



# MONITORUL OFICIAL

## AL

# ROMÂNIEI

Anul 179 (XXIII) — Nr. 269

PARTEA I  
LEGI, DECRETE, HOTĂRĂRI ȘI ALTE ACTE

Luni, 18 aprilie 2011

### SUMAR

<u>Nr.</u>		<u>Pagina</u>
	ACTE ALE ORGANELOR DE SPECIALITATE ALE ADMINISTRAȚIEI PUBLICE CENTRALE	
253.	— Ordin al ministrului transporturilor și infrastructurii pentru publicarea acceptării Amendamentului 32 la Memorandumul de înțelegere de la Paris privind controlul statului portului, adoptat de Comitetul Memorandumului de la Paris la data de 11 mai 2010	2–16

# ACTE ALE ORGANELOR DE SPECIALITATE ALE ADMINISTRAȚIEI PUBLICE CENTRALE

MINISTERUL TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII

## ORDIN

**pentru publicarea acceptării Amendamentului 32 la Memorandumul de înțelegere de la Paris  
privind controlul statului portului, adoptat de Comitetul Memorandumului de la Paris  
la data de 11 mai 2010**

Având în vedere prevederile art. 1 din Legea nr. 113/2008 pentru aderarea României la Memorandumul de înțelegere de la Paris privind controlul statului portului, adoptat la Paris la 26 ianuarie 1982, cu amendamentele ulterioare, și ale paragrafelor 7.2 și 7.3 din secțiunea a 7-a — Amendamente a Memorandumului de înțelegere de la Paris privind controlul statului portului,

în temeiul art. 4 alin. (1) din Ordonanța Guvernului nr. 42/1997 privind transportul maritim și pe căile navigabile interioare, republicată, cu modificările și completările ulterioare, și al art. 5 alin. (4) din Hotărârea Guvernului nr. 76/2009 privind organizarea și funcționarea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, cu modificările și completările ulterioare,

**ministrul transporturilor și infrastructurii** emite următorul ordin:

Art. 1. — Se publică Amendamentul 32 la Memorandumul de înțelegere de la Paris privind controlul statului portului, adoptat de Comitetul Memorandumului de înțelegere de la Paris la data de 11 mai 2010, 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.

Ministrul transporturilor și infrastructurii,  
**Anca Daniela Boagiu**

București, 5 aprilie 2011.  
Nr. 253.

ANEXĂ

**Amendamentul 32 la Memorandumul de înțelegere de la Paris privind controlul statului portului,  
astfel cum a fost adoptat în conformitate cu paragraful 7.2 din secțiunea a 7-a a memorandumului,  
în data de 11 mai 2010**

**1. Paragraful existent 1.1 din memorandum se înlocuiește prin:**

„1.1. Fiecare autoritate va aplica prevederile prezentului memorandum și ale anexelor la acesta.”

**2. Paragraful existent 1.2 din memorandum se înlocuiește prin:**

„1.2. Fiecare autoritate va menține un sistem efectiv de control al statului portului, în scopul de a se asigura că navele comerciale străine care fac escală în porturile statului său sau ancorează în afara unui asemenea port se conformează standardelor stabilite în instrumentele relevante în secțiunea a 2-a, fără discriminare în privința pavilionului.”

**3. Paragraful existent 1.3 din memorandum se înlocuiește prin:**

„1.3. Fiecare autoritate va efectua o inspecție la fiecare navă comercială străină de prioritate I care ancorează sau face escală în unul dintre porturile sau zonele sale de ancoraj, sub rezerva unei obligații flexibile și regionale, așa cum este descris în anexa nr. 11. Fiecare autoritate va efectua un număr total de inspecții ale navelor comerciale străine de prioritate I și II care să corespundă cel puțin obligației sale anuale de control stabilite în conformitate cu anexa nr. 11. Autoritățile ar trebui să se abțină de la selectarea inspecțiilor periodice de prioritate II, atunci când

acestea nu sunt cerute pentru îndeplinirea obligațiilor lor anuale.”

**4. Paragraful existent 1.5 din memorandum se înlocuiește prin:**

„1.5. Fiecare autoritate sau orice alt organism, după caz, va stabili o procedură corespunzătoare pentru serviciile de pilotaj, inclusiv cei angajați pe nave care se îndreaptă spre un port sau aflate în tranzit în statul său și autorități portuare, pentru informarea imediată a autorității competente a statului portului sau statului costier, după caz, ori de câte ori iau cunoștință în cursul normal al serviciului lor de existența deficiențelor aparente care pot prejudicia siguranța navei sau care pot amenința să dăuneze mediului marin.”

**5. Se adaugă un nou paragraf, paragraful 1.6 al memorandumului:**

„1.6. În îndeplinirea obligațiilor lor, autoritățile vor efectua inspecții de tipul celor specificate în pct. 9 din anexa nr. 9.”

**6. Se adaugă un nou paragraf, paragraful 1.7 al memorandumului:**

„1.7. Nicio prevedere din memorandum nu va fi interpretată ca limitând atribuțiile autorităților în a lua măsuri în cadrul ariei lor de competență în ceea ce privește orice problemă la care instrumentele relevante se referă.”

## 7. Paragraful existent 2.1 din memorandum se înlocuiește prin:

„2.1. În scopul memorandumului, instrumente relevante sunt următoarele:

.1 Convenția internațională din 1966 asupra liniilor de încărcare (LL 66);

.2 Protocolul din 1988 la Convenția internațională din 1966 asupra liniilor de încărcare (LL Protocol 88);

.3 Convenția internațională din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare (Convenția SOLAS);

.4 Protocolul din 1978 la Convenția internațională din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare (SOLAS Protocol 78);

.5 Protocolul din 1988 la Convenția internațională din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare (SOLAS Protocol 88);

.6 Convenția internațională din 1973 pentru prevenirea poluării de către nave, modificată prin Protocolul din 1978 și astfel cum a fost modificat ulterior prin Protocolul din 1997 (MARPOL);

.7 Convenția internațională din 1978 privind standardele de pregătire a navigatorilor, brevetare/atestare și efectuare a serviciului de cart (Convenția STCW 78);

.8 Convenția referitoare la Regulamentul internațional din 1972 pentru prevenirea abordajelor pe mare (COLREG 72);

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

.10 Convenția nr. 147/1976 privind standardele minime la bordul navelor comerciale (Convenția ILO nr. 147);

.11 Protocolul din 1996 la Convenția ILO nr. 147/1976 privind standardele minime la bordul navelor comerciale (Protocolul din 1996 la Convenția ILO nr. 147/1976) (IMO P147);

.12 Convenția internațională din 1992 privind răspunderea civilă pentru pagubele produse prin poluare cu hidrocarburi, 1969 (CLC 1969);

.13 Protocolul din 1992 de modificare a Convenției internaționale privind răspunderea civilă pentru prejudicii cauzate de poluare, 1969 (CLC Protocol 1992);

.14 Convenția internațională din 2001 privind controlul sistemelor antivegetative dăunătoare utilizate la nave (AFS 2001);

.15 Convenția internațională privind răspunderea civilă pentru prejudicii provocate de poluare cu hidrocarburi de consum de la navele maritime, 2001 (BUNKERS).”

## 8. Paragraful existent 2.2 din memorandum se înlocuiește prin:

„2.2. În ceea ce privește secțiunea 2.1 din convențiile ILO, fiecare autoritate va aplica procedurile prevăzute în anexa nr. 2.”

## 9. Paragraful existent 2.4 din memorandum se înlocuiește prin:

„2.4. La aplicarea unui instrument relevant, autoritățile se vor asigura că nu acordă un tratament mai favorabil navelor unui stat care nu este parte și vor aplica în acest caz procedurile specificate în anexa nr. 1.

În cazul navelor cu dimensiunea sub cerința convenției autoritățile vor aplica procedurile din anexa nr. 1.”

## 10. Secțiunea existentă 3 din memorandum se înlocuiește prin:

### „SECȚIUNEA a 3-a

#### **Raportare, profil de risc al navei, selecție, inspecție și reținere**

3.1. Fiecare navă trebuie să respecte obligațiile de raportare în conformitate cu anexa nr. 12.

3.2. Fiecărei nave i se va atribui în Sistemul de informații un profil de risc, în conformitate cu anexa nr. 7, care va determina prioritatea sa pentru inspecție, intervalul dintre inspecții și amploarea inspecției. La selectarea navelor pentru inspecție autoritățile vor stabili prioritatea lor utilizând sistemul de selecție menționat în anexa nr. 8.

3.3. Inspecțiile vor fi efectuate de către persoane calificate și instruite corespunzător, autorizate pentru acel scop de autoritatea în cauză și care acționează sub responsabilitatea acesteia, ținând cont, în special, de anexa nr. 6. Atunci când expertiza profesională cerută nu poate fi furnizată de către autoritate, ofițerul PSC al acelei autorități poate fi asistat de orice persoană cu expertiza cerută. Ofițerul PSC și persoanele care îl asistă nu vor avea niciun interes comercial, nici în portul de inspecție, nici în nava inspectată, iar ofițerii PSC nu vor fi nici angajați de către și nici nu vor efectua servicii în numele organizațiilor nonguvernamentale care emit certificate statutare și de clasă sau care efectuează inspecțiile necesare pentru emiterea acelor certificate navelor. Fiecare ofițer PSC va deține asupra sa un document personal sub forma unui card de identitate emis de către autoritatea sa, în conformitate cu legislația națională, care să menționeze că ofițerul PSC este autorizat să efectueze inspecții.

3.4. Fiecare autoritate va căuta să se asigure de remedierea tuturor deficiențelor depistate. Cu condiția de a fi fost făcute toate eforturile posibile pentru remedierea tuturor deficiențelor, altele decât cele care sunt un pericol clar pentru siguranță, sănătate sau mediu, navei i se poate permite să se îndrepte spre un port unde orice asemenea deficiențe pot fi rectificate. În cazul deficiențelor care sunt în mod cert periculoase pentru siguranță, sănătate sau mediu, autoritatea se va asigura, cu excepția celor prevăzute în paragraful 3.8, că pericolul este înlăturat înainte de a permite navei să plece pe mare. În acest scop vor fi luate măsurile adecvate, care pot include reținerea navei sau o interdicere formală ca nava să continue o operațiune din cauza deficiențelor stabilite, care, individual sau împreună, ar face periculoasă continuarea operării. Pentru a decide cu privire la măsurile corespunzătoare ce trebuie luate, ofițerii PSC se vor ghida după instrucțiunile Comitetului (PSCIn).

3.5. Atunci când motivul unei rețineri este rezultatul unei avarii accidentale suferite pe parcursul voiajului navei către un port sau în timpul operațiunilor de marfă, nu va fi emis un ordin de reținere, cu condiția ca:

.1 cerințele conținute în Regula I/11 (c) din Convenția SOLAS privind notificarea administrației de pavilion, a inspectorului nominalizat sau a organizației recunoscute, responsabili de emiterea certificatului relevant, a fost luată în considerare în mod corespunzător;

.2 înainte de intrarea într-un port sau imediat după producerea avariei, comandantul sau proprietarul navei a înaintat autorității de control al statului portului detalii privind circumstanțele accidentului și ale daunei suferite și informarea privind notificarea solicitată către administrația de pavilion;

.3 acțiuni corespunzătoare de remediere, spre satisfacția autorității, au fost întreprinse de către navă; și

.4 autoritatea s-a asigurat, în baza notificării cu privire la finalizarea acțiunilor de remediere, că deficiențele care au fost în mod cert periculoase pentru siguranță, sănătate sau mediu au fost eliminate spre satisfacția sa.

