personal, pe apele naționale navigabile, efectuate de persoane fizice pentru satisfacerea cerințelor proprii de transport pe apă, pentru sport sau agrement;

d) activitățile conexe activității de transport naval.

(2) În apele naționale se desfășoară și activități auxiliare activităților de transport naval.

(3) Ministerul stabilește activitățile de transport naval, activitățile conexe și activitățile auxiliare acestora, care sunt supuse autorizării, precum și criteriile de autorizare, cu respectarea prevederilor legale.”

15. După articolul 2, se introduce Capitolul I³ cu următorul titlu:

“Mijloace de transport naval”

16. După titlul Capitolului I³, se introduce Secțiunea 1 cu următorul titlu:

“Dispoziții generale”

17. După titlul Secțiunii 1, se introduc articolele 2¹ – 2³ cu următorul cuprins:

“Art. 2¹. – Toate navele, indiferent de pavilionul pe care îl arborează, pe timpul cât navighează sau staționează în apele naționale navigabile ale României, sunt supuse prevederilor legislației naționale și ale acordurilor și convențiilor internaționale la care România este parte.

Art. 2². – (1) Orice navă care navighează sau staționează în apele naționale navigabile, indiferent de pavilionul pe care îl arborează, trebuie să fie conformă cu regulile de clasificare și cu regulile tehnice, precum și cu condițiile de muncă și viață la bordul navelor, prevăzute în acordurile și convențiile internaționale la care România este parte, astfel încât să nu constituie un pericol pentru siguranța navigației, a persoanelor și a mărfurilor transportate, precum și pentru mediu.

(2) Prevederile alin.(1) se aplică și navelor care navighează sau staționează în apele naționale, altele decât cele navigabile.

(3) Normele tehnice obligatorii pentru navele sub pavilion român privind proiectarea, construcția, modificarea și repararea se aprobă de către minister. Aceste norme pot fi elaborate de organele de specialitate ale ministerului sau pot fi cele ale unor societăți de clasificare agreeate de către minister.

Art. 2³. – În porturile românești, transporturile maritime și fluviale internaționale de mărfuri și/sau persoane se desfășoară cu accesul liber și nediscriminatoriu al tuturor navelor, indiferent de pavilionul pe care îl arborează.”

18. Articolul 3 va avea următorul cuprins:

“Art. 3. – (1) Supravegherea navigației și controlul traficului în apele naționale navigabile și în porturi se exercită de către minister, prin Autoritatea Navală Română.

(2) Ministerul, prin Autoritatea Navală Română, își exercită autoritatea și asupra navelor care arborează pavilion român și navighează în marea liberă și în apele teritoriale navigabile ale altor state.”

19. După articolul 3, se introduce articolul 3¹ cu următorul cuprins:

“Art. 3¹. – (1) Reglementările, supravegherea și controlul navigației în apele naționale, altele decât cele navigabile, sunt de competența consiliilor județene, respectiv a Consiliului General al municipiului București, pe teritoriul cărora se află aceste ape.

(2) Reglementările prevăzute la alin.(1), întocmite de consiliile județene, respectiv de Consiliul General al Municipiului București, se aprobă de către minister.

(3) Activitatea de supraveghere și control se organizează de consiliile județene, respectiv de Consiliul General al Municipiului București, cu avizul Autorității Navale Române.”

20. Articolul 4 va avea următorul cuprins:

“Art. 4. – Ministerul urmărește asigurarea condițiilor tehnice minime de navigație în apele naționale navigabile și în porturi, în ceea ce privește adâncimile, semnalizarea, manevrarea și acostarea navelor și altele asemenea.”

21. Articolul 5 va avea următorul cuprins:

“Art. 5 – (1) Apele naționale navigabile ale României sunt formate din marea teritorială, apele interioare navigabile, radele și acvatoriile portuare, precum și bazinele șantierelor navale.

(2) Regimul și întinderea mării teritoriale și a apelor maritime interioare se stabilesc prin lege.

(3) Apele interioare navigabile sunt constituite din:

a) fluviul Dunărea, râurile, canalele și lacurile situate în interiorul teritoriului României, pe porțiunile lor navigabile;

b) apele navigabile de frontieră, de la malul românesc până la linia de frontieră;

c) apele maritime interioare.

(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.

(5) Acvatoriile portuare sunt constituite din totalitatea suprafețelor apelor incluse în limitele porturilor.

(6) Radele sunt suprafețe de apă destinate adăpostirii sau staționării navelor și, în cazuri speciale, operării navelor și pot fi:

a) rade interioare, care fac parte din acvatoriile portuare;

b) rade exterioare, suprafețe de apă în afara limitelor porturilor.

(7) Bazinele șantierelor navale sunt suprafețe de apă din incinta șantierelor navale destinate activităților de construcții și reparații de nave.

(8) Limitele acvatoriilor și radelor se stabilesc de către minister.”

22. Articolul 6 se abrogă.

23. Articolul 7 va avea următorul cuprins:

“Art. 7. – (1) Ministerul stabilește regulile de siguranță a navigației în apele naționale navigabile și în porturi.

(2) Ministerul stabilește reglementările cadru privind regulile de navigație pentru navele de agrement.

(3) Conducătorii navelor de agrement trebuie să posede certificate de capacitate corespunzătoare.

(4) Modelul certificatelor și condițiile de obținere a acestora se stabilesc de către minister.”

24. Titlul Capitolului II și titlul Secțiunii I se abrogă.

25. După articolul 7, se introduce Secțiunea a 2-a cu următorul titlu:

“Nave”

26. Articolul 8 va avea următorul cuprins:

“Art. 8. – Sunt nave, în înțelesul prezentei ordonanțe, navele maritime și fluviale de orice tip, propulsate sau nepropulsate care navighează la suprafață sau în imersie, destinate transportului de mărfuri și/sau de persoane, pescuitului, remorcajului sau împingerii, aparate plutitoare cum ar fi: drăgi, elevatoare plutitoare, macarale plutitoare, graifere plutitoare și alte asemenea, cu sau fără propulsie, precum și instalațiile plutitoare care în mod normal nu sunt destinate deplasării sau efectuării de lucrări speciale, cum ar fi: docuri plutitoare, debarcadere

plutitoare, pontoane, hangare plutitoare pentru nave, platforme de foraj și alte asemenea, farurile plutitoare, ambarcațiunile mici și cele destinate activităților de agrement.”

27. Articolul 9 se abrogă.

28. Articolul 10 va avea următorul cuprins:

“Art. 10. – Fac parte din navă instalațiile, mașinile și motoarele care asigură propulsia navei sau produc o altă acțiune mecanică, împreună cu mecanismele și mijloacele necesare transmiterii acestei acțiuni, toate echipamentele necesare navigației, diferitelor manevre, siguranței navei, salvării vieții umane, prevenirii poluării, comunicațiilor, igienei și exploatării potrivit destinației navei, precum și proviziile.”

29. După articolul 10, se introduc articolele 10¹ și 10² cu următorul cuprins:

“Art. 10¹. – (1) Conformitatea cu normele tehnice obligatorii de construcție a navelor, prevăzute la art. 2² alin.(3) și cu prevederile acordurilor și convențiilor internaționale la care România este parte, se dovedește cu certificate emise de către Autoritatea Navală Română sau de către o organizație cu care ministerul a încheiat convenții de lucru în acest sens.

(2) Orice navă care se construiește în alt stat și urmează, la finalizarea lucrărilor, să arboreze 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.

Art. 10². – (1) Ministerul aprobă și face publice normele tehnice naționale obligatorii de construcție a navelor.

(2) Anual, ministerul aprobă și face publică lista societăților de clasificare ale căror norme tehnice de construcție a navelor sunt agreate de acesta.

(3) Anual, ministerul aprobă și face publică lista organizațiilor cu care a încheiat convenții de lucru pentru delegarea dreptului de emitere a certificatelor de conformitate cu prevederile convențiilor internaționale la care România este parte, pentru nave și, după caz, pentru companiile care le operează.

(4) Criteriile privind alegerea organizațiilor menționate la alin.(3) se stabilesc de către minister.”

30. Articolul 11 va avea următorul cuprins:

“Art. 11. – Pe timpul cât navighează în apele naționale navigabile ale României, operează sau staționează în porturile românești, navele, indiferent de pavilionul pe care îl arborează, trebuie:

a) să aibă la bord toate actele, certificatele și documentele navei și ale echipajului, valabile, eliberate de autoritățile competente din statul al cărui pavilion îl arborează sau de organizații recunoscute de respectivele autorități;

b) să aibă la bord echipajul minim de siguranță prevăzut în certificatul eliberat de autoritatea competentă din statul al cărui pavilion îl arborează nava.”

31. Articolul 12 va avea următorul cuprins:

“Art.12. – Reprezentanții Autorității Navale Române și ai căpităniilor de port au dreptul la vizită, la orice oră din zi sau din noapte, la bordul navelor aflate în apele naționale navigabile sau în porturile românești, indiferent de pavilionul pe care îl arborează. Activitatea de control se desfășoară în conformitate cu legislația națională în vigoare și cu prevederile acordurilor și convențiilor internaționale la care România este parte.”

32. După articolul 12, se introduce articolul 12¹ cu următorul cuprins:

“Art. 12¹. – Navele, indiferent de pavilionul pe care îl arborează, au obligația, atunci când se află în apele naționale navigabile ale României și în porturile românești, să respecte dispozițiile Autorității Navale Române, ale căpităniilor de port și ale administrațiilor portuare și/sau de căi navigabile privind intrarea/ieșirea și navigația prin acestea, staționarea și operarea în porturi.”

