



MONITORUL OFICIAL

AL

ROMÂNIEI

Anul 171 (XV) — Nr. 369

PARTEA I
LEGI, DECRETE, HOTĂRÂRI ȘI ALTE ACTE

Vineri, 30 mai 2003

SUMAR

<u>Nr.</u>	<u>Pagina</u>	<u>Nr.</u>	<u>Pagina</u>	
		654.	— Ordin al ministrului lucrărilor publice, transporturilor și locuinței pentru aprobarea Regulamentului de aplicare a prevederilor Ordonanței Guvernului nr. 38/2000 privind implementarea standardelor internaționale pentru siguranța navelor, prevenirea poluării și asigurarea condițiilor de muncă și viață la bordul navelor maritime sub pavilion străin care utilizează porturile sau instalațiile românești din largul mării, care operează pe sau deasupra platoului continental românesc (controlul statului portului)....	2–16
513.	— Ordin al ministrului sănătății și familiei pentru aprobarea procedurii privind comunicarea datelor legate de circulația produselor medicamentoase de uz uman ce fac parte din portofoliul propriu de distribuție angro al unui producător sau distribuitor de medicamente autorizat	1–2		
649.	— Ordin al ministrului finanțelor publice pentru modificarea Ordinului ministrului finanțelor publice nr. 1.772/2002 pentru reglementarea datei plății salariilor la instituțiile publice.....	2		

ACTE ALE ORGANELOR DE SPECIALITATE ALE ADMINISTRAȚIEI PUBLICE CENTRALE

MINISTERUL SĂNĂȚĂII ȘI FAMILIEI

ORDIN

pentru aprobarea procedurii privind comunicarea datelor legate de circulația produselor medicamentoase de uz uman ce fac parte din portofoliul propriu de distribuție angro al unui producător sau distribuitor de medicamente autorizat

Având în vedere Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 152/1999 privind produsele medicamentoase de uz uman, aprobată și modificată prin Legea nr. 336/2002,
ținând seama de Referatul de aprobare al Direcției generale farmaceutice și Centrului de Calcul, Statistică Sanitară și Documentare Medicală nr. DB 4.776/2003,
în temeiul Hotărârii Guvernului României nr. 22/2001 privind organizarea și funcționarea Ministerului Sănătății și Familiei, cu modificările și completările ulterioare,

ministrul sănătății și familiei emite următorul ordin:

Art. 1. — (1) Se aprobă modelul de comunicare a datelor legate de circulația produselor medicamentoase ce fac parte din portofoliul propriu de distribuție angro al unui producător sau distribuitor de medicamente autorizat, denumit în continuare *lista proprie*.

(2) Actualizarea și comunicarea listei proprii, în formatul său electronic, se realizează cu ajutorul unei aplicații denumite *CADIS*, concepută de Direcția generală farmaceutică și Centrul de Calcul, Statistică Sanitară și Documentare Medicală.

(3) În scopul utilizării aplicației CADIS s-a alcătuit manualul de utilizare a acesteia, care va fi transmis de către Direcția generală farmaceutică fiecărui utilizator împreună cu forma electronică a aplicației.

Art. 2. — Lista proprie de produse medicamentoase se stabilește de către fiecare producător și distribuitor angro, pe baza Nomenclatorului de produse medicamentoase de uz uman pe anul în curs, emis de Agenția Națională a Medicamentului și în conformitate cu prevederile legale în vigoare.

Art. 3. — (1) Producătorii și distribuitorii angro de medicamente vor transmite Direcției generale farmaceutice, trimestrial, în primele 10 zile de la încheierea trimestrului, în

format electronic, lista proprie de produse medicamentoase de uz uman (pe dischetă sau prin e-mail).

(2) Procesarea datelor se efectuează de către Direcția generală farmaceutică împreună cu Centrul de Calcul, Statistică Sanitară și Documentare Medicală.

(3) Fiecare producător și distribuitor angro de medicamente răspund de conformitatea datelor transmise.

Art. 4. — Direcția generală farmaceutică, Centrul de Calcul, Statistică Sanitară și Documentare Medicală, agenții economici producători și distribuitori angro vor duce la îndeplinire prevederile prezentului ordin.

Art. 5. — Prezentul ordin va fi publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I.

Ministrul sănătății și familiei,
Daniela Bartoș

București, 27 mai 2003.
Nr. 513.

MINISTERUL FINANTELOR PUBLICE

ORDIN

pentru modificarea Ordinului ministrului finanțelor publice nr. 1.772/2002 pentru reglementarea datei plății salariilor la instituțiile publice

În temeiul prevederilor art. 10 alin. (6) din Hotărârea Guvernului nr. 267/2003 privind organizarea și funcționarea Ministerului Finanțelor Publice,

ministrul finanțelor publice emite următorul ordin:

Articol unic. — Data plății salariilor prevăzută la codul 13 „Ministerul Afacerilor Externe” din Lista eșalonării pe zile a plății salariilor ordonatorilor principali de credite a căror plată se face o dată pe lună, prevăzută în anexa la

Ordinul ministrului finanțelor publice nr. 1.772/2002, publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 957 din 27 decembrie 2002, se modifică din „9” în „12”.

p. Ministrul finanțelor publice,
Gheorghe Gherghina,
secretar de stat

București, 22 mai 2003.
Nr. 649.

MINISTERUL LUCRĂRILOR PUBLICE, TRANSPORTURILOR ȘI LOCUINȚILOR

ORDIN

pentru aprobarea Regulamentului de aplicare a prevederilor Ordonanței Guvernului nr. 38/2000 privind implementarea standardelor internaționale pentru siguranța navelor, prevenirea poluării și asigurarea condițiilor de muncă și viață la bordul navelor maritime sub pavilion străin care utilizează porturile sau instalațiile românești din largul mării, care operează pe sau deasupra platoului continental românesc (controlul statului portului)

Având în vedere prevederile art. 69 și ale art. 70 din Acordul european instituind o asociere între România, pe de o parte, și Comunitățile Europene și statele membre ale acestora, pe de altă parte, semnat la Bruxelles la 1 februarie 1993, ratificat prin Legea nr. 20/1993, și ale Directivei Consiliului Uniunii Europene 95/21/CE din 19 iunie 1995, amendată prin directivele Consiliului Uniunii Europene 98/25/CE din 27 aprilie 1998, 98/42/CE din 19 iunie 1998, 99/97/CE din 13 decembrie 1999 și 2001/106/CE din 19 decembrie 2001 privind standardele internaționale pentru siguranța navelor, prevenirea poluării și condițiile de viață și muncă la bordul navelor care navighează spre sau dinspre porturi ale statelor membre ale Comunității Europene, ale Directivei Parlamentului European și a Consiliului Uniunii Europene 99/95/CE privind implementarea prevederilor referitoare la durata muncii navigatorilor la bordul navelor, precum și ale Directivei Consiliului Uniunii Europene 96/40/CE din 25 iunie 1996 privind modelul comun al documentului de identitate pentru inspectorii care efectuează controlul statului portului,

în temeiul prevederilor art. 17 alin. (1) din Ordonanța Guvernului nr. 38/2000 privind implementarea standardelor internaționale pentru siguranța navelor, prevenirea poluării și asigurarea condițiilor de muncă și viață la bordul navelor maritime sub pavilion străin care utilizează porturile sau instalațiile românești din largul mării, care operează pe sau

deasupra platoului continental românesc, republicată, ale art. 13 alin. (1) și (2) din Ordonanța Guvernului nr. 19/1997 privind transporturile, republicată, cu modificările și completările ulterioare, și ale art. 4 alin. (3) din Hotărârea Guvernului nr. 3/2001 privind organizarea și funcționarea Ministerului Lucrărilor Publice, Transporturilor și Locuinței,

ministrul lucrărilor publice, transporturilor și locuinței emite următorul ordin:

ARTICOLUL 1

Scop

Scopul prezentului ordin este reducerea drastică a numărului de nave maritime substandard, care arborează pavilion străin, care navighează în apele aflate sub jurisdicția României, prin:

a) creșterea conformității navelor, indiferent de pavilionul acestora, cu prevederile din legislația națională și internațională relevantă privind siguranța maritimă, a protecției mediului înconjurător și a condițiilor de muncă și viață la bordul acestora;

b) stabilirea unui criteriu comun pentru controlul navelor maritime, de către România, în calitate de *statul portului*, armonizarea procedurilor de inspecție și reținere, luându-se în considerare angajamentul propriu făcut de autoritățile maritime ale statelor membre ale Memorandumului de înțelegere privind controlul statului portului în regiunea Mării Negre, semnat la Istanbul la 7 aprilie 2000, ratificat de România prin Ordonanța Guvernului nr. 50/2001, aprobată prin Legea nr. 639/2001.

ARTICOLUL 2

Definiții

Termenii folosiți în prezentul ordin și în anexele la acesta au următorul înțeles:

a) *Autoritate competentă* — Ministerul Lucrărilor Publice, Transporturilor și Locuinței, în calitate de organ de specialitate al administrației publice centrale și de autoritate de stat în domeniul transporturilor maritime, denumit în continuare *MLPTL*;

b) *Autoritatea Navală Română* — organ tehnic de specialitate din subordinea MLPTL, căruia i se delegă competențele pentru activitatea de control al statului portului — PSC, denumit în continuare *ANR*;

c) *Administrația statului pavilionului* — administrația statului al cărui pavilion este îndreptățită nava să îl arboreze;

d) *Convenții*:

• Convenția internațională asupra liniilor de încărcare, încheiată la Londra la 5 aprilie 1966 (LL 66), la care România a aderat prin Decretul Consiliului de Stat nr. 80/1971;

• Convenția internațională din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare, încheiată la Londra la 1 noiembrie 1974 (SOLAS 74), la care România a aderat prin Decretul Consiliului de Stat nr. 80/1979;

• Convenția internațională din 1973 pentru prevenirea poluării de către nave, modificată prin Protocolul din 1978, încheiat la Londra la data de 17 februarie 1978 (MARPOL 73/78), la care România a aderat prin Legea nr. 6/1993;

• Convenția internațională privind standardele de pregătire a navigatorilor, brevetare/atestare și efectuare a serviciului de cart, adoptată la Londra la 7 iulie 1978 (STCW 1978), la care România a aderat prin Legea nr. 107/1992;

• Convenția referitoare la Regulamentul internațional din 1972 pentru prevenirea abordajelor pe mare, încheiată la Londra la 20 octombrie 1972 (COLREG 72), la care România a aderat prin Decretul Consiliului de Stat nr. 239/1974;

