



MONITORUL OFICIAL

AL

ROMÂNIEI

Anul XII — Nr. 34

PARTEA I
LEGI, DECRETE, HOTĂRÂRI ȘI ALTE ACTE

Vineri, 28 ianuarie 2000

SUMAR

Nr.	Pagina	Nr.	Pagina
ORDONANȚE ALE GUVERNULUI ROMÂNIEI			
16. — Ordonanță privind ratificarea unor convenții adoptate de Organizația Internațională a Muncii....	1-2	20. — Ordonanță pentru ratificarea Acordului multilateral de bază privind transportul internațional pentru dezvoltarea Coridorului Europa—Caucaz—Asia, semnat la Baku la 18 septembrie 1998.....	22
Convenția nr. 92/1949 privind cazarea echipajelor (revizuită)	2-8	Acord multilateral de bază privind transportul internațional pentru dezvoltarea Coridorului Europa-Caucaz-Asia	23-30
Convenția nr. 133/1970 privind cazarea echipajelor (dispoziții complementare)	8-12	ACTE ALE ORGANELOR DE SPECIALITATE ALE ADMINISTRAȚIEI PUBLICE CENTRALE	
Convenția nr. 68/1946 privind alimentația echipajului și servirea mesei la bordul navelor	12-14	704/1999. — Ordin al ministrului transporturilor pentru aprobarea Reglementărilor aeronautice civile române referitoare la Directivele de navigabilitate/RACR-39..	31
Convenția nr. 22/1926 privind contractul de angajare al navigatorilor	14-16	7. — Ordin al presedintelui Agenției Naționale pentru Resurse Minerale privind transferul licenței de concesiune pentru explorarea perimetrului Ocolîșu Mare, încheiată între Agenția Națională pentru Resurse Minerale și Societatea Națională a Apelor Minerale — S.A.....	31-32
Convenția nr. 180/1996 privind durata muncii navigatorilor și echipajul navelor	17-19		
Convenția nr. 166/1987 privind repatrierea navigatorilor (revizuită)	20-22		

ORDONANȚE ALE GUVERNULUI ROMÂNIEI

GUVERNUL ROMÂNIEI

ORDONANȚĂ

privind ratificarea unor convenții adoptate de Organizația Internațională a Muncii

În temeiul prevederilor art. 107 alin. (1) și (3) din Constituția României și ale art. 1 lit. A pct. 5 din Legea nr. 206/1999 privind abilitarea Guvernului de a emite ordonanțe,

Guvernul României emite următoarea ordonanță:

Art. 1. — Se ratifică Convenția nr. 92/1949 privind cazarea echipajelor (revizuită), adoptată de Conferința generală a Organizației Internaționale a Muncii la Geneva la 18 iunie 1949, prevăzută în anexa nr. 1.

Art. 2. — Se ratifică Convenția nr. 133/1970 privind cazarea echipajelor (dispoziții complementare), adoptată de Conferința generală a Organizației Internaționale a Muncii la Geneva la 30 octombrie 1970, prevăzută în anexa nr. 2.

Art. 3. — Se ratifică Convenția nr. 68/1946 privind alimentația echipajului și servirea mesei la bordul navelor, adoptată de Conferința generală a Organizației

Internaționale a Muncii la Seattle la 27 iunie 1946, prevăzută în anexa nr. 3.

Art. 4. — Se ratifică Convenția nr. 22/1926 privind contractul de angajare al navigatorilor, adoptată de Conferința generală a Organizației Internaționale a Muncii la Geneva la 24 iunie 1926, prevăzută în anexa nr. 4.

Art. 5. — Se ratifică Convenția nr. 180/1996 privind durata muncii navigatorilor și echipajul navelor, adoptată de Conferința generală a Organizației Internaționale a Muncii la Geneva la 22 octombrie 1996, prevăzută în anexa nr. 5.

Art. 6. — Se ratifică Convenția nr. 166/1987 privind repatrierea navigatorilor (revizuită), adoptată de Conferința

generală a Organizației Internaționale a Muncii la Geneva
la 9 octombrie 1987, prevăzută în anexa nr. 6.

Art. 7. — Anexele nr. 1—6 fac parte integrantă din pre-
zenta ordonanță.

PRIM-MINISTRU
MUGUR CONSTANTIN ISĂRESCU

Contrasemnează:

p. Ministrul transporturilor,
Adrian Marinescu,
secretar de stat

p. Ministru de stat, ministrul afacerilor externe,
Eugen Dijmărescu
secretar de stat

p. Ministrul muncii și protecției sociale,
Smaranda Dobrescu
Ministrul finanțelor,
Decebal Traian Remeș

București, 27 ianuarie 2000.
Nr. 16.

ANEXA Nr. 1

CONVENȚIA Nr. 92/1949
privind cazarea echipajelor (revizuită)*)

Conferința generală a Organizației Internaționale a Muncii,
convocată la Geneva de Consiliul de administrație al Biroului Internațional al Muncii și reunită acolo la 8 iunie
1949 în cea de-a 32-a sesiune a sa,
după ce a decis să adopte anumite propuneri referitoare la revizuirea parțială a Convenției privind cazarea echi-
pajelor din 1946, adoptată de Conferință în cea de-a 28-a sesiune a sa, chestiune care este inclusă în cel de-al 12-lea
punct pe ordinea de zi a sesiunii,
considerând că aceste propuneri trebuie să ia forma unei convenții internaționale,
adoptă la 18 iunie 1949 convenția ce urmează, care va fi denumită *Convenția privind cazarea echipajelor (revi-
zuită), 1949:*

PARTEA I
Prevederi generale

ARTICOLUL 1

1. Această convenție se aplică fiecărei nave maritime,
proprietate publică sau privată, care este angajată în trans-
portul de mărfuri sau de pasageri în scop comercial și care
este înmatriculată în teritoriul pentru care această convenție
este în vigoare.

2. În legislația națională se vor stabili condițiile în care
navele vor fi considerate nave maritime în sensul acestei
convenții.

3. Această convenție nu se aplică:

- a) navelor cu o capacitate mai mică de 500 tone;
- b) navelor propulsate în principal cu vele, dar echipate
cu motoare auxiliare;
- c) navelor de pescuit sau balenierelor ori altor nave uti-
lizate în scopuri similare;
- d) remorcherelor,

4. cu condiția ca această convenție să fie aplicată în
limite rezonabile și practicabile la:

- a) nave cu capacitatea cuprinsă între 200 și 500 tone;
- b) cazarea persoanelor angajate în probleme curente de
navigație pe baleniere sau pe nave utilizate în scopuri simi-
lare;

5. de asemenea, cu condiția ca oricare dintre cerințele
aplicabile în conformitate cu prevederile conținute în partea
a III-a din această convenție să poată fi schimbate în cazul
oricărei nave, dacă autoritatea competentă este convinsă,
după consultarea cu organizațiile armatorilor și/sau cu
armatorii și cu sindicatele navigatorilor, că modificările pot fi
făcute, cu condiția să rezulte avantaje evidente care să
creeze condiții generale superioare celor care ar fi rezultat
din aplicarea întocmai a prevederilor acestei convenții;
caracteristicile tuturor acestor modificări vor fi comunicate
de către membru directorului general al Biroului
Internațional al Muncii, care va informa membrii Organizației
Internaționale a Muncii.

ARTICOLUL 2

În cadrul acestei convenții:

- a) termenul *navă* înseamnă o navă la care se aplică
această convenție;
- b) termenul *tone* înseamnă tone registru brut;
- c) termenul *navă de pasageri* înseamnă o navă pentru
care există și este în vigoare:
 - (i) fie un certificat de siguranță eliberat în conformi-
tate cu prevederile Convenției internaționale pri-
vind ocrotirea vieții omenești pe mare;
 - (ii) fie un certificat de pasager;
- d) termenul *ofițer* înseamnă o persoană, alta decât
comandantul, brevetată ca ofițer în conformitate cu

*) Traducere.

legislația națională sau, în lipsa unei legislații corespunzătoare, printr-un contract colectiv ori conform obiceiului;

e) termenul *nebrevetat* înseamnă un membru al echipajului, altul decât ofițerul;

f) termenul *subofiter* înseamnă un nebrevetat care este pe o poziție de supraveghetor sau pe o poziție cu responsabilități speciale, certificat ca subofiter în conformitate cu legislația națională sau, în absența unei legislații corespunzătoare, printr-un contract colectiv ori conform obiceiului;

g) termenul *cazarea echipajului* include cabinele de dormit, sălile de mese, grupurile sanitare, infirmeria și careurile, așa cum sunt prevăzute pentru a fi utilizate de echipaj;

h) termenul *prevăzut* înseamnă prevăzut de legislația națională sau de autoritatea competentă;

i) termenul *aprobat* înseamnă aprobat de către autoritatea competentă;

j) termenul *reînmatriculată* înseamnă reînmatricularea cu ocazia schimbării simultane a teritoriului de înmatriculare și a armatorului navei.

ARTICOLUL 3

1. Fiecare membru pentru care această convenție este în vigoare se angajează să mențină în vigoare o legislație care să asigure aplicarea prevederilor părților a II-a, a III-a și a IV-a din această convenție.

2. În legislație trebuie:

a) să se solicite autorității competente să înștiințeze toate persoanele interesate;

b) să se definească persoanele responsabile cu îndeplinirea acesteia;

c) să se prevadă măsuri de penalizare adecvate pentru orice încălcare a acesteia;

d) să se prevadă menținerea unui sistem de inspecție adecvat care să asigure respectarea efectivă a acesteia;

e) să se impună autorității competente să consulte organizațiile armatorilor și/sau armatorii și sindicatele navigatorilor, în scopul creării de regulamente-cadru, și în măsura în care este practicabil să colaboreze cu aceste părți la realizarea lor.

PARTEA a II-a

Planificarea și controlul cazării echipajului

ARTICOLUL 4

1. Înainte de a începe construcția navei va fi înaintat spre aprobare autorității competente un plan al navei, care să arate la o scară prestabilită localizarea și aranjamentul general ale spațiilor pentru cazarea echipajului.

2. Înainte de a începe construcția spațiilor pentru cazarea echipajului și înainte de modificarea sau de reconstrucția spațiilor pentru cazarea echipajului la o navă deja existentă vor fi înaintate spre aprobare autorității competente planuri detaliate și informații cuprinzând cazarea echipajului, care să arate la o scară prestabilită și în detalii prestabilite localizarea fiecărui spațiu, dispunerea mobilei și a accesoriilor, tipul și aranjamentul sistemului de ventilație, de iluminare și de încălzire și aranjamentele grupurilor sanitare, cu condiția ca, în caz de urgență sau de modificare temporară ori de reconstrucție efectuată în afara teritoriului de înmatriculare, aceasta să fie făcută în conformitate cu această prevedere, dacă planurile sunt ulterior înaintate spre aprobare autorității competente.

ARTICOLUL 5

Cu fiecare ocazie în care:

a) o navă este înmatriculată sau reînmatriculată;

b) cazarea echipajului pe o navă a fost substanțial modificată sau reconstruită; sau

c) o plângere a fost înaintată, într-o manieră prestabilită și în timp pentru a preveni orice întârziere a navei, de către sindicatul navigatorilor, care reprezintă total sau parțial echipajul, sau de un număr prestabilit ori proporțional cu numărul membrilor echipajului navei, în care se arată că modul în care s-a realizat cazarea echipajului nu este în conformitate cu termenii acestei convenții, autoritatea competentă va inspecta nava și se va asigura că modul în care s-a realizat cazarea echipajului este în conformitate cu cerințele legislației.

PARTEA a III-a

Cerințe pentru cazarea echipajului

ARTICOLUL 6

1. Localizarea, căile de acces, structura și aranjamentul în raport cu alte spații de cazare ale echipajului vor fi astfel încât să asigure siguranță adecvată, protecție împotriva condițiilor meteorologice și apei mării, să fie izolate împotriva frigului și căldurii, zgomotului sau emanațiilor excesive din alte spații.

2. Nu vor exista deschideri directe înspre cabinele de dormit dinspre spațiile destinate mărfii și compartimentului mașini sau bucătării, dinspre lampisterie și magaziiile de vopsele ori dinspre mașini, punte și alte magazine de marfă în vrac, uscătorii, dinspre spațiile destinate dușurilor comune sau grupurilor sanitare. Acea parte a pereților despărțitori care separă astfel de spații de cabinele de dormit și pereții exteriori vor fi construiți din oțel sau din alte materiale aprobate, care vor fi etanșe la apă și la gaz.

3. Pereții exteriori ai cabinelor de dormit și ai sălilor de mese vor fi corespunzător izolați. Toate cadrele și toate marginile pereților despărțitori ai compartimentului mașini, ale bucătăriilor și ale altor spații în care se produce căldură vor fi corespunzător izolate acolo unde există posibilitatea apariției unor efecte de căldură în vecinătatea spațiilor de cazare sau ale culoarelor. De asemenea, se va asigura protecție împotriva căldurii provenite de la țevile de aburi și/sau de la țevile de apă caldă.

4. Pereții interiori vor fi dintr-un material aprobat, care să asigure protecția împotriva insectelor.

5. Cabinele de dormit, sălile de mese, careurile și culoarele de acces în spațiul de cazare al echipajului vor fi corespunzător izolate pentru a preveni producerea condensului sau supraîncălzirea.

6. Tubulatura de aburi și țevile de purjare ale vinciurilor și ale echipamentelor similare nu vor trece prin spațiile de cazare ale echipajului și nici, atunci când este posibil din punct de vedere tehnic, prin culoarele de acces spre spațiile de cazare ale echipajului; dacă totuși acestea trec prin asemenea culoare, vor fi corespunzător izolate și acoperite.

7. Panourile sau tapetele interioare vor fi dintr-un material ușor de întreținut. La căptușelile bordajelor nu vor fi folosite materiale de construcție cu forme ce permit dezvoltarea insectelor sau a altor dăunători.

8. Autoritatea competentă va decide cât se vor extinde măsurile de prevenire și protecție împotriva incendiului, care se vor aplica la construcția spațiilor de cazare.

9. Suprafețele pereților și ale tavanelor din cabinele de dormit și din sălile de mese trebuie să fie ușor de

întreținut, iar dacă sunt vopsite, vor fi vopsite în culori deschise; nu se va folosi varul.

10. Suprafața pereților va fi reînnoită sau reparată când va fi necesar.

11. Podeaua în toate spațiile de cazare ale echipajului va fi dintr-un material aprobat, care va îngreuna depunerea prafului și va fi ușor de întreținut.

12. În locul unde podeaua se unește cu pereții laterali aceasta va fi rotunjită pentru a se evita formarea de crăpături.

13. Se va asigura un sistem de scurgeri corespunzător.

ARTICOLUL 7

1. Cabinele de dormit și sălile de mese vor fi corespunzător ventilate.

2. Sistemul de ventilație va fi controlat astfel încât să mențină aerul în condiții satisfăcătoare și să asigure o suficientă ventilație în toate condițiile meteorologice sau climatice.

3. Navele angajate regulat în voiaje în zona tropicelor și a Golfului Persic vor fi echipate cu mijloace mecanice de ventilație și cu ventilatoare electrice, cu condiția ca numai unul dintre aceste sisteme să fie utilizat în spațiile unde să asigure o ventilație satisfăcătoare.

4. Navele angajate în voiaje în afara zonei tropicelor vor fi echipate cu mijloace mecanice de ventilație sau cu ventilatoare electrice. Autoritatea competentă poate excepta navele angajate în apele reci din emisfera nordică sau sudică de la obligativitatea dotării cu acestea.

5. Energia necesară pentru funcționarea mijloacelor de ventilație cerute de paragrafele 3 și 4, când sunt realizabile, va fi asigurată tot timpul în care echipajul se află sau muncește la bord în condițiile arătate.

ARTICOLUL 8

1. Va fi prevăzut un sistem corespunzător de încălzire a spațiilor de cazare ale echipajului, cu excepția navelor angajate exclusiv în voiaje în zona tropicelor și a Golfului Persic.

2. Sistemul de încălzire, când este realizabil, va fi în funcțiune în toate ocaziile în care echipajul se află sau muncește la bord și dacă condițiile impun folosirea lui.

3. La toate navele la care este cerut un sistem de încălzire acesta va fi pe bază de abur, apă caldă, aer cald sau electricitate.

4. La orice navă la care sistemul de încălzire se realizează prin sobe se vor lua măsuri ca soba să fie de dimensiuni corespunzătoare, corespunzător instalată și protejată, astfel încât aerul să nu fie viciat.

5. Sistemul de încălzire trebuie să poată menține în spațiile de cazare ale echipajului o temperatură la un nivel satisfăcător în condiții normale de vreme și climă. Autoritatea competentă va stabili standardele necesare.

6. Radiatoarele și orice alte aparate de încălzire vor fi plasate și, acolo unde este necesar, vor fi ecranate pentru a evita riscul incendiului sau al pericolului ori disconfortul ocupanților.

ARTICOLUL 9

1. În condițiile unor aranjamente speciale pot fi permise pe navele de pasageri cabine de dormit și săli de mese care să fie iluminate natural și care trebuie prevăzute cu iluminare artificială adecvată.

2. Toate spațiile destinate echipajului vor fi corespunzător iluminate. Standardul minim pentru un iluminat natural în încăperi va fi astfel încât să permită unei persoane cu o vedere normală să citească într-o zi senină

un ziar obișnuit, în orice parte a încăperii disponibilă mișcării libere. Când nu este posibilă asigurarea unui iluminat natural corespunzător, încăperile vor fi prevăzute cu un iluminat artificial la standardele minime de mai sus.

3. La toate navele, în spațiile de cazare ale echipajului va fi prevăzut iluminatul electric. Dacă nu există două surse independente de energie electrică pentru iluminat, se vor prevedea instalații suplimentare de iluminat, dotate cu lămpi de construcție corespunzătoare, sau aparate de iluminat pentru utilizare în evenimente neprevăzute.

4. Lumina artificială va fi astfel dispusă încât ocupații încăperii să beneficieze la maximum de acesta.

5. În cabinele de dormit se va instala o lampă electrică pentru citit, la capul fiecărui pat.

ARTICOLUL 10

1. Cabinele de dormit vor fi dispuse deasupra liniei de încărcare, la mijlocul sau la pupa navei.

2. În cazuri excepționale, dacă mărimea, tipul și destinația navei presupun unele localizări impracticabile sau nerezonabile, autoritatea competentă poate permite localizarea cabinelor de dormit la prora navei, dar în nici un caz în fața peretului de coliziune prora.

3. La navele de pasageri, cu condiția existenței aranjamentului satisfăcător al iluminatului și al ventilației, autoritatea competentă poate permite localizarea cabinelor de dormit sub linia de încărcare, dar în nici un caz imediat dedesubtul culoarelor de lucru.

4. Suprafața de podea per persoană în cabinele de dormit destinate nebrevețatilor va fi cel puțin de:

a) 20 picioare pătrate sau 1,85 m², la navele mai mici de 800 tone;

b) 25 picioare pătrate sau 2,35 m², la navele de 800 tone sau mai mari, dar mai mici de 3.000 tone;

c) 30 picioare pătrate sau 2,78 m², la navele de 3.000 tone sau mai mari, cu condiția ca, în cazul în care la navele de pasageri stau mai mult de 4 nebrevețați într-o cabină, minimum per persoană poate fi de 24 picioare pătrate sau de 2,22 m².

5. La navele la care din necesitate sunt angajate grupuri mai mari de nebrevețați decât în mod normal, autoritatea competentă poate, în funcție de aceste grupuri, să reducă suprafața minimă de podea din cabinele de dormit per persoană, cu condiția ca:

a) totalul spațiului de dormit alocat grupului sau grupurilor să nu fie mai mic decât spațiul care ar fi fost alocat dacă numărul lor nu ar fi fost mărit; sau

b) suprafața minimă de podea din cabinele de dormit va fi cel puțin de:

(i) 18 picioare pătrate (1,78 m²) per persoană, la navele mai mici de 3.000 tone;

(ii) 20 picioare pătrate (1,85 m²) per persoană, la navele de 3.000 tone sau mai mari.