3.6. În circumstanțe excepționale în care, ca urmare a unei inspecții mai detaliate, condiția generală a navei și a echipamentului său, luând de asemenea în considerare echipajul și condițiile de viață și de muncă ale acestuia, se găsesc a fi evident sub-standard, autoritatea poate suspenda o inspecție. Suspendarea inspecției poate continua până când părțile responsabile au luat măsurile necesare pentru a se asigura că nava este conformă cu cerințele instrumentelor relevante. Înainte de suspendarea unei inspecții, autoritatea trebuie să aibă înregistrate deficiențele de reținere pe fiecare din zone, așa cum este prevăzut în instrucțiunile Comitetului. Notificarea reținerii către părțile responsabile va menționa că inspecția este suspendată până când autoritatea va fi informată că nava este în conformitate cu toate cerințele relevante.

3.7. În cazul unei rețineri, autoritatea va notifica imediat administrația de pavilion<sup>1</sup>, în scris, incluzând și raportul de inspecție. De asemenea, organizația recunoscută care a emis certificatele relevante în numele administrației de pavilion va fi notificată, acolo unde este cazul. Părțile de mai sus vor fi, de asemenea, notificate în scris de încetarea reținerii.

3.8. Atunci când deficiențele care au cauzat o reținere, așa cum este menționat în paragraful 3.4, nu pot fi remediate în portul de inspecție, autoritatea poate permite navei să plece spre cel mai apropiat șantier de reparații disponibil în conformitate cu instrucțiunile Comitetului (PSCIn).

Dacă decizia de a trimite o navă într-un șantier de reparație se datorează neconformării cu Rezoluția IMO A. 744 (18), fie în ceea ce privește documentația navei, fie în ceea ce privește deficiențele și defectele structurale ale navei, autoritatea poate solicita efectuarea măsurătorilor de grosime necesare în portul de reținere, astfel cum este prevăzut în instrucțiunile Comitetului (PSCIn) înainte ca navei să i se permită să plece.

Dacă nava este reținută din cauza faptului că nu este echipată cu un sistem de înregistrare a datelor voiajului în stare de funcționare atunci când folosirea sa este obligatorie și această deficiență nu poate fi rectificată prompt în portul de reținere, autoritatea poate permite navei să plece spre cel mai apropiat șantier de reparații sau cel mai apropiat port de portul de reținere, unde aceasta va fi rectificată de îndată, sau poate solicita ca deficiența să fie rectificată într-o perioadă de maximum 30 de zile.”

3.9. Prevederile paragrafelor 3.7 și 3.8 nu aduc prejudicii cerințelor instrumentelor relevante sau procedurilor stabilite de organizațiile internaționale privind notificarea și procedurile de raportare în legătură cu controlul statului portului.

3.10. Autoritățile se vor asigura că la încheierea unei inspecții comandantul navei va primi un raport de inspecție, care să cuprindă rezultatele inspecției și detalii privind orice acțiuni ce ar urma să fie întreprinse.

3.11. În cazul în care orice inspecție la care se face referire în paragraful 3.1 confirmă sau relevă deficiențe în legătură cu cerințele instrumentelor relevante care justifică reținerea unei nave, toate costurile legate de inspecții în orice perioadă normală de lucru justificată ar trebui să fie acoperite de către proprietarul sau operatorul navei ori de către reprezentantul său în statul portului.

Toate costurile legate de inspecții efectuate de către autoritate, potrivit prevederilor secțiunii a 4-a, vor fi facturate proprietarului sau operatorului navei.

Reținerea nu va fi ridicată până în momentul efectuării în totalitate a plății sau al acordării unei garanții suficiente pentru rambursarea costurilor conform legislației naționale.

3.12. Proprietarul sau operatorul unei nave ori reprezentantul său în statul implicat va avea dreptul la contestație împotriva deciziei de reținere sau de refuz al accesului luate de către autoritatea aceluși stat. O acțiune de apel nu va cauza suspendarea măsurii reținerii sau a refuzului accesului. Autoritatea va informa în mod corespunzător comandantul unei nave despre dreptul la apel.

3.13. Atunci când își exercită controlul potrivit memorandumului, autoritățile vor face toate eforturile posibile pentru a evita reținerea sau întârzierea nefondată a unei nave.

Nicio prevedere a memorandumului nu afectează drepturile create de instrumentele relevante privind compensarea pentru reținere sau întârziere nefondată. În orice moment al presupusei rețineri sau întârzieri, sarcina dovezii cade în sarcina proprietarului sau operatorului navei.”

## 11. După secțiunea 3 se introduce o nouă secțiune, secțiunea a 4-a:

„SECȚIUNEA a 4-a

### Interdicție

#### 4.1. Refuzul de acces al navelor în urma reținerilor multiple

.1 Fiecărei autorități i se recomandă să se asigure că unei nave comerciale străine i se refuză accesul în porturile și zone sale de ancorare în cazul în care:

— arborează pavilionul unui stat care figurează în lista gri publicată în raportul anual al memorandumului și a fost reținută sau a fost emis un ordin de interdicere a operării sub sistemul de inspecții obligatorii la navele de tip feribot ro-ro, precum și la navele de pasageri de mare viteză care operează în serviciu regulat, mai mult de două ori în cursul ultimelor 24 de luni într-un port sau într-o zonă de ancoraj în zona memorandumului; sau

— arborează pavilionul unui stat care figurează în lista neagră publicată în raportul anual al memorandumului și a fost reținută sau a fost emis un ordin de interdicere a operării sub sistemul de inspecții obligatorii la navele de tip feribot ro-ro, precum și la navele de pasageri de mare viteză care operează în serviciu regulat, mai mult de două ori în cursul ultimelor 36 de luni într-un port sau într-o zonă de ancoraj în zona memorandumului.

.2 Refuzul accesului ca urmare a reținerilor multiple va deveni aplicabil îndată ce nava părăsește portul sau zona de ancoraj.

.3 Ordinul de refuz al accesului va fi ridicat după o perioadă de 3 luni de la data emiterii ordinului și când condițiile din instrucțiunile Comitetului (PSCIn) sunt îndeplinite.

Dacă nava face obiectul unui al doilea refuz al accesului, perioada va fi de 12 luni.

.4 Orice reținere ulterioară într-un port sau într-o zonă de ancoraj trebuie să ducă la refuzul accesului navei în orice port sau zonă de ancoraj. Acest al treilea refuz al accesului poate fi ridicat după o perioadă de 24 de luni de la emiterea ordinului și numai în cazul în care:

— nava arborează pavilionul unui stat a cărui rată de reținere nu se încadrează nici în lista neagră nici în lista gri;

— certificatele statutare și de clasă ale navei sunt emise de către o organizație sau organizații care sunt recunoscute de unul sau mai multe din statele membre ale Memorandumului, așa cum se menționează în anexa nr. 7;

— nava este administrată de o companie cu o performanță ridicată; și

— condițiile dispuse în instrucțiunile Comitetului (PSCIn) sunt îndeplinite.

Oricărei nave care nu îndeplinește criteriile specificate mai sus, după o perioadă de 24 de luni trecută de la emiterea ordinului, i se va refuza permanent accesul în orice port și în orice zonă de ancoraj.

.5 Orice reținere ulterioară într-un port sau zonă de ancoraj, după al treilea refuz de acces, trebuie să ducă la refuzul permanent al accesului navei în orice port sau zonă de ancoraj.

.6 Înainte de a refuza intrarea, autoritatea poate solicita consultări cu administrația navei în cauză.

#### 4.2. Refuzul de acces al navei în urma altor întâmplări

.1 navele străine menționate la paragraful 3.4 și paragraful 3.8 care continuă să navigheze fără a respecta condițiile stabilite de către autoritate în portul de inspecție; sau

.2 navele străine menționate la paragraful 3.8 care refuză să se conformeze cerințelor aplicabile ale instrumentelor relevante de a nu intra în șantierul de reparații indicat.

4.3. Pentru respectarea paragrafelor 4.1 și 4.2 fiecare autoritate se va asigura că procedura stabilită în instrucțiunile Comitetului (PSCIn) a fost respectată.

<sup>1</sup> A se vedea MSC/Circ. 781 și MEPC 6/Circ. 2 „Punctele naționale de contact ale membrilor pentru siguranță și prevenirea poluării” (anexele nr. 1 și 2). Atunci când un punct de contact valabil nu este disponibil, cel mai apropiat reprezentant diplomatic trebuie să fie informat.

4.4. Fără a aduce atingere dispozițiilor paragrafelor 4.1 și 4.2, accesul la un anumit port poate fi autorizat de către autoritatea competentă a statului portului în caz de forță majoră sau din considerente imperative de siguranță, sau pentru a reduce sau minimiza riscul de poluare, cu condiția ca măsuri adecvate, spre satisfacția autorității statului, să fi fost puse în aplicare de către proprietarul, operatorul sau comandantul navei pentru a asigura intrarea în siguranță.”

**12. Secțiunea existentă 4 din memorandum se renumerează ca secțiunea a 5-a și se modifică după cum urmează:**

„SECȚIUNEA a 5-a

**Furnizarea de informații**

5.1. Fiecare autoritate va raporta inspecțiile efectuate potrivit memorandumului și rezultatele acestora, în conformitate cu informațiile menționate în anexa nr. 3.

5.2. Secretariatul, în numele statelor semnatare ale memorandumului, va lua măsurile necesare pentru a se asigura că informațiile înscrise în anexa nr. 4 sunt publicate, la intervale prescrise în aceasta, sub rezerva conformității cu politica de acces la date stabilită de Comitet. Informațiile furnizate în conformitate cu paragraful 5.1 pot fi disponibile pentru publicare în versiunea tipărită sau în format electronic, în vederea asistării autorităților cu publicațiile menționate în anexa nr. 4, precum și pentru alte scopuri în conformitate cu deciziile comitetului menționat în secțiunea 6.

5.3. Secretariatul, menționat în secțiunea 7, poate facilita publicarea de date nealterate din Sistemul de informații menționat în anexa nr. 3, prin furnizarea acestora în orice format electronic sau tipărit.

5.4. Atunci când datele de inspecție sau reținere conțin informații despre persoane private, autoritățile se angajează să asigure protecția datelor cu caracter personal în conformitate cu legile și reglementările aplicabile. Această protecție nu va împiedica totuși publicarea companiei navelor inspectate sau publicarea numelor navlositorilor implicați.”

**13. Secțiunea existentă 5 din memorandum se renumerează ca secțiunea a 6-a și se modifică după cum urmează:**

„SECȚIUNEA a 6-a

**Violări operaționale**

Autoritățile, la cererea unei alte autorități, vor încerca să păstreze în siguranță probele referitoare la încălcări suspectate ale cerințelor privind aspecte operaționale din Regula 10 a

Convenției COLREG 72 și din Convenția MARPOL. În cazul încălcărilor suspectate implicând deversarea de substanțe dăunătoare, o autoritate, la solicitarea unei alte autorități, va vizita nava în port în vederea obținerii de informații și, după caz, prelevării de probe din orice presupus poluant. Procedurile de investigare a contravențiilor la prevederile privind deversările sunt menționate în instrucțiunile Comitetului (PSCCIn).”

**14. Secțiunea existentă 6 din memorandum se renumerează ca secțiunea a 7-a.**

Subparagraful 7.3.2 se modifică după cum urmează:

„2 va promova prin toate mijloacele necesare, inclusiv prin seminare pentru ofițerii PSC, armonizarea practicilor și procedurilor legate de inspecție, remediere, reținere, interdicție și a celor legate de aplicarea secțiunii 2.4;”.

