



MONITORUL OFICIAL

AL

ROMÂNIEI

Anul 174 (XVIII) — Nr. 233

PARTEA I
LEGI, DECRETE, HOTĂRÂRI ȘI ALTE ACTE

Miercuri, 15 martie 2006

SUMAR

<u>Nr.</u>	<u>Pagina</u>
ACTE ALE ORGANELOR DE SPECIALITATE ALE ADMINISTRAȚIEI PUBLICE CENTRALE	
256. — Ordin al ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului privind standardele internaționale pentru siguranța navelor, prevenirea poluării și asigurarea condițiilor de muncă și viață la bordul navelor maritime care arborează pavilion străin (controlul statului portului).....	1-14
ACTE ALE ÎNALTEI CURȚI DE CASAȚIE ȘI JUSTIȚIE	
Decizia nr. XXIII din 12 decembrie 2005.....	14-16

ACTE ALE ORGANELOR DE SPECIALITATE ALE ADMINISTRAȚIEI PUBLICE CENTRALE

MINISTERUL TRANSPORTURILOR, CONSTRUCȚIILOR ȘI TURISMULUI

ORDIN

privind standardele internaționale pentru siguranța navelor, prevenirea poluării și asigurarea condițiilor de muncă și viață la bordul navelor maritime care arborează pavilion străin (controlul statului portului)

Având în vedere prevederile art. 69 și 70 din Acordul european instituind o asocieră 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,

în temeiul prevederilor art. 4 alin. (1) și (2) din Ordonanța Guvernului nr. 42/1997 privind transportul naval, republicată, și ale art. 5 alin. (4) din Hotărârea Guvernului nr. 412/2004 privind organizarea și funcționarea Ministerului Transporturilor, Construcțiilor și Turismului, cu modificările și completările ulterioare,

ministrul transporturilor, construcțiilor și turismului emite următorul ordin:

Scop

Art. 1. — Scopul prezentului ordin este acela de a reduce drastic numărul de nave substandard care navighează în apele aflate sub jurisdicția României, prin:

a) creșterea gradului de conformare cu legislația națională și internațională relevantă privind siguranța

maritimă, a protecției mediului înconjurător și a condițiilor de muncă și viață la bordul navelor, indiferent de pavilionul acestora;

b) stabilirea unui criteriu comun pentru controlul navelor de către statul portului, armonizarea procedurilor de inspecție și reținere, luând în considerare angajamentul propriu făcut de autoritatea maritimă din România și al

statelor Uniunii Europene membre ale Memorandumului de înțelegere de la Paris pentru controlul statului portului.

Definiții

Art. 2. — Termenii folosiți în prezentul ordin și în anexele la acesta au următorul înțeles:

a) *autoritate competentă* — Autoritatea Navală Română, autoritate de stat în domeniul siguranței navigației, din subordinea Ministerului Transporturilor, Construcțiilor și Turismului, căreia i se delegă competențele pentru activitatea de control al statului portului, denumită în continuare ANR;

b) *convenții*:

- (i) Convenția internațională din 1966 asupra liniilor de încărcare (LL 66), la care România a aderat prin Decretul Consiliului de Stat nr. 80/1971;
- (ii) Convenția internațională pentru ocrotirea vieții omenești pe mare 1974 (SOLAS 74), la care România a aderat prin Decretul Consiliului de Stat nr. 80/1979;
- (iii) Convenția internațională din 1973 pentru prevenirea poluării de către nave, modificată prin Protocolul din 1978 (MARPOL 73/78), la care România a aderat prin Legea nr. 6/1993;
- (iv) Convenția internațională privind standardele de pregătire a navigatorilor, brevetare/atestare și efectuare a serviciului de cart 1978 (STCW 78), la care România a aderat prin Legea nr. 107/1992;
- (v) Convenția referitoare la Regulamentul internațional din 1972 pentru prevenirea abordajelor pe mare (COLREG 72), la care România a aderat prin Decretul Consiliului de Stat nr. 239/1974;
- (vi) Convenția internațională asupra măsurării tonajului navelor, încheiată la Londra în 1969 (ITC 69), la care România a aderat prin Decretul Consiliului de Stat nr. 23/1976;
- (vii) Convenția nr. 147/1976 privind standardele minime la bordul navelor comerciale și Protocolul din 1996 la această Convenție (ILO nr. 147), ratificată de România prin Ordonanța Guvernului nr. 56/1999, aprobată prin Legea nr. 19/2001;
- (viii) Convenția internațională din 1992 privind răspunderea civilă pentru pagubele produse prin poluare cu hidrocarburi (CLC 92), la care România a aderat prin Ordonanța Guvernului nr. 15/2000, aprobată prin Legea nr. 158/2000, împreună cu protocoalele și amendamentele la aceste convenții, precum și codurile cu statut obligatoriu atribuit acestora, în versiunea lor la zi;