• Convenția internațională asupra măsurării tonajului navelor, încheiată la Londra la 23 iunie 1969 (TONNAGE 69), la care România a aderat prin Decretul Consiliului de Stat nr. 23/1976, cu modificările ulterioare;

• Convenția nr. 147/1976 privind standardele minime la bordul navelor comerciale și a Protocolului din 1966 la această convenție, adoptată la Conferința Generală a Organizației Internaționale a Muncii la Geneva la 29 octombrie 1976 (ILO 147), ratificată de România prin Ordonanța Guvernului nr. 56/1999, aprobată prin Legea nr. 19/2001;

• Protocolul din 1992 pentru amendarea Convenției internaționale privind răspunderea civilă pentru pagubele produse prin poluare cu hidrocarburi, 1969, încheiat la Londra la 27 noiembrie 1992 (CLC 92), la care România a aderat prin Ordonanța Guvernului nr. 15/2000, aprobată prin Legea nr. 158/2000;

e) *MOU* — Memorandumul de înțelegere privind controlul statului portului în regiunea Mării Negre, semnat la Istanbul la 7 aprilie 2000, ratificat de către România prin Ordonanța Guvernului nr. 50/2001, aprobată prin Legea nr. 639/2001;

f) *sistemul informațional* — sistemul de informații pentru Marea Neagră (BSIS) organizat în scopul schimbului de informații privind inspecțiile statului portului în conformitate cu anexa nr. 9 la MOU;

g) *Secretariatul tehnic* — organism nonprofit, independent, situat în Istanbul, Turcia, ale cărui sarcini sunt cuprinse în anexa nr. 11 la MOU;

h) *nava* — orice navă maritimă căreia i se aplică una sau mai multe convenții și care arborează pavilionul unui stat străin;

i) *instalații din largul mării* — instalații fixe sau mobile care operează pe sau deasupra platoului continental românesc;

j) *inspector PSC* — persoana fizică autorizată de autoritatea competentă să efectueze inspecții în cadrul controlului statului portului — PSC și care își angajează răspunderea în fața autorității competente;

k) *inspecție* — verificarea la bordul unei nave a valabilității certificatelor statutare, a documentelor necesare, a stării navei, a echipamentelor sale și a echipajului acesteia, precum și a condițiilor de muncă și viață la bord ale echipajului;

l) *inspecție mai detaliată* — inspecția în timpul căreia nava, echipamentele și echipajul acesteia, în totalitate sau în parte, în circumstanțele prevăzute la art. 6 alin. (3), fac obiectul unei inspecții mai amănunțite, care include construcția navei, echipamentele, echipajul, condițiile de muncă și viață la bord ale acesteia, precum și conformitatea cu procedurile operaționale de la bord;

m) *inspecție extinsă* — o inspecție așa cum se prevede la art. 7;

n) *reținere* — măsura luată de ANR atunci când starea navei sau a echipajului acesteia nu corespunde în mod substanțial cu prevederile convențiilor aplicabile, cu scopul de a se asigura că nava nu va naviga și nu își va continua voiajul dacă prezintă un pericol pentru echipaj, pasageri sau va prezenta o amenințare pentru siguranța

mediului marin, indiferent dacă această acțiune afectează sau nu programul normal al navei;

o) *stoparea operațiunilor* — interdicția pentru o navă de a opera datorită deficiențelor constatate cu ocazia inspecției, operare care, dacă ar continua, ar constitui un pericol pentru echipaj, pentru navă, pentru port sau pentru instalațiile din largul mării;

p) *factor de risc* — termen generic care înseamnă elementele prioritare în alegerea navelor pentru inspecția PSC, menționate în anexele nr. 1 și 5.

ARTICOLUL 3

Domeniu de aplicare

(1) Prevederile prezentului ordin se aplică oricărei nave și echipajului său, care;

a) sosește într-un port românesc ori acostează la instalațiile românești din largul mării; sau,

b) ancorează în rada unui port românesc sau în zona instalațiilor românești din largul mării în vederea operării.

(2) Prevederile alin. (1) nu trebuie să afecteze drepturile de intervenție ale României sub incidența convențiilor internaționale aplicabile.

(3) În cazul navelor cu un tonaj brut mai mic de 500, ANR va aplica numai acele cerințe ale convențiilor care sunt aplicabile, la care România este parte, și în măsura în care o convenție nu se aplică, la care România nu este parte, va lua toate măsurile necesare pentru a se asigura că aceste nave nu constituie un pericol real pentru siguranță, sănătate sau mediu. Pentru aplicarea acestui alineat ANR se va ghida după anexa nr. 3 la MOU.

(4) În cazul în care inspecția se efectuează la o navă care arborează pavilionul unui stat care nu este parte la una sau mai multe convenții aplicabile, ANR va aplica un tratament similar cu cel pe care îl aplică unei nave al cărui stat de pavilion este parte la convenția sau convențiile respective.

(5) Sunt exceptate de la prevederile prezentului ordin navele de pescuit, navele militare, navele auxiliare, navele construite din lemn, navele guvernamentale exploatate în scopuri necomerciale, precum și navele de agrement care nu sunt angajate în comerț.

ARTICOLUL 4

Corpul de inspectori PSC

ANR va menține un număr suficient de inspectori calificați și autorizați pentru inspecția navelor și va trebui să ia toate măsurile care se impun pentru ca aceștia să își îndeplinească atribuțiile în conformitate cu prevederile prezentului ordin.

ARTICOLUL 5

Obligații privind inspecțiile

(1) Numărul total de inspecții la nave, efectuate de către ANR în cursul unui an, așa cum se face referire la alin. (2) și la art. 7, va fi de cel puțin 25% din numărul total de nave sub pavilion străin care intră în porturile românești, având ca bază de calcul navele străine intrate în ultimii 3 ani calendaristici.

(2) Sub rezerva prevederilor art. 8, ANR va efectua inspecția oricărei nave, cu excepția navelor care prezintă un factor de risc mai mare de 50, în conformitate cu prevederile art. 6, cu condiția ca respectiva navă să fi făcut obiectul unei inspecții detaliate într-un port MOU, într-o perioadă mai mare de 30 de zile.

(3) La selectarea altor nave pentru inspecție, ANR trebuie să stabilească ordinea priorității astfel:

a) primele nave selectate pentru inspecție trebuie să fie cele care se încadrează în criteriile prevăzute în anexa nr. 1, pct. I, indiferent de factorul lor de risc;

b) navele care se încadrează în criteriile prevăzute în anexa nr. 1 pct. II trebuie selectate în ordine descrescătoare, în funcție de ordinea de prioritate rezultată din valoarea factorului lor de risc calculată de sistemul informațional în mod automat.

(4) ANR nu va inspecta o navă deja inspectată într-o perioadă anterioară de 6 luni în orice stat parte la MOU, cu condiția ca:

a) nava să nu fie încadrată în criteriile prevăzute în anexa nr. 1;

b) nava să nu fi avut vreo deficiență în raportul ultimei inspecții;

c) să nu existe motive întemeiate pentru a efectua o inspecție;

d) nava să nu se încadreze în prevederile alin. (2).

(5) ANR trebuie să coopereze cu Secretariatul tehnic în vederea dezvoltării practicilor și priorităților care să conducă la identificarea efectivă a navelor care ar putea prezenta deficiențe.

ARTICOLUL 6

Procedura de inspecție

(1) În timpul inspecției inspectorii PSC vor verifica cel puțin:

a) valabilitatea certificatelor și documentelor prevăzute în anexa nr. 2, după tipul navei;

b) starea generală a navei, inclusiv sala mașinilor, spațiile de cazare și condițiile de igienă de la bord.

(2) Inspectorul PSC are dreptul de a verifica toate certificatele și documentele relevante, care trebuie să existe la bord în conformitate cu prevederile convențiilor aplicabile, altele decât cele prevăzute în anexa nr. 2.

(3) În cazul în care inspectorul PSC are motive întemeiate să creadă, după inspecția la care se face referire la alin. (1) și (2), că starea navei, a echipamentului sau a echipajului acesteia nu corespunde în mod substanțial cerințelor unei convenții aplicabile, poate decide efectuarea unei inspecții mai detaliate, care va include verificarea conformității cu cerințele operaționale de la bord. Motive întemeiate există atunci când inspectorul PSC descoperă probe care, în baza judecății sale profesionale, impun o inspecție mai detaliată a navei, a echipamentului sau a echipajului acesteia. Motive întemeiate sunt prevăzute în anexa nr. 3.

(4) Procedurile relevante și liniile directe pentru controlul navelor sunt prevăzute în anexa nr. 4.

ARTICOLUL 7

Inspecția extinsă obligatorie pentru anumite nave

(1) O navă aflată în una dintre categoriile celor prevăzute în anexa nr. 5 secțiunea A este pasibilă a fi supusă unei inspecții extinse după o perioadă de 12 luni de la ultima inspecție extinsă la care a fost supusă într-un port al unui stat membru al MOU.

(2) Dacă o astfel de navă a fost selectată pentru inspecție în conformitate cu prevederile art. 5 alin. (2) și (3), trebuie efectuată o inspecție extinsă. Totuși o inspecție în conformitate cu prevederile art. 6 poate fi efectuată și între două inspecții extinse.

(3) În conformitate cu prevederile alin. (1), la sosirea unei nave într-un port românesc, operatorul sau comandantul acesteia trebuie să comunice ANR toate informațiile cuprinse în anexa nr. 5 secțiunea B, dacă au trecut

12 luni de la efectuarea ultimei inspecții extinse. Această informație trebuie pusă la dispoziție cu cel puțin 3 zile înainte de timpul estimat de sosire a navei în port sau înainte de plecarea navei din ultimul port dacă voiajul între cele două porturi durează mai puțin de 3 zile.

(4) O navă care nu se conformează prevederilor alin. (3) trebuie să facă obiectul unei inspecții extinse în portul de destinație.

(5) Sub rezerva prevederilor art. 10, ANR va efectua o inspecție extinsă la oricare navă căreia îi sunt aplicabile prevederile alin. (3) și (4) și care are un factor de risc de 7 sau mai mare, la sosirea în primul port românesc, cu condiția ca respectiva navă să fi făcut obiectul unei inspecții extinse într-o perioadă mai mare de 12 luni. În cazul în care ANR nu este capabilă să mărească în timp capacitatea de a efectua toate inspecțiile adiționale necesare, în particular problemele legate de recrutarea și pregătirea inspectorilor, acesteia i se va permite să se conformeze acestei prevederi în mod gradual.

(6) Inspecțiile extinse trebuie efectuate în conformitate cu procedurile prevăzute în anexa nr. 5 secțiunea C.

