



# MONITORUL OFICIAL

## AL

### ROMÂNIEI

Anul 171 (XV) — Nr. 377

PARTEA I  
LEGI, DECRETE, HOTĂRÂRI ȘI ALTE ACTE

Luni, 2 iunie 2003

#### SUMAR

<u>Nr.</u>	<u>Pagina</u>
	ACTE ALE ORGANELOR DE SPECIALITATE ALE ADMINISTRAȚIEI PUBLICE CENTRALE
728.	— Ordin al ministrului lucrărilor publice, transportu- rilor și locuinței pentru aprobarea Sistemului de informare și monitorizare a traficului navelor care intră/ies în/din apele naționale navigabile ale României ..... 1-8

## ACTE ALE ORGANELOR DE SPECIALITATE ALE ADMINISTRAȚIEI PUBLICE CENTRALE

MINISTERUL LUCRĂRILOR PUBLICE, TRANSPORTURILOR ȘI LOCUINȚEI

### ORDIN

#### pentru aprobarea Sistemului de informare și monitorizare a traficului navelor care intră/ies în/din apele naționale navigabile ale României

Având în vedere prevederile art. 69 și 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, prevederile Directivei Consiliului nr. 2002/59/EC din 27 iunie 2002 stabilind un sistem de informare și monitorizare a traficului navelor, care înlocuiește Directiva Consiliului nr. 93/75/EEC,

în temeiul prevederilor art. 3 din Ordonanța Guvernului nr. 42/1997 privind transportul naval, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 412/2002, 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:

Art. 1. — Se aprobă Sistemul de informare și monitorizare a traficului navelor care intră/ies în/din apele naționale navigabile ale României, prevăzut în anexa care face parte integrantă din prezentul ordin.

Art. 2. — Autoritatea Navală Română va duce la îndeplinire prevederile prezentului ordin.

Art. 3. — Prezentul ordin se publică în Monitorul Oficial al României, Partea I.

Art. 4. — Pe data intrării în vigoare a prezentului ordin se abrogă Ordinul ministrului transporturilor nr. 581/1999 privind cerințele minime pentru navele maritime care transportă mărfuri periculoase sau poluante, publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 614 din 16 decembrie 1999.

p. Ministrul lucrărilor publice, transporturilor și locuinței,  
**Sergiu Sechelariu,**  
secretar de stat

București, 19 mai 2003.  
Nr. 728.

## SISTEMUL DE INFORMARE ȘI MONITORIZARE

### a traficului navelor care intră/ies în/din apele naționale navigabile ale României

#### CAPITOLUL I

##### Dispoziții generale

#### ARTICOLUL 1

##### Scopul

(1) Prezenta anexă stabilește Sistemul de informare și monitorizare a traficului navelor care intră/ies în/din apele naționale navigabile ale României, în scopul de a întări siguranța și eficiența siguranței navigației, de a îmbunătăți modalitățile de intervenție a autorităților în caz de incidente, accidente sau situații potențial periculoase pe mare, inclusiv operațiunile de căutare și salvare, și de a contribui la îmbunătățirea coordonării activităților de prevenire, combatere și limitare a consecințelor poluării.

(2) Autoritatea Navală Română va supraveghea și va lua toate măsurile necesare și corespunzătoare pentru a se asigura că operatorii, comandanții sau agenții navelor și, în special, cei ale căror nave transportă mărfuri periculoase sau poluante, precum și proprietarii ori expeditorii acestor mărfuri se conformează prevederilor acestui ordin.

#### ARTICOLUL 2

##### Domeniul de aplicare

(1) Acest ordin se aplică navelor care intră/ies în/din apele naționale navigabile ale României, cu un tonaj brut mai mare sau egal cu 300, dacă nu s-a prevăzut altfel.

(2) Acest ordin nu se aplică:

a) navelor militare, navelor auxiliare și altor nave în proprietate sau operate de un stat terț și folosite pentru un serviciu public necomercial;

b) navelor de pescuit, navelor tradiționale și ambarcațiunilor de agrement cu o lungime mai mică de 45 m;

c) navelor de bunceraj sub 5.000 tone, containerelor plutitoare sau echipamentelor folosite la bordul navelor.

(3) Operatorii și/sau comandanții navelor maritime care intră/ies în/din apele sau porturile românești și care transportă mărfuri periculoase sau poluante în vrac ori în formă ambalată, precum și proprietarii ori expeditorii unor astfel de mărfuri sunt obligați să respecte cerințele minime prevăzute în prezentul ordin, precum și celelalte reglementări legale aplicabile.

#### ARTICOLUL 3

##### Definiții

În înțelesul prezentului ordin, următorii termeni se definesc după cum urmează:

a) *Instrumente internaționale relevante:*

— Convenția MARPOL 73/78 — Convenția internațională din 1973 pentru prevenirea poluării de către nave, modificată prin Protocolul din 1978 privind Convenția internațională din 1973 pentru prevenirea poluării de către nave, încheiată la Londra la 17 februarie 1978, cu amendamentele ulterioare, la care România a aderat prin Legea nr. 6/1993;

— Convenția SOLAS — Convenția internațională din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare, încheiată la Londra la 1 noiembrie 1974, modificată și completată prin Protocolul din 1988, cu amendamentele ulterioare, la care România a aderat prin Decretul Consiliului de Stat nr. 80/1979;

— Convenția TONNAGE — Convenția internațională asupra măsurării tonajului navelor, încheiată la Londra la 23 iunie 1969, cu amendamentele ulterioare, la care

România a aderat prin Decretul Consiliului de Stat nr. 23/1976;

— Convenția internațională privitoare la intervenția în marea liberă în cazuri de accidente de poluare cu produse petroliere, încheiată la Bruxelles la 22 noiembrie 1969, și Protocolul la aceasta din 1973 cu privire la intervenția în marea liberă în cazuri de poluare cu substanțe, altele decât cele petroliere;

— Convenția SAR — Convenția internațională din 1979 privind căutarea și salvarea pe mare, adoptată de Conferința internațională din 1979 privind căutarea și salvarea pe mare, organizată de Organizația Maritimă Internațională la Hamburg în perioada 9–27 aprilie 1979, la care România a aderat prin Ordonanța Guvernului nr. 115/1998, aprobată cu modificări prin Legea nr. 31/1999;