c) *factor de risc* — termen generic ce desemnează elementele prioritare în alegerea navelor pentru inspecția PSC;

d) *inspector PSC* — persoană din cadrul ANR autorizată de aceasta să efectueze inspecții în cadrul controlului statului portului — PSC;

e) *inspecție* — vizita la bordul unei nave pentru verificarea atât a valabilității certificatelor relevante, a documentelor, a stării navei, a echipamentelor sale și a echipajului acesteia, cât și a condițiilor de muncă și viață la bord ale echipajului;

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

g) *inspecția extinsă sau intensificată* — o inspecție așa cum se specifică la art. 7;

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

i) *MOU* — Memorandumul de înțelegere de la Paris pentru controlul statului portului, semnat la 26 ianuarie 1982;

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

k) *reținere* — interzicerea plecării din port a unei nave, datorită deficiențelor constatate, care, individual sau cumulate, determină ca nava să nu mai fie considerată în bună stare de navigabilitate;

l) *stoparea operațiunilor* — interzicerea operării unei nave datorită deficiențelor constatate, care, individual sau cumulate, ar face ca operarea să fie riscantă.

Domeniu de aplicare

Art. 3. — (1) Prezentul ordin se aplică oricărei nave și echipajului său, care:

a) sosesc într-un port românesc sau la instalațiile românești din largul mării; sau

b) ancorează în rada unui astfel de port sau a unei astfel de instalații.

(2) Prevederile alin. (1) nu trebuie să afecteze drepturile de intervenție ale României care decurg din prevederile convențiilor internaționale relevante.

(3) În cazul navelor cu un tonaj brut mai mic de 500, ANR trebuie să țină cont numai de acele cerințe aplicabile ale unei convenții relevante și, în măsura în care acea convenție nu se aplică, trebuie să ia toate măsurile necesare pentru a se asigura că aceste nave nu constituie un pericol real pentru siguranță, sănătate sau mediu. Pentru aplicarea acestui alineat, ANR trebuie să se ghideze după anexa nr. 1 la MOU.

(4) Când efectuează o inspecție unei nave ce arborează pavilionul unui stat care nu este parte la o convenție, ANR trebuie să se asigure că tratamentul aplicat unei astfel de nave și echipajului său nu este mai favorabil decât cel aplicat unei nave ce arborează pavilionul unui stat care este parte la acea convenție.

(5) Sunt exceptate de la prevederile prezentului ordin navele de pescuit, navele militare, navele auxiliare, navele din lemn de construcție artizanală, navele guvernamentale folosite în scopuri necomerciale, precum și navele de agrement care nu sunt angajate în scop comercial.

Corpul de inspecție

Art. 4. — ANR trebuie să mențină un număr suficient de inspectori calificați și autorizați pentru inspecția navelor, care trebuie să ia toate măsurile ce se impun pentru a îndeplini atribuțiile în conformitate cu prevederile prezentului ordin.

Obligații privind inspecțiile

Art. 5. — (1) Numărul total de inspecții la nave, efectuate de ANR în cursul unui an, așa cum este prevăzut la alin. (2) și la art. 7, trebuie să corespundă unui minimum de 25% din numărul mediu anual de nave individuale ce arborează pavilion străin, care intră în porturile românești, calculat pe baza ultimilor 3 ani calendaristici pentru care există statistici disponibile.