6. Spațiul ocupat de paturi și dulapuri, comode și scaune va fi inclus în măsurarea suprafeței podelei. Spațiile cu forme mici sau neregulate, care nu se adaugă efectiv la spațiul pentru mișcare liberă și care nu pot fi utilizate pentru instalarea mobilei, vor fi excluse.

7. Înălțimea tavanului în cabinele de dormit ale echipajului nu va fi mai mică de 6 picioare și 3 inches (190 cm).

8. Va fi un număr suficient de cabine de dormit care vor asigura cabină separată sau cabine separate pentru fiecare secție. Autoritatea competentă ar putea accepta abateri de la aceste cerințe în cazul navelor mici.

9. Numărul aprobat al persoanelor care pot să ocupe cabine de dormit nu va depăși numărul maxim de:

a) pentru ofițerii șefi de secție, ofițerii de punte și de mașini, care au funcții de cart, și ofițerul senior radio sau operatorii radio — o persoană în cabină;

b) pentru ceilalți ofițeri — o persoană în cabină, unde este posibil, dar în nici un caz mai mult de două;

c) pentru subofițeri — una sau două persoane în cabină, dar în nici un caz mai mult de două;

d) pentru alți nebrevetați — două sau 3 persoane în cabină, unde este posibil, dar în nici un caz mai mult de 4.

10. În vederea asigurării unei cazări adecvate și mai confortabile, autoritatea competentă poate, după consultarea cu organizațiile armatorilor, și/sau cu armatorii și cu sindicatele navigatorilor, să acorde permisiunea cazării unui număr de până la 10 persoane nebrevetate în cabina de dormit, în cazul unor anumite nave de pasageri.

11. Numărul maxim de persoane care pot fi cazate în orice cabină de dormit va fi clar și vizibil marcat într-un loc în cabină unde să poată fi ușor de văzut.

12. Membriilor echipajului li se vor asigura paturi individuale.

13. Paturile nu vor fi dispuse alăturat, dacă accesul la unul dintre ele se poate face numai peste celălalt.

14. Paturile nu vor fi suprapuse mai mult de două; în cazul paturilor dispuse de-a lungul peretelui navei, acestea vor fi numai pe un singur rând acolo unde hubloul se află deasupra patului.

15. Patul de jos, în cazul a două paturi suprapuse, nu va fi la mai puțin de 12 inches (30 cm) deasupra podelei; patul de deasupra va fi plasat aproximativ la jumătatea distanței dintre partea inferioară a patului de jos și partea inferioară a traversei tavanului.

16. Dimensiunile interioare minime ale unui pat vor fi de 6 picioare și 3 inches x 2 picioare și 3 inches (190 cm x 68 cm).

17. Cadrul și structura patului vor fi dintr-un material aprobat, rezistent și fără asperități, care să asigure rezistența la coroziune sau protecția împotriva insectelor.

18. Dacă la construcția paturilor se folosesc rame tubulare, acestea vor fi complet etanșe, fără perforații care ar putea permite accesul insectelor.

19. Fiecare pat va fi prevăzut cu saltele elastice sau cu somiere și cu saltele dintr-un material aprobat. Umplutura din paie sau din alte materiale a saltelelor, care ar permite infestarea cu insecte, nu se va folosi.

20. Când paturile sunt suprapuse, sub salteaua patului de deasupra va fi prevăzut un panou din lemn, canava sau din alt material care să împiedice căderea prafului în patul de jos.

21. Cabinele de dormit vor fi astfel proiectate și echipate încât să asigure un confort rezonabil ocupanților și să permită întreținerea ordinii.

22. Mobila va include câte un dulap de haine pentru fiecare ocupant. Dulapurile de haine nu vor avea mai puțin de 5 picioare (152 cm) înălțime și, în secțiune, o suprafață de 300 picioare pătrate (19,30 dm²) și vor fi prevăzute cu câte un raft și cu câte un zăvor pentru un lacăt. Lacătul va fi asigurată de către ocupant.

23. Fiecare cabină de dormit va fi prevăzută cu masă sau cu birou, care poate fi fix, rabatabil sau culisant și, dacă este necesar, va avea un scaun confortabil.

24. Mobila va fi dintr-un material neted, dur, rezistent la încovoiere și la coroziune.

25. Sertarul sau spațiul echivalent al fiecărui ocupant nu va fi mai mic de 2 picioare cubice (0,056 m³).

26. Cabinele de dormit vor fi prevăzute cu draperii la hublouri.

27. Cabinele de dormit vor fi prevăzute cu o oglindă, un dulăpior pentru obiecte de toaletă, un raft pentru cărți și cu un număr suficient de cuiere pentru haine.

28. În ceea ce privește cazarea practică a membrilor de echipaj, aceasta va fi făcută astfel încât să fie în concordanță cu carturile; un membru al echipajului care face serviciu de zi nu va împărți cabina cu unul care face serviciu de cart.

ARTICOLUL 11

1. La toate navele va fi prevăzut un spațiu suficient pentru sălile de mese.

2. La navele mai mici de 1.000 tone vor fi prevăzute săli de mese separate pentru:

a) comandant și ofițeri;

b) subofițeri și ceilalți nebrevetați.

3. La navele de 1.000 tone și mai mari vor fi prevăzute săli de mese separate pentru:

a) comandant și ofițeri;

b) secția punte — pentru subofițeri și alți nebrevetați;

c) secția mașini — pentru subofițeri și alți nebrevetați, cu mențiunea că:

(i) una dintre cele două săli de mese pentru subofițeri și alți nebrevetați poate fi alocată subofițerilor, iar cealaltă, celorlalți nebrevetați;

(ii) o singură sală de mese pentru secțiile punte și mașini, pentru subofițeri și ceilalți nebrevetați, poate fi prevăzută în cazul în care organizațiile armatorilor și/sau armatorii și sindicatele navigatorilor și-au exprimat expres acordul lor pentru un astfel de aranjament.

4. O sală de mese adecvată va fi prevăzută pentru personalul secției care asigură servirea mesei la bord, fie prin prevederea unei săli de mese separate, fie prin acordarea dreptului de a folosi în acest scop o sală de mese destinată altor grupe; în cazul navelor de 5.000 tone sau mai mari, care au mai mult de 5 persoane în secția care asigură servirea mesei la bord, se va studia posibilitatea asigurării unei săli de mese separate.

5. Dimensiunile și echipamentul fiecărei săli de mese vor fi suficiente pentru a primi numărul de persoane care se presupune că le-ar folosi în același timp.

6. Sălile de mese vor fi prevăzute cu mese și cu scaune, aprobate, suficiente pentru un număr de persoane care se presupune că le-ar folosi în același timp.

7. Autoritatea competentă poate permite excepții de la regulile precedente referitoare la sălile de mese, după cum este necesar pentru îndeplinirea unor condiții speciale la navele de pasageri.

8. Sălile de mese vor fi localizate la distanță de cabinele de dormit și, pe cât posibil, cât mai aproape de bucătărie.

9. Când nu sunt prevăzute camere de depozitare accesibile sălilor de mese, acestea vor fi prevăzute cu dulapuri adecvate pentru depozitarea veselei și cu facilități corespunzătoare pentru spălarea acestora.

10. Partea superioară a meselor și a scaunelor va fi dintr-un material rezistent la umezeală, fără crăpături și ușor de curățat.

ARTICOLUL 12

1. La toate navele va fi prevăzut un spațiu sau spații pentru personalul care este în afara serviciului; spațiul sau spațiile vor avea o suprafață adecvată, avându-se în vedere mărimea navei și a echipajului.

2. Careurile pentru ofițeri și nebrevetați vor fi situate convenabil și vor fi mobilate corespunzător. Acolo unde

acestea nu sunt prevăzute separat de sălile de mese, acestea din urmă vor fi proiectate, mobilate și echipate pentru a crea condiții de recreere.

ARTICOLUL 13

1. Toate navele vor fi prevăzute cu grupuri sanitare suficiente, care să includă chiuvete, căzi și/sau dușuri.

2. Numărul minim de W.C.-uri separate ce vor fi prevăzute va fi de:

a) 3 – la navele mai mici de 800 tone;

b) 4 – la navele de 800 tone sau mai mari, dar mai mic de 3.000 tone;

c) 6 – la navele de 3.000 tone sau mai mari;

d) la navele la care ofițerii sau operatorii radio sunt cazați în locuri izolate vor fi prevăzute facilități sanitare în apropiere sau adiacente acestora.

3. În legislația națională se va prevedea alocarea de W.C.-uri pentru diferite grupuri, în conformitate cu prevederile paragrafului 4 al acestui articol.

4. Facilitățile sanitare pentru toți membrii echipajului care nu ocupă cabine de locuit cu grupuri sanitare atașate vor fi prevăzute, pentru fiecare grup al echipajului, după următoarea scală:

a) o cadă și/sau un duș la câte 8 persoane sau mai puține;

b) un W.C. la câte 8 persoane sau mai puține;

c) o chiuvetă la câte 6 persoane sau mai puține, cu condiția ca atunci când numărul persoanelor dintr-un grup depășește cu mai puțin de jumătate numărul specificat, acest surplus poate fi ignorat în interpretarea acestui paragraf.

5. Când totalul membrilor de echipaj este mai mare de 100 și la navele de pasageri angajate în mod curent în voiaje pe o durată nu mai mare de 4 ore, pot fi acordate considerații de autoritatea competentă pentru amenajări speciale sau pentru reducerea numărului de facilități cerute.

6. Toate grupurile sanitare comune vor fi prevăzute cu instalații de apă rece și caldă sau cu instalații de încălzire. Autoritatea competentă, după consultări cu organizațiile armatorilor și/sau cu armatorii și cu sindicatele navigatorilor, poate hotărî cantitatea de apă rece pe care armatorul navei ar putea fi obligat să o asigure pentru fiecare om pe zi.

7. Chiuvetele și căzile vor fi de mărime adecvată și vor fi construite dintr-un material aprobat, cu suprafața netedă, rezistent la fisurare, exfoliere sau corodare.

8. Toate W.C.-urile vor avea ventilație către exterior, independent de orice alt spațiu destinat acomodării.

9. Toate W.C.-urile vor fi după model aprobat, prevăzute cu jet de apă abundent, disponibil tot timpul și independent controlabile.

10. Conductele de scurgere și conductele colectoare vor fi dimensionate corespunzător și vor fi astfel construite încât să fie ușor de curățat și riscurile de înfundare să fie reduse la minimum.

11. Grupul sanitar folosit de mai mult de o persoană va fi în concordanță cu următoarele cerințe:

a) podeaua va fi dintr-un material durabil aprobat, ușor de curățat, impermeabil și cu canalizare corespunzătoare;

b) pereții despărțitori vor fi din oțel sau din alt material aprobat și vor fi etanși de la cel puțin 9 inches (23 cm) deasupra nivelului podelei;

c) încăperea va fi suficient luminată, încălzită și ventilată;

d) W.C.-urile vor fi situate la distanță convenabilă, dar separate de cabinele de dormit și de băi, fără acces direct din cabinele de dormit sau din culoarele dintre cabinele de dormit și W.C.-uri, acolo unde nu există alt acces, cu

condiția că această cerință nu se aplică dacă W.C.-ul este situat într-un compartiment situat între două încăperi de dormit, având în total nu mai mult de 4 persoane;

e) acolo unde există mai mult de un W.C. în același compartiment, acestea vor fi suficient izolate ca să asigure intimitatea.

12. Toate navele vor fi dotate cu facilități de spălare și uscare a rufelor, într-un număr proporțional cu mărimea echipajului și cu durata normală a voiajului.

13. Facilitățile de spălare a rufelor vor include și chiuvete corespunzătoare, care pot fi situate în băi, dacă nu există spălătorii separate, cu posibilitatea furnizării apei reci și calde sau cu instalații de încălzire a apei.

14. Facilitățile de uscare a rufelor vor fi prevăzute într-un compartiment separat de cabinele de dormit și de sălile de mese, corespunzător ventilate și uscate și echipate cu sârme de rufe sau cu alte amenajări pentru agățatul rufelor.

ARTICOLUL 14

1. La orice navă cu un echipaj de 15 persoane sau mai mare și angajată într-un voiaj cu o durată mai mare de 3 zile, va fi prevăzută o cabină specială pentru infirmeria navei. Autoritatea competentă poate să reducă aceste cerințe pentru navele angajate în navigație costieră.

2. Infirmeria navei va fi corespunzător situată, astfel încât să asigure un acces ușor, ocupanții să fie confortabil cazați și să poată primi îngrijiri corespunzătoare tot timpul.

3. Aranjamentul intrării, al paturilor, iluminatul, ventilația, încălzirea și aprovizionarea cu apă vor fi proiectate să asigure confortul și să ușureze tratamentul ocupanților.

4. Numărul paturilor din infirmerie va fi stabilit de către autoritatea competentă.

5. W.C.-urile vor fi prevăzute pentru uzul exclusiv al ocupanților infirmeriei, fie ca parte a încăperii, fie în imediata apropiere a acesteia.

6. Cabinele destinate infirmeriei navei nu vor fi folosite pentru alte scopuri decât cele medicale.

7. Fiecare navă care nu are la bord un doctor va fi prevăzută cu un dulap medical pe care să fie afișate instrucțiuni clare și lizibile.

ARTICOLUL 15

1. O încăpere suficient și adecvat ventilată va fi prevăzută pentru depozitarea hainelor de ploaie impregnate cu substanțe uleioase, în afară, dar aproape de cabinele de dormit.

2. La navele mai mari de 3.000 tone o încăpere pentru secția punte și o încăpere pentru secția mașini vor fi prevăzute și echipate pentru a fi folosite ca birou.

3. La navele care de obicei navighează în zonele infestate cu țânțari vor fi luate măsuri de protecție a echipajului împotriva țânțarilor prin apărători corespunzătoare la ventilatoare și la ieșirile spre punți deschise.

4. Toate navele care navighează regulat către sau în zonele tropicale și în zona Golfului Persic vor fi echipate cu acoperișuri de pânză deasupra punților expuse, deasupra cabinelor de locuit și deasupra spațiului sau spațiilor de pe puntea de promenadă.

ARTICOLUL 16

1. În cazul navelor menționate la paragraful 5 al art. 10, autoritatea competentă poate, în cazul membrilor de echipaj la care se referă, să modifice cerințele din paragrafele precedente atât cât este necesar, pentru a ține seama de deprinderile și de obiceiurile naționale distincte și, în particular, poate face aranjamente speciale referitoare la un

grup de persoane care ocupă cabinele de dormit și la sălile de mese și la facilitățile sanitare.

2. La modificarea cerințelor menționate autoritatea competentă va trebui să țină seama de prevederile paragrafelor 1 și 2 ale art. 10 și de cerința asigurării unui spațiu minim de dormit pentru astfel de grupuri de nebrevetați, prevăzută la paragraful 5 al art. 10.

3. La navele la care echipajul din orice secție este compus din persoane cu deprinderi și cu obiceiuri naționale total diferite vor fi prevăzute condiții de viață și de dormit separate și specifice, astfel încât să îndeplinească cerințele diferitelor grupuri.

4. În cazul navelor menționate la paragraful 5 al art. 10, infirmeria, sălile de mese și grupurile sanitare vor fi prevăzute și menținute la standard în ceea ce privește numărul și folosința practică, egală sau comparabilă cu cea obținută la bordul altor nave similare ca tip și având aceeași naționalitate.

5. Autoritatea competentă, când va stabili regulamente speciale în conformitate cu acest articol, va consulta sindicatele navigatorilor interesați și organizațiile armatorilor și/sau armatorii care îi angajează pe aceștia.

ARTICOLUL 17

1. Spațiile de cazare ale echipajului vor fi menținute în condiții de igienă corespunzătoare și în condiții decente de trai, nepermițându-se păstrarea în acestea de bunuri sau de materiale care nu aparțin ocupanților.

2. Comandantul sau un ofițer desemnat de el pentru aceasta, însoțit de unul sau de mai mulți membri de echipaj, va inspecta toate spațiile de cazare ale echipajului la intervale nu mai mari de o săptămână. Rezultatele fiecărei inspecții vor fi consemnate.

PARTEA a IV-a

Aplicarea convenției la navele existente

ARTICOLUL 18

1. Cu condiția respectării prevederilor paragrafelor 2, 3 și 4 ale acestui articol, această convenție se aplică navelor a căror chilă a fost pusă ulterior intrării în vigoare a convenției pentru teritoriul în care se înmatriculează nava.

2. În cazul unei nave care este finalizată la data intrării în vigoare a acestei convenții pentru respectivul teritoriu de înmatriculare și care este sub standardul prevăzut în partea a III-a din această convenție, autoritatea competentă poate, după consultarea cu organizațiile armatorilor și/sau cu armatorii și cu sindicatele navigatorilor, să ceară anumite modificări în scopul de a aduce nava în conformitate cu cerințele convenției, dacă se consideră posibil, având în vedere problemele practice apărute atunci când:

a) nava este reînmatriculată;

b) la navă se fac modificări structurale substanțiale sau reparații majore, pe baza rezultatului unei planificări pe termen lung și nu drept o consecință a unui accident sau a unui caz de urgență.

3. În cazul unei nave aflate în proces de construcție și/sau de reconversie la data intrării în vigoare a acestei convenții pentru teritoriul ei de înmatriculare, autoritatea competentă poate, după consultarea cu organizațiile armatorilor și/sau cu armatorii și cu sindicatele navigatorilor, să ceară anumite modificări în scopul de a aduce nava în conformitate cu cerințele convenției, dacă se consideră posibil, având în vedere în mod deosebit problemele practice apărute; astfel de modificări se vor conforma în totali-

tate prevederilor acestei convenții, numai dacă nava nu este reînmatriculată.

4. În cazul unei nave, alta decât cea la care se face referire în paragrafele 2 și 3 ale acestui articol, sau al unei nave pentru care prevederile acestei convenții erau aplicabile în timp ce ea se afla în construcție, fiind reînmatriculată într-un teritoriu după data intrării în vigoare a acestei convenții pentru acel teritoriu, autoritatea competentă poate, după consultarea cu organizațiile armatorilor și/sau cu armatorii și cu sindicatele navigatorilor, să ceară anumite modificări în scopul de a aduce nava în conformitate cu cerințele convenției, dacă se consideră posibil, având în vedere problemele practice apărute; astfel de modificări se vor conforma în totalitate prevederilor acestei convenții, numai dacă nava nu este din nou reînmatriculată.

PARTEA a V-a

Prevederi finale

ARTICOLUL 19

Nici o prevedere a acestei convenții nu va afecta vreo lege, sentință judecătorească, înțelegere sau vreun acord între armatori și navigatori, care asigură condiții mai favorabile decât cele prevăzute de aceasta.

ARTICOLUL 20

Ratificările formale ale acestei convenții vor fi comunicate directorului general al Biroului Internațional al Muncii și vor fi înregistrate de acesta.

ARTICOLUL 21

1. Prezenta convenție nu va lega decât pe membrii Organizației Internaționale a Muncii, ale căror ratificări vor fi fost înregistrate de către directorul general al Biroului Internațional al Muncii.

2. Prezenta convenție va intra în vigoare după 6 luni de la înregistrarea ratificărilor a 7 state dintre următoarele: Statele Unite ale Americii, Republica Argentina, Australia, Belgia, Brazilia, Canada, Chile, China, Danemarca, Finlanda, Franța, Regatul Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord, Grecia, India, Irlanda, Italia, Olanda, Norvegia, Polonia, Portugalia, Suedia, Turcia și Iugoslavia, dintre care cel puțin 4 state trebuie să aibă flote comerciale atingând fiecare un tonaj brut de cel puțin un milion. Această clauză este inclusă în scopul facilitării și al încurajării ratificării cât mai repede a convenției de către statele membre.