— Codul ISM — Codul internațional de management pentru exploatarea în siguranță a navelor și pentru prevenirea poluării, cu amendamentele ulterioare, pe care România l-a acceptat prin Legea nr. 85/1997;

— Codul IMDG — Codul maritim internațional de mărfuri periculoase, adoptat prin Rezoluția A.716(17) a Organizației Maritime Internaționale la 6 noiembrie 1991, la care face trimitere cap. VII din Convenția SOLAS, cu amendamentele ulterioare;

— Codul IBC — Codul internațional pentru construcția și echipamentul navelor pentru transportul în vrac al produselor chimice periculoase, cu amendamentele ulterioare, pe care România l-a acceptat prin Legea nr. 72/2003;

— Codul IGC — Codul internațional pentru construcția și echipamentul navelor pentru transportul în vrac al gazelor lichefiate, cu amendamentele ulterioare, pe care România l-a acceptat prin Legea nr. 71/2003;

— Codul BC — Codul pentru operarea în siguranță a mărfurilor solide în vrac, adoptat prin Rezoluția A.434(XI) a Organizației Maritime Internaționale la 15 noiembrie 1979, cu amendamentele ulterioare;

— Codul BCH — Codul pentru construcția și echipamentul navelor pentru transportul în vrac al produselor chimice periculoase, cu amendamentele ulterioare, la care România a aderat prin Legea nr. 68/2003;

— Codul INF — Codul internațional pentru siguranța transportului de combustibil nuclear iradiat, plutoniu și deșeurii puternic radioactive la bordul navelor, adoptat prin Rezoluția MSC.88(71) a Consiliului Siguranței Maritime al Organizației Maritime Internaționale la 27 mai 1999 și introdus în Convenția SOLAS la cap. VII, partea D, prin Rezoluția MSC.87(71), adoptată la 27 mai 1999;

— Rezoluția IMO A.851(20) — Rezoluția Organizației Maritime Internaționale privind principiile generale pentru sistemele de raportare ale navei și cerințele de raportare ale navei, incluzând principiile pentru raportarea incidentelor implicând mărfuri periculoase, substanțe dăunătoare și/sau poluanți marini;

b) *operator* — proprietarii, navlositorii sau managerii navei;

c) *agent* — orice persoană împuternicită sau autorizată pentru a furniza informații în numele operatorului navei;

d) *expeditor* — orice persoană prin care sau în numele căreia ori în folosul căreia a fost încheiat un contract de transport de mărfuri cu un căraș;

e) *companie* — proprietarul navei sau orice altă organizație ori persoană, cum ar fi managerul sau agentul de închiriere în regim de bare-boat, care și-a asumat răspunderea pentru operarea navei de la proprietar și a acceptat să se achite de toate sarcinile și responsabilitățile impuse prin reglementările legale în vigoare;

f) *navă* — orice navă sau ambarcațiune maritimă;

g) *mărfuri periculoase*:  
 — mărfuri clasificate în Codul IMDG;  
 — substanțe lichide periculoase enumerate în cap. 17 din Codul IBC;  
 — gaze lichefiate enumerate în cap. 19 din Codul IGC;  
 — mărfuri solide la care se face referire în Apendicele B la Codul BC;  
 — materialele radioactive cuprinse în Codul INF;  
 — mărfurile pentru transportul cărora s-au stabilit condiții anterioare corespunzătoare în conformitate cu paragraful 1.1.3 din Codul IBC sau cu paragraful 1.1.6 din Codul IGC;

h) *mărfuri poluante*:  
 — produse petroliere, așa cum sunt definite în anexa nr. I la Convenția MARPOL;  
 — substanțe lichide nocive, așa cum sunt definite în anexa nr. II la Convenția MARPOL;  
 — substanțe dăunătoare, așa cum sunt definite în anexa nr. III la Convenția MARPOL;

i) *unitate de transport de marfă* — un vehicul rutier de marfă, un vagon de cale ferată pentru transport marfă, un container de marfă sau orice cisternă rutieră, vagon de cale ferată ori tanc portabil;

j) *adresă* — numele și legăturile de comunicație prin care se poate, când este necesar, lua contact cu operatorul, agentul, autoritatea portuară, autoritatea competentă sau cu orice altă persoană ori organism autorizat, care se află în posesia unor informații detaliate privind încărcătura navei sau a unității de transport de marfă;

k) *autoritate competentă* — Autoritatea Navală Română, denumită în continuare ANR, organ tehnic de specialitate, în subordinea Ministerului Lucrărilor Publice, Transporturilor și Locuinței, căruia i s-au delegat competențele privind exercitarea inspecției de stat asupra transportului de mărfuri periculoase, primirea și transmiterea mai departe a informațiilor raportate ca urmare a prevederilor prezentului ordin;

l) *căpitania portului* — organul teritorial operativ al ANR, desemnat pentru fiecare port să primească și să transmită mai departe informațiile raportate ca urmare a prevederilor prezentului ordin;

m) *loc de refugiu* — un port, o zonă a unui port sau o dană de protecție ori ancoraj sau orice altă zonă adecvată pentru adăpostirea navelor în pericol, stabilite de ANR;

n) *serviciul Port Control* — serviciul desemnat să asigure una sau mai multe dintre următoarele atribuții: managementul traficului navelor; operarea unei instalații cu baza la țarm, răspunzătoare pentru un sistem de raportare obligatorie aprobat de IMO, coordonarea operațiunilor de căutare și salvare, a activităților întreprinse în caz de poluare ori a operațiunilor pentru depoluare;

o) *serviciu de trafic al navelor (VTS)* — un serviciu desemnat să îmbunătățească siguranța și eficiența traficului de nave, protecția mediului, să mențină în permanență legătura cu navele aflate în trafic și să gestioneze situațiile de trafic care să desfășoare în zona de aplicabilitate a VTS;

