



MONITORUL OFICIAL AL ROMÂNIEI

Anul XIII — Nr. 533

PARTEA I
LEGI, DECRETE, HOTĂRĂRI ȘI ALTE ACTE

Vineri, 31 august 2001

SUMAR

<u>Nr.</u>		<u>Pagina</u>
	ORDONANȚE ALE GUVERNULUI ROMÂNIEI	
50.	— Ordonanță pentru ratificarea Memorandumului de înțelegere privind controlul statului portului în regiunea Mării Negre, semnat la Istanbul la 7 aprilie 2000	1-2
	Memorandum de înțelegere privind controlul statului portului în regiunea Mării Negre.....	2-16

ORDONANȚE ALE GUVERNULUI ROMÂNIEI

GUVERNUL ROMÂNIEI

ORDONANȚĂ

pentru ratificarea Memorandumului de înțelegere privind controlul statului portului în regiunea Mării Negre, semnat la Istanbul la 7 aprilie 2000

În temeiul prevederilor art. 107 din Constituția României și ale art. 1 pct. 1.20 din Legea nr. 324/2001 privind abilitarea Guvernului de a emite ordonanțe,

Guvernul României adoptă prezenta ordonanță.

Art. 1. — Se ratifică Memorandumul de înțelegere privind controlul statului portului în regiunea Mării Negre, semnat la Istanbul la 7 aprilie 2000, prevăzut în anexa nr. 1.

Art. 2. — Se desemnează Ministerul Lucrărilor Publice, Transporturilor și Locuinței să aducă la îndeplinire prevederile

Memorandumului de înțelegere privind controlul statului portului în regiunea Mării Negre.

Art. 3. — (1) Plata contribuției anuale a părții române, prevăzută în anexa nr. 2, se face de la bugetul de stat prin bugetul Ministerului Lucrărilor Publice, Transporturilor și Locuinței.

(2) Actualizarea contribuției anuale a părții române, Art. 4. — Anexele nr. 1 și 2 fac parte integrantă din prevăzută la alin. (1), se aprobă prin hotărâre a Guvernului. prezenta ordonanță.

PRIM-MINISTRU
ADRIAN NĂSTASE

Contrasemnează:

Ministrul lucrărilor publice, transporturilor și locuinței,
Miron Tudor Mitrea
Ministrul afacerilor externe,
Mircea Geoană
Ministrul finanțelor publice,
Mihai Nicolae Tănăsescu

București, 23 august 2001.
Nr. 50.

ANEXA Nr. 1

MEMORANDUM DE ÎNȚELEGERE

privind controlul statului portului în regiunea Mării Negre*)

Autoritățile maritime**) ale Republicii Bulgaria, Georgiei, României, Federației Ruse, Republicii Turcia și Ucrainei, denumite în continuare *Autorități*, recunoscând necesitatea creșterii siguranței maritime și a protecției mediului marin, precum și importanța îmbunătățirii condițiilor de viață și de muncă la bordul navelor, având în vedere Planul strategic de acțiune pentru reabilitarea și protecția Mării Negre și în special paragraful 38 din acesta, apreciind progresul înregistrat în aceste domenii, în special de către Organizația Maritimă Internațională (O.M.I.) și de către Organizația Internațională a Muncii, ținând seama că principala responsabilitate privind aplicarea efectivă a standardelor stabilite în instrumentele internaționale revine Autorităților statului al cărui pavilion nava este îndreptățită să-l arboreze, recunoscând cu toate acestea că sunt necesare acțiuni efective ale porturilor statelor pentru prevenirea operării navelor substandard, recunoscând, de asemenea, necesitatea evitării competiției neloiale dintre porturi, conștinse de necesitatea, pentru realizarea acestor scopuri, a unui sistem îmbunătățit și armonizat de control al statului portului, a consolidării cooperării și a schimbului de informații, au ajuns la următoarea înțelegere:

SECȚIUNEA 1

Angajamente

1.1. Fiecare Autoritate va aplica prevederile prezentului memorandum și ale anexelor la acesta, care constituie parte integrantă a prezentului memorandum, și va lua toate măsurile necesare pentru ratificarea instrumentelor relevante pentru scopurile prezentului memorandum.

1.2. Fiecare Autoritate va stabili și va menține un sistem efectiv de control al statului portului, în scopul de a asigura că navele comerciale străine care fac escală în porturile statului său se conformează standardelor stabilite în instrumentele relevante definite în secțiunea a 2-a, fără discriminare în privința pavilionului.

1.3. Fiecare Autoritate va realiza, într-o perioadă de 3 ani de la intrarea în vigoare a prezentului memorandum, un număr anual total de inspecții corespunzător cel puțin procentului de 15% din numărul navelor comerciale străine individuale, denumite în continuare *nave*, care au intrat în porturile statului său într-o perioadă reprezentativă recentă de 12 luni. Comitetul înființat în baza secțiunii 7.1 va monitoriza totalitatea activităților de inspecție și va analiza eficiența acestora în toată regiunea. Comitetul va adapta, de asemenea, rata țintă de inspecții, pe baza experienței

dobândite și a progreselor înregistrate în procesul de aplicare a prezentului memorandum de înțelegere.

1.4. Fiecare Autoritate se va consulta, va coopera și va schimba informații cu celelalte Autorități pentru realizarea în continuare a scopurilor prezentului memorandum.

SECȚIUNEA a 2-a

Instrumente relevante

2.1. În sensul prezentului memorandum, *instrumente relevante* sunt, împreună cu protocoalele, amendamentele la aceste instrumente și codurile referitoare la acestea, cu statut obligatoriu în vigoare, următoarele:

1. Convenția internațională din 1966 privind liniile de încărcare (Linii de încărcare, 66);
2. Convenția internațională din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare (SOLAS 74);
3. Convenția internațională din 1973 pentru prevenirea poluării de către nave, conform modificărilor adoptate prin Protocolul din 1978 referitor la această convenție (MARPOL 73/78);
4. Convenția internațională din 1978 privind standardele de pregătire a navigatorilor, brevetare/atestare și efectuarea serviciului de cart (STCW 78);

*) Traducere.

**) Autoritățile maritime sunt administrațiile maritime naționale desemnate pentru aplicarea acestui memorandum.

5. Convenția din 1972 asupra Regulamentului internațional privind prevenirea coliziunilor pe mare (COLREG 72);

6. Convenția internațională din 1969 asupra măsurării tonajului navelor (TONNAGE 69);

7. Convenția din 1976 privind navigația comercială (standarde minime) (Convenția ILO nr. 147).

2.2. Referitor la Convenția ILO nr. 147, fiecare Autoritate va aplica instrucțiunile prevăzute în anexa nr. 2 de aplicare a prevederilor publicației ILO „Inspekția asupra condițiilor de muncă de la bordul navei: Instrucțiuni de procedură”.

2.3. Fiecare Autoritate va aplica acele instrumente relevante care sunt în vigoare și la care statul său este parte. În cazul unor amendamente la un instrument relevant fiecare Autoritate va aplica acele amendamente care sunt în vigoare și pe care statul său le-a acceptat. Un instrument astfel amendat va fi considerat instrument relevant de către respectiva Autoritate.

2.4. Când se inspectează o navă care arborează pavilionul unui stat care nu este parte la o convenție sau la un instrument relevant amendat în scopul controlului statului portului, Autoritățile care sunt parte la o astfel de convenție sau instrument relevant amendat vor asigura că tratamentul acordat unei astfel de nave sau echipajului său nu va fi mai favorabil decât cel acordat navelor aflate sub pavilionul unui stat parte la această convenție sau instrument relevant.

2.5. În cazul navelor cu un tonaj brut mai mic de 500 tone Autoritățile vor aplica acele cerințe prevăzute în instrumentele relevante care sunt aplicabile și, în măsura în care un instrument relevant nu se poate aplica, vor lua măsurile pe care le consideră necesare pentru a asigura că respectivele nave nu constituie un pericol pentru siguranță, sănătate sau mediu, având în vedere în special prevederile anexei nr. 3 la prezentul memorandum.

SECȚIUNEA a 3-a

Proceduri de inspecție, rectificare și reținere a navelor

3.1.1. În procesul de aplicare a prevederilor prezentului memorandum Autoritățile vor efectua inspecții care vor consta într-o vizită la bordul navelor în scopul verificării valabilității certificatelor și a altor documente relevante pentru scopurile prezentului memorandum, al verificării stării navelor, a echipamentului lor și a echipajului, precum și a condițiilor de viață și de muncă ale echipajului.

3.1.2. Autoritățile vor asigura că inspectorii pentru controlul statului portului (IPSC) vor verifica pe cât posibil cel puțin certificatele și documentele la care se face referire în anexele nr. 2 și 3 la prezentul memorandum și vor constata dacă starea generală a navei, incluzând sala mașinilor, cabinele echipajului, precum și condițiile de igienă sunt satisfăcătoare.

3.2.1. Atunci când există motive întemeiate să se considere că starea navei, a echipamentului sau a echipajului nu îndeplinește în mod substanțial cerințele instrumentului relevant, se va efectua o inspecție mai detaliată, incluzând verificarea amănunțită a conformării cu cerințele operaționale de la bord.

3.2.2. Motive întemeiate există când IPSC găsesc dovezi care în opinia lor profesională justifică o inspecție mai detaliată a navei, echipamentului și echipajului său. Autoritățile vor considera ca fiind motive întemeiate, între altele, pe cele prevăzute în anexa nr. 4 la prezentul memorandum.

3.2.3. Nici o referire din aceste proceduri nu va fi interpretată în sensul restrângerii prerogativelor Autorităților de a lua măsuri în interiorul propriilor lor jurisdicții cu privire la orice probleme la care se face referire în instrumentul relevant.