ARTICOLUL 8

Procedura aplicabilă în cazul în care anumite nave nu pot fi inspectate

(1) În cazul în care, din motive operaționale, ANR nu poate efectua inspecția unei nave care are un factor de risc mai mare de 50, așa cum prevede art. 5 alin. (2), sau o inspecție extinsă, așa cum prevede art. 7 alin. (5), ANR va informa fără întârziere sistemul informațional.

(2) Situațiile prevăzute la alin. (1) vor fi raportate Secretariatului tehnic la intervale de 6 luni, specificându-se și motivul pentru care navele respective nu au fost inspectate.

(3) Procentul de nave care nu au fost inspectate, conform alin. (1), nu trebuie să depășească 5% pe an calendaristic din numărul anual eligibil de nave care au sosit în porturile românești și care trebuiau inspectate. Procentul se calculează pe baza ultimilor 3 ani calendaristici pentru care sunt disponibile statistici.

(4) Dacă o navă nu a putut fi inspectată într-un port al unui stat membru MOU, în conformitate cu prevederile alin. (1), iar următorul port de escală a respectivei nave este un port românesc, ANR va lua măsuri ca această navă să facă obiectul unei inspecții, așa cum prevede art. 5 alin. (2), sau unei inspecții extinse obligatorii, așa cum prevede art. 7 alin. (5), după caz.

(5) La 22 iulie 2008 procentul de 5%, la care face referire alin. (3), trebuie amendat pe baza unei evaluări, dacă se consideră potrivit.

ARTICOLUL 9

Măsuri privind refuzul accesului în porturi românești pentru anumite nave

(1) ANR trebuie să se asigure că unei nave aflate în una dintre categoriile prevăzute în anexa nr. 11 secțiunea A i se refuză accesul în porturile românești atunci când nava:

a) arborează pavilionul unui stat aflat pe „lista neagră” publicată în raportul anual al MOU; și

b) a fost reținută mai mult de două ori în cursul ultimelor 24 de luni într-un port al unui stat semnatar al MOU; sau

c) arborează pavilionul unui stat nominalizat cu „risc foarte mare” sau cu „risc mare” pe „lista neagră” publicată în raportul anual al MOU; și

d) a fost reținută mai mult decât o dată în ultimele 36 de luni într-un port al unui stat semnatar al MOU.

(2) Refuzul accesului devine aplicabil imediat după ce nava a fost autorizată să plece din portul în care a făcut obiectul unei a doua sau a treia rețineri, după caz.

(3) Fac excepție de la prevederile alin. (1) navele aflate în situațiile prevăzute la art. 14 alin. (6).

(4) În conformitate cu prevederile alin. (1), ANR se va conforma procedurilor prevăzute în anexa nr. 11 secțiunea B.

(5) ANR trebuie să facă publice informațiile privind navele cărora li s-a refuzat accesul în porturile românești.

ARTICOLUL 10

Raportul de inspecție pentru comandant

La finalizarea inspecției, a inspecției detaliate sau a inspecției extinse, inspectorul PSC trebuie să întocmească un raport de inspecție în conformitate cu prevederile anexei nr. 9. O copie a raportului de inspecție va fi transmisă comandantului navei.

ARTICOLUL 11

Remediere și reținere

(1) ANR trebuie să se asigure că toate deficiențele constatate pe timpul inspecției la care se face referire în art. 5 alin. (2) și (3) și art. 7 sunt sau vor fi remediate în conformitate cu prevederile convențiilor aplicabile.

(2) În cazul constatării unor deficiențe care pun în pericol în mod evident siguranța, sănătatea sau mediul, ANR va lua măsura reținerii navei și/sau stoparea operațiunilor. Nota de reținere a navei sau de stopare a operațiunilor nu trebuie să fie retrasă până când pericolul nu a fost înlăturat sau până când ANR hotărăște că nava poate pleca ori că operațiunile pot fi continuate fără nici un risc pentru siguranța, sănătatea pasagerilor sau a echipajului, fără a prezenta un risc pentru alte nave sau o amenințare pentru mediul înconjurător.

(3) Inspectorul PSC trebuie să trateze cu înalt profesionalism luarea deciziei de reținere a unei nave sau de a permite acesteia să plece către următorul port, având în vedere și circumstanțele specifice voiajului intenționat, și trebuie să aplice criteriile prevăzute în anexa nr. 6. În această situație nava va fi reținută dacă nu este echipată cu un sistem de înregistrare a datelor voiajului în stare de funcțiune, când utilizarea acestuia este obligatorie așa cum este prevăzut în anexa nr. 12. Dacă aceste deficiențe nu pot fi remediate în portul de destinație, inspectorul PSC poate permite navei să plece către cel mai apropiat port convenabil pentru remedierea deficiențelor sau poate să solicite ca remedierea deficiențelor să fie efectuată într-o perioadă de maximum 30 de zile. În acest scop trebuie aplicate procedurile prevăzute la art. 14.

(4) În circumstanțe excepționale, când starea generală a unei nave este în mod evident substandard, inspectorul PSC poate suspenda inspecția unei nave până când părțile responsabile au luat toate măsurile necesare în vederea conformării cu cerințele convențiilor aplicabile.

(5) În situația în care inspecțiile la care se face referire în art. 5 alin. (2) și (3) și art. 7 au ca rezultat o reținere, ANR va informa imediat, în scris, administrația statului pavilionului ori, când acest lucru nu este posibil, Consulatul sau, în absența acestuia, cea mai apropiată reprezentanță diplomatică a statului pavilionului despre toate circumstanțele care au dus la reținerea navei. În plus, când acest lucru este relevant, în conformitate cu convențiile internaționale, vor fi informați și inspectorii nominalizați sau

organizațiile recunoscute, responsabile pentru eliberarea certificatelor de clasă sau a certificatelor eliberate în numele statului de pavilion.

(6) Prevederile prezentului ordin nu trebuie să aducă atingere cerințelor suplimentare ale convențiilor privind procedurile de notificare și raportare referitoare la controlul statului portului — PSC.

(7) În exercitarea controlului statului portului — PSC, în conformitate cu prevederile prezentului ordin, inspectorul PSC va face toate eforturile posibile pentru a evita reținerea sau întârzierea nejustificată a unei nave.

(8) Dacă o navă este reținută sau întârziată în mod nejustificat, operatorul ori armatorul navei este îndreptățit la despăgubire pentru orice pierdere sau prejudiciu suferit. În toate cazurile proba reținerii sau întârzierii nejustificate cade în sarcina operatorului ori a armatorului navei.

ARTICOLUL 12

Proceduri aplicabile în absența certificatelor ISM

(1) Dacă în timpul inspecției unei nave care se află într-un port românesc se constată că certificatul de management al siguranței (SMC) sau copia documentului de conformitate (DOC), eliberate în conformitate cu prevederile Codului internațional de management pentru exploatarea în siguranță a navelor și pentru prevenirea poluării (Codul ISM), lipsește, inspectorul PSC trebuie să ia măsura reținerii navei respective.

(2) Totuși, în condițiile în care în timpul inspecției nu au fost constatate alte deficiențe care să conducă la reținerea navei, absența documentelor prevăzute la alin. (1) poate determina inspectorul PSC să ridice măsura reținerii navei, pentru a evita congestiunea portului. Ori de câte ori ia o astfel de decizie ANR trebuie să informeze de îndată autoritățile competente ale celorlalte state membre ale MOU.

(3) Când navelor li se permite să plece din port în circumstanțele la care face referire alin. (2), ANR va interzice accesul acelor nave în toate porturile românești până când operatorul sau armatorul navei demonstrează că nava are certificate valabile eliberate în conformitate cu Codul ISM. Sunt exceptate situațiile la care face referire art. 14 alin. (6). Când sunt constatate deficiențe care sunt prevăzute la art. 11 alin. (2) și care nu pot fi remediate în portul de reținere, trebuie aplicate, de asemenea, și prevederile art. 14.

ARTICOLUL 13

Dreptul la contestație

(1) Operatorul, armatorul sau reprezentantul navei are dreptul de a contesta decizia ANR de a reține sau de a interzice accesul navei în porturile românești. Contestația nu determină suspendarea măsurii de reținere sau de refuz al accesului în porturile românești.

(2) În acest scop ANR va stabili proceduri adecvate în conformitate cu prevederile legale.

(3) ANR trebuie să informeze comandantul navei despre dreptul său la contestație, la care se face referire la alin. (1).

ARTICOLUL 14

Proceduri ulterioare inspecțiilor și reținerii

(1) Atunci când deficiențele prevăzute la art. 11 alin. (2) nu pot fi remediate în portul de inspecție, inspectorul PSC poate permite navei în cauză să plece spre cel mai apropiat șantier naval de reparații disponibil pe care îl aleg comandantul și autoritatea statului pavilionului, dacă se

face dovada conformării cu condițiile stabilite de autoritatea statului pavilionului și agreeate de inspectorul PSC. Aceste condiții trebuie să garanteze că nava poate pleca fără a prezenta un risc pentru siguranța și sănătatea pasagerilor, a echipajului, nu prezintă risc pentru alte nave și fără să fie o amenințare la adresa mediului marin.

(2) În cazul prevăzut la alin. (1) ANR trebuie să informeze autoritatea competentă a statului portului unde se află șantierul de reparații, autoritățile menționate la art. 11 alin. (5) și, după caz, orice alte autorități interesate, despre toate condițiile stabilite înainte de plecarea în voiaj.

(3) Notificarea autorităților prevăzute la art. 11 alin. (5) se va face în conformitate cu prevederile anexei nr. 8 la MOU.

(4) În cazul în care ANR primește de la autoritatea competentă o notificare, conform alin. (2), ANR va informa respectiva autoritate despre măsurile luate.

(5) În cazul în care ANR primește o notificare conform alin. (4) și constată că nava respectivă:

a) nu respectă condițiile stabilite de autoritatea competentă a statului în al cărui port s-a efectuat inspecția; sau

b) nu se conformează cerințelor convențiilor aplicabile și nu a intrat în șantierul naval stabilit,

ANR va refuza accesul respectivei nave în porturile românești până când armatorul sau operatorul acesteia nu face dovada că respectă cerințele autorității care a făcut inspecția și prevederile convențiilor aplicabile.

(6) În cazurile prevăzute la alin. (5) lit. a), ANR va informa imediat despre acest lucru toate celelalte autorități competente din cadrul MOU.

(7) În cazurile prevăzute la alin. (5) lit. b), dacă șantierul naval pentru reparații se află în România, ANR va informa imediat toate celelalte autorități competente din cadrul MOU.

(8) Înaintea refuzului accesului unei nave în porturile românești, ANR poate solicita consultări prelabile administrației statului pavilionului navei.