După subparagraful 7.3.7 se introduce un nou subparagraf, subparagraful 7.3.8:

„8 va elabora și va aproba instrucțiunile Comitetului (PSCCIn), aplicând procedura de la paragraful 8.3.”

**15. Subparagraful 7.5.2 se modifică după cum urmează:**

„7.5.

.2 va facilita schimbul de informații, va îndeplini procedurile specificate în anexele nr. 3 și 4 și va pregăti rapoartele ce vor fi necesare pentru îndeplinirea scopurilor memorandumului;”.

**16. Secțiunea existentă 7 din memorandum se renumerează ca secțiunea a 8-a și subparagraful 8.3.2 se modifică după cum urmează:**

„8.3.

.2 amendamentul va fi considerat acceptat la sfârșitul unei perioade de 3 luni de la data la care a fost comunicat de către Secretariat, cu excepția cazului în care o autoritate solicită în scris ca amendamentul să fie analizat de Comitet. În acest din urmă caz se va aplica procedura menționată la paragraful 8.2;”.

**17. Secțiunea existentă 8 din memorandum se renumerează ca secțiunea a 9-a și paragraful 9.1 se modifică după cum urmează:**

„9.1. Memorandumul nu aduce prejudicii drepturilor și obligațiilor ce revin prin alte acorduri internaționale sau legislația națională relevantă.”

**18. Paragraful 9.2 se modifică după cum urmează:**

„9.2. O autoritate maritimă a unui stat costier european și a unui stat costier din bazinul Atlanticului de Nord din America de Nord până în Europa, care întrunește criteriile menționate în anexa nr. 5, poate adera la memorandum cu consimțământul tuturor autorităților participante la memorandum.”

**Amendamentul 32 la anexele la Memorandumul de înțelegere de la Paris privind controlul statului portului, astfel cum a fost adoptat în conformitate cu paragraful 7.3 din secțiunea a 7-a a memorandumului, în data de 11 mai 2010**

**19. Un nou cuprins se adaugă anexelor la memorandum:**

„ANEXE LA MEMORANDUM

Anexa nr. 1 Navele aparținând statelor nemembre și navele situate sub dimensiunile reglementate de Convenție

Anexa nr. 2 Convenția nr. 147/1976 privind standardele minime la bordul navelor comerciale (ILO nr. 147) și Protocolul din 1996 la Convenția ILO nr. 147

Anexa nr. 3 Sistemul de informații privind inspecțiile

Anexa nr. 4 Publicarea informațiilor referitoare la rețineri și inspecții

Anexa nr. 5 Criterii calitative pentru aderare la memorandum

Anexa nr. 6 Criterii minime pentru ofițerii PSC

Anexa nr. 7 Profilul de risc al navei

Anexa nr. 8 Inspecția și sistemul de selecție

Anexa nr. 9 Tipul inspecției și motivele întemeiate

Anexa nr. 10 Examinarea documentelor și a certificatelor

Anexa nr. 11 Obligații de inspecție ale autorităților

Anexa nr. 12 Obligații de raportare pentru nave”

**20. Anexa existentă nr. 1 la memorandum se înlocuiește cu:**

*ANEXA Nr. 1  
la memorandum*

**Navele aparținând statelor nemembre  
și navele situate sub dimensiunile  
reglementate de Convenție**

**1. Nave aparținând statelor nemembre**

Navele care au drept de arborare a pavilionului unui stat care nu este parte la unul dintre instrumentele relevante și deci nu deține certificatele care constituie prima dovadă a existenței condițiilor satisfăcătoare la bordul navei sau sunt dotate cu echipaj ai cărui membri nu dețin certificate STCW valabile vor fi supuse unei inspecții mai detaliate sau, după caz, unei inspecții extinse. La efectuarea unei asemenea inspecții, ofițerul PSC va urma aceeași procedură ca și în cazul navelor cărora li se aplică instrumentele relevante.

Dacă nava sau echipajul deține o formă alternativă de certificare, ofițerul PSC poate lua în considerare forma și conținutul acestei documentații în cursul inspecției. Condiția unei asemenea nave și a echipamentului său, precum și certificarea echipajului și standardele privind echipajul minim de siguranță al administrației statului de pavilion trebuie să fie compatibile cu scopurile prevederilor instrumentelor relevante; în caz contrar, nava trebuie să facă obiectul restricțiilor care sunt necesare pentru a obține un nivel echivalent al siguranței și protecției mediului marin.

**2. Nave situate sub dimensiunile reglementate de Convenție**

2.1. În măsura în care un instrument relevant nu este aplicabil unei nave situate sub dimensiunile reglementate de Convenție, sarcina ofițerului PSC va fi de a evalua dacă nava este la un standard acceptabil din punctul de vedere al siguranței, sănătății și mediului. Pentru a face această evaluare, ofițerul PSC va ține cont de factori precum durata și natura voiajului sau serviciului intenționat, mărimea și tipul navei, echipamentul cu care este dotată nava și natura mărfii.

2.2. În exercitarea atribuțiilor sale, ofițerul PSC se va ghida după orice certificat sau alt document emis de către sau în numele administrației statului de pavilion. Ofițerul PSC, ținând cont de aceste certificate și documente și de impresia sa generală asupra navei, va face uz de judecata sa profesională pentru a stabili dacă și în ce măsură nava va fi inspectată în continuare. La efectuarea unei inspecții suplimentare, ofițerul PSC va acorda atenție, în măsura în care este necesar, aspectelor menționate în paragraful 2.3 al prezentei anexe. Această listă nu este considerată exhaustivă, ci este doar destinată a exemplifica aspectele relevante.

**3. Aspecte de importanță generală**

3.1. Aspecte legate de condițiile de determinare a liniilor de încărcare:

- .1 integritatea etanșeității la intemperii (etanșeitățile la apă, după caz) a punților expuse;
- .2 gurile de magazie și echipamentele de închidere;
- .3 închiderile etanșe la intemperii la deschiderile din suprastructură;
- .4 aranjamentele optimizate;
- .5 deschizăturile în bordaj;
- .6 ventilatoarele și tuburile de aerisire;
- .7 informațiile de stabilitate.

3.2. Alte aspecte legate de siguranța vieții pe mare:

- .1 echipamente de salvare;
- .2 echipamente de luptă împotriva incendiului;
- .3 condiții generale structurale (de exemplu, ale corpului, punții, capacelor de magazii etc.);
- .4 instalații principale de mașini și instalații electrice;
- .5 echipamente de navigație, inclusiv instalații radio.

3.3. Aspecte legate de prevenirea poluării de către nave:

- .1 mijloace de control al deversărilor de hidrocarburi și ale amestecurilor de hidrocarburi, de exemplu, echipamentele de separare sau filtrare a amestecurilor de apă cu hidrocarburi sau alte mijloace echivalente (tancul/tancurile de păstrare a hidrocarburilor, a amestecurilor de hidrocarburi, a reziduurilor de hidrocarburi);
- .2 mijloace de predare a hidrocarburilor, a amestecurilor de hidrocarburi sau a reziduurilor de hidrocarburi;
- .3 prezența hidrocarburilor în santinele compartimentului mașini;
- .4 mijloace de colectare, depozitare și evacuare a gunoii.

3.4. În cazul deficiențelor care sunt considerate periculoase pentru siguranță, sănătate și mediu, ofițerul PSC va lua orice măsuri pe care le consideră necesare, măsuri care pot include reținerea navei, ținând cont de factorii menționați la paragraful 2.1 al prezentei anexe, pentru a se asigura de faptul că deficiența este rectificată sau că nava nu prezintă un pericol real pentru siguranță, sănătate și mediu, în cazul în care i se permite să plece spre un alt port.”

**21. Anexa existentă nr. 2 la memorandum se înlocuiește cu:**

*ANEXA Nr. 2  
la memorandum*

**Convenția nr. 147/1976 privind standardele minime  
la bordul navelor comerciale (ILO nr. 147)  
și Protocolul din 1996 la Convenția ILO nr. 147**

1. Inspecțiile la bordul navelor conform Convenției ILO nr. 147 și Protocolului din 1996 la Convenția ILO nr. 147 se vor referi la:

- .1 Convenția nr. 138/1973 privind vârsta minimă de încadrare în muncă sau Convenția nr. 58/1936 privind vârsta minimă de încadrare în munca maritimă ori Convenția nr. 7/1920 privind vârsta minimă de încadrare în munca maritimă;
- .2 Convenția nr. 73/1946 privind examinarea medicală a navigatorilor;
- .3 Convenția din 1970 privind prevenirea accidentelor de muncă ale navigatorilor maritimi (nr. 134) (art. 4 și 7);
- .4 Convenția din 1949 privind cazarea echipajelor (revizuită) (nr. 92);
- .5 Convenția din 1946 privind alimentația echipajului și servirea mesei la bordul navelor (nr. 68) (art. 5);
- .6 Convenția din 1970 privind cazarea echipajelor (Dispoziții complementare) (nr. 133);
- .7 Convenția din 1996 privind durata muncii navigatorilor și echipajul navelor (nr. 180);
- .8 Convenția nr. 53/1936 privind brevetele de capacitate ale ofițerilor (art. 3 și 4).

Inspecțiile referitoare la certificatele de competență se efectuează conform instrucțiunilor Comitetului. În exercitarea

controlului asupra aplicării convențiilor menționate la pct. 1—7, ofițerul PSC va decide, pe baza judecății sale profesionale și a motivelor întemeiate menționate la anexa nr. 9, dacă nava va fi supusă unei inspecții mai detaliate. Toate plângerile referitoare la condițiile de la bord se vor investiga în mod amănunțit și se vor lua măsurile necesare. Ofițerul PSC se va baza, de asemenea, pe judecata sa profesională pentru a decide dacă condițiile de la bord care necesită rectificări ar pune în pericol siguranța sau sănătatea echipajului și poate, dacă este cazul, să rețină nava până la luarea de măsuri necesare corective. Procedurile de raportare pentru rețineri sunt prevăzute în anexa nr. 4.

2. Ofițerul PSC, atunci când efectuează o inspecție, astfel cum se menționează la paragraful 7.1 din prezenta anexă, va ține cont de considerațiile stabilite în publicația ILO „Inspectarea condițiilor de muncă la bordul navei: Linii directoare de procedură” și de liniile directoare IMO/ILO pentru elaborarea graficelor privind planificarea muncii la bord a navigatorilor și formatelor de înregistrare a orelor de muncă sau de odihnă ale navigatorilor.

3. Convențiile relevante în condițiile prevederilor paragrafului 7.4 din prezenta anexă sunt:

- .1 Convenția nr. 22/1926 privind contractul de angajare al navigatorilor;
- .2 Convenția nr. 23/1926 referitoare la repatrierea marinarilor;
- .3 Convenția nr. 55/1936 privind obligațiile armatorilor în cazul îmbolnăvirii sau accidentării marinarilor sau Convenția nr. 56/1936 privind asigurarea în caz de boală a navigatorilor ori Convenția nr. 130/1969 privind îngrijirile medicale și indemnizațiile de boală;
- .4 Convenția nr. 87/1948 privind libertatea sindicală și protecția dreptului sindical;
- .5 Convenția nr. 98/1949 privind dreptul de organizare și de negociere colectivă;
- .6 Convenția nr. 108/1958 privind actele de identitate pentru personalul navigant;
- .7 Convenția nr. 135/1971 privind reprezentanții lucrătorilor;
- .8 Convenția nr. 164/1987 privind protecția sănătății și îngrijirea medicală (navigatori);
- .9 Convenția nr. 166/1987 privind repatrierea navigatorilor (revizuită).