3.2.4. Procedurile relevante, precum și instrucțiunile privind controlul navelor, prevăzute în anexele nr. 2 și 3 la prezentul memorandum, vor fi, de asemenea, aplicate.

3.3. În selectarea navelor pentru inspecție Autoritățile vor acorda prioritate navelor la care se face referire în secțiunea 6 din anexa nr. 2 la prezentul memorandum.

3.4. Autoritățile vor evita inspectarea navelor care au fost inspectate în ultimele 6 luni de către alte Autorități, cu excepția cazului în care există motive întemeiate de inspecție. Această procedură nu se aplică navelor enumerate la paragraful 3.3, care pot fi inspectate ori de câte ori Autoritatea respectivă consideră că este necesar. Perioada de 6 luni nu exclude efectuarea unei inspecții ori de câte ori Autoritatea consideră necesar.

3.5.1. Inspecțiile vor fi efectuate numai de persoanele autorizate în mod corespunzător de Autoritate pentru a realiza inspecții de control al statului portului, care sunt responsabile față de această Autoritate și care îndeplinesc cerințele prevăzute la paragraful 3.5.3 și criteriile de calificare specificate în anexa nr. 5 la prezentul memorandum.

3.5.2. IPSC pot fi asistați când efectuează un astfel de control de către o persoană care va participa la efectuarea expertizei cerute, dacă aceasta nu poate fi asigurată de Autoritatea respectivă.

3.5.3. IPSC și asistentul său nu vor avea nici un interes comercial nici în portul inspectat, nici pe navele inspectate, iar IPSC nu vor fi angajați de/sau nu vor desfășura vreă activitate în numele unor organizații neguvernamentale care eliberează certificate statutare sau de clasificare ori care asigură inspecția de registru necesară pentru eliberarea certificatelor către nave.

3.5.4. Fiecare IPSC va deține un document personal sub forma unei cărți de identitate, eliberat de Autoritatea respectivă, care să indice faptul că acesta este autorizat pentru a efectua inspecțiile. Modelul comun al unei astfel de cărți de identitate este prezentat în anexa nr. 6.

3.6.1. La sfârșitul inspecției comandantului navei i se va înmâna de către IPSC un document în forma prevăzută în anexa nr. 7 la memorandum, care atestă rezultatele inspecției, precum și detaliile referitoare la orice decizie luată de către respectivul inspector și măsura corectivă care trebuie luată de comandantul navei, de proprietarul sau operatorul acesteia.

3.6.2. Autorității în cauză i se va face dovada că sunt corectate orice deficiențe constatate sau descoperite în urma inspecției.

3.6.3. În cazul deficiențelor care sunt în mod cert periculoase pentru siguranță, sănătate sau mediu, Autoritatea în cauză va reține nava sau va întrerupe activitatea în cursul căreia s-au descoperit aceste deficiențe. Ordinul de reținere sau de întrerupere a activității nu se va anula până nu este îndepărtat pericolul, cu excepția condițiilor prevăzute în paragraful 3.8.1.

3.6.4. În exercitarea evaluării profesionale în privința reținerii unei nave IPSC vor acționa conform criteriilor stabilite în anexele nr. 2 și 3 la prezentul memorandum.

3.7. În cazul în care o navă este reținută, Autoritatea în cauză va informa imediat, în scris, Administrația statului al cărui pavilion este arborat de nava respectivă, consulatul acestuia sau, în absența acestuia, reprezentantul diplomatic cel mai apropiat, despre măsura adoptată. Dacă este cazul, va fi informată și organizația răspunzătoare de eliberarea certificatelor.

3.8.1. Atunci când deficiențele la care se face referire în paragraful 3.6.3 nu pot fi remediate în portul în care s-a efectuat inspecția, Autoritatea în cauză poate permite deplasarea navei în alt port sau în cel mai apropiat doc de reparații, sub rezerva unor condiții corespunzătoare stabilite de acea Autoritate, prin care să se asigure că această deplasare a navei se poate face fără nici un risc în ceea ce privește siguranța, sănătatea sau mediul. În astfel de

circumstanțe Autoritatea respectivă va notifica Autorității competente a statului din regiunea în care este situat portul de escală următor sau docul de reparații, părților menționate în paragraful 3.7, precum și altor Autorități, după caz. Notificarea Autorităților se va face conform prevederilor cuprinse în anexa nr. 8 la prezentul memorandum. Autoritatea care a primit o astfel de notificare va informa Autoritatea care a notificat despre măsurile luate.

3.8.2. Autoritățile vor lua măsuri pentru a asigura că navelor la care se face referire în paragraful 3.8.1, care fie au ieșit în larg fără a se conforma condițiilor stabilite de Autoritatea care a reținut nava, fie nu au făcut escală în portul sau în docul care a fost convenit pentru a li se face reparații, li se va refuza accesul într-un port din regiunea aflată sub incidența prezentului memorandum până când proprietarul sau operatorul navei, precum și statul al cărui pavilion îl arborează aceasta vor face dovada căre Autoritățile statului unde s-a constatat deficiența că nava se conformează tuturor cerințelor aplicabile ale instrumentului relevant. În acest din urmă caz, Autoritatea căreia i s-a făcut această dovadă va notifica celorlalte Autorități.

3.8.3. În caz excepțional, de forță majoră, se poate permite accesul într-un anumit port în scopul reducerii riscului în ceea ce privește viețile omenești sau poluarea.

3.9. Prevederile secțiunilor 3.7 și 3.8 nu vor prejudicia cerințele instrumentelor relevante sau procedurile stabilite de organizațiile internaționale, referitoare la notificare și la procedurile de raport al rezultatelor unui control al statului portului.

3.10. La efectuarea controlului în baza prezentului memorandum Autoritățile în cauză vor depune toate eforturile pentru a evita reținerea navei sau amânarea nejustificată a exploatării acesteia. Nici o prevedere a prezentului memorandum nu va afecta drepturile prevăzute în instrumentele relevante, referitoare la compensarea reținerii sau amânării nejustificate a exploatării navei.

3.11. În cazul în care comandantul navei, proprietarul sau agentul navei notifică Autorităților pentru controlul statului portului, înainte de/sau imediat până la sosirea navei în port, oricare pagubă, avarie sau deficiență a navei, a sălii mașinilor sau a echipamentului, care urmează să fie reparată sau corectată înainte de ieșirea navei din acel port, reținerea va fi înregistrată numai dacă deficiențele care o justifică sunt descoperite numai după ce comandantul de navă a notificat că nava este pregătită pentru inspecție. Aceeași procedură se aplică atunci când Autorităților pentru controlul statului portului li se notifică faptul că nava va fi supusă unei inspecții de registru (expertize) cu privire la pavilion, la cerințele referitoare la statutul sau la tipul de navă.

3.12. Proprietarul sau operatorul unei nave va avea dreptul să facă apel cu privire la decizia de reținere la Autoritățile administrative superioare sau la un tribunal competent, conform legislației din fiecare țară. Totuși apelul nu va determina suspendarea deciziei de detenție.

3.13. În cazul în care în urma unei inspecții sunt descoperite deficiențe care necesită obținerea unui mandat de reținere a navei, toate costurile privind acea inspecție vor fi acoperite de proprietarul navei sau de operatorul acesteia. Reținerea nu va fi ridicată până când aceste costuri nu vor fi acoperite sau nu va fi acordată o garanție suficientă pentru rambursarea acestor costuri.

SECȚIUNEA a 4-a

Furnizarea informațiilor

4.1. Fiecare Autoritate va raporta inspecțiile în baza prezentului memorandum și rezultatele acestora, în conformitate cu procedurile specificate în anexa nr. 9.

4.2. Autoritățile vor furniza următoarele informații secretariatului înființat conform secțiunii a 7-a:

a) numărul inspectorilor pentru controlul statului portului, care lucrează în numele acestor Autorități în legătură cu inspecțiile statului portului. Acolo unde acești inspectorii lucrează cu jumătate de normă, totalul se modifică cu numărul de inspectorii angajați cu normă întreagă;

b) numărul de nave străine care intră în porturile acestora într-un an reprezentativ înainte de intrarea în vigoare a prezentului memorandum.

Aceste informații vor fi actualizate la cel puțin 3 ani.

4.3. Sistemul de informații pentru Marea Neagră (BSIS) este stabilit în Novorosiisk, Federația Rusă, în scopul schimbului de informații privind inspecțiile statului portului, pentru:

1. a pune la dispoziție Autorităților informații privind inspecția navelor din alte regiuni, pentru a le asista în selectarea pentru inspecție a navelor aflate sub pavilion străin și în efectuarea controlului statului portului pe navele selectate; și

2. a asigura facilități eficiente pentru schimbul de informații referitoare la controlul statului portului din regiune.

Funcțiile și procedurile operaționale ale BSIS sunt specificate în anexa nr. 9 la prezentul memorandum.

SECȚIUNEA a 5-a

Încălcări operaționale

Autoritățile se vor strădui, la cererea altei Autorități, să asigure dovezile asupra încălcărilor suspectate privind problemele operaționale ale regulii nr. 10 din Reglementările internaționale privind prevenirea coliziunilor pe mare, 1972, și din Convenția internațională privind prevenirea poluării de către nave, 1973, conform Protocolului din 1978, referitoare la aceasta din urmă. În cazul încălcărilor suspectate privind descărcarea de substanțe periculoase, Autoritatea va vizita, la cererea altei Autorități, navele suspectate în porturi, în scopul de a obține informații și, acolo unde este necesar, în scopul de a preleva mostre din agentul poluant presupus. În cazurile la care se face referire în această secțiune, Autoritatea care a solicitat inspecția va declara că statul al cărui pavilion este arborat de nava respectivă a fost deja notificat asupra încălcării presupuse.