p) *sistem de rute recomandate navei* — sistem care cuprinde una sau mai multe rute ori măsuri de dirijare a traficului în scopul de a reduce riscul accidentelor maritime; acesta include scheme de separare a traficului, rute în ambele sensuri, rute recomandate, zone de evitat, zone de trafic costier, ocoliri, zone de precauție și rute în marea liberă;

q) *nave tradiționale* — toate tipurile de nave istorice și copiile lor, incluzându-le pe cele desemnate să încurajeze și să promoveze îndemânările tradiționale și arta marinăriei, care împreună servesc ca monumente culturale vii, operate în conformitate cu principiile tradiționale ale artei marinăriei și tehnicii;

r) *accident sau incident maritim* — are aceeași semnificație cu definiția cuprinsă la art. 4 din Codul pentru investigarea accidentelor și incidentelor maritime, adoptat prin Rezoluția A.849(20) a Organizației Maritime Internaționale la 27 noiembrie 1997, cu amendamentele ulterioare;

s) *AIS* — sistem de identificare automată a navei;  
 t) *VDR* — înregistrator al parametrilor de navigație.

## CAPITOLUL II

### Raportarea și supravegherea navelor

#### ARTICOLUL 4

##### Notificări ale navelor care intră în porturile românești

(1) Operatorul, agentul sau comandantul unei nave care se îndreaptă spre un port românesc va notifica căpitaniei portului informațiile prevăzute în anexa nr. 1 pct. 1, astfel:

a) cu cel puțin 24 de ore înainte de intrarea în zona de control al traficului; sau

b) cel mai târziu, la momentul când nava părăsește portul anterior, dacă timpul de voiaj este mai mic de 24 de ore; sau

c) dacă portul de escală nu este cunoscut sau acesta este schimbat pe timpul voiajului, imediat ce acesta este cunoscut.

(2) Navele care au ca destinație un port al României și care transportă mărfuri periculoase sau poluante se vor conforma obligațiilor de notificare prevăzute la art. 13.

(3) Navele, indiferent de tonaj, care transportă mărfuri periculoase și care operează în porturile românești atunci când intră, ies sau efectuează manevre în interiorul porturilor sunt obligate să aibă pilot la bord.

#### ARTICOLUL 5

##### Monitorizarea navelor care intră în zona sistemelor de raportare obligatorie a navelor

ANR se va asigura și va lua toate măsurile necesare și corespunzătoare ca toate navele care intră în zona sistemului de raportare obligatorie a navelor, adoptat de IMO în conformitate cu regula 11, cap. V din Convenția SOLAS sau operat de căpitanie în conformitate cu instrucțiunile și criteriile relevante dezvoltate de IMO, să se conformeze cu acel sistem de raportare a informațiilor cerute și să transmită inclusiv informațiile suplimentare cerute de căpitania portului în conformitate cu Rezoluția IMO A.851(20).

#### ARTICOLUL 6

##### Folosirea sistemelor de identificare automată

(1) Orice navă care face escală într-un port românesc trebuie să fie dotată cu un AIS, în conformitate cu prevederile anexei nr. 2 pct. I, care îndeplinește standardele de performanță stabilite de IMO.

(2) Navele dotate cu un AIS îl vor menține în operare tot timpul, cu excepția cazurilor în care prin acorduri internaționale, reguli sau standarde se prevede altfel, pentru protecția informațiilor de navigație.

#### ARTICOLUL 7

##### Folosirea sistemelor de rute recomandate navei

(1) ANR se va asigura și va lua toate măsurile necesare corespunzătoare pentru ca toate navele care intră în zona unui sistem obligatoriu de rute recomandate navei, adoptat de IMO, în conformitate cu regula 10, cap. V din Convenția SOLAS, să folosească sistemul în conformitate cu principiile și criteriile relevante promovate de IMO.

(2) La punerea în aplicare a unui sistem de rute recomandate navei, care nu a fost adoptat de IMO, ANR va lua în considerare principiile și criteriile promovate de IMO și va face publice toate informațiile necesare pentru folosirea efectivă și în siguranță a sistemului de rute recomandate navei.

#### ARTICOLUL 8

##### Monitorizarea conformării navelor cu regulile VTS

ANR se va asigura și va lua toate măsurile necesare și corespunzătoare pentru ca în zona de aplicabilitate a unui

VTS, care operează în marea teritorială ori în afara acesteia, în baza principiilor promovate de IMO:

a) navele, indiferent de pavilionul pe care îl arborează, aflate în trecere inofensivă, în momentul în care intră în marea teritorială a României, să raporteze datele cerute de autoritatea competentă și să se conformeze cu regulile aceluia VTS;

b) navele care arborează pavilionul român, care efectuează voiajuri internaționale și intră în zona de aplicare a unui VTS, care operează în marea teritorială ori în afara acesteia, în baza principiilor promovate de IMO, să se conformeze cu regulile aceluia VTS;

c) navele care arborează pavilion străin și care nu se îndreaptă către un port românesc și intră într-o zonă acoperită de un VTS al României, în afara mării teritoriale, să urmeze regulile acestui VTS ori de câte ori este posibil. ANR trebuie să raporteze statului de pavilion orice încălcare, pe care o consideră gravă, a acelor reguli într-un astfel de zonă VTS de către respectiva navă.

#### ARTICOLUL 9

##### **Infrastructura pentru sisteme de raportare a navelor, sisteme de rute recomandate navelor și servicii de trafic al navelor**

(1) ANR va lua toate măsurile necesare și corespunzătoare pentru a-și procura echipamentele corespunzătoare și instalațiile la țărm, destinate pentru a primi și a utiliza informații AIS, în mod treptat, în conformitate cu programul de dotare a navelor, prevăzut în anexa nr. 2 pct. 1, luând în considerare aria de acoperire necesară pentru transmiterea rapoartelor.

(2) Procesul de achiziție a tuturor echipamentelor necesare și a instalațiilor de la țărm pentru a pune în aplicare acest ordin va fi terminat până la sfârșitul anului 2007.

(3) ANR va lua măsurile necesare pentru ca echipamentele corespunzătoare pentru retransmiterea și schimbul informațiilor între sistemele național și ale altor state să fie operaționale cel mai târziu până la sfârșitul anului 2008.