(9) Fără a aduce atingere prevederilor alin. (4), accesul unei nave într-un port românesc poate fi permis de către ANR în caz de forță majoră sau de deteriorare considerabilă a condițiilor de siguranță a navei, pentru a reduce sau minimiza riscul de poluare sau pentru a remedia deficiențele, cu condiția ca măsurile necesare pentru intrarea navei în siguranță în port să fi fost implementate de armator, operator sau comandantul navei până la nivelul cerințelor ANR care își dă acest acord.

ARTICOLUL 15

Profilul profesional al inspectorilor

(1) Inspecțiile trebuie efectuate numai de către inspectorii PSC care îndeplinesc criteriile de calificare prevăzute în anexa nr. 7.

(2) Atunci când inspectorul PSC nu are experiență profesională, acesta poate fi asistat de către o persoană având calificarea și experiența necesare.

(3) Inspectorii care efectuează inspecția PSC și persoanele care îi asistă trebuie să nu aibă nici un interes comercial atât în portul de inspecție, cât și la nava inspectată, să nu fie angajați și nici să nu fie folosiți în numele unor organizații neguvernamentale care eliberează certificate statutare sau de clasă ori care efectuează inspecțiile necesare eliberării acelor certificate pentru nave.

(4) Fiecare inspector PSC va avea un document personal, sub forma unui document de identitate eliberat de autoritatea competentă, în conformitate cu legislația națională, care să indice că inspectorul PSC este autorizat

să efectueze inspecții PSC în numele statului portului. Forma și conținutul documentului de identitate sunt prevăzute în anexa nr. 13.

ARTICOLUL 16

Rapoarte de la piloți și autorități portuare

(1) Piloții care efectuează manevra de acostare sau de plecare a navelor de la cheu ori cei angajați în pilotarea navelor în porturile românești, care sunt sub incidența MOU, vor informa imediat ANR, ori de câte ori constată, pe timpul desfășurării normale a atribuțiilor care le revin la bord, că nava prezintă deficiențe care pot prejudicia siguranța navigației, a navei sau pot constitui un pericol major pentru mediul marin.

(2) Atunci când autoritățile portuare, pe timpul exercitării atribuțiilor normale de serviciu, află că o navă din port are deficiențe care pot prejudicia siguranța navei sau care pot constitui un pericol pentru mediul marin, trebuie să informeze imediat ANR.

ARTICOLUL 17

Cooperarea

(1) Autoritățile competente, alte autorități portuare relevante și operatorii portuari trebuie să coopereze cu ANR pentru ca aceasta să poată obține toate informațiile relevante cu privire la navele care intră în porturile românești.

(2) ANR trebuie să stabilească sistemul privind schimbul de informații și de cooperare cu celelalte autorități portuare și să mențină legături operaționale între ele, precum și cu sistemul informațional al bazei de date. Pentru desfășurarea inspecțiilor prevăzute la art. 5 alin. (2) și (3) și art. (7), inspectorii PSC trebuie să consulte baze de date publice și private care conțin informații despre nave, accesibile prin sistemul informațional Equasis.

(3) Informațiile la care se face referire la alin. (2) trebuie să fie cele prevăzute în anexa nr. 9 la MOU, respectând astfel conformitatea cu prevederile art. 18.

ARTICOLUL 18

Publicarea informațiilor

(1) ANR trebuie să ia măsurile necesare în vederea asigurării că informațiile prevăzute în anexa nr. 8 pct. I privind navele care au fost reținute în porturi sau cărora li s-a interzis accesul într-un port românesc în decursul lunii anterioare sunt publicate cel puțin o dată pe lună.

(2) Informațiile prevăzute în anexa nr. 8 pct. I și II și informațiile privind schimbarea, suspendarea și retragerea clasei, care se vor face în conformitate cu legislația națională în vigoare, trebuie să fie disponibile în sistemul informațional al bazei de date. Acestea vor fi făcute publice prin sistemul informațional Equasis, cât mai curând posibil, după finalizarea inspecției sau după ce reținerea a fost ridicată.

(3) ANR va coopera cu statele membre MOU pentru stabilirea și funcționarea sistemului informațional la care se face referire la alin. (2).

(4) Când este cazul, sistemul informațional va fi modificat în scopul implementării prevederilor menționate mai sus.

ARTICOLUL 19

Rambursarea costurilor

(1) Dacă inspecțiile la care se face referire la art. 6 și 7 constată deficiențe în legătură cu cerințele unei convenții aplicabile, deficiențe care duc la reținerea unei nave, atunci toate costurile în legătură cu inspecțiile trebuie să fie suportate de armator, operator sau de reprezentantul acestora în portul respectiv.

(2) Contravaloarea cheltuielilor legate de inspecțiile efectuate de către ANR conform prevederilor art. 14 alin. (5) va fi suportată de armatorul sau operatorul navei.

(3) În cazul reținerii unei nave pentru deficiențe sau lipsa certificatelor valabile, așa cum este prevăzut la art. 11 și în anexa nr. 6, costurile în legătură cu reținerea navei în port vor fi suportate de armatorul sau operatorul navei.

(4) Reținerea nu va fi ridicată decât după plata integrală sau după ce a fost depusă o garanție suficientă pentru rambursarea costurilor.

ARTICOLUL 20

Informații pentru monitorizarea implementării

ANR trebuie să pună la dispoziție informațiile prevăzute în anexa nr. 10, la intervalele prevăzute de această anexă.

ARTICOLUL 21

Proceduri de aplicare

În aplicarea prezentului ordin, ANR va elabora propriul ghid al inspectorului PSC.

ARTICOLUL 22

Implementarea

ANR va duce la îndeplinire prevederile prezentului ordin.

ARTICOLUL 23

Anexele nr. 1—13 fac parte integrantă din prezentul ordin.

ARTICOLUL 24

Prezentul ordin se publică în Monitorul Oficial al României, Partea I.

ARTICOLUL 25

La data intrării în vigoare a prezentului ordin, se abrogă Ordinul ministrului lucrărilor publice, transporturilor și locuinței nr. 1.414/2001 pentru aprobarea Regulamentului de aplicare a prevederilor Ordonanței Guvernului nr. 38/2000 privind implementarea standardelor internaționale pentru siguranța navelor, prevenirea poluării și asigurarea condițiilor de muncă și viață la bordul navelor maritime care utilizează porturile românești sau care navighează în apele naționale, publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 698 din 2 noiembrie 2001.

p. Ministrul lucrărilor publice, transporturilor și locuinței,

Ileana Tureanu,
secretar de stat

NAVE

care trebuie inspectate cu prioritate

[menționate la art. 5 alin. (3)]

I. Factori prioritari

Următoarele nave trebuie inspectate cu prioritate, indiferent de valoarea factorului de risc:

1. navele pentru care ANR a primit de la piloți sau de la autoritățile portuare rapoarte care reclamă existența unor deficiențe ce pot prejudicia navigația lor în siguranță, conform art. 16 din ordin;

2. navele care nu se conformează prevederilor convențiilor relevante;

3. navele care au făcut obiectul unui raport de notificare primit de la autoritățile altor state;

4. navele care fac obiectul unui raport sau al unei plângeri a comandantului, a unui membru din echipaj sau a oricărei alte persoane ori organizații care are un interes legitim în operarea în siguranță a navei, asigurarea condițiilor de muncă și viață la bord sau pentru prevenirea poluării, dacă ANR nu consideră raportul sau plângerea ca fiind nefondată. Identitatea persoanei care a întocmit raportul sau plângerea nu trebuie să fie dezvăluită comandantului sau armatorului navei;

5. navele care:

a) au fost implicate într-o coliziune, au atins fundul mării sau au eșuat în drumul lor către port;

b) au fost acuzate de o presupusă încălcare a prevederilor privind descărcarea de substanțe dăunătoare sau efluenți;

c) au manevrat într-o manieră dezordonată, nesigură, acolo unde sunt rute adoptate de către IMO, sau nu au fost urmate practicile ori procedurile navigației în siguranță; sau

d) au operat într-o asemenea manieră în care ar fi putut pune în pericol persoanele, proprietatea sau mediul;

6. navele cărora în cursul ultimelor 6 luni le-a fost suspendată sau retrasă clasa din motive de siguranță.

II. Factori generali

Următoarele nave trebuie să fie considerate prioritare pentru inspecție:

1. navele care vizitează pentru prima dată portul ori după o absență de 12 luni sau mai mult. În aplicarea acestor criterii ANR trebuie să ia în considerare acele inspecții care au fost efectuate de statele membre ale MOU. În acest scop, în absența unor date potrivite, ANR se va baza pe informațiile din baza de date și va inspecta acele nave care nu au fost înregistrate în baza de date;

2. navele care nu au fost inspectate în ultimele 6 luni de către statele membre ale MOU;

3. navele ale căror certificate statutare pentru construcție, echipament și de clasă nu au fost eliberate, în conformitate cu prevederile convențiilor relevante, de către organizațiile recunoscute;

4. navele care arborează pavilionul unui stat care apare pe „lista neagră” publicată în raportul anual al MOU;

5. navele cărora li s-a permis să părăsească portul în anumite condiții cum ar fi:

a) deficiențele să fie remediate înainte de plecare;

b) deficiențele să fie remediate în următorul port de escală;

c) deficiențele să fie remediate în 14 zile;

d) deficiențele pentru care au fost specificate alte condiții.

Se va ține cont dacă au fost luate măsurile necesare și toate deficiențele au fost remediate;

6. navele ale căror deficiențe au fost înregistrate ca urmare a unei inspecții anterioare, conform numărului de deficiențe;

7. navele care au fost reținute într-un port anterior;

8. navele care arborează pavilionul unei țări care nu a ratificat toate convențiile internaționale relevante la care se face referire în art. 2 din ordin;

9. navele clasificate de o societate de clasificare ca având o rată de deficiențe peste medie;

10. navele din categoriile la care se face referire în anexa nr. 5 secțiunea A;

11. navele cu o vechime de peste 13 ani.

În determinarea ordinii de prioritate la inspecție pentru navele enumerate mai sus, inspectorul PSC trebuie să ia în considerare factorul de risc general obținut din baza de date a sistemului informațional, conform secțiunii I din anexa nr. 2 la MOU. Un factor de risc general mai înalt este premisa unui grad de prioritate mai ridicat. Factorul de risc general este suma valorilor factorilor de risc aplicabili, așa cum sunt definiți în cadrul MOU. Punctele 5, 6 și 7 se vor aplica numai inspecțiilor efectuate în ultimele 12 luni. Factorul de risc general nu va fi mai mic decât suma valorilor prevăzute la punctele 3, 4, 10, 11, 13 și 14. Totuși, în scopul aplicării art. 7 alin. (4), factorul de risc general nu trebuie să ia în considerare prevederile pct. 10.