SECȚIUNEA a 6-a

Programe de instruire și seminarii

Autoritățile se vor strădui la stabilirea programelor de instruire și a seminariilor corespunzătoare.

SECȚIUNEA a 7-a

Organizare

7.1. Se va înființa un comitet compus dintr-un reprezentant al fiecărei Autorități care este parte la prezentul memorandum. La lucrările acestui comitet vor fi invitați să participe, fără drept de vot, câte un reprezentant al Organizației Maritime Internaționale, respectiv al Organizației Internaționale a Muncii. Li se poate acorda statutul de observator fără drept de vot și reprezentanților altor organizații sau Autorități, pe care comitetul îi consideră necesari.

7.2. Comitetul se va întruni o dată pe an și ori de câte ori consideră necesar.

7.3. Sarcinile comitetului vor fi următoarele:

1. să ducă la îndeplinire sarcinile specifice stabilite în baza prezentului memorandum;
2. să promoveze prin toate mijloacele necesare, inclusiv prin seminarii pentru inspectorii de registru/de expertiză, armonizarea procedurilor și practicilor referitoare la inspecție, corectarea deficiențelor descoperite, reținerea și aplicarea prevederilor secțiunii 2.4;

3. să dezvolte și să evalueze instrucțiunile privind efectuarea inspecțiilor în baza prezentului memorandum;
4. să dezvolte și să evalueze procedurile, inclusiv pe cele referitoare la schimbul de informații;
5. să țină sub observație/analiză alte chestiuni legate de funcționarea și punerea în aplicare a prezentului memorandum;
6. să promoveze prin toate mijloacele necesare armonizarea funcționării și punerii în aplicare a prezentului memorandum cu celelalte înțelegeri similare din alte regiuni;
7. să adopte bugetul și să decidă asupra contribuțiilor fiecărei părți la acest memorandum;
8. să înființeze, dacă este necesar, grupe de lucru.

7.4. Comitetul va adopta decizii cu o majoritate de două treimi.

7.5. Se va institui un secretariat în conformitate cu următoarele principii:

1. secretariatul este un organism nonprofit, situat în Istanbul, Turcia;
2. secretariatul va fi total independent de orice administrație sau organizație maritimă;
3. secretariatul va fi condus și va fi răspunzător față de comitet;
4. secretariatul va dispune de un cont bancar în care se vor depune toate taxele și contribuțiile;
5. secretariatul va folosi sumele provenite din contul bancar conform bugetului stabilit de comitet.

7.6. Secretariatul, acționând sub îndrumarea comitetului, în conformitate cu termenii de referință definiți în anexa nr. 11 la prezentul memorandum și în limitele resurselor disponibile, va avea următoarele sarcini:

1. să pregătească întrunirile, să transmită documentele referitoare la acestea și să asigure asistența necesară pentru ca funcțiile comitetului să fie îndeplinite;
2. să faciliteze schimbul de informații și să pregătească rapoartele considerate necesare în sensul prezentului memorandum;
3. să îndeplinească și alte sarcini considerate necesare pentru a asigura aplicarea efectivă a prezentului memorandum.

SECȚIUNEA a 8-a

Mecanisme financiare

Costurile de funcționare a secretariatului și a Centrului de informații sunt finanțate prin:

- contribuțiile financiare ale fiecărei părți la prezentul memorandum;
- posibilele subvenții și contribuții asigurate de alte țări și organizații donatoare.

Contribuțiile financiare pentru costurile de funcționare a secretariatului și Centrului de informații ale părților la acest memorandum vor fi stabilite în conformitate cu deciziile și cu procedurile adoptate de comitet.

SECȚIUNEA a 9-a

Amendamente

9.1. Orice autoritate care a aderat la prezentul memorandum poate propune amendamente la acesta.

9.2. Se va aplica următoarea procedură în cazul amendamentelor propuse la secțiunile prezentului memorandum:

- a) amendamentul propus va fi înaintat comitetului spre analiză, prin secretariat;
- b) amendamentele vor fi adoptate cu o majoritate de două treimi din majoritatea reprezentanților Autorităților, prezenți și care au votat în cadrul comitetului.

Astfel adoptat, amendamentul în cauză va fi comunicat de către secretariatul Autorităților, spre acceptare.

9.3. Amendamentele la secțiunea 2.1 vor fi adoptate de două treimi din majoritatea reprezentanților Autorităților, prezenți și care au votat, care sunt părți la noua convenție propusă ca instrument relevant.

9.4. Un amendament va fi considerat ca fiind acceptat fie la sfârșitul unei perioade de 6 luni de la adoptarea de către reprezentanții Autorităților din cadrul comitetului, fie la sfârșitul oricărei alte perioade stabilite în unanimitate de către reprezentanții Autorităților din cadrul comitetului în momentul adoptării, cu excepția cazului în care sunt comunicate obiecții secretariatului de către una dintre Autorități, în perioada relevantă.

9.5. Un amendament va intra în vigoare în termen de 60 de zile de la acceptare sau la sfârșitul unei perioade stabilite în mod unanim de către reprezentanții Autorităților din cadrul comitetului.

9.6. Se va aplica următoarea procedură în cazul amendamentelor propuse la anexele la prezentul memorandum:

- a) amendamentul propus va fi înaintat prin secretariatul către Autorități, spre analiză;
- b) amendamentul va fi considerat ca fiind acceptat la sfârșitul unei perioade de 3 luni de la data la care a fost comunicat de către secretariat, cu excepția cazului în care una dintre Autorități solicită în scris ca amendamentul să fie analizat de comitet. În acest din urmă caz se va aplica procedura stabilită în secțiunea 9.2;
- c) amendamentul va intra în vigoare la 60 de zile de la acceptarea acestuia sau la sfârșitul oricărei alte perioade stabilite în mod unanim de către Autorități.

SECȚIUNEA a 10-a

Prevederi administrative

10.1. Prezentul memorandum nu prejudiciază drepturile și obligațiile ce revin din alte înțelegeri internaționale.

10.2. Prezentul memorandum rămâne deschis spre semnare la sediul secretariatului*) de la data de 7 aprilie 2000 până la data de 7 octombrie 2000. Autoritățile care intrinsec cerințele specificate în anexa nr. 10 la prezentul memorandum pot deveni părți la memorandum prin:

- a) semnarea fără nici un fel de rezerve în privința acceptării;
- b) semnarea sub rezerva acceptării, urmată de acceptare.

10.3. Acceptarea sau aderarea va fi realizată printr-o comunicare scrisă a Autorităților către secretariat.

10.4. Prezentul memorandum va intra în vigoare în mod individual pentru fiecare Autoritate la data notificării corespunzătoare a secretariatului. Memorandumul se consideră că a intrat în vigoare la data intrării în vigoare pentru cea de-a treia Autoritate individuală.

10.5. Secretariatul va informa Autoritățile care au semnat prezentul memorandum asupra oricărei alte semnări sau comunicări scrise sau asupra aderării și datei la care acestea au avut loc.

10.6. Orice autoritate sau organizație maritimă care dorește să participe ca observator va înainta o cerere în scris comitetului și va fi acceptată ca observator sub rezerva acordului unanim al reprezentanților Autorităților prezenți și care au votat la întrunirea comitetului.

10.7. Orice autoritate se poate retrage din prezentul memorandum prin notificarea comitetului cu 60 de zile înainte.

10.8. Limba oficială și de lucru a memorandumului este limba engleză.

Semnat la Istanbul la 7 aprilie 2000, într-un singur exemplar original în limba engleză.

*) Situat în clădirea Ministerului Transporturilor Maritime, la adresa menționată în anexa nr. 1.

AUTORITĂȚILE MARITIME SEMNATARE
ale Memorandumului de înțelegere privind controlul statului portului în regiunea Mării Negre

Prezentul memorandum a fost semnat la Istanbul la 7 aprilie 2000, într-un singur exemplar original în limba engleză, de către următoarele autorități:

Bulgaria	DI P. Klotchkov, director general Administrația Maritimă Bulgară, Ministerul Transporturilor și Comunicațiilor	Federația Rusă Turcia	DI M. Korcak, subsecretar Subsecretariatul pentru Afaceri Maritime
Georgia	DI D. Tsinsadze, șeful Administrației Maritime, Ministerul Transporturilor	Ucraina	DI V. Sevrykov, ministru adjunct al transporturilor Ministerul Transporturilor
România	DI M. Grigorescu, inspector-șef al Inspectoratului Navigației Civile, Ministerul Transporturilor		

Au semnat drept martori ai semnatarilor de mai sus:

Organizația Maritimă Internațională	DI F. Plaza, director adjunct Departamentul siguranță maritimă, în numele secretarului general	Centrul de activitate pentru aspectele privind mediul și siguranța navigației Programul privind mediul Mării Negre MOU Africa de Vest și Centrală	DI L. Stoyanov, director DI M. Cevikoglu, ofițer tehnic și de informații DI A. Olopoenia, în numele Secretariatului Interimar
Organizația Internațională a Muncii	DI D. Appave, Departamentul industrie maritimă/ activități sectoriale, în numele directorului general	Ofițeri ai întrunirii: Președinte (Turcia) Vicepreședinte (Federația Rusă) Raportor (Georgia) Secretar (IMO)	DI H. Berk DI A. Frolov DI V. Imnaishvili DI F. Plaza
Agenția Daneză de Protecția Mediului	DI P. Basse, în numele Agenției Daneze de Protecția Mediului		

*ANEXA Nr. 1
la memorandum*

LISTA
cuprinzând administrațiile maritime – „Autorități maritime“

Bulgaria

Administrația Maritimă din Bulgaria
Ministerul Transporturilor și Comunicațiilor
9, V. Levski St,
1000 Sofia
Bulgaria

