

GUVERNUL ROMÂNIEI



HOTĂRÂRE

privind declararea Societății Comerciale de Transport Maritim și de Coastă „C.F.R. Ferry-Boat” – S.A. societate comercială de interes strategic și transferul, fără plată, a pachetului de acțiuni deținut de Societatea Națională de Transport Feroviar de Marfă “C.F.R. Marfă” – S.A. la această societate în administrarea directă a Ministerului Transporturilor și Infrastructurii

În temeiul prevederilor art. 108 din Constituția României, republicată, al art. 3, lit. b) din Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 88/1997 privind privatizarea societăților comerciale, aprobată prin Legea nr. 44/1998, cu modificările și completările ulterioare, precum și ale art. 2, punctul 11 din Hotărârea Guvernului nr. 76/2009 privind organizarea și funcționarea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii.

Guvernul României adoptă prezenta hotărâre.

Art. 1. – Societatea Comercială de Transport Maritim și de Coastă „C.F.R. Ferry-Boat” – S.A., înființată prin Hotărârea Guvernului nr. 801/2007 privind înființarea Societății Comerciale de Transport Maritim și de Coastă „C.F.R. Ferry-Boat” – S.A. ca filială a Societății Naționale de Transport Feroviar de Marfă “C.F.R. Marfă” – S.A., publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 557 din 15 august 2007, este declarată societate comercială de interes strategic.

Art. 2. – (1) Pachetul de acțiuni deținut de Societatea Națională de Transport Feroviar de Marfă “C.F.R. Marfă” – S.A. la Societatea Comercială de Transport Maritim și de Coastă „C.F.R. Ferry-Boat” – S.A. se transferă, fără plată, în administrarea directă a Ministerului Transporturilor și Infrastructurii.

(2) Predarea-preluarea pachetului de acțiuni transferate potrivit alin. (1) se va face pe bază de protocol încheiat între părți, în termen de 30 de zile de la data intrării în vigoare a prezentei hotărâri.

(3) Ministerul Transporturilor și Infrastructurii va exercita toate drepturile și își va asuma toate obligațiile aferente acțiunilor deținute de stat la Societatea Comercială de Transport Maritim și de Coastă „C.F.R. Ferry-Boat” – S.A.

Art. 3. – Ca urmare a transferului pachetului de acțiuni prevăzut la art. 2 Hotărârea Guvernului nr. 76/2009 privind organizarea și funcționarea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 89 din 13 februarie 2009, modificată prin Hotărârea Guvernului nr. 104/2009, se modifică după cum urmează:

1. Anexa 2, litera F. „UNITĂȚILE care funcționează sub autoritatea Ministerului Transporturilor” se completează cu un nou punct, punctul 30, având următorul cuprins:

„30. Societatea Comercială de Transport Maritim și de Coastă „C.F.R. Ferry-Boat” – S.A., Constanța, județul Constanța”.

Art. 4. - Ca urmare a transferului pachetului de acțiuni prevăzut la art. 2 Hotărârea Guvernului nr. 801/2007 privind înființarea Societății Comerciale de Transport Maritim și de Coastă „C.F.R. Ferry-Boat” – S.A. ca filială a Societății Naționale de Transport Feroviar de Marfă “C.F.R. Marfă” – S.A., publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 557 din 15 august 2007, se modifică și se completează după cum urmează:

1. Art. 2, alin. (6) va avea următorul cuprins:

„(6) Pe toată durata în care statul este acționar majoritar se pot efectua transferuri de active corporale și necorporale, fără plată, prin ordin al ministrului transporturilor, între C.F.R. Ferry-Boat și celelalte societăți comerciale rezultate din reorganizarea Societății Naționale a Căilor Ferate Române și filialele acestora, cu acordul adunărilor generale extraordinare ale acționarilor societăților comerciale implicate, modificându-se capitalul social în mod corespunzător.”

2. Art. 2, alin. (7) va avea următorul cuprins:

„(7) C.F.R. Ferry-Boat se poate privatiza în condițiile legii, statul român putând păstra pachetul majoritar de acțiuni.”

3. Art. 2, alin. (8) va avea următorul cuprins:

„(8) Pe perioada în care statul este acționar majoritar C.F.R. Ferry-Boat poate vinde active din patrimoniul său persoanelor fizice sau juridice de drept privat, la inițiativa consiliului de administrație, cu acordul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, cu mandatarea reprezentanților săi în adunarea generală a acționarilor. Vânzarea se poate face numai în cazul în care nu este afectată privatizarea C.F.R. Ferry-Boat sau privatizarea unui activ în

integralitatea sa. Vânzarea activelor și utilizarea sumelor rezultate se fac în condițiile legii.”

4. La Art. 2, după alin. (8), se introduce un nou alineat, alin. (9), cu următorul cuprins:

„(9) Resursele financiare necesare funcționării C.F.R. Ferry-Boat se constituie din venituri proprii, credite bancare și, în completare, din transferuri de la bugetul de stat, prin bugetul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii. Sumele alocate de la bugetul de stat, inclusiv cele aferente creditelor garantate de stat și rambursate de la bugetul de stat, se evidențiază într-un capitol distinct în bugetul de venituri și cheltuieli al C.F.R. Ferry-Boat și se utilizează exclusiv pentru acoperirea cheltuielilor necesare funcționării societății.”

5. Anexa conținând Statutul Societății Comerciale de Transport Maritim și de Coastă „C.F.R. Ferry-Boat” – S.A., se înlocuiește cu anexa care face parte integrantă din prezenta hotărâre.

PRIM – MINISTRU

EMIL BOC

STATUTUL
Societății Comerciale de Transport Maritim și de Coastă
"C.F.R. Ferry-Boat" - S.A.

CAPITOLUL I

Denumirea, forma juridică, sediul, durata

ARTICOLUL 1

Denumirea

- (1) Denumirea societății comerciale este Societatea Comercială de Transport Maritim și de Coastă "C.F.R. Ferry-Boat" - S.A.
- (2) Emblema societății este prezentată în anexa care face parte integrantă din prezentul statut.
- (3) În toate actele, facturile, scrisorile sau publicațiile emanând de la societate se menționează denumirea acesteia, urmată de cuvintele "societate pe acțiuni" sau de inițialele "S.A.", de capitalul social, din care cel efectiv vărsat, de sediul, numărul de înmatriculare în registrul comerțului și de codul unic de înregistrare/codul fiscal.

ARTICOLUL 2

Forma juridică

Societatea este persoană juridică română, având forma juridică de societate comercială pe acțiuni, care își desfășoară activitatea în conformitate cu legile române și cu prezentul statut.

ARTICOLUL 3

Sediul

- (1) Sediul societății este în municipiul Constanța, B-dul 1 Decembrie 1918, Nr. 2, Județul Constanța.
- (2) Sediul poate fi schimbat în aceeași localitate sau în altă localitate din România, pe baza hotărârii adunării generale a acționarilor, potrivit legii.
- (3) Societatea poate înființa reprezentanțe, agenții și alte asemenea subunități în țară și în străinătate.

ARTICOLUL 4

Durata

Societatea se constituie pe durată nelimitată, cu începere de la data înmatriculării ei în registrul comerțului.

CAPITOLUL II

Scopul și obiectul de activitate

ARTICOLUL 5

Scopul

Scopul societății este realizarea transporturilor maritime și de coastă de interes public.

ARTICOLUL 6

Obiectul de activitate

- (1) Societatea are ca obiect principal de activitate:
Transporturi maritime si costiere de marfă - cod CAEN 5012.
- (2) Societatea are ca obiect secundar de activitate:
 - a) Transporturi rutiere de mărfuri – cod CAEN 4941;
 - b) Transporturi maritime și costiere de pasageri – cod CAEN 5010;
 - c) Transporturi de pasageri pe căi navigabile interioare – cod CAEN 5030;
 - d) Transportul de marfă pe cai navigabile interioare – cod CAEN 5040;
 - e) Depozitări – cod CAEN 5210;
 - f) Activități de servicii anexe transportului pe apă – cod CAEN 5222;
 - g) Manipulări – cod CAEN 5224;
 - h) Alte servicii de cazare – cod CAEN 5590;
 - i) Activități de alimentație (catering) pentru evenimente – cod CAEN 5621;
 - j) Închirierea și subînchirierea bunurilor imobiliare proprii sau închiriate – cod CAEN 6820;
 - k) Activități de închiriere și leasing cu mașini și echipamente de transport pe apă – cod CAEN 7734;
 - l) Activități specializate de curățenie – cod CAEN 8122;
 - m) Învățământ secundar, tehnic sau profesional – cod CAEN 8532.

CAPITOLUL III

Capitalul social, acțiunile

ARTICOLUL 7

Capitalul social

- (1) Capitalul social al societății este de 23.990.706,00 lei, împărțit în 9.596.282 de acțiuni nominative cu valoare nominală de 2,5 lei deținute de statul român prin Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, în calitate de acționar unic.
- (2) Societatea poate fi privatizată în condițiile legii, statul român având posibilitatea de a păstra pachetul majoritar de acțiuni.

ARTICOLUL 8

Acțiunile

- (1) Acțiunile sunt nominative și vor cuprinde toate elementele prevăzute de lege. Acțiunile sunt indivizibile. Nu se pot emite acțiuni preferențiale. Societatea poate dobândi propriile acțiuni atât direct, cât și prin alte forme, prin hotărâre a adunării generale extraordinare a acționarilor, în condițiile legii.
- (2) Societatea va ține evidența acționarilor și a acțiunilor într-un registru numerotat, sigilat și parafat de președintele consiliului de administrație. Registrul se păstrează la sediul societății.

ARTICOLUL 9

Reducerea și majorarea capitalului social

Capitalul social poate fi redus sau majorat pe baza hotărârii adunării generale extraordinare a acționarilor, în condițiile și cu respectarea procedurii prevăzute de lege.