(4) ANR se va asigura că serviciile Port Control însărcinate cu supravegherea conformării cu serviciile de trafic al navelor și sistemelor de rute recomandate navei au personal suficient și calificat corespunzător, precum și mijloacele corespunzătoare de comunicare și supraveghere a navelor și că acestea operează în conformitate cu principiile relevante IMO.

#### ARTICOLUL 10

##### **Sisteme de înregistrare a datelor privind voiajul**

(1) ANR va supraveghea și va lua toate măsurile necesare și corespunzătoare pentru a se asigura că navele care fac escală într-un port românesc sunt dotate cu un VDR, în conformitate cu regulile prevăzute în anexa nr. 2 pct. 1. Orice scutiri acordate navelor Ro-Ro ferry sau ambarcațiunilor de pasageri de mare viteză, conform art. 4 lit. d) din anexa la Ordinul ministrului lucrărilor publice, transporturilor și locuinței nr. 538/2003 privind aprobarea Sistemului 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, publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 264 din 16 aprilie 2003, vor înceta la 1 iulie 2004.

(2) Datele care au fost furnizate de un VDR vor fi puse la dispoziție autorităților competente în cazul investigației unui accident care a avut loc în apele aflate sub jurisdicția acestora. ANR se va asigura că astfel de date sunt folosite în investigație, sunt analizate corect și că rezultatele investigației sunt făcute publice cât de repede posibil după terminarea ei.

#### ARTICOLUL 11

##### **Investigarea accidentelor și incidentelor maritime**

Fără a încălca prevederile art. 16–18 din anexa la Ordinul ministrului lucrărilor publice, transporturilor și locuinței nr. 538/2003, autoritățile competente se vor conforma prevederilor Codului IMO pentru investigarea accidentelor și incidentelor maritime când efectuează investigarea oricărui accident sau incident maritim implicând o navă care face obiectul prezentului ordin. Autoritățile competente ale statului român vor coopera în investigarea accidentelor și incidentelor maritime implicând nave care arborează pavilionul român.

#### CAPITOLUL III

##### **Notificarea mărfurilor periculoase sau poluante la bordul navelor (HAZMAT)**

#### ARTICOLUL 12

##### **Obligațiile expeditorului**

(1) Nici o marfă periculoasă sau poluantă nu poate fi oferită pentru transport și nu va fi acceptată la bordul oricărei nave, indiferent de pavilionul pe care îl arborează sau de mărimea acesteia, într-un port românesc decât dacă s-a predat comandantului sau operatorului navei o declarație conținând informațiile prevăzute în anexa nr. 1.

(2) Obligația de a prezenta comandantului sau operatorului navei declarația prevăzută la alin. (1) și de a se asigura că încărcătura oferită pentru transport este aceeași cu cea declarată revine expeditorului mărfurilor periculoase sau poluante.

#### ARTICOLUL 13

##### **Notificarea mărfurilor periculoase sau poluante transportate la bord**

(1) Operatorul, comandantul sau agentul unei nave, indiferent de mărimea acesteia, care transportă mărfuri periculoase sau poluante și care iese dintr-un port românesc, trebuie să comunice în scris căpitaniei portului, înaintea plecării navei, toate informațiile prevăzute în anexa nr. 1 pct. 3.

(2) Operatorul, comandantul sau agentul unei nave, indiferent de pavilionul pe care îl arborează sau de mărimea acesteia, care transportă mărfuri periculoase ori poluante și care are ca destinație un port sau o zonă de ancoraj aflată în apele naționale ale României, trebuie să notifice, ca o condiție pentru intrarea/ieșirea în/din port ori pentru ancorare, informațiile indicate în anexa nr. 1 pct. 3 căpitaniei primului port românesc de destinație sau în a cărei zonă de jurisdicție se află locul de ancoraj, cel mai târziu la plecarea din portul de încărcare ori imediat ce portul de destinație sau locul de ancorare este cunoscut, dacă această informație nu este disponibilă la momentul plecării.

(3) ANR va fi notificată în mod corespunzător și va avea acces la informațiile indicate în anexa nr. 1 pct. 3 oricând este necesar. În acest scop ANR va păstra informațiile prevăzute în anexa nr. 1 pct. 3 o perioadă suficientă pentru ca acestea să fie utilizate în cazul unui incident sau accident naval. Căpitania portului va lua măsurile necesare pentru a furniza aceste informații în mod electronic și fără întârziere către autoritatea competentă care solicită aceasta, în maximum 24 de ore de la momentul solicitării.

(4) Operatorul, agentul sau comandantul unei nave sub pavilion român, care se află în situațiile prevăzute la alin. (1) și (2), trebuie să notifice informațiile prevăzute în anexa nr. 1 pct. 3 autorității competente a portului de plecare sau de destinație, după caz.

(5) Operatorul, agentul sau comandatul navei trebuie să comunice informațiile despre marfă indicate în anexa nr. 1 pct. 3 către căpitania portului și/sau altor autorități competente, după caz.

(6) Informațiile trebuie transferate în mod electronic ori de câte ori este posibil.

(7) Schimbul electronic de mesaje trebuie să folosească sintaxa și procedurile prevăzute în anexa nr. 3.

#### ARTICOLUL 14

##### Schimb computerizat de date între statele membre

(1) ANR va coopera cu statele interesate pentru a asigura interconectarea și interoperabilitatea sistemelor naționale folosite pentru a administra informațiile indicate în anexa nr. 1.

(2) Sistemele de comunicație stabilite la alin. (1) trebuie să aibă următoarele caracteristici:

a) schimbul de date trebuie să fie electronic și să permită ca mesajele notificate în conformitate cu art. 13 să fie primite și procesate;

b) sistemul trebuie să permită ca informațiile să fie transmise 24 de ore pe zi;

c) ANR trebuie să asigure ca, la cerere, să transmită sau să poată primi informații despre navă și mărfurile periculoase ori poluante de la bord, fără întârziere, la/de la autoritățile competente ale altor state.