Tel.: +359-2-987.75.34
+359-2-843.44.03
Fax: +359-2-988.55.37
e-mail: ppetrov@mt.government.bg

Georgia

Administrația Maritimă a Ministerului Transporturilor din
Georgia
4, Shavsheti Street
384517 Batumi
Georgia

Tel.: +995-222-73905 (inspector de servi-
ciu)/74925/73917/73909
Fax: +995-222-73929
e-mail: magheadof@fsc.gov.ge

România

Inspectoratul Navigației Civile
Berth 0, Portul Constanța
8700 Constanța
România

Tel.: +40-1-602229
Fax: +40-1-601996

Federația Rusă

Administrația Maritimă Rusă
Ministerul Transporturilor
1/4, Rozhdestvenska st
Moscova, 103759, Rusia

Tel.: +7-095-9261311/9241268
Fax: +7-095-9241268
Telex: 411197 MMF RU
e-mail: memorandum@pma.ru

Turcia

Primul-ministru, Subsecretariatul pentru Afaceri Maritime
GMK Bulvari 128
Maltepe 06100
Ankara, Turcia

Tel.: +90-312-2324560
Fax: +90-312-2320922

Ucraina

Inspectoratul de Siguranța Navigației al Ucrainei
29, T. Shevcdhenko Ave.
270058, Odessa, Ucraina

Tel.: +380-482 682784/428134
Fax: +380-482 428073



INSTRUCȚIUNI

ce trebuie respectate la inspecția navelor străine

SECȚIUNEA 1

Considerații generale

1.1. **Instrucțiuni ce trebuie respectate la inspecția navelor străine**
Instrucțiunile menționate în secțiunea 3.1.2 a memorandumului se referă la prevederile relevante din:

1. Procedurile privind controlul statului portului [Rezoluția IMO A.787 (19)], conform amendamentelor
2. Principiile echipajului minim de siguranță [(Rezoluția IMO A.890 (XXI))] și anexele la acestea, respectiv Conținutul documentului echipajului minim de siguranță (anexa nr. 1 la memorandum), și Instrucțiuni privind aplicarea principiilor echipajului minim de siguranță (anexa nr. 2 la memorandum)
3. Prevederile Codului internațional al transportului de mărfuri periculoase
4. Publicația ILO „Inspectarea condițiilor de muncă de la bordul navelor — Instrucțiuni de inspecție“
5. Procedurile menționate în anexele la memorandum

1.2. **Principii care guvernează rectificarea deficiențelor sau a reținerii unei nave**

În adoptarea deciziilor privind rectificarea deficiențelor sau a reținerii unei nave IPSC vor lua în considerare rezultatele inspecției detaliate, efectuate conform secțiunii a 3-a din memorandum, își vor exercita judecata profesională în vederea stabilirii deciziei de a reține nava până când deficiențele vor fi corectate sau de a permite ieșirea în larg a acesteia cu anumite deficiențe, care să nu aducă prejudicii majore siguranței, sănătății sau mediului, luând în considerare circumstanțele specifice călătoriei respective; se vor respecta procedurile stabilite în secțiunile a 3-a și a 4-a din prezenta anexă, referitoare la standardele echipajului minim de siguranță și la prevederile Convenției ILO nr. 47.

1.3. **Aplicarea clauzei „Neacordării unui tratament mai favorabil“**

În aplicarea prevederilor secțiunii 2.4 din memorandum vor fi respectate următoarele prevederi: navele care arboresc pavilionul unui stat care nu este parte la un instrument relevant enumerat în secțiunea a 2-a din memorandum și care, prin urmare, nu dețin certificate care constituie probe *prima facie* ale unor condiții satisfăcătoare la bordul acestora vor fi supuse unei inspecții mai detaliate. IPSC vor urma aceleași instrucțiuni ca și pentru navele la care se aplică instrumentele relevante, atunci când efectuează inspecția mai sus menționată.

Condițiile unei nave și/sau asupra acesteia, ale echipamentului acesteia, documentelor, numărului și componenței echipajului vor fi compatibile cu scopul prevederilor din instrumentele relevante, iar în caz contrar nava va fi supusă restricțiilor considerate necesare pentru asigurarea unui nivel comparabil de siguranță.

SECȚIUNEA a 2-a

Siguranța navelor conform prevederilor convențiilor SOLAS 74, Linii de încărcătură 66, COLERG 72 și MARPOL 73/78

2.1. **Inspecția mai detaliată**

În măsura în care există motive întemeiate de a iniția o inspecție mai detaliată, legată de prevederile convențiilor SOLAS 74 și ale Protocolului la aceasta, Linii de încărcătură 66, COLERG 72 și MARPOL 73/78, IPSC vor lua în considerare, atunci când efectuează o astfel de inspecție, prevederile Procedurilor privind controlul statului portului [Rezoluția IMO A.787 (19)], conform amendamente-

lor, ale Codului maritim internațional privind transportul mărfurilor periculoase și ale secțiunii a 4-a din prezenta anexă, referitoare la condițiile de viață și de muncă de la bordul navelor.

SECȚIUNEA a 3-a

Standarde minime de încadrare cu echipaj și documente (certIFICATE)

3.1. **Introducere**

Principiul călăuzitor al inspecției statului portului privind încadrarea cu echipaj a unei nave străine trebuie să fie stabilirea conformității cu standardele statului al cărui pavilion îl arborează nava respectivă. Atunci când aceste standarde sunt puse la îndoială vor fi consultate Autoritățile statului al cărui pavilion îl arborează nava respectivă. Aceste standarde privind încadrarea cu echipaj derivă din:

- Convenția internațională din 1974 privind siguranța pe mare (SOLAS);
- Convenția internațională din 1978 privind standardele de instruire a navigatorilor, brevetare/atestare și efectuare a serviciului de cart (STCW 78), conform amendamentelor;
- Convenția privind navigația comercială (standarde minime) (Convenția ILO nr. 147), care se referă printre altele la Convenția ILO nr. 53, art. 3 și 4;
- Certificatul pentru echipajul minim de siguranță a navigației [Rezoluția IMO A.890 (XXI)], anexa nr. 1;
- Instrucțiuni privind aplicarea principiilor încadrării cu echipaj de minimă siguranță [Rezoluția IMO A.890 (XXI)], anexa nr. 2.

Decizia de reținere, ca acțiune a statului în porturi, va fi luată numai pe baza motivelor specificate în instrumentele relevante, în paralel cu consultarea Autorităților statului al cărui pavilion îl arborează nava în cauză. Atunci când o astfel de decizie nu este încă luată, iar încadrarea cu echipaj generează în mod clar nesiguranță pentru voiajul sau pentru serviciul intenționat, decizia de reținere poate fi singura soluție.

3.2. **Controlul echipajului**

3.2.1. Dacă o navă este încadrată cu echipaj în conformitate cu un certificat pentru echipajul minim de siguranță a navigației sau în conformitate cu un document echivalent, eliberat de statul al cărui pavilion îl arborează nava, IPSC vor admite că nava respectivă este încadrată corespunzător cu echipaj, cu excepția cazului în care documentul a fost în mod evident eliberat fără a se ține seama de principiile existente în instrumentele relevante și în Instrucțiunile IMO privind aplicarea principiilor de încadrare cu echipaj minim de siguranță. În acest din urmă caz IPSC vor acționa în conformitate cu procedurile definite în paragraful 3.2.3.

3.2.2. Dacă numărul sau componența reală a echipajului nu corespunde certificatului pentru echipajul minim de siguranță a navigației, Autoritățile statului din portul respectiv vor cere consultarea Autorităților statului al cărui pavilion îl arborează nava respectivă în ceea ce privește ieșirea în larg a navei, numărul și componența reală a echipajului. Cererea privind aceste consultări se va face în cel mai scurt timp.

În cazul în care se obține un răspuns din partea Autorităților statului al cărui pavilion îl arborează nava respectivă, acesta va fi confirmat prin telex. Dacă numărul sau componența reală a echipajului nu este modificată conform certificatului pentru echipajul minim de siguranță a navigației sau Autoritățile statului al cărui pavilion este arborat de nava respectivă nu recomandă ieșirea în larg a

navei, aceasta va fi reținută conform criteriilor enumerate în paragraful 3.4 din prezenta anexă.

3.2.3. Dacă nava nu deține un document care atestă încadrarea cu echipaj minim de siguranță sau un document echivalent, Autoritățile statului din portul respectiv vor solicita Autorităților statului al cărui pavilion îl arborează nava respectivă să specifice numărul și componența echipajului, cerute, și să elibereze un document în această privință, în cel mai scurt timp. În cazul în care numărul sau componența reală a echipajului nu corespunde celor specificate de Autoritățile statului al cărui pavilion îl arborează nava respectivă, se va aplica procedura conținută în paragraful 3.2.2. Dacă Autoritățile statului al cărui pavilion îl arborează nava nu răspund solicitării Autorităților statului din portul respectiv, aceasta va constitui un motiv întemeiat pentru o inspecție mai detaliată, pentru a se stabili dacă numărul și componența echipajului sunt în conformitate cu principiile stabilite în paragraful 3.1. Navei i se va permite ieșirea în larg numai în cazul asigurării siguranței și numai după luarea în considerare a criteriilor privind reținerea, menționate în paragraful 3.4. În orice caz menționat mai sus standardele minime care vor fi aplicate nu vor fi mai stricte decât cele aplicate navelor care arborează pavilionul statului în al cărui port se află nava respectivă. Lipsa certificatului pentru echipajul minim de siguranță a navigației este considerată deficiență.