(2) a) În conformitate cu prevederile art. 8, ANR trebuie să se asigure că o inspecție este efectuată în conformitate cu prevederile art. 6 la orice navă cu un factor de risc mai mare de 50 în baza de date a sistemului informațional, care nu face obiectul unei inspecții extinse, cu condiția să fi trecut o perioadă mai mare de o lună de la ultima inspecție într-un port aflat sub incidența MOU.

b) La selectarea altor nave pentru inspecție, ANR trebuie să stabilească ordinea priorităților, astfel:

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

(ii) navele care se încadrează în criteriile prevăzute în anexa nr. 1, partea a II-a, trebuie selectate în ordine descrescătoare, în funcție de ordinea priorităților rezultată din valoarea factorului lor de risc calculată de sistemul informațional.

(3) ANR trebuie să evite inspectarea navelor deja inspectate într-o perioadă anterioară de 6 luni în oricare stat membru al Uniunii Europene, cu condiția ca:

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

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

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

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

(4) Prevederile alin. (3) nu trebuie să fie aplicate nici unui dispozitiv specific de control operațional din dotare prevăzut anume în convenții.

(5) ANR trebuie să coopereze cu Comisia Europeană, în vederea dezvoltării practicilor și priorităților care să conducă la identificarea efectivă a navelor care ar putea să aibă deficiențe.

Procedura de inspecție

Art. 6. — (1) ANR trebuie să se asigure că inspectorul PSC verifică cel puțin:

a) valabilitatea certificatelor și documentelor prevăzute în anexa nr. 2, aplicabile navei respective;

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

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

(3) După inspecția la care se face referire în alin. (1) și (2), atunci când inspectorul PSC are motive întemeiate să creadă că starea navei, a echipamentului sau a echipajului acesteia nu corespunde în mod substanțial cerințelor unei convenții aplicabile, trebuie să efectueze o inspecție mai detaliată, care să includă verificarea ulterioară a conformității cu cerințele operaționale de la bord. Motive întemeiate există atunci când inspectorul PSC descoperă probe care, în baza judecății sale profesionale, impun o inspecție mai detaliată a navei, a echipamentului sau a echipajului acesteia. Exemple de motive întemeiate sunt date în anexa nr. 3.

(4) Trebuie avute în vedere, de asemenea, procedurile relevante și liniile directoare pentru controlul navelor, așa cum sunt enumerate în anexa nr. 4.

Inspecția extinsă obligatorie a anumitor nave

Art. 7. — (1) O navă aflată în una dintre categoriile prevăzute în anexa nr. 5, secțiunea A, va fi supusă unei inspecții extinse după o perioadă de 12 luni de la ultima inspecție extinsă la care a fost supusă în unul dintre porturile unui stat membru al MOU.

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

(3) a) În conformitate cu prevederile alin. (1), operatorul sau comandantul navei trebuie să comunice ANR toate informațiile cuprinse în secțiunea B din anexa nr. 5, pentru fiecare port românesc vizitat după o perioadă de 12 luni de la ultima inspecție extinsă. Aceste informații trebuie puse la dispoziție cu cel puțin 3 zile înainte de timpul estimat de sosire a navei în port sau înainte de plecarea navei din ultimul port, dacă voiajul între cele două porturi durează mai puțin de 3 zile.

b) Orice navă care nu se conformează prevederilor lit. a) trebuie să facă obiectul unei inspecții extinse în portul de destinație.

(4) Sub incidența art. 8, ANR trebuie să se asigure că o navă este supusă unei inspecții extinse obligatorii dacă îi sunt aplicabile prevederile alin. (3) și are un factor de risc 7 sau mai mare, la prima vizită în port după o perioadă de 12 luni de la ultima inspecție detaliată.

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

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

Art. 8. — (1) În cazul în care, din motive operaționale, ANR nu poate efectua inspecția unei nave care are un factor de risc mai mare de 50, așa cum prevede art. 5 alin. (2) lit. a), sau o inspecție extinsă obligatorie, așa cum prevede art. 7 alin. (4), trebuie să informeze fără nici o întârziere sistemul informațional Sirenac că o astfel de inspecție nu a fost efectuată.