#### ARTICOLUL 15

##### Scutiri

(1) ANR poate excepta de la prevederile art. 13 serviciile de transport regulat efectuate între porturi de pe teritoriul României, când sunt îndeplinite următoarele condiții:

a) compania care operează serviciile regulate la care se face referire la alin. (1) păstrează, transmite către ANR și actualizează permanent o listă a navelor utilizate;

b) pentru fiecare voiaj efectuat informațiile enumerate în anexa nr. 1 pct. 3 sunt disponibile în permanență pentru a fi consultate de ANR, ori de câte ori aceasta o solicită. Compania trebuie să stabilească un sistem intern care să permită ca, la cerere, 24 de ore pe zi și fără întârziere, respectivele informații să poată fi transmise către ANR în mod electronic, în conformitate cu art. 13 alin. (4).

(2) Când un serviciu de transport internațional regulat este operat între două sau mai multe state, iar unul dintre operatori este persoană fizică sau juridică română, se poate solicita acordarea unei scutiri de la prevederile art. 13 pentru acel serviciu de transport ANR va colabora cu părțile implicate, inclusiv cu statele de coastă interesate, în acordarea unei scutiri serviciului de transport respectiv, în conformitate cu condițiile stabilite la alin. (1).

(3) ANR va verifica în mod periodic îndeplinirea condițiilor prevăzute la alin. (1) și (2). Când cel puțin una dintre aceste condiții nu mai este îndeplinită, ANR va retrage imediat privilegiul exceptării companiei respective.

(4) ANR va comunica celor interesați o listă a companiilor și navelor care au obținut scutiri conform prevederilor prezentului ordin, precum și orice actualizare a acestei liste.

#### CAPITOLUL IV

##### Monitorizarea navelor cu risc potențial pentru siguranța navigației și intervenția în cazul incidentelor și accidentelor pe mare

#### ARTICOLUL 16

##### Transmiterea informațiilor privind anumite nave

(1) Navele care se încadrează în una dintre categoriile de mai jos vor fi considerate nave cu un risc potențial pentru siguranța navigației, a persoanelor sau a mediului:

a) nave care, în cursul voiajurilor lor:

(i) au fost implicate în incidente sau accidente pe mare, așa cum se face referire la art. 17; sau

(ii) nu s-au conformat cerințelor de notificare și raportare impuse de prezentele reglementări; sau

(iii) nu s-au conformat regulilor aplicabile în sistemele de rute recomandate navei sau VTS aflate pe teritoriul României ori al altor state;

b) nave în privința cărora există dovada sau prezumția descărcării deliberate de produse petroliere ori a altor încălcări ale Convenției MARPOL în apele naționale ale României;

c) nave cărora li s-a refuzat accesul în porturile românești ori nave sub pavilion român cărora li s-a refuzat accesul în porturi ale altor state, care au fost subiectul unui raport sau al unei notificări întocmite de ANR sau de autoritățile competente ale altor state, în conformitate cu dispozițiile relevante prevăzute de reglementările legale în vigoare cu privire la controlul statului pavilionului.

(2) VTS de pe teritoriul României, care dețin informații relevante asupra navelor la care se face referire la alin. (1), vor comunica aceste informații stațiilor de coastă interesate din alte state aflate pe ruta planificată a navei.

(3) ANR se va asigura că informațiile primite conform alin. (2) sunt transmise căpitanilor interesate și/sau oricărei alte autorități competente a statului. În limita personalului disponibil, ANR va efectua orice inspecție sau verificare corespunzătoare în porturile românești fie din proprie inițiativă, fie la cererea unui terț stat interesat, fără a prejudicia orice obligație de control al statului portului. ANR va informa toate statele interesate despre rezultatul acțiunilor întreprinse.

#### ARTICOLUL 17

##### Raportarea incidentelor și accidentelor pe mare

(1) Fără a prejudicia prevederile reglementărilor internaționale și în vederea prevenirii sau micșorării oricărei amenințări semnificative a siguranței navigației, a persoanelor sau a mediului, ANR va supraveghea și va lua toate măsurile potrivite pentru a se asigura că orice comandant al unei nave care navighează în interiorul zonei de căutare și salvare/zonă economică exclusivă a României sau altele asemenea raportează imediat serviciului Port Control abilitat pentru acea zonă geografică:

a) orice incident sau accident afectând siguranța navei, precum coliziunea, eșuarea, avaria, defecțiunile majore ori avarierea, inundarea sau deplasarea mărfii, precum și orice defecte la corpul navei, la structura mașinilor etc.;

b) orice incident sau accident care pune în pericol siguranța navigației, precum și orice defecțiuni care pot să afecteze manevrabilitatea navei ori starea de bună navigabilitate, sistemul de propulsie sau instalația de guvernare, generatoarele electrice, echipamentul de navigație ori de comunicații;

c) orice situație susceptibilă să conducă la poluarea apelor sau țărnelui, precum descărcarea ori pericolul descărcării de produse poluante în mare;

d) orice pată de materiale poluante și containere, pachete ori alte bunuri în derivă pe mare.

(2) Raportul trimis în aplicarea alin. (1) va include cel puțin identitatea navei, poziția sa, portul de plecare, portul de destinație, adresa de la care se pot obține informații despre mărfurile periculoase și poluante transportate la bord, numărul persoanelor la bord, detalii ale incidentului și orice informație relevantă la care se face referire în Rezoluția IMO A.851(2).

#### ARTICOLUL 18

##### Măsuri în cazul unor condiții hidrometeorologice nefavorabile

(1) În situația în care ANR consideră, în caz de condiții hidrometeorologice nefavorabile, că există o amenințare serioasă de poluare a apelor naționale navigabile ale României sau ale statelor riverane ori atunci când siguranța vieții umane este în pericol:

a) când este posibil, trebuie să informeze corespunzător comandantul navelor aflate în porturile/zonă periclitată și care intenționează să intre în sau să părăsească acel

port/zonă, despre starea mării și despre condițiile meteo și, când este relevant și posibil, despre pericolul la care pot fi expuși nava, marfa, echipajul și/sau pasagerii acesteia;

b) fără a încălca obligația de asistență și salvare a navelor în pericol și în conformitate cu art. 20, poate lua orice alte măsuri cuvenite, care pot include o recomandare sau o interdicție fie numai pentru o anumită navă sau pentru nave în general de a intra sau de a părăsi portul ori zonele afectate, până când s-a stabilit că nu mai există riscuri pentru viața umană și/sau pentru mediu;

c) va lua măsurile corespunzătoare pentru a limita cât se poate de mult sau, dacă este necesar, pentru a interzice aprovizionarea cu combustibili în apele naționale navigabile.