4. Dacă ofițerul PSC primește un raport, o notificare sau o plângere ca efect al faptului că standardele prevăzute în convențiile menționate la paragraful 7.3 din prezenta anexă nu sunt îndeplinite, faptul va fi raportat de către autoritate, dacă este posibil pe bază de dovezi, administrației statului de pavilion pentru acțiuni ulterioare, cu o copie a acestora înaintată către ILO.

5. Acele părți ale publicației ILO „Inspectarea condițiilor de muncă la bordul navei: Linii directoare de procedură” care au legătură cu:

- .1 procedurile de control pentru navele sub pavilion național;
- .2 pregătirea în domeniu;
- .3 certificatele de competență ale ofițerilor (conform Convenției STCW 78);
- .4 ore de muncă și dotarea cu echipaj (conform Convenției ILO nr. 180 sau STCW 78) nu sunt considerate prevederi relevante pentru inspecția navei, ci doar informații pentru ofițerii PSC.”

**22. Anexa existentă nr. 3 la memorandum se elimină. Anexa existentă nr. 4 la memorandum se renumerează ca anexa nr. 3 și se înlocuiește cu:**

*„ANEXA Nr. 3  
la memorandum*

### **Sistemul de informații privind inspecțiile**

1. Pentru a sprijini autoritățile în efectuarea selecției navelor străine ce vor fi inspectate în porturile lor, este necesar să existe la dispoziția acestora informațiile actualizate privind datele particulare, escalele și inspecțiile efectuate în regiunea memorandumului, pentru fiecare navă individuală sub pavilion străin.

2. Managerul Sistemului de informații, astfel cum este definit în acord, va gestiona Sistemul de informații în conformitate cu acordul adoptat de către Comitet. Acest acord va conține toate detaliile cu privire la procedurile standardizate, schimbul de informații, de transmitere a datelor, toate informațiile din sistem și alte aspecte relevante.

3. Sistemul de informații va include următoarele funcții:

- încorporarea inspecției PSC și datele portului de escală al statului membru;
- furnizarea de date privind profilul de risc al navelor și prioritatea de inspecție;
- calcularea obligațiilor de inspecție pentru fiecare stat membru;
- furnizarea de date pentru calcularea listei albe, gri și neagră a statelor de pavilion și a tabelului de performanță a organizațiilor recunoscute;
- calcularea performanței companiilor;
- identificarea elementelor în zonele de risc care urmează să fie verificate la fiecare inspecție;
- asigurarea transferului (intrare și ieșire) lotului de date privind inspecția PSC și ale portului de escală înspre și de la un stat membru.

4. În acest scop, autoritățile se angajează să furnizeze managerului Sistemului de informații, prin mijloace de transmitere computerizată a datelor, informații referitoare la navele inspectate în porturile naționale. Introducerea de informații în dosarele de inspecție va fi realizată prin intermediul unor intrări directe, computerizate, efectuate zilnic.

5. În scopul schimbului rapid de informații, Sistemul de informații va cuprinde o facilitate de comunicare care permite un schimb direct, computerizat de mesaje între autoritățile individuale.

6. Informații precum cele de la pct. 4 și 5 de mai sus vor fi utilizate într-o formă standardizată și în conformitate cu procedurile standardizate prevăzute în ghidul pentru utilizatorii Sistemului de informații, dezvoltat de către managerul de sistem și adoptat de către Comitet.

7. În utilizarea informațiilor, managerul de Sistem de informații nu va modifica nicio dată furnizată de către autorități, cu excepția situațiilor prevăzute în procedurile standardizate, asigurând coerența utilizării anumitor coduri pentru acțiuni întreprinse. În caz contrar, managerul Sistemului de informații va face modificări ale datelor numai la cererea scrisă specifică a autorității care a introdus datele respective.

8. Managerul Sistemului de informații va organiza procesarea de informații ca la pct. 4 de mai sus astfel încât să se asigure că datele de control sunt ușor accesibile, atât pentru

scopuri de consultare și actualizare, în conformitate cu procedurile stabilite în Ghidul pentru utilizatorii Sistemului de informații, pus la dispoziție de către managerul de sistem de informații în forma adoptată de către Comitet.

9. Informațiile cu caracter administrativ, cum ar fi informațiile statistice, vor fi transmise prin Secretariat conform instrucțiunilor Comitetului. Acestea vor fi bazate pe datele furnizate de managerul Sistemului de informații.

10. Sistemul de informații menționat în alineatele precedente va fi utilizat atât timp cât memorandumul va fi funcțional. Sistemul de informații va fi monitorizat și îmbunătățit continuu.

11. Cu acordul și în numele acestei autorități, managerul Sistemului de informații va înainta date, așa cum a fost convenit de către Comitet, către Organizația Maritimă Internațională, în conformitate cu Regula I/19 din SOLAS, art. 11 din MARPOL, art. 21 din LOAD LINES 66 și art. X din STCW 78.

12. Cu acordul și în numele acestei autorități, managerul Sistemului de informații va înainta date, așa cum a fost convenit de către Comitet, către Organizația Internațională a Muncii, în conformitate cu art. 4 din ILO 147.

13. Cu acordul Comitetului, Secretariatul poate stabili contracte de schimb de date cu alte organizații. La stabilirea contractului și a unui studiu de fezabilitate tehnic, managerul Sistemului de informații, în numele memorandumului, va efectua schimbul de date cu alte organizații.”

**23. Anexa existentă nr. 5 la memorandum se renumerează ca anexa nr. 4 și se înlocuiește cu:**

*„ANEXA Nr. 4  
la memorandum*

**Publicarea informațiilor referitoare la rețineri și inspecții (menționate în paragraful 5.2 din memorandum)**

1. Site-ul web al memorandumului asigură publicului un punct de acces la informații legate de navă.

2. Informațiile despre navele reținute vor cuprinde următoarele date, date care ar trebui publicate cel puțin lunar:

a) numele navei;

b) numărul de identificare IMO;

c) tipul navei;

d) tonajul brut;

e) anul construcției, așa cum reiese din baza de date indicată în certificatele de siguranță a navei;

f) numele și adresa companiei;

g) în cazul navelor care transportă mărfuri lichide sau solide în vrac, numele și adresa navlositorului responsabil cu angajarea navei și tipul de contract;

h) statul de pavilion;

i) societatea sau societățile de clasificare, acolo unde este cazul, care a/au emis acelei nave certificatele de clasificare, incluzând data emiterii și expirării, dacă există;

j) organizația recunoscută sau organizațiile și/sau orice altă parte care a/au emis acelei nave certificate în conformitate cu convențiile aplicabile în numele administrației de pavilion, cu precizarea certificatelor eliberate, incluzând data emiterii și expirării;

k) portul și data ultimei verificări intermediare sau anuale pentru certificatele de la lit. i) și j) de mai înainte, precum și numele autorității sau organizației care a efectuat verificarea;

l) data, țara, portul de reținere;

m) numărul reținerilor în ultimele 36 de luni;

n) data la care a fost ridicată reținerea;

o) durata reținerii, în zile;

p) motivele reținerii, în termeni clari și expliți;

q) indicarea, unde este cazul, a organizației recunoscute care a efectuat verificarea, are o responsabilitate în legătură cu deficiențele care, singure sau în combinație, au condus la reținere;

r) descrierea măsurilor luate în cazul unei nave, căreia i s-a permis să se îndrepte spre cel mai apropiat șantier de reparații corespunzător;

s) în cazul refuzului accesului navei în orice port sau în orice zonă de ancoraj ale memorandumului, motivele pentru măsura luată, în termeni clari și expliți.

3. Informațiile privind navele inspectate vor include următoarele:

a) numele navei;

b) numărul de identificare IMO;

c) tipul navei;

d) tonajul brut;

e) anul de construcție determinat în baza datei indicate în certificatele de siguranță ale navei;

f) numele și adresa companiei de care aparține nava;

g) în cazul navelor care transportă mărfuri solide sau lichide în vrac, numele și adresa navlositorului responsabil pentru alegerea navei și tipul de navlosire;

h) statul de pavilion;

i) societatea sau societățile de clasificare, acolo unde este cazul, care a/au emis navei certificatele de clasă, incluzând data emiterii și expirării, dacă există;

j) organizație recunoscută sau organizațiile și/sau orice altă parte care a/au emis pentru această navă certificate în conformitate cu convențiile aplicabile în numele administrației de pavilion, specificând certificatele eliberate, incluzând data emiterii și expirării;

k) portul și data ultimei verificări intermediare sau anuale pentru certificatele de la lit. i) și j) de mai sus, precum și numele autorității sau organizației care a efectuat verificarea;

l) data, țara, portul de inspecție.”

**24. Anexa existentă nr. 6 la memorandum se renumerează ca anexa nr. 5 și se înlocuiește cu:**

*„ANEXA Nr. 5  
la memorandum*

**Criterii calitative pentru aderare la memorandum**

O autoritate maritimă a unui stat, care întrunește criteriile geografice specificate în paragraful 8.2 din memorandum, poate adera ca membru cu drepturi depline, cu condiția să fie îndeplinite toate criteriile de calitate următoare:

1. acea autoritate va subscrie explicit la obligațiile prevăzute de memorandum, în scopul de a contribui la efortul comun de a elimina operarea navelor sub standard;

2. acea autoritate maritimă va ratifica toate instrumentele relevante în vigoare, înainte finalizării procesului de aderare;

3. acea autoritate maritimă va trebui să dețină suficiente resurse și logistica necesară pentru a putea asigura în mod corespunzător respectarea standardelor maritime internaționale privind siguranța maritimă, prevenirea poluării și condițiile de viață și muncă la bord, cu privire la navele îndreptățite să arboreze pavilionul acesteia, care va include angajarea unor inspecți calificați corespunzător și care acționează în numele acestei administrații în conformitate cu cerințele Comitetului menționate în paragraful 6.1 din memorandum;



4. acea autoritate maritimă va trebui să dețină suficiente resurse și logistica necesară pentru a se conforma în totalitatea prevederilor și activităților specificate în memorandum, în scopul de a întări obligațiile sale, incluzând angajarea ofițerilor PSC calificați corespunzător, care acționează în numele acestei administrații, în conformitate cu cerințele Comitetului menționate în paragraful 6.1 din memorandum;

5. o autoritate maritimă, al cărei pavilion figurează în lista reținerilor, depășind procentul mediu de reținere, așa cum este publicat în raportul anual, în oricare din ultimii 3 ani care precedă cererea de aderare ca membru cu drepturi depline, nu poate fi acceptată ca membru cu drepturi depline al memorandumului;

6. acea autoritate maritimă va trebui, la data aderării sale efective, să stabilească o conexiune cu Sistemul de informații on-line menționat în anexa nr. 3;

7. acea autoritate maritimă va semna un acord financiar pentru a plăti partea sa din cheltuielile de operare conform memorandumului și va trebui, la data aderării sale efective, să achite contribuția sa financiară la buget, așa cum a fost aprobată de Comitetul menționat în paragraful 6.1 din memorandum.

Evaluarea conformității cu condițiile enumerate mai sus nu va fi valabilă decât pentru fiecare caz în parte și nu va putea în niciun caz să creeze un precedent aplicabil cazurilor viitoare, nici pentru autoritățile care sunt parte la memorandum, nici pentru noii potențiali semnatori.”

