

# **CERONAV**

## **OPERATOR DE TRANSPORT PE CĂI NAVIGABILE INTERIOARE**

Suport de curs

**Exp. Cons. 1 A Doina MUNTEANU  
Exp.Cons.1 A Cristina ȘCHIOPU**

**2013**

## I. NOȚIUNI DE DREPT

### 1. Contracte în general

**Contractul** este un acord între două sau mai multe persoane în scopul producerii unui raport juridic.

Încheierea contractelor este guvernată de *principiul libertății contractuale*, deoarece orice contract este creația unei voințe umane.

O parte este obligată prin contract numai pentru că și-a exprimat dorința în acest sens și numai în limitele în care a convenit. Principiul libertății contractuale se exprimă și prin aceea că o persoană poate încheia orice fel de contract, poate să determine prin voința sa clauzele contractuale și efectele pe care contractul urmează să le producă. De asemenea părțile pot să schimbe, să modifice sau să stingă obligațiile exprimate în contract.

Sub aspectul *formeii încheierii contractului*, libertatea contractuală se exprimă prin ceea ce se numește consensualism; contractul se încheie prin simplul acord de voință al părților. Contractul reprezintă *principalul izvor de obligații*. Dacă o convenție este legal făcută, ea are "putere de lege" între părți.

#### **Criteriile de clasificare a contractelor.**

În literatura juridică au fost concretizate următoarele criterii de clasificare a contractelor:

- a) după manifestarea de voință a persoanelor, care sunt:
  - Contracte unilaterale
  - Contracte sinalagmatice
- b) în funcție de modul de formare a contractelor:
  - Contracte consensuale
  - Contracte reale
  - Contracte solemne
- c) după modul în care se echivalează prestația unei părți:
  - Contracte cu titlu oneros
  - Contracte cu titlu gratuit
- d) după modul de executare:
  - Contracte cu executare imediată
  - Contracte cu executare succesivă
- e) în funcție de reglementarea legală:
  - Contracte numite
  - Contracte nenumite
- f) în funcție de caracterul contractelor:
  - Contracte principale
  - Contracte accesorii

g) în funcție de clauzele contractului poate fi Contractul de adeziune – în care una dintre părți să aibă doar posibilitatea de a adera la clauzele contractuale ale celeilalte părți (de exemplu: contractul de transport în comun).

### 2. Contractul de transport

**Definiții**, conform prevederilor Legii nr. 494/2003 pentru ratificarea Convenției de la Budapesta privind contractul de transport mărfuri în navigația interioară:

1. **contract de transport** desemnează orice contract, oricare ar fi denumirea sa, prin care un transportator se angajează, contra plății unui navlu, să transporte mărfuri pe căile navigabile interioare;

2. **transportator** desemnează orice persoană prin care sau în numele căreia s-a încheiat un contract de transport de mărfuri cu un expeditor;

3. **transportator substituit** desemnează orice persoană, alta decât prepusul sau mandatarul transportatorului, căreia transportatorul i-a încredințat executarea transportului sau a unei părți din transport;

4. **expeditor** desemnează orice persoană prin care sau în numele căreia ori în contul căreia a fost încheiat un contract de transport cu un transportator;

5. **destinatar** desemnează persoana abilitată să preia mărfurile la livrare;

6. **document de transport** desemnează un document care face dovada unui contract de transport și care constată luarea în sarcina sau aducerea la bord a mărfurilor de către un transportator, întocmit sub forma unui conosament sau a unei scrisori de trăsură ori a oricărui alt document utilizat în comerț;

7. termenul **mărfuri** nu cuprinde nici navele remorcate sau împinse, nici bagajele și nici vehiculele pasagerilor; atunci când mărfurile sunt adunate într-un container, pe un palet sau pe un dispozitiv de transport similar ori atunci când sunt ambalate; termenul mărfuri se referă și la respectivul dispozitiv de transport sau respectivul ambalaj, dacă acesta a fost furnizat de către expeditor;

8. expresia **în scris** include, în afara cazului în care părțile implicate au stabilit altfel, situația în care informația este transmisă printr-un mijloc electronic, optic sau orice alt mijloc de comunicare similar, inclusiv, dar nu numai, prin telegramă, fax, telex, poștă electronică sau prin schimb de date informatizate (EDI), atât timp cât informația rămâne accesibilă pentru a fi utilizată ulterior ca referință;

### **3. Societăți comerciale**

Legea nr.31/1990 cuprinde reguli cu caracter general aplicabile tuturor societăților comerciale inclusiv celor cu participare straină. Prevederi referitoare la societățile comerciale sunt incluse în: Codul comercial, Codul civil, Codul muncii și legislația fiscală.

Singura definiție a societăților în general, nu a celor comerciale, o găsim în Codul civil, care în art. 1491 prevede: „**Societatea este un contract prin care două sau mai multe persoane se învoiesc să pună ceva în comun, cu scopul de a împărți foloasele ce ar deriva**”.

Formele juridice ale societăților sunt:

- **Societatea în nume colectiv SNC** – în care obligațiile sociale sunt garantate cu patrimoniul social și cu răspunderea nelimitată și solidară a tuturor asociaților.
- **Societatea în comandită simplă SCS**– în care obligațiile sociale sunt garantate cu patrimoniul social și cu răspunderea nelimitată și solidară a asociaților comandați, în timp ce asociații comanditari răspund numai până la concurența aportului lor.
- **Societatea pe acțiuni SA** – în care obligațiile sociale sunt garantate cu patrimoniul social, împărțit în acțiuni, iar acționarii răspund numai în limita aportului lor.
- **Societatea în comandită pe acțiuni SCA** – în care obligațiile sociale sunt garantate cu patrimoniul social, împărțit în acțiuni și răspunderea nelimitată și solidară a acționarilor comandați în timp ce asociații comanditari răspund până la concurența aportului lor.
- **Societatea cu răspundere limitată SRL** – în care obligațiile sociale sunt garantate cu patrimoniul social, iar asociații, răspund numai în limita aportului lor.

### **Clasificarea societăților comerciale**

- După natura lor:

**Societăți de persoane** – se constituie dintr-un număr mic de persoane pe baza cunoașterii și încrederii reciproce și pot fi: Societăți în nume colectiv și Societăți în comandită simplă.

**Societăți de capitaluri** – se constituie din mai mulți asociați ale căror calități nu

au importanță, criteriul fundamental fiind constituit de capital și care pot fi: Societăți pe acțiuni și Societăți în comandită pe acțiuni.

- După obiectul de activitate:

**Societăți de producție;**  
**Societăți de construcții;**  
**Societăți de transport;**  
**Societăți de prestări servicii etc.**

- După întinderea răspunderii:

**Societăți cu răspundere nelimitată** – societățile în nume colectiv;  
**Societăți cu răspundere limitată** – societățile cu răspundere limitată și societatea pe

acțiuni;

**Societăți cu răspundere mixtă** – societățile în comandită.

- După numărul de persoane asociate:

**Societăți unipersonale cu acționar unic;**  
**Societăți pluripersonale** – cu mai mulți acționari.

- După structura capitalului:

**Societăți cu părți de interes** – societatea în nume colectiv și societatea în comandită

simplă;

**Societăți cu părți sociale** – societatea cu răspundere limitată;

**Societăți cu acțiuni** – societatea pe acțiuni și societatea în comandită pe acțiuni.

- După proveniența capitalului:

**Societăți cu capital românesc;**  
**Societăți cu capital străin;**  
**Societăți cu capital mixt.**

### **Funcționarea societăților comerciale**

În vederea asigurării bunei funcționări în cadrul societăților comerciale se constituie trei organe. Acestea sunt mai mult sau mai puțin evidente în funcție de forma juridică a societății dar în principiu sunt:

- organele deliberative și decizionale – adunările generale;
- organele administrative – administratorii;
- organele de control al gestiunii – cenzorii.

### **Administratorii societății**

Hotărârile adunării generale a societății se duc la îndeplinire de administrator. Administrator al societății poate fi o persoană fizică sau chiar juridică, situație în care aceasta trebuie să desemneze un reprezentant. Reprezentantul administratorului, persoană juridică, trebuie să îndeplinească aceleași condiții ca administratorul, persoană fizică, și are aceleași obligații și răspunderi.

### **Desemnarea administratorilor**

Administratorul poate fi desemnat la înființarea societății și este trecut în actul constitutiv sau poate fi desemnat în adunarea acționarilor prin votul acționarilor, prin modalități diferite în funcție de forma juridică a societății comerciale. În cazul societăților comerciale cu capital majoritar de stat, administratorul se desemnează pe baza unor criterii de performanță care constituie anexă la contractul de muncă.

### **Garanția bănească**

După desemnarea administratorului în cazul societăților pe acțiuni și societăților în comandită pe acțiuni, acesta potrivit legii trebuie să depună o garanție bănească. În cazul celorlalte forme de societăți comerciale legea nu impune această obligație. Cuantumul garanției este stabilit de acționari în adunarea generală, legea impunând doar limita minimă la valoarea nominală a 10 acțiuni sau la dublul remunerației lunare.

### **Natura juridică a raportului dintre administrator și societate comercială**

Obligațiile și răspunderea administratorilor sunt reglementate de dispozițiile referitoare la mandat și cele speciale prevăzute în această lege. Baza legală a mandatului poate fi calitatea de asociat în cazul când administratorul este acționar sau contractul de muncă în cazul în care administratorul este salariat fără a fi acționar. Având în vedere că mandatul administratorului este stabilit atât de lege cât și prin voința acționarilor materializată în hotărârea adunării generale, putem vorbi de o dublă natură a acestuia:

- legală – în limitele impuse de lege;
- contractuală – în limitele impuse de adunarea generală.

Potrivit dispozițiilor legale, administratorul are putere deplină în vederea îndeplinirii operațiunilor de gestiune și reprezentare pentru realizarea scopului societății. Puterea administratorului este limitată doar de dispozițiile legale și hotărârile adunării generale a asociaților.

### **Răspunderea administratorilor**

Pentru neîndeplinirea obligațiilor asumate prin contractul de mandat, administratorii au răspundere civilă contractuală iar pentru cele prevăzute de legislația aplicabilă societăților comerciale, au răspundere civilă delictuală sau penală (daca săvârșesc infracțiuni).

**Răspunderea civilă**, intervine în cazul în care administratorul nu a îndeplinit obligațiile încredințate și asumate prin contractul de mandat privitoare la înființarea și funcționarea societății.

Dacă administratorii sunt mai mulți, intervine răspunderea solidară pentru neîndeplinirea unor obligații referitoare la:

- realizarea vărsămintelor efectuate de asociați;
- existența reală a dividendelor plătite;
- existența și ținerea corectă a registrelor cerute de lege;
- îndeplinirea exactă a hotărârilor adunării generale;
- stricta îndeplinire a îndatoririlor impuse de actul constitutiv și lege;
- faptele prejudiciabile ale altor persoane – când au fost posibile datorită nesupravegherii lor de către administrator.

Acționarea administratorilor în vederea răspunderii civile este dreptul societății al cărei patrimoniu a fost prejudiciat, nu al acționarilor (care au patrimoniu diferit de cel al societății). În ceea ce privește temeiul juridic al răspunderii civile, acesta poate fi contractual sau delictual.

**Răspunderea penală**, intervine atunci când administratorul comite fapte care potrivit Legii nr. 31/1990 sunt definite și sancționate ca infracțiuni.

### **Cenzorii societății**

**Desemnarea cenzorilor** – acolo unde legea prevede – se face în mod diferit în funcție de forma juridică a societății comerciale.

La societățile pe acțiuni sau în comandită pe acțiuni sunt desemnați prin actul de constituire, iar la societatea cu răspundere limitată (dacă numărul asociaților este mai mare de 15 desemnarea este obligatorie) se alege de către adunarea asociaților.

Revocarea cenzorilor se poate face doar de adunarea generală în condițiile de vot cerute de lege.

### **Modul de lucru al cenzorilor**

Cenzorii lucrează împreună la documentele privind verificarea bilanțului și contului de profit și pierderi pe care le prezintă adunării generale.

Dacă apar divergențe, fiecare cenzor întocmește raport separat. Hotărârile cenzorilor se trec într-un registru special.

### **Răspunderea cenzorilor**

Intervine potrivit regulilor contractului de mandat și legii aplicabile societății comerciale. Poate fi răspundere civilă (contractuală sau delictuală) și răspundere penală.

#### **4. Contabilitatea societății comerciale**

##### **Organizarea și tehnica inventarierii**

Din punct de vedere al contabilității: **Inventarierea este un procedeu de verificare faptică, la o anumită dată, a existenței elementelor patrimoniale ale întreprinderii sub aspect cantitativ, calitativ și valoric.**

Întreprinderile au obligația legală să efectueze inventarierea patrimoniului în diverse momente, astfel:

- la începutul activității, pentru stabilirea și evaluarea aportului în natură al întreprinzătorilor;
- cel puțin o dată pe an pe parcursul funcționării lor, de regulă la sfârșitul exercițiului financiar;
- în cazul fuzionării sau încetării activității;
- în alte situații prevăzute de normele legale.

##### **Funcțiile inventarierii**

Principalele funcții ale inventarului sunt:

- **Funcția de control** asigură concordanța dintre informațiile înregistrate în contabilitate și realitatea din teren.
- **Funcția de calcul și evidență a stocurilor**

##### **Organizarea și efectuarea inventarierii**

Fiind o operațiune complexă, organizarea și efectuarea inventarierii se derulează în trei etape succesive, după cum urmează:

- pregătirea inventarierii;
- constatarea și descrierea elementelor patrimoniale inventariate;
- stabilirea și înregistrarea în contabilitate a diferențelor constatate.

##### **Registrele contabile**

Datele privind operațiile economice și financiare, consemnate în documentele justificative, sunt înregistrate în ordinea cronologică și sistematică în registrele contabile.

Principalele registre care se folosesc în contabilitate sunt: registrul jurnal, cartea mare și registrul inventar.

#### **5. Legislația muncii și a asigurărilor sociale**

##### **Legislația muncii**

##### **Codul Muncii, aprobat prin Legea nr. 53/2003, cu modificările și completările ulterioare**

Prezentul Cod reglementează totalitatea raporturilor individuale și colective de muncă, modul în care se efectuează controlul aplicării reglementărilor din domeniul raporturilor de muncă, precum și jurisdicția muncii.

Prezentul Cod se aplică și raporturilor de muncă reglementate prin legi speciale, numai în măsura în care acestea nu conțin dispoziții specifice derogatorii.

##### **Principii fundamentale**

Libertatea muncii este garantată prin Constituție. Dreptul la muncă nu poate fi îngrădit.

Orice persoană este liberă în alegerea locului de muncă și a profesiei, meseriei sau activității pe care urmează să o presteze.

Nimeni nu poate fi obligat să muncească sau să nu muncească într-un anumit loc de muncă ori într-o anumită profesie, oricare ar fi acestea.

##### **Interzicerea muncii forțate**

Munca forțată este interzisă.

Termenul muncă forțată desemnează orice muncă sau serviciu impus unei persoane sub amenințare ori pentru care persoana nu și-a exprimat consimțământul în mod liber.

Nu constituie muncă forțată munca sau activitatea impusă de autoritățile publice:

- în temeiul legii privind serviciul militar obligatoriu;
- pentru îndeplinirea obligațiilor civice stabilite prin lege;
- în baza unei hotărâri judecătorești de condamnare, rămasă definitivă, în condițiile legii;
- în caz de forță majoră, respectiv în caz de război, catastrofe sau pericol de catastrofe precum: incendii, inundații, cutremure, epidemii sau epizootii violente, invazii de animale sau insecte și, în general, în toate circumstanțele care pun în pericol viața sau condițiile normale de existență ale ansamblului populației ori ale unei părți a acesteia.

### **Egalitatea de tratament**

În cadrul relațiilor de muncă funcționează principiul egalității de tratament față de toți salariații și angajatorii.

Orice discriminare directă sau indirectă față de un salariat, bazată pe criterii de sex, orientare sexuală, caracteristici genetice, vârstă, apartenență națională, rasă, culoare, etnie, religie, opțiune politică, origine socială, handicap, situație sau responsabilitate familială, apartenență ori activitate sindicală, este interzisă.

Constituie discriminare directă actele și faptele de excludere, deosebire, restricție sau preferință, întemeiate pe unul sau mai multe dintre criteriile prevăzute la alin. (2), care au ca scop sau ca efect neacordarea, restrângerea ori înlăturarea recunoașterii, folosinței sau exercitării drepturilor prevăzute în legislația muncii.

Constituie discriminare indirectă actele și faptele întemeiate în mod aparent pe alte criterii decât cele prevăzute la alin. (2), dar care produc efectele unei discriminări directe.

### **Protecția salariaților**

Orice salariat care prestează o muncă beneficiază de condiții de muncă adecvate activității desfășurate, de protecție socială, de securitate și sănătate în muncă, precum și de respectarea demnității și a conștiinței sale, fără nici o discriminare.

Tuturor salariaților care prestează o muncă le sunt recunoscute dreptul la negocieri colective, dreptul la protecția datelor cu caracter personal, precum și dreptul la protecție împotriva concedierilor nelegale.

Pentru munca egală sau de valoare egală este interzisă orice discriminare bazată pe criteriul de sex cu privire la toate elementele și condițiile de remunerare.

### **Libertatea de asociere**

Salariații și angajatorii se pot asocia liber pentru apărarea drepturilor și promovarea intereselor lor profesionale, economice și sociale.

### **Consensualismul, buna-credință, informarea, consultarea**

Relațiile de muncă se bazează pe principiul consensualității și al buneicredințe.

Pentru buna desfășurare a relațiilor de muncă, participanții la raporturile de muncă se vor informa și se vor consulta reciproc, în condițiile legii și ale contractelor colective de muncă.

### **Dialogul social**

Pentru asigurarea climatului de stabilitate și pace socială, prin lege sunt reglementate modalitățile de consultări și dialog permanent între partenerii sociali.

Consiliul Economic și Social este instituție publică de interes național, tripartită, autonomă, constituită în scopul realizării dialogului social la nivel național.

În cadrul ministerelor și prefecturilor funcționează, în condițiile legii, comisii de dialog social, cu caracter consultativ, între administrația publică, sindicate și patronat.

### **Sindicatetele**

Sindicatul este o persoană juridică independentă, fără scop patrimonial, constituită în scopul apărării și promovării drepturilor colective și individuale, precum și a intereselor profesionale, economice, sociale, culturale și sportive ale membrilor lor.

Condițiile și procedura de dobândire a personalității juridice de către organizațiile sindicale se reglementează prin lege specială.

Organizațiile sindicale au dreptul de a-și reglementa prin statutele proprii modul de organizare, asociere și gestiune, cu condiția ca statutele să fie adoptate printr-o procedură democratică, în condițiile legii.

Sindicatul participă prin reprezentanții proprii, în condițiile legii, la negocierea și încheierea contractelor colective de muncă, la tratative sau acorduri cu autoritățile publice și cu patronatele, precum și în structurile specifice dialogului social.

Sindicatul se poate asocia în mod liber, în condițiile legii, în federații, confederații sau uniuni teritoriale.

Exercițiul dreptului sindical al salariaților este recunoscut la nivelul tuturor angajatorilor, cu respectarea drepturilor și libertăților garantate prin Constituție și în conformitate cu dispozițiile prezentului cod și ale legilor speciale.

### **Sănătatea și securitatea în muncă**

#### **Garantarea securității și sănătății salariaților**

Locurile de muncă trebuie să fie organizate astfel încât să garanteze securitatea și sănătatea salariaților.

Angajatorul trebuie să organizeze controlul permanent al stării materialelor, utilajelor și substanțelor folosite în procesul muncii, în scopul asigurării sănătății și securității salariaților.

Angajatorul răspunde pentru asigurarea condițiilor de acordare a primului ajutor în caz de accidente de muncă, pentru crearea condițiilor de preîntâmpinare a incendiilor, precum și pentru evacuarea salariaților în situații speciale și în caz de pericol iminent

Pentru asigurarea securității și sănătății în muncă instituția abilitată prin lege poate dispune limitarea sau interzicerea fabricării, comercializării, importului ori utilizării cu orice titlu a substanțelor și preparatelor periculoase pentru salariați.

Inspectorul de muncă poate, cu avizul medicului de medicină a muncii, să impună angajatorului să solicite organismelor competente, contra cost, analize și expertize asupra unor produse, substanțe sau preparate considerate a fi periculoase, pentru a cunoaște compoziția acestora și efectele pe care le-ar putea produce asupra organismului uman

La nivelul fiecărui angajator se constituie un comitet de securitate și sănătate în muncă, cu scopul de a asigura implicarea salariaților la elaborarea și aplicarea deciziilor în domeniul protecției muncii.

Comitetul de securitate și sănătate în muncă se constituie în cadrul persoanelor juridice din sectorul public, privat și cooperatist, inclusiv cu capital străin, care desfășoară activități pe teritoriul României.

Comitetul de securitate și sănătate în muncă se organizează la angajatorii persoane juridice la care sunt încadrați cel puțin 50 de salariați.

În cazul în care condițiile de muncă sunt grele, vătămătoare sau periculoase, inspectorul de muncă poate cere înființarea acestor comitete și pentru angajatorii la care sunt încadrați mai puțin de 50 de salariați.

În cazul în care activitatea se desfășoară în unități dispersate teritorial, se pot înființa mai multe comitete de securitate și sănătate în muncă. Numărul acestora se stabilește prin contractul colectiv de muncă aplicabil.



Comitetul de securitate și sănătate în muncă coordonează măsurile de securitate și sănătate în muncă și în cazul activităților care se desfășoară temporar, cu o durată mai mare de 3 luni.

În situația în care nu se impune constituirea comitetului de securitate și sănătate în muncă, atribuțiile specifice ale acestuia vor fi îndeplinite de responsabilul cu protecția muncii numit de angajator.

Componența, atribuțiile specifice și funcționarea comitetului de securitate și sănătate în muncă sunt reglementate prin hotărâre a Guvernului.

## **6. Regimul fiscal**

### **Codul fiscal, aprobat prin Legea nr. 571, cu modificările și completările ulterioare.**

Prezentul Cod stabilește cadrul legal pentru impozitele și taxele, care constituie venituri la bugetul de stat și bugetele locale, precizează contribuabilii care trebuie să plătească aceste impozite și taxe, precum și modul de calcul și de plată al acestora. Prezentul Cod cuprinde procedura de modificare a acestor impozite și taxe. De asemenea, autorizează Ministerul Finanțelor Publice să elaboreze norme metodologice, instrucțiuni și ordine în aplicarea prezentului Cod și a convențiilor de evitare a dublei impunerii.

Cadrul legal de administrare a impozitelor și taxelor reglementate de prezentul Cod este stabilit prin legislația privind procedurile fiscale.

În materie fiscală, dispozițiile prezentului Cod prevalează asupra oricăror prevederi din alte acte normative, în caz de conflict între acestea aplicându-se dispozițiile Codului fiscal.

Dacă orice prevedere a prezentului Cod contravine unei prevederi a unui tratat la care România este parte, se aplică prevederea acelui tratat.

Orice măsură de natură fiscală care constituie ajutor de stat se acordă potrivit dispozițiilor Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 117/2006 privind procedurile naționale în domeniul ajutorului de stat, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 137/2007.

## **II. GESTIUNE COMERCIALĂ ȘI FINANCIARĂ**

### **1. Modalități de plată și finanțare**

**Modalitățile de plată** sunt:

- plata în numerar,
- plata prin filă de CEC
- plata prin titluri de credit – utilizarea cambiei și a biletului la ordin
- ordinul de plată – este legat de apariția băncilor și a dezvoltării relațiilor la nivel internațional între acestea.
- plata documentară sau operațiuni documentare – plata se face de către banca numai contra documente (acreditiv și incasso, scrisoarea de credit comercială);
- scrisoarea de garanție bancară – deși în esență constituie un instrument de garantare, ea poate fi utilizată și ca mijloc de plată. Prin implicarea mai profundă sau mai superficială a băncii corespunzător angajamentului de plată asumat oferă mai multă sau mai puțină siguranță în raport cu interesele partenerilor.

**Modalități de finanțare:**

- din surse interne/ proprii;
- din surse externe/ atrase: împrumuturi (rambursabile sau nerambursabile), sponsorizări, donații, etc.

### **2. Calculul prețului de cost**

**Costul** constituie un instrument economic extrem de util în fundamentarea și adoptarea deciziilor privind alocarea resurselor, volumul și structura producției, mărirea sau restrângerea ofertei de mărfuri, inovarea tehnologică etc. Atunci când efectele sau rezultatele variantelor de proiect sunt egale, criteriul de alegere a variantei optime îl reprezintă nivelul mai scăzut al costului.