3.3. Controlul certificatelor

3.3.1. Controlul general al certificatelor de la bordul navelor se va realiza în conformitate cu procedurile stipulate în art. X și în Reglementarea 1/4 a Convenției STCW.

3.3.2. Controlul certificatelor asupra navelor angajate în transportul în vrac al încărcăturilor lichide cu grad ridicat de risc va fi realizat mai strict. IPSC vor face dovada că ofițerii și personalul nebrevetat, cu sarcini specifice și responsabilități privind aceste sarcini, referitoare la încărcătură și echipamentul necesar transportului acesteia, dețin documente autorizate care certifică pregătirea acestora conform cerințelor cap. V din Convenția STCW.

De la data de 1 februarie 2002 astfel de documente eliberate ofițerilor vor fi certificate corespunzătoare, fiind contrasemnate de STCW către administrația emitentă. Dacă ofițerul navighează la bordul unei nave aflate sub alt pavilion, se va solicita în mod suplimentar contrasemnătura pe certificatul respectiv a Autorităților statului al cărui pavilion îl arborează nava. Contrasemnătura va certifica conformarea la Regula V/1, paragraful 2 din Convenția STCW, conform amendamentelor din 1995, a comandantului navei, a ofițerului mecanic-șef, a ofițerului secund și a inginerului mecanic secund.

Nu va fi acceptată nici o scutire în ceea ce privește deținerea unor astfel de documente. Atunci când se constată o deficiență va fi informat comandantul navei și se va rectifica deficiența respectivă.

3.4. Reținerea – încadrare și certificare

Înainte de reținerea navei, în virtutea paragrafelor 3.2 și 3.3 din prezenta anexă, se vor lua în considerare următoarele circumstanțe:

- lungimea și natura voiajului sau a serviciului intenționat;
- dacă deficiența constatată prezintă sau nu o amenințare asupra navei, a persoanelor de la bord sau a mediului;
- dacă perioadele de odihnă corespunzătoare ale personalului pot sau nu pot să fie respectate;
- mărimea și tipul navei și al echipamentului cu care aceasta este dotată;
- natura încărcăturii.

Absența unui ofițer de punte sau a unui ofițer mecanic, care trebuie atestat, nu constituie motiv pentru reținerea navei atunci când absența este în conformitate cu preve-

derile excepționale aprobate de statul al cărui pavilion îl arborează nava respectivă, în conformitate cu prevederile art. VIII din Convenția STCW 78, amendată.

SECȚIUNEA a 4-a

Convenția privind navigația comercială (standarde minime) din 1976 (Convenția ILO nr. 147)

4.1. Inspecțiile realizate la bordul navelor în baza Convenției privind navigația comercială (standarde minime) din 1976 (Convenția ILO nr. 147) se vor referi la:

- a) Convenția privind vârsta minimă de încadrare în muncă, 1973 (nr. 138) sau Convenția privind vârsta minimă de încadrare în muncă la bordul navelor (revizuită, 1936, nr. 58) ori Convenția privind vârsta minimă de încadrare în muncă la bordul navelor, 1920 (nr. 7);
- b) Convenția privind examinarea medicală a marinarilor, 1946 (nr. 73);
- c) Convenția privind prevenirea accidentelor marinarilor, 1970 (nr. 134), art. 4 și 7;
- d) Convenția privind spațiile de locuit ale echipajului (revizuită), 1949 (nr. 92);
- e) Convenția privind spațiile de locuit ale echipajului (prevederi suplimentare), 1970 (nr. 133);
- f) Convenția privind hrana și aprovizionarea echipajului, 1946 (nr. 68, art. 5);
- g) Convenția privind certificatele de competență ale ofițerilor, 1936 (nr. 53, art. 3 și 4).

Inspecția privind certificatele de competență este tratată în secțiunea a 3-a a prezentei anexe. În exercițiul funcțiilor IPSC își vor exercita, pe baza aprecierii impresiei generale asupra navei, judecata profesională pentru a stabili dacă nava necesită o inspecție mai detaliată. Toate sesizările privind condițiile de la bordul navelor vor fi investigate amănunțit și vor fi luate măsurile considerate necesare în funcție de circumstanțe. IPSC își vor exercita, de asemenea, judecata profesională pentru a stabili dacă aceste condiții de la bordul navelor reprezintă un risc la adresa siguranței sau a sănătății echipajului, necesitând rectificarea acestora, și, în caz de necesitate, pot reține nava sau o pot opri din operațiunea în cursul căreia deficiențele au fost descoperite, până la luarea măsurilor corespunzătoare.

4.2. În măsura în care există motive întemeiate să se efectueze o inspecție mai detaliată, referitoare la prevederile Convenției ILO nr. 147, IPSC vor lua în considerare, atunci când efectuează inspecția, prevederile paragrafului anterior și considerațiile existente în publicația ILO „Inspectarea condițiilor de muncă de la bordul navelor: îndrumări privind procedura”.

4.3. Convențiile relevante în cadrul prevederilor paragrafului 4.4 sunt:

- a) Convenția privind rolul de echipaj, 1926 (nr. 22);
- b) Convenția privind repatrierea marinarilor, 1926 (nr. 22);
- c) Convenția privind responsabilitatea proprietarilor navei (Marinarii bolnavi și răniți), 1936 (nr. 55) sau Convenția privind asigurările de sănătate pe mare, 1936 (nr. 56) ori Convenția privind îngrijirea medicală sau indemnizațiile de boală, 1969 (nr. 130);
- d) Convenția privind libertatea asocierii și protecția dreptului la organizare, 1948 (nr. 87);
- e) Convenția privind dreptul la organizare și contract colectiv, 1949 (nr. 98).

4.4. Dacă IPSC primesc o plângere referitoare la neîntrunirea standardelor stabilite în convențiile enumerate în paragraful 4.3, problema va fi raportată Autorității maritime, consulare sau diplomatică celei mai apropiate statului al cărui pavilion este arborat de nava respectivă, pentru luarea măsurilor necesare. Dacă se consideră necesar, autoritatea corespunzătoare poate pregăti un raport către Autoritățile statului al cărui pavilion este arborat de nava

respectivă, pe cât posibil cu o confirmare, împreună cu o copie transmisă la Organizația Internațională a Muncii.

4.5. Informațiile cuprinse în publicația ILO „Inspectarea condițiilor de muncă de la bordul navelor: îndrumări privind procedura”, referitoare la:

1. proceduri de control al navelor sub pavilion național;
 2. instruirea profesională;
 3. certificatele de competență ale ofițerilor;
 4. orele de muncă și încadrarea cu echipaj,
- nu vor fi considerate prevederi relevante pentru inspectarea navelor, ci numai informații pentru IPSC.

SECȚIUNEA a 5-a

Convenția internațională privind măsurarea tonajului navelor din 1969 (TONNAGE 69)

5.1. TONNAGE 69 se aplică navelor cu lungimea de și peste 24 metri, angajate în transport internațional. Acestor nave trebuie să li se elibereze Certificatul internațional de capacitate, 1969.

5.2. În scopul controlului statului portului, IPSC vor verifica dacă nava deține Certificatul internațional de capacitate, 1969. Dacă în urma inspecției mai detaliate constată că principalele caracteristici ale navei diferă de cele cuprinse în Certificatul internațional de capacitate, 1969, astfel încât să conducă la creșterea tonajului brut sau a tonajului net, vor informa Administrația statului al cărui pavilion este arborat de nava respectivă.

5.3. Tonajul brut va fi folosit ca parametru de capacitate în convențiile relevante, codurile și în alte documente relevante. Totuși IPSC vor avea cunoștință de faptul că navele existente își pot păstra vechea capacitate, măsurată în baza reglementărilor naționale în vigoare înainte de intrarea în vigoare a Convenției TONNAGE 69, în scopul aplicării la acestea a cerințelor relevante în baza convențiilor aplicabile. Pentru astfel de nave rubrica corespunzătoare din Certificatul internațional de capacitate, 1969, sau din alte documente oficiale eliberate de administrația respectivă poate indica numai vechea capacitate, măsurată în baza reglementărilor naționale în vigoare înainte de intrarea în vigoare a Convenției TONNAGE 69, cu următoarea mențiune în subsolul documentului: „Capacitatea navei mai sus menționate a fost măsurată de Autoritățile corespunzătoare ale administrației în conformitate cu reglementările naționale în vigoare privind capacitatea navelor înainte de intrarea în vigoare a Convenției TONNAGE 69”.

SECȚIUNEA a 6-a

Nave cu prioritate pentru inspecții

6.1. În selectarea navelor în vederea inspecției, Autoritățile vor acorda prioritate următoarelor tipuri de nave:

1. navele care vizitează portul unui stat, a cărui autoritate este semnatară a prezentului memorandum, pentru prima dată sau după o absență de sau mai mare de 12 luni;

2. nave care transportă bunuri sau mărfuri periculoase ori poluante, care nu au raportat toate informațiile relevante privind particularitățile acestora, deplasările și mărfurile periculoase sau poluante transportate către Autoritățile portuare ale statului de coastă;

3. navele care au permisiunea de a părăsi portul unui stat a cărui autoritate este semnatară a prezentului memorandum, cu condiția ca deficiențele constatate să fie rectificate într-o perioadă specificată, până la expirarea acestei perioade;

4. navele care au fost raportate Autorităților interesate, de către piloți, Autoritățile portuare, comandatul navei, membrii echipajului sau de către oricare altă persoană sau organizație cu interese legitime privind siguranța operării navei, a condițiilor de viață și de muncă de la bordul acesteia ori prevenirea poluării, cu excepția cazului în care Autoritățile interesate consideră raportul sau plângerea respectivă ca fiind în mod vădit nefondată în privința deficiențelor care prejudiciază siguranța navigației;

5. navele care au fost suspendate din categoria lor din motive de siguranță, într-o perioadă anterioară de 6 luni;

6. navele care au constituit tema raportului sau a notificării unei alte Autorități;

7. navele care:

– au fost implicate într-o coliziune, eșuare sau avarie în drumul spre port;

– au fost acuzate de pretinsa violare a prevederilor privind deversarea substanțelor și a resturilor periculoase;

– au fost manevrate într-o manieră defectuasă sau lipsită de siguranță, în timp ce reglementările privind rutele, adoptate de IMO, sau practicile și procedurile de siguranță a navigației nu au fost respectate; sau

– au fost în alt fel operate, astfel încât să genereze pericole la adresa persoanelor, proprietăților sau mediului.