**25. Anexa existentă nr. 7 la memorandum se renumerotează ca anexa nr. 6 și se înlocuiește cu:**

*„ANEXA Nr. 6  
la memorandum*

#### **Criterii minime pentru ofițerii PSC**

1. În virtutea dispozițiilor paragrafului 3.8 din memorandum, ofițerul PSC trebuie să fie calificat corespunzător, instruit și autorizat de autoritate să efectueze inspecții privind controlul statului portului fără a aduce atingere dispozițiilor naționale.

2. Ofițerii trebuie să aibă cunoștințe teoretice corespunzătoare și experiența practică a navelor și operarea acestora. Aceștia trebuie să fie competenți în aplicarea prevederilor convențiilor și a procedurilor privind controlul statului portului. Aceste cunoștințe și competențe în aplicarea cerințelor trebuie să fie dobândite prin programe de instruire documentate.

3. Ofițerii trebuie cel puțin să aibă fie:

a) calificări corespunzătoare obținute de la o instituție de marină ori de navigație și experiență relevantă pe mare ca ofițer certificat care are sau a deținut un certificat de competență valabil, conform STCW II/2 ori III/2, nelimitat în ceea ce privește zona de navigație sau puterea de propulsie ori tonajul; sau

b) au susținut cu succes un examen, recunoscut de autoritate, de arhitect naval, inginer mecanic sau inginer în domeniul maritim și au lucrat în această capacitate cel puțin 5 ani; sau

c) o diplomă universitară corespunzătoare sau un echivalent al acesteia și au obținut instruire și calificare corespunzătoare ca ofițeri cu siguranța pe navă.

4. Ofițerii trebuie:

— să fi lucrat cel puțin un an ca inspector de pavilion (FSC), având ca atribuții fie verificarea și certificarea conform convențiilor, fie monitorizarea activităților organizațiilor recunoscute cărora le-au fost delegate sarcini statutare; sau

— să fi obținut un nivel echivalent de competență în urma unei instruirii minime pe teren, participând la inspecțiile de control al statului portului sub îndrumarea unui ofițer PSC experimentat.

5. Ofițerul menționat la pct. 3a) trebuie să fi dobândit o experiență maritimă de cel puțin 5 ani, inclusiv serviciul pe mare ca ofițer punte sau respectiv mecanic, sau ca inspector de pavilion (FSC) sau ca ofițer asistent PSC sau o altă experiență adecvată. O astfel de experiență trebuie să includă o perioadă de cel puțin 2 ani pe mare ca ofițer de punte sau mecanic.

6. Ofițerul trebuie să aibă capacitatea de a comunica oral și în scris cu navigatorii, în limba vorbită cel mai frecvent pe mare.

7. În cazul în care într-un stat membru inspecțiile privind securitatea sunt efectuate de către ofițerii de control ai statului portului, acei ofițeri trebuie să aibă calificările necesare, care să includă suficientă experiență teoretică și practică în securitatea maritimă. Aceasta va cuprinde în mod normal:

a) o bună înțelegere a securității maritime și modul în care aceasta este aplicată operațiunilor examinate;

b) o bună cunoaștere practică a tehnologiilor și tehnicilor de securitate;

c) o cunoaștere a principiilor de inspecție, procedurilor și tehnicilor;

d) o cunoaștere practică a operațiunilor examinate.

8. Ofițerii de control ai statului portului vor fi instruiți și competența lor evaluată, în conformitate cu schema armonizată adoptată de Comitet. Autoritățile se vor asigura că fiecare dintre ofițerii lor de control ai statului portului este instruit și evaluat înainte ca acesta să fie autorizat să aibă atribuții de inspecție și ulterior periodic luate aceste măsuri, în conformitate cu sistemul armonizat.

9. În îndeplinirea atribuțiilor lor, ofițerii de control ai statului portului vor fi ghidați de «Codul de bune practici pentru ofițerii PSC care efectuează inspecții în cadrul memorandumului.»

**26. O nouă anexă, anexa nr. 7, se adaugă la memorandum:**

*„ANEXA Nr. 7  
la memorandum*

#### **Profilul de risc al navei**

1. Tuturor navelor care apar în Sistemul de informații le este atribuit un risc ridicat, standard sau redus, determinat de parametrii generici și istorici.

2. Tabelul 1 arată criteriile din cadrul fiecărui parametru pentru fiecare profil de risc al navei.

3. Fiecare criteriu are o pondere care reflectă influența relativă a fiecărui parametru asupra riscului global al navei.

4. Navele cu risc ridicat (NRR) sunt navele care îndeplinesc criteriile până la o valoare de 5 sau mai multe puncte pondere.

5. Navele cu risc scăzut (NRS) sunt navele care îndeplinesc toate criteriile parametrilor de risc scăzut și au avut cel puțin o inspecție în ultimele 36 de luni.

6. Navele cu risc standard (NRN) sunt nave care nu sunt nici NRR nici NRS.

7. Un profil de risc al navei este recalculat zilnic, luând în considerare modificările intervenite în parametrii mai dinamici cum ar fi vârsta, istoricul din ultimele 36 de luni și performanța companiei. Recalcularea apare, de asemenea, după fiecare inspecție și atunci când aplicarea tabelelor de performanță pentru pavilion și organizații recunoscute sunt modificate.

Tabelul 1: Profilul de risc al navei

		Profil de risc					
		Nave cu profil de risc ridicat (NRR)		Nave cu profil de risc normal (NRN)	Nave cu profil de risc scăzut (NRS)		
Parametri generici		Criteria	Pondere (în puncte)	Criteria	Criteria		
1.	Tipul navei	Navă pentru transportul produselor chimice Navă pentru transportul gazelor Navă pentru transportul produselor petroliere Vrachier Navă de pasageri	2	Navă care nu are nici profil de risc ridicat, nici profil de risc scăzut	Toate tipurile		
2.	Vechimea navei	Toate tipurile > 12 ani	1		Toate vârstele		
3a.	Pavilionul	Listele neagră, gri și albă	Neagră — risc foarte ridicat, risc ridicat Risc de la mediu la ridicat		2	Albă	
			Neagră — risc mediu		1		
3b.	Audit IMO		—		—	Da	
4a.	Organizație recunoscută	Performanță	Ridicată		—	Ridicată	
			Medie		—	—	
			Scăzută		Scăzută	1	—
			Foarte scăzută		Foarte scăzută	—	—
4b.	Recunoscută UE		—		—	Da	
5.	Societate	Performanță	Ridicată	—	Ridicată		
			Medie	—	—		
			Scăzută	Scăzută	2	—	
			Foarte scăzută	Foarte scăzută	—	—	
Parametri istorici							
6.	Numărul deficiențelor înregistrate în cursul fiecărei inspecții în ultimele 36 de luni	Deficiențe	Neeligibil	—	≤ 5 (și cel puțin o inspecție efectuată în ultimele 36 de luni)		
7.	Numărul de rețineri din ultimele 36 de luni	Rețineri	≥ 2 rețineri	1	Nicio reținere		

Parametrii pentru profilul de risc al navei

Tipul navei

8. Denumirea tipului de navă este conform listei adoptate de Comitet.

Vârsta navei

9. Vârsta navei este determinată de data punerii chilei în formatul dd/mm/yyyy în Sistemul de informații. O navă atinge o vârstă mai mare de 12 ani la data dd/mm/yyyy + 12. În cazul în care numai anul punerii chilei este disponibil în Sistemul de informații, atunci nava atinge o vârstă mai mare de 12 ani pe 31/12/yyyy + 12.

Listele neagră, gri și albă

10. Listele neagră, gri și albă pentru performanța statului de pavilion sunt stabilite anual, ținându-se cont de istoricul inspecțiilor efectuate și al reținerilor din precedenții 3 ani calendaristici, și sunt adoptate de Comitet.

Auditul IMO

11. Pentru a respecta criteriul, statele de pavilion sunt invitate să trimită Secretariatului memorandumul confirmarea scrisă despre existența unui raport final de audit incluzând, dacă este cazul, un plan de acțiuni corective, întocmite în conformitate cu «Cadrul și procedurile pentru Schema de audit voluntar a statului membru» [(Rezoluția IMO A.974 (24)].

12. Secretariatul memorandumului va menține pe site-ul web public al memorandumului o listă actualizată cu statele de pavilion care îndeplinesc criteriile pavilionului pentru o navă cu risc scăzut.

Performanța organizațiilor recunoscute

13. Performanța tuturor organizațiilor recunoscute se stabilește anual, ținându-se cont de istoricul inspecțiilor și reținerilor din precedenții 3 ani calendaristici și este adoptată de către Comitet.

14. Pentru a se califica pentru criteriile recunoscute de memorandum, organizația trebuie să fie recunoscută de unul sau mai multe state membre UE semnatare ale memorandumului:

Nume:	Acronim:
American Bureau of Shipping	ABS
Bureau Veritas	BV
China Classification Society	CCS
Det Norske Veritas	DNV
Germanischer Lloyd	GL
Hellenic Register of Shipping	HRS
Korean Register of Shipping	KRS
Register of Shipping Loyd's	LRs
Nippon Kaiji Kyokai	NKK
Polski Rejestr Statkow	PRS
Registro Italiano Navale	RINA
RINAVE Portuguesa	RP
Russian Maritime Register of Shipping	RMRS

#### Performanța companiei

15. Performanța companiei ține cont de istoricul reținerilor și deficiențelor constatate la toate navele din flota companiei, atâta timp cât acea companie a fost companie ISM pentru navă. Companiile sunt clasificate ca având un nivel al performanței de: «foarte scăzut, scăzut, mediu sau ridicat». Calculul se face zilnic pe baza unei perioade de funcționare de 36 de luni. Nu există nicio limită inferioară pentru numărul de inspecții necesare pentru clasificare, cu excepția unei companii fără inspecție în ultimele 36 de luni, căreia i se acordă calificativul de «performanță medie».

16. Formula constă în două elemente, indicele de deficiență și indicele de reținere.

#### Indicele de deficiență

17. Atunci când se evaluează deficiențele, fiecare deficiență pe ISM are ponderea de 5 puncte. Celelalte sunt evaluate la 1 punct.

18. Indicele de deficiență este raportul dintre totalul punctelor tuturor deficiențelor constatate la toate navele aparținând flotei companiei și numărul de inspecții efectuate tuturor navelor din flota companiei, în ultimele 36 de luni.

19. Acest raport se compară cu media pentru toate navele inspectate în memorandum în ultimii 3 ani calendaristici, pentru a determina dacă indicele este: mediu, peste mediu sau sub mediu, după cum urmează:

Indicele de deficiență	Punctul de deficiență per inspecție
Peste medie	>2 ori mai sus decât media memorandumului
Mediu	media memorandumului $\pm$ 2
Sub medie	>2 ori mai jos decât media memorandumului

#### Indicele de reținere

20. Indicele de reținere este raportul dintre numărul de rețineri ale tuturor navelor din flota companiei și numărul de inspecții efectuate tuturor navelor din flota companiei, din ultimele 36 de luni.

21. Acest raport se compară cu media pentru toate navele inspectate în memorandum în ultimii 3 ani calendaristici pentru a determina dacă indicele este: mediu, peste mediu sau sub mediu, după cum urmează:

Indicele de rețineri	Rata de reținere
Peste medie	>2 ori mai sus decât media memorandumului
Mediu	media memorandumului $\pm$ 2
Sub medie	>2 ori mai jos decât media memorandumului

22. În cazul în care un ordin de refuz al accesului (interdicție) este emis în ultimele 36 de luni pentru orice navă din flotă, atunci indicele de reținere pentru companie este automat „peste mediu”, indiferent de rezultatele tuturor celorlalte inspecții.