#### **Clasificarea metodelor de calculație**

- **După momentul la care se efectuează calculația comparativă procesului de producție:**
  - metoda de calculație de tip prestabilit (antecalculație)
  - metoda costurilor standard
  - metoda de calculație de tip efectiv
  - metoda globală, pe faze, pe comenzi
- **După modul de cuprindere a cheltuielilor în determinarea costului unitar, metode de calculație se împart în:**
  - metoda de calculație de tip absorbant, total sau filtoasting
  - metoda globală, pe faze, pe comenzi, standard cost
  - metoda de calculație de tip parțial
  - metoda direct costing
  - metoda costurilor directe
- **După evoluția metodelor întâlnite:**
  - metoda de tip clasic:
  - metoda globală
  - metoda pe faze
  - metoda pe comenzi
  - metoda evaluată:
  - metoda standard cost
  - metoda direct costing
  - metoda THM (tarif, oră, mașină)

### **3. Regimul prețurilor și al condițiilor de transport**

Transporturile fluviale se efectuează numai de cărauși care au obținut licența de transport fluvial și/sau autorizația de transport fluvial. Aceștia sunt agenți economici cu capital majoritar de stat, privat sau mixt, indiferent de forma de înființare, care desfășoară activități de transport fluvial de mărfuri.

**Tariful de transport** se stabilește în funcție de:

- clasa mărfii;
- greutatea mărfii;
- distanța tarifară.

Principalele tarife în transportul fluvial intern sunt:

- tariful etalon, exprimat în lei/tonă,
- tarife adiacente, pentru prestații și anume :
  - tariful pentru remorcare, în lei/zi/tonă,
  - tariful pentru prelate, în lei/zi;
  - tariful pentru modificarea contractelor de transport, în lei/tonă de marfă contractată,
  - tariful pentru închirierea navelor nepropulsate, în lei/tonă/zi;
- tarife pentru servicii de mesagerii pe fluviu:
  - tarife pentru reîncărcare, în lei/colet,
  - tarife pentru magazinaj, în lei/colet/zi începută;
  - tarif suplimentar pentru mărfuri periculoase;

- tarife pentru trecere pe canalul Dunăre – Marea Neagră și ramificația Poarta Albă-Midia Năvodari, lei, respectiv Euro/tonă navă;
- tarife pentru mărfurile de masă transportate în trafic direct sau combinat cu calea ferată cu sau fără tranzitarea Canalului Dunăre – Marea Neagră,
- tarife pentru trecerea navelor prin canalul Sulina, inclusiv pilotajul, indiferent de pavilion.

### **Condiții de transport**

În prezent navigația fluvială deține o pondere tot mai mare în ansamblul transporturilor de mărfuri.

Desfășurarea transporturilor fluviale presupune existența unei baze tehnico-materiale adecvate, care cuprinde în principal trei elemente fundamentale.

- Flota fluvială propriu-zisă;
- Porturile fluviale;
- Canalele fluviale.

Extinderea transporturilor fluviale pe canalele europene a impus efectuarea unor ample lucrări, care vor asigura deschiderea unor mari căi de navigație transeuropene, cum sunt Constanța – Rotterdam, Marsilia – Rotterdam etc.

În Europa, transportul de mărfuri se efectuează pe mai multe fluvii și râuri interioare, cele mai importante din punct de vedere al traficului internațional fiind Dunărea., Rinul și Elba.

Pentru activitatea de transport fluvial din România, cea mai importantă cale navigabilă o reprezintă Dunărea. Dintre țările riverane dunărene, România deține cea mai favorabilă poziție geografică pentru derularea transporturilor proprii, poziție datorată faptului că tronsonul Dunării românești este cel mai întins dintre cele 8 tronsoane naționale pe care le cuprinde acest fluviu.

### **4. Contabilitatea comercială**

Societățile comerciale au obligația să organizeze și să conducă contabilitatea proprie, respectiv contabilitatea financiară și contabilitatea de gestiune adaptată la specificul activității.

Contabilitatea, ca activitate specializată în măsurarea, evaluarea, cunoașterea, gestiunea și controlul activelor, datoriilor și capitalurilor proprii, precum și a rezultatelor obținute din activitatea societății comerciale trebuie să asigure înregistrarea cronologică și sistematică, prelucrarea, publicarea și păstrarea informațiilor cu privire la poziția financiară, performanța financiară și fluxurile de trezorerie, atât pentru cerințele interne ale acestora, cât și în relațiile cu investitorii prezenți și potențiali, creditorii financiari și comerciali, clienții, instituțiile publice și alți utilizatori.

Ministerul Finanțelor Publice elaborează și emite norme și reglementări în domeniul contabilității, planul de conturi general, modelele situațiilor financiare, registrelor și formularelor comune privind activitatea financiară și contabilă, normele metodologice privind întocmirea și utilizarea acestora.

Societățile comerciale au obligația să conducă contabilitatea în partidă dublă și să întocmească situații financiare anuale.

Orice operațiune economico-financiară efectuată se consemnează în momentul efectuării ei într-un document care stă la baza înregistrărilor în contabilitate, dobândind astfel calitatea de document justificativ. Documentele justificative care stau la baza înregistrărilor în contabilitate angajează răspunderea persoanelor care le-au întocmit, vizat și aprobat, precum și a celor care le-au înregistrat în contabilitate, după caz.

Societățile comerciale au obligația să efectueze inventarierea generală a elementelor de activ și de pasiv deținute la începutul activității, cel puțin o dată pe an pe parcursul

funcționării lor, în cazul fuziunii sau încetării activității, precum și în alte situații prevăzute de lege.

### **Organizarea și conducerea contabilității**

Răspunderea pentru organizarea și conducerea contabilității la societățile comerciale revine administratorului sau altei persoane care are obligația gestionării unității respective.

Societățile comerciale organizează și conduc contabilitatea, de regulă, în compartimente distincte, conduse de către directorul economic, contabilul-șef sau altă persoană împuternicită să îndeplinească această funcție.

Deținerea, cu orice titlu, de bunuri materiale, titluri de valoare, numerar și alte drepturi și obligații, precum și efectuarea de operațiuni economice, fără să fie înregistrate în contabilitate, sunt interzise.

Contabilitatea immobilizărilor se ține pe categorii și pe fiecare obiect de evidență.

Contabilitatea stocurilor se ține cantitativ și valoric sau numai valoric, în condițiile stabilite de reglementările legale.

### **Situații financiare anuale**

Exercițiul financiar reprezintă perioada pentru care trebuie întocmite situațiile financiare anuale și, de regulă, coincide cu anul calendaristic. Durata exercițiului financiar este de 12 luni.

Exercițiul financiar al unităților nou-înființate începe la data înființării, potrivit legii. Exercițiul financiar al unei persoane juridice care se lichidează începe la data încheierii exercițiului financiar anterior și se încheie în ziua precedentă datei când începe lichidarea. Perioada de lichidare este considerată un exercițiu financiar, indiferent de durata sa.

Pentru persoanele juridice care aplică reglementări contabile conforme cu Standardele Internaționale de Raportare Financiară, situațiile financiare anuale se compun din bilanț, cont de profit și pierdere, situația modificărilor capitalului propriu, situația fluxurilor de trezorerie, politici contabile și note explicative.

Situațiile financiare anuale constituie un tot unitar și sunt însoțite de raportul administratorilor. Raportul anual cuprinde situațiile financiare anuale, raportul administratorilor, raportul de audit sau raportul comisiei de cenzori, după caz, și propunerea de distribuire a profitului sau de acoperire a pierderii contabile.

Situațiile financiare anuale vor fi însoțite de o declarație scrisă a administratorului prin care își asumă răspunderea pentru întocmirea situațiilor financiare anuale și confirmă că:

a) politicile contabile utilizate la întocmirea situațiilor financiare anuale sunt în conformitate cu reglementările contabile aplicabile;

b) situațiile financiare anuale oferă o imagine fidelă a poziției financiare, performanței financiare și a celorlalte informații referitoare la activitatea desfășurată;

c) persoana juridică își desfășoară activitatea în condiții de continuitate.

Acționarii și angajații unei societăți au dreptul să se informeze în legătura cu situațiile financiare anuale la sediul social al societății, fără nici o discriminare.

Situațiile financiare anuale se păstrează timp de 50 de ani.

În caz de încetare a activității, situațiile financiare anuale, precum și registrele și celelalte documente contabile se predau la arhivele statului, în conformitate cu prevederile legale în materie.

Pentru asigurarea informațiilor destinate sistemului instituțional al statului, un exemplar al situațiilor financiare anuale se depune la Direcția generală a finanțelor publice județene, respectiv a municipiului București.

## **5. Asigurările**

Pot fi asigurate: navele comerciale, navele de pescuit și navele colectoare, precum și alte ambarcațiuni, instalații și utilaje plutitoare, asimilate navelor. Asigurarea se poate extinde pentru a acoperi, la cererea Asiguratului, inventarul mijloacelor fixe și circulante, materiale precum și cheltuielile efectuate în legătura cu exploatarea navei.

### **Riscuri asigurate**

Se acordă despăgubiri pentru pierderea sau avariile cauzate navelor asigurate de evenimentele și/sau pericolele căilor navigabile interioare apărute în timpul navigației și/sau exploatării legale ale acestora, precum și pentru răspunderile și/sau cheltuielile suplimentare care decurg din acestea, conform uneia din următoarele condiții de asigurare:

- Pierdere Totală
- Avarie Comună
- Avarie Particulară și Răspundere pentru Coliziune
- Pierdere Totală

La cererea Asiguratului, asigurarea încheiată în una din condițiile de mai sus poate fi extinsă pentru a cuprinde și riscurile de război și greve.

Se acordă despăgubiri pentru pagubele produse navei de următoarele riscuri:

- pericole pe fluvii, lacuri sau alte căi navigabile;
- incendiu, explozie;
- furt comis de către persoane din afara navei;
- aruncarea peste bord și luare de valuri;
- piraterie;
- coliziune cu navă, avion sau alte obiecte similare, obiecte ce cad din acestea, mijloc de transport terestru, echipament sau instalații de doc ori portuare;
- coliziune în port, cu doc uscat sau cu cala de construcție, cala de lansare, ponton, mol, cheu, dig, platformă, geamandură, cablu telegrafic sau orice alt obiect fix sau plutitor de orice fel, inclusiv cu gheață plutitoare;
- cutremur de pământ, erupție vulcanică sau trăsnet;
- accidente la încărcare, descărcare sau mișcarea încărcăturii sau combustibilului;
- spargerea cazanelor sau instalațiilor sau orice defect la mașini sau corpul navei;
- măsuri de salvare a navei;
- măsuri ce se iau de autorități pentru prevenirea sau micșorarea pericolului poluării sau al amenințării cu poluarea rezultând direct din avaria la navă;
- eroare de navigație;
- neglijența comandantului, ofițerilor, echipajului sau piloților;
- neglijența reparatorilor sau navlositorilor cu condiția ca reparatorii sau navlositorii să nu fie asiguratul;
- barateria comandantului, ofițerilor sau echipajului, cu condiția ca paguba să nu fi rezultat din lipsa de diligență a asiguratului, armatorului sau administratorilor navei;
- cheltuielile necesare și economicoase pentru prevenirea pagubei, micșorarea pagubei produse, stabilirea împrejurărilor, cauzelor, efectelor, realităților și întinderii acesteia;
- retribuțiile de salvare sau asistența acordată navei, inclusiv cheltuielile cu experții, avocații, de judecată sau arbitraj și altele asemănătoare pentru stabilirea acesteia;
- cheltuielile reprezentând contribuția navei la avaria comună, inclusiv cele cu experții, avocații, de judecată sau arbitraj pentru stabilirea contribuției.

Excluderi:

- uzura normală, deteriorarea treptată și defectele ascunse ale corpului navei, mașinilor (motoarelor) sau celorlalte părți componente ale navei, precum și defectarea sau încetarea funcționării părților electrice sau mecanice ale acesteia;
- pagube produse de forțarea gheții, cu excepția navelor care au destinația de spărgătoare de gheață;
- cheltuielile efectuate cu curățarea, aplicarea grundului sau vopsirea navei, dacă nu sunt consecința unui risc asigurat;
- scoaterea sau îndepărtarea epavei;
- pierderi și avarii la încărcătura transportată în baza unui contract sau la bunuri personale cu excepția celor de pe altă navă cu care nava asigurată intră în coliziune;
- retribuțiile și întreținerea comandantului, ofițerilor, echipajului, cu excepția cazurilor de avarie comună;
- pierderi de vieți omenești, daune corporale sau îmbolnăviri;
- pagube indirecte ca: pierderea venitului, despăgubiri datorate pentru întârzierea transportului, chiar dacă sunt urmare a unui risc cuprins în asigurare;
- pierderi sau avarii la inventarul mijloacelor fixe și mijloacelor circulante aflate la bordul navei, inclusiv buncărul și plasele de pescuit;
- pierderi sau avarii la încărcătura aflată la bordul navei, proprietatea Asiguratului, inclusiv producția de pește;
- neîncasarea navlului, a contribuției la avaria comună și a altor sume cheltuite în legătură cu exploatarea navei;
- război, război civil, revoluție, rebeliune, insurecție sau conflicte civile rezultând din acestea sau orice act ostil al sau împotriva unei puteri beligerante;
- capturare, sechestrare, arestare, reținere sau detenție și consecințele acestora și orice încercare de a le face;
- mine, torpile, bombe abandonate sau alte arme de război abandonate;
- greviști, muncitori în lock-out sau persoane luând parte la tulburări, revolte sau mișcări civile;
- orice teroriști sau persoane acționând cu rea intenție sau din rațiuni politice;

## **6. Facturile**

Factura este un document contabil emis de o companie (furnizorul), către altă companie sau persoană (clientul), document ce conține produsele vândute sau serviciile prestate clientului de către furnizor. O factură mai conține datele de identificare fiscală a clientului (emitentul), datele furnizorului (persoana fizică sau juridică), cota de TVA, precum și prețul, cantitatea și valoarea fiecărui produs vândut.

## **7. Agenții de transport**

### **Agenturarea navelor**

În conformitate cu O .G. nr. 22/1999, privind administrarea porturilor și a căilor navigabile precum și desfășurarea activităților de transport naval în porturi și pe căi navigabile, cu modificările și completările ulterioare:

Agenturarea navelor se efectuează numai de agenți economici specializați și autorizați în acest sens, denumiți în continuare agenți, persoane juridice române care își desfășoară activitatea în conformitate cu prevederile legale.

Agentul este singurul îndreptățit să reprezinte nava, precum și pe comandantul, proprietarul sau operatorul acesteia în fața autorităților publice, a administrațiilor, a tuturor agenților economici care prestează servicii pentru navă, echipaj, proprietar sau operator și acționează în limitele mandatului de împuternicire dat de aceștia.

Agentul are obligația să asiste nava și pe comandantul acesteia în toate acțiunile sale, de la sosire și până la plecarea din port.

Agentul este obligat să acorde asistență tuturor reprezentanților autorităților publice în raporturile acestora cu nava. Orice vizită la navă a reprezentanților autorităților publice se va face numai în prezența agentului.

Agentul are obligația să aducă la cunoștință comandantului navei agenturate prevederile legale aplicabile din domeniul transportului naval, activitatea autorităților publice și administrațiilor, precum și ordinele și dispozițiile autorităților locale, care acționează în porturi și pe căile navigabile.

Pentru navele pe care le agenturează agentul garantează plata tarifelor, a taxelor și a celorlalte cheltuieli portuare către autoritățile publice, administrațiile și agenții economici care prestează servicii de siguranță, stabilite în conformitate cu reglementările în vigoare sau prevăzute în contractele încheiate.

Pentru serviciile de agenturare prestate agentul percepe tarife stabilite în conformitate cu prevederile legale.

**Serviciile de agenturare** constau în:

- aprovizionarea navelor cu alimente și materiale tehnice.
- expediere mărfuri care include următoarele operațiuni: asistență operare marfă în porturi, întocmire documente pentru import, export și tranzit de mărfuri, precum și expediere mărfuri în trafic rutier, feroviar și maritim.

informații necesare privind piața navlurilor, piața vânzărilor de nave și echipamente navale/portuare.

### **III. ACCESUL PE PIATĂ**

#### **Dispoziții referitoare la accesul la profesie și exercitarea ei**

Accesul la profesia de operator de transport pe fluviu, este reglementat prin OMLPTL 287/2003, cu modificările ulterioare.

În sensul acestui Ordin, prin **agenți economici**, se înțelege persoanele juridice care, potrivit legii, pot desfășura activități economice, precum și persoanele fizice sau asociațiile familiale autorizate să desfășoare activități economice.

**Autorizația** este documentul care atestă capacitate agentului economic de a executa activitatea scersisă în aceasta și îi dă dreptul acestuia de a funcționa în limitele porturilor și/sau pe căile navigabile sau, după caz, în apele internaționale, cu respectarea prevederilor cuprinse în OMLPTL 287/2003 cu modificările ulterioare.

Pentru a fi autorizați să desfășoare activități de transport naval în porturi și pe căi navigabile. Agenții economici organizați ca persoane juridice trebuie să îndeplinească un set de criterii generale și un set de criterii specifice.

#### **Criterii generale:**

- să fie persoane juridice legal constituie;
- să dețină certificat de înregistrare la Registrul Comerțului;
- activitatea de transport, pentru care solicită autorizare, să fie inclusă în obiectul de activitate prevăzut în actul constitutiv;
- să nu fie declarați în stare de faliment;
- conducătorul activității să-și poată demonstra onorabilitatea printr-un extras de cazier judiciar fără condamnări penale;
- conducătorul activității să-și poată demonstra capacitatea profesională, fie prin diplome care atestă dobândirea de cunoștințe, în domeniul activității pentru care solicită autorizarea, fie printr-o experiență practică relevantă, de minim 3 ani, într-o societate comercială care a desfășurat efectiv activitatea pentru care solicită autorizarea;

- să-și poată demonstra capacitatea financiară privind desfășurarea activității, prin documente eliberate de bănci.

**Criteria specifice:**

- să demonstreze că dețin dotarea tehnică minimă necesară adecvată activității;
- să facă dovada că au dreptul de folosință asupra navelor și utilajelor din dotare;
- să utilizeze numai personal de execuție care îndeplinește condițiile necesare sub aspectul confirmării competenței și al înmatriculării lui la autoritățile competente.

**1. Regimurile de navlosire**

Prin navlosirea unei nave, ca navă nudă, se înțelege închirierea navei în baza unui contract specific de "bareboat", încheiat între proprietarul navei și un navlositor, denumit în continuare operator, în scopul folosirii navei pentru o perioadă determinată de timp.

În baza contractului de navlosire, operatorul primește dreptul de posesie și de folosință completă în exploatarea maritimă comercială a navei, inclusiv dreptul de a angaja comandantul și echipajul navei pe durata contractului.

Pe durata contractului de navlosire sunt în sarcina operatorului, între altele:

- plata chiriei către proprietar în cuantumul și modalitățile stabilite prin contractul de navlosire;
- întreținerea navei și efectuarea reparațiilor, cu excepția reparațiilor și înlocuirilor necesare datorate unor vicii ascunse, care vor face obiectul unor înțelegeri între părți;
- cheltuielile de exploatare a navei;
- asigurarea navei;
- recrutarea echipajului, plata salariilor și, după caz, a diurnelor, hrana și condițiile de viață la bord;
- constituirea de garanții în vederea plății salariilor și a altor drepturi bănești pentru echipaj.

Pe toată durata contractului de navlosire proprietarul își păstrează dreptul de dispoziție asupra navei, are drept de control asupra modului în care se asigură integritatea navei și respectarea de către operator a tuturor clauzelor contractuale.

Creditorii operatorului se vor îndrepta în egală măsură împotriva proprietarului navei pentru datoriile contractate de operator și neonorate de către acesta. Termenul de prescripție pentru creanțele decurgând din activitatea de transport maritim internațional este de 5 ani de la data stabilirii obligației de plată.

Regimul special maritim reprezintă un ansamblu de facilități acordate companiilor de navigație maritimă, care desfășoară activitate de transport maritim internațional, acționarilor sau deținătorilor de părți sociale la aceste companii, navelor și personalului navigant din cadrul acestor companii

**2. Documente de transport**

Transportatorul trebuie să întocmească pentru fiecare transport de mărfuri un **document de transport**; acesta nu va trebui să întocmească un conosament decât la solicitarea expeditorului și dacă aceasta s-a convenit altfel înainte de încărcarea mărfurilor sau înainte de luarea lor în primire în vederea transportului. Absența unui document de transport sau faptul că acesta este incomplet nu afectează valabilitatea contractului de transport.

Exemplarul original al documentului de transport trebuie să fie semnat de transportator, de conducătorul navei sau de o persoană abilitată de transportator.



Transportatorul poate pretinde ca expeditorul să contrasemneze originalul sau o copie. Semnătura aplicată poate să fie scrisă de mână, imprimată în facsimil, aplicată prin perforare sau ștampilare, să se prezinte sub formă de simboluri ori să fie reprodusă prin orice alt mijloc mecanic sau electronic, dacă legea statului în care este emis documentul de transport nu o interzice.

Documentul de transport constituie dovada, până la proba contrarie, a încheierii și a conținutului contractului de transport, precum și a luării în primire a mărfurilor de către transportator. Acest document fundamentează în mod special prezumția ca mărfurile au fost luate în primire în vederea transportului așa cum sunt descrise în documentul de transport.

Dacă documentul de transport este un conosament, numai acesta are valoare doveditoare în relațiile dintre transportator și destinatar. Condițiile prevăzute în contractul de transport rămân determinante în relațiile dintre transportator și expeditor.

Documentul de transport conține, în afară de denumirea sa, următoarele indicații:

- numele, domiciliile, sediile sau locurile de reședință ale transportatorului și expeditorului;
- destinatarul mărfurilor;
- numele sau numărul navei, dacă mărfurile au fost preluate la bord, sau mențiunea, în documentul de transport, că mărfurile au fost luate în primire de transportator, dar nu au fost încă încărcate la bordul navei;
- portul de încărcare sau locul de luare în primire și portul de descărcare sau locul de livrare;
- specificarea uzuală a tipului de mărfuri și ambalajele acestora, precum și, pentru mărfurile periculoase sau poluante, specificarea conform prescripțiilor în vigoare sau, în lipsa acestora, specificarea lor generală;
- dimensiunile, numărul sau greutatea, precum și marcajele de identificare a mărfurilor încărcate la bord sau luate în primire în vederea transportului;
- după caz, indicația că mărfurile pot sau trebuie să fie transportate pe punte sau în cale deschise;
- dispozițiile convenite cu privire la navlu;
- pentru scrisorile de trăsură, precizarea dacă este vorba de un original sau de o copie; pentru conosament, numărul de exemplare originale;
- locul și ziua emiterii

#### **Înscrierea de rezerve în documentele de transport**

Transportatorul are dreptul să înscrie rezerve în documentul de transport:

- cu privire la dimensiunile, numărul sau greutatea mărfurilor, dacă are motive să suspecteze ca indicațiile expeditorului sunt inexacte ori dacă nu a avut suficiente mijloace pentru a controla aceste indicații, în special pentru că mărfurile nu au fost numărate, măsurate sau cântărite în prezența sa, precum și pentru că, fără un acord explicit, dimensiunile sau greutatea au fost stabilite prin determinarea capacității navei;
- cu privire la marcajele de identificare care nu au fost aplicate în mod clar și durabil pe mărfurile propriu-zise sau, dacă acestea sunt ambalate, pe recipiente ori pe ambalaje;
- cu privire la starea aparentă a mărfurilor.

În cazul în care transportatorul nu face mențiuni privind starea aparentă a mărfurilor sau nu exprimă rezerve în această privință, se consideră că a menționat în documentul de transport că mărfurile au fost, aparent, în bună stare.

În cazul în care, conform indicațiilor care figurează în documentul de transport, mărfurile au fost amplasate într-un container sau în cale sigilate de alte persoane decât

transportatorul, prepușii sau mandatarii acestuia și atunci când nici containerul, nici sigiliile nu sunt deteriorate sau rupte până în portul de descărcare ori în locul de livrare, se presupune că pierderile sau avariile de mărfuri nu au avut loc în timpul transportului.

### **Conosamentul**

Exemplarele originale ale unui conosament constituie titluri de valoare emise în numele destinatarului, la ordin sau la purtator.