3. În continuare această convenție va intra în vigoare, pentru fiecare membru, la 6 luni de la data la care ratificarea sa va fi fost înregistrată.

ARTICOLUL 22

1. Orice membru care a ratificat această convenție poate să o denunțe după expirarea termenului de 10 ani de la data intrării inițiale în vigoare a acesteia, printr-un act comunicat directorului general al Biroului Internațional al Muncii și înregistrat de către acesta. O astfel de denunțare nu va avea efect decât după un an de la data înregistrării.

2. Orice membru care a ratificat această convenție și care, în termen de un an de la expirarea perioadei de 10 ani, prevăzută la paragraful anterior, nu și-a exercitat dreptul de denunțare prevăzut de prezentul articol, va fi legat pentru o nouă perioadă de 10 ani și ca urmare va putea să denunțe această convenție la expirarea fiecărei perioade de 10 ani, în condițiile prevăzute de prezentul articol.

ARTICOLUL 23

1. Directorul general al Biroului Internațional al Muncii îi va înștiința pe toți membrii Organizației Internaționale a Muncii cu privire la înregistrarea tuturor ratificărilor și denunțurilor care i-au fost comunicate de către membrii organizației.

2. Atunci când condițiile enunțate la art. 21 paragraful 2 vor fi fost îndeplinite, directorul general al Biroului Internațional al Muncii va atrage atenția membrilor organizației asupra datei la care prezenta convenție va intra în vigoare.

ARTICOLUL 24

Directorul general al Biroului Internațional al Muncii va comunica secretarului general al Națiunilor Unite, spre înregistrare, în conformitate cu art. 102 din Carta Națiunilor Unite, informații complete privind toate ratificările și toate actele de denunțare pe care le-a înregistrat în conformitate cu prevederile articolelor precedente.

ARTICOLUL 25

Oricând va considera necesar Consiliul de administrație al Biroului Internațional al Muncii va prezenta un raport Conferinței generale cu privire la aplicarea prezentei con-

venții și va examina dacă este cazul să se înscrie pe ordinea de zi a conferinței problema revizuirii totale sau parțiale a convenției.

ARTICOLUL 26

1. În cazul în care Conferința adoptă o nouă convenție având ca obiect revizuirea totală sau parțială a prezentei convenții și numai dacă noua convenție nu prevede altfel, atunci:

a) ratificarea de către un membru a noii convenții de revizuire va antrena de plin drept, independent de prevederile art. 22 de mai sus, denunțarea imediată a acestei convenții, sub rezerva ca noua convenție de revizuire să fi intrat în vigoare;

b) de la data la care noua convenție de revizuire va intra în vigoare prezenta convenție nu va mai fi deschisă ratificării de către membri.

2. Prezenta convenție va rămâne în orice caz în vigoare în forma și în conținutul actuale pentru membrii care au ratificat-o, dar care nu au ratificat convenția de revizuire.

ARTICOLUL 27

Versiunile în limbile engleză și franceză ale textului acestei convenții sunt egal autentice.

ANEXA Nr. 2

**C O N V E N Ţ I A Nr. 133/1970
privind cazarea echipajelor (dispoziții complementare)*)**

Conferința generală a Organizației Internaționale a Muncii, convocată la Geneva de Consiliul de administrație al Biroului Internațional al Muncii și reunită acolo la 14 octombrie 1970 în cea de-a 55-a sesiune a sa,

văzând că prevederile Convenției privind cazarea echipajelor (revizuită), 1949, stabilesc o descriere detaliată referitoare la astfel de chestiuni precum: cabinele de dormit, sălile de mese și careurile, ventilația, încălzirea, iluminatul și facilitățile sanitare la bordul navei,

considerând că în lumina schimbării rapide atât a caracteristicilor de construcție, cât și a celor de operare a navelor moderne pot fi prevăzute mai multe îmbunătățiri privind cazarea echipajului,

după ce a decis să adopte anumite propuneri referitoare la cazarea echipajelor, chestiune care este al doilea punct pe ordinea de zi a sesiunii,

după ce a stabilit că aceste propuneri ar trebui să ia forma unei convenții internaționale care să completeze Convenția privind cazarea echipajelor (revizuită), 1949,

adoptă la 30 octombrie 1970 convenția ce urmează, care va fi denumită *Convenția privind cazarea echipajelor (dispoziții complementare), 1970*:

PARTEA I

Prevederi generale

ARTICOLUL 1

1. Această convenție se aplică fiecărei nave maritime, proprietate publică sau privată, care este angajată în transportul de mărfuri sau de pasageri în scop comercial sau care este angajată în orice alt scop comercial, care este înmatriculată în teritoriul pentru care această convenție este în vigoare și a cărei chilă este pusă sau se află într-un stadiu similar de construcție la data sau după data la care convenția intră în vigoare în acel teritoriu.

2. În legislația națională se vor stabili condițiile în care navele vor fi considerate nave maritime în sensul acestei convenții.

3. Această convenție se aplică remorcherelor în limite rezonabile și practicabile.

4. Această convenție nu se aplică:

a) navelor cu o capacitate mai mică de 1.000 tone;

b) navelor propulsate în principal cu vele, indiferent dacă sunt echipate sau nu sunt echipate cu motoare auxiliare;

c) navelor de pescuit sau balenierelor ori altor nave utilizate în scopuri similare;

d) navelor cu aripi portante și navelor pe pernă de aer,

5. cu condiția ca această convenție să fie aplicată în limite rezonabile și practicabile la:

a) nave cu capacitatea cuprinsă între 200 și 1.000 tone;

b) cazarea persoanelor angajate în probleme curente de navigație pe baleniere sau pe nave utilizate în scopuri similare;

*) Traducere.

6. de asemenea, cu condiția ca oricare dintre cerințele aplicabile în conformitate cu prevederile art. 3 din această convenție să poată fi schimbate în cazul oricărei nave, dacă autoritatea competentă este convinsă, după consultarea cu organizațiile armatorilor și/sau cu armatorii și cu sindicatele navigatorilor, că modificările pot fi făcute, cu condiția să rezulte avantaje evidente care să creeze condiții generale superioare celor care ar fi rezultat din aplicarea întocmai a prevederilor acestei convenții; caracteristicile tuturor acestor modificări vor fi comunicate de către membru directorului general al Biroului Internațional al Muncii;

7. cu condiția că autoritatea competentă va determina, după consultări cu organizațiile armatorilor și/sau cu armatorii și cu sindicatele navigatorilor, măsura în care este corespunzător să se ia în considerare necesitatea de a organiza condiții pentru timpul liber și se va abate de la prevederile acestei convenții în cazul:

a) navelor feribot maritime, navelor de alimentare și navelor similare, care nu sunt dotate continuu cu un echipaj permanent;

b) navelor maritime, când, suplimentar față de echipajul navei, au la bord, temporar, personal pentru reparații;

c) navelor maritime angajate în voiaje scurte care permit membrilor echipajului să meargă acasă sau să le pună la dispoziție facilități comparabile pentru o perioadă de timp din fiecare zi.

ARTICOLUL 2

În cadrul acestei convenții:

a) termenul *navă* înseamnă o navă la care se aplică această convenție;

b) termenul *tone* înseamnă tone registru brut;

c) termenul *navă de pasageri* înseamnă o navă pentru care există și este în vigoare:

(i) fie un certificat de siguranță pentru nava de pasageri, eliberat în conformitate cu prevederile Convenției internaționale privind ocrotirea vieții omenești pe mare;

(ii) fie un certificat de pasager;

d) termenul *ofițer* înseamnă o persoană, alta decât comandantul, brevetată ca ofițer în conformitate cu legislația națională sau, în lipsa unei legislații corespunzătoare, printr-un contract colectiv ori conform obiceiului;

e) termenul *nebrevetat* înseamnă un membru al echipajului, altul decât ofițerul;

f) termenul *subofițer* înseamnă un nebrevetat care este pe o poziție de supraveghetor sau pe o poziție cu responsabilități speciale, certificat ca subofițer în conformitate cu legislația națională sau, în absența unei legislații corespunzătoare, printr-un contract colectiv ori conform obiceiului;

g) termenul *adult* înseamnă o persoană care are cel puțin 18 ani;

h) termenul *cazarea echipajului* include cabinele de dormit, sălile de mese, grupurile sanitare, infirmeria și careurile, așa cum sunt prevăzute pentru a fi utilizate de echipaj;

i) termenul *prevăzut* înseamnă prevăzut de legislația națională sau de autoritatea competentă;

j) termenul *aprobat* înseamnă aprobat de autoritatea competentă;

k) termenul *reînmatriculată* înseamnă reînmatricularea cu ocazia schimbării simultane a teritoriului de înmatriculare și a armatorului navei.

ARTICOLUL 3

Fiecare membru pentru care această convenție este în vigoare se angajează ca pentru navele la care se aplică această convenție să respecte:

a) prevederile părților a II-a și a III-a ale Convenției privind cazarea echipajelor (revizuită), 1949; și

b) prevederile părții a II-a din această convenție.

ARTICOLUL 4

1. Fiecare membru pentru care această convenție este în vigoare se angajează să mențină în vigoare o legislație care să îi asigure aplicarea.

2. În legislație trebuie:

a) să se solicite autorității competente să înștiințeze toate persoanele interesate;

b) să se definească persoanele responsabile cu îndeplinirea acesteia;

c) să se prevadă măsuri de penalizare adecvate pentru orice încălcare a acesteia;

d) să se prevadă menținerea unui sistem de inspecție adecvat care să asigure respectarea efectivă a acesteia;

e) să se impună autorității competente să consulte organizațiile armatorilor și/sau armatorii și sindicatele navigatorilor, în scopul creării de regulamente-cadru, și, în măsura în care este practicabil, să colaboreze cu aceste părți la realizarea lor.

PARTEA a II-a

Cerințe pentru cazarea echipajului

ARTICOLUL 5

1. Suprafața de podea per persoană în cabinele de dormit destinate nebrevetăților va fi cel puțin de:

a) 3,75 m² (40,36 picioare pătrate) la navele de 1.000 tone sau mai mari, dar mai mici de 3.000 tone;

b) 4,25 m² (45,75 picioare pătrate) la navele de 3.000 tone sau mai mari, dar mai mici de 10.000 tone;

c) 4,75 m² (51,13 picioare pătrate) la navele de 10.000 tone sau mai mari,

2. cu condiția ca suprafața de podea per persoană din cabinele de dormit destinate pentru 2 nebrevetați să fie cel puțin de:

a) 2,75 m² (29,60 picioare pătrate) la navele de 1.000 tone sau mai mari, dar mai mici de 3.000 tone;

b) 3,25 m² (34,98 picioare pătrate) la navele de 3.000 tone sau mai mari, dar mai mici de 10.000 tone;

c) 3,75 m² (40,36 picioare pătrate) la navele de 10.000 tone sau mai mari,

3. de asemenea, cu condiția ca suprafața de podea în cabinele de dormit destinate nebrevetăților pe o navă de pasageri să fie cel puțin de:

a) 2,35 m² (25,30 picioare pătrate) la navele de 1.000 tone sau mai mari, dar mai mici de 3.000 tone;

b) la navele de 3.000 tone sau mai mari:

(i) 3,75 m² (40,36 picioare pătrate) în cabinele destinate unei singure persoane;

(ii) 6,00 m² (64,58 picioare pătrate) în cabinele pentru două persoane;

(iii) 9,00 m² (96,88 picioare pătrate) în cabinele pentru 3 persoane;

(iv) 12,00 m² (129,17 picioare pătrate) în cabinele pentru 4 persoane.

4. Numărul de nebrevetați care ocupă cabinele de dormit nu va depăși două persoane per încăpere, cu excepția navelor de pasageri la care numărul acestora nu va fi mai mare de 4.

5. Numărul subofițerilor care ocupă cabinele de dormit nu va depăși una sau două persoane per încăpere.

6. În cabinele de dormit destinate ofițerilor, în care nu sunt prevăzute saloane sau camere de zi, suprafața de podea per persoană nu va fi mai mică de 6,50 m² (69,96 picioare pătrate) la navele mai mici de 3.000 tone și nu va fi mai mică de 7,50 m² (80,73 picioare pătrate) la navele de 3.000 tone sau mai mari.

7. La navele, altele decât navele de pasageri, pentru fiecare adult membru al echipajului va fi prevăzută o cabină individuală de dormit, acolo unde mărimea navei, activitatea în care este ea angajată și construcția sa fac ca aceasta să fie rezonabilă și practicabilă.

8. La navele de 3.000 tone sau mai mari, acolo unde este practicabil, șeful mecanic și căpitanul secund al navei vor avea în plus față de cabina de dormit și în vecinătatea acesteia un salon sau o cameră de zi.

9. Spațiul ocupat de paturi și dulapuri, comode și scaune va fi inclus în măsurarea suprafeței podelei. Spațiile cu forme mici sau neregulate, care nu se adaugă efectiv la spațiul pentru mișcarea liberă și care nu pot fi utilizate pentru instalarea mobilei, vor fi excluse.

10. Dimensiunile interioare minime ale unui pat vor fi de 198 cm x 80 cm (6 picioare și 6 inches x 2 picioare și 7,50 inches).

ARTICOLUL 6

1. Suprafața podelei sălilor de mese pentru ofițeri și pentru nebrevețați nu va fi mai mică de 1 m² (10,76 picioare pătrate) per persoană pentru numărul de locuri planificate.

2. Sălile de mese vor fi echipate cu mese și cu scaune de un tip aprobat, fixe sau mobile, suficiente pentru cazaarea celui mai mare număr de membri ai echipajului care ar putea să le folosească în același timp.

3. În orice moment în care membrii echipajului sunt la bord trebuie să fie disponibile:

a) un frigider, care va fi situat în mod convenabil și a cărui capacitate să fie suficientă pentru numărul de persoane care folosesc sălile de mese;

b) facilități pentru băuturi calde; și

c) facilități pentru apă rece.

4. Autoritatea competentă poate permite excepții de la prevederile paragrafelor 1 și 2 ale acestui articol, referitoare la condițiile din sala de mese, atât cât poate fi necesar pentru a se ajunge la condițiile speciale, existente la navele de pasageri.

ARTICOLUL 7

1. Careurile ofițerilor și ale nebrevețaților vor fi situate convenabil și vor fi mobilate corespunzător. Acolo unde acestea nu sunt prevăzute separat de sălile de mese, acestea din urmă vor fi proiectate, mobilate și echipate pentru a crea condiții de recreere.

2. Careurile vor fi dotate cel puțin cu un dulap pentru cărți, condiții pentru citit și pentru scris și, acolo unde este posibil, condiții pentru practicarea jocurilor.

3. La navele de 8.000 tone sau mai mari vor fi prevăzute un fumoar sau o bibliotecă în care să se poată viziona programe la televizor sau filme și o încăpere pentru hobby și practicarea jocurilor; trebuie să se aibă în vedere prevederea unui bazin de înot.

4. În legătură cu proiectarea careurilor autoritățile competente trebuie să acorde atenție prevederii unei cantine.

ARTICOLUL 8

1. La toate navele se va prevedea într-o localizare convenabilă, pentru ofițeri și pentru nebrevețați, minimum un W.C., o cadă și/sau un duș pentru fiecare 6 persoane sau mai puține, care nu dispun de facilitățile prevăzute la paragrafele 2-4 ale acestui articol. Atunci când sunt angajate femei la bordul navei, se vor prevedea pentru acestea grupuri sanitare separate.

2. La navele de 5.000 tone sau mai mari, dar mai mici de 15.000 tone, cabinele individuale de dormit pentru cel puțin 5 ofițeri vor fi prevăzute cu câte o baie proprie, dotată cu W.C., precum și cu o cadă și/sau un duș și o chiuvetă racordată la apă curentă, caldă și rece; chiuveta poate fi situată în cabina de dormit. Suplimentar, la navele de 10.000 tone sau mai mari, dar mai mici de 15.000 tone, cabinele de dormit ale tuturor celorlalți ofițeri trebuie să aibă băi proprii sau cu intercomunicare, dotate similar.

3. La navele de 15.000 tone sau mai mari cabinele individuale de dormit ale ofițerilor vor avea prevăzute băi proprii dotate cu un W.C., precum și cu o cadă și/sau un duș și o chiuvetă racordată la apă curentă caldă și rece; chiuveta poate fi situată și în cabina de dormit.

4. La navele de 25.000 tone sau mai mari, altele decât navele de pasageri, va fi prevăzută câte o baie la fiecare 2 nebrevețați, fie plasată într-un compartiment de comunicare între cabine de dormit alăturate, fie opusă intrării în fiecare cabină, care vor fi dotate cu un W.C., precum și cu o cadă și/sau un duș și chiuvetă racordată la apă curentă caldă și rece.

5. La navele de 5.000 tone sau mai mari, altele decât navele de pasageri, fiecare cabină de dormit pentru ofițeri sau pentru nebrevețați va fi prevăzută cu o chiuvetă racordată la apă curentă caldă și rece, cu excepția cazului în care o astfel de chiuvetă este situată într-o baie prevăzută în conformitate cu paragrafele 2, 3 sau 4 ale acestui articol.

6. La toate navele trebuie să fie prevăzute facilități pentru spălarea, uscarea și călcarea rufelor pentru ofițeri și nebrevețați, într-un număr proporțional cu mărimea echipajului și cu durata normală a voiajului. Aceste facilități trebuie, pe cât posibil, să fie localizate astfel încât să fie ușor accesibile.

7. Trebuie prevăzute următoarele facilități:

a) mașini de spălat;

b) mașini de uscat sau camere de uscare încălzite și ventilate adecvat; și

c) mașini de călcat și panouri de călcat sau dispozitive similare acestora.

ARTICOLUL 9

1. La navele de 1.600 tone sau mai mari vor fi prevăzute:

a) un compartiment separat conținând un W.C. și o chiuvetă racordată la apă curentă rece și caldă, care să fie ușor accesibil pentru cei care își desfășoară în mod curent atribuțiile în zona punții de navigație; și

b) un W.C. și o chiuvetă racordată la apă curentă rece și caldă, care să fie ușor accesibile dinspre compartimentul mașini, dacă nu sunt montate în vecinătatea camerei de comandă din compartimentul mașini.

2. La navele de 1.600 tone sau mai mari, altele decât navele la care sunt prevăzute cabine individuale de dormit și băi individuale sau semi-individuale pentru întregul personal al secției mașini, se vor prevedea vestiare pentru schimbarea îmbrăcăminte, care vor fi:

a) localizate în afara compartimentului mașini, dar cu acces ușor la acesta; și

b) dotate cu dulapuri individuale de îmbrăcăminte, precum și cu căzi și/sau cu dușuri și chiuvete racordate la apă curentă rece și caldă.

ARTICOLUL 10

În toate spațiile de cazare ale echipajului unde este necesară o deplasare continuă și liberă tavanele se vor situa la o înălțime de cel puțin 198 cm (6 picioare și 6 inches), cu condiția că autoritatea competentă poate să prevadă reducerea înălțimii tavanului în orice spațiu sau parte a oricărui spațiu de cazare în care se consideră că este necesar să se procedeze astfel și, de asemenea, că astfel de reduceri nu vor conduce la disconfortul echipajului.

ARTICOLUL 11

1. Spațiile de cazare ale echipajului vor fi iluminate corespunzător.

2. În condițiile unor aranjamente speciale se poate permite ca la navele de pasageri cabinele de dormit și sălile de mese să fie luminate natural și să fie prevăzute cu iluminare artificială adecvată.

3. La toate navele, în spațiile de cazare ale echipajului va fi prevăzut iluminatul electric. Dacă nu există două surse independente de energie electrică pentru iluminat, se vor prevedea instalații suplimentare de iluminat, dotate cu lămpi de construcție corespunzătoare, sau aparate de iluminat pentru utilizare în evenimente neprevăzute.

4. În cabinele de dormit se va instala o lampă electrică pentru citit, la capul fiecărui pat.