33. La Capitolul II, titlul Secțiunii a II-a se abrogă.

34. După articolul 12¹, se introduce Secțiunea a 3-a cu următorul titlu:

“Înscrierea navelor, constituirea, transmiterea și stingerea drepturilor reale asupra navelor”

35. Articolul 13 va avea următorul cuprins:

“Art. 13. – (1) Navele care arborează pavilion român pot fi transmise în proprietatea sau folosința altor persoane juridice sau fizice, române sau străine, în condițiile legii.

(2) Constituirea de drepturi reale asupra navelor care arborează pavilion român în favoarea unor persoane juridice sau fizice, române sau străine, este permisă în condițiile legii.

(3) Constituirea, transmiterea sau stingerea drepturilor reale asupra navelor care arborează pavilion român se transcriu, la solicitarea persoanelor juridice sau fizice titulare ale acestor drepturi, în registrele prevăzute la art.18, făcându-se mențiunile corespunzătoare și în actul de naționalitate.”

36. La Capitolul II, titlul Secțiunii a III-a se abrogă.**37. Articolul 14 se abrogă.****38. Articolul 15 va avea următorul cuprins:**

“Art. 15. – (1) Contractul de construcție al navei va fi transcris în registrul prevăzut la art.18¹.

(2) În acest registru se transcriu transmiterile de proprietate, precum și, după caz, constituirile, transmiterile sau stingerile unor drepturi reale asupra navelor în construcție, la solicitarea titularilor acestor drepturi, înainte de obținerea documentului care să ateste naționalitatea navei.”

39. După articolul 15, se introduc articolele 15¹ – 15³ cu următorul cuprins:

“Art. 15¹. – (1) Orice navă care se construiește în România trebuie să aibă un proiect avizat de autoritatea competentă a statului al cărui pavilion urmează să-l arboreze sau de o organizație recunoscută de respectiva autoritate.

(2) Persoanele juridice sau fizice care construiesc o navă în România trebuie să obțină, înaintea începerii construcției acesteia, autorizația de construcție, emisă de căpitănia de port în a cărei zonă de activitate se construiește nava, pe baza proiectului prevăzut la alin. (1).

(3) Autoritatea sau organizația recunoscută prevăzută la alin.(1) are obligația să supravegheze executarea construcției navei.

(4) Ridicarea sau lansarea la apă de pe cală sau doc a unei nave se poate face numai cu aprobarea și sub supravegherea căpitaniei de port.

Art. 15². – (1) În perioada probelor de marș, navele nou construite în șantierele navale din România, arborează pavilionul român pe baza unui permis provizoriu emis de către Autoritatea Navală Română, la solicitarea șantierului naval.

(2) După preluarea de către beneficiar a navelor nou construite, acestea vor arboră pavilionul statului în care au fost înmatriculate și vor avea la bord documentul care atestă naționalitatea navei, emis de autoritatea competentă a statului respectiv.

(3) Navele nou construite în România, care urmează să fie înmatriculate în alt stat, pot naviga și pe baza unui permis provizoriu de arborare a pavilionului aceluși stat, emis de misiunea diplomatică pentru România a statului în care urmează să fie înmatriculată nava.

Art. 15³. – (1) Până la obținerea dreptului de arborare a pavilionului român, navele nou construite sau dobândite în afara teritoriului României de persoane juridice sau fizice române pot naviga pe baza unui permis provizoriu, emis de misiunea diplomatică a României pentru statul unde se află nava.

(2) Misiunea diplomatică, prevăzută la alin.(1), eliberează permisul provizoriu de arborare a pavilionului român numai dacă solicitantul face dovada că nava îndeplinește condițiile tehnice minime care să îi permită staționarea sau deplasarea în siguranță și că nu constituie o sursă de poluare a mediului.

(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.

(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.”

40. Articolul 16 va avea următorul cuprins:

“Art. 16. – În scopul ținerii evidenței, navele se clasifică după cum urmează:

a) nave de categoria I: navele cu propulsie proprie destinate transportului de mărfuri și/sau persoane, remorcării sau împingerii, cu o putere mai mare de 136 kw, navele fără propulsie care au o capacitate de încărcare mai mare de 10 tone, aparatele și instalațiile plutitoare cu un deplasament mai mare de 15 tone;

b) nave de categoria a II-a: celelalte tipuri de nave, inclusiv ambarcațiunile mici;

c) nave de agrement: velierele și iahturile, indiferent de deplasament, construite și echipate pentru călătorii de lungă durată, precum și cele destinate activităților sportive și de agrement.”

41. După articolul 16, se introduce articolul 16¹ cu următorul cuprins:

“Art. 16¹. – Categoriile de nave de agrement, precum și brevetul/certificatul de capacitate pe care trebuie să-l posedे conducătorii acestora se stabilesc de către minister.”

42. Articolul 17 va avea următorul cuprins:

“Art. 17. – (1) Navele, aparatele și instalațiile plutitoare cu propulsie proprie de categoria I se individualizează printr-un nume, propus de proprietar și aprobat de către Autoritatea Navală Română.

(2) Navele, aparatele și instalațiile plutitoare fără propulsie de categoria I se individualizează printr-un număr de înmatriculare acordat de către Autoritatea Navală Română.

(3) Navele de categoria a II-a și navele de agrement se individualizează printr-un număr acordat de căpitănia portului de înmatriculare. La solicitarea proprietarului și cu acordul căpităniei portului de înmatriculare, navele de categoria a II-a și navele de agrement pot purta și un nume.

(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.

(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.”

43. Articolul 18 va avea următorul cuprins:

“Art. 18. – (1) Navele care au obținut dreptul de arborare a pavilionului român se înregistrează în registre matricole de evidență, după cum urmează:

a) navele de categoria I, în registrele matricole ale navelor de categoria I ținute de către căpităniile de port, stabilite de Autoritatea Navală Română;

b) navele de categoria a II-a și navele de agrement, în registrele matricole ale navelor de categoria a II-a ținute de către căpităniile de port, stabilite de Autoritatea Navală Română.

(2) După înregistrarea în registrul matricol al navelor de categoria I, o navă de categoria I se înscrie și în registrul de evidență centralizată ținut de către Autoritatea Navală Română.”

44. După articolul 18, se introduc articolele 18¹ – 18⁴ cu următorul cuprins:

“Art. 18¹. – Evidența navelor în construcție se ține de către căpităniile de port în a căror zonă de activitate se află șantierul naval, în registrul de evidență a navelor în construcție.

Art. 18². – Forma și conținutul registrelor matricole și a registrelor de evidență a navelor se aprobă de către minister, la propunerea Autorității Navale Române.

Art. 18³. – (1) După înscrierea în registrele prevăzute la art.18, se eliberează actul de naționalitate care atestă dreptul navei de arborare a pavilionului român.

(2) Valabilitatea actelor de naționalitate este de 5 ani și se poate prelungi pe perioade de încă 5 ani, cu condiția ca certificatele de stare tehnică să fie valabile.

(3) Forma și conținutul actelor de naționalitate și a certificatelor de stare tehnică se aprobă și se fac publice de către minister.

Art. 18⁴. – (1) În cazul contractelor de închiriere de tip bare-boat sau leasing pentru nave care arborează pavilion român, încheiate între proprietari români și operatori români sau străini sau între operatori, operatorul care exploatează efectiv nava trebuie să solicite, cu acordul proprietarului, eliberarea unui nou act de naționalitate în care, pe lângă numele proprietarului, este menționat și numele acestuia. Noul act

de naționalitate se eliberează cu condiția depunerii prealabile a actului de naționalitate inițial, care se păstrează la Autoritatea Navală Română.

(2) Noul act de naționalitate, eliberat în condițiile alin. (1), este valabil pe perioada derulării contractului sau până la solicitarea în scris a proprietarului privind anularea acestuia.

(3) După expirarea sau anularea actului de naționalitate, eliberat în condițiile alin.(1), acesta se depune la Autoritatea Navală Română care restituie proprietarului actul de naționalitate inițial.”

45. Articolele 19 și 20 se abrogă.

46. Articolul 21 va avea următorul cuprins:

“Art. 21. – Constituirile ori transmiterile de drepturi reale asupra navelor, precum și stingerea acestor drepturi, care nu sunt transcrise în registrele prevăzute la art. 18 și art. 18¹ – 18⁴, nu sunt opozabile terților.”

47. Articolul 22 se abrogă.

48. La Capitolul II, titlul Secțiunii a IV-a se abrogă.

49. După articolul 22, se introduce Secțiunea a 4-a cu următorul titlu:

“Naționalitatea navei și dreptul de a arbora pavilionul român”

50. Articolul 23 va avea următorul cuprins:

“Art. 23. – (1) Orice navă care se află în apele naționale navigabile ale României trebuie să arboreze pavilionul statului în care este înmatriculată.

(2) Navele au naționalitatea statului în care au fost înmatriculate și al cărui pavilion sunt autorizate să îl arboreze.”

51. Articolul 24 va avea următorul cuprins:

“Art. 24. – (1) În numele Guvernului, ministerul, prin Autoritatea Navală Română, acordă dreptul de arborare a pavilionului român și dispune suspendarea sau retragerea acestui drept.

(2) Dreptul de a arbora pavilionul român se acordă:

a) navelor maritime proprietate a persoanelor juridice sau fizice române;

b) navelor maritime proprietate a persoanelor juridice sau fizice străine care au sediul unei filiale sau domiciliul în România;

c) navelor fluviale proprietate a persoanelor fizice sau juridice române, la care participarea capitalului românesc este de cel puțin 51%;

d) navelor maritime proprietate a persoanelor fizice sau juridice străine, închiriate în bare-boat sau cumpărate în leasing de persoane fizice sau juridice române;

e) navelor fluviale proprietate a persoanelor fizice sau juridice străine, închiriate în bare-boat sau cumpărate în leasing de persoane fizice sau juridice române, la care participarea capitalului românesc este de cel puțin 51%.