(2) Comandantul trebuie să informeze operatorul despre măsurile sau recomandările prevăzute la alin. (1). Aceste măsuri sau recomandări nu împiedică comandantul să ia alte decizii pe baza practicii sale profesionale și în acord cu Convenția SOLAS. Când decizia luată de comandantul navei nu este în conformitate cu măsurile la care se face referire la alin. (1), acesta va informa ANR asupra motivelor deciziei sale.

(3) Măsurile corespunzătoare sau recomandările prevăzute la alin. (1) se vor baza pe starea mării și pe prognoza meteo, furnizate de un serviciu competent de informații hidrometeorologice recunoscut de statul român.

#### ARTICOLUL 19

##### Măsuri privitoare la incidente sau accidente pe mare

(1) În caz de incidente sau accidente pe mare, la care face referire art. 17, ANR va lua toate măsurile corespunzătoare, cu respectarea reglementărilor naționale și internaționale, ori de câte ori este necesar, pentru a asigura siguranța navigației, a persoanelor și protecția mediului marin și costier, pornind de la lista de măsuri pentru situațiile de pericol pentru siguranța navigației și protecția mediului, prevăzută în anexa nr. 4.

(2) Operatorul, comandantul navei și proprietarul mărfurilor periculoase sau poluante transportate la bord sunt obligați, în condițiile și sub sancțiunile prevăzute de lege, ca, la solicitarea autorităților competente, să coopereze pe deplin cu acestea, în vederea evitării și/sau limitării consecințelor unui incident sau accident.

(3) Comandantul unei nave căreia îi sunt aplicabile prevederile Codului ISM, în conformitate cu acesta, va informa operatorul despre orice incident sau accident intervenit, așa cum este prevăzut la art. 17 alin. (1). Imediat ce a fost informat despre o astfel de situație operatorul trebuie să contacteze serviciul Port Control și să se pună la dispoziția acestuia în caz de necesitate.

#### ARTICOLUL 20

##### Locuri de refugiu

(1) ANR, cu consultarea celor interesați, va întocmi, luând în considerare principiile relevante ale IMO, planuri pentru adăpostirea navelor în pericol, aflate în apele naționale. Astfel de planuri vor conține aranjamentele și procedurile necesare, luându-se în considerare restricțiile operaționale și de mediu, pentru a se asigura că navele în pericol pot să se deplaseze imediat într-un loc de refugiu, cu condiția autorizării de către căpitania portului. În situația în care ANR consideră necesar și posibil, planurile trebuie să conțină aranjamente pentru asigurarea unor mijloace și facilități potrivite pentru asistență, salvare și răspuns în caz de poluare. Planurile pentru adăpostirea navelor în pericol vor fi puse la dispoziție la cerere.

(2) ANR va informa Ministerul Lucrărilor Publice, Transporturilor și Locuinței până la 5 februarie 2004 despre măsurile luate în aplicarea alin. (1).

#### ARTICOLUL 21

##### Informarea părților interesate

(1) Serviciul Port Control va anunța, atunci când este cazul, autoritățile interesate despre orice incident sau accident notificat conform art. 17 alin. (1) și informații cu privire la orice navă care pune în pericol siguranța navigației, a persoanelor sau a mediului.

(2) ANR va aduce la cunoștință autorităților competente din alte state informațiile notificate pe care le-a primit în conformitate cu art. 13 și 17.

(3) În cazul în care ANR a fost informată în conformitate cu prevederile prezentului ordin sau altfel despre un pericol care amenință anumite zone de navigație și/sau de coastă, va informa despre aceasta autoritățile competente ale statelor interesate, cât mai curând posibil, și le va consulta cu privire la acțiunea ce se are în vedere. Atunci când se consideră necesar autoritățile competente vor coopera în vederea stabilirii de planuri comune de acțiune.

(4) ANR va lua măsurile necesare pentru a folosi pe deplin rapoartele pe care navele sunt obligate să le transmită ca urmare a art. 17.

#### CAPITOLUL V

##### Măsuri suplimentare

#### ARTICOLUL 22

##### Desemnarea și publicarea listei organismelor competente

(1) ANR va stabili căpitanii de port și serviciile Port Control care vor primi și vor utiliza notificările și informațiile în conformitate cu prezentul ordin.

(2) ANR va lua toate măsurile necesare pentru a se asigura că toți cei implicați în activitatea de transport maritim vor fi informați corespunzător despre căpitanii porturilor și despre serviciile Port Control desemnate conform alin. (1), despre zonele de jurisdicție ale acestora, precum și despre procedura stabilită pentru notificarea informațiilor cerute de prezentul ordin. Aceste informații vor fi aduse la zi, în mod regulat, în special prin publicații nautice.

(3) ANR va face publică o listă întocmită în conformitate cu alin. (2) și va lua măsurile necesare pentru ca aceasta să fie actualizată ori de câte ori este necesar.

#### ARTICOLUL 23

##### Cooperarea între ANR și alte autorități cu competențe similare

ANR va coopera cu autoritățile cu competențe similare ale altor state în realizarea următoarelor obiective:

a) folosirea optimă a informațiilor notificate ca urmare a acestui ordin, în special prin dezvoltarea de legături de telecomunicație compatibile între serviciile Port Control și căpitanii porturilor, în vederea schimbului de date privitoare la mișcările navelor, orele lor estimate de sosire în porturi și marfa lor;

b) dezvoltarea și întărirea eficacității legăturilor de telecomunicație între serviciile Port Control din România și cele ale altor state, în vederea obținerii unei imagini mai clare a traficului, îmbunătățirii supravegherii navelor în tranzit și armonizării și uniformizării, pe cât de mult posibil, a rapoartelor cerute de la navele aflate în marș;

c) extinderea acoperirii și/sau aducerea la zi a sistemului de informare și de supraveghere a traficului navelor în vederea întării identificării și supravegherii navelor. În acest scop ANR va conlucra cu alte organisme cu atribuții similare pentru a pune în practică, după caz, sisteme de raportare obligatorii, servicii obligatorii de trafic al navelor și sisteme corespunzătoare de rute recomandate navei, în vederea trimiterii acestora la IMO spre aprobare;

d) întocmirea, după caz, de planuri comune pentru adăpostirea navelor în pericol.