LISTA

certificatelor și documentelor

[menționate la art. 6 alin. (1)]

1. Certificatul internațional de tonaj (1969)
2. — Certificatul de siguranță pentru nava de pasageri
 - Certificatul de siguranță a construcției pentru nava de mărfuri
 - Certificatul de siguranță a echipamentului pentru nava de mărfuri
 - Certificatul de siguranță radiotelegrafică pentru nava de mărfuri

- Certificatul de siguranță radiotelefonică pentru nava de mărfuri
 - Certificatul de siguranță radio pentru nava de mărfuri
 - Certificatul de scutire, inclusiv lista de mărfuri, acolo unde este cazul
 - Certificatul de siguranță pentru nava de mărfuri
3. — Certificatul internațional de conformitate pentru transportul gazelor lichefiate în vrac

— Certificatul de conformitate pentru transportul gazelor lichefiate în vrac

4. — Certificatul internațional de conformitate pentru transportul substanțelor chimice periculoase în vrac

— Certificatul de conformitate pentru transportul substanțelor chimice periculoase în vrac

5. Certificatul internațional pentru prevenirea poluării cu hidrocarburi de la nave

6. Certificatul internațional pentru prevenirea poluării la transportul substanțelor lichide nocive în vrac

7. — Certificatul internațional asupra liniilor de încărcare (1966)

— Certificatul internațional de scutire asupra liniilor de încărcare (1966)

8. Jurnalul de înregistrare a hidrocarburilor, părțile I și II

9. Jurnalul de înregistrare a mărfii

10. Certificatul de echipaj minim de siguranță

10a. Certificate eliberate în concordanță cu Convenția STCW 1978

11. Certificate de sănătate (conform Convenției ILO nr. 73 privind examinarea medicală a navigatorilor)

12. Informația de stabilitate

13. Copie a documentului de conformitate (DOC) și Certificatul managementului siguranței (SMC) eliberat, în conformitate cu Codul internațional de management pentru operarea în siguranță a navelor și pentru prevenirea poluării (Codul ISM), (SOLAS 74, cap. IX)

14. Certificate de clasificare a navei pentru corp și mașini, eliberate de societatea de clasificare în speță (vor fi cerute numai dacă nava menține clasa cu o societate de clasificare)

15. Documentul de conformitate cu cerințele speciale pentru navele care transportă mărfuri periculoase

16. Certificatul de siguranță pentru navele de mare viteză și permisul de conducere a acestora

17. Lista specială sau manifestul mărfurilor periculoase ori planul de încărcare detaliat

18. Jurnalul de bord al navei, cu privire la evidența rolurilor, testelor, exercițiilor și jurnalul de înregistrare a inspecțiilor și întreținere a mijloacelor de salvare a vieții, precum și dispunerea acestora

19. Certificatul de siguranță a navei cu destinație specială

20. Certificatul de siguranță pentru platformele de foraj mobile

21. Pentru tancurile petroliere, înregistrări privind sistemul de monitorizare și control al descărcărilor de hidrocarburi pentru ultimul voiaj efectuat în balast

22. Planul rolurilor, planul de incendiu, iar pentru navele de pasageri, planul de vitalitate

23. SOPEP

24. Dosarul cu rapoartele de inspecție (în cazul vrachielor și tancurilor petroliere)

25. Rapoartele de inspecții intensificate anterioare

26. Informația privind raportul maxim A/A, pentru navele Ro/Ro care transportă și pasageri

27. Documentul de autorizare pentru transportul cerealelor

28. Manualul pentru amararea/arimarea mărfurilor

29. Jurnalul de înregistrare a guoaielor și planul de management al guoaielor

30. Sistemul de ajutor în luarea deciziilor pentru comandantul navei de pasageri

31. Planul de cooperare privind căutarea și salvarea (SAR) pentru navele de pasageri care navighează pe rute fixe

32. Lista limitărilor operaționale pentru navele de pasageri

33. Informația pentru vrachiere

34. Planul de încărcare/descărcare pentru vrachiere

35. Certificat de asigurare sau altă garanție financiară de răspundere civilă pentru pagubele produse prin poluare cu hidrocarburi.

ANEXA Nr. 3

EXEMPLE

de „motive întemeiate“ pentru o inspecție mai detaliată

[menționate la art. 6 alin. (3)]

1. Navele identificate în anexa nr. 1 pct. I și pct. II subpct. 3, 4, 5 lit. b) și c) și subpct. 8

2. Jurnalul de înregistrare a hidrocarburilor nu este completat la zi

3. Când în timpul examinării certificatelor și a altor documente sunt descoperite inadvertențe

4. Indicii că membrii echipajului nu se conformează cerințelor Ordinului ministrului lucrărilor publice, transporturilor și locuinței nr. 947/2001 pentru aprobarea Regulamentului privind standardele de instruire, confirmarea competenței și eliberarea brevetelor/certificatelor de capacitate pentru personalul navigant maritim

5. Dovezi că manipularea mărfurilor, precum și alte operațiuni nu sunt efectuate în siguranță sau în conformitate cu liniile directe ale IMO; de exemplu: conținutul de oxigen din manifoldul principal al instalației de gaz inert depășește limita maximă admisă.

6. Omisiunea comandantului unui petrolier de a efectua înregistrări privind sistemul de monitorizare și control al

descărcărilor de hidrocarburi pentru ultimul voiaj efectuat în balast

7. Lipsa unui plan la zi cu rolurile echipajului ori în situația în care membrii echipajului nu au cunoștință de îndatoririle lor în cazul unui incendiu sau în cazul unui ordin de abandonare a navei

8. Emiterea unor mesaje de pericol fără a fi urmate de procedurile corecte de anulare a mesajelor

9. Lipsa unui echipament sau a unui plan cerut de convențiile relevante

10. Condiții excesiv de neigienice la bordul navei

11. Dovezi că structura navei este serios deteriorată sau există deficiențe care supun unui risc structura, etanșeitățile sau integritatea etanșeității navei

12. Dovezi sau informații că echipajul ori comandantul nu este familiarizat cu procedurile operaționale esențiale de la bord privind siguranța navei și prevenirea poluării sau că astfel de operațiuni nu au fost efectuate.

PROCEDURI PENTRU CONTROLUL NAVELOR

[menționate la art. 6 alin. (4)]

1. Principiile dotării navelor cu echipaj minim de siguranță [Rezoluția IMO A.890(21)]
2. Prevederile Codului I.M.D.G.

3. Publicațiile ILO, „Ghidul procedurilor de inspecție a condițiilor de muncă la bordul navelor“

4. Anexa nr. 2 la MOU, „Proceduri pentru controlul statului portului“.

A. Categoriile de nave care fac obiectul unei inspecții extinse

[menționate la art. 7 alin. (1)]

1. Tancurile chimice, LNG și LPG mai vechi de 10 ani — vârsta stabilită pe baza datei de construcție indicate în certificatele de siguranță

2. Vrachierele mai vechi de 12 ani — vârsta stabilită pe baza datei de construcție indicate în certificatele de siguranță

3. Tancurile petroliere cu un tonaj brut mai mare de 3.000 și mai vechi de 15 ani — vârsta stabilită pe baza datei de construcție indicate în certificatele de siguranță

4. Pasagerile mai vechi de 15 ani, altele decât pasagerile la care se face referire în art. 2 lit. b) și c) din Sistemul de inspecții obligatorii pentru operarea în siguranță a navelor de tip Ro-Ro ferry care transportă și pasageri, precum și a navelor de pasageri de mare viteză care operează în serviciu regulat, aprobat prin Ordinul ministrului lucrărilor publice, transporturilor și locuinței nr. 538/2003.

B. Informații cu care trebuie să fie notificată autoritatea competentă

[menționate la art. 7 alin. (3)]

1. nume;
2. pavilion;
3. numărul de identificare IMO;
4. tonajul deadweight;
5. data construcției navei, determinată pe baza datei indicate în certificatele de siguranță ale navei;
6. pentru tancuri:
 - a) configurația: corp simplu, corp simplu cu SBT, corp dublu;
 - b) starea de încărcare și a tancurilor de balast: plin, gol, inertat;
 - c) volumul și natura mărfii;
7. ETA la destinație sau la poziția de îmbarcare a pilotului, după cum cere autoritatea competentă;
8. durata planificată pentru staționare;
9. operațiunile planificate pentru portul de destinație (încărcare, descărcare, altele);
10. inspecții statutare planificate, operațiuni de întreținere și reparații care trebuie efectuate pe timpul staționării în portul de destinație.

C. Proceduri privind inspecția extinsă a unei anumite categorii de nave

[menționate la art. 7 alin. (6)]

În funcție de fezabilitatea lor practică sau de orice constrângeri în legătură cu siguranța persoanelor, a navei sau a portului, cel puțin următoarele puncte trebuie să facă parte dintr-o inspecție extinsă. Inspectorii PSC trebuie să fie conștienți că pot primejdui efectuarea în siguranță a unor anumite operațiuni de la bord.

De exemplu: manipularea mărfii dacă se solicită efectuarea unor teste în timpul unor astfel de operațiuni.

1. Nave în general (categoriile în secțiunea A)

- a) black-out și pornirea generatorului de avarie;
- b) inspecția iluminatului de avarie;
- c) punerea în funcțiune a pompei de stins incendiul de avarie cuplând două manici la tubulatura principală de stins incendiul;
- d) punerea în funcțiune a pompelor de santină;
- e) închiderea porților etanșe;
- f) lansarea la apă a unei bărci de salvare;
- g) testarea stopării de urgență de la distanță a generatoarelor electrice, caldarinelor, boilerelor, ventilației și a pompelor de combustibil;
- h) testarea instalației de guvernare, inclusiv a instalației de guvernare de avarie;
- i) inspecția sursei de energie de avarie a instalațiilor radio;
- j) inspecția și, dacă este posibil, testarea separatorului de santină.