(3) În toate cazurile prevăzute la alin.(2) trebuie să se facă dovada că navele îndeplinesc prevederile art.10¹.”

52. După articolul 24, se introduce articolul 24¹ cu următorul cuprins:

“Art. 24¹. – (1) Pentru a obține dreptul de arborare a pavilionului român, în condițiile art.24, persoanele juridice române trebuie să prezinte certificatul de radiere a navelor sau de suspendare a dreptului de arborare a pavilionului, după caz, emis de către autoritatea competentă a statului al cărui pavilion l-au arborat anterior.

(2) Navele menționate la alin. (1) pierd dreptul de arborare a pavilionului român la încetarea contractului de închiriere de tip bare-boat sau leasing sau la solicitarea în scris a proprietarului sau a operatorului, cu avizul proprietarului, după caz.”

53. Articolul 25 va avea următorul cuprins:

“Art. 25. – Navele care au obținut dreptul de arborare a pavilionului român sunt de naționalitate română și nu au dreptul să arboreze pavilionul altui stat.”

54. După articolul 25, se introduce articolul 25¹ cu următorul cuprins:

“Art. 25¹. – (1) Navele autorizate să arboreze pavilionul român au dreptul să navigheze numai dacă au la bord următoarele documente:

a) documentele care atestă dreptul de a arboră acest pavilion;

b) certificatul de conformitate cu normele tehnice obligatorii;

c) certificatele care să ateste conformitatea cu prevederile acordurilor și convențiilor internaționale la care România este parte.

(2) Navele care arborează pavilionul român trebuie să țină un jurnal de bord și, după caz, alte jurnale stabilite de către minister.”

55. Articolul 26 va avea următorul cuprins:

“Art. 26. – Dreptul de a arbora pavilionul român se suspendă la solicitarea proprietarului navei, care are obligația să predea Autorității Navale Române actul de naționalitate a navei.”

56. După articolul 26, se introduc articolele 26¹ și 26² cu următorul cuprins:

“Art. 26¹. – Dreptul de a arbora pavilionul român se poate retrage:

- a) la solicitarea proprietarului navei;
- b) dacă nu mai sunt îndeplinite condițiile prevăzute la art. 24 alin.(2).

Art. 26². – Procedurile privind obținerea dreptului de a arbora pavilionul român, înmatricularea, luarea și scoaterea din evidență a navelor, transcrierea drepturilor reale asupra navelor, se aprobă de către minister, la propunerea Autorității Navale Române și se fac publice de către acesta.”

57. Capitolul III va avea următorul titlu:

“Personalul navigant și echipajul navelor”

58. La Capitolul III, Secțiunea 1 va avea următorul titlu:

“Personalul navigant. Echipajul navelor”

59. Articolul 27 va avea următorul cuprins:

“Art. 27. – (1) Personalul navigant român este constituit din totalitatea persoanelor care au cetățenie română și care posedă un brevet sau un certificat de capacitate, obținut în conformitate cu prevederile legale și care dă dreptul acestora să îndeplinească funcții la bordul navelor.

(2) Evidența personalului navigant român se ține de către Autoritatea Navală Română, prin căpităniile de port, în registrele de evidență a personalului navigant.

(3) Forma și conținutul registrului de evidență a personalului navigant se aprobă de către minister, la propunerea Autorității Navale Române.”

60. Articolul 28 va avea următorul cuprins:

“Art. 28. – (1) Orice navă care arborează pavilionul român este deservită de un echipaj care asigură operarea navei în condiții de siguranță și de protecție a mediului și 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.”

61. După articolul 28, se introduc articolele 28¹ și 28² cu următorul cuprins:

“Art. 28¹. – (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.

(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.

Art. 28². – (1) Fiecare membru al echipajului trebuie să posede, în mod obligatoriu, ca document de identitate, un carnet de marinar.

(2) Carnetul de marinar se eliberează, în numele Guvernului, de către minister, prin Autoritatea Navală Română.

(3) Forma și conținutul carnetului de marinar se aprobă de către minister, la propunerea Autorității Navale Române.”

62. Articolul 29 va avea următorul cuprins:

“Art. 29. – (1) Personalul de specialitate al șantierelor, care participă la efectuarea probelor de marș a navelor nou construite sau ieșite din reparații, va fi ambarcat pe perioada probelor fără să posede un carnet de marinar.

(2) Căpitania de port stabilește echipajul minim de siguranță, care trebuie să fie ambarcat pe aceste nave, pe perioada probelor de marș.”

63. Articolul 30 va avea următorul cuprins:

“Art. 30. – La bordul navelor care arborează pavilionul român, în afara echipajului, pot fi îmbarcate și alte persoane, în limita mijloacelor de salvare existente la bord, cu acordul și pe răspunderea proprietarului/operatorului navei și cu aprobarea căpitaniei portului de îmbarcare. Aceste persoane nu sunt obligate să posede carnet de marinar.”

64. La Capitolul III, titlul Secțiunii a II-a se abrogă.

65. Articolul 31 va avea următorul cuprins:

“Art. 31. – (1) Din punct de vedere al activității desfășurate, personalul navigant este format din următoarele categorii:

- a) personal de punte;
- b) personal de mașini;
- c) personal de radiocomunicații.

(2) Din punct de vedere al calificării, personalul navigant este format din următoarele categorii:

- a) personal navigant posesor de brevete, respectiv personalul prevăzut la art.32 lit.a)-f);
- b) personal navigant posesor de certificate de capacitate, respectiv, personalul prevăzut la art.32 lit.g).

(3) Personalul auxiliar poate fi format din următoarele categorii:

- a) personal medico-sanitar;
- b) personal sanitar-veterinar;
- c) personal de pescuit și prelucrare a peștelui;
- d) personal tehnologic;
- e) personal administrativ;
- f) personal pentru alte activități la bordul navei.”

66. Articolul 32 va avea următorul cuprins:

“Art. 32. – Ierarhia funcțiilor, în cadrul echipajului navei, este:

- a) comandant;
- b) secund;

- c) ofițeri de punte;
- d) șef mecanic;
- e) ofițeri mecanici;
- f) alți ofițeri;
- g) personal cu certificate de capacitate: șef echipaj, fitter, timonier, conducător de șalupă, ajutor mecanic, electrician, pompagiu, fochist, motorist, marinar;
- h) personal auxiliar.”

67. După articolul 32, se introduc articolele 32¹ și 32² cu următorul cuprins:

“Art. 32¹. – Regulamentul cadru privind serviciul la bordul navelor care arborează pavilionul român se aprobă de către minister, la propunerea Autorității Navale Române.

Art. 32². – (1) Orice navă care arborează pavilionul român trebuie să aibă la bord, indiferent de situația în care se află, un echipaj minim de siguranță.

(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.

(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.

(4) Autoritatea Navală Română stabilește echipajul minim de siguranță, precum și funcțiile acestuia, pentru fiecare categorie de navă în parte și eliberează un certificat privind echipajul minim de siguranță. Autoritatea Navală Română stabilește condițiile de eliberare și perioada de valabilitate a acestuia.”

68. Articolul 33 se abrogă.

69. Articolul 34 va avea următorul cuprins:

“Art. 34. – (1) Brevetele sau certificatele de capacitate se obțin după promovarea unui examen susținut în fața unei comisii stabilite de

către Autoritatea Navală Română sau, după caz, prin echivalare, la cerere.

(2) Brevetele sau certificatele de capacitate se eliberează de către Autoritatea Navală Română, în numele ministerului.”

70. După articolul 34, se introduce articolul 34¹ cu următorul cuprins:

“Art. 34¹. – Condițiile de obținere, reconfirmare, suspendare sau anulare a brevetelor și a certificatelor de capacitate, nomenclatorul, forma și conținutul acestora, precum și funcțiile care pot fi îndeplinite la bordul navelor de posesorii brevetelor și a certificatelor de capacitate se aprobă de către minister, la propunerea Autorității Navale Române.”

71. Articolul 35 va avea următorul cuprins:

“Art. 35. – (1) Pentru participarea la examenul prevăzut la art.34 alin.(1), personalul navigant trebuie să facă dovada că a absolvit cursurile de pregătire și perfecționare, organizate în conformitate cu reglementările naționale și acordurile și convențiile internaționale la care România este parte.

(2) Durata și conținutul cursurilor de pregătire și perfecționare se aprobă de către minister, la propunerea Autorității Navale Române.”

72. După articolul 35, se introduc articolele 35¹ și 35² cu următorul cuprins:

“Art. 35¹. – Pentru a putea îndeplini o funcție la bordul navei, personalul navigant și personalul auxiliar trebuie să facă dovada că a absolvit cursurile de pregătire și perfecționare organizate în conformitate cu reglementările naționale și acordurile și convențiile internaționale la care România este parte.

Art. 35². – Pentru activitățile sportive, de agrement sau transport în interes personal, Autoritatea Navală Română va stabili porțiunile din apele naționale navigabile și categoriile de nave cu care și unde se desfășoară aceste activități pentru care sunt necesare certificate de capacitate, precum și condițiile și cursurile obligatorii pentru obținerea acestora.”

73. Articolul 36 va avea următorul cuprins:

“Art. 36. – (1) Personalul navigant care face parte din echipajul navelor care arborează pavilion român trebuie să aibă cetățenie română.