ARTICOLUL 10

Drepturi și obligații decurgând din acțiuni

- (1) Fiecare acțiune subscrisă și plătită, potrivit legii, conferă deținătorului dreptul la un vot în adunarea generală a acționarilor, dreptul de a alege și de a fi ales în organele de conducere, dreptul de a participa la distribuirea profitului, conform dispozițiilor legale și prevederilor prezentului statut, precum și alte drepturi prevăzute de lege și de statut.
- (2) Deținerea acțiunii implică adeviziunea de drept la statutul societății.
- (3) Drepturile și obligațiile legate de acțiuni urmează acțiunile în cazul trecerii lor în proprietatea altor persoane.
- (4) Obligațiile societății sunt garantate cu capitalul social al acesteia, iar acționarii răspund numai până la concurența capitalului social subscris.
- (5) Patrimoniul societății nu poate fi grevat de datorii sau de alte obligații personale ale acționarilor. Un creditor al unui acționar poate formula pretenții asupra părții din profitul societății, care i se va repartiza de către adunarea generală a acționarilor, sau asupra cotei-părți convenite acestuia la lichidarea societății, efectuată în condițiile legii și ale prezentului statut.

ARTICOLUL 11 Cesiunea acțiunilor

- (1) În orice raporturi cu societatea aceasta recunoaște pentru fiecare acțiune un singur proprietar.
- (2) Cesiunea parțială sau totală a acțiunilor între acționari și/sau către terți se face în condițiile și cu procedura prevăzute de lege.

ARTICOLUL 12 Pierderea acțiunilor

- (1) În cazul pierderii uneia sau mai multor acțiuni, proprietarul va trebui să anunțe consiliul de administrație și să facă publică pierderea acestora în cel puțin două ziare de largă circulație.
- (2) Acțiunile pierdute se anulează. Anularea lor se va publica în Monitorul Oficial al României, Partea a IV-a, cu specificarea numărului de ordine al acțiunilor anulate.
- (3) După 6 luni acționarul va putea obține un duplicat al acțiunilor pierdute.

CAPITOLUL IV Adunarea generală a acționarilor

ARTICOLUL 13 Atribuții

- (1) Adunarea generală a acționarilor este organul de conducere al societății care decide asupra politicii economice a acesteia și asupra activității ei, în conformitate cu mandatul primit de la acționari.
- (2) Adunările generale ale acționarilor sunt ordinare și extraordinare.
- (3) Împuterniciții mandatați să reprezinte interesele capitalului social de stat în adunarea generală a acționarilor sunt în număr de 3 dintre care unul va fi specialist din Ministerul Finanțelor Publice și sunt numiți și revocați prin ordin al ministrului transporturilor și infrastructurii.
- (4) Pentru activitatea depusă împuterniciții mandatați să reprezinte interesele capitalului social de stat în adunarea generală a acționarilor au dreptul la o indemnizație lunară stabilită prin ordin al ministrului transporturilor și infrastructurii.
- (5) Adunarea generală ordinară a acționarilor are următoarele atribuții:
 - a) aprobă structura organizatorică a societății la nivel central și teritorial;
 - b) aprobă strategia globală de dezvoltare, re tehnologizare, modernizare și restructurare economico-financiară a societății;
 - c) numește și revocă membrii consiliului de administrație, președintele acestuia, cenzorii, inclusiv cenzorii supleanți, și îi descarcă de gestiune;

- d) stabilește indemnizația membrilor consiliului de administrație și a cenzorilor;
 - e) stabilește competențele și răspunderile consiliului de administrație, precum și ale cenzorilor;
 - f) examinează programele de activitate și aprobă bugetul de venituri și cheltuieli al societății, propuse de conducerea executivă și avizate de consiliul de administrație;
 - g) aprobă constituirea rezervelor valutare;
 - h) examinează, aprobă sau modifică situațiile financiare, după analizarea rapoartelor consiliului de administrație și ale cenzorilor, și aprobă repartizarea profitului;
 - i) stabilește cuantumul dividendelor;
 - j) hotărăște cu privire la executarea de investiții și reparații capitale și stabilește plafonul valoric de la care competența revine consiliului de administrație;
 - k) aprobă delegări de competențe pentru consiliul de administrație al societății;
 - l) stabilește nivelul garanției cerute administratorilor, în condițiile legii;
 - m) se pronunță asupra gestiunii administratorilor;
 - n) hotărăște gajarea, închirierea sau desființarea uneia ori mai multor unități ale societății;
- (6) Adunarea generală extraordinară a acționarilor are următoarele atribuții:
- a) hotărăște cu privire la contractarea de împrumuturi bancare și la acordarea de garanții și stabilește plafonul valoric de la care competența revine consiliului de administrație;
 - b) hotărăște cu privire la înființarea și desființarea de reprezentanțe, agenții și de alte subunități fără personalitate juridică;
 - c) hotărăște cu privire la majorarea capitalului social, la modificarea numărului de acțiuni sau a valorii nominale a acestora;
 - d) hotărăște reducerea capitalului social sau reîntregirea acestuia prin emisiune de noi acțiuni;
 - e) hotărăște cu privire la mutarea sediului societății;
 - f) analizează și propune spre aprobare fuziunea, divizarea, dizolvarea și lichidarea societății;
 - g) hotărăște cu privire la modificarea și completarea obiectului de activitate al societății, în afara activității de bază;
 - h) aprobă asocierea, în vederea constituirii de noi societăți comerciale, sau participarea cu capital social la alte societăți comerciale;
 - i) hotărăște cu privire la acționarea în justiție a membrilor consiliului de administrație, a directorului și a cenzorilor pentru pagube pricinuite societății;
 - j) aprobă conversia acțiunilor dintr-o categorie în alta, în condițiile legii;

- k) hotărăște emisiunea de obligațiuni și conversia unei categorii de obligațiuni în altă categorie sau în acțiuni;
- l) hotărăște cu privire la orice alte modificări ale statutului societății;
- m) hotărăște cumpărarea de acțiuni, cotarea la bursă, vânzarea și tranzacționarea pe piață a acțiunilor proprii;
- n) stabilește plafoane valorice și competențe de efectuare a cheltuielilor;
- o) hotărăște în orice alte probleme privind activitatea societății, cu excepția celor care revin adunării generale ordinare a acționarilor.

ARTICOLUL 14

Convocarea adunării generale a acționarilor

- (1) Adunarea generală a acționarilor se convoacă ori de câte ori va fi nevoie de către președintele consiliului de administrație sau de către persoana desemnata de acesta sa-l înlocuiască.
- (2) Adunările generale ordinare ale acționarilor se convoacă cel puțin o dată pe an, în termen de maximum 5 luni de la încheierea exercițiului financiar, pentru examinarea situațiilor financiare pe anul precedent și pentru stabilirea programului de activitate și a bugetului de venituri și cheltuieli pe anul în curs.
- (3) Adunarea generală a acționarilor va fi convocată, în conformitate cu dispozițiile prezentului statut, cu cel puțin 30 de zile înainte de data stabilită, termen care curge de la data expedierii scrisorii recomandate sau a scrisorii transmise pe cale electronică având semnătura electronică existentă.
- (4) Convocarea va fi publicată în Monitorul Oficial al României, Partea a IV-a, și într-un ziar de largă circulație din localitatea în care se află sediul societății. În perioada în care statul este acționar unic convocarea adunării generale a acționarilor se va face prin corespondență (inclusiv prin mijloace electronice), cu posibilitate de confirmare.
- (5) Convocarea va cuprinde locul și data ținerii adunării generale a acționarilor, precum și ordinea de zi.
- (6) Când pe ordinea de zi figurează propuneri pentru modificarea statutului, convocarea va trebui să cuprindă textul integral al propunerilor.
- (7) Adunarea generală a acționarilor se întrunește la sediul societății sau în alt loc indicat în convocare.

ARTICOLUL 15

Organizarea adunării generale a acționarilor

- (1) Pentru validitatea deliberărilor adunării generale ordinare a acționarilor este necesară prezența acționarilor care să reprezinte cel puțin jumătate din capitalul social, iar hotărârile trebuie să fie luate de acționarii care dețin majoritatea absolută din capitalul social reprezentat în aceasta.

- (2) Dacă adunarea generală ordinară a acționarilor nu poate lucra din cauza neîndeplinirii condițiilor menționate la alin. (1), adunarea generală a acționarilor ce se va întruni după a doua convocare poate să delibereze cu majoritate asupra problemelor aflate pe ordinea de zi a celei dintâi adunări, oricare ar fi partea de capital social reprezentată de acționarii prezenți.
- (3) Pentru validitatea deliberărilor adunării generale extraordinare a acționarilor sunt necesare:
 - a) la prima convocare, prezența acționarilor reprezentând trei părți din capitalul social, iar hotărârile să fie luate cu votul unui număr de acționari care să reprezinte cel puțin jumătate din capitalul social;
 - b) la convocările următoare, prezența acționarilor reprezentând jumătate din capitalul social, iar hotărârile să fie luate cu votul unui număr de acționari care să reprezinte cel puțin o treime din capitalul social.
- (4) Președintele consiliului de administrație desemnează 2 secretari care să verifice lista de prezență a acționarilor și să întocmească procesul-verbal al adunării generale a acționarilor.
- (5) Procesul-verbal al adunării generale a acționarilor se va scrie într-un registru sigilat și parafat. Procesul-verbal va fi semnat de către persoana care a prezidat ședința și de secretarul care l-a întocmit.

ARTICOLUL 16

Exercitarea dreptului de vot în adunarea generală a acționarilor

- (1) Hotărârile adunării generale a acționarilor se iau, de regulă, prin vot deschis.
- (2) Votul secret este obligatoriu pentru alegerea membrilor consiliului de administrație și a cenzorilor, pentru revocarea și pentru luarea hotărârilor referitoare la răspunderea administrativă.
- (3) Hotărârile luate de adunarea generală a acționarilor în limitele legii sau ale actului constitutiv sunt obligatorii chiar și pentru acționarii care nu au luat parte la aceasta sau care au votat împotriva.
- (4) Dreptul de vot nu poate fi cedat.