La locul de livrare mărfurile nu sunt livrate decât în schimbul exemplarului original al conosamentului prezentat inițial; prin urmare, livrarea nu mai poate fi pretinsă prin prezentarea altor exemplare originale.

În cazul în care mărfurile sunt luate în primire de transportator, predarea conosamentului către o persoană abilitată de acesta să primească mărfurile produce aceleași efecte ca și predarea mărfurilor, în ceea ce privește obținerea drepturilor asupra mărfurilor.

### **Dreptul de a dispune asupra mărfurilor**

Expeditorul este autorizat să dispună de mărfuri; acesta poate pretinde mai ales ca transportatorul să nu dea curs transportului de mărfuri, să modifice locul de livrare sau să livreze mărfurile unui destinatar, altul decât cel indicat în documentul de transport.

Dreptul de a dispune de care beneficiază expeditorul se stinge din momentul în care destinatarul, după sosirea mărfurilor la locul de livrare prevăzut, a cerut livrarea mărfurilor și:

- în cazul unui transport în baza unei scrisori de trăsură, de îndată ce originalul a fost remis destinatarului;
- în cazul unui transport în baza unui conosament, de îndată ce expeditorul a remis toate exemplarele originale aflate în posesia sa unei alte persoane.

Expeditorul poate, printr-o mențiune corespunzătoare în scrisoarea de trăsură, în momentul emiterii acesteia, să renunțe la dreptul său de a dispune asupra mărfurilor în favoarea destinatarului.

Dacă vrea să își exercite dreptul de a dispune, expeditorul sau, destinatarul trebuie:

- în cazul unui conosament, să prezinte toate exemplarele originale ale acestuia înainte de sosirea mărfurilor la locul de livrare prevăzut;
- în cazul unui document de transport, altul decât un conosament, să prezinte acest document în care trebuie să se înscrie noile instrucțiuni date transportatorului;
- să ramburseze transportatorului toate cheltuielile și să compenseze toate daunele produse prin ducerea la îndeplinire a instrucțiunilor;
- să plătească, în cazul descărcării mărfurilor înainte de sosirea la locul de livrare prevăzut, întregul navlu convenit, dacă nu s-a dispus altfel în contractul de transport.

## **IV. STANDARDELE TEHNICE ȘI ASPECTELE TEHNICE ALE OPERĂRII**

### **1. Caracteristicile tehnice ale navelor**

Navele trebuie să fie construite conform regulilor bunei practici de construcție navală; stabilitatea lor trebuie să corespundă scopului căruiia îi sunt destinate.

#### **Corpul**

Corpul trebuie să fie suficient de rezistent la toate solicitările la care nava este supusă nava în condiții normale.

Prizele de admisie și evacuare a apei, precum și țevile racordate la acestea sunt considerate etanșe dacă sunt realizate în așa fel încât să fie imposibilă orice pătrundere neintenționată a apei în navă.

Pereții etanși, care să se extindă până la punte sau, în lipsa punții, până la limita superioară a bordajului de lemn sau metalic, trebuie amplasați după cum urmează:

- a) un perete de coliziune la o distanță corespunzătoare de prova;
- b) la navele, a căror lungime totală este mai mare de 25 de metri, un perete etanș pupa la o distanță corespunzătoare de pupa;

Încăperile de locuit, compartimentele de mașini și de căldări, precum și încăperile de lucru, care eventual fac parte din acestea, trebuie să fie separate de magazii în mod etanș.

Orice compartiment, care nu este în mod normal închis ermetic în timpul voiajului, trebuie să poată fi drenat. Drenarea trebuie să poată fi realizată separat pentru fiecare compartiment.

În prova peretelui de coliziune nu trebuie să se afle nici o încăpere de locuit.

Încăperile de locuit trebuie să fie separate de compartimentele de mașini și de căldări prin pereți etanși la gaz și trebuie să fie accesibile direct de pe punte. Dacă nu este asigurat un asemenea acces, atunci o ieșire de urgență trebuie să ducă direct pe punte.

#### **Instalații de încălzit, de gătit și frigorifice**

Instalațiile de încălzit, de gătit și frigorifice, inclusiv accesoriile lor, trebuie să fie proiectate și amplasate în așa fel încât să nu prezinte pericol, nici chiar în caz de supraîncălzire. Ele trebuie să fie instalate în așa fel încât să nu se poată răsturna și nici să nu poată fi deplasate în mod accidental.

#### **Compartimentele de mașini și de căldări, buncărele**

Compartimentele de mașini și de căldări trebuie să fie dispuse în așa fel încât instalațiile care se află acolo să fie reglate și întreținute ușor și fără pericol.

Buncărele pentru combustibil lichid sau ulei de ungere nu trebuie să aibă pereți comuni cu încăperile de locuit.

Pereții, plafoanele și ușile compartimentelor de mașini și de căldări și ale buncărelor trebuie să fie din oțel sau dintr-un material rezistent la foc echivalent.

Compartimentele de mașini și de căldări și alte zone, în care se pot degaja gaze inflamabile sau toxice, trebuie să fie ventilate în mod corespunzător.

Tambuchiurile și scările, care asigură accesul la compartimentele de mașini și de căldări, precum și la buncăre, trebuie să fie fixate definitiv și construite din oțel sau alt material la fel de solid și rezistent la foc.

Compartimentele de mașini și de căldări trebuie să aibă două ieșiri dintre care una poate fi o ieșire de urgență.

Nivelul maxim admisibil al presiunii acustice în compartimentul de mașini este de 110 dB(A). Punctele pentru efectuarea măsurătorilor trebuie să fie alese ținând seama de întreținerea necesară în cazul în care instalația funcționează normal.

Dacă nivelul presiunii acustice în compartimentul de mașini depășește 90 dB(A), la fiecare intrare trebuie afișat o notificare clară de avertizare.

#### **Instalația de guvernare și timoneria**

Fiecare navă trebuie să fie echipată cu o instalație de guvernare sigură - inclusiv o cârmă prova, dacă este necesar - care să asigure o bună manevrabilitate, ținând cont de destinația și dimensiunile principale ale navei.

Instalația de guvernare trebuie să fie proiectată astfel încât cârma să nu-și poată schimba poziția dacă nu se intenționează acest lucru.

#### **Cerințe generale de construcție**

Ansamblul instalației de guvernare trebuie să fie conceput, construit și instalat astfel încât să permită înclinări transversale permanente de până la 15 grade și temperaturi ambiante de până la 40°C.

Piese componente ale instalației de guvernare trebuie să fie dimensionate astfel încât să poată rezista tuturor eforturilor maxime la care ele vor fi supuse în condiții normale de exploatare. Pentru a putea rezista, cât mai eficient posibil, forțelor exterioare excepționale, instalația de guvernare nu trebuie să fie elementul cel mai slab al sistemului. Orice instalație

de guvernare construită în conformitate cu normele Autorității Navale Române (ANR) sau cu regulile unei societăți de clasificare recunoscute poate fi considerată ca satisfăcătoare din acest punct de vedere.

### **Cuplarea acționării auxiliare**

Dacă acționarea auxiliară a instalației de guvernare nu se cuplează automat în cazul defectării acționării principale, trebuie să fie imediat și simplu posibilă cuplarea manuală cu cârma în orice poziție. Numărul de manipulări ce trebuie efectuate este limitat la maxim două, acestea trebuind să poată fi realizate de către o singură persoană.

Operațiunea de cuplare trebuie să poată fi terminată în mai puțin de 5 secunde. Trebuie să fie posibil a stabili din postul de guvernare care instalație de acționare care este utilizată.

### **Acționarea manuală**

Dacă acționarea auxiliară independentă este manuală, aceasta trebuie să se cupleze automat sau să poată fi cuplată imediat din postul de guvernare în cazul întreruperii sau defectării acționării de către sursa de energie. Cuplajele cu clape sunt permise doar dacă nu sunt supuse torsiunii în timpul cuplării.

Acționarea de la sursa de energie nu trebuie să pună în mișcare timona; trebuie să existe un dispozitiv pentru a împiedica întoarcerea timonei în orice poziție a cârmei, atunci când acționarea manuală se cuplează automat.

### **Instalații cu comandă de la distanță**

Instalațiile cu comandă de la distanță, inclusiv cele situate în exteriorul timoneriei trebuie să fie fixe. Dacă aceste instalații pot fi deconectate, trebuie să fie prevăzute indicatoare care să semnaleze după caz poziția “conectat” sau “deconectat”.

Disponerea și punerea în funcțiune a comenzilor trebuie să concorde cu funcția lor.

### **Indicator pentru poziția cârmei**

Poziția cârmei trebuie să fie percepută fără echivoc din postul de guvernare; la nevoie, trebuie să fie prevăzut un indicator sigur.

### **Vizibilitate neobstrucționată**

Vizibilitatea din postul de guvernare trebuie să fie suficient de liberă în toate direcțiile. Spre prova ea trebuie să fie asigurată prin mijloace optice fiabile.

### **Presiune acustică**

În condiții normale de exploatare, nivelul presiunii acustice a zgomotului produs de navă nu trebuie să depășească 70 de dB(A) la nivelul capului timonierului.

### **Timonerie mobilă**

Atunci când timoneria este mobilă, trebuie să existe un dispozitiv care să împiedice apropierea persoanelor în momentul coborârii acesteia. În cazul în care aceste persoane ar putea să treacă pe sub o astfel de timonerie, trebuie să existe o alarmă sonoră care să se pună în funcțiune automat în momentul coborârii timoneriei. În caz de defectare a dispozitivului pentru coborârea timoneriei, această manevră trebuie să poată fi realizată prin alte mijloace.

### **Distanța de siguranță, bord liber și scări de pescaj**

- a) “lungimea L” înseamnă lungimea maximă a corpului, exclusiv cârma și bompresul;
- b) “mijlocul navei” înseamnă mijlocul lungimii L;
- c) un dispozitiv sau o construcție în ansamblu se consideră a fi “etanș contra stropilor și intemperiiilor” dacă, în condiții normale, permite pătrunderea doar a unei mici cantități de apă.

### **Distanța de siguranță**

Distanța minimă de siguranță trebuie să fie:

- a) pentru uși și deschideri, altele decât ramele de bocaport, care pot fi închise etanș contra stropilor și intemperțiilor: 0,15 m.
- b) pentru uși și deschideri, altele decât ramele de bocaport, care nu pot fi închise etanș contra stropilor și intemperțiilor: 0,20 m.
- c) pentru ramele de bocaport închise etanș contra stropilor și intemperțiilor: 0,30 m
- d) pentru ramele de bocaport care nu pot fi închise etanș contra stropilor și intemperțiilor sau care nu sunt închise (magazii neacoperite): 0,50 m.

### **Bord liber**

Bordul liber trebuie să fie suficient pentru a asigura conformitatea cu distanțele de siguranță; el nu trebuie să fie negativ.

### **Mărci de pescaj**

Nivelul de pescaj maxim trebuie determinat în așa fel încât să se asigure că cerințele privind distanța minimă de siguranță sunt respectate în același timp cu asigurarea că acest nivel nu poate să fie în nici un punct mai mare decât punțile laterale sau, în absența punților laterale, decât marginea superioară a bordajului de lemn sau metalic.

Nivelul maxim de pescaj trebuie să fie indicat prin mărci de pescaj bine vizibile și de neșters.

Mărcile de pescaj trebuie să se compună dintr-un dreptunghi cu o lungime de 0,30 m și o înălțime de 0,04 m, a cărui bază este orizontală și care coincide cu nivelul de pescaj maxim autorizat în prezenta anexă. Aceste mărci pot fi combinate cu altele cerute conform altor reglementări.

Orice navă trebuie să aibă cel puțin trei perechi de mărci de pescaj, dintre care o pereche plasată la mijloc, iar celelalte două la o distanță de prova și respectiv de pupa egală cu aproximativ o șesime din lungime.

Totuși:

- pentru navele a căror lungime este mai mică de 40 de metri, sunt suficiente două perechi de mărci de pescaj situate la o distanță față de prova și respectiv față de pupa egală cu aproximativ o pătrime din lungimea navei;
- pentru navele care nu sunt destinate transportului de mărfuri, este suficientă o pereche de mărci de pescaj amplasată aproximativ la mijlocul navei.

Mărcile sau indicațiile care, în urma unei noi inspecții, încetează de a mai fi valabile, vor fi șterse sau marcate ca nevalabile sub supravegherea ANR.

Dacă, din anumite motive, o marcă de pescaj a dispărut, ea nu poate fi înlocuită decât sub controlul ANR.

Atunci când o navă a fost măsurată în conformitate cu Convenția privind tonajul navelor de navigație interioară și nivelul mărcilor de tonaj corespunde prescripțiilor prezentei anexe, mărcile de tonaj pot fi acceptate ca alternativă la mărcile de pescaj.

### **Scări de pescaj**

Orice navă al cărei pescaj poate atinge 1 m trebuie să aibă pe fiecare parte spre pupa o scară de pescaj; ea poate avea scări de pescaj suplimentare.

Punctul zero al fiecărei scări de pescaj trebuie să se afle vertical sub scara de pescaj dintr-un loc, paralel cu nivelul de pescaj maxim, trecând prin punctul cel mai de jos al corpului sau al chilei, dacă există. Distanța verticală deasupra punctului zero trebuie să fie gradată în decimetri. De la nivelul de pescaj minim (pescajul corespunzător navei neîncărcate) până la 10 cm deasupra nivelului de pescaj maxim, aceste gradații trebuie să fie marcate prin cherneruire sau gravate și vopsite cu două culori alternante astfel încât să fie bine vizibile. Gradarea trebuie să fie indicată prin cifre marcate alături de scară, cel puțin din 5 în 5 decimetri, precum și în vârful acesteia.

Cele două scări de tonaj din pupa, afișate conform Convenției menționate la 4.04.6, pot ține loc de scări de pescaj, cu condiția ca ele să fie gradate conform cerințelor de mai sus

și, dacă este cazul, se adaugă cifre care indică pescajul.

### **Construcția mașinilor**

Toate mașinile, precum și instalațiile aferente, trebuie să fie concepute, executate și instalate conform regulilor bune practice de construcție navală.

Căldările și alte rezervoare sub presiune, precum și accesoriile lor trebuie să corespundă normelor tehnice în vigoare

Se interzic mașinile principale și auxiliare care funcționează pe bază de combustibil cu un punct de aprindere sub 55°C.

Totuși, motoarele care asigură energia pentru vinciurile de ancoră, șalupele navei și motopompele portabile pot funcționa pe bază de combustibil cu un punct de aprindere sub 55°C.

Sunt permise dispozitive pentru pornire, care funcționează pe bază de combustibil cu un punct de aprindere sub 55°C.

### **Echipmentul de siguranță**

Toate mașinile trebuie să fie asamblate și montate în așa fel încât să fie suficient de accesibile pentru manevrare și întreținere și în așa fel încât să nu pună în pericol persoanele însărcinate cu această muncă.

Mașinile principale și auxiliare, căldările și toate accesoriile lor trebuie să fie dotate cu dispozitive de siguranță care corespund normelor tehnice ANR în vigoare.

De asemenea, trebuie să fie posibilă oprirea funcționării motoarelor și ventilatoarelor de tiraj din exteriorul încăperilor în care acestea sunt montate.

### **Mecanisme de propulsie**

Mecanismul de propulsie a navei (elice, roți etc.) trebuie să poată fi pus în funcțiune, oprit sau să i se poată inversa sensul de funcționare rapid și în siguranță.

În cazul în care mecanismul de propulsie nu este comandat din timonerie în timpul marșului navei, trebuie asigurat un sistem sigur de comunicații emisie-recepție între timonerie și compartimentul de mașini.

### **Tubulaturile de evacuare a gazelor arse de la mașini**

Tubulaturile de evacuare a gazelor arse care trec prin încăperi de locuit sau prin timonerie vor fi înconjurate de o carcasă de protecție suficient de etanșă la gaze. Spațiul dintre carcasa de protecție și tubulaturile de evacuare a gazelor arse trebuie să comunice cu atmosfera.

Toate gazele de ardere trebuie să fie evacuate în afara navei. Trebuie să fie luate toate măsurile corespunzătoare pentru evitarea pătrunderii gazelor toxice în diferite compartimente. Sunt interzise evacuările de la mașinile principale care se fac prin bordaj sau peste acesta.

Tubulaturile de evacuare a gazelor arse trebuie să fie în mod corespunzător protejate termic, izolate sau răcite.

Dacă tubulaturile de evacuare a gazelor arse trec pe lângă materiale inflamabile sau le traversează, aceste materiale trebuie să fie protejate cu un strat de material izolant sau orice alt mijloc corespunzător care asigură o izolare eficientă.

### **Rezervoare, buncăre și tubulaturi**

Combustibilul lichid trebuie să fie depozitat în rezervoare solid fixate de corp sau în buncăre.

Aceste rezervoare și buncăre, precum și tubulatura lor și celelalte accesorii, trebuie să fie dispuse și amenajate în așa fel încât nici combustibilul, nici gazul să nu se poată răspândi în interiorul navei.

Cu excepția cazului rezervoarelor umplute pentru consum zilnic, gura țevii pentru umplerea rezervoarelor și a buncărelor pentru combustibil lichid trebuie să se afle pe punte. Țeava de umplere trebuie să fie dotată cu un dispozitiv de închidere. Fiecare rezervor și

buncăr trebuie să fie dotat cu o tubulatură de ventilație care să fie scoasă în aer liber deasupra punții și care să fie dispusă în așa fel încât apa să nu poată pătrunde în ea.

Tubulatura pentru distribuirea combustibilului lichid trebuie să fie prevăzută cu un dispozitiv de închidere situat la ieșirea din rezervoare sau buncăre.

În plus, trebuie să fie posibilă oprirea de pe punte a debitului de lichid din tubulaturile care alimentează direct motoarele, căldările și aparatele de încălzit.

Tubulatura de combustibil nu trebuie să fie expusă la influența dăunătoare a căldurii și trebuie să fie posibilă inspectarea ei pe întreaga lungime.

Sticlele de nivel de la rezervoarele și buncărele pentru combustibil lichid trebuie să fie protejate în mod eficient contra șocurilor, să fie dotate cu robinete cu autoînchidere și să fie racordate în partea lor superioară la rezervoare sau buncăre.

Rezervoarele și buncărele pentru combustibil lichid trebuie să fie prevăzute cu guri cu închidere etanșă care să permită curățarea și inspectarea.

Rezervoarele care alimentează direct mașinile de propulsie trebuie să fie echipate cu un dispozitiv care să emită un semnal optic și acustic în timonerie atunci când nivelul combustibilului nu mai este suficient pentru funcționarea în siguranță.

Nici o țevă pentru gaze sau lichide periculoase, în special țevi sub o presiune la care o scurgere ar putea să pună pericol persoanele, nu se permite a fi instalată în zonele de locuit și culoare. Această cerință nu se aplică țevilor pentru aburi și tubulaturii sistemelor hidraulice,

cu condiția ca ele să fie protejate de o carcasă metalică.

### **Pompe de santină**

Navele cu echipaj trebuie să fie dotate cu cel puțin o pompă de santină. Totuși, navele la care puterea instalației mecanice de propulsie este mai mare de 225 kW și navele de peste 350 tdw trebuie să fie dotate cu două pompe de santină separate, dintre care una trebuie să fie acționată de o sursă de energie.

Pompele de santină acționate manual sunt suficiente pentru compartimentele etanșe, pe o lungime mai mică de 4 metri.

Debitul pompei de santină acționată de o sursă de energie trebuie să fie de cel puțin  $0,1 \text{ d}^2/\text{minut}$ .

Debitul pompei de santină auxiliară trebuie să fie de cel puțin  $0,1 \text{ d}_a^2/\text{minut}$ , unde  $d_a$  se referă la cel mai lung compartiment etanș.

Debitul oricărei pompei de santină acționată manual destinată utilizării într-un singur compartiment trebuie să fie de cel puțin:  $0,1 \text{ d}_a^2/\text{minut}$ , unde  $d_a$  se referă la acel compartiment.

Se permit doar pompe de santină cu autoamorsare.

În orice compartiment cu fund plat cu o lățime mai mare de 5 metri, trebuie să existe cel puțin un puț de aspirație în fiecare bord.

În compartimentele de mașini cu o lungime mai mare de 5 metri, trebuie să existe cel puțin două puțuri de aspirație.

Drenarea compartimentului pupa trebuie să fie posibilă din compartimentul de mașini cu ajutorul tubulaturilor cu închidere automată (2.02.8).

Ramificațiile pentru drenare din diferite compartimente trebuie să fie racordate la tubulatura principală printr-o supapă de reținere care poate fi închisă.

Compartimentele sau alte încăperi prevăzute pentru balastare trebuie să fie doar racordate la instalația de drenare printr-un dispozitiv simplu de obturare.

### **Instalație de colectare a hidrocarburilor uzate**

Instalațiile pentru drenarea santinelor compartimentului de mașini trebuie să fie în așa fel proiectate încât hidrocarburile sau apa cu hidrocarburi pompată din santină să rămână la bord.

Un separator dinamic de hidrocarburi trebuie să fie montat pe tubulatură în aval de pompa de santină sau, în lipsa acestuia, trebuie să fie montat un separator static în jurul fiecărui puț de aspirație.

Aceste dispozitive trebuie să fie de un tip aprobat de către ANR și să aibă dimensiuni corespunzătoare.

### **Vinciuri**

Trebuie să fie prevăzute vinciuri de ancoră pentru ancore de peste 50 kg.

Vinciurile proiectate pentru a fi acționate atât de către o sursă de energie cât și manual, trebuie să fie concepute pentru asigurarea că acționarea cu energie nu poate declanșa acționarea manuală în timpul deplasării.

### **Zgomotul produs de nave**

Zgomotul produs de o navă care se deplasează și, mai ales, zgomotele produse de admisia și evacuarea mașinilor, trebuie să fie atenuate prin mijloace corespunzătoare.

În condiții normale de funcționare, zgomotul produs de navă, măsurat lateral la o distanță de 25 metri de bordaj, nu trebuie să depășească 75 dB(A).

### **Instalații electrice**

Toate instalațiile electrice trebuie să corespundă cerințelor prevăzute în reglementările în vigoare, în domeniu.

La bord trebuie să se afle:

- a) o schemă electrică și de montaj, verificată și semnată de organul de inspecție, care să specifice:
  - tipurile și mărcile mașinilor și dispozitivelor utilizate;
  - tipurile și secțiunile de cabluri;
  - toate celelalte date esențiale pentru o evaluare a conformității cu cerințele de siguranță;
- b) instrucțiuni de funcționare pentru instalațiile electrice.

Toate instalațiile electrice trebuie să fie concepute, construite și montate pentru a rezista la o înclinare transversală permanentă de până la 15° și la temperaturi ambiante de până la 40°C.

### **Generatoare și motoare**

Generatoarele și motoarele trebuie să fie amplasate în așa fel încât să fie ușor accesibile pentru efectuarea inspecțiilor, măsurărilor și reparațiilor, iar bobinajul lor trebuie să nu poată fi atins de apă și/sau hidrocarburi. Cutiile bornelor trebuie să fie ușor accesibile.

Generatoarele acționate de motorul principal, arborele portelice sau grupul generator auxiliar, destinat unei alte funcții, trebuie să fie concepute pentru variații ale turației care pot apărea în exploatare.

### **Acumulatori**

Acumulatorii trebuie să aibă o construcție special adaptată pentru exploatarea la bordul unei nave. Cutiile elementelor acumulatorilor trebuie să fie fabricate dintr-un material rezistent la șocuri și greu inflamabil și trebuie să fie realizate în așa fel încât să împiedice orice deversare de electrolit în cazul unei înclinări de 40 de grade față de verticală.

### **Tablouri electrice de distribuție**

Tablourile electrice de distribuție trebuie să fie plasate în locuri accesibile, bine ventilate și ferite de degajările de gaze sau acizi. Ele trebuie să fie dispuse în așa fel încât să fie la adăpost de șocuri și de orice deteriorare cauzată de intemperii, apă, hidrocarburi, combustibil lichid, aburi sau vapori.

Tablourile electrice de distribuție nu trebuie amplasate în apropierea sondelor de măsurare a nivelului sau în apropierea aerisirilor rezervoarelor pentru combustibil lichid.

În general, materialele care intră în construcția tablourilor electrice de distribuție trebuie să prezinte o rezistență mecanică adecvată, să fie durabile și neinflamabile. Ele nu



trebuie să fie higroscopice.