(2) Personalul navigant prevăzut la alin.(1) poate fi și de altă cetățenie decât cea română, cu excepția comandantului, a secundului și a șefului mecanic, cu aprobarea Autorității Navale Române și numai dacă brevetele sau certificatele de capacitate ale acestora sunt recunoscute de către Autoritatea Navală Română.

(3) În situații excepționale, pentru o perioadă limitată de timp, cu aprobarea Autorității Navale Române sau dacă prin acordurile internaționale la care România este parte se prevede astfel, la bordul unei nave care arborează pavilionul român, pot fi angajate pe funcțiile de comandant, secund sau de șef mecanic și persoane care nu sunt de cetățenie română, cu condiția ca brevetele acestora să fie recunoscute de către Autoritatea Navală Română.

(4) Toate persoanele care fac parte din echipajul unei nave care arborează pavilionul român, dar nu sunt de cetățenie română, beneficiază de aceleași drepturi și au aceleași obligații ca și membrii echipajului de cetățenie română.”

74. Articolul 37 va avea următorul cuprins:

“Art. 37. – (1) Personalul navigant român se poate imbarca și pe nave care arborează pavilionul altor state, pe cont propriu sau prin intermediul agențiilor de personal navigant.

(2) Agențiile de personal navigant, persoane juridice române, prevăzute la alin.(1), pentru a fi autorizate în condițiile stabilite prin hotărâre a Guvernului, au următoarele obligații:

a) să respecte prevederile convențiilor internaționale la care România este parte, referitoare la echipaje;

b) să constituie garanția stabilită pentru a asigura cheltuielile de repatriere a membrilor echipajului, în cazul în care proprietarul sau operatorul navei nu își îndeplinește această obligație.

(3) Personalul navigant român, care a fost imbarcat pe nave care arborează pavilion străin, în conformitate cu prevederile alin.(1), pentru a i se lua în considerare stagiul de imbarcare, trebuie să prezinte la căpitania de port la care este înregistrat copie după contractele individuale de imbarcare și adevărurile privind perioadele de imbarcare, eliberate de la nave.

(4) În cazul nerespectării prevederilor alin.(3) perioadele de ambarcare efectuate nu se vor lua în considerare la calculul stagiului în vederea înscrierii la examenele pentru obținerea de brevete sau certificate de capacitate sau la reconfirmarea acestora și nici pentru stabilirea unor drepturi conform prevederilor legale.”

75. La Capitolul III, Secțiunea a 3-a va avea următorul titlu:
 “Drepturile și obligațiile echipajului”

76. Articolul 38 va avea următorul cuprins:

“Art. 38. – Raporturile de muncă ale membrilor echipajelor navelor care arborează pavilionul român cu angajatorii lor se stabilesc pe baza prevederilor legislației naționale, ale acordurilor și ale convențiilor internaționale la care România este parte, precum și pe baza contractelor colective de muncă și a celor individuale de ambarcare.”

77. După articolul 38, se introduce articolul 38¹ cu următorul cuprins:

“Art. 38¹. – Timpul de lucru și cel de odihnă, precum și drepturile și condițiile de muncă și viață ce trebuie asigurate la bordul navelor care arborează pavilionul român se stabilesc de către minister, în conformitate cu legislația muncii, cu acordurile și convențiile internaționale la care România este parte.”

78. Articolul 39 va avea următorul cuprins:

“Art. 39. – (1) Pe perioada cât se află ambarcat, personalul care formează echipajul navei are dreptul la cazare gratuită pe navă, la hrană sau la alocație zilnică de hrană, care se acordă în cuantumul și condițiile stabilite prin contractul colectiv de muncă și/sau prin contractul individual de ambarcare, pentru societățile comerciale sau prin hotărâre a Guvernului, pentru instituțiile publice sau regiile autonome. Cheltuielile pentru hrană sau alocația zilnică de hrană se suportă de către angajator din cheltuielile de exploatare, sunt deductibile fiscal și nu se includ în veniturile salariale supuse impozitării.

(2) În cazul în care o navă care arborează pavilionul român efectuează voiaj internațional, membrii echipajului au dreptul la o diurnă în valută pe perioada voiajului, din care se reține contravaloarea hranei asigurată la bord. Nivelul diurnei și moneda în care se plătește, precum și nivelul contravalorii hranei, se stabilesc prin contractul colectiv de

muncă și prin contractul individual de ambarcare, în cazul societăților comerciale sau prin hotărâre a Guvernului, în cazul instituțiilor publice sau al regiilor autonome.

(3) Proprietarii sau operatorii navelor care arborează pavilionul român au obligația de a respecta prevederile acordurilor și convențiilor internaționale la care România este parte, referitoare la echipajele navelor.

(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.”

79. Articolul 40 se abrogă.

80. Articolul 41 va avea următorul cuprins:

“Art. 41. – Comandantul 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 și acordurilor și convențiilor internaționale la care România este parte.”

81. Articolul 42 va avea următorul cuprins:

“Art. 42. – (1) În cazul în care comandantul, indiferent din ce motiv, se află în imposibilitatea de a exercita comanda navei, aceasta trece asupra secundului și apoi asupra ofițerilor de punte, după caz, în ordinea ierarhică stabilită prin Regulamentul privind serviciul la bordul navelor.

(2) Fiecare preluare de comandă se înscrie în jurnalul de bord al navei, menționându-se circumstanțele care au determinat-o.”

82. După articolul 42, se introduc articolele 42¹ - 42³ cu următorul cuprins:

“Art. 42¹. – (1) Comandantul este responsabil de starea de navigabilitate a navei, de menținerea la bord a condițiilor pentru navigația în siguranță și de protecție a mediului, a condițiilor de muncă și viață a echipajului navei.

(2) Înaintea începerii oricărui voiaj, precum și în timpul acestuia, comandantul trebuie să se asigure că nava îndeplinește

condițiile prevăzute la alin.(1), în caz contrar, acesta trebuie să informeze proprietarul sau, după caz, operatorul navei, pentru remedierea situației.

Art. 42². – În cazul în care nava se află în pericol, comandantul trebuie să acționeze pentru a salva persoanele care se află la bord, pentru a proteja nava și încărcătura și pentru a păstra în siguranță jurnalul de bord și celelalte documente ale navei și nu va părăsi nava, cu excepția cazului când nu mai există șanse reale de salvare a navei.

Art. 42³. – (1) În cazul în care o navă care arborează pavilionul român este arestată, reținută sau sechestrată de autoritățile dintr-un alt stat, comandantul va informa imediat cea mai apropiată misiune diplomatică a României și Autoritatea Navală Română.

(2) În același mod trebuie să acționeze comandantul și în situația în care a fost revocată măsura arestării, reținerii sau sechestrării.”

83. Articolul 43 va avea următorul cuprins:

“Art. 43. – (1) Comandantul navei, indiferent de pavilionul pe care îl arborează, atunci când nava se află în staționare sau navighează în apele naționale navigabile ale României, navighează în apele interioare naționale navigabile ale altor state sau în marea liberă și urmează să facă escală într-un port românesc, este obligat să întocmească un raport scris despre orice eveniment petrecut pe navă, precum: abordaj, avarie, poluare, incendiu, înec, acte de indisciplină sau revoltă la bord și alte asemenea.

(2) Comandantul este obligat să depună raportul asupra evenimentelor prevăzute la alin.(1), după cum urmează:

a) la căpitania de port în a cărei zonă de activitate se afla nava în momentul producerii incidentului;

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.”

84. După articolul 43, se introduce articolul 43¹ cu următorul cuprins:

“Art. 43¹. – În cazul în care navele care arborează pavilionul român se află în afara apelor naționale navigabile ale României, raportul comandantului privind evenimentele prevăzute la art.43 se depune după cum urmează:

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;

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.”

85. Articolul 44 se abrogă.

86. Articolul 45 va avea următorul cuprins:

“Art. 45. – (1) În cazurile prevăzute la art.43 și art.43¹, raportul se depune în termen de 24 ore de la sosirea navei în port sau de la producerea evenimentului, dacă evenimentul s-a produs pe timpul staționării navei în port.

(2) Dacă raportul se depune după acest termen, comandantul devine răspunzător de eventuala dispariție a probelor sau de imposibilitatea conservării lor, precum și de consecințele acestora.

(3) În cazul în care evenimentul se produce în timpul operațiunilor de încărcare/descărcare, comandantul este obligat să anunțe despre producerea evenimentului, în afară de căpitania de port, și pe operatorul portuar.”

87. După articolul 45, se introduc articolele 45¹ - 45⁴ cu următorul cuprins:

“Art. 45¹. – Prin raport al comandantului se înțelege inclusiv protestul sau reclamația pe care o face comandantul navei în cazul tuturor evenimentelor prevăzute la art.43 alin.(1).

Art. 45². – (1) În situații deosebite, comandantul are dreptul de a impune măsuri excepționale la bordul navei, în funcție de gravitatea situației.

(2) Comandantul are dreptul să izoleze orice persoană aflată la bord, dacă acțiunile acesteia, chiar dacă nu întrunesc elementele constitutive ale unei infracțiuni, pun în pericol siguranța navei, a persoanelor sau a lucrurilor aflate pe navă.

Art. 45³. – (1) Comandantul are obligația de a face cercetările care se impun în cazul în care la bordul navei sunt descoperite elemente ale unei infracțiuni prevăzută de legislația română, să acorde persoanei acuzate dreptul la apărare, să o protejeze pe ea și proprietățile ei, să o rețină în condiții normale de viață la bord și să o predea autorităților competente din primul port de escală, împreună cu documentele întocmite în timpul cercetării.

(2) Comandantul are obligația de a consemna în jurnalul de bord al navei evenimentele prevăzute la alin (1) și să informeze în scris misiunea diplomatică a României în statul în al cărui port nava face escală.