5. Autoritatea competentă va stabili standarde corespunzătoare pentru iluminatul natural și artificial.

ARTICOLUL 12

În cazul navelor al căror echipaj impune să se ia în considerare fără discriminare interesele diferite ale membrilor acestora cu religii și practici sociale diferite și distincte, autoritatea competentă poate, după consultarea cu organizațiile armatorilor și/sau cu armatorii și cu sindicatele navigatorilor interesați și cu condiția ca aceste două părți să fi ajuns la înțelegere, să permită modificări față de prevederile paragrafelor 1-4 și 7 ale art. 5 și ale paragrafelor 1-4 ale art. 8 din această convenție, cu condiția ca astfel de modificări să aibă ca rezultat facilități generale cel puțin la fel de favorabile ca cele care ar fi rezultat din aplicarea tuturor prevederilor acestei convenții. Caracteristicile tuturor acestor modificări vor fi comunicate de către membrul interesat directorului general al Biroului Internațional al Muncii, care va înștiința toți membrii Organizației Internaționale a Muncii.

PARTEA a III-a

Aplicarea convenției la navele existente

ARTICOLUL 13

1. În cazul unei nave care este finalizată la data intrării în vigoare a acestei convenții pentru respectivul teritoriu de înmatriculare și care este sub standardul prevăzut de această convenție, autoritatea competentă poate, după consultarea cu organizațiile armatorilor și/sau cu armatorii și cu sindicatele navigatorilor, să ceară anumite modificări în scopul de a aduce nava în conformitate cu cerințele convenției, dacă se consideră rezonabil și practicabil, având în vedere în mod deosebit problemele tehnice, economice și de altă natură apărute prin aplicarea prevederilor art. 5, 8 și 10, atunci când:

a) nava este reînmatriculată;

b) la navă se fac modificări structurale substanțiale sau reparații majore, pe baza rezultatului unei planificări pe termen lung și nu drept o consecință a unui accident sau a unui caz de urgență.

2. În cazul unei nave aflate în proces de construcție și/sau de conversie la data intrării în vigoare a acestei convenții pentru teritoriul ei de înmatriculare, autoritatea competentă poate, după consultarea cu organizațiile armatorilor și/sau cu armatorii și cu sindicatele navigatorilor, să ceară anumite modificări în scopul de a aduce nava în conformitate cu cerințele convenției, dacă se consideră rezonabil și practicabil, având în vedere în mod deosebit problemele tehnice, economice și de altă natură apărute prin aplicarea prevederilor art. 5, 8 și 10; astfel de modificări se vor conforma în totalitate prevederilor acestei convenții.

3. În cazul unei nave, alta decât cea la care se face referire în paragrafele 1 și 2 ale acestui articol, sau al unei nave pentru care prevederile acestei convenții erau aplicabile în timp ce ea se afla în construcție, fiind reînmatriculată într-un teritoriu după data intrării în vigoare a acestei convenții pentru acel teritoriu, autoritatea competentă poate, după consultarea cu organizațiile armatorilor și/sau cu armatorii și cu sindicatele navigatorilor, să ceară anumite modificări în scopul de a aduce nava în conformitate cu cerințele convenției, dacă se consideră rezonabil și practicabil, având în vedere în mod deosebit problemele tehnice, economice și de altă natură apărute prin aplicarea prevederilor art. 5, 8 și 10; astfel de modificări se vor conforma în totalitate prevederilor acestei convenții.

PARTEA a IV-a

Prevederi

ARTICOLUL 14

Ratificările formale ale acestei convenții vor fi comunicate directorului general al Biroului Internațional al Muncii și vor fi înregistrate de către acesta.

ARTICOLUL 15

1. Prezenta convenție nu va lega decât pe membrii Organizației Internaționale a Muncii, ale căror ratificări vor fi fost înregistrate de directorul general al Biroului Internațional al Muncii.

2. Această convenție va intra în vigoare după 12 luni de la înregistrarea ratificărilor a 12 membri, fiecare dintre ei având flote comerciale cu o capacitate de peste un milion tone, incluzând cel puțin 4 membri care să aibă fiecare flote comerciale cu o capacitate de cel puțin 2 milioane tone.

3. În continuare această convenție va intra în vigoare, pentru fiecare membru, la 6 luni de la data la care ratificarea sa va fi fost înregistrată.

ARTICOLUL 16

1. Orice membru care a ratificat această convenție poate să o denunțe după expirarea termenului de 10 ani de la data intrării inițiale în vigoare a convenției, printr-un act comunicat directorului general al Biroului Internațional al Muncii și înregistrat de către acesta. O astfel de denunțare nu va avea efect decât după un an de la data înregistrării.

2. Orice membru care a ratificat această convenție și care, în termen de un an de la expirarea perioadei de 10 ani, prevăzută la paragraful anterior, nu și-a exercitat dreptul de denunțare prevăzut de prezentul articol, va fi legat pentru o nouă perioadă de 10 ani și ca urmare va

putea să denunțe această convenție la expirarea fiecărei perioade de 10 ani, în condițiile prevăzute de prezentul articol.

ARTICOLUL 17

1. Directorul general al Biroului Internațional al Muncii îi va înștiința pe toți membrii Organizației Internaționale a Muncii cu privire la înregistrarea tuturor ratificărilor și denunțurilor care i-au fost comunicate de către membrii organizației.

2. Atunci când condițiile enunțate la art. 15 paragraful 2 vor fi fost îndeplinite, directorul general al Biroului Internațional al Muncii va atrage atenția membrilor organizației asupra datei la care prezenta convenție va intra în vigoare.

ARTICOLUL 18

Directorul general al Biroului Internațional al Muncii va comunica secretarului general al Națiunilor Unite, spre înregistrare, în conformitate cu art. 102 din Carta Națiunilor Unite, informații complete privind toate ratificările și toate actele de denunțare pe care le-a înregistrat în conformitate cu prevederile articolelor precedente.

ARTICOLUL 19

Oricând va considera necesar Consiliul de administrație al Biroului Internațional al Muncii va prezenta un raport

Conferinței generale cu privire la aplicarea prezentei convenții și va examina dacă este cazul să se înscrie pe ordinea de zi a conferinței problema revizuirii totale sau parțiale a convenției.

ARTICOLUL 20

1. În cazul în care Conferința adoptă o nouă convenție având ca obiect revizuirea, totală sau parțială, a prezentei convenții și numai dacă noua convenție nu prevede altfel, atunci:

a) ratificarea de către un membru a noii convenții de revizuire va antrena de plin drept, independent de prevederile art. 16 de mai sus, denunțarea imediată a acestei convenții, sub rezerva ca noua convenție de revizuire să fi intrat în vigoare;

b) de la data la care noua convenție de revizuire va intra în vigoare prezenta convenție nu va mai fi deschisă ratificării de către membri.

2. Prezenta convenție va rămâne în orice caz în vigoare în forma și în conținutul actuale pentru membrii care au ratificat-o, dar care nu au ratificat convenția.

ARTICOLUL 21

Versiunile în limbile engleză și franceză ale textului acestei convenții sunt egal autentice.

ANEXA Nr. 3

**CONVENȚIA Nr. 68/1946
privind alimentația echipajului și servirea mesei la bordul navelor*)**

Conferința generală a Organizației Internaționale a Muncii, convocată la Seattle de Consiliul de administrație al Biroului Internațional al Muncii și reunită acolo la 6 iunie 1946 în cea de-a 28-a sesiune a sa, după ce a decis să adopte anumite propuneri referitoare la alimentația echipajului și servirea mesei la bordul navelor, chestiune ce constituie cel de-al patrulea punct pe ordinea de zi a sesiunii, după ce a decis că aceste propuneri trebuie să ia forma unei convenții internaționale, adoptă la 27 iunie 1946 convenția ce urmează, care va fi denumită *Convenția privind alimentația echipajului și servirea mesei la bordul navelor, 1946*:

ARTICOLUL 1

1. Fiecare membru al Organizației Internaționale a Muncii, pentru care această convenție este în vigoare, este responsabil de promovarea unui standard corespunzător pentru aprovizionarea cu hrană a echipajului și servirea mesei la bordul navelor maritime, proprietate publică sau privată, care sunt angajate în transportul de mărfuri sau de pasageri în scop comercial și care sunt înmatriculate într-un teritoriu pentru care această convenție este în vigoare.

2. Legislația națională sau, în absența unei asemenea legislații, contractele colective între patroni și muncitori vor determina navele sau clasele de nave care pot fi considerate nave maritime în scopul acestei convenții.

ARTICOLUL 2

Următoarele funcții vor fi îndeplinite de către autoritatea competentă, exceptând cazul în care aceste funcții se îndeplinesc în virtutea unor contracte colective:

a) cadrul și aplicarea reglementărilor cu privire la aprovizionarea cu hrană și apă, servirea mesei și construcția, localizarea, ventilația, încălzitul, iluminatul, sistemul de apă

și echipamentul din bucătărie și din alte spații ale secției care asigură servirea mesei la bordul navei, inclusiv camerele de depozitare și camerele frigorifice;

b) inspectarea proviziilor de hrană și de apă, a spațiilor de cazare, a aranjamentelor și echipamentelor de la bordul navei, pentru stocarea, manipularea și prepararea hranei;

c) certificarea unor membri ai personalului secției, care asigură servirea mesei la bord, în funcție de calificările necesare prevăzute;

d) muncă de cercetare în acest domeniu, educație și propagandă privind metodele de asigurare a proviziilor corespunzătoare de hrană și serviciul de servire a mesei la bordul navei.

ARTICOLUL 3

1. Autoritatea competentă va lucra în strânsă cooperare cu organizațiile armatorilor și ale navigatorilor și cu autoritățile naționale sau locale, care se ocupă de probleme legate de hrană și sănătate, și, unde este necesar, poate utiliza serviciile unor asemenea autorități.

2. Activitățile diverselor autorități vor fi bine coordonate pentru evitarea suprapunerii sau incertitudinii în privința jurisdicției.

*) Traducere.

ARTICOLUL 4

Autoritatea competentă va avea un personal permanent alcătuit din persoane calificate, care să includă inspectori.

ARTICOLUL 5

1. Fiecare membru va menține în vigoare o legislație referitoare la aprovizionarea cu hrană și la măsurile privind servirea mesei, destinate să asigure sănătatea și bunăstarea echipajelor navelor menționate la art. 1.

2. Această legislație se va referi la:

a) asigurarea proviziilor de hrană și de apă, potrivit mărimii echipajului, duratei și naturii voiajului, sunt corespunzătoare în ceea ce privește cantitatea, valoarea nutritivă, calitatea și varietatea;

b) aranjamentul și echipamentul departamentului de hrană, de pe fiecare vas, astfel încât să se permită servirea unor mese corespunzătoare echipajului.

ARTICOLUL 6

În legislația națională se va prevedea asigurarea unui sistem de inspectare de către autoritatea competentă, pentru:

a) proviziile de hrană și apă;

b) toate spațiile și echipamentele folosite pentru stocarea și manipularea hranei și a apei;

c) bucătăria și alte echipamente pentru pregătirea și servirea meselor; și

d) calificarea membrilor secției care asigură servirea mesei la bord, astfel cum este cerută de aceasta.

ARTICOLUL 7

1. În legislația națională sau, în absența unei astfel de legislații, în contractele colective dintre patroni și muncitori se va prevedea inspectarea pe mare, la intervale prevăzute de către comandant sau de către un ofițer desemnat de el în acest scop, împreună cu un membru responsabil al secției care asigură servirea mesei la bord, pentru a se verifica următoarele:

a) proviziile de hrană și de apă;

b) toate spațiile și echipamentele folosite pentru stocarea și manipularea hranei și a apei, bucătăria și alte echipamente pentru pregătirea și servirea meselor.

2. Rezultatele unei asemenea inspecții vor fi consemnate.

ARTICOLUL 8

O inspecție specială va fi făcută de către reprezentanții autorității competente din teritoriul de înmatriculare al navei, dacă există o plângere scrisă din partea unui număr sau a unei părți din echipaj prevăzute de legislația națională sau în numele unei organizații recunoscute a armatorilor ori a marinarilor. Pentru evitarea întârzierilor în navigație asemenea plângeri ar trebui trimise cât mai curând posibil și cu cel puțin 24 de ore înainte de timpul programat pentru plecarea din port.

ARTICOLUL 9

1. Inspectorii vor avea autoritatea de a face recomandări armatorului navei sau comandantului ori unei alte persoane responsabile în privința îmbunătățirii standardului secției care asigură servirea mesei la bord.

2. În legislația națională se vor prevedea penalități pentru:

a) nerespectarea ei de către un armator, comandant, membru al echipajului sau de către o altă persoană responsabilă de respectarea cerințelor legislației naționale în vigoare; și

b) orice încercare de obstrucționare a unui inspector în îndeplinirea îndatoririlor sale.

3. Inspectorii vor înainta în mod regulat autorității competente rapoarte uniforme cu privire la munca lor și la rezultatele acesteia.

ARTICOLUL 10

1. Autoritatea competentă va pregăti un raport anual.

2. Raportul anual va fi redactat, cât mai curând posibil, la sfârșitul anului la care se referă și va fi pus la dispoziție consiliilor și persoanelor interesate.

3. Copii de pe raportul anual vor fi transmise Biroului Internațional al Muncii.

ARTICOLUL 11

1. Vor fi organizate cursuri pentru pregătirea personalului din secția care asigură servirea mesei la bordul navelor maritime fie în școli aprobate, fie prin înțelegeri acceptate atât de organizațiile armatorilor, cât și de cele ale navigatorilor.

2. Vor fi asigurate facilități pentru cursuri de pregătire, care să permită persoanelor deja calificate să își perfecționeze cunoștințele și deprinderile.

ARTICOLUL 12

1. Autoritatea competentă va strânge informații la zi cu privire la hrănire și la metodele de achiziție, stocare, conservare, pregătire și de servire a hranei, cu referiri speciale la cerințele impuse de serviciul care asigură servirea mesei la bordul navei.

2. Aceste informații vor fi puse la dispoziție, gratuit sau la un preț rezonabil, producătorilor și comercianților de produse alimentare și echipamente pentru nave, comandanților de nave, ospătarilor și bucătarilor, armatorilor și navigatorilor și organizațiilor acestora, în general; în acest scop vor fi utilizate forme corespunzătoare de publicitate, cum ar fi manuale, broșuri, postere, reclame din jurnale comerciale.

3. Autoritatea competentă va face recomandări pentru evitarea irosirii hranei, pentru facilitarea menținerii unui standard corespunzător de curățenie și pentru asigurarea unor înlesniri maxime pentru lucru.

ARTICOLUL 13

Oricare dintre funcțiile autorității competente în privința brevetării personalului din secția care asigură servirea mesei la bord, colectarea și distribuirea de informații pot fi realizate prin delegarea responsabilităților sau a unei părți din acestea către o organizație sau o autoritate care exercită, în general, funcții similare în privința navigatorilor.

ARTICOLUL 14

Ratificările formale ale acestei convenții vor fi comunicate directorului general al Biroului Internațional al Muncii și vor fi înregistrate de către acesta.

ARTICOLUL 15

1. Prezenta convenție nu va lega decât pe membrii Organizației Internaționale a Muncii, ale căror ratificări vor fi fost înregistrate de directorul general al Biroului Internațional al Muncii.

2. Prezenta convenție va intra în vigoare după 6 luni de la înregistrarea ratificărilor a 9 state dintre următoarele: Statele Unite ale Americii, Republica Argentina, Australia, Belgia, Brazilia, Canada, Chile, China, Danemarca, Finlanda, Franța, Regatul Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord, Grecia, India, Irlanda, Italia, Olanda, Norvegia, Polonia, Portugalia, Suedia, Turcia și Iugoslavia, dintre care

cel puțin 5 state trebuie să aibă flote comerciale care să atingă fiecare un tonaj brut de cel puțin un milion. Această clauză este inclusă în scopul facilitării și al încurajării ratificării cât mai devreme a convenției de către statele membre.

3. În continuare această convenție va intra în vigoare, pentru fiecare membru, la 6 luni de la data la care ratificarea sa va fi fost înregistrată.

ARTICOLUL 16

1. Orice membru care a ratificat această convenție poate să o denunțe după expirarea termenului de 10 ani de la data intrării inițiale în vigoare a acesteia, printr-un act comunicat directorului general al Biroului Internațional al Muncii și înregistrat de către acesta. O astfel de denunțare nu va avea efect decât după un an de la data înregistrării.

2. Orice membru care a ratificat această convenție și care, în termen de un an de la expirarea perioadei de 10 ani, prevăzută de paragraful anterior, nu și-a exercitat dreptul de denunțare prevăzut de prezentul articol va fi legat pentru o nouă perioadă de 10 ani și ca urmare va putea să denunțe această convenție la expirarea fiecărei perioade de 10 ani, în condițiile prevăzute de prezentul articol.

ARTICOLUL 17

1. Directorul general al Biroului Internațional al Muncii îi va înștiința pe toți membrii Organizației Internaționale a Muncii cu privire la înregistrarea tuturor ratificărilor și denunțărilor care i-au fost comunicate de către membrii organizației.

2. Atunci când condițiile enunțate la art. 15 paragraful 2 vor fi fost îndeplinite, directorul general al Biroului Internațional al Muncii va atrage atenția membrilor organizației asupra datei la care prezenta convenție va intra în vigoare.

ARTICOLUL 18

Directorul general al Biroului Internațional al Muncii va comunica secretarului general al Națiunilor Unite, spre înregistrare, în conformitate cu art. 102 din Carta Națiunilor Unite, informații complete privind toate ratificările și toate actele de denunțare pe care le-a înregistrat în conformitate cu prevederile articolelor precedente.

ARTICOLUL 19

La expirarea fiecărei perioade de 10 ani de la data intrării în vigoare a prezentei convenții Consiliul de administrație al Biroului Internațional al Muncii va prezenta un raport Conferinței generale cu privire la aplicarea prezentei convenții și va examina dacă este cazul să se înscrie pe ordinea de zi a conferinței problema revizuirii totale sau parțiale a convenției.

ARTICOLUL 20

1. În cazul în care Conferința adoptă o nouă convenție având ca obiect revizuirea, totală sau parțială, a prezentei convenții și numai dacă noua convenție nu prevede altfel, atunci:

a) ratificarea de către un membru a noii convenții de revizuire va antrena de plin drept, independent de prevederile art. 16 de mai sus, denunțarea imediată a acestei convenții, sub rezerva ca noua convenție de revizuire să fi intrat în vigoare;

b) de la data la care noua convenție de revizuire va intra în vigoare prezenta convenție nu va mai fi deschisă ratificării de către membri.

2. Prezenta convenție va rămâne în orice caz în vigoare în forma și în conținutul actuale pentru membrii care au ratificat-o, dar care nu au ratificat convenția de revizuire.

ARTICOLUL 21

Versiunile în limba engleză și franceză ale textului acestei convenții sunt egal autentice.

ANEXA Nr. 4

CONVENȚIA Nr. 22/1926 privind contractul de angajare al navigatorilor*)

Conferința generală a Organizației Internaționale a Muncii, convocată la Geneva de către Consiliul de administrație al Biroului Internațional al Muncii și reunită acolo la 7 iunie 1926 în cea de-a 9-a sesiune a sa, după ce a decis să adopte anumite propuneri referitoare la contractul de angajare al navigatorilor, 1926, chestiune care este primul punct pe ordinea de zi a sesiunii, după ce a stabilit că aceste propuneri ar trebui să ia forma unei convenții internaționale, adoptă la 24 iunie 1926 convenția ce urmează, care va fi denumită *Convenția privind contractul de angajare al navigatorilor, 1926*, pentru a fi ratificată de către membrii Organizației Internaționale a Muncii în conformitate cu prevederile Constituției Internaționale a Muncii:

ARTICOLUL 1

1. Această convenție se aplică tuturor navelor maritime înmatriculate în statul membrului care a ratificat această convenție, precum și armatorilor, comandanților și navigatorilor acestor nave.