2. Tancurile chimice și navele care transportă gaze lichefiate în vrac
În plus față de punctele menționate în secțiunea 1, următoarele puncte trebuie considerate ca făcând parte dintr-o inspecție extinsă la tancurile chimice, LPH și LNG:

- a) monitorizarea și siguranța tancurilor de marfă și a dispozitivelor de siguranță privind temperatura, presiunea și rulajul;
- b) dispozitivele de analiză a oxigenului și explozimetrele, inclusiv calibrarea acestora. Existența echipamentului de detecție chimică cu un număr suficient de tuburi de detecție a gazului pentru tipul specific de marfă cărată;
- c) seturi de dispozitive de scăpare la cabină, care să asigure o protecție suficientă a ochilor și respiratorie pentru fiecare persoană de la bord (dacă acest lucru este cerut de produsele listate în Certificatul internațional de conformitate sau în Certificatul internațional de conformitate pentru transportul produselor chimice periculoase în vrac ori al gazelor lichefiate în vrac, după caz);
- d) verificarea în vederea stabilirii dacă produsul transportat este listat în Certificatul internațional de conformitate sau în Certificatul internațional de conformitate pentru transportul produselor chimice periculoase în vrac ori al gazelor lichefiate în vrac, după caz);
- e) instalațiile fixe de stins incendiul de pe punte, fie că sunt cu spumă sau cu spumă chimică ori de alt tip, în funcție de tipul produsului transportat.

3. Vrachiere

În plus față de punctele menționate în secțiunea 1, următoarele puncte trebuie considerate ca făcând parte dintr-o inspecție extinsă la vrachiere:

- a) posibila coroziune a sistemelor de montare pe punte a echipamentelor;
- b) posibila deformare și/sau coroziune a capacelor magaziiilor;

c) posibile fisuri sau coroziune locală a pereților transversali;

d) accesul în magaziile de marfă;

e) verificarea existenței la bord a următoarelor documente în vederea stabilirii că acestea sunt vizate de statul pavilionului sau de societatea de clasificare:

(1) rapoartele de inspecție a structurii;

(2) rapoartele de evaluare a condiției;

(3) rapoartele măsurătorilor grosimii tablei;

(4) documentul descriptiv la care face trimitere Rezoluția IMO A.744(18).

4. **Tancuri petroliere**

În plus față de punctele menționate în secțiunea 1, următoarele puncte trebuie considerate ca făcând parte dintr-o inspecție extinsă la tancurile petroliere:

a) sistemul de spumă de punte fix;

b) echipamentul de stins incendiul în general;

c) inspecția obturatorilor din sala mașinilor, camera pompelor și spațiile de locuit;

d) controlul presiunii gazului inert și al conținutului de oxigen;

e) tancurile de balast: în primă instanță, cel puțin un tanc de balast din zona tancurilor de marfă să fie examinat prin autoclava în care inspectorul PSC va intra ulterior dacă stabilește motive clare pentru o inspecție ulterioară;

f) verificarea existenței la bord a următoarelor documente, în vederea stabilirii că acestea sunt vizate de statul pavilionului sau de societatea de clasificare:

(1) rapoartele de inspecție a structurii;

(2) rapoartele de evaluare a condiției;

(3) rapoartele măsurătorilor grosimii tablei;

(4) documentul descriptiv la care face trimitere Rezoluția IMO A.744(18).

5. **Nave de pasageri care nu sunt cuprinse în Ordinul ministrului lucrărilor publice, transporturilor și locuinței nr. 538/2003**

În plus față de punctele prevăzute în secțiunea 1, următoarele puncte trebuie considerate ca făcând parte dintr-o inspecție extinsă la pasagere:

a) testarea sistemului de detectare și alarmare în caz de incendiu;

b) testarea închiderii corespunzătoare a ușilor de incendiu;

c) testarea instalației de amplificare/comunicare;

d) un rol de incendiu cu o parte din membrii echipajului de la secția bucătărie/restaurant, acolo unde, ca un minimum de cerințe, echipamentele individuale de protecție pentru stins incendiile trebuie testate;

e) demonstrarea faptului că membrii-cheie ai echipajului sunt familiarizați cu planul de vitalitate.

Dacă se consideră necesar, având acordul comandantului sau al operatorului, inspecția poate fi continuată și în timpul voiajului spre sau dinspre un port românesc.

Inspectorul PSC nu trebuie să obstrucționeze operarea navei și nici să inducă situații care, după judecata comandantului, ar putea pune în pericol siguranța pasagerilor, a echipajului și a navei.

ANEXA Nr. 6

C R I T E R I I

pentru reținerea unei nave

[menționate la art. 11 alin. 3]

Introducere

Înainte de a decide dacă deficiențele găsite în timpul inspecției conduc la reținerea navei implicate, inspectorul trebuie să aplice criteriile menționate în secțiunile 1 și 2.

Secțiunea 3 include exemple de deficiențe care prin ele însele pot conduce la reținerea navei implicate [vezi art. 11 alin. (3)].

Acolo unde motivul reținerii este rezultatul unei avarii accidentale suferite de navă în timpul voiajului spre un port, nu se va emite o notă de reținere dacă se face dovada că:

a) a fost acordată o atenție deosebită cerințelor conținute de Regula I / 11(c) din Convenția SOLAS 74, privind notificarea administrației statului pavilionului, surveiorului nominat sau organizației recunoscute, responsabilă pentru eliberarea certificatelor relevante;

b) înainte de intrarea navei în port, comandantul sau armatorul a transmis autorităților PSC detalii despre circumstanțele în care a avut loc accidentul, avariile suferite, precum și informații despre dovada notificării administrației statului pavilionului;

c) spre satisfacția autorității, nava a întreprins acțiunile necesare remedierii avariilor; și

d) având în vedere notificarea privind finalizarea acțiunii de remediere a avariilor, autoritatea s-a asigurat că deficiențele care erau în mod clar periculoase pentru siguranță, sănătate sau mediu au fost remediate.

1. Criterii principale

Când își exercită judecata profesională pentru a decide dacă reține nava sau nu, inspectorul PSC trebuie să aplice următoarele criterii:

Timpul:

Navele care sunt nesigure pentru a pleca pe mare trebuie să fie reținute, indiferent de cât de mult timp vor sta în port.

Criteriul:

Nava este reținută dacă deficiențele sunt suficient de serioase ca să ducă la o reinspecție pentru ca inspectorul să constate, spre satisfacția lui, că acestea au fost remediate înainte de plecarea navei din port. Necesitatea de reîntoarcere a inspectorului la navă este măsura seriozității deficiențelor constatate. Totuși acest lucru nu se aplică în fiecare caz. ANR trebuie să verifice într-un fel sau altul, printr-o vizită ulterioară, dacă deficiențele au fost remediate înainte de plecarea navei.

2. Aplicarea criteriilor principale

Când decide dacă deficiențele constatate sunt sau nu suficient de serioase, care pot conduce la reținerea navei, inspectorul PSC trebuie să evalueze dacă:

1. are documentele relevante valabile;

2. nava este dotată cu echipajul minim de siguranță cerut de Certificatul de echipaj minim de siguranță.

Mai mult, în timpul inspecției inspectorul PSC trebuie să evalueze dacă nava și/sau echipajul sunt apte pentru:

3. a naviga în siguranță în voiajul următor;

4. manipularea în siguranță, transportul și monitorizarea stării mărfii în voiajul următor;

5. a asigura funcționarea în siguranță a echipamentelor din sala mașinilor în voiajul următor;

6. menținerea propulsiei și a guvernării în voiajul următor;

7. lupta efectivă contra incendiilor în orice loc de pe navă, dacă acest lucru este necesar, în cursul voiajului următor;

8. abandonarea navei în siguranță și cu rapiditate, salvarea efectivă în caz de necesitate în voiajul următor;

9. prevenirea poluării mediului în voiajul următor;

10. menținerea unei stabilități adecvate în timpul voiajului următor;

11. menținerea unei etanșeități adecvate în voiajul următor;

12. comunicarea în situații de pericol, dacă este necesar, în voiajul următor;

13. asigurarea condițiilor de siguranță și sănătate pentru voiajul următor;

14. furnizarea unui volum maxim de informații în caz de accident.

Luându-se în considerare deficiențele descoperite, dacă răspunsul la oricare dintre aceste evaluări este negativ, nava trebuie reținută. O combinație de deficiențe mai puțin serioase poate conduce la reținerea navei.

Pentru a asista inspectorul PSC la folosirea acestor linii directoare, urmează o listă cu deficiențe grupate după convenții și/sau coduri relevante, care sunt considerate atât de serioase încât pot conduce la reținerea navei implicate. Această listă nu este exhaustivă.

Oricum, deficiențele conform prevederilor Convenției STCW 1978, care conduc la reținerea navei, listate la pct. 3.8 de mai jos, sunt singurele motive pentru reținere.

3.1. Generalități

Lipsa unor certificate sau documente valabile, așa cum sunt cerute de instrumentele relevante

Oricum, navele care arborează pavilionul unor state care nu sunt parte la o convenție (instrument relevant) sau care nu au implementat un alt instrument relevant nu trebuie să dețină certificatele cerute de acea convenție sau alt instrument relevant.

Din acest motiv, simpla lipsă a unor certificate nu trebuie să constituie un motiv de reținere a navelor; totuși când se aplică clauza „tratamentului nepreferențial“ inspectorul PSC trebuie să se asigure că nava corespunde în mod substanțial acelor cerințe, înainte de plecarea din port.

3.2. Deficiențe sub incidența SOLAS 74 (Referirile sunt date între paranteze.):

1. exploatarea improprie a propulsiei, a altor mecanisme esențiale sau a instalației electrice;

2. curățenie insuficientă în sala mașinilor, cantități excesive de amestec ulei/apă din santine, izolația tubulaturilor, inclusiv a eșapamentelor din sala mașinilor contaminată cu hidrocarburi, funcționarea improprie a pompei de santină și a accesoriilor acesteia;

3. funcționarea improprie a generatorului de avarie, a iluminatului, bateriilor de acumulatori și comutatoarelor;

4. funcționarea defectuoasă a instalației principale de guvernare și a guvernării de avarie;

5. absența, capacitatea insuficientă sau deteriorarea serioasă a echipamentului individual de salvare, a bărcilor de salvare, precum și a mijloacelor de lansare;

6. absența, neconformitatea sau deteriorarea substanțială a sistemului de detectare a incendiilor, alarmelor de incendiu, echipamentului de stingere a incendiilor, instalației fixe de stins incendiul, valvulelor de la ventilație, obturatoarelor de incendiu, dispozitivelor rapide de închidere de la distanță, pentru a vedea dacă ele corespund scopului pentru care au fost destinate;

7. absența, deteriorarea substanțială, funcționarea necorespunzătoare a protecției împotriva incendiilor în zona de operare a încărcăturii la navele-tanc;

8. absența, neconformitatea sau deteriorarea serioasă a dispozitivelor de iluminat, semnalizare optică și sonoră;

9. absența ori funcționarea necorespunzătoare a echipamentelor de radiocomunicații pentru situațiile de pericol și comunicații de siguranță;

10. absența sau funcționarea necorespunzătoare a echipamentului de navigație, ținându-se cont de cap. V/12(0) din Convenția SOLAS 74;

11. absența hărții de navigație necorectate la zi și/sau a tuturor celorlalte publicații nautice relevante pentru voiajul intenționat, avându-se în vedere faptul că hărțile electronice pot substitui hărțile normale;

12. absența sitelor anticânteie de la sistemul de ventilație al camerei pompelor (SOLAS 74, Regula II-2/59.3.1);

13. deficiențe serioase privind cerințele operaționale, așa cum sunt descrise la pct. 2 din anexa nr. 4 la MOU;

14. numărul, compunerea și certificarea echipajului nu corespund cu documentul de echipaj minim de siguranță;

15. neefectuarea programului de inspecții intensificate în conformitate cu SOLAS 74, cap. XI, Regula 2;

16. absența, funcționarea necorespunzătoare a înregistratorului parametrilor de navigație (VDR), când utilizarea acestuia este obligatorie.