Pe tablourile electrice de distribuție trebuie să fie afișate plăci indicatoare pentru toate circuitele principale sau derivații care indică circuitul respectiv.

### **Înterupătoare, prize de curent, siguranțe fuzibile și protecția cablurilor**

Întreaga instalație, cablurile de ramificație de la tabloul principal de distribuție și cablurile de ramificație de la panoul de distribuție trebuie să poată fi scoase de sub tensiune cu ajutorul întrerupătoarelor sau a disjunctorilor automate care să scoată simultan de sub tensiune toate conductoarele de curent.

### **Echipament pentru verificarea legării la pământ**

Va fi prevăzut un echipament corespunzător pentru toate circuitele de peste 50 V care nu sunt legate la pământ.

### **Iluminat**

Toate dispozitivele de iluminat trebuie să fie instalate în așa fel încât căldura pe care o degajă să nu conducă la incendierea obiectelor sau elementelor inflamabile învecinate.

În încăperile unde sunt instalați acumulatori, unde sunt folosite vopsele sau unde sunt depozitate alte substanțe cu un grad ridicat de inflamabilitate sau în încăperi asemănătoare, nu pot fi montate decât instalații de iluminat de un tip cu risc limitat de explozie.

Aparatele de iluminat ale compartimentelor de mașini și de căldări trebuie să fie repartizate pe cel puțin două circuite.

### **Instalații de putere în caz de avarie**

Următoarele instalații sunt permise ca instalații de putere în caz de avarie:

- a) un grup auxiliar cu o instalație de alimentare cu combustibil independentă de cea a motorului principal și cu un sistem de răcire independent, care în caz de defecțiune a circuitului principal pornește automat sau poate fi pornit manual, dacă este instalat în imediata apropiere a timoneriei sau a altor posturi unde se află permanent personal calificat, și care în 30 de secunde poate să asigure singur alimentarea cu curent; sau
- b) o baterie de acumulatori care preia automat alimentarea în caz de defecțiune a circuitului principal sau care poate fi conectată manual din timonerie sau din alt post unde se află permanent personal calificat, și care poate să alimenteze cu curent utilizatorii enumerați, pe perioada de timp prescrisă fără a fi reîncărcată și fără o cădere inadmisibilă de tensiune.

## **2. Alegerea navei**

În înțelesul reglementărilor referitoare la cerințele tehnice pentru navele de navigație interioară, tipurile de nave se definesc după cum urmează:

- **navă** - o navă de navigație interioară;
- **motonavă obișnuită** - orice navă destinată transportului de mărfuri, alta decât navele cisternă, construită pentru a naviga independent cu propriile sale mijloace mecanice de propulsie;
- **motonavă cisternă** - orice navă destinată transportului de mărfuri în tancuri fixe, construită pentru a naviga independent cu propriile sale mijloace mecanice de propulsie;
- **motonavă**- o motonavă obișnuită sau o motonavă cisternă;
- **remorcher** - orice navă construită special pentru a efectua remorcări;
- **împingător** - orice navă construită special pentru a asigura propulsia unui convoi de nave prin împingere;
- **remorcher-împingător**- orice navă construită special pentru a efectua remorcări și a asigura propulsia unui convoi de nave prin împingere;

- **șlep obișnuit** - orice navă, alta decât un șlep cisternă destinat transportului de mărfuri și construită pentru a fi remorcată;
- **șlep cisternă** - orice navă destinată transportului de mărfuri în tancuri fixe și construită pentru a fi remorcată;
- **șlep** - un șlep obișnuit sau un șlep cisternă;
- **barjă obișnuită** - orice navă, alta decât barja cisternă, destinată transporturilor de mărfuri, construită sau modificată în mod special pentru a fi împinsă, și;
- **barja cisternă** - orice navă destinată transportului de mărfuri în tancuri fixe, construită sau modificată în mod special pentru a fi împinsă, și;
- **barjă purtată** - o barjă împinsă construită pentru a fi transportată la bordul navelor maritime și pentru a naviga pe căile de navigație interioară;
- **barjă** - o șalandă obișnuită, o barjă cisternă sau o barjă purtată;
- **navă de pasageri** - orice navă construită și amenajată pentru a transporta mai mult de 12 pasageri;
- **instalație plutitoare** - orice structură plutitoare dotată cu instalații mecanice și destinată să lucreze pe căile navigabile sau în porturi (de exemplu: draga, elevatorul, instalații de manipulare a greutăților sau macaraua);
- **construcție plutitoare** - orice instalație plutitoare care nu este în mod normal destinată a fi deplasată (de exemplu: construcția de rezervoare, doc, ambarcader, hangar pentru bărci);
- **mijloc plutitor** - o plută sau orice altă structură, obiect sau ansamblu care poate să navigheze fără a fi o ambarcațiune, un echipament plutitor sau o construcție plutitoare;

### 3.Înmatricularea navelor

Navele care arborează pavilion român pot fi transmise în proprietatea sau folosința altor persoane juridice ori fizice, române sau străine, în condițiile legii.

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

Constituirea, transmiterea sau stingerea drepturilor reale asupra navelor care arborează pavilion român se transcrie, la solicitarea persoanelor juridice sau fizice titular ale acestor drepturi, în registre speciale, făcându-se mențiunile corespunzătoare și în actul de naționalitate.

Contractul de construcție al navei va fi transcris în registrul special.

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.

Orice navă care se construiește în România trebuie să aibă un proiect avizat de autoritatea competentă a statului al cărui pavilion urmează să îl arboreze sau de o organizație recunoscută de respectiva autoritate.

Persoanele juridice sau fizice care construiesc o navă în România trebuie să obțină, înainte începerii construcției acesteia, autorizația de construcție, emisă de căpitania de port în a cărei zonă de activitate se construiește nava, pe baza proiectului tehnic.

Autoritatea sau o organizație recunoscută, are obligația să supravegheze executarea construcției navei.

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.

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.

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

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.

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.

Misiunea diplomatică, 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.

Permisele provizorii prin care se acordă dreptul de arborare a pavilionului român, emise de misiunile diplomatice ale României, pot avea o valabilitate de cel mult 180 de zile, care va putea fi prelungită numai în mod excepțional, cu acordul ministerului.

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.

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 de 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.

Navele, aparatele și instalațiile plutitoare cu propulsie proprie, de categoria I, se individualizează printr-un nume propus de proprietar și aprobat de Autoritatea Navală Română.

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

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.

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.

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.

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.

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.

După înscrierea în registrele menționate mai sus, se eliberează actul de naționalitate care atestă dreptul navei de arborare a pavilionului român.

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.

Forma și conținutul actelor de naționalitate și ale certificatelor de stare tehnică se aprobă și se fac publice de către minister.

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 ori între operatori, operatorul care exploatează efectiv nava trebuie să solicite, cu acordul proprietarului, eliberarea unui nou act de naționalitate în care, pe lângă numele proprietarului, să fie menționat și numele acestuia. Noul act de naționalitate se eliberează cu condiția depunerii prealabile a actului de naționalitate inițial, care se păstrează la Autoritatea Navală Română.

Noul act de naționalitate, este valabil pe perioada derulării contractului sau până la solicitarea în scris a proprietarului privind anularea acestuia.

După expirarea sau anularea actului de naționalitate, acesta se depune la Autoritatea Navală Română care restituie proprietarului actul de naționalitate inițial.

### **3. Termenele de stalie și contrastalii**

#### **Stalii**

**Prin stalii se înțelege perioada de timp alocată reprezentanților navlositorului pentru a desfășura operațiunea de încărcare și/sau descărcare, fără plata unei sume suplimentare.**

Această perioadă poate fi:

- **fixă**, atunci când prin contract se specifică un anumit număr de zile pentru încărcare și/sau pentru descărcare
- **determinabilă**, atunci când prin contract se face referire la o rată de încărcare sau descărcare, iar staliile se vor determina abia după terminarea operațiunilor de încărcare sau descărcare, prin raportarea cantității încărcate sau descărcate la rata de încărcare sau descărcare
- **nedefinită**, atunci când prin contract nu se specifică perioada de timp alocată pentru încărcare sau descărcare, ea urmând a fi determinată ulterior în funcție de împrejurările existente la data încărcării.

Pentru ca staliile să înceapă să conteze trebuie îndeplinite trei **condiții**:

#### **1. Nava să fie sosită (arrived ship).**

Conceptul de “navă sosită” este determinat de prevederile contractului de navlosire. Contractele de navlosire pe voiaj pot fi “*port charterparty*” (în situația în care în contract se prevede că nava va încărca/descărca într-un port, indiferent de faptul că acel port este nominat sau urmează a fi nominat) sau “*berth charterparty*” (în situația în care în contract se prevede că nava va încărca/descărca la o anumită dană nominată sau ce urmează a fi nominată):

a) Potrivit contractului “*port charterparty*”, nava este considerată sosită atunci când a ajuns în interiorul limitelor legale, administrative și fiscale ale portului sau într-o zonă mai largă, chiar în afara portului propriu-zis, unde navele așteaptă în mod obișnuit pentru dană, fiind în întregime la dispoziția imediată și efectivă a navlositorului.

b) Potrivit contractului “*berth charterparty*”, nava este considerată sosită în momentul în care a ajuns la dana indicată în contract.

## **2. Nava trebuie sa fie gata de operare înainte de înaintarea NoR (Notice of Readiness)**

Nava trebuie să fie gata de operare atât din punct de vedere fizic, cât și din punct de vedere juridic:

O navă este gata de încărcare din punct de vedere fizic atunci când a fost pusă în întregime la dispoziția navlositorului sau reprezentanților acestora, la locul prevăzut în contractul de navlosire, cu toate magaziile gata de a operare, în așa fel încât aceștia să poată exercita un control complet asupra tuturor spațiilor de încărcare.

Din punct de vedere juridic, nava trebuie să fi obținut “**libera practică**” și **să se afle în posesia tuturor documentelor cerute de legislația locală**.

Nu numai nava, dar și instalațiile necesare încărcării sau descărcării, trebuie să fie în întregime la dispoziția navlositorului, în bună stare de funcționare. Se consideră că nava este gata de operare și în situația în care efectuează reparații în compartimentul mașină, la aparatele de navigație sau îmbarcă combustibil etc., dacă prin efectuarea acestor operațiuni nu se împiedică operarea efectivă a navei.

La încărcare, magaziile navei trebuie să fie goale și pregătite pentru încărcare, în funcție de caracteristicile mărfii ce urmează a fi încărcată. În ipoteza că nava nu are toate magaziile pregătite pentru a primi marfa, fie din cauză că numai o parte din ele sunt curate și uscate, fie că numai o parte din magazii au fardajul mobil (cargo battens) sau separațiile longitudinale instalate (shifting-boards), ori nu toate magaziile au vinciurile în stare de funcționare etc., navlositorul nu are obligația să accepte nava parțial, adică numai cu numărul de magazii apte să primească marfa specificată în contract.

Dacă nava nu este acceptată în mod repetat pe motiv că nu are magaziile apte de încărcare comandantul navei trebuie să știe că dacă nu se prevede altfel în contractul de navlosire el este îndreptățit să ia decizia finală cu privire la capacitatea magaziilor navei de a încărca marfa menționată în contract. Dacă el este satisfăcut de starea în care se află magaziile navei trebuie să ia următoarele măsuri:

- să acționeze în mod rezonabil;
- să aibă în vedere că acționează atât în interesul armatorului cât și al navlositorului;
- să indice în mod politic, dar ferm că responsabilitatea este a comandantului;
- să informeze surveyor-ul că orice curățare suplimentară a magaziilor este în contul navlositorilor;
- să transmită un protest navlositorilor.

Dacă nava este instrucționată să părăsească dana în care se află înainte de acceptarea magaziilor, comandantul navei trebuie să refuze acest lucru dacă nu are instrucțiuni în acest sens de la armator. În cazul în care în contractul de navlosire există o clauză care îi dă dreptul navlositorului față acest lucru, instrucțiunile trebuie să vină de la navlositor prin intermediul armatorului.

După cum s-a arătat mai sus, nava trebuie pusă la dispoziția navlositorului în vederea operării în întregime și fără rezerve. Din acest principiu decurg următoarele consecințe:

a) navlositorul poate primi notice-ul, dar nu este obligat să-l accepte în situația în care, în momentul înaintării acestuia, nava se aprovizionează cu combustibil sau face reparații, iar aceste operațiuni, prin natura lor, ar împiedica efectuarea încărcării sau descărcării mărfurilor în bune condiții, indiferent de faptul că staliile vor începe să curgă după terminarea acestor operațiuni;

b) navlositorul nu este obligat să accepte NoR pentru încărcarea unei nave ce se află în curs de descărcare, chiar dacă această operațiune se va termina înainte ca timpul de stalii să înceapă a conta;

c) NoR nu poate fi acceptat în cazul în care în acesta se menționează că nava va fi gata de operare la o dată viitoare.

**3. “Notice of readiness” să fi fost înaintat.** Acest document este o notificare prin care comandantul navei îi înștiințează pe încărcători sau pe primitori, în calitatea lor de agenți prezumați ai navlositorului, că nava pe care o comandă este “sosită” și “este gata din toate punctele de vedere pentru a încărca sau descărca marfa ce formează obiectul contractului de navlosire”.

Importanța acestui document rezidă în faptul că timpul de stalii va începe să conteze în funcție de ora la care acesta se transmite. NOR se poate transmite și verbal, dar, din motive practice (și deoarece cele mai multe contracte de navlosire solicită acest lucru), el trebuie transmis în scris. Forma acestui document nu este una standard, ci el poate fi transmis pe formulare tipărite aflate la dispoziția comandantului sau poate fi întocmit la bordul navei și transmis sub formă de scrisoare, mesaj fax, mesaj telex sau telegramă, dacă prin contractul de navlosire nu se specifică altfel.

NoR trebuie adresat navlositorului sau agenților acestuia, și nu agentului navei din portul de încărcare sau descărcare. NoR trebuie întocmit în trei exemplare, un exemplar este reținut de încărcător sau primitor, un exemplar se înapoiază comandantului “acceptat” sau “neacceptat”, ultimul este reținut de către agentul navei și trimis armatorilor împreună cu *Istoricul* operațiunilor de încărcare/descărcare.

Această diferență de timp, dintre momentul în care se transmite NOR și momentul în care staliile încep să se conteze, poartă numele de *timp liber (free time)*. Acordarea acestui timp liber are scopul de a le permite navlositorilor sau reprezentanților acestuia să facă ultimele pregătiri în vederea începerii operațiunilor de încărcare/descărcare.

Se întâmplă deseori ca operațiunile de încărcare/descărcare să înceapă imediat după transmiterea NoR, adică înainte de începerea staliilor. Tendința generală a armatorilor este de a include timpul astfel lucrat în stalii. Din moment ce acest timp este acordat spre a permite efectuarea ultimelor pregătiri pentru încărcare sau descărcare, pare logic ca staliile să înceapă înainte de terminarea timpului liber, atunci când aceste pregătiri nu au mai fost necesare.

În general, se consideră că, exceptând unele cazuri speciale, timpul lucrat înainte de expirarea timpului liber contează ca stalii numai dacă există o clauză în contractul de navlosire ce menționează în mod expres acest lucru. Spre a se evita litigiile ce apar frecvent în legătură cu modul de calculare al staliilor se recomandă ca în contractul de navlosire să se prevadă dacă timpul lucrat înainte de începerea staliilor se va conta ca timp de stalii sau n

#### **Staliile fixe**

Staliile fixe sunt precizate prin clauze ori termeni general admiși, atât în ceea ce privește interpretarea lor ca timp acordat navlositorului pentru a încărca sau descărca mărfurile, cât și în ceea ce privește modul în care sunt calculate în “Time Sheet”.

#### **Staliile determinabile**

Staliile determinabile sunt acele stalii ce se pot calcula prin raportarea cantității de marfă încărcate sau descărcate la o anumită rată de încărcare sau descărcare.

#### **Stalii nedefinite**

Există situații în care prin contract nu se face referire la o perioadă de timp determinată sau determinabilă, urmând a se stabili dacă navlositorul și-a îndeplinit obligațiile contractuale pe baza împrejurărilor existente la momentul desfășurării operațiunilor de încărcare sau de descărcare.

#### **Clauze speciale cu privire la contarea timpului de stalii**

**1. Timpul utilizat înainte de începerea staliilor.** Timpul utilizat pentru încărcare sau descărcare înainte de începerea staliilor nu se va conta ca stalii dacă nu există o prevedere contrară în contract. De cele mai multe ori se vor întâlni expresiile “*unless sooner commenced*” sau “*time used before commencement of laytime to count as laytime*”, expresii de din punct de vedere al contării staliilor sunt echivalente cu expresia “*unless used*”.

**2. Timpul de manevră.** Există două tipuri de manevre ce pot fi luate în considerare: manevra navei de la locul din radă către dana de încărcare sau descărcare și manevra navei dintr-o dană în alta.

În lipsa unei prevederi contrare în contractul de navlosire, timpul de stalii alocat pentru încărcare este independent de timpul de stalii alocat pentru descărcare. În afara situației în care se stabilește un număr de zile atât pentru încărcare cât și pentru descărcare mai există două expresii ce se utilizează și care au ca efect luarea în considerare a timpului utilizat atât la încărcare cât și la descărcare pentru calcul staliilor:

- **staliile reversibile.** Conform acestei expresii navlositorul are opțiunea de a aduna timpul de stalii alocat pentru încărcare cu cel alocat pentru descărcare. Astfel această clauză are același efect ca și alocarea de la început a unui număr de zile pentru încărcare și descărcare.
- **“to average laytime”.** Dacă prin contract se utilizează această expresie atunci se vor face calcule separate pentru încărcare și descărcare și perioada de timp peste timpul alocat în cazul unei dintre operațiuni poate fi compensată cu orice perioadă de timp salvată în cazul celeilalte operațiuni.

### **Contrastalii**

Cuvântul contrastalii are un dublu înțeles:

- a) perioada de timp folosită pentru finalizarea operațiunilor de încărcare sau descărcare după expirarea staliilor;
- b) suma de bani pe care navlositorul agreează să o plătească armatorului pentru perioada de timp folosită pentru încărcare sau descărcare peste termenul alocat în mod gratuit prin contractul de navlosire.

Rațiunea economică a contrastaliilor este aceea că, prin utilizarea lor, sunt satisfăcute atât interesele armatorului (armatorul fiind despăgubit pentru întârzierea operațiunilor de încărcare sau descărcare peste perioada de timp alocată prin contract), cât și cele ale navlositorului (navlositorului permițându-i să finalizeze operațiunile de încărcare sau descărcare chiar dacă a depășit perioada de timp alocată prin contract).

Nivelul acestor despăgubiri plătite de navlositor este stabilit *pe zi* sau *pro-rata* și este indicat ca acesta să se stabilească în jurul sumei pe care nava ar fi câștigat-o dacă ar fi fost exploatată pe baza unui contract de navlosire pe timp, însă ea face obiectul negocierilor dintre armator și navlositor. Dacă nu apare expresia *pro-rata*, atunci orice fracțiune din zi se va considera zi întregă din punct de vedere al contrastaliilor.

Contrastaliile încep să conteze imediat după expirarea timpului alocat pentru încărcare sau descărcare și ele se contează în mod continuu până la finalizarea operațiunilor de încărcare sau descărcare. Toate excepțiile cu privire la stalii (condiții meteorologice nefavorabile, perioade de timp exceptate) nu se aplică și la contrastalii, cu excepția cazurilor în care există clauze astfel construite încât să nu există nici un fel de dubiu că aceste excepții se aplică și contrastaliilor.

Deci, în absența unei prevederi contrare, contrastaliile curg și pe perioada cât nava nu se află în port sau dacă nava nu poate încărca sau descărca din motive ce nu-i pot fi imputate armatorului sau pentru care armatorul este exonerat de răspundere. Trebuie precizat însă că, pentru a fi îndreptățit să solicite contrastalii, armatorul trebuie să pună nava la dispoziția navlositorului gata de operare și că el nu este îndreptățit la contrastalii dacă operațiunile nu se pot desfășura din vina armatorului, a prepușilor acestuia sau deficiențelor navei.

Se poate pune întrebarea dacă atâta timp cât plătește pentru imobilizarea suplimentară a navei navlositorul are dreptul de a ține nava în contrastalii o perioadă nelimitată. Răspunsul la această întrebare este evident negativ pentru că de multe ori rata contrastaliilor nu poate conduce la obținerea unui profit similar cu cel obținut din exploatarea navelor. Chiar dacă prin contract nu se stabilește un număr de zile de contrastalii navlositorul este îndreptățit să

țină nava în contrastalii doar o perioadă rezonabilă de timp, după care el plătește despăgubiri pentru reținerea navei.

Stabilirea prin contract a numărului de zile de contrastalii nu rezolvă dificilele probleme ce apar atunci când navlositorul nu furnizează cantitatea de marfă prevăzută în contract și nu declară că nu mai poate obține diferența de marfă. În această situație este dificil pentru armatori a decide dacă nava trebuie să plece fără a încărca toată marfa sau să aștepte pentru a încărca toată marfa. Atâta timp cât rata contrastaliilor este suficientă și navlositorul plătește contrastaliile, armatorul nu are pierderi considerabile, dar atunci când rata contrastaliilor este redusă sau navlositorul nu plătește contrastaliile sau armatorul are de performat un alt voiaj, este necesar să se solicite o opinie a consilierilor juridici pentru a stabili ce procedură trebuie urmată.

### **Despăgubiri pentru reținere (damages for detention)**

Acestea se plătesc în următoarele cazuri:

- la expirarea staliilor dacă în contract nu sunt prevăzute contrastalii;
- la expirarea unei perioade rezonabile de timp dacă prin contract durata staliilor nu este definită;
- la expirarea numărului de zile de contrastalii alocat prin contract.
  - Spre deosebire de contrastalii, care sunt plătibile doar pentru întârzierea operațiunilor de încărcare sau descărcare peste termenul stabilit prin contract, despăgubirile pentru reținere se plătesc și în următoarele cazuri:
- marfa încărcată conduce la prelungirea voiajului;
- încălcarea contractului de către navlositor în ceea ce privește nominarea porturilor la timp sau pentru prezentarea spre semnare a conosamentelor cu întârziere.

Dacă în cazul contrastaliilor nivelul acestora este stabilit prin contract, **nivelul despăgubirilor** pentru reținere nu este, de cele mai multe ori, stabilit prin contract. Pentru a determina nivelul acestor despăgubiri este necesar să se ia în considerare următoarele elemente:

- nivelul contrastaliilor poate fi folosit ca punct de plecare în stabilirea despăgubirilor pentru reținere;
- atunci când există dovezi cu privire la veniturile zilnice de piață ale navei, nivelul despăgubirilor pentru reținere se pot calcula în funcție de aceasta.

### **Responsabilitatea pentru plata contrastaliilor**

Responsabilitatea pentru plata contrastaliilor menționate în contractul de navlosire revine următoarelor persoane:

- a) *navlositorului*, acesta este responsabil pentru plata contrastaliilor în toate cazurile cu excepția următoarelor:
  - contractul de navlosire conține o clauză numită "Cesser Clause"
  - existența unui nou contract reprezentat de conosament

- b) *posesorul conosamentului*, dacă termenii și condițiile contractului de navlosire sunt încorporați în conosament

Atunci când în conosament se face referire la contrastalii, acestea sunt plătibile:

- a) de încărcător sau primitor
- b) de orice persoană ce prezintă un astfel de conosament și care solicită livrarea mărfurilor pe baza lui, dacă se poate interpreta această solicitare ca un acord de a le plăti
- c) orice persoană căreia i-au fost transferate drepturile și obligațiile din conosament și care preia sau solicită livrarea mărfurilor sau care are o pretenție asupra armatorului pe baza contractului de transport



Din orice conosament se subînțelege obligația primitorului de a descărca mărfurile într-un termen rezonabil. Pe baza acestei obligații subînțelese, armatorul are drept de acțiune împotriva primitorului.

În cazul în care există mai multe conosamente, fiecare dintre ele precizând că descărcarea sau încărcarea se va face într-un anumit număr de zile și un nivel al contrastaliilor menționat în conosament poate apărea problema dreptului armatorului de a recupera contrastaliile de la fiecare dintre acești posesori de conosamente. Din cazurile tratate până acum se pare că armatorul are acest drept, însă dacă el recuperează o sumă mai mare decât cea la care este îndreptățit prin contractul de navlosire, diferența dintre acestea trebuie să o țină la dispoziția navlositorului.