2. Convenția nu se aplică:

a) navelor militare;

b) navelor guvernamentale care nu sunt angajate în scop comercial;

c) navelor angajate în transportul comercial costier;

d) iahturilor de agrement;

e) ambarcațiunilor indiene;

f) navelor de pescuit;

g) navelor mai mici de 100 tone registru brut sau 300 m³ și nici navelor angajate în transportul național, cu tonaj sub limita de tonaj prescrisă de legislația națională pentru regimul special al acestor nave, în vigoare la data adoptării acestei convenții.

*) Traducere.

ARTICOLUL 2

În sensul acestei convenții termenii de mai jos trebuie înțeleși după cum urmează:

a) termenul *navă* include orice vas sau ambarcațiune de orice natură, proprietate publică sau privată, angajată în mod obișnuit în navigația maritimă;

b) termenul *navigator* include fiecare persoană angajată sau folosită pe orice funcție la bordul unei nave și înscrisă în contractul de angajare pe navă. Termenul îi exclude pe comandanți, piloți, cadeți, pe elevii aflați pe navele-școală și pe ucenicii cu contracte speciale de ucenicie; termenul exclude echipajele din marina militară și alte persoane aflate în serviciul permanent al statului;

c) termenul *comandant* include orice persoană care deține comanda și responsabilitatea unei nave, cu excepția piloților;

d) termenul *navă în transportul comercial intern* include o navă angajată în transportul comercial executat între porturile unui stat și porturile dintr-un stat vecin, în limitele geografice determinate de legislația națională.

ARTICOLUL 3

1. Contractul de angajare va fi semnat atât de către armator sau de reprezentantul acestuia, cât și de navigator. Navigatorului și, eventual, consilierului acestuia trebuie să i se faciliteze examinarea contractului de angajare înainte ca acesta să fie semnat.

2. Condițiile în care se semnează contractul de angajare trebuie prevăzute de legislația națională, astfel încât să se asigure controlul autorității publice competente.

3. Prevederile de mai sus privind semnarea contractului de angajare sunt considerate ca îndeplinite, dacă autoritatea competentă certifică printr-un act că prevederile contractului i-au fost prezentate în scris și au fost confirmate atât de către armator sau de reprezentantul acestuia, cât și de navigator.

4. În legislația națională se vor prevedea dispoziții care să garanteze faptul că navigatorul a înțeles sensul clauzelor contractului de angajare.

5. Contractul de angajare nu va conține nici o clauză contrară legislației naționale sau acestei convenții.

6. În legislația națională trebuie să se prevadă orice alte formalități sau garanții privind încheierea contractului de angajare, considerate necesare pentru protecția intereselor armatorului și ale navigatorului.

ARTICOLUL 4

1. Se vor lua măsuri adecvate, în conformitate cu legislația națională, pentru a se garanta că prin nici o clauză a contractului de angajare părțile nu vor conveni în avans să se abată de la hotărârile juridice uzuale reglementate prin contract.

2. Această dispoziție nu trebuie interpretată ca excluzând recursul la arbitraj.

ARTICOLUL 5

1. Fiecărui navigator i se va elibera un document care să certifice funcția acestuia la bordul navei. Forma documentului, mențiunile ce trebuie înscrise și modul în care aceste mențiuni vor fi înscrise în el vor fi stabilite prin legislația națională.

2. Documentul nu va conține nici un fel de apreciere asupra calității muncii navigatorului sau asupra veniturilor acestuia.

ARTICOLUL 6

1. Contractul de angajare poate fi încheiat fie pe o durată determinată fie pentru un voiaj sau, dacă legislația națională permite, pe o durată nedeterminată.

2. Contractul de angajare trebuie să indice în mod clar drepturile și obligațiile respective ale fiecăreia dintre părți.

3. Contractul de angajare trebuie să conțină în mod obligatoriu următoarele mențiuni:

(1) numele de familie și celelalte nume ale navigatorului, data sa de naștere sau vârsta și locul nașterii;

(2) locul și data încheierii contractului;

(3) numele navei sau ale navelor la bordul cărora navigatorul se angajează să execute serviciul;

(4) numărul membrilor echipajului navei, dacă este prevăzut în legislația națională;

(5) voiajul sau voiajele ce urmează a fi întreprinse, dacă acest lucru poate fi stabilit în momentul încheierii contractului;

(6) funcția pe care navigatorul urmează să fie angajat;

(7) dacă este posibil, locul și data la care navigatorul trebuie să se prezinte la bordul navei pentru începerea serviciului;

(8) hrana care se alocă navigatorului, cu excepția cazului în care legislația națională prevede un sistem diferit de furnizare a hranei;

(9) totalitatea veniturilor;

(10) expirarea contractului și condițiile aferente, adică:

a) dacă contractul a fost încheiat pe o durată determinată, data stabilită pentru expirarea contractului;

b) dacă contractul a fost încheiat pentru un voiaj, portul de destinație convenit pentru expirarea contractului și termenul de expirare după sosire, înainte ca navigatorul să fie eliberat din funcție;

c) dacă contractul a fost încheiat pe o durată nedeterminată, condițiile în care oricare dintre cele două părți va putea să îl anuleze, precum și perioada de preaviz care nu trebuie să fie mai mică pentru armator decât pentru navigator;

(11) concediul anual de odihnă plătit, acordat navigatorului după un an de serviciu la aceeași companie de navigație, dacă un astfel de concediu este prevăzut de legislația națională;

(12) orice alte prevederi pe care legislația națională le poate cere.

ARTICOLUL 7

Dacă în legislația națională se prevede ca un exemplar al listei cuprinzând echipajul să se afle la bord, se va specifica dacă contractul de angajare va fi înscris sau va fi anexat la lista cuprinzând echipajul.

ARTICOLUL 8

Pentru a permite navigatorului să se asigure în privința naturii și extinderii drepturilor și obligațiilor sale, legislația națională va stabili măsuri necesare pentru a se putea informa în mod clar la bordul navei în privința condițiilor de angajare, fie prin afișarea clauzelor contractului de angajare într-un loc ușor accesibil echipajului, fie prin alte măsuri corespunzătoare.

ARTICOLUL 9

1. Un contract de angajare pe o durată nedeterminată poate fi desfăcut de oricare dintre cele două părți în orice port în care nava încarcă sau descarcă, cu condiția ca preavizul specificat în contract să fi fost dat cu cel puțin 24 de ore înainte.

2. Preavizul trebuie înaintat în scris; legislația națională va prevedea condițiile de înaintare a acestuia, astfel încât să se evite orice dispută ulterioară între părți cu privire la această chestiune.

3. În legislația națională se vor determina circumstanțele extraordinare în care contractul nu va fi desfăcut în urma preavizului, chiar și atunci când acesta a fost înaintat regulamentar.

ARTICOLUL 10

Contractul de angajare, fie că este încheiat pentru un voiaj, pe o durată determinată sau pe o durată nedeterminată, va fi legal desfăcut, prin:

- a) acordul mutual al părților;
- b) decesul navigatorului;
- c) pierderea sau lipsa totală a navigabilității navei;
- d) orice altă cauză care poate fi prevăzută în legislația națională sau în această convenție.

ARTICOLUL 11

În legislația națională se vor determina circumstanțele în care armatorul sau comandantul îl poate concedia imediat pe navigator.

ARTICOLUL 12

În legislația națională se vor determina, de asemenea, circumstanțele în care navigatorul își poate cere debarcarea imediată.

ARTICOLUL 13

1. Dacă un navigator demonstrează armatorului sau reprezentantului acestuia că poate obține comanda unei nave sau numirea pe o funcție de ofițer punte ori ofițer mecanic sau pe orice alt post superior celui pe care îl deține ori în cazul în care, ca urmare a unor circumstanțe survenite după angajarea sa, debarcarea sa prezintă un interes capital pentru el, navigatorul poate cere eliberarea din funcție, cu condiția ca, fără o nouă cheltuială pentru armator, să își asigure un înlocuitor competent și de încredere, agreat de armator sau de reprezentantul acestuia.

2. Într-un asemenea caz navigatorul va avea dreptul la veniturile corespunzătoare duratei serviciului prestat.

ARTICOLUL 14

1. Oricare ar fi motivul expirării sau al desfacerii contractului, în documentul eliberat navigatorului în conformitate cu art. 5, precum și în lista cuprinzând echipajul se va opera un înscris care să arate că respectivul navigator a fost eliberat de orice angajament, înscris care, la solicitarea oricăreia dintre cele două părți, va fi certificat de autoritatea publică competentă.

2. În orice moment, pe lângă documentul menționat la art. 5, navigatorul va avea dreptul să obțină de la comandant un certificat separat cu privire la calitatea muncii sale sau, în lipsa acestuia, un certificat care să indice că s-a achitat pe deplin de obligațiile ce i-au revenit prin contract.

ARTICOLUL 15

În legislația națională se vor prevedea măsuri care să asigure conformitatea cu termenii acestei convenții.

ARTICOLUL 16

Ratificările formale ale acestei convenții, în condițiile stabilite prin Constituția Organizației Internaționale a Muncii, vor fi comunicate directorului general al Biroului Internațional al Muncii și vor fi înregistrate de către acesta.

ARTICOLUL 17

1. Prezenta convenție va intra în vigoare la data la care ratificările a 2 membri ai Organizației Internaționale a Muncii vor fi fost înregistrate de către directorul general.

2. Prezenta convenție nu va lega decât pe membrii ale căror ratificări vor fi fost înregistrate la Biroul Internațional al Muncii.

3. În continuare această convenție va intra în vigoare, pentru fiecare membru, la data la care ratificarea sa va fi fost înregistrată la Biroul Internațional al Muncii.

ARTICOLUL 18

Îndată ce condițiile enunțate la art. 17 paragraful 1 vor fi fost îndeplinite directorul general al Biroului Internațional al Muncii va trimite o notificare tuturor membrilor Organizației Internaționale a Muncii. Directorul general va notifica, de asemenea, înregistrarea ratificărilor care îi vor fi comunicate ulterior de către alți membri ai organizației.

ARTICOLUL 19

Cu respectarea prevederilor art. 17, fiecare membru care ratifică această convenție este de acord să aplice în practică prevederile art. 1–15 nu mai târziu de data de 1 ianuarie 1928 și să întreprindă acțiunile necesare pentru a face ca aceste prevederi să aibă efect.

ARTICOLUL 20

Fiecare membru al Organizației Internaționale a Muncii, care ratifică această convenție, se angajează să o aplice în coloniile, posesiunile și în protectoratele sale, conform dispozițiilor art. 35 din Constituția Organizației Internaționale a Muncii.

ARTICOLUL 21

Orice membru care a ratificat această convenție poate să o denunțe după expirarea termenului de 10 ani de la data intrării inițiale în vigoare a acestora, printr-un act comunicat directorului general al Biroului Internațional al Muncii și înregistrat de către acesta. O astfel de denunțare nu va avea efect decât după un an de la data înregistrării la Biroul Internațional al Muncii.

ARTICOLUL 22

Cel puțin o dată la 10 ani Consiliul de administrație al Biroului Internațional al Muncii va prezenta un raport Conferinței generale cu privire la aplicarea prezentei convenții și va examina dacă este cazul să se înscrie pe ordinea de zi a conferinței problema revizuirii sau a modificării convenției.

ARTICOLUL 23

Textele în limbile franceză și engleză ale prezentei convenții vor fi egal autentice.

CONVENȚIA Nr. 180/1996
privind durata muncii navigatorilor și echipajul navelor*)

Conferința generală a Organizației Internaționale a Muncii, convocată la Geneva de către Consiliul de administrație al Biroului Internațional al Muncii și reunită acolo la 8 octombrie 1996 în cea de-a 84-a sesiune a sa, luând în considerare dispozițiile Convenției privind standardele minime la bordul navelor comerciale, 1976, ale Protocolului din 1996 la aceasta și ale Convenției privind inspecția muncii (navigatori), 1996, reamintind dispozițiile pertinente ale următoarelor instrumente ale Organizației Maritime Internaționale: Convenția internațională pentru ocrotirea vieții omenești pe mare, 1974, amendată, Convenția internațională privind standardele de pregătire a navigatorilor, de brevetare/atestare și efectuare a serviciului de cart, 1978, amendată în 1995, Rezoluția Adunării A 481 (XII) (1981) referitoare la Reguli privind echipajul de siguranță, Rezoluția Adunării A 741 (18) (1993) privind Codul internațional de management pentru operarea în siguranță a navelor și pentru prevenirea poluării (Codul internațional de management al siguranței — Codul I.S.M.) și Rezoluția Adunării A 772 (18) (1993) privind factorii de oboseală ai echipajului și securitate, reamintind intrarea în vigoare a Convenției Națiunilor Unite asupra dreptului mării, 1982, la 16 noiembrie 1994, după ce a decis să adopte anumite propuneri referitoare la revizuirea Convenției privind salariile, durata muncii navigatorilor și echipajul navelor maritime (revizuită), 1958, și a Recomandării privind salariile, durata muncii navigatorilor și echipajul navelor maritime, 1958, chestiune ce constituie cel de-al doilea punct pe ordinea de zi a sesiunii, după ce a decis că aceste propuneri vor lua forma unei convenții internaționale, adoptă la 22 octombrie 1996, convenția de mai jos, care va fi denumită *Convenția privind durata muncii navigatorilor și echipajul navelor, 1996*:

PARTEA I
Scop și definiții

ARTICOLUL 1

1. Această convenție se aplică fiecărei nave maritime, proprietate publică sau privată, care este înmatriculată pe teritoriul oricărui membru pentru care convenția este în vigoare și care este în mod regulat angajată în operațiuni maritime comerciale. În sensul acestei convenții, o navă care este înmatriculată pe teritoriul a 2 membri este considerată ca fiind înmatriculată pe teritoriul membrului al cărui pavilion îl arborează.

2. În măsura în care, după consultarea organizațiilor reprezentative ale armatorilor navelor de pescuit și ale pescarilor, autoritatea competentă consideră că acest lucru este realizabil, ea va aplica pescuitului maritim comercial dispozițiile acestei convenții.

3. În cazul în care există îndoieli dacă unele nave trebuie să fie considerate, în sensul convenției, nave maritime sau angajate în operațiuni maritime comerciale ori în pescuitul maritim comercial, chestiunea va fi reglementată de către autoritatea competentă după consultarea organizațiilor interesate ale armatorilor, navigatorilor și pescarilor.

4. Această convenție nu se aplică navelor din lemn construite tradițional, asemenea corăbiilor arabe cu un singur catarg și pânză triunghiulară și joncilor.

ARTICOLUL 2

În sensul acestei convenții:

a) termenul *autoritate competentă* desemnează ministrul, serviciul guvernamental sau orice altă autoritate abilitată să emită regulamente, ordine ori alte instrucțiuni având putere legislativă în materie de durată a muncii sau a odihnei navigatorilor ori în materie de echipaj al navelor;

b) termenul *durata muncii* înseamnă timpul în care unui navigator îi este cerut să efectueze o muncă pentru navă;

c) termenul *durata odihnei* înseamnă timpul care nu este cuprins în durata muncii; acest termen nu include pauzele de scurtă durată;

d) termenul *navigator* înseamnă orice persoană definită astfel de legislația națională sau de contractele colective, care este folosită sau angajată în orice calitate la bordul unei nave maritime căreia i se aplică această convenție;

e) termenul *armator* desemnează proprietarul navei sau orice altă organizație ori persoană, cum ar fi armatorul sau armatorul-chirias, care și-a asumat responsabilitatea operării navei față de armator și care, asumându-și o asemenea responsabilitate, a acceptat să preia toate sarcinile și responsabilitățile care decurg din aceasta.

PARTEA a II-a

Durata muncii și durata odihnei navigatorilor

ARTICOLUL 3

În limitele stabilite la art. 5, se va stabili fie un număr maxim de ore de muncă, care nu va fi depășit într-o perioadă de timp dată, sau un număr minim de ore de odihnă, care va fi prevăzut într-o perioadă de timp dată.

ARTICOLUL 4

Un membru care ratifică această convenție recunoaște că norma duratei muncii navigatorilor, precum și a celorlalți lucrători va fi de 8 ore, cu o zi de odihnă pe săptămână și odihnă în zilele de sărbători legale. Totuși aceasta nu va împiedica membrul să aibă proceduri pentru autorizarea sau înregistrarea unei înțelegeri colective care să stabilească durata de muncă normală a navigatorilor pe o bază nu mai puțin favorabilă decât numita normă.

ARTICOLUL 5

1. Limitele duratei muncii sau odihnei vor fi după cum urmează:

- a) numărul maxim de ore de muncă nu va depăși:
- (i) 14 ore pe o perioadă de 24 de ore; și
 - (ii) 72 de ore pe o perioadă de 7 zile;

*) Traducere.

sau

b) numărul minim de ore de odihnă nu va fi mai mic de:

- (i) 10 ore pe o perioadă de 24 de ore; și
- (ii) 77 de ore pe o perioadă de 7 zile.

2. Orele de odihnă nu pot fi împărțite în mai mult de două perioade, dintre care una fiind de cel puțin 6 ore, și intervalul dintre perioadele consecutive de odihnă nu va depăși 14 ore.

3. Apelurile, exercițiile privind stingerea incendiilor și cele de salvare, precum și rolurile prevăzute de legislația națională și de instrumentele internaționale vor fi efectuate astfel încât să reducă la minimum perturbarea perioadelor de odihnă și să nu provoace oboseală.

4. În situația în care un navigator este solicitat, de exemplu când sala mașinilor este nesupravegheată, navigatorul va beneficia de o perioadă de odihnă compensatorie adecvată, dacă perioada normală de odihnă este perturbată de solicitări.

5. Dacă nu există nici un contract colectiv de muncă ori sentință arbitrală sau dacă autoritatea competentă decide că dispozițiile contractului colectiv de muncă sau ale sentinței arbitrale în sensul prevederilor paragrafelor 3 sau 4 sunt insuficiente, autoritatea competentă va da astfel de dispoziții care să asigure odihnă suficientă navigatorilor în cauză.

6. Nimic din conținutul paragrafelor 1 și 2 nu va împiedica membrul să adopte o legislație națională sau o procedură care să permită autorității competente să autorizeze ori să înregistreze contracte colective care permit derogări de la limitele stabilite. Asemenea derogări vor urma, pe cât posibil, normele stabilite, dar pot ține seama de perioadele de concediu mai frecvente sau mai lungi ori de acordarea concediului compensatoriu navigatorilor care efectuează serviciu de cart sau celor care lucrează la bordul navelor care fac voiaje scurte.

7. Membrul va solicita afișarea într-un loc ușor accesibil a unui tabel care să cuprindă organizarea muncii de la bordul navei, care va conține pentru fiecare funcție cel puțin:

- a) programul serviciului pe mare și al serviciului în port; și
- b) numărul maxim de ore de muncă sau numărul minim de ore de odihnă, prevăzut de legislație, de regulamente sau de contractele colective de muncă în vigoare în statul de pavilion.

8. Tabelul la care s-a făcut referire în paragraful 7 va fi stabilit într-un format standardizat, scris în limba sau în limbile de lucru de pe navă și în limba engleză.

ARTICOLUL 6

Nici un navigator care nu a împlinit vârsta de 18 ani nu va lucra noaptea. În sensul acestui articol, *noapte* înseamnă o perioadă de cel puțin 9 ore consecutive, incluzând intervalul dintre miezul nopții și ora 5,00 dimineața. Această prevedere nu este nevoie să fie aplicată în cazul în care instruirea efectivă a tinerilor navigatori cu vârste cuprinse între 16 și 18 ani, conform programelor și planurilor stabilite, ar fi diminuată.

ARTICOLUL 7

1. Nici o parte a acestei convenții nu va afecta dreptul comandantului unei nave de a cere unui navigator să execute orice număr de ore de muncă necesare pentru siguranța imediată a navei, a persoanelor aflate la bord sau a încărcăturii ori în scopul de a acorda ajutor altor nave sau persoane aflate în pericol pe mare.