CAPITOLUL V

Consiliul de administrație

ARTICOLUL 17

Organizarea

- (1) Societatea este administrată de către 5 administratori care constituie consiliul de administrație, din care unul va fi specialist din Ministerul Finanțelor Publice, aleși de adunarea generală a acționarilor pe o perioadă de 4 ani, cu posibilitatea de a fi realeși.
- (2) Conducerea executivă a societății este asigurată de directorul general al societății în baza contractului de mandat, încheiat de către acesta și consiliul

- de administrație, care are ca obiect îndeplinirea obiectivelor și criteriilor de performanță aprobate de adunarea generală a acționarilor.
- (3) Când se creează un loc vacant în consiliul de administrație adunarea generală a acționarilor alege un nou administrator pentru completarea locului vacant. Durata pentru care este ales noul administrator pentru a ocupa locul vacant va fi egală cu perioada care a rămas până la expirarea mandatului predecesorului său.
 - (4) Consiliul de administrație se întrunește cel puțin o dată pe lună și ori de câte ori este necesar, la convocarea președintelui sau la cererea a două treimi din numărul membrilor săi.
 - (5) Pentru valabilitatea deciziilor este necesară prezența a cel puțin două treimi din numărul membrilor consiliului de administrație, iar deciziile se iau cu majoritatea absolută a membrilor prezenți.
 - (6) Dezbaterile consiliului de administrație au loc conform ordinii de zi stabilite pe baza proiectului comunicat de președinte cu cel puțin 5 zile înainte. Acestea se consemnează în procesul-verbal al ședinței, într-un registru sigilat și parafat de președintele consiliului de administrație. Procesul-verbal se semnează de persoana care a prezidat ședința și de secretar.
 - (7) Consiliul de administrație poate delega unele dintre atribuțiile sale conducerii executive a societății și poate recurge la consultanți pentru studii, analize sau expertize, necesare pentru luarea unor decizii.
 - (8) Președintele consiliului de administrație și directorul general al societății sunt obligați să pună la dispoziție acționarilor și cenzorilor, la cererea acestora, orice documente legate de activitatea societății.
 - (9) Membrii consiliului de administrație răspund individual sau solidar, după caz, față de societate pentru prejudiciile cauzate acesteia.
 - (10) Sunt incompatibile cu calitatea de membru în consiliul de administrație persoanele care, potrivit Legii nr. 31/1990, republicată, cu modificările ulterioare, nu pot fi fondatori, precum și cele care, personal ori ale căror rude sau afini până la gradul al doilea inclusiv sunt, în același timp, patroni sau asociați în societăți comerciale cu același profil sau cu care sunt în relații comerciale directe.

ARTICOLUL 18

Atribuțiile consiliului de administrație

Consiliul de administrație are, în principal, următoarele atribuții:

- a) avizează proiectul bugetului anual de venituri și cheltuieli al societății, întocmit de conducerea executivă a societății;
- b) avizează documentațiile privind structura organizatorică, regulamentul de organizare și funcționare și regulamentul de ordine interioară, pe care le supune aprobării adunării generale a acționarilor;
- c) aprobă regulamentul propriu de organizare și funcționare;

- d) aprobă statul de funcții și structura personalului, corespunzător nevoilor activității societății;
- e) analizează și prezintă spre avizare adunării generale a acționarilor strategia de dezvoltare a societății pe termen lung, mediu și scurt;
- f) hotărăște, cu respectarea prevederilor legale, cu privire la închirierea bunurilor pe care le are în proprietate;
- g) aprobă investițiile societății, în limita competențelor și a plafoanelor valorice stabilite de adunarea generală a acționarilor;
- h) avizează propunerile cu privire la înființarea și desființarea de reprezentanțe, agenții și alte subunități fără personalitate juridică;
- i) aprobă criteriile de efectuare a operațiunilor de încasări și plăți;
- j) aprobă efectuarea operațiunilor de cumpărare și vânzare de bunuri și servicii;
- k) aprobă, cu respectarea prevederilor legale, încheierea contractelor de închiriere;
- l) stabilește tactica și strategia de marketing;
- m) aprobă încheierea sau rezilierea contractelor, potrivit competențelor acordate;
- n) avizează situațiile financiare anuale ale societății, pe care le înaintează spre aprobare adunării generale a acționarilor;
- o) aprobă proiectul contractului colectiv de muncă ce urmează să fie negociat cu reprezentanții salariaților;
- p) aprobă tarifele pentru activitățile specifice societății, în condițiile legii;
- q) aprobă regimul de amortizare a mijloacelor fixe ale societății;
- r) aprobă scoaterea din funcțiune, casarea și valorificarea unor bunuri materiale, în condițiile legii;
- s) aprobă propunerile de declasare și casare a unor bunuri materiale, altele decât mijloacele fixe existente în patrimoniul societății;
- t) convoacă adunarea generală a acționarilor ori de câte ori este nevoie;
- u) rezolvă orice alte probleme stabilite de adunarea generală a acționarilor;
- v) stabilește drepturile de salarizare și celelalte drepturi de personal pentru personalul de conducere al societății;
- w) numește, suspendă sau revocă directorii executivi ai societății și le fixează salariile;
- x) stabilește indemnizația secretarului consiliului de administrație.

ARTICOLUL 19

Atribuțiile directorului general al societății

- (1) Directorul general reprezintă societatea în raporturile cu terții și are, în principal, următoarele atribuții:
 - a) aplică strategia și politicile de dezvoltare ale societății;

- b) angajează, promovează și concediază personalul societății;
 - c) negociază contractul colectiv de muncă, în limita mandatului dat de consiliul de administrație;
 - d) încheie acte juridice în numele și pe seama societății;
 - e) aprobă operațiunile de vânzare și cumpărare de bunuri potrivit competențelor;
 - f) aprobă operațiunile de încasări și plăți potrivit competențelor stabilite de adunarea generală a acționarilor;
 - g) îndeplinește orice alte atribuții potrivit competențelor acordate;
 - h) organizează, urmărește și răspunde de îndeplinirea bugetului de venituri și cheltuieli, programului de investiții, programului de re tehnologizare, programului de reparații, programului de achiziții ale materialelor, echipamentelor și pieselor și a programului de lucru.
- (2) Directorul general poate delega o parte din atribuțiile sale directorilor executivi sau oricărei alte persoane din cadrul societății.
- (3) Competențele, atribuțiile și răspunderile directorilor executivi sunt stabilite prin regulamentul de organizare și funcționare a societății.

CAPITOLUL VI

Gestiunea

ARTICOLUL 20

Controlul financiar preventiv

- (1) Societatea organizează și exercită controlul financiar preventiv pentru documentele ce cuprind operațiuni care se referă la drepturile și obligațiile patrimoniale, în faza de angajare și de plată, în raporturile cu alte persoane juridice sau fizice.
- (2) Controlul financiar preventiv se exercită prin organe de specialitate, potrivit legii.

ARTICOLUL 21

Controlul financiar de gestiune

Controlul financiar de gestiune se efectuează în conformitate cu prevederile legale, prin organele de specialitate.

ARTICOLUL 22

Cenzorii

- (1) Gestiunea societății este controlată de acționari și de cenzori.
- (2) Societatea are 3 cenzori și 3 cenzori supleanți.

- (3) Cenzorii sunt aleși de adunarea generală a acționarilor. Durata mandatului lor este de 3 ani și pot fi realeși.
- (4) Cenzorii își exercită personal mandatul.
- (5) Cel puțin unul dintre cenzori trebuie să fie contabil autorizat în condițiile legii sau expert contabil.
- (6) Pe perioada în care statul va deține cel puțin 20% din capitalul social unul dintre cenzori va fi recomandat de Ministerul Finanțelor Publice.
- (7) Cenzorii sunt remunerați cu o indemnizație fixă, stabilită de adunarea generală a acționarilor.
- (8) Cenzorii au următoarele atribuții principale:
 - a) să supravegheze gestiunea societății;
 - b) să verifice dacă situațiile financiare sunt legal întocmite și în concordanță cu registrele;
 - c) să verifice dacă evaluarea elementelor patrimoniale s-a făcut conform regulilor stabilite pentru întocmirea și prezentarea situațiilor financiare;
 - d) să verifice dacă evaluarea patrimoniului s-a făcut conform regulilor stabilite pentru întocmirea situațiilor financiare.
- (9) Situațiile financiare nu pot fi aprobate de adunarea generală a acționarilor dacă nu sunt însoțite de raportul cenzorilor.
- (10) Cenzorii sunt obligați, de asemenea:
 - a) să facă în fiecare lună și inopinat inspecții ale casei și să verifice existența titlurilor sau a valorilor care sunt proprietatea societății ori care au fost primite în gaj, cauțiune sau depozit;
 - b) să convoace adunarea generală ordinară sau extraordinară a acționarilor, când nu a fost convocată de administratori;
 - c) să ia parte la adunările generale ordinare și extraordinare ale acționarilor, inserând în ordinea de zi propunerile pe care le vor considera necesare;
 - d) să constate depunerea garanției din partea administratorilor;
 - e) să vegheze ca dispozițiile legii, ale actului constitutiv sau ale statutului să fie îndeplinite de administratori și de lichidatori.
- (11) Despre rezultatul verificărilor efectuate conform alin. (10), precum și asupra propunerilor pe care le consideră necesare privind situațiile financiare și repartizarea profitului cenzorii vor prezenta adunării generale a acționarilor un raport amănunțit. Pentru îndeplinirea acestei obligații cenzorii vor delibera împreună, însă pot face, în caz de neînțelegere, rapoarte separate pe care le vor prezenta adunării generale a acționarilor.
- (12) Cenzorii vor aduce la cunoștință administratorilor neregulile în administrație și încălcările dispozițiilor legale și statutare pe care le constată, iar cazurile mai importante le vor aduce la cunoștință adunării generale a acționarilor.
- (13) Cenzorii iau parte la ședințele consiliului de administrație și ale adunării generale a acționarilor, fără drept de vot, dacă nu sunt acționari.