#### **Plata contrastaliilor**

În cele mai multe cazuri, calculul și plata contrastaliilor se face după terminarea operațiunilor de descărcare și livrarea mărfurilor. Dacă armatorii intenționează să pună sechestru pe mărfuri pentru a recupera contrastaliile este necesar a avea în contract prevedere că acestea sunt plătibile “day by day”.

#### **Influența altor clauze ale contractului asupra staliilor și contrastaliilor – existența mai multor contracte de navlosire**

Contarea timpului de stalii poate fi influențată și de alte clauze sau circumstanțe pe lângă cele menționate în clauza referitoare la stalii. Un exemplu de clauză ce are o influență semnificativă asupra staliilor este **clauza de grevă**. Unele clauze de grevă se referă în mod expres la contarea staliilor, pe când altele sunt mai puțin clare și este de multe ori dificil a stabili dacă acestea se referă sau nu la contarea staliilor. Clauzele de grevă sunt dificil de construit și de interpretat

O altă problemă ce ridică întrebări dificile în legătură cu modalitatea de contare a staliilor este aceea a **existenței mai multor contracte de navlosire pentru același voiaj**. Armatorii se pot afla în această situație dacă doi sau mai mulți navlositori încarcă sau descarcă mărfuri în același timp și în aceeași dană, iar armatorul trebuie să întocmească un “*Time-Sheet*” pentru fiecare navlositor. Aceasta nu ridică probleme deosebite dacă istoricul operațiunilor de încărcare sau descărcare este întocmit corect precizându-se în mod clar timpul efectiv folosit și magaziile din care marfa este descărcată. Timpul pierdut în așteptarea unei dane de operare sau orice perioadă în care operațiunile nu se desfășoară pot conduce la dispute între armator și navlositori. Pentru a evita astfel de probleme este necesar ca încă din timpul negocierilor să se precizeze clar responsabilitățile fiecărui navlositor.

### **V.SIGURANȚĂ**

#### **1. Dispoziții legislative, regulamentare și administrative aplicabile în materie de navigație pe căile navigabile interioare**

##### **O.G. nr. 42/1997 privind transporturile maritime și pe căile navigabile interioare**

Această Ordonanță a fost aprobată prin **Legea nr. 412/2002**.

După aprobarea Ordonanței prin lege titlul acesteia a fost modificat aceasta intitulându-se „**Ordonanța privind transportul maritim și pe căile navigabile interioare**”. Această Ordonanță stabilește :

- normele specifice aplicabile transportului maritim și pe căile navigabile interioare;
- modul de organizare a sistemului instituțional în acest domeniu;
- organismele care fac parte din acest sistem;
- normele specifice privind desfășurarea în siguranță a navigației;
- normele specifice aplicabile navelor;
- normele specifice aplicabile personalului navelor și/sau efectuează activități de transport naval, activități conexe și activități auxiliare acestora.

Prevederile prezentei Ordonanțe se aplică :

- activităților de transport naval;
- activităților conexe și activităților auxiliare celor de transport naval;
- navelor care arborează pavilionul român;
- navelor care arborează pavilionul străin și care navighează în apele naționale navigabile ale României;
- personalului navigant român.

Autoritatea de stat în domeniul transportului maritim și pe căile navigabile interioare este Ministerul Transporturilor.

Ministerul își exercită atribuțiile direct sau prin delegare de competență prin instituțiile publice, companiile naționale, regiile autonome sau societățile comerciale aflate în subordinea sa sau sub autoritatea sa.

Aceste organisme formează sistemul instituțional din domeniul transportului maritim și pe căile navigabile interioare.

Autoritatea de stat în domeniul siguranței navigației este îndeplinită de **Autoritatea Navală Română (ANR)**.

ANR are următoarele **atribuții** principale :

- îndeplinește obligațiile ce revin statului din acordurile și convențiile internaționale la care România este parte;
- elaborează normele tehnice naționale privind construcția, întreținerea și repararea navelor și le supune spre aprobare ministerului,
- 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;
- emite brevete, certificate de capacitate, atestate și certificate de conformitate personalului navigant român și certificate de conducător de ambarcațiune de agrement
- efectuează supravegherea navigației și controlul traficului de nave în apele naționale navigabile și în porturile românești;
- efectuează inspecția și controlul navelor, indiferent de pavilion, în apele naționale și în porturile românești;
- efectuează înmatricularea și ține evidența navelor care arborează pavilionul român, a navelor aflate în construcție în România și a personalului navigant român;
- 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;
- 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 de depoluare;
- eliberează certificate de tonaj navelor care arborează pavilionul român;
- cercetează evenimentele și accidentele de navigație;
- 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.

**Administrații portuare și/sau de căi navigabile interioare**

Funcția de autoritate portuară și/sau de căi navigabile interioare este îndeplinită de administrațiile portuare și/sau de căi navigabile interioare.

Obiectul principal de activitate al acestor autorități este aplicarea politicii portuare și de căi navigabile interioare elaborată de minister, coordonarea activităților care se desfășoară în porturi și pe căi navigabile și implementarea programelor de dezvoltare a infrastructurilor portuare și de căi navigabile interioare.

### **Sistemul de educare, pregătire profesională și perfecționare a personalului din domeniul transportului maritim și pe căile navigabile interioare**

Activitățile de educare, formare profesională și perfecționare a personalului navigator român se desfășoară numai printr-o formă de pregătire aprobată.

Cursurile de perfecționare în domeniu se desfășoară prin Centrul Român pentru Pregătirea și Perfecționarea Personalului din Transporturile Navale - CERONAV, instituție publică aflată în subordinea Ministerului Transporturilor.

### **Nave**

**Toate navele** maritime și de navigație interioară, indiferent de pavilion, pe timpul cât navighează sau staționează în apele naționale navigabile ale României și în porturile românești, **sunt obligate să respecte prevederile legislației naționale și ale acordurilor și convențiilor internaționale la care România este parte.**

Orice navă care navighează sau staționează în apele naționale navigabile, indiferent de pavilion, 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.

### **Ape naționale navigabile**

Apele naționale navigabile ale României sunt formate din : marea teritorială, apele interioare navigabile, radele și acvatoriile portuare, bazinele șantierelor navale.

Apele interioare navigabile sunt constituite din : fluviul Dunărea, râurile, canalele și lacurile situate în interiorul României, pe porțiunile lor navigabile; apele navigabile de frontieră, de la malul românesc până la linia de frontieră; apele maritime interioare.

**Acvatoriile portuare** sunt constituite din totalitatea suprafețelor incluse în limitele porturilor.

**Radele** sunt suprafețe de apă destinate adăpostirii sau staționării navelor.

**Bazinele șantierelor navale** sunt suprafețe de apă din incinta șantierelor navale, care, împreună cu cheiurile aferente, sunt destinate activităților de construcții și reparații nave.

În sensul prezentei Ordonanțe, prin termenul „**navă**” se înțelege; navele maritime și de navigație interioară de orice tip, propulsate sau nepropulsate, care navighează la suprafață și în imersie, destinate transportului de mărfuri și/sau de persoane, pescuitului, remorcajului sau împingerii, instalații plutitoare cum ar fi : drăgi, elevatoare plutitoare, macarale plutitoare, graifere plutitoare și altele asemenea, cu sau fără propulsie, precum și construcțiile plutitoare care în mod normal nu sunt destinate deplasării sau efectuării de lucrări speciale cum ar fi : docuri plutitoare, debarcadere plutitoare, pontoane, platforme de foraj și altele asemenea, ambarcațiunile mici și cele destinate activităților de agrement.

În numele Guvernului, ministerul prin ANR, acordă dreptul de arborare a pavilionului român și dispune suspendarea sau retragerea acestuia drept.

Dreptul de a arbora pavilionul român se acordă :

- navelor maritime și de navigație interioară deținute în proprietate sau în leasing de persoane juridice sau fizice române;
- navelor maritime și de navigație interioară proprietate a persoanelor fizice care au cetățenia unui stat membru al Uniunii Europene sau aparținând Spațiului economic european ori a persoanelor juridice având sediul în Uniunea Europeană sau în spațiul economic european;

- navelor maritime și de navigație interioară proprietate a persoanelor fizice străine cu domiciliul în România;
- navelor maritime sau de navigație interioară proprietate a persoanelor juridice sau fizice străine, închiriate prin contracte de tip bare-boat ori leasing, pe perioade mai mari de un an, de persoane juridice sau fizice române.

### **Personalul navigant. Echipajul navelor.**

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. Evidența personalului navigant român se ține de către Autoritatea Navală Română, prin căpitaniile de port, în registrele de evidență a personalului navigant.

Echipajul este format din personal navigant și personal auxiliar, iar componența acestuia este stabilită conform tipului și destinației navei.

Fiecare membru al echipajului trebuie să posedă, în mod obligatoriu, un document de identitate. Membrii de echipaj care își desfășoară activitatea pe nave maritime pot folosi ca document de identitate și carnetul de marinar. Carnetul de marinar se emite, în numele Guvernului, de minister, prin Autoritatea Navală Română.

Membrii de echipaj care își desfășoară activitatea pe nave de navigație interioară trebuie să posedă un carnet de serviciu prin care fac dovada calificării, a aptitudinilor medicale, a timpilor de navigație și a sectoarelor parcurse.

**Din punct de vedere al activității desfășurate** personalul navigant este format din următoarele categorii : personal de punte și personal de mașină

**Din punct de vedere al calificării**, personalul navigant este :

- personalul navigant posesor de brevete;
- personalul navigant posesor de certificate de capacitate.

**Ierarhia funcțiilor, în cadrul echipajului**, este :

1. pentru nave maritime: a) comandant; b) ofițer punte secund; c) șef mecanic; d) ofițeri punte; e) ofițeri mecanici; f) alți ofițeri; g) personal cu certificat de capacitate; h) personal auxiliar;

2. pentru nave de navigație interioară: a) conducător de navă; b) timonier fluvial; c) șef mecanic fluvial; d) mecanic; e) personal cu certificate de capacitate; f) personal auxiliar.

Comandantul/conducătorul de navă exercită comanda pe navă și în acest scop este investit cu autoritate asupra tuturor persoanelor ambarcate pe navă și îndeplinește atribuțiile ce și revin potrivit prevederilor legislației naționale, instrucțiunilor proprietarului sau operatorului navei, precum și acordurilor și convențiilor internaționale la care România este parte.

Comandantul/conducătorul de navă este reprezentantul proprietarului sau operatorului navei în relațiile cu autoritățile.

### **Asistență și salvare**

Asistența și salvarea navelor aflate în pericol pe mare sau în apele naționale navigabile, a bunurilor, 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.

În cazul în care comandantul/conducătorul de navă care arborează pavilionul român primește un mesaj care indică faptul că o navă se află în pericol, este obligat ca, în măsura în care nu își pune în primejdie nava, echipajul, pasagerii și/sau încărcătura, să se deplaseze cu toată viteza posibilă în respectivele circumstanțe către acea navă pentru a-i acorda asistența necesară și pentru a salva persoanele aflate în pericol la bordul acelei nave.

Comandantul/conducătorul de navă nu mai are această obligație în cazul în care îi este refuzat ajutorul de către comandantul/conducătorul navei aflate în pericol sau atunci când a primit o informație că ajutorul său nu mai este necesar.

În toate cazurile de sinistru, calamitate, de pericol, poluare și altele asemenea sau de interes general, apărute pe mare, în apele naționale navigabile ori în porturi, căpitănia de port în a cărei jurisdicție s-au produs acestea coordonează toate activitățile de salvare și de limitare a efectelor acestora.

### **Scoaterea navelor scufundate sau eșuate în apele naționale navigabile**

Dacă o navă eșuează sau se scufundă în apele naționale navigabile, proprietarul sau operatorul navei are obligația de a dezechua sau de a ranflua nava și de a curăța albia.

În caz de neîndeplinire a acestei obligații, Căpitănia de port va solicita administrației portuare și/sau de căi navigabile interioare a zonei respective, să efectueze aceste operațiuni în contul și pe cheltuiala proprietarului sau operatorului navei, direct sau prin intermediul unui agent economic specializat.

### **Pilotajul navelor maritime**

Pilotajul navelor maritime în porturi și pe căi navigabile interioare este serviciu de siguranță de interes național și se efectuează sub controlul statului pentru toate navele, indiferent de pavilion, în mod nediscriminatoriu privind durata, calitatea și tarifele practicate.

Prin serviciul de pilotaj se asigură desfășurarea în condiții de siguranță a navigației navelor în porturi și pe căi navigabile interioare, prin intermediul unei persoane calificate și autorizate în acest sens, denumită pilot, și al unor mijloace specializate.

### **Remorcajul de manevră al navelor maritime în porturi**

Remorcajul de manevră al navelor maritime în porturi este serviciu de siguranță de interes național și se efectuează sub controlul statului pentru toate navele, indiferent de pavilion, în mod nediscriminatoriu privind durata, calitatea și tarifele practicate.

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

### **Regimul navigației în porturi și în apele naționale navigabile**

Navele, indiferent de pavilionul pe care îl arborează, care intră în apele naționale navigabile sau în porturile românești, sunt obligate să respecte legislația națională privind navigația în apele naționale navigabile, intrarea, staționarea, operarea și ieșirea din porturi.

Pe timpul cât navighează în apele naționale navigabile ale României, operează sau staționează în porturile românești, navele maritime și de navigație interioară, indiferent de pavilionul pe care îl arborează, trebuie: a) să aibă la bord toate actele, certificatele și documentele navei și ale echipajului, valabile, emise de autoritățile competente din statul al cărui pavilion îl arborează și/sau de societățile de clasificare agreate 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.

În apele naționale navigabile ale României următoarele activități se efectuează folosindu-se numai nave care arborează pavilionul român:

- a) remorcajul de manevră al navelor maritime în porturi;
- b) transportul piloților care asigură pilotajul la intrarea și ieșirea din porturi, în interiorul acestora și pe căile navigabile interioare;
- c) cabotajul, respectiv transportul de mărfuri și pasageri, efectuat între două sau mai multe porturi situate pe căile navigabile interioare ale României.

Activitatea de supraveghere și control a navigației se efectuează de Autoritatea Navală Română prin Căpităniile de port. Acestea eliberează permisul de acostare a navelor, pe baza acceptului de intrare în port eliberat de administrația portului, și permisul de plecare a navelor

din port. În cazul navelor care vin din voiaj internațional, permisul de acostare se eliberează numai după obținerea permisului de liberă practică sanitară.

Căpitanii de port pot interzice ieșirea din porturi și/sau continuarea navigației în apele naționale navigabile a navelor, indiferent de pavilion, dacă acestea constată că :

- actele de bord sau certificatele tehnice ale navei lipsesc sau nu sunt valabile;
- navele au gaură de apă;
- funcționarea instalațiilor de guvernare și ancorare este defectuoasă;
- nava nu este dotată cu suficiente mijloace de salvare, PSI, semnalizare și de ancorare;
- încărcătura de pe punte pune în pericol stabilitatea navei sau împiedică vizibilitatea în navigație;
- stivuirea și arimarea mărfurilor în magazii sunt defectuoase, punând în pericol siguranța navigației;
- pescajul navei depășește pescajul maxim prevăzut în actele navei;
- pescajul navei nu permite trecerea prin zonele prin care nava urmează să navigheze;
- numărul pasagerilor îmbarcați depășește numărul prevăzut în actele navei;
- membrii echipajului nu posedă brevete sau certificate de capacitate corespunzătoare funcțiilor;
- la bordul navei nu se află echipajul minim de siguranță:

### **O.M.T. nt.787/2007 pentru aprobarea Regulamentului de navigație pe Dunăre în sectorul românesc, modificat și completat prin O.M.T. nr.88/2008**

Regulamentul de navigație pe sectorul românesc al Dunării cuprins între Km 1075 și ieșirea în mare, a fost elaborat pe baza Dispozițiilor fundamentale privind navigația pe Dunăre elaborate de Comisia Dunării.

#### **Dispoziții generale**

În sensul prezentului Regulament următorii termeni se definesc astfel:

- **„navă”** înseamnă navele de navigație interioară, inclusiv ambarcațiunile mici și bacurile, precum și aparatele plutitoare și navele maritime;
- **„ambarcațiune mică”** înseamnă orice navă cu lungimea corpului mai mică de 20 m, cu excepția ambarcațiunilor mici care remorchează, împing sau duc cuplat nave, altele decât ambarcațiuni mici, precum și a bacurilor și a navelor autorizate să transporte mai mult de 12 pasageri;
- **termenul „bac”** înseamnă nava care asigură serviciul de traversare a căii navigabile și care este clasificată ca bac de către organismele competente;
- **termenul „șenal”** înseamnă un sector al căii navigabile utilizat pentru navigație la un nivel dat și balizat cu semnale.

#### **Conducător**

Orice navă trebuie să fie pusă sub autoritatea unei persoane, având calificarea necesară. Această persoană este denumită „conducător”.

#### **Îndatoririle echipajului și a altor persoane care se găsesc la bord**

Membrii echipajului trebuie să execute ordinele ce le sunt date de către conducătorul navei în cadrul responsabilității sale. El trebuie să contribuie la respectarea prevederilor prezentului Regulament și a altor dispoziții aplicabile.

Orice alte persoane care se găsesc la bord, trebuie să se conformeze ordinelor ce le sunt date de către conducătorul navei în interesul siguranței navigației sau ordinii la bord.

#### **Îndatoriri generale de vigilență**

Chiar dacă în prezentul Regulament, nu există prevederi speciale, conducătorii navelor trebuie să ia toate măsurile de precauție pe care le impun îndatoririle generale de vigilență și practica profesională în vederea evitării în special :

- de a pune în pericol viața persoanelor;
- de a provoca pagube navelor, malurilor sau lucrărilor și instalațiilor de orice natură, aflate în calea navigabilă sau în imediata apropiere la acesteia;
- de a crea piedici navigației;
- de a polua apele Dunării.

### **Comportarea în împrejurări deosebite**

Pentru a evita un pericol iminent, conducătorii trebuie să ia toate măsurile cerute de împrejurări, chiar dacă prin aceasta trebuie să se îndepărteze de la prevederile prezentului Regulament.

### **Interzicerea deversării în calea navigabilă**

Este interzis să se arunce, să se verse, să se lase să cadă sau să se scurgă în calea navigabilă obiecte sau substanțe de natură a crea o piedică sau un pericol pentru navigație sau pentru ceilalți utilizatori ai căii de apă.

Este interzis în mod special de a arunca, a vărsa sau a face să se scurgă în calea navigabilă reziduuri petroliere, sub orice formă sau a amestecurilor acestor reziduuri cu apă.

În caz de deversare accidentală de această natură sau de iminență a unei asemenea deversări, conducătorul trebuie să anunțe, fără întârziere, căpitănia de port cea mai apropiată, indicând, de asemenea, pe cât posibil de exact, natura și locul unde s-a produs aceasta.

### **Domeniul de aplicare a prezentului Regulament**

Prezentul Regulament se aplică pe sectorul românesc navigabil al Dunării cuprins între Baziaș (km 1075) și rada Sulina, prin brațul Sulina, pe brațele secundare ale Dunării, cât și în acvatoriile porturilor, locurile de adăpost și locurile de încărcare – descărcare situate pe acestea.

Prezentul Regulament nu exonerează conducătorii navelor de respectarea regulilor speciale de

navigație stabilite de autoritățile competente în limitele porturilor sau în zonele din afara porturilor

unde se desfășoară operațiuni de încărcare-descărcare sau lucrări în calea navigabilă.

Conducătorii navelor care urmează să intre între limitele amonte și aval ale unui port sunt obligați să ia măsuri de siguranță corespunzătoare în conformitate cu regulile speciale și a condițiilor din zona de navigație respectivă și să informeze Căpitănia de port prin radiotelefon la

intrarea și ieșirea navei pe acest sector.

### **Semnalizarea vizuală a navelor**

**Reguli de navigație, care cuprind:** întâlniri, depășiri, rondoul, comportarea la plecare, navigația la aceeași înălțime, navigația în derivă, reguli care se aplică bacurilor, trecerea pe sub poduri și trecerea prin baraje și ecluze, navigația cu ajutorul radarului, reguli speciale.

### **Reguli Speciale de Navigație pe Sectorul Dunării cuprins între rada Sulina și portul Brăila (Km 175)**

Prezentele „Reguli speciale de navigație” se aplică pe Dunărea de Jos de la Brăila (km 175) la rada Sulina, și au fost întocmite de Administrația Fluvială a Dunării de Jos - Galați, denumită în text „Administrație”, în baza articolului 23 din „Convenția despre Regimul Navigației pe Dunăre”, încheiată la Belgrad la data de 18 august 1948 și „Dispozițiilor Fundamentale relative la navigația pe Dunăre” adoptate de Comisia Dunării în anul 2007.

### **Reguli speciale de navigație pe sectorul românesc al Dunării Fluviale**

Prezentele reguli speciale de navigație se aplică pe sectorul românesc al Dunării cuprins între Km 175 (Brăila) și Km 1075 (gura Nerei) și completează „Regulamentul de navigație pe Dunăre” din Partea -I

**Reguli speciale de navigație, referitoare la:** Direcția de marș, Măsuri de siguranță, Navigația în derivă, Întâlniri, Obiecte părăsite în fluviu, Trecerea navelor prin porturi, zone unde se execută lucrări speciale, Observații cu privire la deranjamentele în semnalizare, Gabaritele navelor, Prioritate la întâlniri, Distanța între nave, Obturarea șenalului, Eșuări, naufragii.

**Dispoziții speciale pe canalul Sulina**  
**Dispoziții speciale la gura canalului Sulina**  
**Navigația în condiții dificile**

**O.G. nr. 22 / 1999 privind administrarea porturilor și a căilor navigabile, precum și desfășurarea activităților de transport naval în porturi și pe căi navigabile, modificată și completată prin Legea nr. 528/2002**

Prezenta Ordonanță reglementează :

- administrarea și utilizarea infrastructurii de transport naval;
- modul de organizare și funcționare a administrațiilor portuare și/sau de căi navigabile;
- modul de autorizare și de desfășurare a activităților de transport naval.

Prevederile prezentei Ordonanțe se aplică :

- în porturi și pe căi navigabile;
- navelor și activităților de transport naval care se desfășoară în aceste zone.

Administrațiile portuare și/sau de căi navigabile, denumite în continuare „administrații” sunt responsabile de :

- aplicarea politicilor portuare;
- aplicarea programelor de dezvoltare a infrastructurilor portuare și a căilor navigabile, elaborate de minister;
- asigurarea funcționalității porturilor și a infrastructurii de transport naval;
- administrarea porturilor și a infrastructurii de transport naval;
- urmărirea/asigurarea furnizării serviciilor de siguranță;
- asigurarea desfășurării activităților auxiliare.

Administrațiile îndeplinesc funcția de autorități portuare și/sau de căi navigabile.

Infrastructura de transport naval este constituită din :

- apele naționale navigabile ale României;
- zonele maritime sau de căi navigabile;
- terenurile pe care sunt amplasate porturile, digurile, cheiurile, pereurile și alte construcții hidrotehnice destinate acostării navelor;
- construcțiile hidrotehnice aferente porturilor, căilor și canalelor navigabile;
- ecluzele, apărățile și consolidările de maluri și de taluzuri;
- șenalele de acces spre porturi;
- drumurile tehnologice din interiorul porturilor sau în lungul canalelor navigabile;
- și
- căile ferate din interiorul porturilor.

Porturile sunt suprafețe delimitate din teritoriul național:

- situate la malul mării sau al unei căi navigabile;
- protejate natural sau artificial împotriva valurilor, vânturilor, curenților și ghețurilor;
- construite și echipate astfel încât să permită, în principal :
  - primirea și adăpostirea navelor;
  - încărcarea, descărcarea, transbordarea, depozitarea mărfurilor;
  - primirea și expedierea mărfurilor cu mijloace de transport;
  - îmbarcarea și debarcarea pasagerilor.

Portul cuprinde totalitatea :

- acvatoriilor;
- terenurilor;
- construcțiilor hidrotehnice;
- șenalelor de acces;



- radelor interioare;
- clădirilor;
- magaziiilor;
- platformelor;
- căilor ferate;
- instalațiilor; și
- echipamentelor,

află în perimetrul acestuia.