Art. 45⁴. – Comandantul 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 comandant este echivalentă cu certificarea acordată de un notar public.”

88. Capitolul IV va avea următorul titlu:

“Activități efectuate cu mijloacele de transport naval”

89. La Capitolul IV, Secțiunea I, respectiv articolele 46 și 47 se abrogă.

90. La Capitolul IV, Secțiunea a 2-a va avea următorul titlu:

“Activități care se efectuează cu nave care arborează pavilion român”

91. Articolul 48 va avea următorul cuprins:

“Art. 48. – (1) În apele naționale navigabile ale României, următoarele activități se efectuează folosind numai nave care arborează pavilionul român:

a) remorcajul de manevră al navelor maritime în porturi;

- b) remorcajul de manevră al navelor fluviale în porturi;
- c) transportul navelor cu remorhere/împingătoare între porturile românești;
- d) transportul piloților care asigură pilotajul la intrarea și ieșirea din porturi, în interiorul acestora și pe căile navigabile;
- e) cabotajul, respectiv transportul de mărfuri, poștă și pasageri, efectuat prin îmbarcare dintr-un punct situat pe teritoriul României și având ca destinație un alt punct situat pe același teritoriu;
- f) asistența și salvarea în apele naționale navigabile a persoanelor, navelor și aeronavelor, precum și a încărcăturii acestora;
- g) scoaterea navelor scufundate, a epavelor și a încărcăturii acestora, aflate în apele naționale navigabile;
- h) pescuitul;
- i) serviciile de interes local pentru desfășurarea activității organelor administrației centrale de stat și ale administrației publice locale și altele asemenea;
- j) lucrările pentru realizarea și continuarea construcțiilor hidrotehnice și pentru asigurarea condițiilor tehnice privind siguranța navigației;
- k) explorarea și exploatarea mării sau a fundului mării, în condițiile legii.

(2) Ministerul poate autoriza ca activitățile prevăzute la alin. (1) lit.a), c), d), e), f), g), i) și j) să se execute și cu utilizarea unor nave care arborează pavilionul altor state, dacă navele care arborează pavilionul român nu sunt disponibile, dacă nu există nave care arborează pavilion român specializate sau dacă caracteristicile tehnice ale celor disponibile nu permit efectuarea acestor activități la parametri corespunzători solicitărilor.

(3) Activitățile prevăzute la alin. (1) lit. h) și k) se pot efectua cu nave care arborează pavilionul altor state, numai cu aprobarea autorităților competente pentru domeniile de activitate respective.

(4) Dacă în acordurile sau în convențiile internaționale la care România este parte se prevede în mod expres, activitățile prevăzute la alin.(1) se pot efectua și cu nave care arborează pavilionul statelor care sunt părți la respectivele acorduri sau convenții.”

92. Articolul 49 va avea următorul cuprins:

“Art. 49. – În cazul navelor care arborează pavilion străin, activitatea prevăzută la art.48 alin.(1) lit. b) se efectuează după cum urmează:

a) cu remorcherele și împingătoarele administrației portului respectiv;

b) cu alte remorchere și împingătoare care arborează pavilionul român, dacă administrația portului nu poate pune la dispoziție astfel de nave de manevră;

c) prin excepție de la prevederile lit.a) și b), activitatea prevăzută la art.48 alin. (1) lit.b) se poate efectua și cu remorchere și împingătoare care arborează pavilionul altui stat, dacă nu sunt disponibile nave de manevră care arborează pavilionul român și cu aprobarea căpitaniei de port.”

93. După titlul Secțiunii a 3-a, se introduce articolul 49¹ cu următorul cuprins:

“Art. 49¹. – Asistența și salvarea navelor aflate în pericol pe mare sau în apele naționale navigabile, a bunurilor, a încărcăturii și a persoanelor aflate la bordul acestora sunt reglementate prin prevederile legislației naționale și ale acordurilor și convențiilor internaționale la care România este parte.”

94. Articolul 50 va avea următorul cuprins:

“Art. 50. – În cazul în care comandantul unei nave care arborează pavilionul român primește un mesaj care indică faptul că o navă se află în pericol este obligat ca, în măsura în care nu își pune în primejdie nava, echipajul, pasagerii și/sau 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.”

95. Articolul 52 va avea următorul cuprins:

“Art. 52. – (1) Comandantul nu mai are obligația de asistență și salvare în cazul în care comandantul navei aflate în pericol refuză expres ajutorul, precum și atunci când s-a primit informația că ajutorul nu mai este necesar.

(2) Motivele de neacordare a ajutorului prevăzut la alin. (1) se vor consemna în jurnalul de bord.”

96. Articolul 53 va avea următorul cuprins:

“Art. 53. – (1) Asistența și salvarea navei, a încărcăturii și/sau a bunurilor aflate pe aceasta se face potrivit înțelegerii cu comandantul navei sau cu proprietarul ori cu operatorul acesteia. Înțelegerea poate fi scrisă sau transmisă, prin orice mijloc de comunicație și consemnată în jurnalul de bord.

(2) În cazul în care nava în pericol se află în apele naționale navigabile și comandantul, proprietarul sau operatorul acesteia întârzie nejustificat încheierea unei înțelegeri pentru asistență sau salvare și căpitania de port, în a cărei zonă de activitate se află nava în pericol, consideră că respectiva navă constituie un pericol real pentru siguranța navigației, pentru mediu sau pentru populația din împrejurimi, aceasta poate ordona intervenția pentru salvare instituțiilor specializate sau altor nave disponibile.

(3) Pentru cazul prevăzut la alin.(2), proprietarul sau operatorul navei sau, după caz, proprietarul mărfii salvate va suporta cheltuielile ocazionate de intervenția ordonată de căpitania de port.

(4) Ordinele căpitaniei de port, prevăzute la alin.(2), sunt obligatorii pentru toate navele indiferent de pavilionul pe care îl arborează.

(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 afla nava, confirmarea operațiunilor de salvare ordonate de ea, numele navelor și a persoanelor care au participat la solicitarea sa, precum și calculul cheltuielilor justificate de participarea la salvare. Acest document, aprobat de Autoritatea Navală Română, constituie titlu executoriu pentru recompensa de salvare convenită fiecărui participant, persoană juridică.”

97. Articolul 54 va avea următorul cuprins:

“Art. 54. – (1) În toate cazurile de sinistru, calamitate, de pericol, poluare și altele asemenea sau de interes general, apărute pe mare, în apele naționale navigabile sau în porturi, căpitania de port, în a cărei zonă de activitate se petrec acestea, coordonează toate activitățile de salvare și de limitare a efectelor acestora.

(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 căpitănia de port.”

98. După articolul 54, se introduc articolele 54¹ și 54² cu următorul cuprins:

“Art. 54¹. – (1) Prevederile art. 49¹, 50, 52-54 se aplică în mod corespunzător și în cazul în care, pe mare sau în apele naționale navigabile, se află în pericol aeronave ori persoane aflate sau căzute de la bordul acestora.

(2) În caz de imposibilitate sau dacă, în circumstanțele speciale în care s-ar afla, comandantul consideră că nu este rațional și nici necesar să acorde ajutorul său, el este obligat să înscrie în jurnalul de bord motivul pentru care nu poate să facă aceasta.

Art. 54². – (1) Documentele de confirmare a operațiunilor de salvare a navelor și/sau de limitare a efectelor cazurilor prevăzute la art.53 alin.(2), aflate în pericol pe mare, în apele naționale navigabile sau în porturile românești, întocmite de căpitănia de port și însoțite de calculele justificative privind cheltuielile ocazionate de efectuarea acestor operațiuni, precum și cele privind paza și administrarea bunurilor salvate, constituie titlu executoriu.

(2) Executarea titlului prevăzut la alin.(1), de către unitatea creditoare, se face cu prioritate înaintea oricărei alte creanțe.”

99. Articolul 55 va avea următorul cuprins:

“Art. 55. – (1) În cazul în care pe mare, în apele naționale navigabile sau în porturile românești a avut loc sinistrul sau salvarea unei nave care arborează pavilion străin, Autoritatea Navală Română are obligația să informeze imediat oficiul consular al statului al cărui pavilion îl arborează nava.

(2) În cazul sinistrului unei nave, care arborează pavilionul unui stat cu care statul român a încheiat acorduri internaționale, se vor aplica dispozițiile din aceste acorduri privind termenele, condițiile de informare și relațiile cu oficiul consular al statului respectiv.”

100. Articolele 56 și 57 se abrogă.

101. La Capitolul IV, titlul Secțiunii a IV-a și articolele 58 – 61 și 63 se abrogă.

102. Articolul 62 va avea următorul cuprins:

“Art. 62. – 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.”

103. Articolul 64 va avea următorul cuprins:

“Art. 64. – (1) Comandantul și ceilalți membri ai echipajelor navelor care au participat la operațiunile de asistență și salvare, precum și angajații aparținând unităților de pe uscat participante, care au contribuit efectiv la organizarea și la efectuarea operațiunilor de asistență și salvare, sunt îndreptățiți a primi o parte din recompensa de salvare. Aceștia sunt îndreptățiți a primi o parte din recompensa de salvare și în cazul în care operațiunile de asistență și salvare au avut loc între nave aparținând aceleiași persoane juridice sau fizice.

(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.”

104. După articolul 64, se introduc articolele 64¹ – 64⁵ cu următorul cuprins:

“Art. 64¹. – (1) Activitatea de căutare și salvare a vieții omenești pe mare și în apele naționale navigabile se organizează de către minister, în conformitate cu acordurile și convențiile internaționale la care România este parte.