2. Conform dispozițiilor paragrafului 1, comandantul poate suspenda programele normale de lucru sau de odihnă și poate cere unui navigator să execute orice număr de ore de lucru necesare până la restabilirea situației normale.

3. De îndată ce este posibil, după ce a fost restabilită situația normală, comandantul se va asigura că toți navigatorii care au lucrat într-o perioadă de odihnă vor beneficia de o perioadă de odihnă adecvată.

ARTICOLUL 8

1. Membrul va cere să fie menținute registre ce cuprind orele zilnice de muncă sau orele zilnice de odihnă ale navigatorilor, pentru a se permite monitorizarea conformării cu prevederile stabilite la art. 5. Navigatorul va primi un exemplar al registrelor referitoare la persoana sa, semnat de comandant sau de o persoană autorizată de comandant și de navigator.

2. Autoritatea competentă va stabili procedurile pentru ținerea unor astfel de registre la bord, inclusiv intervalele la care vor fi consemnate informațiile. Autoritatea competentă va stabili formatul registrelor cuprinzând orele de muncă sau orele de odihnă ale navigatorilor, ținând seama de orice directive ale Organizației Internaționale a Muncii, sau va utiliza orice format standard stabilit de către organizație. Formatul va fi întocmit în limba sau în limbile prevăzute la paragraful 8 al art. 5.

3. Un exemplar al prevederilor justificative ale legislației naționale referitoare la această convenție și un set al contractelor colective de muncă relevante se vor păstra la bord și vor fi ușor accesibile echipajului.

ARTICOLUL 9

Autoritatea competentă va examina și va aproba la intervale corespunzătoare registrele prevăzute la art. 8, pentru monitorizarea conformării cu prevederile referitoare la orele de muncă sau la orele de odihnă, care dau efect acestei convenții.

ARTICOLUL 10

Dacă registrele sau alte mărturii indică încălcarea prevederilor referitoare la orele de muncă sau de odihnă, autoritatea competentă va cere ca măsurile, inclusiv dacă este necesară revizuirea componentei echipajului navei, să fie luate astfel încât să fie evitate viitoare infracțiuni.

PARTEA a III-a

Echipajul navelor

ARTICOLUL 11

1. Fiecare navă la care se aplică această convenție va fi prevăzută cu un echipaj suficient ca număr, de siguranță și eficient, în concordanță cu certificatul pentru echipajul de minim de siguranță sau cu un document echivalent emis de autoritatea competentă.

2. Când se stabilește, se aprobă sau se revizuieste componența echipajului, autoritatea competentă va ține seama de:

- a) necesitatea evitării sau a reducerii, pe cât posibil, a duratei de muncă excesive, a asigurării unei durate suficiente de odihnă și a limitării oboselii; și
- b) instrumentele internaționale citate în preambul.

ARTICOLUL 12

Nici o persoană care nu a împlinit vârsta de 16 ani nu va lucra pe o navă.

PARTEA a IV-a

Responsabilitățile armatorilor și ale comandanților

ARTICOLUL 13

Armatorul se va asigura că, în scopul respectării obligațiilor rezultate din această convenție, comandantul dispune de resursele necesare, inclusiv de un echipaj adecvat. Comandantul va lua toate măsurile necesare pentru a asigura respectarea condițiilor privind durata muncii și odihna navigatorilor, rezultate din această convenție.

PARTEA a V-a

Aplicarea

ARTICOLUL 14

Fiecare membru care ratifică această convenție se angajează să aplice prevederile ei printr-o legislație națională, în afară de cazul în care acestora li se dă efect pe calea contractelor colective de muncă, a sentințelor arbitrale sau a hotărârilor judecătorești.

ARTICOLUL 15

1. Membrul va lua toate măsurile necesare, inclusiv prevederea unor sancțiuni și a unor măsuri corective adecvate, pentru a garanta aplicarea efectivă a prevederilor acestei convenții.

2. Membrul va dispune de servicii de inspecție adecvate pentru a controla aplicarea măsurilor luate pentru a da efect acestei convenții, pe care le va dota cu resursele necesare în acest scop.

3. După consultarea organizațiilor armatorilor și ale navigatorilor, membrul va dispune de proceduri pentru investigarea reclamațiilor referitoare la orice chestiune acoperită de această convenție.

PARTEA a VI-a

Prevederi

ARTICOLUL 16

Această convenție revizuieste Convenția privind salariile, durata muncii navigatorilor și echipajul navelor maritime (revizuită), 1958; Convenția privind salariile, durata muncii navigatorilor și echipajul navelor maritime (revizuită), 1949; Convenția privind salariile, durata muncii navigatorilor și echipajul navelor maritime (revizuită), 1946; și Convenția privind durata muncii navigatorilor și echipajul navelor maritime (revizuită), 1936. De la data intrării în vigoare a acestei convenții convențiile menționate mai sus nu vor mai fi deschise ratificării.

ARTICOLUL 17

Ratificările formale ale acestei convenții vor fi comunicate directorului general al Biroului Internațional al Muncii și vor fi înregistrate de către acesta.

ARTICOLUL 18

1. Prezenta convenție nu va lega decât pe membrii Organizației Internaționale a Muncii, ale căror ratificări vor fi fost înregistrate de către directorul general al Biroului Internațional al Muncii.

2. Prezenta convenție va intra în vigoare la 6 luni după ce ratificările a 5 membri, dintre care 3 trebuie să aibă flote comerciale atingând fiecare un tonaj brut egal sau superior unui milion, vor fi fost înregistrate.

3. În continuare această convenție va intra în vigoare, pentru fiecare membru, la 6 luni de la data la care ratificarea sa va fi fost înregistrată.

ARTICOLUL 19

1. Orice membru care a ratificat această convenție poate să o denunțe după expirarea termenului de 10 ani de la data intrării inițiale în vigoare a acesteia, printr-un act comunicat directorului general al Biroului Internațional al Muncii și înregistrat de către acesta. O astfel de denunțare nu va avea efect decât după un an de la data înregistrării.

2. Orice membru care a ratificat această convenție și care, în termen de un an de la expirarea perioadei de 10 ani, prevăzută la paragraful anterior, nu și-a exercitat dreptul de denunțare prevăzut de prezentul articol, va fi legat pentru o nouă perioadă de 10 ani și ca urmare va putea să denunțe această convenție la expirarea fiecărei perioade de 10 ani, în condițiile prevăzute de prezentul articol.

ARTICOLUL 20

1. Directorul general al Biroului Internațional al Muncii îi va înștiința pe toți membrii Organizației Internaționale a Muncii cu privire la înregistrarea tuturor ratificărilor și denunțărilor care i-au fost comunicate de către membrii organizației.

2. Atunci când condițiile enunțate la art. 18 paragraful 2 vor fi fost îndeplinite directorul general al Biroului Internațional al Muncii va atrage atenția membrilor organizației asupra datei la care prezenta convenție va intra în vigoare.

ARTICOLUL 21

Directorul general al Biroului Internațional al Muncii va comunica secretarului general al Națiunilor Unite, spre înregistrare, în conformitate cu art. 102 din Carta Națiunilor Unite, informații complete privind toate ratificările și toate actele de denunțare pe care le-a înregistrat în conformitate cu prevederile articolelor precedente.

ARTICOLUL 22

Oricând va considera necesar Consiliul de administrație al Biroului Internațional al Muncii va prezenta un raport Conferinței generale cu privire la aplicarea prezentei convenții și va examina dacă este cazul să se înscrie pe ordinea de zi a conferinței problema revizuirii totale sau parțiale a convenției.

ARTICOLUL 23

1. În cazul în care Conferința adoptă o nouă convenție având ca obiect revizuirea, totală sau parțială, a prezentei convenții și numai dacă noua convenție nu prevede altfel, atunci:

a) ratificarea de către un membru a noii convenții de revizuire va antrena de plin drept, independent de prevederile art. 19 de mai sus, denunțarea imediată a acestei convenții, sub rezerva ca noua convenție de revizuire să fi intrat în vigoare;

b) de la data la care noua convenție de revizuire va intra în vigoare prezenta convenție nu va mai fi deschisă ratificării de către membri.

2. Prezenta convenție va rămâne în orice caz în vigoare în forma și în conținutul actuale pentru membrii care au ratificat-o, dar care nu au ratificat convenția de revizuire.

ARTICOLUL 24

Versiunile în limbile engleză și franceză ale textului acestei convenții sunt egal autentice.

CONVENȚIA Nr. 166/1987
privind repatrierea navigatorilor (revizuită)*

Conferința generală a Organizației Internaționale a Muncii, convocată la Geneva de către Consiliul de administrație al Biroului Internațional al Muncii și reunită acolo la 24 septembrie 1987 în cea de a 74-a sesiune a sa, văzând că de la adoptarea Convenției privind repatrierea marinarilor, 1926, și a Recomandării privind repatrierea (comandanți de navă și ucenici), 1926, dezvoltările din cadrul industriei navale au dus la necesitatea revizuirii convenției ce include elementele recomandării, notând, de asemenea, că progresul considerabil ce s-a realizat în cadrul legislației naționale și al practicii privind repatrierea navigatorilor în diverse cazuri nu este acoperit de prevederile Convenției privind repatrierea marinarilor, 1926, considerând că asemenea acțiune cu ajutorul unui nou instrument internațional care ține seama de anumite aspecte suplimentare privind repatrierea navigatorilor ar putea, prin urmare, în mod dezirabil, să ia în considerare creșterea larg răspândită în utilizarea navigatorilor de altă naționalitate în industria navală, după ce a decis să adopte anumite propuneri referitoare la revizuirea Convenției nr. 23 privind repatrierea marinarilor, 1926, și a Recomandării nr. 27 privind repatrierea (pentru comandanți de navă și ucenici), 1926, chestiune care este al cincilea punct pe ordinea de zi a sesiunii, după ce a stabilit că aceste propuneri ar trebui să ia forma unei convenții internaționale, adoptă la 9 octombrie 1987 convenția ce urmează, care va fi denumită *Convenția privind repatrierea navigatorilor (revizuită), 1987*:

PARTEA I
Câmp de aplicare și definiții

ARTICOLUL 1

1. Această convenție se aplică fiecărei nave maritime, proprietate publică sau privată, care este înmatriculată pe teritoriul oricărui membru pentru care convenția este în vigoare și care este în mod obișnuit angajată în navigația maritimă comercială, precum și armatorilor și navigatorilor acestor nave.

2. În măsura în care este posibil, după consultarea cu organizațiile reprezentative ale armatorilor navelor de pescuit și pescarilor, autoritatea competentă va aplica prevederile acestei convenții pescuitului maritim comercial.

3. Dacă există îndoieli în ceea ce privește angajarea vreunei nave în navigația maritimă comercială sau în pescuitul maritim comercial, conform acestei convenții, problema va fi rezolvată de către autoritatea competentă după consultarea cu organizațiile interesate ale armatorilor, navigatorilor și ale pescarilor.

4. În sensul acestei convenții, termenul *navigator* înseamnă orice persoană angajată în orice activitate la bordul unei nave maritime căreia i se aplică această convenție.

PARTEA a II-a
Drepturi

ARTICOLUL 2

1. Un navigator are dreptul să se repatrieze în următoarele situații:

a) dacă un angajament pe o perioadă specifică sau pentru un anumit voiaj expiră în străinătate;

b) la expirarea perioadei avizului dat în conformitate cu prevederile articolelor acordului sau ale contractului de angajare al navigatorului;

c) în caz de boală sau rănire ori în alte condiții medicale care necesită repatrierea lui sau a ei, dacă s-a con-

statat că din punct de vedere medical este apt să călătorească;

d) în caz de naufragiu;

e) în cazul în care armatorul nu poate să își continue îndeplinirea obligațiilor legale sau contractuale ca angajator al navigatorului din cauza falimentului, vânzării navei, schimbării înmatriculării navei sau din alte cauze similare;

f) în cazul în care o navă este angajată într-o zonă de război, astfel cum este definită în legislația națională sau în contractele colective de muncă, în care navigatorul nu consimte să meargă;

g) în cazul încheierii sau al întreruperii angajării în conformitate cu o hotărâre pe ramură sau cu un contract colectiv de muncă ori în cazul încheierii angajării din orice alt motiv similar.

2. Legislația națională sau contractele colective de muncă vor prevedea durata maximă a perioadelor de serviciu la bordul navei în urma căreia un navigator are dreptul să se repatrieze; aceste perioade vor fi mai mici de 12 luni. La stabilirea perioadelor maxime se va ține seama de factorii care afectează mediul de lucru al navigatorilor. Fiecare membru va căuta, dacă este posibil, să reducă aceste perioade, ținând seama de modificările și de progresul tehnologic, și poate fi îndrumat de Comisia Maritimă Mixtă prin orice recomandări făcute cu privire la această problemă.

PARTEA a III-a
Destinație

ARTICOLUL 3

1. Fiecare membru pentru care această convenție este în vigoare va prevedea în legislația națională destinațiile către care navigatorii pot fi repatriați.

2. Destinațiile astfel prevăzute vor include locul în care navigatorul este de acord să își asume obligațiile, locul stipulat de contractul colectiv de muncă, statul de reședință al navigatorului sau un alt loc asemănător, stabilit de comun acord în momentul angajării. Navigatorul va avea

*) Traducere.

dreptul să aleagă dintre destinațiile prevăzute locul în care el sau ea urmează să fie repatriată.

PARTEA a IV-a

Dispoziții privind repatrierea

ARTICOLUL 4

1. Armatorul are responsabilitatea de a asigura repatrierea prin mijloace corespunzătoare și rapide. Transportul normal va fi cel pe calea aerului.

2. Costul repatrierii va fi suportat de către armator.

3. Dacă repatrierea a avut loc ca urmare a depistării, conform legislației naționale sau contractelor colective de muncă, a unei grave abateri a navigatorului în ceea ce privește obligațiile lui sau ale ei privind angajarea, nici o prevedere a acestei convenții nu va prejudicia dreptul de recuperare de la navigator a costurilor de repatriere sau a unei părți din acestea, în conformitate cu legislația națională sau cu contractele colective de muncă.

4. Costul ce va fi suportat de către armator va include:

a) călătoria până la destinația aleasă pentru repatriere în conformitate cu prevederile art. 3;

b) cazarea și hrana din momentul în care navigatorul părăsește nava până când ajunge la destinația de repatriere;

c) cheltuielile și diurna din momentul în care el sau ea părăsește nava până când ajunge la destinația de repatriere, dacă aceasta s-a prevăzut în legislația națională sau în contractele colective;

d) transportul a 30 kg de bagaj personal al navigatorului până la destinația de repatriere;

e) tratamentul medical, dacă este necesar, până când navigatorul este apt din punct de vedere medical să călătorească spre destinația de repatriere.

5. Armatorul nu va cere navigatorului să plătească în avans, la începutul angajării lui sau a ei, costul repatrierii și nici nu va recupera costul repatrierii din salariile navigatorului sau din alte drepturi, cu excepția celor menționate la paragraful 3.

6. În legislația națională nu se va prejudicia nici un drept al armatorului de a recupera de la angajatorul de personal navigant costul repatrierii navigatorilor care nu sunt angajați de către armator.

ARTICOLUL 5

Dacă un armator nu respectă sau nu reușește să ia măsurile în ceea ce privește costul repatrierii unui navigator care are dreptul să se repatrieze:

a) autoritatea competentă a membrului în teritoriul căruia nava este înmatriculată va respecta și va lua măsuri în ceea ce privește costul repatrierii navigatorului respectiv. Dacă aceasta nu reușește să facă acest lucru, statul din care navigatorul urmează să fie repatriat sau statul din care el sau ea provine poate lua măsuri pentru repatrierea lui sau a ei și poate recupera costul de la membrul în al cărui teritoriu este înmatriculată nava;

b) costurile suportate pentru repatrierea navigatorului vor fi recuperate de la armator de către membrul în al cărui teritoriu este înmatriculată nava;

c) cheltuielile de repatriere nu vor fi imputate în nici un caz navigatorului, cu excepția celor prevăzute la paragraful 3 al art. 4.

PARTEA a V-a Alte dispoziții

ARTICOLUL 6

Navigatorii care urmează să fie repatriați vor putea obține pașaportul și celelalte documente de identitate în vederea repatrierii.

ARTICOLUL 7

Timpul petrecut în așteptarea repatrierii și durata călătoriei de repatriere nu vor fi scăzute din plata care îi revine navigatorului.

ARTICOLUL 8

Un navigator va considera că a fost repatriat în timp util, dacă el sau ea a ajuns la destinația prevăzută conform art. 3 sau dacă navigatorul nu reclamă dreptul lui sau al ei la repatriere într-o perioadă de timp rezonabilă, care va fi definită în legislația națională sau în contractele colective de muncă.

ARTICOLUL 9

Prevederile acestei convenții, în măsura în care nu sunt făcute în alt fel efective prin intermediul contractelor colective de muncă sau în alt mod similar, corespunzător condițiilor naționale, vor avea efect prin legislația națională.

ARTICOLUL 10

Fiecare membru va facilita repatrierea navigatorilor angajați pe nave care fac escală în porturile sale sau care trec prin teritoriul său ori prin apele sale interne, precum și înlocuirea lor la bord.

ARTICOLUL 11

Autoritatea competentă a fiecărui membru va asigura, prin intermediul unei supravegheri adecvate, respectarea de către armatorii de nave înmatriculate pe teritoriul său a prevederilor convenției și va furniza Biroului Internațional al Muncii informațiile corespunzătoare.

ARTICOLUL 12

Textul prezentei convenții va fi disponibil într-o limbă corespunzătoare membrilor echipajului fiecărei nave care este înmatriculată în teritoriul oricărui membru pentru care aceasta este în vigoare.

PARTEA a VI-a

Prevederi

ARTICOLUL 13

Această convenție revizuieste Convenția privind repatrierea marinarilor, 1926.

ARTICOLUL 14

Ratificările formale ale acestei convenții vor fi comunicate directorului general al Biroului Internațional al Muncii și vor fi înregistrate de către acesta.

ARTICOLUL 15

1. Prezenta convenție nu va lega decât pe membrii Organizației Internaționale a Muncii, ale căror ratificări vor fi fost înregistrate de către directorul general al Biroului Internațional al Muncii.

2. Prezenta convenție va intra în vigoare la 12 luni după ce ratificările a 2 membri vor fi fost înregistrate de către directorul general al Biroului Internațional al Muncii.

3. În continuare această convenție va intra în vigoare, pentru fiecare membru, la 12 luni de la data la care ratificarea sa va fi fost înregistrată.

ARTICOLUL 16

1. Orice membru care a ratificat această convenție poate să o denunțe după expirarea termenului de 10 ani de la data intrării inițiale în vigoare a acesteia, printr-un act comunicat directorului general al Biroului Internațional al Muncii și înregistrat de către acesta. O astfel de denunțare nu va avea efect decât după un an de la data înregistrării.

2. Orice membru care a ratificat această convenție și care, în termen de un an de la expirarea perioadei de 10 ani, prevăzută la paragraful anterior, nu și-a exercitat dreptul de denunțare prevăzut de prezentul articol, va fi legat pentru o nouă perioadă de 10 ani și ca urmare va putea să denunțe această convenție la expirarea fiecărei perioade de 10 ani, în condițiile prevăzute de prezentul articol.

ARTICOLUL 17

1. Directorul general al Biroului Internațional al Muncii îi va înștiința pe toți membrii Organizației Internaționale a Muncii cu privire la înregistrarea tuturor ratificărilor și denunțurilor care i-au fost comunicate de către membrii organizației.

2. Atunci când condițiile enunțate la art. 15 paragraful 2 vor fi fost îndeplinite directorul general al Biroului Internațional al Muncii va atrage atenția membrilor organizației asupra datei la care prezenta convenție va intra în vigoare.