- (14) Se interzice cenzorilor să comunice acționarilor, în particular, sau terților date referitoare la operațiunile societății, rezultate în timpul exercitării mandatului lor.
- (15) Cenzorii vor trece într-un registru special deliberările lor, precum și constatările făcute în exercițiul mandatului lor.
- (16) Revocarea cenzorilor se poate face numai de adunarea generală a acționarilor, cu votul cerut la adunările generale extraordinare ale acționarilor.
- (17) Cenzorii îndeplinesc și alte atribuții prevăzute de lege.

CAPITOLUL VII Activitatea

ARTICOLUL 23 Exercițiul financiar

- (1) Pentru îndeplinirea obiectului de activitate și în conformitate cu atribuțiile stabilite societatea utilizează sursele de finanțare constituite din venituri proprii, credite bancare și, în completare, din transferuri de la bugetul de stat, prin bugetul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii.
- (2) Exercițiul financiar începe la data de 1 ianuarie și se încheie la data de 31 decembrie ale fiecărui an. Primul exercițiu financiar începe la data constituirii societății.

ARTICOLUL 24 Personalul

- (1) Personalul se încadrează în condițiile legii, pe bază de concurs sau de examen și/sau prin alte forme de selecție.
- (2) Condițiile de angajare, de organizare și de desfășurare a concursurilor, a examenelor și a selecției personalului se stabilesc prin regulament aprobat de consiliul de administrație.
- (3) Personalul este supus legislației în vigoare în domeniu, statutelor profesionale aprobate prin lege specială, reglementărilor specifice emise de autoritatea de stat în domeniul transporturilor feroviare și/sau navale, precum și regulamentului de ordine interioară al societății.
- (4) Drepturile și obligațiile salariaților se stabilesc prin contractul colectiv de muncă.

ARTICOLUL 25 Amortizarea mijloacelor fixe

Consiliul de administrație stabilește, în condițiile legii, modul de amortizare a mijloacelor fixe.

ARTICOLUL 26

Evidența contabilă și bilanțul contabil

- (1) Societatea va ține evidența contabilă în lei și va întocmi anual situațiile financiare, conform legii.
- (2) Situațiile financiare vor fi publicate în Monitorul Oficial al României, Partea a IV-a, conform legii.

ARTICOLUL 27

Calculul și repartizarea profitului

- (1) Profitul se stabilește pe baza situațiilor financiare aprobate de adunarea generală a acționarilor. Profitul impozabil se stabilește în condițiile legii.
- (2) Profitul rămas după plata impozitului pe profit va fi repartizat în condițiile legii.
- (3) Societatea își constituie fondul de rezervă și alte fonduri în condițiile legii.
- (4) Plata dividendelor cuvenite acționarilor se face de către societate în condițiile legii, după aprobarea situațiilor financiare de către adunarea generală a acționarilor.
- (5) În cazul înregistrării de pierderi adunarea generală a acționarilor va analiza cauzele și va hotărî în consecință.
- (6) Acoperirea pierderilor se va face în condițiile legii și pe baza hotărârii adunării generale a acționarilor.

ARTICOLUL 28

Registrele

Societatea va ține, prin grija administratorilor, registrele prevăzute de lege.

CAPITOLUL VIII

Modificarea formei juridice, dizolvarea, lichidarea

ARTICOLUL 29

Modificarea formei juridice

Adunarea generală a acționarilor poate hotărî schimbarea formei juridice a societății.

ARTICOLUL 30

Dizolvarea și lichidarea

Dizolvarea și lichidarea societății se vor face conform prevederilor legale.

ARTICOLUL 31

Litigii

- (1) Litigiile de orice fel apărute între societate și persoane fizice sau juridice sunt de competența instanțelor judecătorești de drept comun.
- (2) Pentru soluționarea litigiilor contractuale cu alte societăți comerciale se poate apela și la arbitraj.

CAPITOLUL IX

Dispoziții finale

ARTICOLUL 32

Prevederile prezentului statut se completează cu dispozițiile Legii nr. 31/1990, republicată, cu modificările ulterioare, precum și ale Codului comercial.

ANEXĂ la statut

EMBLEMA

Societății Comerciale de Transport Maritim și de Coastă
"C.F.R. Ferry - Boat" - S.A.

1. Descrierea emblemei: emblema societății este formată din culorile albastru, galben, roșu, dispuse orizontal, având inscripționate pe culoarea galbenă „CFR Ferry-Boat”.
2. Reprezentarea grafică a emblemei:



NOTĂ DE FUNDAMENTARE

1. Titlul proiectului de act normativ

HOTĂRÂRE A GUVERNULUI

privind declararea Societății Comerciale de Transport Maritim și de Coastă „C.F.R. Ferry-Boat” – S.A. societate comercială de interes strategic și transferul, fără plată, a pachetului de acțiuni deținut de Societatea Națională de Transport Feroviar de Marfă “C.F.R. Marfă” – S.A. la această societate în administrarea directă a Ministerului Transporturilor și Infrastructurii

2. Motivele introducerii proiectului de act normativ

1. Descrierea situației actuale	<p>Societatea Comercială de Transport Maritim și de Coastă „C.F.R. Ferry-Boat” – S.A. a fost înființată prin Hotărârea Guvernului nr. 801/2007 privind înființarea Societății Comerciale de Transport Maritim și de Coastă „C.F.R. Ferry-Boat” – S.A. ca filială a Societății Naționale de Transport Feroviar de Marfă “C.F.R. Marfă” – S.A., publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 557 din 15 august 2007.</p> <p>Societatea deține în patrimoniu două nave ferry-boat, <i>Eforie</i> și <i>Mangalia</i>. Aceste nave, împreună cu instalațiile de mal aferente, au fost proiectate și construite pentru a asigura transportul vagoanelor, containerelor și camioanelor TIR între porturile Constanța și Samsun (Turcia), în condițiile în care, până în anul 1990, exista un trafic important între România și țările asiatice, în special Turcia și Iran.</p> <p>Nava <i>Mangalia</i> a fost construită în anul 1988 iar nava <i>Eforie</i> în anul 1991 având ca zone de navigație, conform proiect, Marea Neagră și Marea Mediterană de Est și clasa RNR nelimitat.</p> <p>În anul 1991 navele au fost subînchiriate, prin contract <i>bareboat</i>, firmei <i>Kerr Line</i> din Pireu-Grecia.</p> <p>În anul 1993, cu ocazia conferinței de la Bruxelles care a reunit miniștrii comerțului și transporturilor din 8 țări (5 republici central-asiatice și 3 republici caucaziene) s-a stabilit implementarea unui program european de dezvoltare a coridorului de transport TRACECA, pe axa Vest - Est din Europa, de-a lungul Mării Negre prin Caucaz și Marea Caspică către Asia Centrală.</p> <p>Programul corespundea strategiei globale europene și avea ca obiective:</p> <ol style="list-style-type: none">să sprijine independența politică și economică a țărilor din zona Caucaz - Asia Centrală prin sporirea capacității lor de acces la piețele europene și mondiale prin rute alternative de transport;să încurajeze cooperarea regională dintre statele partenere;să utilizeze coridorul TRACECA sub forma unui factor de atragere a sprijinului instituțiilor financiare internaționale și a investitorilor privați;să conecteze ruta TRACECA la rețelele transeuropene de transport (TEN). <p>Având în vedere aceste obiective, și ținând cont de facilitarea accesului la piața internațională a transportului rutier și feroviar prin legarea coridorului TRACECA de Orientul Mijlociu cu refacerea <i>drumului mătăsii</i>, navele ferry-boat au fost trecute din patrimoniul Companiei de Navigație Maritimă "ROMLINE" - S.A. în patrimoniul Societății Naționale de Căi Ferate „SNCFR” – R.A., în temeiul Hotărârii Guvernului nr. 620/15.08.1995,</p>
---------------------------------	--

publicată în Monitorul Oficial, Partea I, nr. 190 din 21/08/1995. În luna octombrie 1995 a fost efectuat și primul voiaj de probă pe ruta Constanța - Samsun (Turcia) de către nava *Eforie*.

La data preluării celor două nave, nava *Mangalia* era arestată în portul Cristobal (Panama), având defecțiuni majore la motoarele principale. A fost repatriată în luna mai 1996 și dată în exploatare în anul 1998 după reparațiile efectuate în Șantierul Naval Constanța.

În anul 1998, în urma reorganizării Societății Naționale a Căilor Ferate Române „SNCFR” – RA prin Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 12/1998, publicată în Monitorul Oficial, Partea I, nr. 254 din 08/07/1998, navele au trecut în patrimoniul Societății Naționale de Transport Feroviar de Marfă „CFR Marfă” – S.A., societate desprinsă din SNCFR.

În anul 2003, prin Ordinul Ministrului Transporturilor nr. 169/2003, publicat în Monitorul Oficial, Partea I, nr. 122/26.02.2003, navele ferry-boat au trecut de sub supravegherea tehnică a Registrului Naval Român sub supravegherea *Germanischer Lloyd's Register*, instituție având sediul central la Hamburg, agreată de Uniunea Europeană și de Ministerul Lucrărilor Publice, Transporturilor Locuinței din România.

La sfârșitul anului 2007 transportul cu nave ferry-boat a fost externalizat prin înființarea unei filiale a CFR Marfă – SA., organizată sub forma unei societăți comerciale pe acțiuni la care CFR Marfă deține 100% din capitalul social. Prin înființarea acestei societăți s-a urmărit adaptarea afacerii la specificul exclusiv naval și transformarea activității de transport maritim cu nave ferry - boat într-o activitate profitabilă prin concentrarea acesteia în cadrul unei societăți comerciale distincte având ca obiect principal de activitate transportul maritim ceea ce presupune o mai bună gestionare a resurselor materiale, financiare și umane;

Încă de la înființare, CFR Marfă a încercat să rentabilizeze activitatea de transport cu cele două nave ferry-boat.