(2) Activitatea de căutare și salvare a vieții omenești, prevăzută la alin.(1), se efectuează gratuit de către statul român în conformitate cu prevederile acordurilor și convențiilor internaționale la care România este parte, pentru orice persoană, indiferent de naționalitatea acesteia.

(3) Centrul de coordonare a activității de căutare și salvare a vieții omenești pe mare se organizează și funcționează în cadrul Autorității Navale Române.

(4) Fondurile necesare pentru achiziționarea și întreținerea navelor, a echipamentelor și 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 bugetul ministerului.

Art. 64². – Îndeplinirea obligațiilor ce revin statului din prevederile convențiilor internaționale privind prevenirea poluării apelor de către navele aflate în apele naționale navigabile și coordonarea acțiunilor de depoluare se asigură de către minister, prin instituțiile aflate în subordinea sau sub autoritatea sa, prin delegare de competență.

Art. 64³. – (1) Coordonarea activităților de prevenire a poluării apelor de către navele aflate în apele naționale navigabile și de intervenție pentru depoluare se delegă Autorității Navale Române.

(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.

Art. 64⁴. – Activitatea de intervenție, în caz de poluare a apelor naționale navigabile de către nave, se efectuează de agenți economici, care dețin mijloacele necesare, la solicitarea Autorității Navale Române.

Art. 64⁵. – 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.”

105. La Capitolul IV, Secțiunea a 5-a va avea următorul titlu:

“Scoaterea navelor scufundate sau eșuate în apele naționale navigabile. Regimul bunurilor găsite.”

106. Articolul 66 va avea următorul cuprins:

“Art. 66. – (1) Dacă o navă eșuează sau se scufundă în apele naționale navigabile, proprietarul sau operatorul navei are obligația de a dezechua sau ranflua nava și de a curăți albia. Căpitănia de port, în a cărei zonă de activitate s-a produs evenimentul, va notifica, în scris,

proprietarului sau operatorului navei, termenul limită de începere a acestor operațiuni.

(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, căpitănia de port va solicita administrației portuare și/sau de căi navigabile a zonei respective să efectueze aceste operațiuni în contul și pe cheltuiala proprietarului sau operatorului navei, direct sau prin intermediul unui agent economic specializat.”

107. Articolul 67 va avea următorul cuprins:

“Art. 67. – Prevederile art.66 se aplică și în cazul mărfurilor sau al altor bunuri scufundate în apele naționale navigabile.”

108. După articolul 67, se introduce articolul 67¹ cu următorul cuprins:

“Art. 67¹. – (1) În situațiile prevăzute la art.66 alin.(3) și art.67, administrația portuară și/sau de căi navigabile a zonei respective este îndreptățită să vândă, în condițiile legii, cu avizul căpităniei 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 către administrația portuară și/sau de căi navigabile respectivă și vor sta la dispoziția celor care fac dovada că au fost proprietarii acelor bunuri, mai puțin sumele care reprezintă cheltuielile de scoatere la suprafață, precum și cele privind valorificarea acestora.”

109. Articolul 68 va avea următorul cuprins:

“Art. 68. – (1) După terminarea operațiunilor de scoatere a navei și a încărcăturii, căpitănia de port în a cărei zonă de activitate s-a întâmplat sinistrul va face publicitate pentru înștiințarea persoanelor interesate, invitându-le să dovedească drepturile ce le au asupra bunurilor salvate. Înștiințarea se va face prin publicarea anunțului într-un ziar local, într-unul național și, după caz, într-unul de circulație internațională, precum și prin mijloace electronice și afișarea la sediul căpităniei de port.

(2) Dacă în termen de 90 de zile de la data înștiințării, cei interesați nu se prezintă pentru a-și lua în primire bunurile salvate, administrația portuară și/sau de căi navigabile a zonei respective va

proceda la vânzarea acestora, în condițiile legii. 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 căpitănia de port și este păstrată într-un cont distinct de către administrația portuară și/sau de căi navigabile 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.”

110. Articolul 69 va avea următorul cuprins:

“Art. 69. – (1) În cazul în care căpitănia de port consideră că eșuarea sau scufundarea unei nave în apele naționale navigabile constituie un pericol iminent pentru navigație, aceasta va notifica, în scris, proprietarul sau operatorul navei să procedeze în maximum 24 de ore de la notificare la începerea operațiunilor de scoatere a navei și la curățirea fundului albiei.

(2) În cazul în care proprietarul sau operatorul navei nu începe aceste operațiuni în termenul prevăzut la alin. (1), căpitănia de port va proceda în conformitate cu prevederile art.66 alin.(3).

(3) În situații excepționale, în care pericolul de navigație sau poluare determină acțiunea imediată, căpitănia de port dispune administrației portuare și/sau de căi navigabile a zonei respective efectuarea operațiunilor, fără notificarea scrisă prevăzută la alin.(1).”

111. Articolul 70 va avea următorul cuprins:

“Art. 70. – (1) Dacă proprietarul sau operatorul navei nu restituie cheltuielile ocazionate de operațiunile de dezeșuare sau ranfluare și de curățire a albiei, nava și toate bunurile recuperate, rămase în custodia administrației portuare și/sau de căi navigabile a zonei respective, vor fi vândute de către aceasta, în conformitate cu prevederile legale.

(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

curățire a albiei, plata creanțelor către căpitănia de port și administrația portuară și/sau de căi navigabile care grevează nava, eventuala diferență rămânând la dispoziția proprietarului sau a operatorului navei.

(3) În cazul în care cheltuielile, prevăzute la alin.(2), depășesc suma obținută prin vânzare, proprietarul/operatorul navei sau reprezentanții acestora rămân obligați a plăti diferența.”

112. Articolul 71 va avea următorul cuprins:

“Art. 71. – (1) Documentele de confirmare a operațiunilor de scoatere a epavelor, de ranfluare a navelor scufundate sau eșuate, de scoatere a bunurilor scufundate, de curățire a albiei, precum și de limitare și îndepărtare a consecințelor, întocmite de către căpitănia de port și însoțite de calculele justificative privind cheltuielile ocazionate de efectuarea acestor operațiuni, precum și cele privind paza și administrarea bunurilor salvate, constituie titlu executoriu.

(2) Executarea titlului, prevăzut la alin.(1), de către unitatea creditoare se face cu prioritate înaintea oricărei alte creanțe.”

113. Articolele 72 - 75 se abrogă.

114. La Capitolul IV, Secțiunea a 6-a va avea următorul titlu:

“Pilotajul navelor maritime”

115. Articolul 76 se abrogă.

116. După articolul 76, se introduc articolele 76¹ și 76² cu următorul cuprins:

“Art. 76¹. – Pilotajul navelor maritime în porturi și pe căi navigabile este serviciu de siguranță de interes național și se efectuează sub controlul statului pentru toate navele, indiferent de pavilionul pe care acestea îl arborează, în mod nediscriminatoriu privind durata, calitatea și tarifele practicate.

Art. 76². – Prin serviciul de pilotaj se asigură desfășurarea în condiții de siguranță a navigației navelor în porturi și pe căi navigabile prin intermediul unei persoane calificată și autorizată în acest sens, denumită în continuare *pilot* și al unor mijloace specializate.”

117. Articolul 77 va avea următorul cuprins:

“Art. 77. – (1) Pilotul nu face parte din echipajul navei și nu se substituie comandantului, căruia îi revine întreaga responsabilitate privind navigația și manevrele efectuate de nava aflată sub comanda sa.

(2) Dacă 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, agentul economic sau asociația profesională căreia îi aparține pilotul poartă răspunderea pentru daunele rezultate.

(3) Comandantul navei pilotate are următoarele obligații:

a) să furnizeze pilotului datele corecte privind pescajul, dimensiunile, tonajul, încărcătura, caracteristicile și puterea motoarelor, a propulsoarelor, manevrabilitatea, precum și orice alte caracteristici ale navei solicitate de pilot;

b) să îl informeze pe pilot, în cazul în care părăsește comanda navei, precum și despre persoana desemnată să îl înlocuiască.”

118. După articolul 77, se introduc articolele 77¹ și 77² cu următorul cuprins:

“Art. 77¹. – (1) Comandantul navei pilotate nu are dreptul să rețină pilotul la bord după ieșirea navei din zona sau din portul unde pilotajul este obligatoriu și are obligația să îl debarce în siguranță.

(2) În cazul în care debarcarea nu se poate face în siguranță datorită condițiilor meteorologice și 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.

Art. 77². – Pe timpul cât se află la bordul navei, pilotul are obligația de a furniza comandantului toate informațiile referitoare la zona sau portul respectiv, astfel încât nava să navigheze și să efectueze manevrele portuare în deplină siguranță.”

119. Articolul 78 va avea următorul cuprins:

“Art. 78. – Pilotul poate părăsi nava în următoarele situații, numai după ce a primit acordul comandantului:

a) a acostat, respectiv a ancorat nava în siguranță;

b) a scos nava în afara zonei sau portului în care pilotajul este obligatoriu;

c) din motive obiective, a fost necesară înlocuirea sa de către un alt pilot.”

120. După articolul 78, se introduce articolul 78¹ cu următorul cuprins:

“Art. 78¹. – (1) În timpul cât se află la bordul navei sau după debarcare, pilotul are obligația de a anunța, în cel mai scurt timp posibil, căpitania de port, 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 pe care a pilotat-o sau la alte nave pe care le-a întâlnit;

c) orice nerespectare de către comandantul navei pilotate a regulilor de navigație, de protecție a mediului și a celor privind transportul mărfurilor periculoase și poluante;

d) funcționarea defectuoasă a unor echipamente sau instalații ale navei;

e) începerea/terminarea manevrei și orice problemă privind siguranța navigației în timpul manevrei navei pilotate.