ARTICOLUL 18

Directorul general al Biroului Internațional al Muncii va comunica secretarului general al Națiunilor Unite, spre înregistrare, în conformitate cu art. 102 din Carta Națiunilor Unite, informații complete privind toate ratificările și toate

actele de denunțare pe care le-a înregistrat în conformitate cu prevederile articolelor precedente.

ARTICOLUL 19

Oricând va considera necesar Consiliul de administrație al Biroului Internațional al Muncii va prezenta un raport Conferinței generale cu privire la aplicarea prezentei convenții și va examina dacă este cazul să se înscrie pe ordinea de zi a conferinței problema revizuirii totale sau parțiale a convenției.

ARTICOLUL 20

1. În cazul în care Conferința adoptă o nouă convenție având ca obiect revizuirea, totală sau parțială, a prezentei convenții și numai dacă noua convenție nu prevede altfel, atunci:

a) ratificarea de către un membru a noii convenții de revizuire va antrena de plin drept, independent de prevederile art. 16, denunțarea imediată a acestei convenții, sub rezerva ca noua convenție de revizuire să fi intrat în vigoare;

b) de la data la care noua convenție de revizuire va intra în vigoare prezenta convenție nu va mai fi deschisă ratificării de către membri.

2. Prezenta convenție va rămâne în orice caz în vigoare în forma și în conținutul actuale pentru membrii care au ratificat-o, dar care nu au ratificat convenția de revizuire.

ARTICOLUL 21

Versiunile în limbile engleză și franceză ale textului acestei convenții sunt egal autentice.

GUVERNUL ROMÂNIEI

ORDONANȚĂ

**pentru ratificarea Acordului multilateral de bază
privind transportul internațional pentru dezvoltarea
Coridorului Europa—Caucaz—Asia, semnat la Baku
la 8 septembrie 1998**

În temeiul art. 107 alin. (1) și (3) din Constituția României și al art. 1 lit. A pct. 19 din Legea nr. 206/1999 privind abilitarea Guvernului de a emite ordonanțe,

Guvernul României emite următoarea ordonanță:

Articol unic. — Se ratifică Acordul multilateral de bază privind transportul internațional pentru dezvoltarea Coridorului Europa—Caucaz—Asia, semnat la Baku, la 8 septembrie 1998, cu următoarea rezervă:

„Apendicele 2 la Anexa tehnică privind transportul feroviar internațional nu este aplicabil în cazul României.“

PRIM-MINISTRU

MUGUR CONSTANTIN ISĂRESCU

Contrasemnează:

p. Ministru de stat,
ministrul afacerilor externe,

Eugen Dijmărescu,
secretar de stat

Ministrul transporturilor,

Traian Băsescu

Ministrul industriei și comerțului,

Radu Berceanu

Ministrul finanțelor,

Decebal Traian Remeș

București, 27 ianuarie 2000.
Nr. 20.

ACORD MULTILATERAL DE BAZĂ
privind transportul internațional pentru dezvoltarea Coridorului Europa—Caucaz—Asia*)

Statele participante la acest acord, denumite în continuare *părți*, dorind să dezvolte relațiile economice, comerțul și transportul în regiunea Europei, Mării Negre, Caucazului, Mării Caspice și Asiei, au convenit să încheie un acord multilateral de bază privind transportul internațional pentru dezvoltarea Coridorului Europa—Caucaz—Asia, denumit în continuare *Acord de bază*.

ARTICOLUL 1

Prevederi generale

Prevederile Acordului de bază reglementează transporturile internaționale de mărfuri și de pasageri între părți și transportul în tranzit pe teritoriile părților.

ARTICOLUL 2

Definiții

În scopul aplicării Acordului de bază, *transport internațional* desemnează deplasarea mărfurilor sau a pasagerilor folosind:

- a) transportul rutier (inclusiv remorcă și semiremorcă);
- b) transportul feroviar;
- c) transportul pe apă;
- d) transportul aerian;
- e) orice container, astfel cum acesta este descris de

Convenția vamală cu privire la containere;

- f) conducte,

atunci când locul de încărcare a mărfurilor sau a pasagerilor și locul de destinație, așa cum sunt specificate în contract, sunt situate în două țări diferite, dintre care cel puțin una este parte la Acordul de bază, și includ depozitarea în cursul tranzitului.

ARTICOLUL 3

Obiectivele Acordului de bază

Obiectivele Acordului de bază sunt:

a) să dezvolte relațiile economice, comerțul și transportul în regiunile Europei, Mării Negre, Caucazului, Mării Caspice și Asiei;

b) să faciliteze accesul la piața internațională a transportului rutier, aerian și feroviar, precum și la navigația maritimă comercială;

c) să faciliteze transportul internațional de mărfuri și de pasageri și transportul internațional de hidrocarburi;

d) să asigure siguranța traficului, securitatea mărfurilor și protecția mediului înconjurător;

e) să armonizeze politica de transporturi, precum și cadrul juridic în domeniul transporturilor;

f) să creeze condiții egale de concurență între diferitele moduri de transport.

ARTICOLUL 4

Facilitarea transportului internațional

1. Fiecare parte va acorda celorlalte părți dreptul de tranzit pentru mijloacele de transport internațional de mărfuri și de pasageri pe teritoriul său în conformitate cu condițiile menționate în Acordul de bază.

2. Părțile vor asigura cele mai eficiente măsuri pentru facilitarea transporturilor în tranzit pe teritoriile lor.

3. Prevederile Acordului de bază nu vor aduce atingere drepturilor și obligațiilor părților, care decurg din alte convenții și acorduri internaționale la care acestea sunt sau ar putea deveni părți.

ARTICOLUL 5

Plata taxelor, impozitelor și alte plăți

Taxele, taxele vamale și alte plăți, indiferent de denumirea și originea acestora, nu vor fi impuse pentru transportul în tranzit, cu excepția tarifelor pentru transport și servicii vamale, servicii legate de transport, precum și a plăților pentru folosirea infrastructurii de transport.

ARTICOLUL 6

Condiții și tarife preferențiale

1. Tarifele pentru serviciile de transport în tranzit vor fi stabilite pe baza unor condiții preferențiale.

2. Părțile au convenit că, în cazul stabilirii unor condiții și tarife preferențiale între două părți pentru modurile de transport menționate la art. 1 din Acordul de bază, aceleași condiții și tarife preferențiale vor fi aplicabile între aceste părți și celelalte părți.

ARTICOLUL 7

Siguranța traficului, securitatea mărfurilor și protecția mediului înconjurător

Părțile vor lua măsuri corespunzătoare pentru a asigura siguranța traficului, a pasagerilor și a transportatorilor, securitatea mărfurilor și a mijloacelor de transport, precum și protecția mediului înconjurător în transporturile internaționale prevăzute la art. 1 din Acordul de bază.

ARTICOLUL 8

Comisia interguvernamentală

1. Părțile înființează o comisie interguvernamentală pentru reglementarea problemelor cu privire la implementarea și aplicarea prevederilor Acordului de bază.

2. Comisia interguvernamentală va fi compusă din cele mai înalte autorități guvernamentale ale părților sau din reprezentanții acestora, pe deplin autorizați să ia hotărâri în aplicarea prevederilor Acordului de bază.

Hotărârile Comisiei interguvernamentale vor fi luate prin consens.

3. Comisia interguvernamentală se va întruni regulat, cel puțin o dată pe an, fiecare parte găzduind anual întâlnirile acesteia succesiv. În acest fel, partea gazdă va asigura președinția pentru un an. Președintele Comisiei interguvernamentale va fi conducătorul delegației părții care găzduiește reuniunea. Comisia interguvernamentală se va întruni la propunerea președintelui sau a oricărei părți, cu participarea reprezentanților părților, care pot invita și experți.

*) Traducere.

4. Comisia interguvernamentală își va redacta propriile reguli de procedură.

5. Dacă va fi necesar, Comisia interguvernamentală va putea prezenta propuneri de amendamente și modificări la Acordul de bază, precum și pentru adoptarea unor noi anexe tehnice la Acordul de bază.

6. Comisia interguvernamentală formulează hotărâri spre a fi adoptate de către părți, precum și recomandări corespunzătoare în problemele reglementate prin Acordul de bază, inclusiv asupra următoarelor subiecte:

- a) coordonarea politicilor de transport;
- b) asigurarea aplicării prevederilor Acordului de bază;
- c) colectarea și liberul schimb de informații relevante;
- d) dezvoltarea armonioasă a transporturilor între părți, ținând seama, în principal, de siguranța traficului, securitatea mărfurilor și de aspectele de mediu;
- e) promovarea cooperării dintre întreprinderile și instituțiile cu activitate în domeniul transporturilor;
- f) promovarea transportului multimodal;
- g) simplificarea procedurilor și practicilor vamale care urmează să fie aplicate la punctele de frontieră stabilite.

7. Comisia interguvernamentală poate înființa grupe de lucru pentru fiecare domeniu menționat la paragraful 1 al art. 10 din Acordul de bază și poate să stabilească drepturile și obligațiile acestora.

ARTICOLUL 9

Secretariatul permanent

1. Comisia interguvernamentală va înființa un secretariat permanent, în vederea punerii în aplicare a prevederilor Acordului de bază.

2. Secretariatul permanent va avea sediul la Baku, Republica Azerbaidjan, și va avea reprezentanțe permanente în fiecare dintre părți.

3. Comisia interguvernamentală va elabora și va aproba termenii de referință ai Secretariatului permanent, va defini scopul puterilor acestuia, drepturile și îndatoririle, procedura de numire a funcționarilor și va pregăti, de asemenea, propuneri privind sistemul comun de finanțare a activității Secretariatului permanent.

Sistemul de finanțare se aprobă de guvernele părților.

4. Secretariatul permanent supraveghează implementarea prevederilor Acordului de bază și, de asemenea, implementează hotărârile Comisiei interguvernamentale și prezintă propuneri corespunzătoare Comisiei interguvernamentale.

ARTICOLUL 10

Anexele tehnice

1. Anexele tehnice cu privire la transportul rutier internațional, transportul feroviar internațional, navigația maritimă comercială internațională și procedurile vamale și de prelucrare a documentelor, precum și alte anexe tehnice care, în cazul în care va fi necesar, pot fi adoptate ulterior constituie parte integrantă a Acordului de bază.

2. Anexele tehnice vor avea aceeași forță juridică pentru părți ca și Acordul de bază și vor furniza reglementări detaliate ale problemelor stabilite în Acordul de bază. Totuși, în cazul unui conflict între prevederile Acordului de

bază și prevederile conținute în oricare dintre anexele tehnice, prevederile Acordului de bază vor prevala.

3. Orice parte poate propune amendamente la anexele tehnice și, dacă este necesar, poate supune Secretariatului permanent proiecte de noi anexe tehnice.

4. Propunerile de amendamente la anexele tehnice și noile proiecte vor fi analizate de Comisia interguvernamentală.

ARTICOLUL 11

Introducerea amendamentelor și a completărilor

1. Cu acordul părților pot fi incluse în Acordul de bază amendamente și completări. Acestea se vor realiza prin intermediul protocoalelor care vor constitui parte integrantă a Acordului de bază.

2. Intrarea în vigoare a protocoalelor va urma aceeași procedură ca la Acordul de bază.

ARTICOLUL 12

Reglementarea diferendelor

1. Orice diferend, dispută sau reclamație între părți, apărută în legătură cu aplicarea, interpretarea, încălcarea sau încetarea Acordului de bază și care nu poate fi soluționată prin negocieri, va fi înaintată spre analiză Comisiei interguvernamentale de către oricare dintre părțile implicate.

2. Orice asemenea diferend, dispută sau reclamație, care nu poate fi soluționată de Comisia interguvernamentală, va fi înaintată spre soluționare, la cererea tuturor părților implicate, tribunalului internațional sau organului arbitral ori Curții Internaționale de Justiție de la Haga, potrivit competențelor acestora.

ARTICOLUL 13

Intrarea în vigoare

1. Acordul de bază va intra în vigoare la 30 de zile de la notificarea depozitarului, prevăzut la art. 15 din Acordul de bază, de către o a patra parte, asupra îndeplinirii procedurilor interne corespunzătoare cerute de legislația sa națională.

2. Acordul de bază va intra în vigoare pentru celelalte părți la 30 de zile de la notificarea depozitarului asupra încheierii procedurilor interne corespunzătoare legislațiilor lor naționale.

ARTICOLUL 14

Aderarea la Acordul de bază

1. Acordul de bază este deschis pentru aderare oricărui stat.

2. Documentele privind aderarea, după aprobarea aderării de către toate părțile, vor fi depozitate spre păstrare la depozitarul menționat la art. 15 din Acordul de bază.

3. Acordul de bază va intra în vigoare pentru statele care au aderat la acesta la 30 de zile de la depunerea documentelor de aderare la depozitar.

4. Organizațiile de integrare economică regională pot adera la Acordul de bază în calitate de asociați.

5. Comisia interguvernamentală poate formula condițiile în baza cărora organizațiile de integrare economică regională se pot asocia cu părțile la Acordul de bază.

ARTICOLUL 15

Depozitarul

1. Depozitarul Acordului de bază va fi Republica Azerbaidjan, care va trimite copii conforme de pe Acordul de bază statelor semnatare.

2. Depozitarul va informa părțile despre aderarea altor state la Acordul de bază și despre încetarea acestuia pentru oricare dintre părți.

ARTICOLUL 16

Termenul de valabilitate

1. Acordul de bază se încheie pentru o perioadă de 10 ani.

Pentru Republica Armenia,

Armen Darbinian,

Prim-ministru

Pentru Republica Azerbaidjan,

Gheidar Aliiev (cu rezerve),

Președinte

Pentru Republica Bulgaria,

Petăr Stoianov,

Președinte

Pentru Georgia,

Eduard Șevardnadze,

Președinte

Pentru Republica Kazahstan,

Erkin Kaliev (cu rezerve),

Ministrul transporturilor și comunicațiilor

Pentru Republica Kirgizstan,

Askar Akazev,

Președinte

Valabilitatea Acordului de bază se va extinde pentru perioade succesive de câte 5 ani, cu excepția cazului în care părțile declară altfel.

2. Acordul de bază își poate înceta valabilitatea pe teritoriul oricărei părți, dacă partea în cauză notifică în scris depozitarului, cu cel puțin 6 luni înainte, asupra intenției sale de a-l denunța.

3. Obligațiile ce decurg din tratate, acorduri și alte înțelegeri, semnate în conformitate cu prevederile Acordului de bază, vor rămâne în vigoare și după încetarea valabilității acestuia, până la îndeplinirea lor completă.

Încheiat la Baku la 8 septembrie 1998 într-un exemplar original în limbile engleză și rusă, ambele texte fiind egal autentice.

Drept care subsemnații, șefi de stat și de guvern sau plenipotențiarilor acestora, au semnat Acordul de bază care include și rezervele anexate la acesta.

Pentru Republica Moldova,

Petru Lucinschi,

Președinte

Pentru România,

Emil Constantinescu (cu rezerve),

Președinte

Pentru Republica Tadjikistan,

Ismat Eșmirzoev,

Adjunct al Primului-ministru

Pentru Republica Turcia,

Suleyman Demirel,

Președinte

Pentru Ucraina,

Leonid Kucima,

Președinte

Pentru Republica Uzbekistan,

Islam Karimov,

Președinte

Rezerva Republicii Azerbaidjan**la Acordul multilateral de bază privind transportul internațional pentru dezvoltarea Coridorului Europa—Caucaz—Asia**

1. Republica Azerbaidjan declară că nici unul dintre drepturile și nici una dintre obligațiile și prevederile înscrise în Acordul multilateral de bază privind transportul internațional pentru dezvoltarea Coridorului Europa—Asia—Caucaz și în anexele tehnice la acesta nu vor fi aplicate de către Republica Azerbaidjan în ceea ce privește transporturile în tranzit pe teritoriul său, pentru care teritoriul

Republicii Armenia este teritoriu de origine, tranzit sau destinație.

2. Republica Azerbaidjan își rezervă dreptul de a amenda sau de a revoca în orice moment prevederile paragrafului 1 al prezentei rezerve, iar celelalte părți vor fi notificate în scris asupra oricărui astfel de amendament sau revocare.

Președintele Republicii Azerbaidjan

Gheidar Aliiev

Rezerva Republicii Kazahstan

la Acordul multilateral de bază privind transportul internațional pentru dezvoltarea Coridorului Europa—Caucaz—Asia

Prevederile art. 4 din anexa tehnică la Acordul de bază privind transportul feroviar internațional și Kazakhstan. Apendicele 2 la acesta nu se vor aplica Republicii Kazahstan.

Conducătorul delegației Republicii Kazahstan,
ministrul transporturilor și comunicațiilor,
Erkin Kaliev

Rezerva României

la Acordul multilateral de bază privind transportul internațional pentru dezvoltarea Coridorului Europa—Caucaz—Asia

Apendicele 2 la anexa tehnică cu privire la transportul feroviar internațional nu este aplicabil în cazul României.

Președintele României,
Emil Constantinescu

ANEXA TEHNICĂ

la Acordul de bază privind transporturile rutiere

ARTICOLUL 1

Prevederi generale

Prevederile prezentei anexe tehnice reglementează transporturile rutiere internaționale de mărfuri și de călători:

- a) bilateral, între părți;
- b) în tranzit, pe teritoriile părților.

ARTICOLUL 2

Definiții

În sensul aplicării acestei anexe tehnice, termenii au următorul înțeles:

1. termenul *transportator* desemnează orice persoană fizică sau juridică, înregistrată pe teritoriul uneia dintre părți și admisă, în conformitate cu legislația națională în vigoare, să deruleze transporturi internaționale rutiere de mărfuri sau de pasageri;

2. termenul *autovehicul* desemnează:

- în cazul transporturilor de mărfuri — un camion, un camion cu remorcă, un vehicul tractor sau un vehicul tractor cu semiremorcă;

- în cazul transporturilor de călători — un autobuz, adică autovehiculul destinat transportului pasagerilor și care are cel puțin 8 locuri, exclusiv locul conducătorului auto, precum și o remorcă pentru transportul bagajelor;

3. termenul *transport* desemnează deplasarea pe cale rutieră a autovehiculelor încărcate sau în gol, chiar dacă pentru o parte a călătoriei autovehiculul, remorca sau

semiremorca folosește transportul pe căile navigabile sau pe calea ferată;

4. termenul *mărfuri periculoase* desemnează mărfurile considerate periculoase, în conformitate cu prevederile Acordului european referitor la transportul mărfurilor periculoase (ADR) din anul 1957;

5. termenul *mărfuri perisabile* desemnează mărfurile considerate perisabile, în conformitate cu prevederile Acordului cu privire la transportul internațional de produse perisabile și mijloace de transport speciale care trebuie folosite pentru astfel de transporturi (ATP) din anul 1970;

6. termenul *autorizație* desemnează un document emis de autoritatea competentă a unei părți și care dă dreptul unui autovehicul înmatriculat pe teritoriul altei părți să intre, să părăsească sau să tranziteze teritoriul primei părți;

7. termenul *autorizație specială* desemnează un document emis de autoritatea competentă a unei părți și care dă dreptul unui autovehicul înmatriculat pe teritoriul altei părți să efectueze categorii speciale de transport pe sau în tranzit pe teritoriul primei părți;

8. termenul *înmatriculare* desemnează înmatricularea unui autovehicul pe teritoriul unei părți în conformitate cu cerințele autorităților naționale competente.

ARTICOLUL 3

Accesul la piață

1. Fiecare parte permite oricărui transportator, înregistrat pe teritoriul altei părți, să transporte mărfuri sau pasageri între orice punct de pe teritoriul său și orice punct de pe

teritoriile celorlalte părți sau reciproc, și în tranzit pe teritoriul său, în baza autorizației și fără nici o întârziere sau restricție nefondată.

2. Un transportator poate efectua transporturi către o țară terță numai dacă deține o autorizație specială pentru astfel de transporturi, emisă de autoritățile sau de organizațiile competente ale părților.