Porturile se clasifică după cum urmează :

- a) din punct de vedere al formei de proprietate asupra terenurilor portuare :
  - o porturi a căror infrastructură aparține domeniului public;
  - o porturi a căror infrastructură este proprietate privată;
- b) din punct de vedere al așezării geografice :
  - o porturi situate pe malul mării;
  - o porturi situate pe căi navigabile interioare;
- c) din punct de vedere al obiectului de activitate :
  - o porturi comerciale;
  - o porturi de agrement;
  - o porturi pescărești;
  - o porturi militare;
- d) din punct de vedere al accesului :
  - o porturi deschise accesului public;
  - o porturi închise accesului public.

**Radele portuare** sunt acvatoriile destinate adăpostirii sau staționării navelor în vederea intrării în port ori, în cazuri speciale, operării navelor.

Radele din afara limitelor portului sunt **rade exterioare**, iar cele din interiorul limitelor portului sunt **rade interioare**.

**Acvatoriile portuare** sunt constituite din totalitatea suprafețelor închise în limitele porturilor.

Pentru a putea să funcționeze orice port trebuie să obțină o autorizație emisă de minister pe baza unui caiet de sarcini.

Dezvoltarea fiecărui port se realizează pe baza unui plan de dezvoltare, în concordanță cu politica și cu programele de dezvoltare elaborate de minister și de administrațiile publice locale.

**Zona maritimă sau de cale navigabilă** este constituită din fâșia de teren, indiferent de forma de proprietate asupra terenului, situată în lungul țărmului mării sau al apelor interioare navigabile, pe o lățime de 30 m, măsurată de la marginea apei spre interiorul uscatului.

În cazul apelor cu nivel variabil, marginea apei se consideră linia apelor medii.

Zona maritimă sau de cale navigabilă este destinată :

- instalării semnelor și semnalelor de navigație necesare desfășurării navigației în condiții de siguranță;
- accesului pentru supraveghere și intervenții vizând siguranța navigației;
- asigurării vizibilității semnelor și semnalelor de navigație;
- asigurării condițiilor de consolidare și protecție a căilor navigabile.

Lucrările în acvatoriile portuare sau în albia căilor navigabile, dragajele de extracție și altele asemenea se pot executa, în condițiile legii, numai după autorizarea de către minister.

Instalarea ori construirea de poduri sau instalarea de conducte ori de cabluri peste sau sub căile navigabile interioare sau în porturi se face în condițiile legii și cu autorizarea ministerului.

În sensul prezentei ordonanțe, activitățile de transport naval care se desfășoară în porturi și pe căi navigabile, sunt clasificate astfel :

- 1) **activități de transport de mărfuri și/sau de persoane cu nave** care cuprind :
  - transporturile publice maritime sau fluviale de persoane și/sau de mărfuri, efectuate de persoane juridice;
  - transporturile maritime sau fluviale de persoane și/sau de mărfuri, efectuate în folos propriu;
  - transporturile maritime sau fluviale de bunuri și/sau de persoane, efectuate în interes personal;
- 2) **activități conexe activităților de transport naval**, care cuprind :
  - a. serviciile de siguranță în porturi și pe căi navigabile;
  - b. activitățile în legătură cu operarea navelor cum ar fi : încărcarea/descărcarea navelor, depozitarea, stivuirea, amararea, sortarea, marcarea, paletizarea, pachetizarea, containerizarea, însăcuirea și alte activități privind mărfurile, expedițiile interne și internaționale, agenturarea, brocherajul, curățarea hambarelor și a magaziilor navelor, buncherajul, curățarea și degazarea tancurilor navelor;
- 3) **activități auxiliare activităților de transport naval**, care cuprind :
  - a. activitățile privind întreținerea infrastructurii de transport naval cum ar fi :
    - întreținerea și repararea infrastructurilor de transport naval;
    - semnalizarea terestră și plutitoare pentru navigație;
    - dragajul de întreținere pentru asigurarea adâncimilor în porturi și pe căile navigabile;
    - asistența navelor la operarea mărfurilor periculoase;
    - preluarea reziduurilor și a apelor uzate de la nave;
    - preluarea gunoiului și a resturilor menajere de la nave;
  - b. alte activități, cum ar fi :
    - executarea de construcții hidrotehnice specifice transportului naval;
    - lucrările de scafandrierie;
    - supravegherea navelor fără echipaj;
    - serviciile pentru nave de agrement și turism;
    - dragajul de extracție;
    - furnizarea de apă, energie electrică și termică;
    - asistență;
    - salvarea și ranfluarea navelor;
    - reparații la nave;
    - aprovizionarea navelor.

#### **Atribuții principale ale administrațiilor**

- 1) de a asigura repararea, întreținerea și menținerea caracteristicilor tehnice minime ale infrastructurii de transport naval care le-a fost concesionată sau dată în administrare;
- 2) de a pune la dispoziția utilizatorilor infrastructura de transport naval, în mod nediscriminatoriu în conformitate cu reglementările în vigoare;
- 3) de a urmări sau de a asigura furnizarea permanentă a serviciilor de siguranță;
- 4) de a ține evidența muncitorilor portuari care efectuează activități de încărcare/descărcare a navelor, de depozitare, stivuire, pachetizare, paletizare a mărfurilor, de curățare a navelor și altele asemenea;
- 5) de a asigura semnalizarea costieră și plutitoare, precum și adâncimile minime în porturi și pe căile navigabile;
- 6) de a asigura semnalizarea în mare largă în zona porturilor.

### **Exercitarea activității de control de către administrații**

Administrațiile portuare **alocă danele** în care navele urmează să opereze și **eliberează permisul de acostare** la aceste dane pe baza acceptului de intrare în port, eliberat de către căpitania de port. Stabilirea ordinii de intrare a navelor în port și alocarea daunelor de operare se fac în funcție de solicitările agenților economici care desfășoară activități de transport naval în portul respectiv. Administrațiile **urmăresc și iau măsurile necesare** pentru ca traficul de mărfuri în port și modul de depozitare a acestora să nu afecteze securitatea infrastructurii portuare și operarea navelor.

Administrațiile au dreptul de a interzice sau de a opri operațiunile de încărcare/descărcare a navelor, dacă se constată că :

- navele au gaură de apă la corp;
- continuarea încărcării/descărcării periclitează securitatea infrastructurilor și a instalațiilor portuare;
- pescajul navei depășește pescajul maxim admis în dana de operare sau în orice alte cazuri în care se constată că este pusă în pericol securitatea infrastructurii portuare;
- există pericol de poluare.

### **Agenturarea navelor**

Agenturarea navelor se efectuează numai de agenți economici specializați și autorizați în acest sens, persoane juridice române care își desfășoară activitatea în conformitate cu prevederile legale.

Agentul este singurul îndreptățit să reprezinte nava, precum și pe comandantul, proprietarul sau operatorul acestuia, în fața autorităților publice, a administrațiilor, a tuturor agenților economici care prestează servicii pentru navă, echipaj, proprietar sau operator și acționează în limitele mandatului de împuternicire dat de aceștia.

Agentul are obligația să asiste nava și pe comandantul acesteia în toate acțiunile sale, de la sosire și până la plecarea din port.

Orice vizită la navă a reprezentanților autorităților publice se va face numai în prezența agentului.

Agentul are obligația să aducă la cunoștință comandatului navei agenturate, prevederile legale aplicabile în domeniul transportului naval, activitatea autorităților publice și administrațiilor, precum și dispozițiile autorităților locale, care acționează în porturi și pe căi navigabile.

### **Contravenții**

Constituie contravenții, la normele prezentei ordonanțe, următoarele fapte, dacă acestea nu întrunesc elementele constitutive ale unei infracțiuni :

- 1) construirea unui port sau a unei instalații portuare, fără avizele corespunzătoare;
- 2) efectuarea de lucrări sau construirea de instalații și amenajări care împiedică navigația;
- 3) distrugerea sau deteriorarea semnelor și semnalelor de navigație;
- 4) refuzul de a permite accesul pentru instalarea, repararea sau verificarea semnelor și semnalelor de navigație;
- 5) executarea neautorizată de lucrări în albia căilor navigabile;
- 6) efectuarea de activități de transport naval, fără autorizație;
- 7) efectuarea încărcării/descărcării mărfurilor și a îmbarcării/debarcării pasagerilor în afara locurilor autorizate;
- 8) nerespectarea procedurilor la intrarea/ieșirea navelor;
- 9) nerespectarea interdicției de oprire a operațiunilor de încărcare/descărcare;

- 10) realizarea de construcții și de instalații noi, precum și orice modificări aduse construcțiilor hidrotehnice sau capacităților portuare existente și destinației acestora, fără aprobarea ministerului;
- 11) modificarea planurilor de dezvoltare a portului, fără aprobarea ministerului sau neînregistrarea modificărilor făcute planului de dezvoltare.

**OMT nr. 562/2003 pentru stabilirea porturilor, a căilor navigabile, a zonelor sau a porțiunilor din aceste zone, precum și a categoriilor de nave pentru care serviciile de siguranță sunt obligatorii**

Serviciile de siguranță în porturi și pe căi navigabile, sunt următoarele activități conexe activităților de transport naval :

- a) pilotajul navelor maritime la intrarea și ieșirea din porturi între danele aceluiași port și pe căile navigabile;
- b) legarea / dezlegarea navelor maritime;
- c) remorcajul de manevră al navelor maritime în porturi.

Serviciile de siguranță sunt servicii de interes național și se desfășoară sub controlul statului, prin Ministerul Transporturilor.

Serviciile de siguranță sunt prestate tuturor utilizatorilor care apelează la ele, în conformitate cu prevederile regulamentelor de exploatare portuară și ale legislației în vigoare, pe o bază permanentă, nediscriminatorie, uniformă și continuă, în condiții egale în ceea ce privește calitatea, timpul și prețul.

În porturile și pe căile navigabile pentru care nu s-a stabilit obligativitatea serviciilor de siguranță, furnizarea acestora se asigură de către administrațiile portuare și/sau de căi navigabile respective, potrivit prevederilor legale.

Pilotajul navelor maritime este obligatoriu în acvatoriile următoarelor porturi:

1. Portul Constanța – Zona I Constanța Nord
2. Portul Constanța – Zona II Constanța Sud
3. Portul Midia
4. Portul Mangalia
5. Portul Sulina – danele Regiei Autonome „Administrația Zonei Libere Sulina”
6. Portul comercial Sulina
7. Portul industrial Tulcea
8. Portul Galați – danele pentru produse petroliere
9. Portul Galați – danele Regiei Autonome „Administrația Zonei Libere Galați”
10. Portul Bazinul Nou Galați
11. Portul Docuri Galați
12. Portul Mineralier Galați
13. Portul Comercial Brăila
14. Portul Brăila – danele Regiei Autonome „Administrația Znei Libere Brăila”

Pilotajul navelor maritime și fluvio-maritime este obligatoriu pe porțiunea maritimă a fluviului Dunărea, cuprinsă între rada maritimă Sulina și Portul comercial Brăila (km 175).

Legarea / dezlegarea navelor maritime este obligatorie în porturile de la pc.1÷13, pentru toate categoriile de nave.

Remorcajul de manevră al navelor maritime este obligatoriu în următoarele porturi :

- 1) Portul Constanța – Zona I Constanța Nord
- 2) Portul Constanța – Zona II Constanța Sud
- 3) Portul Midia
- 4) Portul Mangalia

Sunt obligate să utilizeze remorchere în timpul manevrelor următoarele categorii de nave maritime :

- a) navele tanc care transportă produse petroliere;
- b) navele care transportă mărfuri periculoase;
- c) navele care transportă mărfuri și/sau persoane și care au tonajul net mai mare de 1000, cu excepția celor care au instalații de manevră cu propulsoare transversale sau au două cârme și două elice ori alte sisteme de guvernare echivalente cu acestea;
- d) platformele de foraj marin;
- e) barjele cu clasă maritimă, utilizate la transport maritim.

Serviciile de siguranță pentru care s-a instituit obligativitatea prin prezentul ordin sunt servicii publice de interes național, care pot fi concesionate de Ministerul Transporturilor, în condițiile legii, persoanelor juridice române care îndeplinesc condițiile stabilite prin caietul de sarcini al concesiunii.

În cazul în care în porturile sau pe căile navigabile, în zonele sau în porțiunile din acestea, pentru care s-a stabilit obligativitatea serviciilor de siguranță, nu există persoane juridice autorizate să le efectueze sau în situația imposibilității derulării contractelor de concesiune încheiate, furnizarea acestor servicii va fi asigurată de către administrațiile portuare și/sau de căi navigabile respective.

Prin excepția de la prevederile de mai sus și în conformitate cu art. 31 și 32 din Convenția despre regimul navigației pe Dunăre, semnată la Belgrad la 18 august 1948, ratificată de România prin Decretul nr. 298/23 octombrie 1948, pilotajul navelor maritime și fluvio-maritime pe porțiunea maritimă a fluviului Dunărea, cuprinsă între rada maritimă Sulina și Portul Comercial Brăila (km 175), este asigurat de către piloții Regiei Autonome „Administrația Fluvială a Dunării de Jos” Galați sau de către alți piloți autorizați de aceasta, angajați de persoane juridice române care au preluat, în condițiile legii, prin concesionare, furnizarea acestui serviciu.

Urmărirea furnizării permanente a serviciilor de siguranță de către agenți economici autorizați sau de către concesionari revine administrațiilor portuare și/sau de căi navigabile.

ANR supraveghează și controlează modul de derulare a serviciilor de siguranță pentru a constata dacă sunt respectate prevederile prezentului ordin și dacă aceste servicii sunt efectuate în conformitate cu reglementările în vigoare privind siguranța navigației și protecția mediului.

## **2. Prevenirea accidentelor și măsurile ce trebuie luate în caz de accident**

### **Cercetarea avariilor**

În cazul unui abordaj , eșuare sau incendiu trebuie luate imediat măsurile necesare pentru limitarea distrugerilor și preântampinarea scufundării navei . Toate aceste activități vor fi făcute sub directă comandă și îndrumare a comandantului navei . Ele vor fi :

- alarmarea echipajului funcție de natura situației (incendiu , gaura de apă ) ;
- izolarea compartimentul avariat prin închiderea ușilor etanșe ;
- sondarea tancurilor de balast , apă potabilă sau combustibil pentru a determina o posibilă fisură a corpului navei ;
- inspecția amănunțită a corpului navei conform planurilor aflate la bord pentru determinarea eventualelor fisuri în bordaj și a stării elementelor de rezistență ale navei ( coaste , stringheri , gusee ,carlingi ) ;
- verificarea vizuală din exterior cu ajutorul bărcii de serviciu , dacă este cazul;
- punerea în funcțiune a tuturor pompelor disponibile ;
- determinarea aproximativă a debitului de apă care pătrunde în navă ;
- în cazul eșuării , sondarea fundului din jurul navei pentru determinarea metodei de dezeșuare ;

- informarea companiei armatoare asupra situației ivite ;
- înscrierea în jurnalul de bord a tuturor evenimentelor pentru a avea dovezi în cazul unui litigiu ;
- dacă avaria este foarte mare și nu poate fi remediată cu mijloacele bordului se va cere ajutor;

### **Eșuarea navelor**

Prin **eșuare** se înțelege oprirea navei din cauza contactului cu fundul apei (pământ, stânci, banc de nisip, fund mic), fără ca ea să dispară sub apă. Nu este esuare ci esuaj, atunci când nava aflata la ancora sau la chei atinge fundul din cauza scaderii nivelului apei. De asemenea, nu poate fi considerată esuare, atingerea, adică alunecarea pe fund, după care nava își continuă mișcarea.

Esuarea este de mai multe feluri, și anume :

- esuarea simplă*, când dezesuarea este posibilă;
- esuarea fără avarii*, când nava nu prezintă avarii mari;
- esuarea cu avarii*, când nava are astfel de avarii încât este imposibil să fie repusă în stare de plutire; devine astfel o epavă;
- esuarea fortuită*, atunci când punerea pe uscat s-a întâmplat în mod neprevăzut;
- esuarea voluntară*, atunci când comandantul în mod voit a făcut-o pentru a scăpa nava de un pericol mai mare (pierderea totală, sau alt pericol iminent).

**a) Cauzele esuarilor.** Esuarile sunt puțin frecvente pe sectoarele balizate și amenajate. Când totuși se produc, trebuie intervenit rapid cu mijloace importante de ajutor pentru a se degaja senalul navigabil, ca să nu se stănjenească navigația altor nave.

Esuarile sunt mai frecvente pe sectoarele nebalizate și neamenajate. Orice nava trebuie să fie în stare să readucă singura convoiul sau pe linia de plutire cu mijloace proprii și fără descărcarea marfurilor.

Imediat ce nava a esuat (s-a pus pe uscat) trebuie să se stabilească cauza care a provocat esuarea, pentru că în cazul permanentizării situației să se poată face informările și semnalizarile necesare. Cauzele sunt numeroase, cele mai frecvente fiind fundurile mici și traversarea unor puncte critice.

### **Dezesuarea navelor**

**Dezesuarea (scoaterea de pe uscat) a unei nave.** O nava esuata trebuie dezesuata (scoasă de pe uscat) cât mai repede posibil. Cu cât o nava rămâne mai mult pe uscat, cu atât este mai greu de scos.

Dezesuarea unei nave având aluviuni în jurul carenei se face cu mare greutate deoarece ea trebuie smulsa din depunerile cu care este în contact parțial sau integral. Pentru a scoate prin tragere o nava aflată în contact cu aluviuni, trebuie învinsă o anumită rezistență, rezultată din aderența navei de aluviuni, până când apa își face loc între corpul navei și materialul albiei. Patrunderea apei este împiedicată de depunerile de aluviuni din jurul bordajului exterior al navei și trebuie înlesnita patrunderea ei forțată, prin zgâltaerea (smucirea) navei esuate, tragând-o cu unul sau mai multe remorchere deodată.

Când aluviunile aflate în contact cu carena navei sunt spalate de apă, nu mai este nevoie ca nava să fie trasa de pe uscat, căci aceasta o face apa însăși.

Dacă nivelul apei este în creștere, uneori este indicat să se aștepte.

În cazul unui convoi, dacă nivelul apei este în descreștere, trebuie acționat rapid, scotând din convoiul esuat toate slepurile care sunt în stare de plutire spre a le pune în siguranță și pentru a dezesa unul câte unul celelalte slepuri.

### **Accidente de navigație**

## Avarii

**Generalitati.** Se numesc **avarii** stricaciunile suferite de corpul, de inventarul sau de incarcatura unei nave, considerate impreuna sau separat, provenite prin coliziune, furtuna, manevre, punere pe uscat sau in timpul navigatiei.

Repararea avariilor, pe langa costul lor, produce si o mare pierdere de timp, deoarece pe durata executarii reparatiilor, nava este scoasa din exploatare. Daca nava avariata este incarcata si nu mai este in stare de navigabilitate, incarcatura trebuie transbordata, ceea ce sporeste pagubele cu cheltuielile de manipulare a marfurilor.

*Prevenirea accidentelor de navigatie.* In transporturile fluviale, cauzele producerii accidentelor de navigatie sunt multiple, variate si difera de la caz la caz, in functie de sectorul de navigatie, conditiile hidrometeorologice, semnalizarea senalului navigabil, starea tehnica a navei, pregatirea profesionala, disciplina echipajului etc.

Prevenirea accidentelor de navigatie consta in actiunea ce trebuie dusa de catre intregul personal navigant pentru desfasurarea normala a activitatii de transport respectand cu strictete legile, regulamentele, instructiunile si dispozitiile de serviciu in legatura cu navigatia.

In acest scop, personalul navigant este obligat sa-si ridice permanent nivelul pregatirii profesionale, spre a putea fi la inaltimea tehnicii inaintate si a misiunilor incredintate.

Daca o avarie nu poate fi prevenita si nici evitata, trebuie facut tot posibilul sa se reduca la minimum gravitatea ei.

In privinta masurilor de luat in caz de pericol, se iau in considerare in primul rand *protectia vietilor omenesti*, apoi *starea de navigabilitate a navei* si numai dupa aceasta *masurile pentru reducerea volumului avariilor*.

**Avarii in timpul stationarii.** O nava la ancora sau legata la mal poate suferi avarii din cauza cresterii sau scaderii bruste a nivelului apei, intinzandu-i-se sau slabindu-i-se in mod exagerat lanturile ancorei si lagaturile.

Stationarea la ancora nu constituie o deplina siguranta, deoarece nava din cauza variatiilor de nivel joaca continuu, amenintand cu ruperea lantului ancorei. La nava legata la mal sarmele fiind prea intinse se pot rupe; la fel se pot rupe si scondrii si nava poate fi impinsa pe mal. Deci sarmele trebuie recuperate pe masura cresterii apelor, iar cand scad nava trebuie impinsa mai spre larg filand lagaturile.

Valurile, fie ca sunt produse de vant sau de o nava cu propulsie, pot smulge nava din legaturi sau din ancora.

**Scaparea unui slep din convoi.** Prinderea unui slep scapat din convoi in timpul mersului se face cu remorcherul, dupa ce inainte de toate se asigura convoiul intr-un loc potrivit.

**Avarierea carmei la navigatia in amonte.** Daca o nava autopropulsata, in timp ce naviga in amonte, sufera o avarie la carma si n-o mai poate folosi, cu ajutorul masinii se duce intr-un loc unde poate ancora; in astfel de cazuri se stopeaza masina sau se pune – dupa caz – incet inainte sau incet inapoi, pana ajunge la locul de ancorare.

**Avarierea carmei la navigatia in aval.** Consecintele avarierii carmei unei nave autopropulsate in timpul mersului in aval sunt mult mai grave, deoarece trebuie efectuat si rondoul fara carma; aceasta de obicei se face pe ancora si uneori prin infingerea provei in mal.

In general, dupa avaria suferita la carma, nava se abate intr-unul din borduri; intre timp se reduce viteza si dupa ce nava s-a oprit, se fundariseste ancora, sau daca aceasta nu se poate face dintr-un motiv oarecare, se sprijina usor prova de banc sau de mal, in care timp curentul intorce pupa navei.

**Avarierea propulsorului sau masinii** este una dintre cele mai grave avarii ale navei, deoarece in acest caz mersul masinii trebuie incetinit sau stopat.

Daca nava care a suferit o astfel de avarie are convoi atat ea cat si convoiul trebuie ancorate, eliberand, pe cat posibil senalul navigabil.

In cazul cand avarierea masinii sau propulsorului se produce in timpul mersului in aval, se efectueaza aceeaasi manevra ca in cazul defectarii carmei, cu deosebirea ca masina neputand fi folosita, rondoul fortat trebuie inceput imediat, pentru a se putea folosi in mod avantajos inertia (gangul) navelor.

**Avarierea navelor prin coliziune.** Coliziunile cu urmari grave intre doua nave se impart in trei categorii :

- cand o nava este in miscare si cealalta in stationare;
- cand navele se misca in acelasi sens;
- cand navele se misca in sensuri contrare.

*Lovirea unei nave stationare.* Cele mai dese cazuri de coliziune se produc la manevrele de acostare si de luare la ureche. Acestea sunt mai putin grave, deoarece comandantul navei in miscare cunoaste pozitia celei stationare si stie ca aceasta nu poate face nimic pentru evitarea ciocnirii. Inlaturarea sau amortizarea loviturii ii revine in primul rand comandantului navei care acosteaza, iar in al doilea rand navei expusa lovirii.

*Coliziunea intre doua nave care merg in acelasi sens* se intampla mai ales in timpul mersului in aval, cand o nava intentioneaza sa depaseasca pe cealalta si cand efectul carmelor este limitat. Este foarte important ca acolo unde locul pentru depasirea navelor are largimea suficienta insa lungimea sectorului este scurta, nava care urmeaza sa fie depasita sa semnalizeze din timp in ce parte intentioneaza sa se abata si sa-si micsozeze viteza, pentru a nu ajunge deodata in locul stramt.

De altfel, este mai bine sa se semnalizeze orice miscare noua care se intentioneaza a se face, pentru ca cealalta nava sa aiba timp sa se conformeze in consecinta.

In general un semnal emis de o nava constituie si o intrebare la care trebuie sa se raspunda si cum anume se va comporta fata de manevrele pe care vrea sa le faca cealalta nava.

*Coliziunea intre doua nave care naviga in sens contrar* este cea mai periculoasa. Navele se apropie una de cealalta cu suma vitezelor lor, din care cauza si coliziunea este mai violenta; tocmai de aceea, cand doua nave mergand in sens contrar se apropie una de alta incat sa fie pericol de coliziune, ele sunt obligate sa-si micsozeze viteza de mers si sa-si semnaleze din timp manevra pe care pe care intentioneaza s-o faca.