În luna noiembrie 1998 s-a deschis linia Constanța – Mersin (Turcia) iar în luna mai 1999 s-a deschis linia Constanța – Poti – Batumi (Georgia). Portul Batumi prezintă dezavantajul liniilor de ecartament larg din terminal și de pe podul mobil de descărcare fapt ce determină un cost mai ridicat al transportului pe aceasta relație datorită unei manipulări suplimentare a mărfurilor. Pentru eliminarea acestui dezavantaj Ministerul Transporturilor, Lucrărilor Publice și Locuinței român a purtat negocieri cu Ministerul Transporturilor din Georgia cu privire la necesitatea construirii unui terminal cu linii de ecartament normal. Pentru acest proiect s-au obținut și fonduri europene, lucrarea nefiind însă executată datorită lipsei de implicare a părții georgiene și a climatului politic existent. Portul Batumi aparține administrativ de regiunea autonomă Adjaria iar între liderul adjar și autoritățile centrale au existat neînțelegeri cauzate de orientarea pro-rusa a liderului adjar și intenția realizării unei linii directe de ferry-boat între Batumi și Novorossiysk în scopul dirijării fluxului de mărfuri către Europa prin Rusia iar nu prin România.

Eforturile CFR Marfă de a atrage marfa la transport în traficul internațional pe segmentul coridorului IV cu folosirea navelor ferry – boat în relațiile cu Turcia, Georgia și mai departe cu Armenia, Azerbaidjan, Turkmenistan, Uzbekistan, Iran, Iraq, Siria, China, s-au concretizat în voiaje realizate, în principal, pe liniile maritime deschise, respectiv: Constanța – Samsun, Constanța – Izmir – Mersin, Constanța – Batumi, Constanța – Derince.

Mărfurile transportate pe ferry-boat constau în: citrice, cereale, cherestea, materiale de construcție, produse alimentare, săpun, piese metalice, chimicale, șrot de floarea soarelui, containere cu mobilă și camioane TIR.

Dinamica voiajelor și a tonelor transportate de navele ferry-boat a avut o traiectorie ascendentă, numărul voiajelor crescând de la an la an, cu excepția anului 2004 când ambele nave au fost în reparații pentru reclasificare, nava *Eforie* efectuând voiaje începând din data de 07.07.2004. Utilizarea capacității navelor, însă, a fost redusă, variind între 20% și 60%, cu excepția anului 2005 când procentul a fost de 81,6%.

CFR Marfă a încercat prin diverse măsuri să atragă clienți, mizând pe redresarea economică a acestei categorii de transport. Atragerea clienților se putea face atât prin practicarea unui tarif avantajos în raport cu tarifele maritime pentru nave convenționale cât și prin durata de voiaj, mult mai scurtă în cazul parcursului cu navele ferry-boat. În acest sens, CFR Marfă - S.A., a adaptat tarifele de transport pe mare (navlu) pentru anul 2004 pe relațiile Constanța Derince, Constanta – Batumi și a decis ca navele ferry-boat să efectueze un singur voiaj pe lună pe relația Constanța – Batumi acest program fiind menținut indiferent de cantitatea de marfă - vagoane încărcate, containere, camioane sau autoturisme - acumulată în Porturile Constanța și Batumi.

În urma întâlnirilor care au avut la Batumi, atât la nivelul conducerii CFR Marfă - S.A. și a Căilor Ferate Georgiene, cât și la nivel de reprezentanți ai guvernelor României și Georgiei și la nivel de președinți ai celor două țări, s-a ajuns la concluzia că această rută, care face parte din coridorul TRACECA, trebuie menținută din considerente care țin de strategia geo-politică a celor două țări.

În contextul evenimentelor politice care au avut loc în anul 2008 în Georgia, Consiliul Suprem de Apărare a Țării, prin Hotărârea nr. 65 din 25.06.2008, a trasat ca sarcină Ministerului Transporturilor întreprinderea de măsuri pentru optimizarea sistemelor de management al securității în domeniul transporturilor navale inclusiv prin menținerea și dezvoltarea liniei de ferry – boat ca element de legătură între Europa și Asia, aceasta fiind concepută ca o prelungire a Coridorului IV Pan European.

De asemenea, cu privire la cele două nave ferry-boat există obligații derivate din prevederile Acordului M43/08.03.2004 încheiat între Statul Major al Forțelor Navale și CFR Marfă – SA, acord care reglementează organizarea și pregătirea navelor ferry-boat și a instalațiilor de mal pentru executarea misiunilor de transport naval militar (personal sau echipament) în sprijinul operațiunilor PfP conduse de NATO.

Conform strategiei guvernamentale, Societatea Națională de Transport Feroviar de Marfă CFR Marfă - SA urmează să fie privatizată, în acest sens, fiind parcurse deja o serie de etape preliminare, respectiv contractarea și finalizarea raportului privind stabilirea metodei de privatizare de către consultantul Deloitte - Boștină și Asociații și notificarea Comisiei Europene. Preluarea CFR Marfă – SA de către un investitor privat presupune preluarea indirectă și a Societății Comerciale de Transport Maritim și de Coastă „C.F.R. Ferry-Boat” – S.A. această societate funcționând în momentul de față filială a CFR Marfă SA.

În scopul păstrării controlului Statului român asupra acestei societăți este necesar ca, anterior privatizării CFR Marfă SA, pachetul de acțiuni deținut de această societate la C.F.R. Ferry-Boat – S.A. să fie transferat în

	<p>administrarea directă a Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, C.F.R. Ferry-Boat – S.A. urmând a funcționa ca societate de sine stătătoare aflată sub autoritatea acestui minister.</p> <p>De asemenea, date fiind considerentele de ordin strategic aplicabile activității de transport maritim pe linia ferry – boat , societatea urmează a fi declarată <i>societate comercială de interes strategic</i>, în conformitate cu prevederile Ordonanței de Urgență a Guvernului nr. 88/1997 privind privatizarea societăților comerciale.</p> <p>Statutul de societate comercială de interes strategic aflată sub autoritatea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, va permite coordonarea, în continuare, a activității acesteia în conformitate cu politica națională și strategia guvernamentală.</p> <p>Totodată, pentru asigurarea permanentă și în orice moment a capacităților de transport oferite de navele aflate în patrimoniul C.F.R. Ferry-Boat – S.A. este necesar ca, pe lângă sursele proprii de finanțare, societatea să aibă și posibilitatea accesării de sume, în completare, de la bugetul de stat, prin bugetul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii. Aceste subvenții sunt destinate acoperirii cheltuielilor necesare menținerii pe linia de plutire a navelor ferry-boat și a celor ocazionate de acostarea la mal aferente perioadelor în care navele nu sunt angajate în voiaje comerciale.</p> <p>Trebuie subliniat faptul că, în scopul menținerii navelor pe linia de plutire din considerentele strategice menționate mai sus, finanțarea prin intermediul bugetului de stat apare ca o necesitate dată fiind situația economico-financiară deosebit de dificilă în care C.F.R. Ferry-Boat – S.A. se regăsește la ora actuală.</p> <p>Astfel, după închiderea exercițiului financiar 2008, C.F.R. Ferry-Boat SA a înregistrat un rezultat negativ în valoare totală de 7.327.575,64 lei, repartizarea pe activități a acestei pierderi fiind următoarea: Nava ferry-boat Mangalia: 3.374.480,89 lei, Nava ferry-boat Eforie: 3.446.980,12 lei, Activitatea de mal: 506.114,63 lei.</p> <p>Conform raportului de audit întocmit de către auditorul independent al societății, C.F.R. Ferry – Boat – SA a înregistrat în anul 2008 un rezultat negativ din exploatare care este mult mai mare decât cifra de afaceri a societății punându-se astfel la îndoială capacitatea societății în ceea ce privește continuarea activității pe parcursul anului 2009.</p> <p>Cele două nave sunt funcționale din punct de vedere tehnic, însă, pentru anul în curs este necesară andocarea acestora iar cheltuielile generate în acest scop se ridică la suma de 850.000 Euro, sumă care nu poate fi asigurată datorită dificultăților financiare ale societății. Neefectuarea andocării are drept consecință pierderea dreptului de navigare al navelor datorită inexistenței certificatelor de clasă precum și a certificatelor de registru, certificate a căror obținere este condiționată de efectuarea acestei andocării.</p> <p>Având în vedere pierderile înregistrate, precum și, ținând cont de lipsa comenzilor de transport și de cheltuielile de exploatare necesare, s-a propus introducerea acestor nave în conservare. Trecerea navelor în conservare implică de asemenea costuri foarte mari și nu pot fi date garanții în ceea ce privește prezervarea capacităților tehnice și funcționale pe durata stării de conservare.</p>
2. Schimbări preconizate	La acest moment Societatea Comercială de Transport Maritim și de Coastă „C.F.R. Ferry-Boat” – S.A. are statut de filială a Societății Naționale

	<p>de Transport Feroviar de Marfă CFR Marfă – S.A. care deține 100% din acțiunile acestei societăți. Acțiunile CFR Marfă SA sunt deținute de Statul român prin Ministerul Transporturilor și Infrastructurii.</p> <p>Prin preluarea pachetului de acțiuni la „C.F.R. Ferry-Boat” – S.A. statul român, prin Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, devine acționar direct la această societate.</p> <p>Aferent acestei preluări, Hotărârea Guvernului nr. 76/2009 privind organizarea și funcționarea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii se modifică în sensul includerii S.C. C.F.R. Ferry – Boat – S.A. în lista unităților care funcționează sub autoritatea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii.</p> <p>Activitatea de transport maritim pe liniile ferry –boat capătă un caracter strategic.</p> <p>C.F.R. Ferry-Boat capătă posibilitatea accesării de fonduri bugetare prin bugetul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii.</p> <p>Scopul acestui act normativ constă în implementarea politicii și strategiei naționale în domeniul transportului maritim pe liniile ferry – boat prin menținerea controlului statului în acest sector.</p>
3. Alte informații	Nu au fost identificate

3. Impactul socio-economic al proiectului de act normativ

1. Impactul macroeconomic	Nu este cazul
2. Impactul asupra mediului de afaceri	Nu este cazul
3. Impactul social	Nu este cazul
4. Impactul asupra mediului	Nu este cazul
5. Alte informații	Nu au fost identificate