(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.”

121. Articolul 79 va avea următorul cuprins:

“Art. 79. – (1) Pilotul trebuie să fie cetățean român și să dețină un brevet valabil pentru zona de navigație pentru care se asigură pilotajul navei, eliberat de către Autoritatea Navală Română.

(2) Modul de recrutare, școlarizare, perfecționare și brevetare a piloților se aprobă de către minister, la propunerea Autorității Navale Române.”

122. Articolele 80 - 83 se abrogă.

123. După articolul 83 se introduce Secțiunea a 7-a cu următorul titlu:

“Remorcajul de manevră al navelor maritime în porturi”

124. După titlul Secțiunii a 7-a, se introduc articolele 83¹ - 83⁵ cu următorul cuprins:

“Art. 83¹. – Remorcajul de manevră al navelor maritime în porturi, denumit în continuare *remorcaj*, este serviciu de siguranță de interes național și se efectuează sub controlul statului pentru toate navele, indiferent de pavilionul acestora, în mod nediscriminatoriu privind durata, calitatea și tarifele practicate.

Art. 83². – Prin remorcaj se asigură desfășurarea în condiții de siguranță a navigației și a manevrelor portuare.

Art. 83³. – În timpul folosirii remorcherului, comandantul și echipajul acestuia devin subordonați comandantului navei remorcate și respectă în totalitate ordinele primite din partea acestuia.

Art. 83⁴. – Remorcherul poate părăsi nava remorcată în următoarele situații, numai după ce a primit acordul comandantului navei remorcate:

- a) nava remorcată a acostat, respectiv, a ancorat în siguranță;
- b) nava remorcată a ieșit în afara zonei sau a portului unde remorcajul este obligatoriu;
- c) din motive obiective, a fost necesară înlocuirea cu un alt remorcher.

Art. 83⁵. – În timpul cât efectuează serviciul de remorcaj, comandantul remorcherului are obligația de a anunța, în cel mai scurt timp posibil, căpitania de port sau administrația portuară și/sau de căi navigabile, după caz, despre:

- 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.”

125. Capitolul V va avea următorul titlu:

“Supravegherea și controlul navigației în porturi și în apele naționale navigabile”

126. La Capitolul V, Secțiunea I, respectiv, articolele 84 - 87 se abrogă.

127. La Capitolul V, Secțiunea a 2-a va avea următorul titlu:

“Regimul navigației în porturi și în apele naționale navigabile”

128. Articolul 88 va avea următorul cuprins:

“Art. 88. – Navele de orice categorie, indiferent de pavilionul pe care îl arborează, și care intră în apele naționale navigabile sau în porturile românești, sunt obligate să respecte dispozițiile privind intrarea și navigația în apele naționale navigabile, staționarea, operarea și ieșirea din porturi, prevăzute de legislația națională.”

129. Articolul 89 va avea următorul cuprins:

“Art. 89. – (1) Navele de orice categorie, indiferent de pavilionul pe care îl arborează, pot acosta în afara porturilor sau la malul unei căi navigabile, numai în locurile stabilite în acest scop și care sunt semnalizate corespunzător.

(2) Locurile în care ancorarea sau acostarea sunt permise se aprobă de către căpitania de port, în a cărei zonă de activitate se află acestea. Pentru apele navigabile de frontieră este necesar acordul prealabil al poliției de frontieră.

(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 zonă de activitate și, după caz, a poliției de frontieră în a cărei zonă de jurisdicție s-a produs acostarea. Cazurile de forță majoră invocate de comandantul navei se verifică și se atestă de căpitania de port în a cărei zonă de activitate s-a produs evenimentul sau de către căpitania portului de destinație.”

130. Articolul 90 se abrogă.

131. Articolul 91 va avea următorul cuprins:

“Art. 91. – (1) În cazuri de forță majoră când, pentru salvarea navei, a încărcăturii acesteia sau pentru evitarea degradării mediului, încărcătura a fost descărcată, parțial sau integral, pe malul căii navigabile, comandantul are obligația să informeze cea mai apropiată căpitanie de port și, după caz, poliția de frontieră.

(2) Situațiile în care operațiunile de încărcare/descărcare mărfuri și/sau pasageri se pot efectua în afara porturilor și condițiile în care aceste activități se pot desfășura se stabilesc de către Autoritatea Navală Română.”

132. Articolul 92 se abrogă.**133. La Capitolul V, Secțiunea a 3-a va avea următorul titlu:**

“Exercitarea activității de control de către Autoritatea Navală Română și căpitanii de port”

134. Articolul 93 va avea următorul cuprins:

“Art. 93. – Activitatea de supraveghere și control a navigației civile se efectuează de către Autoritatea Navală Română și căpitanii de port.”

135. După articolul 93, se introduce articolul 93¹ cu următorul cuprins:

“Art. 93¹. – (1) Autoritatea Navală Română, prin căpitanii de port, eliberează acceptul de intrare a navelor în port și permisul de plecare a navelor din port.

(2) În cazul navelor care vin din voiaj internațional, acceptul de intrare în port se eliberează numai după obținerea liberei practici sanitare.”

136. După articolul 93¹, se introduce Secțiunea a 4-a cu următorul titlu:

“Controlul Statului Pavilionului”

137. După titlul Secțiunii a 4-a, se introduce articolul 93² cu următorul cuprins:

“Art. 93². – (1) Autoritatea Navală Română are dreptul și obligația să controleze și să monitorizeze navele care arborează

pavilionul român, aflate în apele naționale navigabile și în porturile românești privind respectarea legislației naționale și, în principal, dacă acestea:

- 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.

(2) Autoritatea Navală Română are obligația de a controla și de a monitoriza navele care arborează pavilionul român privind respectarea condițiilor prevăzute la alin.(1) și atunci când aceste nave se află în afara apelor naționale navigabile.

(3) În cazul în care constată că navele care arborează pavilionul român nu respectă condițiile prevăzute la alin.(1), Autoritatea Navală Română, prin căpităniile de port, va interzice plecarea navelor, până la remedierea deficiențelor constatate.

(4) În cazul în care constată nerespectarea în mod repetat a uneia sau mai multora dintre condițiile de la alin.(1), Autoritatea Navală Română poate lua măsura retragerii dreptului de arborare a pavilionului român pentru acea navă sau retragerea documentului de conformitate companiei care operează nava.”

138. După articolul 93², se introduce Secțiunea a 5-a cu următorul titlu:

“Controlul Statului Portului”

139. După titlul Secțiunii a 5-a, se introduce articolul 93³ cu următorul cuprins:

“Art. 93³. – (1) Autoritatea Navală Română are dreptul și obligația de a controla navele care arborează pavilionul altor state, aflate în apele naționale navigabile și în porturile românești privind respectarea prevederilor acordurilor și convențiilor internaționale la care România este parte.

(2) În cazul în care constată că navele prevăzute la alin.(1) nu respectă aceste prevederi, Autoritatea Navală Română, prin căpităniile de port, va reține navele până la remedierea deficiențelor constatate.

(3) Autoritatea Navală Română are obligația de a notifica autoritatea competentă a statului care a acordat acelei nave dreptul de a arbora pavilionul său despre deficiențele constatate.

(4) În cazul în care se constată că eliminarea deficiențelor nu se poate face în portul în care nava a fost reținută, Autoritatea Navală Română poate autoriza plecarea navei către alt port, dacă nava poate naviga în condiții minime de siguranță, iar dacă portul respectiv se află în alt stat, va notifica în mod corespunzător autoritatea competentă din acel stat.”

140. Articolul 94 va avea următorul cuprins:

“Art. 94. – Căpitanii de port pot interzice navigația în apele naționale navigabile, precum și operațiunile de încărcare/descărcare și transbordare sau legătura cu uscatul, navelor care nu îndeplinesc condițiile prevăzute la art.11.”

141. După articolul 94, se introduce Secțiunea a 6-a cu următorul titlu:

“Controlul efectuat de Căpitanii de port”

142. Articolul 95 va avea următorul cuprins:

“Art. 95. – Căpitanii de port pot interzice ieșirea din porturi și/sau continuarea navigației în apele naționale navigabile a navelor, indiferent de pavilionul pe care îl arborează, dacă acestea constată că:

- a) actele de bord lipsesc sau nu sunt valabile;
- b) navele au gaură de apă;
- c) funcționarea instalațiilor de guvernare și a celor de ancorare este defectuoasă;
- d) nava nu este înzestrată cu suficiente mijloace de salvare, de stingere a incendiilor, de semnalizare și de ancorare;
- e) încărcătura de pe punte periclitează stabilitatea navei sau împiedică vizibilitatea în navigație;
- f) stivuirea și arimarea mărfurilor în magazii sunt defectuoase, periclitând siguranța navigației;
- g) pescajul navei depășește pescajul maxim prevăzut în actele navei;
- h) pescajul navei nu permite trecerea prin zonele din apele naționale navigabile prin care aceasta urmează să navigheze;

i) numărul pasagerilor îmbarcați depășește numărul prevăzut în actele navei;

j) membrii echipajului nu posedă brevete sau certificate de capacitate corespunzătoare funcțiilor;

k) la bordul navei nu se află echipajul minim de siguranță;

l) în orice alte cazuri în care siguranța navei este periclitată sau nava ar periclita siguranța navigației în apele naționale navigabile ori nava constituie o sursă evidentă de poluare.”