3.3. Deficiențe sub incidența Codului IBC (Referirile sunt date între paranteze.):

1. transportul unei substanțe care nu este menționată în Certificatul de conformitate sau lipsa informației despre marfă (16.2);

2. lipsa sau avariarea dispozitivelor de siguranță de înaltă presiune (8.2.3);

3. instalații electrice nesigure sau care nu corespund cerințelor Codului (10.2.3);

4. surse de aprindere în locații la care se face referire la pct. 10.2 (11.3.15);

5. contravenții la cerințele speciale (15);

6. depășirea cantității maxime de marfă admise per tanc (16.1);

7. insuficientă protecție la căldură pentru produsele sensibile (16.6).

3.4. Deficiențe sub incidența Codului IGC (Referirile sunt date între paranteze.):

1. transportul unei substanțe care nu este menționată în Certificatul de conformitate sau lipsa informației despre marfă (18.1);

2. lipsa dispozitivelor de închidere pentru spațiile de locuit sau de lucru (3.2.6);

3. pereții transversali neetanși la gaze (3.3.2);

4. închizătoarele de aer defecte (3.6);

5. valvule de închidere rapidă lipsă sau defecte (5.6);

6. valvule de siguranță defecte sau lipsă (8.2);

7. instalații electrice care nu corespund cerințelor Codului (10.2.4);

8. ventilatoarele din zona mării nu funcționează (12.1);

9. alarma de presiune pentru tancuri nu funcționează (13.4.1);

10. instalația de detectare a gazului toxic defectă (13.6);

11. transportul substanțelor care trebuie inhibitate fără un certificat valabil pentru inhibitor (17/19).

3.5. Deficiențe sub incidența Convenției LL 66:

1. zone semnificative avariate ori corodate, găuri în punți sau la corp, asociate cu dispozitive înghețate, care să afecteze buna stare de navigabilitate sau rezistența la sarcinile încărcate local, dacă nu cumva au fost efectuate

lucrări de reparații provizorii pentru un voiaj spre un port unde vor fi efectuate reparații permanente;

2. un caz recunoscut de stabilitate insuficientă;

3. lipsa unei suficiente informații și de încredere, sub o formă aprobată, care prin căi rapide și simple să dea posibilitatea comandantului să încarce și să balasteze nava într-o asemenea manieră încât limitele stabilității să fie menținute în toate fazele voiajului, în funcție de condițiile variabile ale acestuia, pentru a evita orice suprasolicitare a structurii navei;

4. deteriorarea substanțială sau lipsa dispozitivelor de închidere, uși etanșe, dispozitive de închidere a capacelor de magazie;

5. încărcarea peste limita maximă admisă;

6. lipsa scărilor de pescaj sau imposibilitatea citirii pescajelor.

3.6. Deficiențe sub incidența Convenției MARPOL 73/78, anexa I

(Referirile sunt date între paranteze.):

1. absența, deteriorarea serioasă sau funcționarea incorectă a echipamentului de filtrare a amestecurilor de apă/hidrocarburi, a sistemului de monitorizare și control al deversării de hidrocarburi sau a alarmei de 15 ppm;

2. capacitatea de stocare a tancurilor de reziduuri de slop/sludge este insuficientă pentru voiajul intenționat;

3. Registrul de înregistrare a hidrocarburilor (Oil Record Book) nu este disponibil [20 (5)];

4. existența unui baipas pentru deversare neautorizat;

5. lipsa dosarului cu rapoartele de inspecție sau care nu este în conformitate cu Regula 13G(3) (b) din MARPOL 73/78.

3.7. Deficiențe sub incidența Convenției MARPOL 73/78, anexa II

(Referirile sunt date între paranteze.):

1. absența unui manual P & A;

2. marfa nu este clasificată [3 (4)];

3. Registrul de înregistrare a mărfii (Cargo Record Book) nu este disponibil [9 (6)];

4. transportul unei substanțe asemănătoare hidrocarburilor fără satisfacerea cerințelor sau fără a avea un certificat amendat corespunzător (14);

5. existența unui baipas pentru deversare neautorizat.

3.8. Deficiențe sub incidența Convenției STCW 1978:

1. lipsa unui certificat corespunzător al membrilor echipajului sau lipsa unei dispense valabile ori lipsa unei dovezi că au solicitat o viză (endorsement) administrației statului pavilionului;

2. lipsa conformității cu cerințele aplicabile ale Certificatului de echipaj minim de siguranță emis de administrația statului pavilionului;

3. lipsa conformității cu cerințele administrației statului pavilionului privind efectuarea serviciului de cart;

4. lipsa din cart a unei persoane calificate pentru exploatarea echipamentului esențial pentru siguranța navigației, siguranța radiocomunicațiilor sau pentru prevenirea poluării marine;

5. lipsa dovezii experienței profesionale pentru sarcinile repartizate privind siguranța navei și prevenirea poluării;

6. imposibilitatea de a avea pentru primul cart de la începutul voiajului și pentru carturile următoare persoane odihnite suficient și apte pentru serviciu.

3.9. Deficiențe sub incidența convențiilor ILO:

1. insuficientă hrană pentru voiajul până în următorul port;

2. insuficientă apă potabilă pentru voiajul până în următorul port;

3. condiții de igienă excesiv de nesatisfăcătoare;

4. lipsa încălzirii în spațiile de locuit la o navă care operează în zone unde temperaturile pot fi excesiv de scăzute;

5. cantități de gunoi excesive, blocaje ale căilor de acces din cauza echipamentelor sau încărcăturii, care fac nesigur accesul înspre/dinspre spațiile de locuit.

3.10. Deficiențe care nu conduc la reținerea, dar care, de exemplu, pot conduce la suspendarea operațiunilor

Funcționarea (întreținerea) defectuoasă a instalației de gaz inert sau a echipamentelor și dispozitivelor de încărcare/descărcare este considerată motiv suficient pentru stoparea operațiunilor.

ANEXA Nr. 7

CRITERII MINIME PENTRU INSPECTORI

[menționate la art. 15 alin. (1)]

1. Inspectorul PSC trebuie să fie o persoană autorizată de MLPTL, cu experiență, având calificarea de inspector pentru verificarea implementării convențiilor internaționale aplicabile.

2. Inspectorul PSC care efectuează inspecții la nave trebuie să aibă un an vechime ca inspector angajat în efectuarea inspecțiilor potrivit cerințelor convențiilor și trebuie:

a) să fie posesorul unui brevet de comandant, care îi dă dreptul să preia comanda unei nave de 1.600 GT sau mai mult (Regula II/2, Convenția STCW 1978); sau

b) să fie posesorul unui brevet de șef mecanic, care îi dă dreptul să dețină funcția la bordul unei nave al cărei motor principal are o putere egală sau mai mare de 3.000 kW (Regula III/2, Convenția STCW 1978); sau

c) să fie posesorul unei diplome de arhitect naval, inginer mecanic sau de inginer în domeniul maritim și să aibă o experiență adecvată la bordul navelor de cel puțin 5 ani în una dintre aceste funcții; sau

d) să fie un funcționar calificat al MLPTL, cu un nivel echivalent de experiență și pregătire pentru efectuarea inspecțiilor PSC; sau

e) să fie deținătorul unei diplome universitare de profil sau să fi urmat o formă de învățământ echivalentă, să fi absolvit cursurile unei școli de pregătire a inspectorilor PSC și să fi deținut cel puțin 2 ani funcția de inspector al statului pavilionului având atribuția de inspecție și certificare în concordanță cu convențiile aplicabile.

Inspectorii menționați la lit. a) și b) trebuie să aibă o experiență mai mare de 5 ani ca ofițeri maritimi punte sau mecanici; sau

inspectorul PSC trebuie:

a) să posede o diplomă universitară sau să fi efectuat un stagiu echivalent de pregătire; și

b) să fi fost instruit și calificat ca inspector; și

c) să fi fost cel puțin 2 ani inspector controlul statului pavilionului (FSC) privind supravegherea și certificarea în conformitate cu convențiile internaționale.

3. Inspectorul PSC trebuie să aibă abilitatea de a comunica oral și scris în limba engleză cu navigatorii.

4. Inspectorul PSC trebuie să aibă cunoștințe suficiente privind prevederile convențiilor internaționale și procedurile relevante pentru controlul statului portului.

Publicarea informațiilor privind reținerile și inspecțiile în porturile românești

(menționate la art. 18)

I. Informațiile publicate în conformitate cu prevederile art. 18 alin. (1) trebuie să includă următoarele:

- a) numele navei;
- b) numărul IMO;
- c) tipul navei;
- d) tonajul brut (GT);
- e) anul de construcție determinat pe baza datei indicate în certificatele de siguranță ale navei;
- f) numele și adresa armatorului/operatorului navei;
- g) în cazul navelor care transportă mărfuri solide sau lichide în vrac, numele și adresa navlositorului responsabil pentru navlosirea navei, precum și tipul de navlosire;
- h) pavilionul navei;
- i) acolo unde este relevant, societatea sau societățile de clasificare care a sau au eliberat certificatele de clasă;
- j) societatea sau societățile de clasificare și/sau orice altă organizație care a sau au eliberat în numele statului pavilionului certificate în conformitate cu prevederile convențiilor aplicabile;
- k) data și portul ultimei inspecții extinse care să ateste dacă nava a fost reținută;
- l) data și portul ultimei inspecții speciale, precum și numele organizației care a efectuat inspecția;
- m) numărul reținerilor în ultimele 24 de luni;
- n) țara și portul unde a fost reținută nava;
- o) data când a fost ridicată reținerea;
- p) durata reținerii, în zile;
- q) numărul de deficiențe descoperite și motivele reținerii exprimate în termeni expliți;
- r) descrierea măsurilor întreprinse de către ANR și, acolo unde este relevant, măsurile întreprinse de societatea de clasificare ca urmare a reținerii;

s) dacă navei i s-a refuzat accesul în porturile românești, motivul unei astfel de măsuri exprimat în termeni expliți;

t) indicarea, acolo unde este relevant, dacă societatea de clasificare sau altă organizație privată care a efectuat inspecțiile are responsabilitate în legătură cu deficiențele care, singure sau combinate, au condus la reținerea navei;

u) descrierea măsurilor luate în cazul în care unei nave i s-a permis să plece către cel mai apropiat șantier naval de reparații sau în cazul în care i s-a interzis accesul în porturi.