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

- mii lei -

Indicatori	Anul curent	Următorii 4 ani				Media pe 5 ani
		2009	2010	2011	2012	
1	2009	2010	2011	2012	2013	
1. Modificări ale veniturilor bugetare, plus/minus, din care:						
a) buget de stat, din acesta:						
(i) impozit pe profit						
(ii) impozit pe venit						
b) bugete locale:						
(i) impozit pe profit						
c) bugetul asigurărilor sociale de stat:						
(i) contribuții de asigurări						
2. Modificări ale cheltuielilor bugetare, plus/minus, din care:						
a) buget de stat, din acesta:						
(i) cheltuieli de personal						
(ii) bunuri și servicii						
b) bugete locale:						
(i) cheltuieli de personal						
(ii) bunuri și servicii						
c) bugetul asigurărilor sociale de						

stat: (i) cheltuieli de personal (ii) bunuri și servicii						
3. Impact financiar, plus/minus, din care: a) buget de stat b) bugete locale	5.825,67	13.123,83	6.540,82	8.623,09	8.246,67	8.472,016
4. Propuneri pentru acoperirea creșterii cheltuielilor bugetare						
5. Propuneri pentru a compensa reducerea veniturilor bugetare						
6. Calcule detaliate privind fundamentarea modificărilor veniturilor și/sau cheltuielilor bugetare	ANEXA nr. 1 la prezenta Notă de fundamentare cuprinde Nivelul subvenției previzionată în perioada 2009 -2013 ANEXA nr. 2 la prezenta Notă de fundamentare cuprinde Fundamentarea veniturilor și cheltuielilor pentru navele ferry-boat Mangalia și Eforie fără re tehnologizarea acestora pe perioada 2009 – 2013					
7. Alte informații	ANEXA nr. 3 la prezenta Notă de fundamentare cuprinde propunerile de re tehnologizare a navelor ferry-boat					

5. Efectele proiectului de act normativ asupra legislației în vigoare

1. Proiecte de acte normative suplimentare	<p>Urmare acestui proiect de Hotărâre a Guvernului, se modifică următoarele acte normative:</p> <ol style="list-style-type: none"> Hotărârea Guvernului nr. 76/2009 privind organizarea și funcționarea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 89 din 13 februarie 2009, Anexa 2, litera F. „UNITĂȚILE care funcționează sub autoritatea Ministerului Transporturilor”, se completează cu un nou punct având următorul cuprins: „30. Societatea Comercială de Transport Maritim și de Coastă „C.F.R. Ferry-Boat” – S.A., Constanța, Județul Constanța”. Hotărârea Guvernului nr. 801/2007 privind înființarea Societății Comerciale de Transport Maritim și de Coastă „C.F.R. Ferry-Boat” – S.A. ca filială a Societății Naționale de Transport Feroviar de Marfă “C.F.R. Marfă” – S.A., publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 557 din 15 august 2007, se modifică în sensul înlocuirii referirilor la acționarul actual - CFR Marfă SA cu cele referitoare la noul acționar - Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, precum și în sensul includerii în resursele financiare necesare desfășurării activității a sumelor alocate de la bugetul de stat prin bugetul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii.
---	--

2. Compatibilitatea proiectului de act normativ cu legislația comunitară în materie	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.	
3. Decizii ale Curții Europene de Justiție și alte documente	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.	
4. Evaluarea conformității:	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.	
Denumirea actului sau documentului comunitar, numărul, data adoptării și data publicării	Gradul de conformitate (se conformează/nu se conformează)	Comentarii
5. Alte acte normative și/sau documente internaționale din care decurg angajamente	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.	
6. Alte informații	Nu au fost identificate.	

6. Consultările efectuate în vederea elaborării proiectului de act normativ

1. Informații privind procesul de consultare cu organizații neguvernamentale, instituite de cercetare și alte organisme implicate	Au fost întreprinse demersurile legale prevăzute la art. 7 alin. (1) din Regulamentul privind procedurile, la nivelul Guvernului, pentru elaborarea, avizarea și prezentarea proiectelor de documente de politici publice, a proiectelor de acte normative, precum și a altor documente, în vederea adoptării/aprobării, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 561/2009..	
2. Fundamentarea alegerii organizațiilor cu care a avut loc consultarea, precum și a modului în care activitatea acestor organizații este legată de obiectul proiectului de act normativ	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.	
3. Consultările organizate cu autoritățile administrației publice locale, în situația în care proiectul de act normativ are ca obiect activități ale acestor autorități, în condițiile Hotărârii Guvernului nr. 521/2005 privind procedura de consul-tare a structurilor asociative ale autorităților administrației publice locale la elaborarea proiectelor de acte normative	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.	
4. Consultările desfășurate în cadrul consiliilor interministeriale, în conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului nr. 750/2005 privind constituirea consiliilor interministeriale permanente	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.	
5. Informații privind avizarea de către: a) Consiliul Legislativ b) Consiliul Suprem de Apărare a Țării c) Consiliul Economic și Social d) Consiliul Concurenței e) Curtea de Conturi	Proiectul de act normativ a fost avizat de Consiliul Legislativ, Consiliul Economic și Social, Consiliul Suprem de Apărare a Țării. Proiectul de act normativ nu necesită aviz de la Consiliul Concurenței, Curtea de Conturi.	
6. Alte informații	Nu au fost identificate.	

7. Activități de informare publică privind elaborarea și implementarea proiectului de act normativ

1. Informarea societății civile cu privire la necesitatea elaborării	Au fost întreprinse demersurile legale prevăzute la art. 7 alin. (1) din Regulamentul privind procedurile, la nivelul Guvernului, pentru elaborarea, avizarea și prezentarea proiectelor de documente de politici publice, a proiectelor de acte normative, precum și a altor documente, în vederea adoptării/aprobării, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 561/2009.	
--	--	--

proiectului de act normativ	
2. Informarea societății civile cu privire la eventualul impact asupra mediului în urma implementării proiectului de act normativ, precum și efectele asupra sănătății și securității cetățenilor sau diversității biologice	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
3. Alte informații	Nu au fost identificate.

8. Măsuri de implementare

1. Măsurile de punere în aplicare a proiectului de act normativ de către autoritățile administrației publice centrale și/sau locale - înființarea unor noi organisme sau extinderea competențelor instituțiilor existente	Nu este cazul.
2. Alte informații	Nu au fost identificate.

MINISTRUL TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII,

Radu BERCEANU

AVIZĂM FAVORABIL

MINISTRUL FINANTELOR PUBLICE

Gheorghe POGEA

MINISTRUL JUSTIȚIEI ȘI LIBERTĂȚILOR CETĂȚENEȘTI

Cătălin Marian PREDOIU

SECRETAR DE STAT
Constantin DASCĂLU

SUBSECRETAR DE STAT
Constantin AXINIA

SECRETAR GENERAL
Radian Doru Tufa

DIRECȚIA GENERALĂ JURIDICĂ ȘI RESURSE UMANE
DIRECTOR GENERAL
Bianca Mirela CĂTINEAN

DIRECȚIA GENERALĂ ECONOMICĂ ȘI BUGET
DIRECTOR GENERAL
Liliana MUȘAT

DIRECȚIA INFRASTRUCTURĂ ȘI TRANSPORT FERROVIAR
DIRECTOR
Claudiu DUMITRESCU

S.N.T.F.M. "C.F.R. Marfă"
DIRECTOR GENERAL
Mihai FRĂSINOI

„C.F.R. Ferry-Boat” - S.A.
DIRECTOR GENERAL
Tudor VLAD

NIVELUL SUBVENȚIEI PREVIZIONATĂ ÎN PERIOADA 2009-2013

mii lei

Nr. Crt.	INDICATORI / AN	2009	2010	2011	2012	2013
	VENITURI TOTALE, din care:	2.180,93	8.813,67	11.431,76	12.023,24	12.114,49
1	Ven.din prestări servicii	1.063,86	7.628,04	10.170,72	10.679,25	10.679,25
2	Ven.din chirii	685,56	754,12	829,53	912,48	1.003,73
3	Ven.vanz.mf.	24,53	24,53	24,53	24,53	24,53
4	Venituri din activități diverse	227,41	227,41	227,41	227,41	227,41
5	Alte venituri din expl.	10,86	10,86	10,86	10,86	10,86
6	Venituri financiare	168,71	168,71	168,71	168,71	168,71
II	CHELT. TOTALE, din care:	8.006,60	21.937,50	17.972,58	20.646,33	20.361,16
1	Chelt. materiale	1.138,48	4.896,00	5.215,08	6.728,83	6.468,83
2	Chelt. energie si apa	407,77	514,49	514,49	514,49	514,49
3	Chelt.intret.si reparatii	125,17	7.769,17	3.485,17	4.645,17	4.620,00
4	Chelt.chirii	1,02	1,02	1,02	1,02	1,02
5	Chelt. prime asigurare	205,81	347,18	347,18	347,18	347,18
6	Chelt.colaboratori	7,37	7,37	7,37	7,37	7,37
7	Chelt.protocol	2,70	10,00	10,00	10,00	10,00
8	Chelt.transport	44,98	70,12	70,12	70,12	70,12
9	Chelt.deplasari	57,69	275,90	275,90	275,90	275,90
10	Chelt.postale,telefon	54,12	60,00	60,00	60,00	60,00
11	Chelt. bancare	6,27	6,27	6,27	6,27	6,27
12	Chelt.alte lucr./serv exec de terți	908,04	908,04	908,04	908,04	908,04
13	Chelt. impozite si taxe	24,21	24,21	24,21	24,21	24,21
14	Chelt. remunerații personal	3.053,39	3.289,15	3.289,15	3.289,15	3.289,15
15	Chelt.tichete masă	55,26	96,00	96,00	96,00	96,00
16	Chelt. asig. și protecție socială	1.144,54	2.354,65	2.354,65	2.354,65	2.354,65
17	Alte chelt. de exploatare	17,01	17,01	17,01	17,01	17,01
18	Chelt. amortizare	582,78	1.131,36	1.131,36	1.131,36	1.131,36
19	Chelt financiare	159,56	159,56	159,56	159,56	159,56
20	Chelt. impozit profit	10,43				
III	REZULTAT BRUT	-	-13.123,83	-6.540,82	-8.623,09	-8.246,67
V	Nivel subvenție	5.825,67	13.123,83	6.540,82	8.623,09	8.246,67