(2) Astfel de cazuri, împreună cu motivul pentru care navele respective nu au fost inspectate, trebuie raportate de ANR Comisiei Europene la intervale de 6 luni.

(3) Procentul de nave care nu au fost inspectate nu trebuie să depășească într-un an calendaristic 5% din numărul anual individual de nave eligibile pentru inspecțiile la care face referire alin. (1), sosite în porturile românești, procent calculat pe baza ultimilor 3 ani calendaristici pentru care sunt disponibile statistici.

(4) În următorul port de escală, navele la care se face referire la alin. (1) trebuie să facă obiectul unei inspecții, așa cum prevede art. 5 alin. (2) lit. a), sau al unei inspecții extinse obligatorii, așa cum prevede art. 7 alin. (4), în următorul port de destinație al unui stat membru al Uniunii Europene, după caz.

Măsuri privind refuzul accesului în porturile românești pentru anumite nave

Art. 9. — (1) ANR trebuie să se asigure că unei nave aflate în una dintre categoriile prevăzute în secțiunea A din anexa nr. 11 i se refuză accesul în porturile românești, cu excepția situațiilor descrise la art. 14 alin. (6), dacă nava, fie:

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

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

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

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

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

(3) În conformitate cu prevederile alin. (1), ANR trebuie să se conformeze procedurilor prevăzute în secțiunea B din anexa nr. 11.

Raport de inspecție pentru comandant

Art. 10. — La finalizarea inspecției, a inspecției detaliate sau a inspecției extinse, inspectorul PSC trebuie să întocmească un raport de inspecție în conformitate cu prevederile anexei nr. 9. Un exemplar al raportului de inspecție va fi pus la dispoziție comandantului navei.

Remediere și reținere

Art. 11. — (1) ANR trebuie să se asigure că toate deficiențele confirmate sau descoperite pe timpul inspecției, la care se face referire în art. 5 alin. (2) și în art. 7, sunt sau vor fi remediate în conformitate cu prevederile convențiilor.

(2) În cazul deficiențelor care în mod evident pun în pericol siguranța, sănătatea sau mediul, ANR trebuie să se asigure că nava este reținută ori operațiunile în cursul cărora au fost descoperite deficiențele au fost stopate. Nota de reținere a navei ori măsura de stopare a

operațiunilor nu va fi retrasă până la înlăturarea pericolului sau până când ANR hotărăște că nava poate pleca ori că operațiunile pot fi continuate fără risc pentru siguranța, sănătatea pasagerilor sau a echipajului ori risc pentru alte nave sau o amenințare pentru mediul înconjurător.

(3) În exercitarea judecății sale profesionale pentru a stabili dacă o navă trebuie reținută sau nu, inspectorul PSC trebuie să aplice criteriile prevăzute în anexa nr. 6. În această situație, dacă nava nu este echipată cu un sistem de înregistrare a datelor voiajului în stare de funcționare, așa cum prevede anexa nr. 12, nava trebuie reținută. Dacă această deficiență nu poate fi remediată în portul de reținere, ANR poate permite navei să plece către cel mai apropiat port convenabil, unde deficiența trebuie remediată, sau să solicite ca remedierea deficienței să fie efectuată într-o perioadă de maximum 30 de zile. În acest scop trebuie aplicate procedurile menționate la art. 14.

(4) În circumstanțe excepționale, când starea generală a unei nave este în mod evident substandard, ANR poate reține nava sau poate suspenda inspecția până când părțile responsabile vor fi luat toate măsurile necesare în vederea conformării cu cerințele relevante ale convențiilor.