*ANEXA Nr. 3
la memorandum*

INSTRUCȚIUNI

care trebuie respectate de către inspectorii pentru controlul statului portului la inspectarea navelor situate sub dimensiunile reglementate de convenție

SECȚIUNEA 1

Navele situate sub dimensiunile reglementate de Convenție

1.1. Următoarele prevederi reprezintă ghidul de aplicare a secțiunii 2.5 din prezentul memorandum, cu privire la navele situate sub dimensiunile reglementate de Convenție.

1.2. În măsura în care un instrument relevant nu este aplicabil unei nave situate sub dimensiunile reglementate de Convenție, sarcina IPSC este de a evalua dacă nava corespunde sau nu standardelor acceptabile privind siguranța, sănătatea sau mediul. În decursul acestei evaluări IPSC vor lua în considerare factori, cum ar fi: lungimea și natura voiajului sau serviciului intenționat, mărimea și categoria navei, echipamentul acesteia și natura încărcăturii.

1.3. În exercitarea funcțiilor lor, potrivit paragrafului 1.2, IPSC se vor conduce după toate certificatele și alte documente eliberate de statul al cărui pavilion este arborat de nava respectivă. IPSC își vor exercita sarcinile pe baza acestor certificate și documente și pe baza aprecierii generale asupra navei, judecata profesională pentru a decide dacă și în

ce privește nava necesită o inspecție mai detaliată, luând în considerare factorii menționați în paragraful 1.2. În efectuarea unei inspecții mai detaliate IPSC vor acorda atenție, în măsura în care consideră necesar, punctelor menționate în paragraful 1.4. Lista nu este considerată ca fiind exhaustivă, dar este destinată să dea o exemplificare a punctelor relevante.

1.4. Probleme de importanță generală

1.4.1 Probleme legate de condițiile de stabilire a liniilor de încărcare:

1. etanșare împotriva intemperțiilor (sau etanșare la apă, după caz) a punților navei;
2. deschiderile și dispozitivele de închidere;
3. închiderile etanșe pentru deschiderile din suprastructură;
4. dispozitive de sabordare;
5. ieșiri laterale în bordaj;
6. ventilatoarele și tubulatură de aerisire;
7. informații privind stabilitatea.

1.4.2. Alte probleme legate de siguranța vieții pe mare:

1. dispozitive de salvare;
2. dispozitive de stingere a incendiilor;
3. condiția generală a structurii (corp, punte, capace de magazii etc.);
4. echipament de navigație, inclusiv instalații radio.

1.4.3. Probleme legate de prevenirea poluării pe mare:

1. mijloace de control al descărcării petrolului și amestecurilor de produse petroliere, de exemplu: echipament pentru separarea sau filtrarea petrolului de apă sau alte echipamente și mijloace (tancuri de reținere a petrolului și a amestecurilor de produse petroliere sau a reziduurilor petroliere);

2. prezența petrolului în santina compartimentului de mașini;
3. mijloace de îndepărtare a petrolului, amestecurilor de produse petroliere sau a reziduurilor petroliere;
4. controlul organismelor nedorite în apa de balast.

1.5. În cazul deficiențelor considerate ca fiind pericol la adresa siguranței, sănătății sau mediului, IPSC vor lua acele măsuri care includ, dacă este necesar, reținerea navei, luând în considerare factorii menționați în paragraful 1.2, pentru a se asigura că deficiențele sunt rectificate sau că nava, în cazul în care i se permite să plece spre alt port, nu prezintă o amenințare clară la adresa siguranței, sănătății sau mediului.

*ANEXA Nr. 4
la memorandum*

FAPTE CONSIDERATE MOTIVE ÎNTEMEIATE

1. Autoritățile vor considera *motive clare*, printre altele, următoarele:

1. raportul sau notificarea înaintată de către o altă Autoritate;
2. raportul sau plângerea înaintată de către comandantul navei, de un membru al echipajului sau de oricare persoană ori organizație cu interese legitime privind operarea în siguranță a navei, condițiile de viață și de muncă de la bordul navei sau prevenirea poluării, cu excepția cazului în care Autoritatea interesată consideră raportul sau plângerea respectivă ca fiind în mod evident nefondată. Identitatea persoanei depunătoare a raportului sau plângerii nu va fi dezvăluită comandantului navei sau armatorului navei respective;
3. alte indicații care pot conduce la o inspecție mai detaliată, având în vedere, în special, prevederile anexelor nr. 2 și 3 la memorandum.

2. În sensul controlului respectării cerințelor operaționale de bord, următoarele fapte sunt considerate *motive întemeiate*:

1. deficiențele operaționale dovedite în timpul procedurilor controlului statului portului, în conformitate cu convențiile SOLAS 74, MARPOL 73/78 și STCW 1978;

2. dovezi privind încălcarea și alte operațiuni care nu se desfășoară cu respectarea siguranței sau în conformitate cu Instrucțiunile IMO;

3. implicarea navei în incidente datorită faptului că nu s-a conformat cerințelor operaționale;

4. dovezile rezultate în urma unui incendiu sau din rolul de abandon al navei, conform cărora echipajul se dovedește că nu este familiarizat cu procedurile esențiale;

5. descărcarea substanțelor de pe navă în marș, în timpul staționării la ancoră sau în timpul staționării în dană, care sunt ilegale în baza oricărei convenții internaționale;

6. indicații conform cărora membrii relevanți ai echipajului sunt incapabili să comunice corespunzător între ei sau cu alte persoane de la bord, ori indicații conform cărora nava nu poate comunica cu Autoritățile de coastă fie în limba comună, fie în limba respectivelor Autorități.

*ANEXA Nr. 5
la memorandum*

CRITERII DE CALIFICARE pentru inspectorii pentru controlul statului portului

1. În conformitate cu prevederile secțiunii 3.5.1, IPSC trebuie să fie calificați și autorizați în mod corespunzător de către Autorități, pentru a efectua inspecții ale controlului statului portului.

2. Un IPSC calificat în mod corespunzător trebuie să îndeplinească minimum un an în serviciul statului ca inspector de registru/clasificare, în conformitate cu instrumentele relevante, și trebuie să aibă în posesie următoarele documente:

1. certificatul de competență pentru comandantul de navă, care dă dreptul acelei persoane de a prelua comanda pe navă maritimă de cursă lungă de 3.000 t tonaj brut sau mai mult (vezi STCW, Regulamentul II/2); sau
2. certificatul de competență pentru șeful mecanic, care dă dreptul acelei persoane de a prelua sarcinile respective ale navei maritime de cursă lungă cu mașina principală de sau mai mare de 3.000 kW (vezi STCW, Regulamentul II/2), sau
3. examenul absolvit ca arhitect naval, inginer de mașini sau inginer, cu experiență în domeniu de cel puțin 5 ani; sau
4. calificarea profesională echivalentă, stabilită de administrație.

IPSC menționați la paragrafele 1 și 2 de mai sus trebuie să fi servit nu mai puțin de 5 ani pe mare ca inspector de punte sau în departamentul mașini.

3. În mod alternativ un IPSC este considerat ca fiind în mod corespunzător calificat, dacă:

1. deține o diplomă universitară corespunzătoare sau diplomă echivalentă de pregătire;
2. s-a pregătit și calificat la școala pentru inspectorii de siguranța navelor;

3. a servit cel puțin 2 ani ca inspector de registru al controlului de stat, realizând inspecții și certificări în conformitate cu instrumentele relevante.

4. Un IPSC calificat în mod corespunzător trebuie să fie capabil să comunice oral și în scris cu marinarii, în limba de circulație pe mare.

5. Un IPSC calificat în mod corespunzător trebuie să cunoască prevederile instrumentelor și procedurilor relevante privind controlul statului portului.

Un IPSC care nu îndeplinește criteriile mai sus menționate este acceptat dacă este angajat pentru efectuarea controlului statului portului de către Autorități, înainte de 3 ani de la intrarea în vigoare a prezentului memorandum pentru o anumită Autoritate.

*ANEXA Nr. 6
la memorandum*

STANDARDE

privind cartea de identitate a inspectorilor pentru controlul statului portului

Cartea de identitate va conține cel puțin următoarele informații:

- numele Autorității emitente;
- numele complet al deținătorului cărții de identitate;
- fotografie actualizată a deținătorului cărții de identitate;
- semnătura deținătorului cărții de identitate;

e) declarație care să conțină faptul că deținătorul cărții de identitate este autorizat să efectueze inspecții în conformitate cu legislația națională.

În cazul în care limba folosită este alta decât limba engleză, cartea de identitate va include traducerea în limba engleză.

Formatul cărții de identitate va fi stabilit de Autoritățile competente.