**Constatarea avariilor.** La fiecare nava care a suferit o coliziune se face constatarea exacta a tuturor avariilor si a volumului lor, specificandu-se intr-un proces verbal ce se incheie intre personalul de conducere al navelor care au suferit accidentul. In procesul verbal, pe langa specificarea tuturor avariilor si a volumului lor, se vor arata si cauzele.

## **Acordarea reciproca de ajutor navelor in cazuri de avarie**

### **Sfera de actiune**

Ajutorul reciproc al companiilor de navigatie, in cazuri de avarie a navelor propulsate si nepropulsate, si altor obiecte plutitoare se va acorda de catre acestea, pe toata lungimea partii navigabile a Dunarii.

Dispozitiile sunt valabile in urmatoarele cazuri :

- punerea navei pe uscat;
- coliziunea navelor;
- pierderea de nava, a capacitatii de manevrabilitate;
- pierderea de nava autopropulsata, a capacitatii de deplasare independenta;
- incendiu pe nava;
- aparitia pe nava a unei scurgeri considerabile de apa;



-oprirea neprevazuta a navei pentru iernat;  
-alte cazuri, reprezentand pericole pentru nava, oamenii aflati pe ea, marfurile sau alte obiecte de pe nava.

#### **Modalitatile de acordare a ajutorului**

Ajutorul, in caz de avarie, se acorda la cererea comandantului navei avariate sau a companiei, careia ii apartine aceasta nava.

Regulile si modul de acordare a ajutorului se stabilesc prin intelegerea dintre comandantii navelor, care necesita ajutor si al celei care il acorda.

Comandantul navei avariate poate, in orice moment renunta la ajutor.

Daca , in procesul acordarii ajutorului, apare necesitatea utilizarii unor mijloace puternice sau al ajutorului altor nave, ce pot ajunge la nava, care a suferit o avarie, in mai mult de 12 ore, nava care acorda ajutor, cu acordul comandantului navei avariate, poate parasi nava.

#### **Intocmirea documentelor de avarie**

Actul de acordare a ajutorului, se intocmeste in 4 exemplare, de catre Comandantul navei care a acordat ajutorul si se certifica cu stampila, data , semnatura comandantilor navei avariate si navei, care acorda ajutorul. Companiile de navigatie, care solicita si care acorda ajutor in cazuri de avarie primesc cate 2 exemplare ale actului.

Persoanele, care semneaza actul, au dreptul sa introduca in acesta remarcile necesare.

In act se fac mentiuni referitoare la inventarul, distrus si avariat pe timpul acordarii ajutorului, cu indicarea gradului de deteriorare a acestuia si a procentului de validitate in conformitate cu datele cartii de inventar a navei.

Actul, intocmit in mod corespunzator, constituie baza calculelor pentru ajutorul acordat. (Vezi Anexa 1).

#### **Abordajul**

Din punct de vedere tehnic – juridic, prin abordaj sau coliziune, se intelege orice fapt de ciocnire, de lovire, intamplat intre doua sau mai multe nave maritime sau de navigatie interna, indiferent de natura apelor unde a avut loc sinistrul si indiferent daca au fost amandoua in mars sau una era in mars, iar cealalta oprita. Tot abordaj se considera si lovirea de catre o nava a corpurilor plutitoare mobile destinate oricarui fel de serviciu privind navigatia si traficul in apele maritime sau interne.

Din punct de vedere economic, adica al valorii daunelor rezultate din abordaje, abordajele au in prezent o importanta din ce in ce mai mare, dat fiind valoarea considerabila a navelor moderne si a incarcaturilor lor, mai ales daca se tine seama ca un abordaj poate provoca chiar pierderea uneia sau a ambelor nave intrate in coliziune.

Gravitatea abordajelor, fie pentru vietile persoanelor aflate la bord, fie sub aspectul economic, fie sub aspectul penal si disciplinar, a necesitat, mai mult, a impus sa se faca pe plan international un studiu ingrijit al cauzelor acestui sinistru, precum si al normelor care reglementeaza conducerea navelor in timpul navigatiei, norme ce au fost periodic revizuite si aduse la zi pentru a le face mai corespunzatoare exigentelor create de progresul continuu al stiintei si tehnicii, aplicate la constructiile navale si la utilizarea navelor.

Reglementarea internationala a materiei abordajelor a mai fost impusa si de necesitatea rezolvarii conflictelor de legi nascute in cazul cand navele intrate in coliziune abordau pavilioane diferite si erau supuse astfel la legi diferite privind abordajele. Aceste conflicte de legi se refera atat la instantele de judecata abordajelor cat si la materia privind asigurarile navei si incarcaturii si reglementarea avariilor referitoare la abordaje.

Desi, prin el insusi, abordajul constituie o avarie particulara, intrucat nu rezulta dintr-un act voluntar savarsit pentru salvarea comuna, el poate antrena totusi in oarecare cazuri si

*avarii comune*, care pot fi : indemnizatiile de salvare, de remorcaj, de pilotaj; barci de ajutor; cheltuieli de manipulare incarcaturii necesitate de lucrurile pentru repunerea navei in stare de plutire daca este cazul; cheltuielile de alimbare, de magazinaj, de paza; cheltuielile de salvare; cheltuielile de astuparea gaurilor de apa; o parte din cheltuielile de andocare, daca nava a trebuit sa intre imediat pe doc, pentru a nu se scufunda; sacrificiile facute pentru punerea navei in stare de plutire; cheltuielile in porturile de destinatie ocazionate de avaria comuna; cheltuielile de clasarea avariilor; onorariile diversilor experti; dobanzile pentru contributiile provizorii la avaria comuna.

Pot fi *avarii particulare pentru nava* : toate cheltuielile de expertiza; toate cheltuielile de andocare, daca intrarea pe doc se face numai pentru repararea navei; toate cheltuielile de reparatii si de punerea navei in buna stare de navigabilitate; viza certificatelor Registrului Naval; cheltuielile de transbordarea pasagerilor.

Pot fi *avarii particulare pentru marfuri* : toate cheltuielile de expertiza; toate cheltuielile de manipulare, de magazinaj, de uscare, de paza; bonificarea marfurilor avariate de apa intrata in calele navei; in general deci, toate avariile cauzate marfurilor prin abordaj.

**In cazuri de abordaj**, experienta comandantului va juca un mare rol in stabilirea cauzelor si imprejurarilor in care s-a produs coliziunea. Comandantul va trebui, in primul rand, sa stabileasca situatia navei sale in ce priveste avaria cauzata, daca este sau nu in pericol si apoi va lua relatii asupra situatiei celeilalte nave, avand obligatia de a intrebuinta toate mijloacele spre a salva nava lovita, echipajul si pasagerii.

Va raporta imediat intreprinderii de care apartine, aratand numele si nationalitatea navei cu care a avut loc coliziunea, locul si data (cu ora) a abordajului, conditiile meteorologice, natura si amploarea avariilor fiecarei nave.

In primul port de escala, comandantul va depune raportul sau cu aratarea detaliata a imprejurarilor si va cere organelor componente facerea unei expertize, constatarea avariilor si evaluarea daunelor prin experti.

Daca coliziunea s-a produs in stationare intr-un port sau in timpul manevrei, se va depune imediat raportul de avarie autoritatii componente din port, cerandu-se anchetarea si stabilirea daunelor si se va cere navei in culpa o garantie. In cazul culpei propriei nave, nava avariata formuland pretentii si cerand garantii, se vor cere de urgenta instructiuni de la conducerea intreprinderii, aratandu-se cuantumul si felul garantiei pretinse.

La inapoierea in tara, comandantul va depune la capitania portului si al conducerea intreprinderii copii de pe jurnalul de bord, cu un raport detaliat si schitele pozitiilor navelor in diverse situatii. Este foarte important ca in jurnalul de bord si jurnalul de masini sa fie consemnate cu foarte multa grija si atentie desfasurarea evenimentelor (ordinele date la masini, luminile purtate, semnale date, starea timpului, vizibilitatea, viteza navei, schimbarile de drum, ora la care s-a vazut nava, pozitia navei, vantul, curentul etc.). Se va da mare atentie la respectarea prevederilor Regulamentului de navigatie pe Dunare.

### **Actele de constatare ce se întocmesc în cazul producerii unui accident de navigație**

Conducătorul navei avariate este obligat ca după punerea navei în siguranță, să întocmească de îndată procesul verbal de avarie, în care va specifica împrejurările în care s-a produs, cauzele, avariile suferite, locul, descrierea amănunțită a acestor avarii, dimensiunile, avariilor, precum și orice alte elemente necesare cercetării, procedând dupa cum urmează:

a) abordajul între navele remorcate:

- procesul verbal de avarie se întocmeste de cârmaciul navei avariate și se vizează de către comandantul remorcherului care remorchează convoiul;

b) abordajul între convoi și remorcher din care a rezultat numai avarierea remorcherului :

- procesul verbal de avarie se întocmește de către comandamentul remorcherului avariat și se semnează de acesta, secund, pilot, și cârmacii navelor cu care s-a produs abordajul;

c) abordajul între convoi și remorcher din care au rezultat avarii la convoi și remorcher :

- procesul verbal se întocmește de către comandantul remorcherului avariat, pe care îl semnează împreună cu secundul, pilotul și cârmacii navelor avariate, menționându-se avariile de fiecare navă;

d) abordajul între două convoaie care navigau în același sens sau în sens contrar:

- procesul verbal de avarie se întocmește de către comandantul convoiului care a suferit avaria și se semnează de către comandantul convoiului care a provocat avaria. Când au fost avariate mai multe nave din ambele convoaie, se întocmește un proces verbal de avarie comună în care se vor specifica toate avariile suferite de navele ambelor convoaie și se semnează de către comandanții, piloții, secunzii și cârmacii navelor avariate;

e) abordajul sau avarierea unei nave aflată în staționare de către o navă aflată în marș, manevră sau în curs de acostare :

- procesul verbal de avarie se întocmește de conducătorul navei avariate și se semnează de către comandantul navei care a produs avaria. În cazul când acesta refuză să semneze sau continuă voiajul fără a da asistență navei avariate, comandantul navei avariate va face mențiune despre aceasta în procesul verbal de avarie, indicând cel puțin trei martori. În același timp va lua măsura să anunțe prin orice mijloace organele căpitaniei portului spre care se îndreaptă nava care a provocat avaria.

Când abordajul s-a produs ca urmare a defectării aparatului motor sau ca urmare a abordajului s-au produs defectiuni și aparatului motor sau instalațiilor mecanice ale navei, procesul verbal de avarie se semnează și de seful mecanic.

Cel care a suferit avaria este obligat ca în cel mai scurt timp de la sesizarea verbală făcută capitaniei de port, să depună la aceasta raportul de avarie, procesul verbal de avarie, schita sectorului de fluviu unde s-a produs avaria cu indicarea diferitelor poziții ale navelor în litigiu, extras după jurnalul de bord relativ la avarie, lista cu descrierea avariei și eventual valoarea pagubei produse.

f) avarierea unei nave în timpul încărcării sau descărcării cu mijloace mecanice:

- procesul verbal de avarie se încheie de către conducătorul navei avariate și se semnează de către administrația portului respectiv. În cazul când la nava avariata nu se pot identifica toate avariile, se va menționa aceasta în procesul verbal urmând ca imediat după descărcare să se facă un control amanunțit pentru stabilirea tuturor avariilor identificate ulterior, întocmindu-se un nou proces verbal care se va depune cu un raport de avarie extins la vechiul raport;

g) avarii produse unui convoi aflat în navigație prin punerea pe uscat, lovirea de anumite corpuri tari sau ca urmare a unor condiții meteorologice nefavorabile :

- procesul verbal de avarie se întocmește de comandantul convoiului care semnează împreună cu secundul, pilotul și după caz cu cârmacii navelor avariate;

h) avarierea sau deplasarea mijloacelor de semnalizare pe semnalul navigabil :

- procesul verbal de avarie se întocmește de comandantul navei sau al convoiului care a provocat avaria. În cazul când cel care a avariat semnalul paraseste locul, procesul verbal de avarie se întocmește de întreprinderea care are sarcina să întretină mijloacele de semnalizare.

În aceste situații organele capitaniei, la sesizarea părții pagubite vor lua măsuri de identificare a navei în cauză și pe lângă dosarul de cercetare care i se va întocmi pentru avaria produsă, va aplica și sancțiunea prevăzută de lege;

i) avarii survenite la aparatul motor sau de propulsie al navei :

- procesul verbal se incheie de catre seful mecanic si se vizeaza de catre comandantul navei;

j) avarii la aparatul si instalatiile de guvernare, remorcare, acostare, incarcare, salvare si altele :

- procesul verbal de avarie se intocmeste de comandantul sau carmaciul navei la care s-a produs avaria.

k) avarii produse la navele prin impingere neautopropulsate :

- procesul verbal se incheie de catre conducatorul convoiului impreuna cu pilotul cand este in navigatie sau cu doi membri din echipajul de punte cand este in stationare;

Conducatorul navei sub pavilion roman care a produs avarie unei nave sub pavilion roman sau strain, indiferent de cauze sau imprejurari, este obligat sa intrerupa voiajul si sa constate personal avariile produse dupa care va semna procesul verbal de avarie intocmit de conducatorul navei avariate. In cazul cand nu este de acord cu afirmatiile facute in procesul verbal de avarie, face observatiile sale in mod detaliat dupa care il semneaza, retinand un exemplar.

Daca procesul verbal de avarie este intocmit intr-o limba pe care comandantul navei sub pavilion roman nu o cunoaste, acesta va inscrie in acelasi proces verbal, in limba romana cauzele si imprejurarile in care s-a produs avaria, in ce consta aceasta, dimensiunile avariei dupa care semneaza procesul verbal sub acest text.

Pentru toate cazurile de avarii intamplate in apele nationale, in care se ivesc divergentele intre conducatorul navei care a provocat avaria si conducatorul navei avariate, se va incheia un proces verbal de avarie, in care se va consemna parerea partilor.

Acest proces verbal se va depune impreuna cu raportul de avarie si celelalte acte indicate, la capitania portului in raza careia s-a produs evenimentul sau la primul port unde nava a acostat.

Pentru avariile produse in apele nationale, procesul verbal de avarie va fi intocmit in patru exemplare din care unul va fi retinut de nava avariata, unul va fi dat navei care a produs avaria, unul va fi depus impreuna cu raportul de avarie si celalalte acte la capitania portului in raza careia s-a produs accidentul, care va incepe cercetarile si unul va fi inaintat proprietarului navei sub pavilion roman.

Pentru toate avariile produse in afara apelor nationale, se va cere sprijinul organelor de supraveghere fluviala in raza carora s-a produs accidentul. In asemenea situatii procesul verbal de avarie se intocmeste in sase exemplare din care : un exemplar va fi retinut de nava avariata, unul se da comandantului navei care a produs avaria, doua se depun la organul de supraveghere care cerceteaza cazul, din care unul vizat se va depune la prima capitanie de port, la intrarea in apele romanesti, iar doua exemplare se trimit proprietarului navei avariate.

#### **Depunerea raportului de avarie**

Comandantul, conducatorul sau carmaciul navei avariate este obligat sa depuna raportul de avarie impreuna cu actele mentionate mai sus :

- la capitania sau autoritatea fluviala competenta pe raza careia s-a produs accidentul;

- sau la capitania primului port de sosire, in lipsa altei autoritati de supraveghere fluviala. Cand aceasta autoritate lipseste si exista autoritatea consulara, raportul de avarie se depune la aceasta;

- sau inaintea oricarui organ de supraveghere fluviala, in cazul cand nava a naufragiat.

Raportul de avarie se va depune neintarziat si in cel mult 24 ore de la acostare sau ancorare.

## **VI. LEGISLAȚIE COMUNITARĂ ÎN TRANSPORTURILE PE CĂI NAVIGABILE INTERIOARE**

## 1. Noțiunea de drept comunitar

Noțiunea Dreptului comunitar implică cunoașterea determinărilor, evoluțiilor și trăsăturilor caracteristice ale noilor reglementări juridice, care au fundamentat Uniunea Europeană. Procesul elaborării normative a cunoscut evoluții semnificative de la o etapă la alta: de la Proiectul de Statut al unei Uniuni Politice Europene la Declarația solemnă asupra Uniunii Europene și de la această declarație la Actul Unic European.

Dreptul comunitar poate fi definit ca fiind ansamblul normelor juridice prin care se consacră structurile, rolul și funcțiile instituțiilor europene, precum și raporturile acestora cu instituțiile naționale în îndeplinirea obiectivelor de progres și dezvoltare ale popoarelor continentului.

Cele trei Comunitati ce stau la baza Uniunii Europene (Comunitatea Europeană a Cărbunelui și Oțelului- CECO, Comunitatea Europeană a Energiei Atomice-CEEA, și Comunitatea Economică Europeană –CEE) au fost fondate pe tratate internaționale, dar deși este adevărat că normele conținute în Tratatul original își au originea într-un acord de voință interstatală, dreptul internațional nu se poate aplica în cadrul UE, căci mai mult decât originea, determinante sunt în acest caz caracteristicile sale. Instituirea unei Comunități Europene pe durată nedeterminată, dotată cu instituții proprii, cu personalitate juridică, cu capacitate juridică și cu puteri reale izvorâte dintr-o limitare de competențe sau dintr-un transfer de atribuții ale statelor membre către Comunitate, acestea și-au limitat drepturile lor suverane creând un drept special, aplicabil cetățenilor proprii și lor însele. Acest drept propriu se numește „Drept comunitar”. Izvoarele dreptului comunitar sunt:

- Tratatul de constituire a Comunităților Europene, Actul Unic European, Tratatul de aderare a unor noi membri, Tratatul de la Maastricht și Tratatul de la Amsterdam (legislația de bază sau primară);
- Normele create de instituțiile comunitare în exercitarea competențelor ce le sunt atribuite prin Tratatul cum ar fi: regulamente, directive, decizii, recomandări, opinii (legislația secundară);
- Acordurile internaționale la care Comunitatea Europeană este parte;
- Principiile generale de drept;
- Convențiile între statele membre ale U.E. care creează norme uniforme aplicabile pe teritoriul comunitar.

**Relația drept comunitar-drept național** se stabilește pe baza următoarelor principii:

- primatul dreptului comunitar asupra dreptului intern; între o normă comunitară și una națională, prima va avea întâietate;
- aplicarea imediată a dreptului comunitar; derivat din regulamente și decizii, nu este nevoie de o legiferare internă, pentru a fi aplicat și incorporat în sistemul juridic național;
- subsidiarității; conf.art.3B din Tratat, "comunitatea nu intervine, conform cu principiul subsidiarității, decât dacă și în măsura în care obiectivele acțiunii, avute în vedere, nu pot fi realizate într-o manieră suficientă de către statele membre și ținând cont de dimensiunea sau efectele acțiunii respective, pot fi mai bine realizate la nivel comunitar."

Dreptul comunitar s-a dezvoltat progresiv, pe măsura extinderii competențelor comunitare, astfel încât în prezent sunt conturate o serie de ramuri ale acestuia, dintre care cele mai importante sunt:

- Dreptul instituțional comunitar sau dreptul administrativ al instituțiilor U.E. și care reglementează funcționarea acestora, relațiile dintre ele, procedurile de decizie și raporturile instituțiilor comunitare cu statele U.E.;
- Dreptul bancar comunitar;

- Dreptul comunitar al mediului;
- Dreptul comunitar al asigurărilor;
- Dreptul societăților;
- Dreptul comunitar social;
- Dreptul concurenței;
- Dreptul comunitar fiscal ;
- Dreptul comunitar al transportului.

În exercitarea competențelor ce le sunt atribuite prin Tratat, Consiliul U.E. și Comisia Europeană emit diferite acte cu caracter normativ, cum sunt:

**Regulamentele** – sunt cele mai importante acte juridice ce pot fi adoptate de către instituțiile U.E., deoarece ele se aplică integral și obligatoriu în toate statele membre, prevalând asupra legislației naționale, iar aplicabilitatea lor este directă (nu este necesar să fie incorporate prin alte acte normative în legislația națională pentru a avea caracter obligatoriu);

**Directivele** - reprezintă a doua formă a legislației comunitare cu efecte obligatorii. Ele se adresează statelor membre, uneori tuturor, alteori doar unora dintre ele, fixând obiectivele ce trebuie atinse, dar lăsând autorităților naționale, competența de a identifica mijloacele de transpunere în practică, prin adoptarea unor reglementări pe planul dreptului național. Ele permit astfel statelor membre să aplice dreptul comunitar ținând cont de condițiile concrete din fiecare țară;

**Deciziile** – sunt măsuri administrative direct aplicabile ce se adresează unui stat membru ori unei persoane fizice sau juridice. Decizia este mijlocul legal prin care instituțiile comunitare pot ordona ca un caz individual să fie soluționat într-un anumit fel;

**Opiniile și Recomandările** - sunt măsuri legale ce permit instituțiilor U.E. să-și prezinte punctele de vedere în fața statelor membre sau chiar persoanelor fizice și juridice, fără ca acestea să fie obligate să se conformeze soluției propuse de administrația comunitară. Opiniile sunt elaborate atunci când instituțiilor comunitare li se cere să-și exprime poziția față de o situație curentă sau un caz particular apărut pe teritoriul unui stat membru, în timp ce recomandările pot fi făcute și din proprie inițiativă. Semnificația reală a opiniilor și recomandărilor este de natură morală și politică, iar ele nu sunt adoptate prin procedura legislativă obișnuită, ci reprezintă doar poziția instituției de la care emană.

### **Acquis-ul comunitar**

Totalitatea normelor juridice ce reglementează activitatea instituțiilor U.E., acțiunile și politicile comunitare, formează acquis-ul comunitar.

Acquis-ul comunitar constă în :

- conținutul, principiile și obiectivele politice cuprinse în Tratatul de origine ale Comunităților Europene (C.E.C.O., C.E.E., C.E.E.A.) și în cele ulterioare (Actul Unic European, Tratatul de la Maastricht și Tratatul de la Amsterdam);
- legislația adoptată de către instituțiile U.E. pentru punerea în practică a prevederilor Tratatelor (regulamente, directive, decizii, opinii și recomandări);
- jurisprudență Curții de Justiție a Comunității Europene ;
- acțiuni comune, poziții comune, convenții semnate, rezoluții, declarații și alte acte adoptate în cadrul Politicii Externe și de Securitate Comună (PESC) și a cooperării din domeniul Justiției și Afacerilor Interne (JAI);
- acorduri internaționale la care C.E. este parte (nu U.E. deoarece aceasta nu are încă personalitate juridică), precum și cele încheiate între statele membre ale U.E. cu referire la activitatea acesteia.

### **Politica comună a transporturilor**

Politica comună a transporturilor este organizată pe baza prevederilor art.70-80 care formează titlul al V-lea al Tratatului C.E..

Obiectivele politicii comune a transporturilor, stabilite în art.71 paragraful 1 din Tratatul C.E., sunt următoarele:

- adoptarea de reguli comune aplicabile transporturilor internaționale cu plecare sau destinație pe teritoriul unui stat membru sau care traversează teritoriul unuia sau a mai multor state membre;
- condițiile de admitere a transportatorilor nerezidenți la transporturile naționale într-un stat membru ;
- măsuri care să permită ameliorarea securității transporturilor.

Aceste dispoziții se aplică transporturilor pe calea ferată, rutiere și pe **căile navigabile**. Art.71 paragraful 1 al Tratatului C.E. dă în competența Consiliului punerea în aplicare a politicii comune a transporturilor, statuând prin procedura codeciziei (art.251), după consultarea Comitetului economic și social și a Comitetului regiunilor.

Principiile care stau la baza politicii comune a transporturilor sunt : nediscriminarea, regimul prețurilor, regimul ajutoarelor de stat și asigurarea securității transporturilor.

## **2. Instituții comunitare**

Funcționarea UE se sprijină pe următoarele instituții:

1. **Parlamentul European**
2. **Consiliul European/Consiliul Uniunii Europene**
3. **Comisia Europeană**
4. **Curtea de Justiție**
5. **Curtea de Conturi**

Aceste instituții colaborează îndeaproape cu mai multe organisme, și anume:

1. **Comitetul Economic și Social**
2. **Comitetul Regiunilor**
3. **Mediatorul European**
4. **Banca Europeană de Investiții**
5. **Banca Centrală Europeană**

## **3. Convenții europene în transporturile navale pe căi navigabile**

**Regulamentul (ce) nr. 1100/2008** al parlamentului european și al consiliului privind eliminarea controalelor la frontierele statelor membre în domeniul transporturilor rutiere și pe căi navigabile interioare.