(5) În situația în care inspecțiile la care se face referire la art. 5 alin. (2) și la art. 7 au ca rezultat o reținere, ANR trebuie să informeze imediat, în scris, atașând raportul de inspecție, autoritatea statului al cărui pavilion nava este îndreptățită să îl arboreze, denumită în continuare *administrația statului de pavilion*, sau, când acest lucru nu este posibil, consulatul ori, în absența acestuia, cea mai apropiată reprezentanță diplomatică a statului respectiv despre toate circumstanțele care au condus la reținerea navei. În plus, când acest lucru este relevant, trebuie informați și inspectorii nominalizați sau organizațiile recunoscute, responsabile pentru eliberarea certificatelor de clasă sau a certificatelor eliberate în numele statului de pavilion în conformitate cu convențiile internaționale.

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

(7) Când se exercită controlul statului portului, în conformitate cu prevederile prezentului ordin, trebuie depuse toate eforturile posibile pentru a se evita reținerea sau întârzierea nejustificată a navei. Atunci când nava este reținută sau întârziată în mod nejustificat, operatorul ori proprietarul navei trebuie să fie îndreptățit la despăgubire pentru orice pierdere sau prejudiciu suferit. În orice situație de presupusă reținere nejustificată, proba reținerii sau întârzierii nejustificate cade în sarcina operatorului ori a proprietarului navei.

Proceduri aplicabile în absența certificatelor ISM

Art. 12. — (1) Dacă în timpul inspecției se constată lipsa copiei documentului de conformitate (DOC) sau a certificatului de management al siguranței (SMC), eliberat în conformitate cu prevederile Codului internațional de management pentru exploatarea în siguranță a navelor și pentru prevenirea poluării (*Codul ISM*), de la bordul navei la care prevederile Codului ISM sunt aplicabile, ANR trebuie să ia măsura reținerii navei.

(2) Totuși, în absența documentelor la care face referire alin. (1), în condițiile în care în timpul inspecției nu au fost descoperite și alte deficiențe care să justifice reținerea navei, ANR poate ridica măsura reținerii pentru a evita congestiunea portului. Ori de câte ori ia o astfel de decizie, ANR trebuie să informeze imediat autoritățile competente ale statelor membre ale Uniunii Europene despre aceasta.

(3) ANR trebuie să se asigure că navelor autorizate să plece din port în condițiile prevăzute la alin. (2) li se refuză accesul în toate porturile comunității, până când operatorul sau proprietarul navei demonstrează ANR că nava are certificate valabile, eliberate în conformitate cu Codul ISM, exceptând situațiile prevăzute la art. 14 alin. (6). Când deficiențele prevăzute la art. 11 alin. (2) nu pot fi

remediate în portul de reținere, trebuie aplicate, de asemenea, și prevederile art. 14.

Dreptul la contestație

Art. 13. — (1) Proprietarul, operatorul sau reprezentantul navei în România are dreptul la contestație împotriva deciziei ANR de a reține ori de a refuza accesul navei în porturi. Contestația nu suspendă măsura de reținere sau de refuz a accesului în porturi.

(2) Dreptul la contestație se supune prevederilor legii contenciosului administrativ.

(3) ANR trebuie să informeze comandantul navei despre dreptul la contestație prevăzut la alin. (1).

Proceduri ulterioare inspecției și reținerii

Art. 14. — (1) Atunci când deficiențele prevăzute la art. 11 alin. (2) nu pot fi remediate în portul de inspecție, ANR poate permite navei în cauză să plece spre cel mai apropiat șantier naval de reparații disponibil, pe care comandantul și autoritățile implicate îl aleg, dacă se face dovada conformării cu condițiile stabilite de autoritatea statului pavilionului și agreeate de ANR. Astfel de condiții trebuie să garanteze că nava poate pleca fără a prezenta risc pentru siguranța și sănătatea pasagerilor, a echipajului sau risc pentru alte nave și fără să constituie o amenințare a mediului marin.

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

(3) Notificarea părților la care se face referire în alin. (2) trebuie făcută în conformitate cu prevederile anexei nr. 2 la MOU. În cazul în care ANR primește o astfel de notificare, trebuie să informeze autoritatea care a transmis notificarea despre măsurile luate.