#### Matricea de performanță a companiei

23. Folosind matricea din tabelul 2, combinația indicilor de deficiență și de reținere determină nivelul de performanță

**Tabelul 2: Matricea de performanță a companiei**

Indicele de deficiență	Indicele de rețineri	Performanța companiei
Peste medie	Peste medie	Foarte scăzut
Peste medie	Mediu	Scăzut
Peste medie	Sub mediu	
Mediu	Peste medie	
Sub mediu	Peste medie	Mediu
Mediu	Mediu	
Mediu	Sub mediu	
Sub mediu	Mediu	Ridicat*
Sub mediu	Sub mediu	

27. **O nouă anexă, anexa nr. 8, se adaugă la memorandum:**

*„ANEXA Nr. 8  
la memorandum*

#### **Inspecția și sistemul de selecție**

1. Bazate pe profilul de risc al navei, inspecția și sistemul de selecție determină amploarea, frecvența și prioritatea inspecțiilor.

2. Inspecțiile periodice sunt efectuate la intervale determinate de profilul de risc al navei.

3. Factorii imperativi sau neprevăzuți ar putea declanșa o inspecție între inspecțiile periodice. Această categorie de inspecție este menționată ca o inspecție suplimentară.

4. Navele devin exigibile pentru inspecția periodică în următoarele intervale de timp:

— pentru NRR — între 5—6 luni de la ultima inspecție din regiunea memorandumului;

— pentru NRN — între 10—12 luni de la ultima inspecție din regiunea memorandumului;

— pentru NRS — între 24—36 luni de la ultima inspecție din regiunea memorandumului.

5. Inspecțiile periodice și suplimentare au aceeași valoare. Prin urmare, contarea intervalului de timp pentru următoarea inspecție periodică reîncepe după o inspecție suplimentară.

6. Sistemul de selecție se împarte în două priorități:

prioritatea I: navele trebuie inspectate pentru că intervalul de timp a fost depășit sau pentru că există un factor imperativ;

prioritatea II: navele pot fi inspectate deoarece acestea sunt în intervalul de timp sau pentru că statul portului consideră că un factor neprevăzut justifică o inspecție.

7. Dacă o inspecție periodică de prioritate II nu este efectuată, nava rămâne de prioritate II până când se încheie intervalul de timp și nava devine de prioritate I.

8. În cazul unor factori neprevăzuți, necesitatea de a se efectua o inspecție suplimentară este lăsată la latitudinea autorității. Dacă o astfel de inspecție de prioritate II nu este efectuată, nava rămâne o navă de prioritate II dacă și atunci când ajunge în alt port MOU, cu excepția cazului în care autoritatea consideră că orice informații relevante pe care le-a primit garantează că nu mai există acești factori neprevăzuți.

9. Prioritatea și nivelul de selecție vor fi afișate pentru fiecare navă în Sistemul de informații.

10. Categoria și tipul de inspecție sunt determinate de matricea din tabelul 3:

**Tabelul 3: Schema de selecție**

Prioritatea	Nivelul	Categoriile de inspecție
I Nava trebuie să fie inspectată	Factori neprevăzuți	Suplimentară
	NRR care nu au fost inspectate în ultimele 6 luni	Periodică
	NRN care nu au fost inspectate în ultimele 12 luni	Periodică
	Navele care nu au fost inspectate în ultimele 36 de luni	Periodică
II Nava poate fi inspectată	NRR care nu au fost inspectate în ultimele 5 luni	Periodică
	Navă supusă factorilor imprevizibili	Suplimentară
	NRN care nu au fost inspectate în ultimele 10 luni	Periodică
	NRS care nu au fost inspectate în ultimele 24 de luni	Periodică

**Factorii imperativi și neprevăzuți**

**Factorii imperativi**

11. Factorii imperativi enumerați mai jos sunt considerați suficient de gravi pentru a declanșa o inspecție suplimentară de prioritate I:

— nave raportate de către alt stat membru, cu excepția factorilor neprevăzuți;

— nave implicate într-o coliziune, punere pe uscat sau eșuare în drumul lor spre port;

— nave acuzate de presupusă încălcare a prevederilor privind deversarea de substanțe dăunătoare sau efluenți;

— nave care au fost manevrate într-un mod dezordonat sau nesigur privind rutele de navigație adoptate de IMO sau când practicile și procedurile unei navigații în siguranță nu au fost respectate;

— navele cărora li s-a suspendat sau li s-a retras clasa după ultima inspecție PSC, din motive de siguranță;

— nave care nu pot fi identificate în baza de date.

**Factorii neprevăzuți**

12. Factorii neprevăzuți ar putea indica o amenințare gravă pentru siguranța navei și a echipajului sau pentru mediu, dar necesitatea de a se efectua o inspecție suplimentară este decisă de judecata profesională a autorității. Acești factori includ:

— navele raportate de piloți sau de autoritățile relevante, care pot include informații de la serviciile de trafic ale navelor (VTS) cu privire la navigația acestora;

— navele care nu respectă obligațiile de raportare;

— navele raportate cu deficiențe nerezolvate [cu excepția celor cu cod 16 (în termen de 14 zile) și cod 17 (înainte de plecare)];

— navele reținute anterior (la 3 luni după reținere);

— navele semnalate de către comandant, de către un membru al echipajului sau de orice persoană sau organizație cu

un interes legitim în operarea în siguranță a navei, în condițiile de viață și muncă la bord sau în prevenirea poluării;

— navele operate într-un astfel de mod care induce un pericol;

— navele raportate cu probleme în ceea ce privește marfa acestora, în special cele cu mărfuri periculoase sau nocive;

— navele în cazul cărora, dintr-o sursă de încredere au devenit cunoscute informații care să ateste că parametrii de risc ai acestora diferă de cei înregistrați și în consecință nivelul de risc este crescut;

— navele care dețin certificate emise de către o organizație recunoscută anterior de memorandum, a cărei recunoaștere a fost retrasă de la ultima inspecție în regiunea memorandumului.

13. Navele cu factori neprevăzuți care nu au fost inspectate pot fi raportate în Sistemul de informații și rămân eligibile pentru inspecție în porturile ulterioare, ca prioritate II.

14. Prevederile memorandumului se aplică unei nave care face obiectul unui sistem de verificări obligatorii pentru operarea în siguranță a serviciilor regulate de feriboturi ro-ro și a serviciilor pentru ambarcațiuni de mare viteză de pasageri, în cazul în care memorandumul se aplică navei. Cu toate acestea, o verificare a navei efectuată de către o autoritate (care nu este administrația statului de pavilion al navei), în conformitate cu un sistem de verificări obligatorii pentru operarea în siguranță a serviciilor regulate de feriboturi ro-ro și a serviciilor pentru ambarcațiuni de mare viteză de pasageri, va fi considerată ca fiind o inspecție extinsă sau inspecție mai detaliată, după cum este cazul. În situația în care nava nu este indicată ca prioritate I în Sistemul de informații, verificarea va fi înregistrată ca o inspecție de prioritate II.”

28. **O nouă anexă, anexa nr. 9, se adaugă la memorandum:**

*„ANEXA Nr. 9  
la memorandum*

**Tipul inspecției și motivele întemeiate**

1. Tipul inspecției care urmează a fi efectuat în conformitate cu secțiunea 3.2 este determinat în tabelul 4:

**Tabelul 4**

Categoriile ale inspecției	Profilul de risc al navei	Tipul inspecției		
		Inițială	Mai detaliată	Extinsă
Periodică	NRR	NU	NU	DA
	NRN	DA	Dacă s-au găsit indicii temeinice	Dacă nava este de tipul <sup>1</sup> supus riscului și mai veche de 12 ani
	NRS			
Suplimentară, datorată factorilor imperativi sau neprevăzuți	Toate	NU	DA	În acord cu judecata profesională a ofițerului PSC, dacă NRR sau NRN/NRS este de tipul <sup>1</sup> supus riscului și mai veche de 12 ani

<sup>1</sup> Tipurile de nave supuse riscului sunt: tancuri chimice, nave pentru transport produse petroliere, nave de transport gaze, vrachiere și nave de pasageri.

2. O inspecție inițială va consta într-o vizită la bordul navei pentru:

- a controla certificatele și documentele menționate în anexa nr. 10;
- a controla dacă condițiile generale și de igienă de la bordul navei, inclusiv:
  - puntea de navigație;
  - spațiile de cazare și de stocare/procesare hrană;
  - puntea, inclusiv teuga;
  - zona/magaziile mărfurilor;
  - camera mașinilor,

îndeplinesc regulile și standardele internaționale general acceptate; — a verifica, dacă aceasta nu a mai fost făcută anterior, dacă deficiențele constatate de către o autoritate la o inspecție anterioară au fost remediate în acord cu timpul specificat în raportul de inspecție.

3. O inspecție mai detaliată va fi efectuată ori de câte ori există motive întemeiate pentru a crede, în timpul inspecției inițiale, că condiția navei, a echipamentelor sale sau a echipajului ei nu întrunește în mod substanțial cerințele relevante ale unui instrument relevant. Motive întemeiate există atunci când un ofițer PSC găsește dovezi care, în judecata sa profesională, justifică o inspecție mai detaliată a navei, a echipamentului acesteia sau a echipajului. Absența unor certificate sau documente valabile este considerată drept un motiv întemeiat. Alte exemple de motive întemeiate sunt prevăzute în alin. 6.

4. O inspecție mai detaliată va include o examinare în profunzime în:

- zonele în care motivele întemeiate au fost depistate;
- zonele relevante pentru orice factori imperativi sau neprevăzuți;
- alte zone alese aleatoriu dintre următoarele zone de risc:
  - .1 documentație;
  - .2 condiții structurale;
  - .3 etanșeitate la apă/la intemperii;
  - .4 sisteme de urgență;
  - .5 comunicații radio;
  - .6 operațiuni cu marfă;
  - .7 siguranța privind incendiul;
  - .8 alarme;
  - .9 condiții de viață și muncă;
  - .10 echipamente de navigație;
  - .11 echipamente de salvare;
  - .12 mărfuri periculoase;
  - .13 mașini de propulsie și auxiliare;
  - .14 prevenirea poluării.

5. Inspecția mai detaliată va ține cont de factorii umani care intră sub incidența ILO, ISM și STCW și include controale operaționale, după cum este cazul.

#### Motive întemeiate

6. În aplicarea tabelului 4 de mai sus, exemplele de «motive întemeiate» pentru o inspecție mai detaliată includ următoarele:

- .1 nave cu factori imperativi sau neprevăzuți menționați în anexa nr. 8;
- .2 în timpul examinării certificatelor și documentelor menționate în anexa nr. 10 la memorandum au fost identificate inexactități sau documentele nu au fost actualizate sau menținute în mod corespunzător;
- .3 există indicii că membrii relevanți ai echipajului sunt în imposibilitatea de a comunica corespunzător între ei sau cu alte persoane de la bord ori nava nu este în măsură de a comunica cu autoritățile de la țărm, fie într-o limbă de circulație comună, fie în limba acelor autorități;

.4 un certificat a fost obținut în mod fraudulos sau deținătorul certificatului nu este persoana căreia certificatul original i-a fost emis;

.5 nava are un comandant, ofițer sau marinar care deține un certificat eliberat de o țară care nu a ratificat Convenția STCW;

.6 dovezi ale încălcării și altor operațiuni care nu se desfășoară în condiții de siguranță sau în conformitate cu liniile directoare IMO;

.7 nerespectarea de către comandantul unui tanc petrolier a cerinței de a pune la dispoziție înregistrările sistemului de monitorizare și control al descărcărilor de hidrocarburi pentru ultimul voiaj în balast;

.8 absența unui rol de echipaj sau membrii echipajului nu cunosc atribuțiile lor în caz de incendiu sau al unui ordin de abandon al navei;

.9 emisiile false de alertă de primejdie nu sunt urmate de măsuri de anulare corespunzătoare;

.10 lipsa principalelor echipamente sau instalații cerute de convenții;

.11 dovezile privind impresiile generale și observațiile ofițerilor PSC asupra deteriorării grave a corpului sau deficiențe structurale care pot crea un risc de integritate structurală, de etanșeitate la apă sau intemperii;

.12 condiții insalubre la bordul navei;

.13 informații sau dovezi despre faptul că comandantul sau echipajul nu este familiarizat cu operațiunile esențiale de la bordul navei referitoare la siguranța navelor sau prevenirea poluării sau că aceste operațiuni nu au fost efectuate;

.14 absența unui tabel privind programul de lucru la bord sau înregistrări ale orelor de lucru sau de odihnă ale navigatorilor.