## ARTICOLUL 24

**Confidențialitatea informațiilor**

ANR va lua, dacă este cazul, măsurile necesare pentru a asigura confidențialitatea informațiilor primite ca urmare a prezentului ordin.

## ARTICOLUL 25

**Controlul aplicării și sancțiuni**

(1) ANR va efectua inspecții regulate și orice alte acțiuni necesare pentru a verifica funcționarea sistemelor radio instalate pe coastă, dacă acestea răspund cerințelor acestui ordin, și, în particular, capacitatea lor de a răspunde cerințelor de a primi sau trimite fără întârziere, 24 de ore pe zi, informații notificate ca urmare a art. 13 și 17.

(2) ANR va informa, în cel mai scurt timp posibil, autoritățile competente ale statului pavilionului și orice alt stat

interesat despre măsurile luate ca urmare a prevederilor art. 16 și 19, precum și în cazul aplicării de sancțiuni navelor care nu arborează pavilionul român.

(3) Atunci când ANR constată, cu ocazia unui incident sau accident pe mare, la care se face referire în art. 19, că compania nu a putut să stabilească și să mențină o legătură cu nava sau cu stațiile de coastă interesate, aceasta va informa astfel statul care a emis sau în numele căruia au fost emise documentul de conformitate (DOC) și certificatul de management al siguranței (SMC).

(4) Când gravitatea incidentului sau accidentului indică existența unei neconformități majore în funcționarea sistemului de management al siguranței al unei companii române, ANR va lua imediat măsurile necesare în vederea retragerii documentului de conformitate și a certificatului de management al siguranței ale companiei respective.

ANEXA Nr. 1

## LISTA

**informațiilor ce trebuie notificate**

1. Informații notificate în conformitate cu art. 4:

Informații generale:

- a) identificarea navei (numele, indicativul de apel al navei, numărul de identificare IMO sau numărul MMSI);
- b) portul de destinație;
- c) ora estimată de sosire la portul de destinație sau locul de operare, care este cerută de autoritatea competentă, și ora estimată de plecare din acel port;
- d) numărul total de persoane la bord.

2. Informații notificate în conformitate cu art. 12:

Informații despre marfă:

a) denumirile tehnice corecte ale mărfurilor periculoase sau poluante, numerele Națiunilor Unite (UN) când există, clasele IMO de mărfuri periculoase în conformitate cu codurile IMDG, IBC și IGC și, după caz, clasa navei cerută pentru mărfurile INF, astfel cum a fost definită în Regula VII/14.2, cantitățile unor astfel de mărfuri și, dacă sunt transportate în unități de transport de marfă, altele decât tancurile numărul de identificare a acestora;

b) adresa de unde se pot obține informații detaliate despre marfă.

3. Informații notificate în conformitate cu art. 13:

3.1. Informații generale:

- a) identificarea navei (numele, indicativul de apel al navei, numărul de identificare IMO sau numărul MMSI);
- b) portul de destinație;
- c) pentru o navă părăsind un port românesc: ora estimată de plecare de la portul de plecare sau stația-pilot, astfel cum este cerut de autoritatea competentă, și ora estimată de sosire în portul de destinație;
- d) pentru o navă venind dintr-un port străin și îndreptându-se către un port românesc: ora estimată de sosire în portul de destinație sau locul de operare, așa cum este cerut de autoritatea competentă;
- e) numărul total de persoane la bord.

3.2. Informații despre marfă:

a) denumirile tehnice corecte ale mărfurilor periculoase sau poluante, numerele Națiunilor Unite (UN) când există,

clasele IMO de mărfuri periculoase în conformitate cu codurile IMDG, IBC și IGC și, după caz, clasa navei cerută pentru mărfurile INF, astfel cum a fost definită în Regula VII/14.2, cantitățile de marfă și localizarea lor la bord și, dacă sunt transportate în unități de transport de marfă, altele decât tancurile, numărul de identificare a acestora;

b) confirmarea că la bordul navei există o listă sau un manifest ori un plan de încărcare corespunzător conținând detalii despre mărfurile periculoase sau poluante transportate și locația lor pe navă;

c) adresa de la care se pot obține informații detaliate despre marfă.

4. Informații la care se face referire la art. 5:

- a) identificarea navei (numele, indicativul de apel al navei, numărul de identificare IMO sau numărul MMSI);
- b) data și ora;
- c) poziția în latitudine și longitudine sau;
- d) relevmentul adevărat și distanța în mile marine de la un reper costier identificat în mod clar;
- e) drum;
- f) viteză;
- g) port de destinație și ora estimată de sosire;
- h) marfa și, dacă sunt mărfuri periculoase la bord, cantitatea și clasa IMO;
- i) adresa pentru comunicarea informațiilor despre marfă;
- j) numărul total de persoane la bord;
- k) informații diverse;
- l) caracteristici și cantitatea estimată de combustibil de consum, pentru nave transportând mai mult de 5.000 tone de combustibil;
- m) starea de navigație.

5. Comandantul navei trebuie să informeze imediat căpitania portului sau serviciul Port Control competent despre orice schimbare în informațiile notificate ca urmare a prezentei anexe.

ANEXA Nr. 2

## PROCEDURI

**de dotare a navelor cu AIS și VDR****I. Sistem de identificare automată (AIS)****1. Nave construite la sau după 1 iulie 2002**

Nave de pasageri, indiferent de mărime, și toate navele cu un tonaj brut de 300 sau mai mare, construite la sau după 1 iulie 2002, care fac escală într-un port românesc și

care trebuie să aibă la bord echipamentul prevăzut la art. 6 din anexă.