ARTICOLUL 4

Greutăți și dimensiuni

1. Greutățile și dimensiunile autovehiculelor încărcate sau goale vor fi în conformitate cu condițiile stabilite în documentele oficiale de înmatriculare pentru aceste autovehicule și nu vor depăși limitele în vigoare pe teritoriul părții gazdă.

2. În cazul în care greutatea sau dimensiunile unui autovehicul încărcat sau gol, care efectuează transporturi în baza acestei anexe tehnice, depășesc limitele maxime admise pe teritoriul părții gazdă, este necesară o autorizație specială.

ARTICOLUL 5

Categorii speciale de transport

1. Transportul mărfurilor periculoase și al mărfurilor perisabile va fi efectuat în conformitate cu legislațiile naționale ale părților.

2. Pentru transportul mărfurilor periculoase și al mărfurilor perisabile cu autovehicule pe teritoriile părților este necesară o autorizație specială.

ARTICOLUL 6

Permise de conducere și certificate privind starea tehnică

Permisele de conducere, certificatele privind starea tehnică și documentele oficiale de înmatriculare a autovehiculelor, emise de autoritatea competentă a unei părți și care sunt valabile pe teritoriul acesteia, vor fi recunoscute pe teritoriile celorlalte părți.

ARTICOLUL 7

Contravenții

În situația oricărei încălcări a prevederilor acestei anexe tehnice de către un transportator al unei părți, partea pe teritoriul căreia s-a produs contravenția va fi obligată să notifice cât mai curând posibil cealaltă parte, care va lua măsurile prevăzute de legislația sa națională. Aceste părți se vor informa reciproc despre toate sancțiunile pe care le-au aplicat.

ARTICOLUL 8

Probleme fiscale

Pe durata efectuării transporturilor, în baza acestei anexe tehnice se scutesc, pe bază de reciprocitate, de taxe vamale, tarife și impozite, la importul pe teritoriul oricărei părți, următoarele produse:

1. combustibilul și lubrifianții conținuți în rezervoarele standard ale vehiculului, instalate de fabricant în conformitate cu normele stipulate de legislația internă a unei părți.
2. piesele de schimb și sculele destinate reparării autovehiculelor avariate, angajate într-un asemenea transport.

Piesele de schimb nefolosite vor fi reexportate, iar piesele de schimb înlocuite trebuie să fie reexportate, distruse sau predate, în conformitate cu procedurile stabilite pe teritoriul părții respective.

ANEXA TEHNICĂ

la Acordul de bază privind transportul feroviar internațional

ARTICOLUL 1

Prevederi generale

Prevederile acestei anexe tehnice reglementează transporturile feroviare internaționale de mărfuri și de pasageri:

- a) bilateral, între părți;
- b) în tranzit, pe teritoriile părților.

ARTICOLUL 2

Definiții

În sensul aplicării acestei anexe tehnice, termenii au următorul înțeles:

1. termenul *companie națională de cale ferată* desemnează orice persoană juridică stabilită pe teritoriul uneia dintre părți și care are, în țara de origine, acces legitim, în

conformitate cu legislația națională, la transporturile feroviare internaționale;

2. termenul *tren* desemnează o locomotivă și/sau vagoanele înmatriculate pe teritoriul uneia dintre părți și care sunt folosite și dotate pentru transport de mărfuri și/sau de pasageri;

3. termenul *transport* desemnează deplasarea trenurilor de marfă sau de pasageri pe calea ferată, chiar și în acele cazuri când o parte a transportului se derulează pe căi navigabile.

ARTICOLUL 3

Implementarea anexei tehnice

Organele însărcinate cu implementarea prevederilor acestei anexi tehnice sunt enumerate în Apendicele 1 la această anexă tehnică.

ARTICOLUL 4

Tarife și condiții preferențiale

Tarifele și condițiile preferențiale vor fi stabilite în conformitate cu prevederile art. 6 și 8 din Acordul de bază și ale Apendicelui 2 la această anexă tehnică.

ARTICOLUL 5

Documente

Părțile recunosc licențele pentru derularea transporturilor, a activităților de expediție a mărfurilor și pentru alte activități, emise în conformitate cu reglementările naționale ale părților, precum și certificatele și alte documente pentru exploatarea și însoțirea trenurilor pe teritoriile părților.

ARTICOLUL 6

Obiectivele cooperării

1. Părțile vor coopera la nivel guvernamental în scopul:

- dezvoltării transportului feroviar internațional, inclusiv a legăturilor multimodale;

- menținerii și dezvoltării legăturilor feroviare stabilite între infrastructurile feroviare naționale ale părților și administrării structurilor organizatorice reciproce ale sistemelor feroviare naționale;

- stabilirii de relații economice directe între companiile naționale de cale ferată și alte întreprinderi, inclusiv al folosirii în comun, în condițiile cele mai favorabile, a terminalelor și depozitelor;

- deschiderii de reprezentanțe ale companiilor naționale de cale ferată pe teritoriile părților;

- schimbului de informații, inclusiv al datelor statistice.

2. Părțile vor coopera la nivelul autorităților competente în scopul:

- facilitării operațiunilor de trecere a frontierei;

- furnizării resurselor energetice pentru transportul feroviar internațional;

- elaborării unor metode comune de calcul al costurilor spre a fi folosite ca bază pentru tarife preferențiale și tariful unic direct;

- stabilirii unui sistem de responsabilitate pentru nerespectarea parametrilor tehnologici ai operațiunilor de transport, încărcare și descărcare, returnarea trenurilor aparținând companiilor naționale de cale ferată ale părților, precum și în cazul poluării mediului;

- îndeplinirii de către companiile naționale de cale ferată a obligațiilor reciproc convenite pentru achiziții, repararea trenurilor, containerelor, echipamentelor și mașinilor;

- dezvoltării pregătirii personalului feroviar pe baza standardelor internaționale;

- acordării de asistență personalului feroviar în timpul sejurului și în timpul îndeplinirii obligațiilor de serviciu pe teritoriul unei alte părți și acordării primului ajutor medical fără plată în caz de îmbolnăvire sau accidentare neprevăzută.

APENDICELE 1

la Anexa tehnică privind transportul feroviar internațional

În conformitate cu art. 3 din Anexa tehnică privind transportul feroviar internațional organele responsabile sunt:

1. Pentru Republica Armenia — Compania anonimă pe acțiuni închisă a statului „Căile Ferate ale Republicii Armenia“;

2. Pentru Republica Azerbaidjan — Căile Ferate de Stat Azerbaidjane;

3. Pentru Republica Bulgaria — Compania Națională „Căile Ferate de Stat Bulgare“;

4. Pentru Georgia — Departamentul Transporturilor Feroviare;

5. Pentru Republica Kazahstan — Întreprinderea Republicană de Stat „Kazahstan Temir Zhol“;

6. Pentru Republica Kîrgîzstan — Departamentul Căilor Ferate Kîrgîze;

7. Pentru Republica Moldova — Întreprinderea de Stat „Căile Ferate Moldovenești“;

8. Pentru România — Ministerul Transporturilor al României;

9. Pentru Republica Tadjikistan — Administrația de Căi Ferate a Tadjikistanului;

10. Pentru Republica Turcia — Administrația de Stat a Căilor Ferate (TCDD);

11. Pentru Ucraina — Căile Ferate Ucrainene „Ukrzaliznytsya“;

12. Pentru Republica Uzbekistan — Compania pe acțiuni a căilor ferate de stat „Uzbekistan Temir Yullary“.

APENDICELE 2

la Anexa tehnică privind transportul feroviar internațional

În conformitate cu art. 4 din Anexa tehnică privind transportul feroviar internațional următoarele condiții și tarife preferențiale vor fi aplicabile părților la Acordul de bază:

a) reducere de până la 50% din tariful întreg în vigoare pentru transportul feroviar de mărfuri, cu excepția tarifelor preferențiale existente în acordurile și contractele corespunzătoare;

b) se va acorda reducere de până la 50% din tariful întreg în vigoare pentru transportul vagoanelor goale pe feribot.

Plata pentru transportul vagoanelor goale pe feribot va fi făcută de expeditor direct proprietarilor feribotului sau expeditorilor care au contract cu proprietarii feribotului.

ANEXA TEHNICĂ

la Acordul de bază privind navigația maritimă comercială internațională

ARTICOLUL 1

Prevederi generale

Prevederile acestei anexe tehnice reglementează navigația maritimă comercială internațională între părți, precum și în tranzit pe teritoriile părților, efectuată cu nave aparținând oricăreia dintre părți.

ARTICOLUL 2

Definiții

În scopul aplicării prevederilor acestei anexe tehnice, termenii vor avea următorul înțeles:

1. termenul *navă* desemnează orice navă comercială, înscrisă în registrul sau în orice altă listă oficială a unei părți și care navighează sub pavilionul acestei părți în conformitate cu legislația sa. Totuși acest termen nu include:

a) navele de război și navele folosite pentru scopuri necomerciale;

b) navele de pescuit;

2. termenul *membru al echipajului* desemnează căpitanul și orice persoană care, pe perioada voiajului, îndeplinește la bordul navei activități legate de conducerea, exploatarea și deservirea navei și este inclusă în lista de echipaj a navei.

ARTICOLUL 3

Facilitarea transporturilor

Părțile vor adopta, în limitele prevăzute de legislația lor națională, toate măsurile corespunzătoare pentru facilitarea navigației maritime comerciale, în scopul prevenirii întârzierilor neproductive ale navelor și simplificării cât mai mult posibil a formalităților vamale cerute în porturi.

ARTICOLUL 4

1. Părțile vor promova dezvoltarea navigației comerciale, conducându-se după principiile egalității în drepturi.

2. În timpul transportului de mărfuri și de pasageri, părțile vor promova colaborarea strânsă între întreprinderile și organizațiile lor de armatori, de navigație și cele care au legătură cu acestea.

ARTICOLUL 5

Dezvoltarea navigației maritime comerciale internaționale

1. Părțile:

a) vor promova participarea navelor aparținând părților în transportul maritim și pe căile navigabile interioare între porturile părților, precum și folosirea rutelor maritime și a căilor navigabile interioare ale părților, atunci când se transportă în tranzit mărfuri din țări terțe, și vor înlătura dificultățile în acest domeniu;

b) vor garanta accesul liber pe uscat la transportul multimodal fără a prejudicia legislația părții gazdă.

2. Prevederile acestui articol nu vor aduce prejudicii dreptului navelor aparținând țărilor terțe de a participa la transportul între porturile părților.

ARTICOLUL 6

Părțile vor acorda, în conformitate cu legislația lor în vigoare, asistența necesară întreprinderilor și organizațiilor comerciale de navigație și, legat de aceasta, ale oricăreia dintre părți, în deschiderea liniilor spre porturile sau dinspre porturile unei alte părți, precum și pentru înființarea reprezentanțelor acestora sau a unor societăți mixte pe teritoriul unei alte părți.

ARTICOLUL 7

Părțile vor depune eforturi pentru menținerea și dezvoltarea unor relații de afaceri eficiente între autoritățile lor cu responsabilități în gestionarea navigației maritime comerciale și vor promova contactele între întreprinderile și organizațiile lor corespunzătoare, inclusiv în ceea ce privește următoarele aspecte:

a) folosirea eficientă a flotei comerciale și a porturilor, extinderea relațiilor economice și științifice;

b) schimbul de informații și de experiență în activitățile privind diverse operațiuni maritime, în scopul accelerării și înlăturării fluxurilor de transport pe rutele maritime;

c) coordonarea politicilor privind activitățile în cadrul organizațiilor internaționale care se ocupă de problemele navigației maritime comerciale și participarea la acordurile internaționale privind transportul maritim.

ARTICOLUL 8

Fiecare parte se va abține de la orice măsuri discriminatorii față de navele unei alte părți, angajate în navigația de linie și de tramp între părți.

ARTICOLUL 9

Tratament favorabil

1. Fiecare parte acordă navelor unei alte părți un tratament favorabil în porturile sale deschise comerțului exterior și navigației.

2. Prevederile paragrafului 1 al acestui articol se vor aplica formalităților vamale, percepției de taxe și tarife portuare, libertății de acces în porturi și folosirii capacităților acestora, precum și tuturor facilităților permise operațiunilor maritime și comerciale în ceea ce privește navele, membrii echipajului, mărfurile și pasagerii.

3. Prevederile paragrafului 1 al acestui articol:

- a) nu se aplică porturilor închise navelor străine;
- b) nu se aplică cabotajului maritim și altor activități rezervate exclusiv propriilor cetățeni și organizații;
- c) nu obligă nici o parte să extindă asupra navelor unei alte părți excepția de la regulă cu privire la pilotajul obligatoriu acordat propriilor nave.

ARTICOLUL 10

Documente

1. Oricare dintre părți va recunoaște documentele care atestă naționalitatea navelor, precum și alte documente ale navei emise sau recunoscute de către cealaltă parte.

2. Navele unei alte părți, care dețin certificate internaționale de măsură a tonajului, în conformitate cu Convenția internațională din 1969 asupra măsurării tonajului navelor, vor fi scutite de remăsurarea tonajului în porturile unei alte părți și acest certificat va fi considerat ca bază pentru calcularea taxelor portuare.

ARTICOLUL 11

Protecția mediului

1. Navele părților vor lua toate măsurile necesare, în conformitate cu reglementările internaționale, pentru a preveni poluarea mediului înconjurător pe teritoriul oricăreia dintre părți.

2. Navele care aparțin unui proprietar din oricare dintre părți răspund pentru orice pagubă prevăzută la paragraful 1 al acestui articol, în conformitate cu legislația țării în care s-a produs poluarea mediului înconjurător și în conformitate cu acordurile internaționale.

*ANEXA TEHNICĂ***la Acordul de bază cu privire la procedurile vamale și de prelucrare a documentelor**

ARTICOLUL 1

Prevederi generale

1. Prevederile acestei anexe tehnice reglementează procedurile vamale și de prelucrare a documentelor în transportul internațional de mărfuri și de pasageri pe teritoriile părților.

2. În toate cazurile nereglementate de această anexă tehnică se va aplica legislația națională relevantă a părții.

ARTICOLUL 2

Convenții internaționale

1. Se recomandă părților să adere, cât mai curând posibil, la următoarele convenții internaționale:

- a) Convenția vamală privind transportul internațional al mărfurilor sub acoperirea carnetelor TIR din 1975;
- b) Convenția internațională privind armonizarea controalelor mărfurilor la frontiere din 1982;
- c) Convenția vamală relativă la containere din 1972.

2. Părțile convin să își conducă activitățile în conformitate cu prevederile convențiilor enumerate la paragraful 1 al acestui articol.

ARTICOLUL 3

Controlul vamal

1. Controlul vamal va fi efectuat în posturile de control vamal special desemnate.

2. În limitele teritoriilor părților lor numai funcționarii vamali sunt autorizați să oprească și să examineze mărfurile în trafic internațional pe teritoriile părților.

ARTICOLUL 4

Prelucrarea documentelor

1. Fiecare parte va reține declarația vamală privind mărfurile ca document vamal de bază.

2. Un formular armonizat de declarație vamală pentru mărfuri într-un format aliniat la standardele O.N.U. va fi întocmit și introdus pe teritoriile părților.

3. Documentația comercială care însoțește mărfurile, în formă bilingvă, armonizată și aliniată la standardele O.N.U., va fi introdusă cât mai curând posibil, pentru a fi folosită pe teritoriile părților.

4. Părțile vor promova crearea și dezvoltarea de servicii autorizate de comisionarii vamali.

ACTE ALE ORGANELOR DE SPECIALITATE ALE ADMINISTRAȚIEI PUBLICE CENTRALE

MINISTERUL TRANSPORTURILOR

ORDIN pentru aprobarea Reglementărilor aeronautice civile române referitoare la Directivile de navigabilitate/RACR-39

Ministrul transporturilor,
pentru îndeplinirea atribuțiilor ce revin Ministerului Transporturilor ca autoritate de stat în domeniul transporturilor,
în temeiul art. 12 lit. d) și j) din Ordonanța Guvernului nr. 19/1997 privind transporturile, aprobată și modificată
prin Legea nr. 197/1998 și republicată, al art. 4 lit. b) și f) din Ordonanța Guvernului nr. 29/1997 privind Codul aerian, al
art. 3 pct. 13 și 16 și al art. 4 alin. (3) din Hotărârea Guvernului nr. 263/1999 privind organizarea și funcționarea
Ministerului Transporturilor, precum și al Hotărârii Guvernului nr. 405/1993 privind înființarea Autorității Aeronautice Civile
Române,

emite următorul ordin:

Art. 1. — Se aprobă Reglementările aeronautice civile române referitoare la Directivile de navigabilitate/RACR-39, prevăzute în anexa*) care face parte integrantă din prezentul ordin.

Art. 2. — Prezentul ordin va fi publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I.

Art. 3. — La data intrării în vigoare a prezentului ordin orice alte dispoziții contrare își încetează aplicabilitatea.

Art. 4. — Direcția generală a aviației civile din cadrul Ministerului Transporturilor și Autoritatea Aeronautică Civilă Română vor lua măsuri pentru aducerea la îndeplinire a prevederilor prezentului ordin.

Ministrul transporturilor,
Traian Băsescu

București, 25 noiembrie 1999.
Nr. 704.

*) Anexa se pune la dispoziție celor interesați de către Autoritatea Aeronautică Civilă Română.

AGENȚIA NAȚIONALĂ PENTRU RESURSE MINERALE

ORDIN privind transferul licenței de concesiune pentru explorarea perimetrului Ocolîșu Mare, încheiată între Agenția Națională pentru Resurse Minerale și Societatea Națională a Apelor Minerale — S.A.

Președintele Agenției Naționale pentru Resurse Minerale,
având în vedere:

- Legea minelor nr. 61/1998;
- Hotărârea Guvernului nr. 639/1998 privind aprobarea Normelor pentru aplicarea Legii minelor nr. 61/1998;
- cererea de transfer al licenței de concesiune pentru explorare nr. 95/11 octombrie 1998, formulată de Societatea Națională a Apelor Minerale — S.A. și de Societatea Comercială ARG CHEMISYSTEMS — S.A.;
- avizul Ministerului Industriei și Comerțului,

în temeiul art. 14 din Legea minelor nr. 61/1998,
emite următorul ordin:

Art. 1. — Se aprobă transferul tuturor drepturilor și obligațiilor rezultând din licența de concesiune pentru exploatarea perimetrului Ocolîșu Mare, încheiată între Agenția Națională pentru Resurse Minerale și Societatea Națională a Apelor Minerale — S.A., aprobată prin Ordinul președintelui Agenției Naționale pentru Resurse Minerale nr. 159 din 28 decembrie 1998, publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 514 din 30 decembrie 1998, către

Societatea Comercială ARG CHEMISYSTEMS — S.A., cu sediul în localitatea Băcia, județul Hunedoara, înregistrată la Oficiul registrului comerțului al județului Hunedoara cu nr. J/40/1.295/1993, cod fiscal R/4371150, cod SIRUES 205299412.

Art. 2. — Prezentul ordin intră în vigoare la data publicării în Monitorul Oficial al României, Partea I.

Președintele Agenției Naționale pentru Resurse Minerale,
Mihail Ianăș

București, 17 ianuarie 2000.
Nr. 7.

EDITOR: PARLAMENTUL ROMÂNIEI — CAMERA DEPUTAȚILOR

Regia Autonomă „Monitorul Oficial”, str. Izvor nr. 2–4, Palatul Parlamentului, sectorul 5, București,
cont nr. 2511.1–12.1/ROL Banca Comercială Română — S.A. — Sucursala „Unirea” București
și nr. 5069427282 Trezoreria sector 5, București.
Adresa pentru publicitate : Serviciul relații cu publicul și agenții economici, București,
Str. Blanduziei nr. 1, sectorul 2, telefon 211.57.30.
Tiparul : Regia Autonomă „Monitorul Oficial”, tel. 490.65.52, 335.01.11/2178 și 402.21.78,
E-mail: ramomrk@bx.logicnet.ro, Internet: www.monitoruloficial.ro