7. O inspecție extinsă va include o verificare a stării generale, inclusiv a elementului uman, acolo unde este relevant, în următoarele zone de risc:

- .1 documentație;
- .2 condiții structurale;
- .3 etanșeitate la apă/la intemperii;
- .4 sisteme de urgență;
- .5 comunicații radio;
- .6 operațiuni cu marfă;
- .7 siguranța privind incendiul;
- .8 alarme;
- .9 condițiile de viață și muncă;
- .10 echipamente de navigație;
- .11 echipamente de salvare;
- .12 mărfuri periculoase;
- .13 mașini de propulsie și auxiliare;
- .14 prevenirea poluării

și, în ceea ce privește aspectul practic de fezabilitate sau orice constrângere privind siguranța persoanelor, a navei sau a portului, verificarea elementelor specifice în aceste zone de risc determinate pentru fiecare tip de navă în instrucțiunile Comitetului PSC, toate acestea trebuie să fie parte dintr-o inspecție extinsă. Ofițerul trebuie să folosească judecata sa profesională pentru a determina profunzimea corespunzătoare a examinării sau pentru testarea fiecărui element specific.

8. Ofițerii trebuie să fie conștienți de faptul că efectuarea în siguranță a anumitor operațiuni la bord, de exemplu: manipularea mărfii, ar putea fi periclitată de testele efectuate în timpul unor astfel de operațiuni.

9. Inspecția extinsă va ține cont de elementul uman reglementat de IMO, ISM și STCW și va include controale operaționale, după caz.”

**29. O nouă anexă, anexă nr. 10, se adaugă la memorandum:**

*.ANEXA Nr. 10  
la memorandum*

**Examinarea documentelor și a certificatelor**

La inspecția inițială, ofițerul PSC va examina, cel puțin și în măsura în care se aplică, următoarele documente:

- .1 Certificatul internațional de tonaj (1969);
- .2 Certificatul de registru sau alt document de naționalitate (UNCLOS);
- .3 certificatele navei pentru corp și mașini, emise de societatea de clasificare în cauză privind rezistența corpului navei și instalațiile mașinilor (necesare doar în cazul în care nava își menține clasa cu o societate de clasificare);
- .4 rapoartele inspecțiilor anterioare efectuate în cadrul controlului statului portului;
- .5 Certificatul de siguranță pentru nava de pasageri [S74-5/CI/R12 (v), S74P88/CI/R12 (a) (i), (vi)];
- .6 Certificatul de siguranță a construcției pentru nava de mărfuri [S74/CI/R12 (ii), S74P88/CI/R12 (a) (ii), (vi)];
- .7 Certificatul de siguranță a echipamentului pentru nava de mărfuri [S74-5/CI/R12 (v), S74P88/CI/R12 (a) (iii), (vi)];
- .8 Certificatul de siguranță radio pentru nava de mărfuri (S74-5/CI/R12 (iv), S74P88/CI/R12 (o) (iv), (vi));
- .9 Certificatul de siguranță pentru nava de mărfuri (S74P88/CI/R12 (a) (v) (vi));
- .10 Certificatul de siguranță a navei cu destinație specială [S74/CI/R12, Codul SPS, C1/Art.1.7.12, Res. A.791 (19)];
- .11 informația privind raportul maxim A/A pentru navele de pasageri de tip ro-ro (S74-15/CII-1/R8-1);
- .12 planurile pentru controlul avariei (S74-34/CII-1/Reg. 19, 20, 23);
- .13 informația de stabilitate (S74/CII-1/22 și CII-1/25-8; LLP88, reg. 10);
- .14 informația de manevră (S74-1/CII-1/Reg. 28.2);
- .15 evidența pentru spații de mașină nesupravegheate (UMS) (S74-1/CII-1/R46.3);
- .16 Certificatul de scutire, inclusiv lista de mărfuri, acolo unde este cazul (S74/CII-2/R10.7.1.4);
- .17 Planul de incendiu (S74-23/CII-2/Reg. 15.2.4);
- .18 Manualul privind siguranța împotriva incendiilor (S74-23/CII-2/Reg. 16, 3, 1);
- .19 Manifestul sau lista specială pentru transportul mărfurilor periculoase ori cargo planul detaliat (ILO134/A4.3 (h), S74-23/CII-2/R19);
- .20 Document de conformitate al mărfurilor periculoase (S74-1/CII-2/R54.3, S74-24/CII-2/R19.4);
- .21 jurnalul de bord al navei pentru înregistrările exercițiilor de rol, inclusiv ale rolurilor de securitate, și jurnalul pentru înregistrări ale inspecției și întreținerii dispozitivelor și echipamentelor de salvare și dispozitivelor și echipamentelor de luptă împotriva incendiilor (S74-33/CIII/R37, R19.3, R19.4, R20);
- .22 Documentul privind echipajul minim de siguranță (S74-23/CV/R14.2);
- .23 Planul de coordonare privind căutarea și salvarea pentru navele de pasageri care navighează pe rute fixe (S74-15/CV/R15.c, R7.2);
- .24 Raportul testului de conformitate a LRIT;
- .25 copie a documentului de acceptare emis de către organismul de testare, precizând data conformării și standardele de performanță aplicabile ale VDR (înregistratorul datelor de voiaj) (S74/CV/R18.8);
- .26 pentru navele de pasageri, lista limitărilor operaționale (S74-24/CV/R30.2);
- .27 Manualul de amarare a mărfurilor (S74-25/CVI/R5.6);
- .28 informația pentru vrachiere (S74-16/CVI/R7.3);
- .29 planurile de încărcare-descărcare pentru navele de transport mărfuri în vrac (S74-16/CVI/R7.3);

- .30 documentul de autorizare pentru transportul cerealelor (S74-8/CVI/R9);
- .31 Certificatul de conformitate pentru transportul mărfii INF [Codul internațional pentru transportul în siguranță al combustibilului nuclear iradiat și deșeurilor cu nivel ridicat de radioactivitate, în formă ambalată, la bordul navelor (Codul INF)] (S74-21/CVII/R16, INFC 1.3);
- .32 copie a Documentului de conformitate, emis în conformitate cu Codul internațional de management pentru operarea în siguranță a navelor și pentru prevenirea poluării (DoC) ISM Code (S74-11/CIX/R4.1);
- .33 Certificat de management al siguranței, emis în conformitate cu Codul internațional de management pentru operarea în siguranță a navelor și pentru prevenirea poluării (SMC) (S74-11/CIX/R4.2, 4.3);
- .34 Certificatul de siguranță pentru ambarcațiunile de mare viteză și Documentul de atestare pentru conducerea acestora (S74-12/CX/R3.2, HSCC 1.8.1, 2);
- .35 Registrul sinoptic permanent (S74-31/CXI-1/R5);
- .36 Certificatul internațional de conformitate pentru transportul gazelor lichefiate în vrac sau certificatul de conformitate pentru transportul gazelor lichefiate în vrac, în funcție de situație (GCC-4/CI/N1.6.4, IGCC \*)/CI/N1.5.4);
- .37 Certificatul internațional de conformitate pentru transportul produselor chimice periculoase în vrac sau Certificatul de conformitate pentru transportul produselor chimice periculoase în vrac, oricare corespunde situației (BCC-10/CI/N1.6.3), (IBCC \*/CI/N1.5.4); (BCH//1.6.1);
- .38 Certificatul internațional pentru prevenirea poluării cu hidrocarburi (M73/78/ANI/R7.1);
- .39 dosarele rapoartelor de inspecție (în cazul navelor pentru transportul mărfurilor în vrac și pentru navele de transport produse petroliere) (M73/78, ANI/R13G (3), S74-20/CXI/R2);
- .40 Jurnal de înregistrare a hidrocarburilor, părțile I și II (M73/78/ANI/R17, R36);
- .41 Planul de urgență pentru situații de poluare marină cu substanțe lichide nocive în vrac (M73/78/ANII/Reg. 17);
- .42 (Provizoriu) Declarație de conformitate în sistemul de evaluare a stării navei (CAS) (M73/78/ANI/R20.6, R21.6.1);
- .43 înregistrările privind sistemul de monitorizare și control al descărcărilor de hidrocarburi pentru ultimul voiaj efectuat în balast, pentru navele pentru transportul produselor petroliere (M73/78/ANI/R31.2);
- .44 Plan de urgență de prevenire a poluării (M73/78/ANI/R37.1);
- .45 Certificatul internațional pentru prevenirea poluării la transportul substanțelor lichide nocive în vrac (NLS) (M73/78/ANII/R9.1);
- .46 Jurnal de înregistrare a mărfii (M73/78/ANII/R15, M73/78/ANII-APP2);
- .47 Manual de proceduri și reglementări (nave pentru transport produse chimice) (M73/78/ANII/R14.1 + P & A manual);
- .48 Certificatul internațional pentru prevenirea poluării cu ape uzate (ISPPC) (M73/78/ANIV/R5.1);
- .49 Planul de management al gunoiului (M73/78/ANV/R9.2);
- .50 Jurnal de înregistrare a gunoiului (M73/78/ANV/R9.3);
- .51 Certificatul internațional de prevenire a poluării aerului (IAPPC) (M73/78/ANVI/R6.1);
- .52 Jurnal de bord pentru schimbare de combustibil (M73/78/ANVI/R14.4.6);
- .53 Certificatul de omologare de tip pentru incinerator [(M73/78/ANVI/R16.6.1) + apendicele IV (1)];
- .54 notele de livrare privind combustibilul navei (M73/78/ANVI/R18.5 + apendicele V);
- .55 Certificatul internațional de prevenire a poluării atmosferei de către motoare (EIAPPC) (NoxTC2008/2.1.1.1);
- .56 dosare tehnice (NoxTC2008/2.3.6);