(4) ANR trebuie să ia măsuri pentru a se asigura că navelor la care se face referire la alin. (1) și care:

a) pleacă pe mare fără să se conformeze cerințelor stabilite; sau

b) refuză să se conformeze cerințelor aplicabile ale convențiilor, fără a intra pentru reparații în șantierul naval stabilit,

li se va interzice accesul în porturile românești, până când proprietarul sau operatorul acesteia va face dovada către ANR că acestea corespund tuturor cerințelor aplicabile ale convențiilor.

(5) În cazurile prevăzute la alin. (4) lit. a), ANR trebuie să informeze imediat autoritățile competente ale statelor membre ale Uniunii Europene. În cazurile prevăzute la alin. (4) lit. b), când șantierul naval pentru reparații se află pe teritoriul României, ANR trebuie să alerteze imediat autoritățile competente ale statelor membre ale Uniunii Europene. Înaintea interzicerii accesului unei nave în porturile românești, ANR poate solicita consultări prealabile administrației statului de pavilion al navei.

(6) Fără a aduce atingere prevederilor alin. (4), ANR poate permite accesul într-un anumit port, în caz de forță majoră sau de deteriorare considerabilă a condițiilor de siguranță a navei, pentru a reduce ori a minimiza riscul de poluare sau pentru a remedia deficiențele, cu condiția ca proprietarul, operatorul ori comandantul navei să facă dovada că a luat măsurile necesare intrării navei în siguranță în acel port conform cerințelor ANR.

Profilul profesional al inspectorilor

Art. 15. — (1) Inspecțiile trebuie efectuate numai de inspectorii care îndeplinesc criteriile de calificare prevăzute în anexa nr. 7.

(2) Atunci când expertiza profesională necesară nu poate fi asigurată de ANR, inspectorul PSC poate fi asistat de o altă persoană având calificarea și experiența necesare.

(3) Inspectorii PSC care efectuează inspecția PSC și persoanele care îi asistă nu trebuie să aibă interese

comerciale în portul de inspecție ori la nava inspectată, să nu fie angajați sau să desfășoare activității în numele unor organizații neguvernamentale care emit certificate statutare ori de clasă sau care efectuează inspecțiile necesare eliberării actelor certificate pentru nave.

(4) Fiecare inspector PSC trebuie să posede un document personal, sub forma unui card de identitate emis de ANR în conformitate cu prevederile prezentului ordin, care să probeze că inspectorul PSC este autorizat să efectueze inspecții PSC în numele Guvernului României. Modelul și conținutul cardului de identitate sunt prevăzute în anexa nr. 13.

Rapoarte de la piloți și autorități portuare

Art. 16. — (1) Piloții români angajați în manevra de acostare ori de plecare a navelor sau cei angajați în pilotarea navelor către un port românesc vor informa imediat ANR, ori de câte ori constată în timpul desfășurării activității, că există deficiențe care ar putea prejudicia siguranța navigației, a navei sau care ar putea constitui un pericol major pentru mediul marin.

(2) Atunci când autoritățile portuare, în timpul exercitării normale a atribuțiilor de serviciu, constată că o navă aflată într-un port românesc are deficiențe care pot prejudicia siguranța navei sau care pot constitui o amenințare pentru mediul marin, trebuie să informeze imediat ANR.

Cooperarea

Art. 17. — (1) ANR trebuie să coopereze cu autoritățile portuare și cu alte autorități, precum și cu agenții economici pentru a putea obține toate informațiile relevante cu privire la navele care intră în porturile românești.

(2) ANR trebuie să facă schimb de informații și să coopereze cu autoritățile competente ale tuturor statelor membre ale Uniunii Europene și să mențină legături operaționale cu Comisia Europeană și cu Sistemul informațional Sirenac de la St. Malo, Franța. În scopul desfășurării inspecțiilor prevăzute la art. 5 alin. (2) și la art. 7, inspectorii PSC trebuie să consulte bazele de date publice și private care conțin informații despre inspecția navelor, accesibile prin Sistemul informațional Equasis.

(3) Informațiile la care se face referire la alin. (2) sunt cele prevăzute în anexa nr. 4 la MOU, care asigură conformitatea cu prevederile art. 18 din prezentul ordin.