**FUNDAMENTAREA VENITURILOR ȘI CHELTUIELILOR PENTRU
NAVELE FERRY-BOAT „MANGALIA” ȘI „EFORIE” FĂRĂ
RETEHNOLOGIZAREA ACESTORA, PE PERIOADA 2009 – 2013**

01.10.2009 – 31.12.2009

f/b Mangalia - in conservare

f/b Eforie - in conservare

Cheltuieli estimate: combustibil 120 tone x 2 562 ron/tona	307 440 ron
energie electrica, apa	150 000 ron
piese schimb, materiale	21 000 ron
taxa bazin	5 142 ron
salarii echipaj siguranta	307 398 ron
asigurare.....	44 604 ron

TOTAL	835 584 ron
--------------	--------------------

ANUL 2010*f/b Mangalia***1. In reparatii/inspectii anuale G.L./A.N.R. (restante 2009) - 60 zile**

Cheltuieli estimate: reparatii planificate	840 000 ron
reparatii accidentale.....	525 000 ron
piese de schimb si materiale.....	63 000 ron
60 zile stationare nava neoperativa x 12 360 ron	741 600 ron

2. In exploatare - 120 zile

Cheltuieli estimate: 12 zile mars x 67 540 ron	810 480 ron
8 zile stationare operativa x 19 391 ron	155 128 ron
100 zile stationare neoperativa x 12 360 ron	1 236 000 ron
alte cheltuieli (servicii portuare, tranzitare)	477 960 ron

3. In reparatii/inspectii intermediare G.L./A.N.R (2010) / andocare - 90 zile

Cheltuieli estimate: reparatii planificate	2 310 000 ron
reparatii accidentale.....	147 000 ron
piese de schimb si materiale.....	840 000 ron
90 zile stationare nava neoperativa x 12 360 ron ...	1 112 400 ron

4. In exploatare - 95 zile

Cheltuieli estimate: 9 zile mars x 67 540 ron	607 860 ron
6 zile stationare operativa x 19 391 ron	116 346 ron
80 zile stationare neoperativa x 12 360 ron	988 800 ron
alte cheltuieli (servicii portuare, tranzitare)	358 470 ron

TOTAL CHELTUIELI	11 330 044 ron
-------------------------	-----------------------

5. VENITURI EXPLOATARE 7 VOIAJE	3 559 752 ron
--	----------------------

f/b Eforie

1. In reparatii/inspectii reclasificare G.L./A.N.R (restanta 2009) / andocare - 90 zile
Cheltuieli estimate: reparatii planificate 2 310 000 ron
reparatii accidentale..... 147 000 ron
piese de schimb si materiale..... 840 000 ron
90 zile stationare nava neoperativa x 12 360 ron .. 1 112 400 ron

2. In exploatare - 120 zile
Cheltuieli estimate: 12 zile mars x 67 540 ron 810 480 ron
8 zile stationare operativa x 19 391 ron 155 128 ron
100 zile stationare neoperativa x 12 360 ron 1 236 000 ron
alte cheltuieli (servicii portuare, tranzitare)477 960 ron

3. In reparatii/inspectii anuale G.L./A.N.R. (2010) - 30 zile
Cheltuieli estimate: reparatii planificate 840 000 ron
reparatii accidentale..... 525 000 ron
piese de schimb si materiale..... 63 000 ron
30 zile stationare nava neoperativa x 12 360 ron .. 370 800 ron

4. In exploatare - 125 zile
Cheltuieli estimate: 12 zile mars x 67 540 ron 810 480 ron
8 zile stationare operativa x 19 391 ron 155 128 ron
105 zile stationare neoperativa x 12 360 ron 1 297 800 ron
alte cheltuieli (servicii portuare, tranzitare)477 960 ron

TOTAL **11 629 136 ron**

5. **VENITURI EXPLOATARE 8 VOIAJE** **4 068 288 ron**

ANUL 2011

f/b Mangalia

1. In exploatare - 120 zile
Cheltuieli estimate: 12 zile mars x 67 540 ron 810 480 ron
8 zile stationare operativa x 19 391 ron 155 128 ron
100 zile stationare neoperativa x 12 360 ron 1 236 000 ron
alte cheltuieli (servicii portuare, tranzitare) 477 960 ron

2. In reparatii/verificari - inspectii reclasificare - 60 zile
Cheltuieli estimate: reparatii planificate 1 470 000 ron
reparatii accidentale..... 210 000 ron
piese de schimb si materiale..... 840 000 ron
60 zile stationare nava neoperativa x 12 360 ron....741 600 ron

3. In exploatare - 185 zile
Cheltuieli estimate: 18 zile mars x 67 540 ron 1 215 720 ron
12 zile stationare operativa x 19 391 ron 232 692 ron
155 zile stationare neoperativa x 12 360 ron 1 915 800 ron
alte cheltuieli (servicii portuare, tranzitare)716 940 ron

TOTAL **10 022 320 ron**

4. **VENITURI EXPLOATARE 10 VOIAJE** **5 085 360 ron**

f/b Eforie

1. In exploatare - 180 zile

Cheltuieli estimate: 18 zile mars x 67 540 ron 1 215 720 ron
12 zile stationare operativa x 19 391 ron 232 692 ron
150 zile stationare neoperativa x 12 360 ron 1 854 000 ron
alte cheltuieli (servicii portuare, tranzitare)716 940 ron

2. In reparatii/verificari - inspectii intermediare - 60 zile

Cheltuieli estimate: reparatii planificate 1 470 000 ron
reparatii accidentale..... 210 000 ron
piese de schimb si materiale..... 840 000 ron
60 zile stationare nava neoperativa x 12 360 ron ... 741 600 ron

3. In exploatare - 125 zile

Cheltuieli estimate: 12 zile mars x 67 540 ron 810 480 ron
8 zile stationare operativa x 19 391 ron 155 128 ron
105 zile stationare neoperativa x 12 360 ron 1 297 800 ron
alte cheltuieli (servicii portuare, tranzitare) 477 960 ron

TOTAL 10 022 320 ron

4. VENITURI EXPLOATARE 10 VOIAJE5 085 360 ron

ANUL 2012

f/b Mangalia

1. In exploatare - 180 zile

Cheltuieli estimate: 18 zile mars x 67 540 ron 1 215 720 ron
12 zile stationare operativa x 19 391 ron 232 692 ron
150 zile stationare neoperativa x 12 360 ron 1 854 000 ron
alte cheltuieli (servicii portuare, tranzitare).....716 940 ron

2. In reparatii/verificari - inspectii anuale - 30 zile

Cheltuieli estimate: reparatii planificate 1 680 000 ron
reparatii accidentale..... 168 000 ron
piese de schimb si materiale..... 840 000 ron
30 zile stationare nava neoperativa x 12 360 ron ... 370 800 ron

3. In exploatare - 155 zile

Cheltuieli estimate: 15 zile mars x 67 540 ron 1 013 100 ron
10 zile stationare operativa x 19 391 ron 193 910 ron
125 zile stationare neoperativa x 12 360 ron 1 545 000 ron
alte cheltuieli (servicii portuare, tranzitare)597 450 ron

TOTAL 10 427 612 ron

4. VENITURI EXPLOATARE 11 VOIAJE 5 593 896 ron

f/b Eforie

1. In exploatare - 180 zile

Cheltuieli estimate: 18 zile mars x 67 540 ron 1 215 720 ron
12 zile stationare operativa x 19 391 ron 232 692 ron
150 zile stationare neoperativa x 12 360 ron 1 854 000 ron
alte cheltuieli (servicii portuare, tranzitare)716 940 ron

2. In reparatii/verificari – inspectii anuale si doc intermediar - 60 zile

Cheltuieli estimate: reparatii planificate 2 520 000 ron
reparatii accidentale..... 252 000 ron
piese de schimb si materiale..... 1 680 000 ron
60 zile stationare nava neoperativa x 12 360 ron 741 600 ron

3. In exploatare - 125 zile

Cheltuieli estimate: 12 zile mars x 67 540 ron 810 480 ron
8 zile stationare operativa x 19 391 ron 155 128 ron
105 zile stationare neoperativa x 12 360 ron 1 297 800 ron
alte cheltuieli (servicii portuare, tranzitare) 477 960 ron

TOTAL **11 954 320 ron**

4. VENITURI EXPLOATARE 10 VOIAJE5 085 360 ron

ANUL 2013

f/b Mangalia

1. In exploatare - 180 zile

Cheltuieli estimate: 18 zile mars x 67 540 ron 1 215 720 ron
12 zile stationare operativa x 19 391 ron 232 692 ron
150 zile stationare neoperativa x 12 360 ron 1 854 000 ron
alte cheltuieli (servicii portuare, tranzitare) 716 940 ron

2. In reparatii/verificari – inspectii intermediare cu doc - 60 zile

Cheltuieli estimate: reparatii planificate 2 520 000 ron
reparatii accidentale..... 252 000 ron
piese de schimb si materiale..... 1 680 000 ron
60 zile stationare nava neoperativa x 12 360 ron ... 741 600 ron

3. In exploatare - 125 zile

Cheltuieli estimate: 12 zile mars x 67 540 ron 810 480 ron
8 zile stationare operativa x 19 391 ron 155 128 ron
105 zile stationare neoperativa x 12 360 ron 1 297 800 ron
alte cheltuieli (servicii portuare, tranzitare) 477 960 ron

TOTAL **11 954 320 ron**

4. VENITURI EXPLOATARE 10 VOIAJE5 085 360 ron

f/b Eforie

1. In exploatare - 180 zile

Cheltuieli estimate: 18 zile mars x 67 540 ron 1 215 720 ron
12 zile stationare operativa x 19 391 ron 232 692 ron
150 zile stationare neoperativa x 12 360 ron 1 854 000 ron
alte cheltuieli (servicii portuare, tranzitare) 716 940 ron