*ANEXA Nr. 7
la memorandum*

RAPOARTELE PRIVIND INSPECȚIA

Raportul inspecției în conformitate cu Memorandumul de înțelegere privind controlul statului portului în regiunea Mării Negre

FORMULAR A

Autoritatea care raportează inspecția	copie către: comandant	
Adresă	biroul central	
Telefon	PSCO	
Telefax	dacă nava este reținută, copie către: statul de pavilion	
	IMO	
	organizația	
	recunoscută, dacă	
	este cazul	
1. Denumirea autorității care raportează inspecția	2. Denumirea navei	5. Indicativ de apel
3. Pavilionul navei	4. Tipul navei	8. Greutate maximă (dacă este cazul)
6. Număr IMO	7. Tonaj brut	11. Locul inspecției
9. Anul fabricației	10. Data inspecției	
12. Societatea de clasificare	13. Data eliberării** **	
14. companiei**		
15. Certificate relevante		
a) titlu	b) autoritatea emitentă	c) Data emiterii și expirării
1.		
2.		
3.		
4.		
5.		
6.		
7.		
8.		
9.		
10.		
11.		
12.		
d) Informații privind inspecția intermediară sau anuală**		
1.		
2.		
3.		
4.		
5.		
6.		
7.		
8.		
9.		
10.		
11.		
12.		
16. Deficiențe	nu	da (v. formularul B anexat)
17. Nnavă reținută	nu	da***
18. Documentație de susținere	nu	da (v. anexa)

Unitate emitentă

Nume

PSCO autorizat corespunzător, aparținând autorității care face raportul

**

* Acest raport a fost întocmit exclusiv în scopul informării comunității portului și este destinat să fie efectuat o inspecție de către statul portului menționat în titlu. Acest raport nu poate fi considerat certificat de navigabilitate, garantat sau certificatului pe care nava trebuie să îl dețină.

** A se completa în caz de detenție.

*** Comandanții, proprietarii și/sau operatorii navei sunt avertizați că informațiile detaliate asupra detenției navei pot face obiectul unei publicități ulterioare.

Telefon
Telefax

Semnătura

Prezentul raport trebuie să fie păstrat la bord pentru o perioadă de 2 ani și trebuie să fie pus oricând, spre examinare, la dispoziția ofițerilor pentru controlul statului portului

Raportul inspecției în conformitate cu Memorandumul de înțelegere privind controlul statului portului în regiunea Mării Negre

FORMULAR B

Autoritatea care raportează inspecția	copie către: comandant
Adresă	biroul central PSCO
Telefon	dacă nava este reținută, copie către: statul de pavilion
Telefax	IMO organizația recunoscută, dacă este cazul
2 Denumirea navei	6. Număr IMO
10. Data inspecției	2. Locul inspecției
21. Natura deficienței ¹	Convenția ²
	Măsuri luate ³

Nume

PSCO al autorității care face raportul, autorizat în mod corespunzător

1. Această inspecție nu constituie o inspecție completă, deficiențele menționate nefiind exhaustive. În cazul detenției, se recomandă o inspecție completă, iar toate deficiențele să fie rectificate înainte de a se solicita o re-inspecție.
2. A se completa în caz de detenție
3. Măsurile luate inclu, spre exemplu, navă reținută/eliberată, statul de pavilion informat, societatea de.. informată, portul următor informși



R A P O R T**privind deficiențele nerectificate în întregime sau reparate în mod provizoriu**

În conformitate cu prevederea paragrafului 3.8 din Memorandumul de înțelegere privind controlul statului portului în regiunea Mării Negre
(Copie către Autoritatea maritimă a următorului port de escală, administrație portuară sau altă autoritate certificatoare, dacă este necesar)

- | | |
|---|---|
| 1. Din (țara/regiunea) | 2. Portul |
| 3. Spre (țara/regiunea) | 4. Portul |
| 5. Denumirea navei | 6. Data plecării |
| 7. Timpul și locul estimat de sosire | |
| 8. Număr IMO | 9. Pavilionul navei și POR |
| 10. Tipul navei | 11. Indicativ de apel |
| 12. Tonajul brut | 13. Anul fabricației |
| 14. Autoritatea emitentă a certificatelor relevante | |
| 15. Natura deficiențelor care urmează să fie rectificate: | 16. Măsurile sugerate (inclusiv măsurile la următorul port de |
| | escală): |
| | |

Măsurile luate:

Autoritatea care face raportul

Numele

PSC, autorizat în mod corespunzător, al autorității care raportează

Unitatea

Facsimil

Semnătura

Data

R A P O R T**cu privire la acțiunea întreprinsă de autoritatea care face notificarea**

În conformitate cu prevederile Memorandumului de înțelegere privind controlul statului portului în regiunea Mării Negre (prin facsimil și/sau poștă)

- | | |
|---|--|
| 1. Către: Numele | |
| Funcția | |
| Autoritatea | |
| Telefon | Telefax |
| Data | |
| 2. De la: Numele | |
| Funcția | |
| Autoritatea | |
| Telefon | Telefax |
| 3. Denumirea navei | |
| 4. Indicativ de apel | 5. Numărul IMO |
| 6. Portul în care se efectuează inspecția | |
| 7. Data inspecției | |
| 8. Măsurile luate: | |
| a) Deficiențe | b) Măsurile luate |
| | |
| 9. Portul următor | Data |
| 10. Documentație <input type="checkbox"/> Nu | <input type="checkbox"/> Da (vezi materialul atașat) |
| | Semnătura |

R A P O R T**cu privire la contravenția la Convenția MARPOL 73/78 (art. 6)**

În conformitate cu prevederile Memorandumului de înțelegere privind controlul statului portului în regiunea Mării Negre

Autoritatea emitentă

Adresa

Telefon

Telefax

Copie către: Comandant

- | | |
|-------------------------------|---|
| 1. Țara care raportează | 3. Pavilionul navei |
| 2. Denumirea navei | 6. Numărul IMO |
| 4. Tipul navei | 8. Încărcătura maximă (când este cazul) |
| 5. Indicativul de apel | 10. Societatea de clasificare |
| 7. Tonajul brut | 12. Locul incidentului |
| 9. Anul fabricației | |
| 11. Data incidentului | |

13. Data investigației

14. În cazul unei contravenții la prevederile de descărcare, se poate întocmi în mod suplimentar un alt raport la raportul statului portului asupra deficiențelor. Acest raport va fi întocmit în conformitate cu părțile 2 și 3 ale apendixului 2 și/sau cu părțile 2 și 3 ale apendixului 3, de la caz la caz, și va fi completat de următoarele documente:

1. o declarație a persoanei care a observat poluarea;
2. informațiile corespunzătoare menționate în secțiunea 1 partea a 3-a din apendixurile 2 și 3 ale Procedurilor. Declarația va include considerațiile persoanei care a observat poluarea, care au dus la concluzia sa că nici o altă sursă de poluare din celelalte posibile nu a fost sursă reală de poluare;
3. declarațiile privind procedurile de prelevare a mostrelor din petele de hidrocarburi și de la bord. Acestea vor include locul și ora prelevării mostrelor, identitatea persoanelor care le prelevează, precum și chitanțele prin care să

Numele și funcția oficialului desemnat și autorizat corespunzător pentru investigarea contravențiilor

*ANEXA Nr. 8
la memorandum*

SCHIMBUL DE MESAJE

al autorităților regionale în conformitate cu secțiunea 3.8 a prezentului memorandum

1. În cazul în care există deficiențe care nu sunt rectificate în întregime sau care sunt reparate provizoriu se va trimite un mesaj către Autoritățile statului din regiunea următorului port de escală în care nava este situată.

2. Schimbul de mesaje în conformitate cu paragraful 1 de mai sus se va efectua prin folosirea facilităților de comunicare încorporate în sistemul de informații descris în anexa nr. 9 la prezentul memorandum și/sau prin facsimiluri de forma celor conținute în apendixul la anexa mai sus menționată.

3. Fiecare mesaj în conformitate cu paragraful 1 va conține următoarele informații:

1. data;

19. măsuri sugerate a fi luate în următorul port de escală;

20. numele și numărul transmisorului facsimilului;

21. adresa de e-mail.

poată fi identificate persoanele care le-au primit în custodie sau către care s-a făcut transferul lor.;

4. rapoartele privind rezultatele analizării mostrelor prelevate din petele de hidrocarburi și de la bordul navei; rapoartele vor include rezultatele analizelor, descrierea metodelor folosite, referiri sau copii de pe documentația științifică care atestă acuratețea și valabilitatea metodelor folosite, precum și numele persoanelor care au efectuat analizele și experiența acestora;

5. dacă este cazul, o declarație a IPSC care a fost la bord, cu precizarea funcției și organizației în cadrul căreia lucrează;

6. declarațiile persoanelor chestionate;

7. declarațiile martorilor;

8. fotografiile ale petei de hidrocarburi;

9. copii din paginile relevante ale Registrului de înregistrare a hidrocarburilor de la bordul navelor-tanc sau de mărfuri generale și ale jurnalelor de bord, precum și ale înregistrărilor descărcărilor de la bord etc.

2. țara de proveniență (de la);

3. portul;

4. țara de destinație (către);

5. portul;

6. declarație privind deficiențele care trebuie rectificate;

7. denumirea navei;

8. numărul de identificare IMO;

9. tipul navei;

10. pavilionul navei;

11. indicativul de apel al navei;

12. tonajul brut;

13. anul fabricației;

14. autoritatea emitentă a certificatelor relevante;

15. data plecării;

16. locul și timpul estimat al sosirii;

17. natura deficiențelor;

18. măsurile luate;

*ANEXA Nr. 9
la memorandum*

SISTEMUL

de informații privind inspecțiile

1. Pentru a asista Autoritățile în selectarea navelor sub pavilion străin în vederea inspecției în porturile lor trebuie ca Autoritățile să aibă la dispoziție informații actualizate asupra navelor sub pavilion străin în unul dintre celelalte porturi regionale, cu 6 luni înainte.