**2. Nave construite înainte de 1 iulie 2002**

Nave de pasageri, indiferent de mărime, și toate navele cu un tonaj brut de 300 sau mai mare, construite înainte de 1 iulie 2002, care fac escală într-un port românesc

trebuie să aibă la bord echipamentul prevăzut la art. 6, în conformitate cu următorul program:

- a) nave de pasageri: nu mai târziu de 1 iulie 2004;
- b) tancuri: nu mai târziu de prima inspecție pentru siguranța echipamentului după 1 iulie 2004;
- c) nave, altele decât navele de pasageri și tancuri, cu un tonaj brut de 50.000 sau mai mare: nu mai târziu de 1 iulie 2005;
- d) nave, altele decât nave de pasageri și tancuri, cu un tonaj brut de 10.000 sau mai mare, dar mai puțin de 50.000: nu mai târziu de 1 iulie 2005 sau, în ceea ce privește navele angajate în voiajuri internaționale, orice dată mai devreme decisă în cadrul IMO;
- e) nave, altele decât navele de pasageri și tancuri, cu un tonaj brut de 3.000 sau mai mare, dar mai puțin de 10.000: nu mai târziu de 1 iulie 2006 sau, în ceea ce privește navele angajate în voiajuri internaționale, orice dată mai devreme decisă în cadrul IMO;
- f) nave, altele decât nave de pasageri și tancuri, cu un tonaj brut de 300 sau mai mare, dar mai puțin de 3.000: nu mai târziu de 1 iulie 2007 sau, în ceea ce privește navele angajate în voiajuri internaționale, orice dată mai devreme, decisă în cadrul IMO.

Autoritatea Navală Română poate scuti navele de pasageri cu un tonaj brut mai mic de 300, angajate în transport intern, de la aplicarea cerințelor privind AIS stabilite în această anexă.

## II. Înregistrator al parametrilor de navigație (VDR)

1. Următoarele tipuri de nave trebuie, în măsura în care ele fac escală într-un port românesc, să fie dotate cu VDR răspunzând standardelor de performanță ale Rezoluției IMO A.861(20) și standardelor de testare stabilite de Standardul nr. 61.996 al Comisiei Internaționale de Electronică (IEC):
  - a) nave de pasageri construite la sau după 1 iulie 2002, dar nu mai târziu de 1 iulie 2003;
  - b) nave de pasageri Ro-Ro construite înainte de 1 iulie 2002, dar nu mai târziu de prima inspecție la sau după 1 iulie 2003;
  - c) nave de pasageri, altele decât nave de pasageri Ro-Ro, construite înainte de 1 iulie 2002, dar nu mai târziu de 1 iulie 2004;
  - d) navele, altele decât nave de pasageri, cu un tonaj brut de 3.000 sau mai mare, construite la sau după 1 iulie 2002, dar nu mai târziu de 5 august 2002.
2. Navele din următoarele clase și construite înainte de 1 iulie 2002, în măsura în care ele fac escală într-un port românesc, trebuie să fie dotate cu VDR răspunzând standardelor IMO:
  - a) cargouri cu un tonaj brut de 20.000 sau mai mare nu mai târziu de data fixată de către IMO sau, în absența unei decizii la IMO, nu mai târziu de 1 ianuarie 2007;
  - b) cargouri cu un tonaj brut de 3.000 sau mai mare, dar până la 20.000, nu mai târziu de data fixată de IMO sau, în absența unei decizii la IMO, nu mai târziu de 1 ianuarie 2008.

*ANEXA Nr. 3*

## MESAJE ELECTRONICE

1. ANR va dezvolta și va menține infrastructura necesară pentru a permite transmiterea, recepția și conversia de date între sisteme, va folosi sintaxa XML sau EDIFACT, bazată pe INTERNET sau facilități de comunicație X.400.
2. ANR va dezvolta și va menține, consultându-se cu statele interesate, un manual de control interfață care descrie facilitățile sistemului în termeni ai conținutului mesajului, funcțiile mesajului și relația dintre mesaje. Funcțiile, sincronizarea mesajului, protocoalele de transfer de date și parametrii vor fi detaliate, va fi specificat

conținutul de date al funcțiilor cerute ale mesajului și vor fi descrise acele mesaje.

3. Aceste proceduri și infrastructura vor încorpora, ori de câte ori este posibil, obligațiile de raportare și de schimb de informații rezultând din Ordinul ministrului lucrărilor publice, transporturilor și locuinței nr. 779/2002 privind instalațiile de recepție portuare pentru deșeurile generate de navă și reziduurile mărfii, precum și din alte prevederi legale în vigoare.

*ANEXA Nr. 4*

## LISTA

### de măsuri pentru situațiile de pericol pentru siguranța navigației și protecția mediului, în conformitate cu art. 19 alin. (1)

Atunci când, ca urmare a unui incident ori accident sau în situațiile descrise la art. 17 alin. (1), o navă este afectată și ANR consideră, în conformitate cu dreptul internațional, că este necesar să prevină, să limiteze sau să îndepărteze o amenințare iminentă și gravă a apelor naționale, a activităților ce se desfășoară în acestea și a comunităților locale, a siguranței altor nave și a echipajelor și pasagerilor acestora ori a protecției mediului marin, ANR poate, printre altele:

- a) să restricționeze mișcarea navei sau să o direcționeze să urmeze o anumită rută. Această cerință nu afectează răspunderea comandantului pentru manevrarea în siguranță a navei sale;

- b) să someze în mod oficial comandantul navei pentru a lua măsurile imediate și necesare de îndepărtare a pericolului sau de încetare a activităților care pun în pericol mediul ori siguranța navigației;
- c) să trimită o echipă de evaluare la bordul navei, care să aprecieze gradul de risc, să-l sprijine pe comandant pentru remedierea situației și să informeze autoritățile competente despre acestea;
- d) să-l instrucționeze pe comandant să intre într-un loc de refugiu în cazul unui pericol iminent sau să dea dispozițiile necesare pentru ca nava să fie pilotată ori remorcată.

---

## 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

---