Realizarea liberei circulații a serviciilor în domeniul transporturilor este un element important al politicii comune a transporturilor prevăzute în tratat. În consecință, obiectivul acestei politici îl reprezintă creșterea fluidității circulației diverselor mijloace de transport în interiorul Comunității.

În conformitate cu legislația comunitară și legislațiile naționale existente în domeniul transporturilor rutiere și pe căi navigabile interioare, statele membre efectuează controale, verificări și inspecții ale caracteristicilor tehnice, autorizațiilor și altor documente pe care vehiculele și navele trebuie să le respecte. Aceste controale, verificări și inspecții sunt, în general, justificate în continuare pentru a evita perturbarea organizării pieței transporturilor și pentru a asigura siguranța rutieră și siguranța navigației.

Prezentul regulament se aplică controalelor pe care statele membre le efectuează în temeiul legislației comunitare sau naționale din domeniul transporturilor rutiere și pe căi navigabile interioare efectuate cu mijloace de transport înmatriculate sau admise în circulație într-un stat membru.

**Regulamentul (ce) nr. 181/2008** al comisiei, de stabilire a anumitor măsuri de punere în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 718/1999 al Consiliului privind politica

capacității flotelor comunitare în vederea promovării transportului pe căile navigabile interioare.

Prezentul regulament stabilește cotele contribuțiilor speciale prevăzute la articolul 7 din Regulamentul (CE) nr. 718/1999, raporturile pentru regula „vechi pentru nou”, precum și măsurile practice de punere în aplicare a politicii capacității flotelor comunitare.

## **Comisia Europeană a Dunării**

## **VII.PRACTICI ȘI FORMALITĂȚI VAMALE**

### **1. Principii de bază pentru aplicarea reglementărilor navale**

#### **Definiții**

1. persoana - persoana fizică sau juridică; în această definiție se încadrează și o asociație de persoane fizice care, deși nu are personalitate juridică, este recunoscută de lege;
2. persoana stabilită în România - o persoană fizică cu domiciliul ori cu reședința în România sau o persoană juridică care are sediul social, sediul central sau sediul permanent în România ori asociația de persoane prevăzută la pct. 1 cu sediul în România;



3. autoritate vamala - autoritate investita, in principal, cu aplicarea reglementarilor vamale;

4. birou vamal - unitate a autoritatii vamale in care pot fi indeplinite, in totalitate sau in parte, formalitatile prevazute in reglementarile vamale;

5. birou vamal de intrare - biroul vamal desemnat de autoritatea vamala conform reglementarilor vamale, catre care marfurile introduse pe teritoriul vamal al Romaniei trebuie sa fie dirijate fara intarziere si la care acestea sunt supuse controalelor corespunzatoare la intrare, destinate analizei de risc;

6. birou vamal de import - biroul vamal desemnat de autoritatea vamala conform reglementarilor vamale, la care trebuie sa fie indeplinite formalitatile vamale si controlul corespunzator destinat evaluarii riscurilor, pentru a da o destinatie vamala marfurilor introduse pe teritoriul vamal al Romaniei;

conform reglementarilor vamale, la care trebuie sa fie indeplinite formalitatile vamale si controlul corespunzator destinat evaluarii riscurilor, pentru a da o destinatie vamala marfurilor care ies de pe teritoriul vamal al Romaniei;

8. birou vamal de iesire - biroul vamal desemnat de autoritatea vamala, conform reglementarilor vamale, la care marfurile trebuie sa fie prezentate inainte de a iesi de pe teritoriul vamal al Romaniei si unde acestea sunt supuse controlului vamal de iesire destinat analizei de risc;

9. decizie - orice act oficial al autoritatii vamale privind reglementarile vamale, referitor la un anumit caz, care produce efecte juridice asupra uneia sau mai multor persoane identificate ori identificabile, inclusiv informatiile tarifare obligatorii si informatiile obligatorii in materie de origine;

10. statut vamal - statutul unei marfi ca fiind marfa romaneasca sau straina;

11. marfuri romanesti:

a) marfuri obtinute in intregime pe teritoriul vamal al Romaniei, cu respectarea conditiilor de origine prevazute in prezentul cod, care nu incorporeaza marfuri importate din alte tari. Marfurile obtinute din marfuri plasate sub un regim suspensiv nu se considera a avea statut de marfa romaneasca in cazurile de importanta economica speciala determinate prin regulamentul vamal;

b) marfuri importate care au fost puse in libera circulatie;

12. datorie vamala - obligatia unei persoane de a plati cuantumul drepturilor de import sau de export;

13. drepturi de import:

a) taxele vamale si taxele cu efect echivalent cu al taxelor vamale de platit la importul de marfuri;

b) taxele agricole si alte taxe la import introduse prin reglementarile privind politica agricola sau prin reglementarile specifice aplicabile anumitor marfuri rezultate din transformarea produselor agricole, daca este cazul;

14. drepturi de export:

a) taxele vamale si taxele cu efect echivalent cu al taxelor vamale de platit la exportul marfurilor;

b) taxele agricole si alte taxe la export introduse prin reglementarile privind politica agricola sau prin reglementarile specifice aplicabile anumitor marfuri rezultate din transformarea produselor agricole, daca este cazul;

15. debitor - orice persoana obligata sa achite datoria vamala;

16. supraveghere vamala - orice actiune a autoritatii vamale pentru asigurarea respectarii reglementarilor vamale si, cand este cazul, a altor dispozitii aplicabile marfurilor aflate sub supraveghere vamala;

17. control vamal - acte specifice efectuate de autoritatea vamala pentru a asigura aplicarea corecta a reglementarilor vamale si a altor dispozitii legale privind intrarea, iesirea, tranzitul, transferul si destinatia finala ale marfurilor care circula între teritoriul vamal al Romaniei si alte tari, inclusiv stationarea marfurilor care nu au statutul de marfuri romanesti; aceste acte pot sa includa verificarea marfurilor, a datelor inscrise in declaratie, existenta si autenticitatea documentelor electronice sau scrise, examinarea evidentelor contabile ale agentilor economici si a altor inscrieri, controlul mijloacelor de transport, controlul bagajelor si al altor marfuri transportate de sau aflate asupra persoanelor, precum si efectuarea de verificari administrative si alte acte similare;

18. destinația vamală a marfurilor:

- a) plasarea marfurilor sub un regim vamal;
- b) introducerea marfurilor intr-o zona libera sau antrepozit liber;
- c) reexportul acestora in afara teritoriului vamal al Romaniei;
- d) distrugerea marfurilor;
- e) abandonarea marfurilor in favoarea statului;

19. regim vamal:

- a) punerea in libera circulatie;
- b) tranzitul;
- c) antrepozitarea vamala;
- d) perfectionarea activa;
- e) transformarea sub control vamal;
- f) admiterea temporara;
- g) perfectionarea pasiva;
- h) exportul;

20. declaratie vamala - actul cu caracter public, prin care o persoana manifesta, in formele si modalitatile prevazute in reglementarile vamale, vointa de a plasa marfurile sub un anumit regim vamal;

21. declarant - persoana care intocmeste declaratia vamala in nume propriu sau persoana in numele careia se face o declaratie vamala;

22. prezentarea marfurilor in vama - reprezinta instiintarea autoritatii vamale, in modalitatea prevazuta de lege, despre sosirea marfurilor la biroul vamal sau in orice alt loc desemnat ori aprobat de autoritatea vamala;

23. liber de vama - actiune prin care autoritatea vamala lasa la dispozitia titularului declaratiei vamale marfurile vamuite in scopul prevazut de regimul vamal sub care acestea au fost plasate;

24. titularul regimului - persoana in numele careia s-a facut declaratia vamala sau persoana careia i-au fost transferate drepturile si obligatiile persoanei mentionate anterior in privinta regimului vamal;

25. titularul autorizatiei - persoana careia i s-a eliberat o autorizatie;

26. risc - probabilitatea producerii, la intrarea, iesirea, tranzitul, transferul si destinatia finala ale marfurilor care circula între teritoriul vamal al Romaniei si alte tari si la stationarea marfurilor care nu au statutul de marfuri romanesti, a unui eveniment care fie:

- a) impiedica aplicarea corecta a reglementarilor legale, fie
- b) compromite interesele financiare ale Romaniei, fie

c) constituie o amenintare pentru securitatea si siguranta Romaniei, pentru sanatatea publica, pentru mediu sau pentru consumatori;

27. gestionarea riscurilor - determinarea sistematica a riscurilor si punerea in practica a tuturor masurilor necesare pentru a limita expunerea la riscuri; acest termen include activitati de genul colectarii de date si de informatii, analizarii si evaluarii riscurilor,

recomandarii si adoptarii de masuri, precum si controlul si evaluarea periodica ale procesului si ale rezultatelor sale, pe baza de surse si de strategii nationale si internationale.

## **2. Sistemul instituțional al autorității vamale**

Activitatea autoritatii vamale se exercita prin:

- a) Autoritatea Nationala a Vamilor;
- b) directiile regionale vamale;
- c) birourile vamale.

In cadrul birourilor vamale se pot infiinta puncte vamale.

## **3. Dispoziții generale privind activitatea vamală**

### **Atributiile autoritatii vamale**

Autoritatea vamala are dreptul sa efectueze controlul vamal al mijloacelor de transport si al marfurilor, precum si al bunurilor si valorilor apartinand persoanelor fizice, prezentate la introducerea sau la scoaterea lor din tara.

In cazul in care se refuza prezentarea, autoritatea vamala are dreptul sa efectueze controlul vamal din proprie initiativa, fara acordul titularului.

Cand exista indicii temeinice de fraudă, se poate efectua, cu aprobarea sefului biroului vamal, controlul vamal corporal sumar, cu respectarea normelor de igiena si in incaperi separate, de catre persoane de acelasi sex cu persoana controlata. Se considera ca exista indicii temeinice de fraudă in situatiile cand agentul vamal:

- a) descopera in timpul controlului indicii cu privire la existenta unor marfuri nedeclarate sau ascunse;
- b) detine informatii despre intentia persoanei controlate de a savarsi contraventii sau infractiuni vamale;
- c) poseda date ca persoana controlata a savarsit contraventii sau infractiuni vamale;
- d) constata comportamente neobisnuite din partea persoanei controlate.

Controlul vamal corporal sumar nu are caracterul perchezitiei corporale prevazute in Codul de procedura penala.

### **Tarifal vamal si clasificarea tarifara a marfurilor**

Drepturile legal datorate cand ia nastere o datorie vamala se determina pe baza Tarifului vamal al Romaniei.

Dispozitiile prevazute in alte acte normative care reglementeaza domenii specifice schimbului de marfuri se aplica, dupa caz, potrivit clasificarii tarifare a acelor marfuri.

Tarifal vamal al Romaniei cuprinde:

- a) Nomenclatura combinata a marfurilor;
- b) orice alta nomenclatura care se bazeaza partial sau integral pe Nomenclatura combinata a marfurilor sau care adauga la aceasta orice subdiviziuni si care este stabilita prin dispozitii legale nationale care reglementeaza domenii specifice in vederea aplicarii masurilor tarifare legate de schimbul de marfuri;
- c) taxele vamale si taxele cu efect echivalent cu al taxelor vamale aplicabile marfurilor cuprinse in Nomenclatura combinata a marfurilor, precum si cele instituite in cadrul politicii agricole sau prin reglementarile specifice aplicabile anumitor marfuri care rezulta din transformarea produselor agricole, daca este cazul;
- d) masurile tarifare preferentiale cuprinse in acordurile incheiate de Romania cu anumite tari sau grupuri de tari si care stipuleaza acordarea tratamentului tarifar preferential;
- e) masurile tarifare preferentiale care pot fi acordate unilateral de Romania pentru anumite tari sau grupuri de tari;
- f) masurile tarifare care prevad o reducere sau o exonerare a drepturilor de import aferente unor anumite marfuri;
- g) alte masuri tarifare prevazute in legislatia Romaniei.

## **4. Etape ale operatiunii de vămuire**

### **Introducerea marfurilor pe teritoriul vamal al Romaniei**

Marfurile introduse pe teritoriul vamal al Romaniei fac obiectul unei declaratii sumare, cu exceptia celor incarcate in mijloace de transport care trec, fara oprire, prin apele teritoriale sau prin spatiul aerian al teritoriului vamal.

Declaratia sumara se depune la biroul vamal de intrare. Autoritatea vamala poate permite ca declaratia sumara sa fie depusa la alt birou vamal, cu conditia ca acesta sa comunice imediat sau sa puna la dispozitie pe cale electronica informatiile necesare biroului vamal de intrare. Autoritatea vamala poate accepta, in locul declaratiei sumare, depunerea unei notificari si accesul la datele din declaratia sumara in sistemul informatic al operatorului economic.

Declaratia sumara se depune inainte ca marfurile sa fie introduse pe teritoriul vamal al Romaniei.

In anumite cazuri si in functie de anumite tipuri de transport al marfurilor, de modul de transport sau de agentul economic ori in conformitate cu acordurile internationale care prevad dispozitii specifice in materie de securitate, prin regulamentul vamal se stabilesc:

a) termenul limita pana la care este depusa declaratia sumara, inainte ca marfurile sa fie introduse pe teritoriul vamal al Romaniei;

b) modalitatile de derogare de la termenul limita prevazut la lit. a) si de modificare a acestuia;

c) conditiile in care se poate renunta la declaratia sumara sau in care aceasta poate fi adaptata.

#### **4. Datoria vamală**

Datoria vamala la import ia nastere prin:

a) punerea in libera circulatie a marfurilor supuse drepturilor de import;

b) plasarea unor astfel de marfuri sub regimul de admitere temporara cu exonerare partiala de drepturi de import.

Datoria vamala se naste in momentul acceptarii declaratiei vamale in cauza.

Debitorul este declarantul. In situatia unei reprezentari indirecte, persoana pe seama careia se face declaratia vamala este, de asemenea, debitor. Cand se intocmeste o declaratie vamala pentru unul din regimurile mentionate mai sus, pe baza unor date care au ca efect faptul ca toate sau o parte a drepturilor legal datorate nu au fost incasate, persoanele care au furnizat informatiile necesare la intocmirea declaratiei si care stiau sau care ar fi trebuit sa stie ca aceste informatii erau false sunt, de asemenea, debitori.

Datoria vamala la import ia nastere si prin:

a) introducerea ilegala pe teritoriul vamal al Romaniei a marfurilor supuse drepturilor de import;

b) introducerea ilegala a marfurilor pe teritoriul vamal al Romaniei dintr-o zona libera sau antrepozit liber aflat pe teritoriul Romaniei.

Datoria vamala se naste in momentul in care marfurile sunt introduse ilegal.

Debitorii sunt:

a) persoana care introduce ilegal marfurile in cauza;

b) orice persoana care a participat la introducerea ilegala a marfurilor si care stia sau ar fi trebuit sa stie ca o astfel de introducere este ilegala;

c) orice persoana care a cumparat sau a detinut marfurile in cauza si care stia sau ar fi trebuit sa stie, in momentul achizitionarii sau primirii marfurilor, ca acestea au fost introduse ilegal.

Datoria vamala la import ia nastere si prin sustragerea de sub supraveghere vamala a marfurilor supuse drepturilor de import.

Datoria vamala se naste in momentul sustragerii marfurilor de sub supraveghere vamala.

Debitorii sunt:

- a) persoana care a sustras marfurile de sub supraveghere vamala;
- b) orice persoana care a participat la aceasta sustragere si care stia sau ar fi trebuit sa stie ca marfurile au fost sustrate de sub supraveghere vamala;
- c) orice persoana care a cumparat sau a detinut marfurile in cauza si care stia sau ar fi trebuit sa stie, in momentul achizitionarii sau primirii marfurilor, ca acestea au fost sustrate de sub supraveghere vamala;
- d) dupa caz, persoana care trebuie sa execute obligatiile care rezulta din depozitarea temporara a marfurilor sau din utilizarea regimului vamal sub care sunt plasate acele marfuri.

Datoria vamala la import ia nastere si prin:

- a) neindeplinirea uneia dintre obligatiile care rezulta, in privinta marfurilor supuse drepturilor de import, din depozitarea lor temporara sau din utilizarea regimului vamal sub care sunt plasate;
- b) nerespectarea unei conditii care reglementeaza plasarea marfurilor sub regimul respectiv sau acordarea unor drepturi de import reduce sau zero, in functie de destinatia lor finala.

Dispozitiile se aplica numai cand se stabileste ca iregularitatile prevazute la lit. a) si b) nu au efecte semnificative asupra utilizarii corecte a depozitarii temporare sau a regimului vamal avut in vedere.

Datoria vamala se naste fie in momentul in care obligatia a carei neexecutare genereaza datoria vamala inceteaza a mai fi indeplinita, fie in momentul in care marfurile au fost plasate sub regimul vamal in cauza, cand se stabileste ulterior ca o conditie stabilita pentru plasarea marfurilor sub regimul respectiv sau pentru acordarea drepturilor de import reduce sau zero, in functie de destinatia finala a marfurilor, nu a fost indeplinita.

Debitorul este fie persoana careia i se cere indeplinirea obligatiilor aparute, in privinta marfurilor supuse drepturilor de import, in urma depozitarii lor temporare sau a utilizarii regimului vamal sub care au fost plasate, fie persoana careia i s-a cerut respectarea conditiilor care reglementeaza plasarea marfurilor sub acel regim.

Datoria vamala la import ia nastere prin consumul sau utilizarea intr-o zona libera sau antrepozit liber a marfurilor supuse drepturilor de import, in alte conditii decat cele prevazute in legislatia in vigoare. Cand marfurile dispar si disparitia lor nu poate fi justificata in mod temeinic autoritatii vamale, aceasta poate considera ca marfurile au fost consumate sau utilizate in zona libera sau antrepozitul liber.

Datoria vamala se naste in momentul in care marfurile sunt consumate sau sunt utilizate pentru prima oara in alte conditii decat cele prevazute de legislatia in vigoare.

Debitorul este persoana care a consumat sau a utilizat marfurile, precum si orice persoana care a participat la aceasta consumare sau utilizare si care stia sau ar fi trebuit sa stie ca marfurile au fost consumate sau utilizate in alte conditii decat cele prevazute de legislatia in vigoare.

Cand autoritatea vamala considera ca marfurile care au disparut au fost consumate sau utilizate intr-o zona libera sau intr-un antrepozit liber si nu este posibila aplicarea alin. (3), persoana obligata la plata datoriei vamale este ultima persoana cunoscuta de autoritatea vamala ca fiind in posesia marfurilor.

## **5. Convenții în domeniul vamal la care România este parte**

- **DECRET nr. 183 din 11 iunie 1980** privind acceptarea unor intelegeri realizate in negocierile comerciale multilaterale din cadrul Acordului general pentru tarife si comert - G.A.T.T.

- **ORDONANȚĂ DE URGENȚĂ nr.150 din 10 noiembrie 2005** pentru aderarea României la Convenția privind regimul de tranzit comun, adoptată la Interlaken la 20 mai 1987
- **ORDONANȚĂ DE URGENȚĂ nr.151 din 10 noiembrie 2005** pentru aderarea României la Convenția privind simplificarea formalităților în comerțul cu mărfuri, adoptată la Interlaken la 20 mai 1987
- **REGULAMENTUL (CEE) nr. 2913/92 AL CONSILIULUI din 12 octombrie 1992** de instituire a Codului Vamal Comunitar ;
- **REGULAMENTUL (CEE) nr. 2454/1993 A COMISIEI din 2 iulie 1993** privind dispoziții de aplicare a reglementării (CEE) nr. 2913/92 a Consiliului de stabilire a Codului vamal Comunitar ;
- **Regulamentul (CE) nr. 384/96 al Consiliului din 22 decembrie 1995** privind protecția împotriva importurilor care fac obiectul unui dumping din partea țărilor care nu sunt membre ale Comunității Europene (J.O. L056/06.03.1996).
- **Regulamentul (CE) nr. 2026/97 al Consiliului din 6 octombrie 1997** privind protecția împotriva importurilor care fac obiectul unor subvenții din partea țărilor care nu sunt membre ale Comunității Europene (J.O. L288/21.10.1997).

## VIII - REGLEMENTĂRI PRIVIND TRAFICUL PE CĂI NAVIGABILE INTERNAȚIONALE

### Convenții internaționale privind traficul pe Dunăre

- **HOTĂRĂREA Nr. 213 din 18 mai 1994** pentru aprobarea Acordului dintre Guvernul României și Guvernul Marelui Ducat al Luxemburgului privind transportul pe căile navigabile.
- **LEGE nr. 62 din 24 martie 2004** pentru ratificarea Acordului dintre Guvernul României și Guvernul Republicii Croația privind transportul pe căile navigabile interioare, semnat la Zagreb la 26 mai 2003.
- **LEGE nr. 63 din 24 martie 2004** pentru ratificarea Acordului dintre Guvernul României și Guvernul Republicii Slovace privind navigația pe căile navigabile interioare, semnat la Bratislava la 5 martie 2003.
- **LEGE nr. 494 din 18 noiembrie 2003** pentru ratificarea Convenției de la Budapesta privind contractul de transport de mărfuri în navigația interioară (CMNI), adoptată la Conferința diplomatică organizată în comun de Comisia Centrală pentru Navigația pe Rin, Comisia Dunării și Comisia Economică pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE/ONU), care s-a desfășurat la Budapesta în perioada 25 septembrie - 3 octombrie 2000.
- **LEGE nr. 75 din 4 mai 2000** pentru ratificarea Protocolului adițional la Convenția din 18 august 1948 privind regimul navigației pe Dunăre, semnat la Budapesta la 26 martie 1998.
- **ORDONANȚA nr. 56 din 24 august 1999** pentru ratificarea Convenției nr. 147/1976 privind standardele minime la bordul navelor comerciale și a Protocolului din 1996 la această convenție.
- **ORDONANȚA Nr. 74 din 25 august 1998** pentru ratificarea Protocolului la Acordul european din anul 1991 privind marile linii de transport internațional combinat și instalații conexe (AGTC), privind transportul combinat pe căi navigabile interioare, adoptat la Geneva la 17 ianuarie 1997.

- **ORDONANȚA nr. 68 din 25 august 1998** pentru ratificarea Acordului european privind marile căi navigabile de importanță internațională (A.G.N.), adoptat la Geneva la 19 ianuarie 1996.
- **HOTARARE Nr. 973 din 4 decembrie 1995** privind aprobarea Acordului dintre Guvernul României și Guvernul Republicii Franceze privind navigația pe căile navigabile interioare.
- **HOTĂRÂRE Nr. 974 din 4 decembrie 1995** privind aprobarea Acordului dintre Guvernul României și Guvernul Regatului Țărilor de Jos privind navigația pe căile navigabile interioare.
- **LEGEA Nr. 77 din 8 noiembrie 1993** pentru aderarea României la Protocolul referitor la Conferința Europeană a Miniștrilor de Transport (C.E.M.T.), semnat la Bruxelles la 17 octombrie 1953.
- **LEGE nr. 8 din 08/03/93** pentru ratificarea Acordului european privind marile linii de transport internațional combinat și instalații conexe (A.G.T.C.), încheiat la Geneva la 1 februarie 1991.
- **HOTĂRÂREA nr. 850 din 27/12/91** pentru aprobarea Acordului dintre Guvernul României și Guvernul Republicii Federale Germania privind navigația pe căile navigabile interioare.
- **DECRET nr. 298 din 30 octombrie 1948** pentru ratificarea Convenției despre regimul navigației pe Dunăre, semnată la Belgrad la 18 August 1948 împreună cu cele două anexe și Protocolul Adițional.
- **LEGE nr. 30 din 26 aprilie 1995** pentru ratificarea Convenției privind protecția și utilizarea cursurilor de apă transfrontiere și a lacurilor internaționale, încheiată la Helsinki la 17 martie 1992, modificată și completată de Legea nr. 82/2006.
- **LEGE nr. 14 din 24 februarie 1995** pentru ratificarea Convenției privind cooperarea pentru protecția și utilizarea durabilă a fluviului Dunărea (Convenția pentru protecția fluviului Dunărea), semnată la Sofia la 29 iunie 1994.
- **LEGEA nr. 494/2003** – Lege pentru ratificarea Convenției de la Budapesta privind contractul de transport de mărfuri în navigația interioară (CMNI), adoptată la Conferința diplomatică organizată în comun de Comisia Centrală pentru Navigația pe Rin, Comisia Dunării și Comisia Economică pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE/ONU), care s-a desfășurat la Budapesta în perioada 25 septembrie – 3 octombrie 2000.