2. In reparatii/verificari - inspectii anuale - 30 zile

Cheltuieli estimate: reparatii planificate 1 680 000 ron
reparatii accidentale..... 168 000 ron
piese de schimb si materiale..... 840 000 ron
30 zile stationare nava neoperativa x 12 360 ron ... 370 800 ron

3. In exploatare - 155 zile

Cheltuieli estimate: 15 zile mars x 67 540 ron 1 013 100 ron
10 zile stationare operativa x 19 391 ron 193 910 ron
125 zile stationare neoperativa x 12 360 ron 1 545 000 ron
alte cheltuieli (servicii portuare, tranzitare)597 450 ron

TOTAL **10 427 612 ron**

4. VENITURI EXPLOATARE 11 VOIAJE **5 593 896 ron**

TOTAL GENERAL CHELT. **88 603 268 ron**

VENITURI EXPLOATARE 77 VOIAJE **39 157 272 ron**

PROPUNERI DE MODERNIZARE A NAVELOR ÎN DOUĂ VARIANTE
(pentru a avea o evaluare corectă a pieței, costurile sunt cele oferite de Wartsila)

Nava MANGALIA

- Data punerii chilei : 04.07.1985
- Data lansarii : 26.09.1987
- Data intrarii in exploatare : 21.03.1988
- Tonaj brut :20261
- Tonaj net : 6186
- Deadweight : 12000 t
- Certificate de clasa - Germanischer Lloyd : 27.06.2006 – 27.06.2011
- Urmatoarea inspectie intermediara clasa : in perioada 28.03.2009 -27.09.2009
- Urmatoarea andocare : in perioada 28.03.2010 – 27.06.2010
- Certificate de conventie – Autoritatea Navala Romana – valabile pana la 18.06.2009

Nava EFORIE

- Data punerii chilei : 15.09.1986
- Data lansarii : 21.07.1987
- Data intrarii in exploatare 05.08.1991
- Tonaj brut: 20261
- Tonaj net : 6186
- Deadweight : 12000 t
- Certificate de clasa-Germanischer Lloyd : 01.08.2004 - 31.07.2009
- Urmatoarea inspectie reclasificare : in perioada 01.05.2009 –31.07.2009
- Urmatoarea andocare : in perioada 01.05.2009 – 31.07.2009
- Certificate de conventie – Autoritatea Navala Romana – necesar inspectie anuala in luna iunie 2009

VARIANTA 1

In cazul in care se doreste modernizarea unei nave cu remotorizare, adoptand solutia propulsiei electrice azimutale, preconizam un necesar de fonduri de investitii de aproximativ **25.500.000 euro** , in care sunt incluse cheltuielile de andocare .

LISTA LUCRARILOR NECESARE MODIFICARII SISTEMULUI DE PROPULSIE CORP EXISTENT CU UN SISTEM AZIMUTAL PROPUS DE WARTSILA LA NAVELE EFORIE SI MANGALIA

A. PROIECTARE

1. Urmare a modificarii greutatilor instalatiilor de pe nava se impune recalcularea stabilitatii , flotabilitatii pentru toate situatiie de incarcare;
2. Determinarea formei pupa in conditiile inlaturarii sistemului de propulsie vechi si inlocuirea acestuia cu un sistem de propulsie dr tip Azimutal .
3. Efectuarea probelor de bazin in conditiile modificarilor de forma impuse de noul propulsor .(daca acestea se impun)
4. Dimensionarea elementelor de structura pentru postamentii echipamentelor noi utilizate
5. Reamenejarea compartimentului de masini.
6. Proiectarea instalatiilor aferente echipamentelor introduse.
7. Reproictarea instalatiei elecrtice de alimentare a navei.
8. Verificarea Bowtruster-ului existent in noile conditii de propulsie .
9. Aducerea la norme a instalatiilor si amenajarii conform Regulilor in vigoare. (daca acest fapt este necesar)
10. Avizarea documentatiei si intocmirarea documentatiei de executie .

B. EXECUTIE

- 1 Modificarea corpului in zona noilor propulsoarelor si a postamentului sistemului de propulsie .
2. Demontarea motooarelor principale de propulsie si a instalatiei de guvernarede la nava
3. Demontarea echipamentelor si instalatiilor aferente motoarelor principale .
4. Indepartarea postamentilor motoarelor principale .
5. Confectionat si montat postamenti pentru doua motoare Wartsila 12V38 si pentru doua motoare 6L20

6. Modificarea tancurilor de combustibil necesara introducerii combustibililor LSHO pentru noile propulsoare .
7. Modificarea instalatiilor de ambarcat si transfer combustibil.
8. Modificarea instalatiilor de alimentare cu combustibil si racire motoare.
9. Modificare instalatie de evacuare gaze.
10. Realizare instalatiei electrice de alimentare propulsoare .
11. Modificare instalatie electrica de forta a navei . Repozitionarea tablourilor electrice TPD, TAP si constructia unui compartiment de comanda CM a propulsoarelor .
12. Montarea motoarelor si a grupurilor generatoare pentru instalatia de propulsie .
- 13 Montarea instalatiilor de propulsie .
- 14 Montarea echipamentelor de control si manevra a instalatiilor de propulsie in compartimentul de comanda a navei .
- 15 Inlocuirea echipamentelor de navigatie existente cu echipamente compatibile cu sistemul de propulsie nou montat.
16. Inlocuirea echipamentelor cu mare consum de energie electrica din instalatiile existente pentru echilibrarea consumatorilor la noile generatoare montate.
17. Inlocuirea daca se dovedeste necesar a bowtruster-ului existent .
18. Lucrari de amenajare , izolatie pereti , tavane si pardoseli la compartimentele nou create .
19. Andocare si Lansare.
20. Lucrari de piturare
- 21 .Probe de casa si de mars.

In aceasta insiruire de lucrari posibile la inlocuirea propulsoarelor nu s-a tinut cont de eventualele lucrari de reparatii a navei ce pot rezulta in timpul executiei .Referire la inlocuiri de tabla , tubulatura , armaturi , cabluri si altele.

EVALUARE PRET PENTRU O NAVA: 25,5 milioane Euro

VARIANTA 2

In cazul in care se doreste modernizarea navei cu pastrarea aceluiasi tip de propulsie , inlocuind numai motoarele principale cu altele noi, moderne si performante , preconizam un necesar de fonduri de investitii de aproximativ 10.500.000 euro, in care sunt incluse si cheltuielile de andocare.

LISTA LUCRARILOR NECESARE INLOCUIRII MOTOARELOR PRINCIPALE DE PROPULSIE LA NAVELE EFORIE SI MANGALIA

A. PROIECTARE

1. Determinarea noului centru de greutate a navei in functie de adaugarea si eliminarea unor mase la bordul navei.
2. Verificarea lagarelor liniei axiale la turatia si puterea noului motor.
3. Modificarea de structura a navei acolo unde este necesar pentru inlocuirea motoarelor si echipamentelor aferenta acestora .
4. Stabilirea decuparilor tehnologice pentru introducerea echipamentelor .
5. Efectuarea probelor de bazin in conditiile modificarilor motorului de propulsie .(daca acestea se impun)
6. Reamenajarea compartimentului de masini . Proiectarea instalatiilor aferente motoarelor principale .
7. Re-proiectarea instalatiilor de punte si de bord electrice si de tubulatura ale navei in vederea micșorării consumului de energie de la bordul navei .
8. Aducerea la norme a instalatiilor si amenajarii conform Regulilor in vigoare. (daca acest fapt este necesar)
9. Avizarea documentatiei si intocmirarea documentatiei de executie .

B. EXECUTIE

1. Modificarea postamentilor in zona noilor motoare si a postamentului sistemului de propulsie.
2. Demontarea motooarelor principale de propulsie.
3. Demontarea echipamentelor si instalatiilor aferente motoarelor principale.
4. Indepartarea postamentilor motoarelor principale.
5. Confectionat si montat postamenti pentru 2 motoare Wartsila 12V46.
6. Modificarea tancurilor de combustibil necesara introducerii combustibililor LSHO pentru noile propulsoare.

7. Modificarea instalatiilor de ambarcat si transfer combustibil.
8. Modificarea instalatiilor de alimentare cu combustibil si racire moatoare.
9. Modificare instalatie de evacuare gaze.
10. Realizare instalatiei electrice de alimentatare propulsoare .
12. Montarea motoarelor pentru instalatia de propulsie.
13. Montarea instalatiilor de propulsie.
14. Montarea echipamentelor de control si manevra a instalatiilor de propulsie in compartimentul de comanda a navei.
15. Inlocuirea echipamentelor cu mare consum de energie electrica din instalatiile existente pentru echilibrarea consumatorilor la noile generatoare montate.
16. Inlocuirea daca se dovedeste necesar a bowtruster-ului existent.
17. Lucrari de amenajare , izolatie pereti , tavane si pardoseli la compartimentele nou create.
18. Andocare si Lansare.
19. Lucrari de piturare.
20. Probe de casa si de mars.

In aceasta insiruire de lucrari posibile la inlocuirea propulsoarelor nu s-a tinut cont de eventualele lucrari de reparatii a navei ce pot rezulta in timpul executiei. Referire la inlocuiri de tabla , tubulatura , armmaturi , cabluri sau altele.

EVALUARE PRET PENTRU O NAVA: 10,5 milioane Euro.

Avantajele adoptarii acestei solutii sunt urmatoarele:

- Marirea vitezei de mars a navei
- Reducerea consumurilor de combustibili si lubrifianti
- Eliminarea posibilitatilor de poluare a aerului si a mediului marin
- Diminuarea cheltuielilor de intretinere /reparatii
- Diminuarea timpilor neoperativi
- Reducerea numarului de membri din echipaj
- Marirea sigurantei in mars si in operare /manevrare a navei
- Reducerea cheltuielilor de remorcaj , datorita maririimanevrabilitatii navei cu propulsive azimutala
- Nava poate fie exploatata eficient.