Publicarea informațiilor

Art. 18. — (1) ANR trebuie să ia măsurile necesare pentru a se asigura că informațiile prevăzute în partea I din anexa nr. 8 privind navele care au fost reținute în porturile românești sau cărora li s-a interzis accesul într-un port românesc în decursul lunii anterioare sunt făcute publice cel puțin o dată pe lună.

(2) Informațiile prevăzute în părțile I și a II-a din anexa nr. 8 și informațiile privind schimbarea, suspendarea și retragerea clasei navei, prevăzute la art. 15 alin. (3) din Directiva 94/57/EC, trebuie să fie disponibile în Sistemul informațional Sirenac.

(3) ANR și Comisia Europeană trebuie să coopereze în vederea stabilirii condițiilor tehnice necesare prevăzute la alin. (2).

(4) Prevederile acestui articol nu aduc atingere prevederilor legale în vigoare privind răspunderea juridică.

Rambursarea costurilor

Art. 19. — (1) Dacă inspecțiile prevăzute la art. 6 și 7 confirmă sau descoperă deficiențe în legătură cu cerințele unei convenții care impun reținerea unei nave, atunci toate costurile în legătură cu inspecțiile trebuie să fie suportate de proprietar, operator sau de reprezentantul acestuia în România.

(2) Contravaloarea cheltuielilor legate de inspecțiile efectuate de ANR în conformitate cu prevederile art. 14 alin. (4) se suportă de proprietarul sau operatorul navei.

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

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

Informații pentru monitorizarea implementării

Art. 20. — ANR trebuie să pună la dispoziție Comisia Europeană informațiile prevăzute în anexa nr. 10, la intervalele stabilite în aceasta.

Art. 21. — Contravențiile la prevederile prezentului ordin se stabilesc prin hotărâre a Guvernului.

Art. 22. — ANR va duce la îndeplinire prevederile prezentului ordin.

Art. 23. — Anexele nr. 1—13 fac parte integrantă din prezentul ordin.

Art. 24. — Prezentul ordin transpune prevederile Directivei Consiliului Uniunii Europene nr. 95/21/EC din 19 iunie 1995 pentru controlul statului portului, publicată în JO nr. L157 1 din 7 iulie 1995, astfel cum a fost amendată prin Directiva Consiliului European nr. 98/25/EC din 27 aprilie 1998, publicată în JO nr. L133 19 din 7 mai 1998, Directiva Comisiei Europene nr. 98/42/EC din 19 iunie 1998, publicată în JO nr. L184 40 din 27 iunie 1998, Directiva Comisiei Europene nr. 1999/97/EC din 13 decembrie 1999, publicată în JO nr. L331 67 din 23 decembrie 1999, Directiva Parlamentului European și a Consiliului European nr. 2001/106/EC din 19 decembrie 2001, publicată în JO nr. L19 17 din 22 ianuarie 2002, și Directiva Parlamentului European și a Consiliului European nr. 2002/84/EC din 5 noiembrie 2002, publicată în JO nr. L324 53 din 29 noiembrie 2002, precum și ale Directivei Consiliului Uniunii Europene nr. 96/40/EC din 25 iunie 1996, publicată în JO nr. L196 din 7 august 1996, p. 008-009.

Art. 25. — Prezentul ordin se publică în Monitorul Oficial al României, Partea I.

Art. 26. — La data intrării în vigoare a prezentului ordin se abrogă Ordinul ministrului lucrărilor publice, transporturilor și locuinței nr. 654/2003 pentru aprobarea Regulamentului de aplicare a prevederilor Ordonanței Guvernului nr. 38/2000 privind implementarea standardelor internaționale pentru siguranța navelor, prevenirea poluării și asigurarea condițiilor de muncă și viață la bordul navelor maritime sub pavilion străin care utilizează porturile sau instalațiile românești din largul mării, care operează pe sau deasupra platoului continental românesc (controlul statului portului), publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 369 din 30 mai 2003.