143. Articolul 96 va avea următorul cuprins:

“Art. 96. – (1) Căpitanii de port pot interzice plecarea oricărei nave dintr-un port sau dintr-un loc de staționare aflat în apele naționale navigabile, la solicitarea Autorității Navale Române, a administrațiilor portuare și/sau de căi navigabile, a altor autorități publice ale statului sau ale unor agenți economici, pentru debite ale proprietarului sau operatorului navei ori ale proprietarului mărfii aflate pe navă, față de respectivele autorități sau respectivii agenți economici.

(2) Solicitarea privind interzicerea plecării navei va fi făcută în scris, răspunderea pentru interdicția de plecare revenind solicitantului.

(3) Interdicția de plecare a navei nu poate depăși 24 de ore de la momentul solicitării privind interzicerea plecării. După această perioadă nava va fi reținută numai dacă solicitantul prezintă la căpitania de port o încheiere executorie a instanțelor judecătorești competente de punere a navei sub sechestru. Reținerea poate înceta dacă proprietarul sau, după caz, operatorul navei ori proprietarul mărfii a făcut dovada constituirii unor garanții suficiente în raport cu creanța invocată și aceasta a fost acceptată de cel care a solicitat reținerea. În calculul celor 24 de ore nu se iau în considerare orele din zilele declarate legal ca nelucrătoare.”

144. Articolele 97 și 98 se abrogă.

145. Articolul 99 va avea următorul cuprins:

“Art. 99. – Prevederile art. 11 nu se aplică navelor care arborează pavilion străin folosite pentru servicii guvernamentale.”

146. Articolul 100 va avea următorul cuprins:

“Art. 100. – (1) În cazul în care primesc, în scris, sesizări sau reclamații referitoare la infracțiuni la regimul navigației sau pe baza rapoartelor privind sinistrelle, abordajele și orice avarie, căpitanii de

port au dreptul și obligația să efectueze cercetări, să solicite sau să accepte efectuarea de expertize și să administreze probe în limitele competențelor lor.

(2) În cazul în care primesc, în scris, reclamații și plângeri, referitoare la abateri în legătură cu navigația sau care au avut loc pe nave, în porturi ori în apele naționale navigabile și sesizări cu privire la marfă și încărcătură, căpitanii de port fac cercetări în limita competenței lor și, în cazul în care este stabilită vinovăția unei persoane, procedează potrivit legii.

(3) Căpitanii de port au dreptul să efectueze, din oficiu, cercetarea accidentelor de navigație sau alte cercetări la care au calitatea de a se sesiza din oficiu, atunci când consideră că acest lucru este necesar.

(4) În cazurile în care, în urma unui sinistru sau a unui naufragiu, o navă, indiferent de pavilionul pe care îl arborează, s-a pierdut ori a fost abandonată de echipajul ei sau numai de comandant, căpitania de port în a cărei zonă de activitate s-a produs acest eveniment are obligația de a începe, fără întârziere, cercetările. În timpul cercetărilor, căpitania de port trebuie să stabilească circumstanțele în care s-a produs sinistrul sau naufragiul, cauzele care au condus la pierderea navei, să adune probe materiale și să ia măsurile necesare și suficiente pentru conservarea acestora, să întocmească un raport pentru a fi înaintat organelor abilitate, să continue cercetările și să stabilească responsabilitățile.”

147. Articolul 101 se abrogă.

148. Capitolul VI va avea următorul titlu:

“Dispoziții tranzitorii și finale”

149. Articolul 102 se abrogă.

150. Articolul 103 va avea următorul cuprins:

“Art. 103. – În termen de 90 de zile de la intrarea în vigoare a legii de aprobare a prezentei ordonanțe, ministerul va elabora și supune spre aprobarea Guvernului Regulamentul de aplicare a acesteia.”

151. După articolul 103, se introduc articolele 103¹ – 103⁷ cu următorul cuprins:

“Art. 103¹. – În termen de 90 de zile de la publicarea legii de aprobare a prezentei ordonanțe în Monitorul Oficial al României, Partea I, ministerul va elabora și supune spre aprobare Guvernului actul normativ privind organizarea și funcționarea Autorității Navale Române, prin care se va stabili statutul, atribuțiile, patrimoniul, personalul și regimul contractelor existente.

Art. 103². – (1) În termen de 60 de zile de la intrarea în vigoare a legii de aprobare a prezentei ordonanțe, proprietarii navelor se vor prezenta la căpităniile de port pentru reconfirmarea actelor de naționalitate prevăzute la art. 18⁴.

(2) Nerespectarea termenului prevăzut la alin.(1) duce la suspendarea, din oficiu, a dreptului de arborare a pavilionului român.

(3) În cazul în care, persoanele fizice sau juridice care își revendică dreptul de proprietate asupra unei nave nu au înregistrat în actele de naționalitate numele lor ca proprietari, se vor prezenta, în termenul prevăzut la alin. (1), la căpitănia portului de înmatriculare a navei, pentru a-și clarifica situația. Aceștia trebuie să prezinte respectivei căpităanii de port, actele prin care dovedesc dreptul de proprietate asupra navei sau să dovedească faptul că în ultimii 5 ani au acționat ca un proprietar diligent.

(4) În cazul în care proprietarul navei este același cu cel menționat în actul de naționalitate a navei, iar reconfirmarea prevăzută la alin.(1) se face pe formular de tip vechi, această operațiune se face cu titlu gratuit.

Art. 103³. – În cazul în care, în apele naționale navigabile se află o navă al cărei proprietar este necunoscut, Autoritatea Navală Română va solicita public, printr-un anunț într-un ziar local, unul național, unul internațional, precum și prin mijloace electronice, prezentarea proprietarului. În cazul în care, în termen de 60 de zile de la data apariției anunțului, proprietarul nu se prezintă la Autoritatea Navală Română, nava va fi confiscată și valorificată conform legislației în vigoare.

Art. 103⁴. – Activitățile de pilotaj, remorcaj de manevră și legare-dezlegare a navelor maritime în porturi și pe apele naționale

navigabile vor fi reglementate printr-o lege privind administrarea porturilor și căilor navigabile și serviciile în porturi și pe căile navigabile.

Art. 103⁵. – (1) Toate certificatele de clasificare, certificatele care atestă conformitatea cu prevederile acordurilor și convențiilor internaționale la care România este parte, precum și orice alte certificate eliberate navelor și companiilor de navigație de către minister, Inspectoratul Navigației Civile – I.N.C. sau de către Regia Autonomă “Registrul Naval Român”, rămân valabile până la data expirării lor, dar nu mai târziu de 31.12.2003.

(2) Toate carnetele de marinar, brevetele, certificatele de capacitate, atestatele și certificatele de conformitate eliberate personalului navigant și personalului auxiliar de către Inspectoratul Navigației Civile – I.N.C. și de către căpităniile de port rămân valabile până la data expirării acestora.

Art. 103⁶. – Hotărârea Guvernului nr. 3/2001 privind organizarea și funcționarea Ministerului Lucrărilor Publice, Transporturilor și Locuinței se modifică în mod corespunzător.

Art. 103⁷. – La data intrării în vigoare a legii de aprobare a prezentei ordonanțe se abrogă: art. 3 din Decretul nr.92/1975 pentru ratificarea Convenției internaționale pentru securitatea containerelor, încheiată la Geneva la 2 decembrie 1972, publicat în Buletinul Oficial nr. 91 din 12 august 1975, art. 3 din Decretul nr. 23/1976 pentru aderarea Republicii Socialiste România la Convenția internațională asupra măsurării tonajului navelor, încheiată la Londra la 23 iunie 1969, publicat în Buletinul Oficial nr. 15 din 14 februarie 1976, art.2 din Ordonanța Guvernului nr. 95/1998 privind înființarea unor instituții publice în subordinea Ministerului Transporturilor, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr.320 din 28 august 1998.”

152. Articolul 104 va avea următorul cuprins:

“Art. 104. – Pe data intrării în vigoare a prezentei ordonanțe, se abrogă: Decretul nr.443/1972 privind navigația civilă, publicat în Buletinul Oficial, nr. 132 din 23 noiembrie 1972, cu excepția capitolului VI – “Infrațiuni”, HCM nr.40/1973 pentru aprobarea Regulamentului cuprinzând norme cu privire la navigația civilă, publicată în Buletinul

Oficial nr.7 din 25 ianuarie 1973, precum și orice alte dispoziții contrare.”

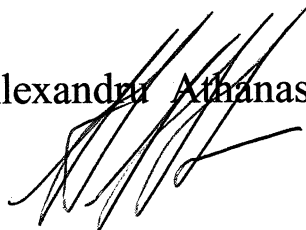
Art. II. – Prezenta lege intră în vigoare după 90 de zile de la publicarea ei în Monitorul Oficial al României, Partea I.

Art. III. – Ordonanța Guvernului nr.42/1997 privind navigația civilă, modificată și completată prin prezenta lege, se va republica în Monitorul Oficial al României, Partea I, dându-se textelor numerotarea corespunzătoare.

Această lege a fost adoptată de Senat în ședința din 10 iunie 2002, cu respectarea prevederilor articolului 74 alineatul (2) din Constituția României.

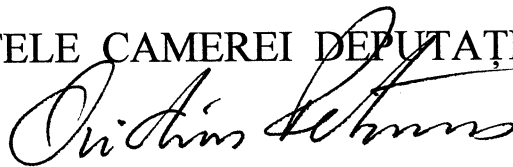
p. PREȘEDINTELE SENATULUI

Alexandru Athanasiu



Această lege a fost adoptată de Camera Deputaților în ședința din 11 iunie 2002, cu respectarea prevederilor articolului 74 alineatul (2) din Constituția României.

p. PREȘEDINTELE CAMEREI DEPUTAȚILOR



Ovidiu Cameliu Petrescu

București,
Nr.