II. Informațiile privind navele inspectate, care sunt făcute publice potrivit prevederilor art. 18 alin. (2), trebuie să includă următoarele:

- a) numele navei;
- b) numărul IMO;
- c) tipul navei;
- d) tonajul brut (GT);
- e) anul de construcție;
- f) numele și adresa armatorului/operatorului navei;
- g) în cazul navelor care transportă mărfuri solide sau lichide în vrac, numele și adresa navlositorului responsabil pentru navlosirea navei, precum și tipul de navlosire;
- h) pavilionul navei;
- i) societatea sau societățile de clasificare, după cum este relevant, care a sau au eliberat navei certificatele de clasă;
- j) societatea sau societățile de clasificare și/sau orice altă organizație care a sau au eliberat în numele statului pavilionului certificate în conformitate cu prevederile convențiilor aplicabile;
- k) țara, data și portul de inspecție;
- l) numărul și natura deficiențelor.

ÎNTOCMIREA RAPORTULUI DE INSPECȚIE

(în conformitate cu prevederile art. 10)

Raportul de inspecție trebuie să conțină cel puțin următoarele puncte:

I. Informații generale:

- a) autoritatea competentă care a scris raportul;
- b) data și locul inspecției;
- c) numele navei inspectate;
- d) pavilionul;
- e) tipul navei;
- f) numărul IMO;
- g) indicativul radio;
- h) tonajul brut (GT);
- i) tonajul deadweight (acolo unde este relevant);
- j) anul de construcție, așa cum a fost determinat pe baza datei indicate în certificatele de siguranță ale navei;
- k) societatea/societățile de clasificare, acolo unde este relevant, care a/au eliberat navei certificatele de clasă;
- l) societatea sau societățile de clasificare și/sau orice altă organizație care a/au eliberat în numele statului pavilionului certificatele în conformitate cu prevederile convențiilor aplicabile;
- m) numele și adresa armatorului/operatorului;
- n) în cazul navelor care transportă mărfuri solide sau lichide în vrac, numele și adresa navlositorului responsabil pentru navlosirea navei, precum și tipul de navlosire;
- o) data scrierii raportului final;

p) indicarea faptului că informațiile detaliate în legătură cu inspecția și/sau reținerea pot face obiectul publicării.

II. Informații în legătură cu inspecția:

- a) certificatele eliberate în conformitate cu prevederile convențiilor internaționale relevante, autoritatea sau organizația care a eliberat certificatele, precum și data eliberării/expirării;
- b) partea sau elementele care au fost inspectate la navă (în cazul unei inspecții mai detaliate);
- c) tipul inspecției (inspecție, inspecție mai detaliată, inspecție extinsă);
- d) natura deficiențelor;
- e) măsurile întreprinse.

III. Informații adiționale în cazul reținerii:

- a) data notei de reținere;
- b) data ridicării reținerii;
- c) natura deficiențelor care au condus la emiterea notei de reținere (referiri la convenții, dacă este relevant);
- d) informații privind ultima inspecție anuală intermediară;
- e) indicarea, acolo unde este relevant, dacă societatea de clasificare sau altă organizație privată care a efectuat inspecțiile are responsabilitate în legătură cu deficiențele care, singure sau combinate, au condus la reținerea navei;
- f) măsurile întreprinse.

INFORMAȚII
furnizate în contextul monitorizării implementării

(referire la art. 20)

1.1. Anual ANR trebuie să furnizeze statelor membre (Secretariatului tehnic) informații cu privire la activitatea PSC din anul precedent și numărul de inspectori PSC care activează în numele ANR.

Informația trebuie comunicată folosindu-se următorul model de tabel:

Portul/zona	Numărul de inspectori PSC cu normă întreagă	Numărul de inspectori PSC cu normă parțială ¹⁾	Conversia în normă întreagă
Portul X...			
Portul Y...			
TOTAL:			

Aceste informații trebuie să fie furnizate la nivel național pentru fiecare port românesc.

În înțelesul prezentei anexe, *port* înseamnă un port individual/zonă geografică cuprinzând mai multe porturi individuale, acoperită de un inspector sau o echipă de inspectori, după caz.

Același inspector poate lucra în mai mult de un port/zonă geografică.

1.2. Numărul total individual de nave care au intrat în porturile românești, la nivel național.

2. ANR trebuie, de asemenea, să furnizeze bazei de date a sistemului informațional date privind navele sosite, altele decât cele angajate în serviciu regulat și care vin zilnic în port.

¹⁾ Când inspecțiile efectuate în contextul controlului statului portului reprezintă doar o parte din munca inspectorilor, numărul total de inspectori trebuie convertit la un număr echivalent de inspectori cu normă întreagă.

A. Categoriile de nave cărora li se refuză accesul în porturile românești

[menționate la art. 9 alin. (1)]

- a) butaniere și tancuri chimice;
- b) vrachiere;
- c) tancuri petroliere;
- d) nave de pasageri.

B. Proceduri în legătură cu refuzul accesului navelor în porturile românești

[menționate la art. 9 alin. (4)]

a) Dacă sunt întrunite condițiile descrise la art. 9 și nava a fost reținută a doua și a treia oară, după caz, ANR trebuie să informeze în scris comandantul, armatorul/operatorul despre ordinul de interdicere a accesului în port și să fie trimis navei. De asemenea, ANR trebuie să informeze administrația statului pavilionului navei, societatea de clasificare interesată, statele membre și secretariatul MOU. Ordinul de interdicere a accesului în porturile românești va avea efect de îndată ce nava a fost autorizată să plece din port, ca umare a remedierii deficiențelor care au condus la reținerea navei.

b) Pentru ca interdicția să fie suspendată, armatorul navei trebuie să adreseze ANR o cerere. Cererea trebuie să fie însoțită de un certificat semnat de autoritatea statului pavilionului, care să certifice că nava se conformează prevederilor aplicabile ale convențiilor internaționale. Cererea de ridicare a interdicției de acces în porturile românești trebuie, de asemenea, să fie însoțită, după caz, și de un certificat eliberat de societatea de clasificare care a clasificat

nava, certificat în care să se arate că nava se conformează cu standardele de clasă cerute de societate.

c) Ordinul de interdicere a accesului în porturile românești poate fi retras numai ca urmare a unei reinspecții a navei, într-un port agreat de inspectorii ANR care au emis ordinul de interdicție, și dacă au fost furnizate dovezi că nava se conformează în totalitate cu cerințele aplicabile ale convențiilor internaționale. Dacă portul agreat pentru inspecție se află într-un stat membru al MOU, autoritatea competentă a statului aceluși port, împreună cu ANR care a impus interdicția, poate autoriza nava să procedeze către acel port, dar numai pentru un singur scop, acela de a verifica dacă nava întrunește condițiile specificate la lit. a). Reinspecția va consta într-o inspecție extinsă care trebuie să acopere cel puțin punctele relevante din anexa nr. 5 secțiunea C. Toate costurile în legătură cu această inspecție extinsă vor fi suportate de armator/operator.

d) Dacă rezultatul inspecției extinse satisface cerințele ANR în conformitate cu prevederile lit. b), ordinul de interdicție a accesului în porturile românești poate fi ridicat. Armatorul și/sau operatorul trebuie informați în scris în legătură cu decizia luată. ANR trebuie, de asemenea, să notifice în scris decizia luată autorității statului pavilionului, societății de clasificare interesate, statelor membre și secretariatului MOU.

e) Informațiile privind navele cărora li s-a interzis accesul în porturile românești trebuie făcute disponibile în sistemul informațional al bazei de date și publicate în conformitate cu prevederile art. 18 și ale anexei nr. 8.

**CERINȚE INTERNAȚIONALE ȘI NAȚIONALE
privind sistemele de înregistrare a parametrilor de navigație (VDR)**

Navele din următoarele categorii trebuie, în situația în care fac escală în porturile românești, să fie dotate cu un sistem de înregistrare a parametrilor de navigație (VDR), care să întrunească standardele de performanță prevăzute de Rezoluția IMO A.861(20) și standardele de testare stabilite de Standardul Comisiei Internaționale pentru Electronică nr. 61996 (IEC):

a) navele de pasageri construite la sau după 1 iulie 2002;

b) navele Ro—Ro care transportă și pasageri, construite înainte de 1 iulie 2002, nu mai târziu de data primei inspecții efectuate la sau după 1 iulie 2002;

c) navele de pasageri, altele decât navele Ro—Ro care transportă și pasageri, construite înainte de 1 iulie 2002, nu mai târziu de 1 ianuarie 2004;

d) navele cu un tonaj brut de 3.000 sau mai mare, altele decât navele de pasageri, construite la sau după 1 iulie 2002.

Navele din următoarele categorii, construite înainte de 1 iulie 2002, în situația în care fac escală în porturile românești, să fie dotate cu un sistem de înregistrare a parametrilor de navigație (VDR), care să întrunească standardele relevante ale IMO:

a) navele de transport marfă cu un tonaj brut de 20.000 sau mai mare, nu mai târziu de data fixată de IMO sau, în absența unei decizii a IMO, nu mai târziu de 1 ianuarie 2007;

b) navele de transport marfă cu un tonaj brut de 3.000 sau mai mare, dar nu mai mic de 20.000, nu mai târziu de data fixată de IMO sau, în absența unei decizii a IMO, nu mai târziu de 1 ianuarie 2008.

DOCUMENTUL DE IDENTITATE AL INSPECTORULUI PSC

	<p>ROMANIA MINISTRY OF PUBLIC WORKS, TRANSPORT AND HOUSING</p>
<div style="border: 1px dashed black; width: 100px; height: 100px; margin: 0 auto;"> <p align="center">Photo</p> </div>	<p>Full name:</p> <p>Serial No: PSCO 01</p> <p>We certify that the holder of this identification card is qualified as PSC officer and duly authorized to carry out Port State Control Inspections on behalf of the Romanian Government.</p>
<p>Holder's Signature</p> <p>.....</p>	<p>Secretary of State</p> <p>Signature</p> <p>.....</p>

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 Direcția de Trezorerie și Contabilitate Publică a Municipiului 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: marketing@ramo.ro, Internet: www.monitoruloficial.ro