- .57 Jurnal de înregistrare a parametrilor motorului (NoxTC2008/6.2.2.7.1);
- .58 Certificatul internațional asupra liniilor de încărcare (1966) (LLP'88 Art. 16.1);
- .59 Certificatul internațional de scutire asupra liniilor de încărcare (LLP'88 Art. 16.2);
- .60 certificatele emise în conformitate cu Convenția STCW (STCW95/Art. VI, RI/2, Sect. AI/2);
- .61 Cartea Registru a instalațiilor de ridicare de la bordul navelor [ILO134/C32/Art.9(4)/ILO152 (25)];
- .62 certificatele echipamentului de încărcare și descărcare [ILO134/A4.3 (e); ILO/C32/Art. 9(4)];
- .63 certificate medicale (ILO 73);
- .64 Tabelul privind organizarea muncii la bordul navei (ILO 180/Part. II/Art. 5.7 a & b and STCW95/A-VIII/1.5);
- .65 evidența orelor de muncă și de odihnă ale personalului navigant (ILO 180/Part. II/Art. 8.1);
- .66 Certificatul de siguranță pentru platformele de foraj mobile (Modu Cod/II/secriunea 6);
- .67 certificatul de asigurare sau altă garanție financiară în legătură cu răspunderea civilă pentru pagubele produse prin poluarea cu hidrocarburi (CLC69P92/AVII. 2);
- .68 certificat de asigurare sau altă garanție financiară pentru răspunderea civilă pentru pagubele produse de poluarea cu hidrocarburi la încărcare (BUNKER 2001/Art. 7.2);
- .69 Certificatul internațional de securitate al navei (ISSC) (ISPSC/PA/19.2.1);
- .70 Înregistrări ale sistemului antivegetativ [AFS/anexa 4/Reg. 2(1)];
- .71 Certificatul internațional pentru sistemul antivegetativ (Certificat IAFS) [AFS/4/Reg. anexa 2(1)];
- .72 Declarația privind sistemul antivegetativ [AFS/anexa 4/Reg. 5 (1)].”
30. **O nouă anexă, anexa nr. 11, se adaugă la memorandum:**

*ANEXA Nr. 11  
la memorandum*

### **Obligații de inspecție ale autorităților**

#### Obligații de inspecție ale statelor membre

1. Obligațiile de inspecție ale fiecărei autorități sunt:

a) să efectueze o inspecție fiecărei nave cu nivel de prioritate I, care face escală într-unul dintre porturile sau zonele sale de ancoraj; și

b) să efectueze un număr de inspecții asupra navelor de prioritate I și prioritate II, care să corespundă cel puțin obligațiilor sale anuale de inspecții.

2. Sistemul de informații prezintă, zilnic, dacă un stat membru este în avans sau în întârziere față de obligațiile prezentate la pct. 1 lit. b) de mai sus.

#### Flexibilitate în obligațiile pentru nivelul de prioritate I

3. Următoarele alineate descriu flexibilitatea pentru îndeplinirea obligației de la pct. 1 lit. a) de mai sus. Până când vor exista suficiente date în Sistemul de informații pentru a obține obligația regională, un calcul se va face în conformitate cu instrucțiunea Comitetului PSC.

4. Navele care sosesc în port ca prioritate I trebuie să fie selectate pentru inspecție. Cu toate acestea, statul membru poate amâna inspecția în următoarele moduri:

a) la următoarea escală a navei în același stat membru, cu condiția ca nava să nu fi făcut escală într-un alt port din regiunea memorandumului și amânarea să nu fie mai mare de 15 zile;

b) într-un alt port de escală, dacă acest port este în regiunea memorandumului și autoritatea acestui port este de acord în prealabil pentru a inspecta nava și amânarea nu este mai mare de 15 zile. Inspecțiile care sunt amânate în acest mod și înregistrate în Sistemul de informații nu sunt considerate ca inspecții pierdute.

5. În plus față de flexibilitatea prevăzută la pct. 4 de mai sus, o autoritate poate pierde:

a) până la 5% din numărul total de nave de prioritate I cu un profil de risc ridicat, care fac escală în porturile și zonele sale de ancoraj;

b) până la 10% din numărul total de nave de prioritate I, altele decât cele cu un profil de risc ridicat care fac escală în porturile sale și zonele sale de ancoraj.

6. În următoarele circumstanțe, inspecțiile de prioritate I care sunt pierdute nu sunt incluse în procentul menționat la pct. 5 de mai sus:

a) în cazul în care, în opinia autorităților, efectuarea inspecției ar crea un risc pentru siguranța ofițerilor PSC, a navei, a echipajului acesteia sau a portului sau pentru mediul înconjurător; sau

b) în cazul în care esca la navei are loc numai pe timp de noapte. Statele membre ar trebui totuși să se asigure că navele care efectuează numai escale pe timp de noapte nu evită complet inspecția; sau

c) de asemenea, în cazul unei nave care face escală doar într-o zonă de ancoraj din jurisdicția unui port, în cazul în care nava a fost inspectată într-un alt port sau zonă de ancoraj în cadrul regiunii memorandumului în ultimele 15 zile; sau

d) de asemenea, în cazul unei nave care face escală doar într-o zonă de ancoraj din jurisdicția unui port, staționarea este doar pe timp de noapte sau dacă durata staționării este prea mică pentru ca o inspecție să fie efectuată în mod satisfăcător.

7. În situațiile descrise la pct. 6 de mai sus autoritatea este obligată să înregistreze în Sistemul de informații motivele pentru inspecțiile pierdute.

8. Calculul numărului total de nave de prioritate I pe care o autoritate le primește (ca la pct. 5 de mai sus) nu include navele menționate la pct. 4 și 6 de mai sus.

#### Facilitate pentru statul membru care primește un număr excesiv de nave de prioritate I

9. Sistemul de repartizare echitabilă și sistemul de selecție sunt menite să asigure că un stat membru nu este obligat să efectueze inspecții de prioritate I mai mult decât obligația sa anuală. Cu toate acestea, ca precauție, pentru un stat care a inspectat mai multe nave de prioritate I decât obligația sa anuală, facilitatea de inspecții pierdute, așa cum este descrisă la pct. 5, ar fi de 30%.

#### Calcularea obligației regionale

10. În scopul de a calcula obligația de inspecții anuale a fiecărui stat membru, menționată la pct. 1 lit. b) de mai sus, primul pas este de a determina obligația globală anuală pentru regiunea memorandumului («obligație regională»).

11. Obligația regională pentru anul în cauză este estimată prin luarea în calcul a numărului mediu de inspecții cerute în ultimii 3 ani.

12. Obligația regională anuală se calculează de Sistemul de informații, prin adăugarea următoarelor:

.1 număr de inspecții de prioritate I (obligatorii, periodice și suplimentare);

.2 număr de inspecții periodice de prioritate II

(adică: cu excepția inspecțiilor declanșate de factori neprevăzuți);

.3 număr de nave de prioritate I care nu sunt inspectate în cursul anului.

NOTĂ: Nu se ia în calcul numărul de inspecții pierdute, având în vedere că la aceeași navă ar putea fi pierdute inspecții de mai multe ori.

#### Calculul obligației de inspecții anuale pentru fiecare stat membru

13. Al doilea pas în calcularea obligației de inspecții pentru fiecare stat membru este de a calcula cota sa din obligația regională. Această cotă este numărul mediu pe 3 ani de nave individuale care fac escală în statul membru ca procent din suma numărului de nave individuale care fac escală în fiecare stat membru.

Facilitatea pentru un stat membru cu prea puține oportunități de inspecții

14. Un stat membru ar putea primi prea puține nave pentru a efectua prea puține inspecții de prioritate I și prioritate II pentru a putea să își îndeplinească obligația sa anuală. Într-un astfel de caz se va considera că și-a îndeplinit obligația dacă a inspectat cel puțin 85% din numărul de nave de prioritate II. Obligația prevăzută la pct. 1 lit. a) și facilitatea corespunzătoare de la pct. 5 se aplică în continuare.”

31. **O nouă anexă, anexă nr. 12, se adaugă la memorandum:**

*„ANEXA Nr. 12  
la memorandum*

**Obligații de raportare pentru nave**

Mijloacele electronice vor fi utilizate, ori de câte ori este posibil, pentru orice fel de comunicare prevăzută în prezenta anexă.

Mesaj de 72 de ore (72 ETA)

1. O navă care, în conformitate cu anexa nr. 9, este eligibilă pentru o inspecție extinsă și se îndreaptă spre un port sau spre o zonă de ancoraj a unui stat membru trebuie să notifice sosirea sa autorității cu 72 de ore înainte sau mai devreme, dacă acest lucru este cerut de prevederile naționale ale aceluia stat.

2. Cel puțin următoarele informații se vor înainta:

- a) identificarea navei (obligatoriu numărul IMO și nume suplimentare, indicativul de apel și/sau numărul MMSI);
- b) portul de destinație;
- c) timpul estimat de sosire (ETA);
- d) timpul estimat de plecare (ETD);
- e) durata planificată pentru escală;
- f) pentru tancuri;
  - (i) configurația: corp simplu, corp simplu cu SBT, corp dublu;
  - (ii) starea tancurilor de marfă și de balast: plin, gol, cu gaz inert;
  - (iii) volumul și natura mărfii;
- g) operațiunile planificate pentru portul sau zona de ancoraj de destinație (încărcare, descărcare, altele);

h) verificări statutare planificate și operațiuni de întreținere și reparații importante care trebuie efectuate în portul de destinație;

i) data ultimei inspecții extinse în regiunea memorandumului.  
Mesaj de 24 de ore (24 ETA)

3. Operatorul, agentul sau comandantul navei care se îndreaptă spre un port sau spre o zonă de ancoraj a unui stat membru trebuie să notifice sosirea sa cu cel puțin 24 de ore în avans sau cel mai târziu în momentul în care nava părăsește portul anterior, în cazul în care durata călătoriei este mai mică de 24 de ore sau în cazul în care portul de escală nu este cunoscut sau este schimbat în timpul voiajului, de îndată ce aceste informații sunt disponibile.

4. Următoarele informații se vor înainta:

- a) identificarea navei (obligatoriu numărul IMO și nume suplimentare, indicativul de apel și/sau numărul MMSI);
- b) portul de destinație;
- c) timpul estimat de sosire (ETA);
- d) timpul estimat de plecare (ETD).

Mesajul cu timpul real de sosire (ATA)

5. Statele membre raportează timpul real de sosire (ATA) pentru orice navă care face escală în porturile statelor membre (situat în regiunea memorandumului) și în zonele de ancoraj, împreună cu un identificator al portului în cauză, într-un termen rezonabil, în Sistemul de informații.

6. Următoarele informații vor fi prezentate:

- a) identificarea navei (obligatoriu numărul IMO și nume suplimentare, indicativul de apel și/sau numărul MMSI);
- b) portul;
- c) timpul real de sosire;
- d) nava la ancoră: da, nu.

Mesajul cu timpul real de plecare (ATD)

7. Statele membre transferă timpul real de plecare (ATD) al oricărei nave care face escală în porturile statelor membre și zonele de ancoraj, împreună cu un identificator al portului în cauză, într-un termen rezonabil, în Sistemul de informații.

8. Următoarele informații vor fi prezentate:

- a) identificarea navei (obligatoriu numărul IMO și nume suplimentare, indicativul de apel și/sau numărul MMSI);
- b) portul;
- c) timpul real de plecare.”

EDITOR: PARLAMENTUL ROMÂNIEI — CAMERA DEPUTAȚILOR



„Monitorul Oficial” R.A., Str. Parcului nr. 65, sectorul 1, București; C.I.F. RO427282,  
IBAN: RO55RNCB0082006711100001 Banca Comercială Română — S.A. — Sucursala „Unirea” București  
și IBAN: RO12TREZ7005069XXX000531 Direcția de Trezorerie și Contabilitate Publică a Municipiului București  
(alocat numai persoanelor juridice bugetare)  
Tel. 021.318.51.29/150, fax 021.318.51.15, e-mail: marketing@ramo.ro, internet: www.monitoruloficial.ro  
Adresa pentru publicitate: Centrul pentru relații cu publicul, București, șos. Panduri nr. 1,  
bloc P33, parter, sectorul 5, tel. 021.401.00.70, fax 021.401.00.71 și 021.401.00.72  
Tiparul: „Monitorul Oficial” R.A.