2. În acest scop Autoritățile vor iniția asigurarea unui centru de informații constituit în baza secțiunii 4.3 a prezentului memorandum, de preferat prin mijloace computerizate de transmitere a datelor, care să conțină informații asupra navelor inspectate în porturile naționale, bazate pe informațiile descrise în anexa nr. 7 la prezentul memorandum. Inserarea informațiilor în dosarele de inspecție se va face, de preferință, prin introducerea comp. terizată directă, a datelor zilnice.

3. În scopul schimbului rapid de informații sistemul de informații va utiliza acele instalații de comunicare care să permită schimbul de mesaje direct, computerizat, între Autoritățile individuale, care să includă notificările la care s-a făcut referire în secțiunea 3.8, precum și schimbul de

informații asupra încălcărilor operaționale la care s-a făcut referire în secțiunea 5.

4. Informațiile la care s-a făcut referire în paragrafele 2 și 3 de mai sus vor fi înaintate în formă standard și în conformitate cu formatul standard prezentat în ghidul utilizatorilor sistemului de informații asigurat de centrul de informații.

5. Centrul de informații va organiza procesarea informațiilor prezentate în paragraful 2 de mai sus în așa fel încât să se asigure că datele asupra inspecției sunt ușor accesibile atât în scopul consultărilor, cât și în scopul actualizării acestora în conformitate cu procedurile stabilite în ghidul utilizatorilor sistemului de informații asigurat de centrul de informații.

6. Telexul sau facsimilul va rămâne un sistem alternativ de schimb de informații în formă standard, stabilite în apendixul la prezenta anexă.

7. Informațiile în scopuri administrative, cum ar fi cele de ordin statistic, vor fi furnizate de secretariat, sub îndrumarea comitetului. Acestea se vor baza pe datele furnizate de centrul de informații.

8. Sistemul de informații indicat în paragrafele precedente va fi implementat pe întreaga perioadă a efectivității prezentului memorandum.

Se vor realiza în permanență studii privind monitorizarea și, dacă este cazul, îmbunătățirea calității sistemului.

9. Atunci când sunt constatate deficiențe care conduc la amânarea operării sau la reținerea navei, autoritatea controlului statului portului va trimite o copie de pe raportul la care s-a făcut referire în anexa nr. 7 la prezentul memorandum

administrației statului al cărui pavilion este arborat de nava respectivă.

10. Cu consimțământul Autorităților centrul de informații va înainta, în numele acestor Autorități, raporturi asupra

reținerii către IMO, în conformitate cu reglementarea I/19 a Convenției SOLAS 74, cu art. 11 din Convenția MARPOL 73/78, cu art. 21 din Convenția privind liniile de încărcare 66 și cu art. X din Convenția STCW 78, precum și către Organizația Internațională a Muncii, în conformitate cu art. 4 din Convenția ILO nr. 147.

APENDIX LA ANEXA Nr. 9
la memorandum

FORMA TELEX SAU FACSIMIL DE RAPORT ASUPRA INSPECȚIEI

Raportul asupra inspecției:

1. numele țării emitente;
 2. denumirea navei;
 3. pavilionul navei;
 4. tipul navei;
 5. indicativul de apel al navei;
 6. numărul IMO;
12. deficiențe (da/nu)
 13. amânarea operării/reținere navă (da/nu)
 14. natura deficiențelor²⁾ (format: def: def: def:)
 15. măsuri luate³⁾ (format: def: def: def:)

7. tonajul brut;
8. anul fabricației;
9. datele asupra inspecției (format: dd-mm-yy);
10. locul inspecției;
11. certificate relevante¹⁾:
 - a) titlul certificatului
 - b) autoritatea emitentă
 - c) data eliberării și a expirării (format: dd-mm-yy/dd-mm-yy)
 - d) ultima inspecție intermediară (format: dd-mm-yy/autoritate/loc)

la memorandum

CRITERII CALITATIVE
pentru aderarea la Memorandumul Marea Neagră

Criterii calitative

Autoritatea maritimă a unui stat poate adera ca membru complet, cu condiția îndeplinirii următoarelor criterii calitative:

1. să subscrie în mod explicit la obligațiile rezultate în baza prezentului memorandum, acordând o atenție deosebită în privința contribuției la efortul comun de eliminare a operării navelor situate sub standarde;
2. să ia toate măsurile necesare pentru a încuraja ratificarea tuturor instrumentelor relevante în vigoare. Autoritatea maritimă nu va aplica controlul statului portului acelor instrumente care nu au fost încă ratificate de către statul acesteia;
3. să aibă capacitatea suficientă, din punct de vedere logistic și în fapt, de a se conforma în mod corespunzător standardelor maritime internaționale referitoare la siguranța maritimă, prevenirea poluării, condițiile de viață și de muncă de la bordul navelor care arborează pavilionul sta-

tului acestora, standarde care trebuie să includă angajarea de inspectori de registru calificați în mod corespunzător și care își desfășoară activitatea în baza responsabilităților administrației sale, care va fi demonstrată și dovedită în fața comitetului l-a care s-a făcut referire în secțiunea 7.1;

4. să aibă capacitatea suficientă din punct de vedere logistic și în fapt, de a se conforma în totalitate prevederilor și activităților desfășurate cu respectarea prezentului memorandum, în scopul îndeplinirii angajamentelor lor, care trebuie să includă angajarea inspectorilor pentru controlul statului portului, calificați în mod corespunzător, care își desfășoară activitatea în baza responsabilităților administrațiilor lor, care vor fi demonstrate și dovedite în fața comitetului la care s-a făcut referire în secțiunea 7.1;

5. să stabilească de la data efectivă a aditerii sale ca membru o conexiune la care s-a făcut referire în anexa nr. 9 la prezentul memorandum cu sistemul de informații la care s-a făcut referire în secțiunea 4.3;

6. să semneze un acord financiar pentru plata costurilor de operare ale prezentului memorandum și la data efectivă să plătească contribuția financiară la bugetul aprobat de comitetul menționat la secțiunea a 7-a.

Evaluarea respectării condițiilor mai sus menționate va fi valabilă doar pentru fiecare caz individual și nu va crea precedente pentru nici un caz viitor, nici pentru Autoritățile prezente în baza acestui memorandum, nici pentru potențialii noi semnatori.

ANEXA Nr. 11
la memorandum

TERMENII DE REFERINȚĂ AI SECRETARIATULUI

Pe baza sarcinilor definite în secțiunea 7.6 din memorandum se menționează mai jos câteva indicații asupra ser-

viciilor pe care le poate asigura secretariatul. Indicațiile enumerate au numai un caracter ilustrativ. Deciziile privind sarcinile secretariatului trebuie să fie luate de comitet, în sensul prevederilor secțiunii 7.3.

1. Pregătește materialul pentru întrunirile comitetului.

¹⁾ A se repeta pentru fiecare certificat relevant.

²⁾ Inclusiv referirea la Convenția relevantă, dacă este indicată de documentul de bord.

³⁾ Pot fi adăugate ca alternativă la pct. 14 (natura deficiențelor), dacă măsura luată are legătură directă cu deficiența care îi corespunde. Deficiențele și măsurile luate trebuie separate de (/) (format 15 def/1a/1a; def/1a/1a).

2. Prezintă sugestiile comitetului către miniștrii responsabili pentru siguranța maritimă.

3. Distribuie materialele către membrii comitetului, ai IMO, ILO și către oricare alt organism sau instituție, după cum este necesar.

4. Organizează întrunirile comitetului.

5. Pregătește înregistrările sumare ale întrunirilor comitetului, precum și celelalte materiale rezultate în urma acestor întruniri.

6. Prezintă informațiile statistice asupra deficiențelor constatate, precum și analiza naturii respectivelor deficiențe.

7. Prezintă informații statistice asupra inspecțiilor efectuate de autorități.

8. Informează, după necesități, organismele internaționale, cum ar fi IMO, ILO sau oricare organism sau instituție, asupra evoluției controlului statului portului.

9. Supraveghează sistemul de informații computerizat

10. Înaintează propuneri și execută deciziile comitetului referitoare la evoluția viitoare a sistemului de informații.

11. Furnizează altor autorități, organisme sau organizații interesate informații privind memorandumul.

12. Soluționează din punct de vedere administrativ cererile Autorităților de aderare la memorandum și de îndeplinire a procedurilor formale de aderare cerute de comitet.

13. Propune bugetul anual de funcționare a secretariatului.

14. Anual predă bugetul pe anul precedent, incluzând sugestii de plată sau de plăți adiționale.

15. Avizează alte aspecte financiare ale memorandumului.

Secretariatul va include un secretar, un locțiitor și personal adițional tehnic și administrativ, așa cum consideră comitetul. Secretarul va fi un cetățean al țării gazdă. Locțiitorul poate fi național al oricărei alte țări. Locțiitorul va

fi stabilit de comitet, la propunerea Autorităților naționale semnatare. Personalul adițional tehnic și administrativ va fi stabilit de secretar și prezentat comitetului.

Semnat la ziua anul

ANEXA Nr. 2

PLATA
contribuției anuale a părții române în conformitate cu Memorandumul de înțelegere
privind controlul statului portului în regiunea Mării Negre

Nr. crt.	Denumirea contribuției	Sediul	Valoarea
1.	Contribuția Autorității maritime române la Secretariatul Memorandumului de înțelegere privind controlul statului portului în regiunea Mării Negre	Istanbul (Republica Turcia)	10.000 USD

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 (alocat numai persoanelor juridice bugetare).

Adresa pentru publicitate: Centrul pentru relații cu publicul, București, șos. Panduri nr. 1,
bloc P33, parter, sectorul 5, tel. 411.58.33 și 411.97.54, tel./fax 410.77.36.

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