Ministrul transporturilor, construcțiilor și turismului,
Gheorghe Dobre

NAVE CARE TREBUIE INSPECTATE CU PRIORITATE

[menționate la art. 5 alin. (2) din ordin]

I. Factori prioritari

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

1. navele pentru care s-au primit rapoarte de la piloți sau de la autoritățile portuare care reclamă existența unor deficiențe care pot prejudicia navigația lor în siguranță, în conformitate cu Directiva 93/75/EEC și cu art. 16 din ordin;

2. navele care nu s-au conformat obligațiilor prevăzute de Directiva 93/75/EEC;

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

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

5. navele care au fost:

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

b) acuzate de o presupusă încălcare a prevederilor privind deversările de substanțe dăunătoare sau efluenți;

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

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

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

II. Factor de risc general

Următoarele nave trebuie considerate ca o prioritate pentru inspecție:

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

2. navele care nu au fost inspectate în ultimele 6 luni de nici un stat membru al Uniunii Europene;

3. navele ale căror certificate statutare pentru construcție și echipament, emise în conformitate cu prevederile convențiilor relevante și certificatele de clasă, nu au fost emise de organizațiile recunoscute conform prevederilor Directivei Consiliului 94/57/EC;

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

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

a) deficiențele să fie remediate înainte de plecare;

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

c) deficiențele să fie remediate în 14 zile;

d) deficiențele pentru care au fost specificate alte condiții.

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

6. navele ale căror deficiențe au fost înregistrate ca urmare a unei inspecții anterioare, în funcție de numărul de deficiențe;

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

8. navele care arborează pavilionul unei țări care nu a ratificat toate convențiile internaționale relevante la care se face referire în art. 3 din ordin;

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

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

11. navele cu o vechime de peste 13 ani.

În determinarea ordinii de prioritate la inspecție pentru navele enumerate mai sus ANR trebuie să ia în considerare factorul de risc general obținut din baza de date a Sistemului informațional Sirenac, conform secțiunii 1 din anexa nr. I la MOU. Un factor de risc general mai mare este premisa unui grad de prioritate mai ridicat. Factorul de risc general este suma valorilor factorilor de risc definiți în cadrul MOU. Prevederile pct. 5, 6 și 7 se vor aplica numai inspecțiilor efectuate în ultimele 12 luni. Factorul de risc general nu va fi mai mic decât suma valorilor prevăzute la pct. 3, 4, 8, 9, 10 și 11. Totuși, în scopul aplicării art. 7 alin. (4) din ordin, factorul de risc general nu trebuie să ia în considerare prevederile pct. 10.

LISTA CERTIFICATELOR ȘI DOCUMENTELOR

[menționate la art. 6 alin. (1) din ordin]

1. Certificatul internațional de tonaj (1969)

2. Certificatul de siguranță pentru nava de pasageri

— Certificatul de siguranță a construcției pentru nava de mărfuri

— Certificatul de siguranță a echipamentului pentru nava de mărfuri

— Certificatul de siguranță radiotelegrafică pentru nava de mărfuri

— Certificatul de siguranță radiotelefonică pentru nava de mărfuri

— Certificatul de siguranță radio pentru nava de mărfuri

— Certificatul de scutire, inclusiv lista de mărfuri, acolo unde este cazul

— Certificatul de siguranță pentru nava de mărfuri

3. Certificatul internațional de conformitate pentru transportul gazelor lichefiate în vrac

— Certificatul de conformitate pentru transportul gazelor lichefiate în vrac

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

— Certificatul de conformitate pentru transportul substanțelor chimice periculoase în vrac

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

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

7. Certificatul internațional asupra liniilor de încărcare (1966)

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

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

9. Jurnalul de înregistrare a mărfii

10. Certificatul de echipaj minim de siguranță
- 10a. Certificate emise în concordanță cu Convenția STCW
11. Certificate de sănătate, conform Convenției ILO nr. 73 privind examinarea medicală a navigatorilor
12. Informația de stabilitate
13. Copie a documentului de conformitate (DOC) și a Certificatului managementului siguranței (SMC) emis în conformitate cu Codul internațional de management pentru operarea în siguranță a navelor și pentru prevenirea poluării (Codul ISM), (SOLAS 74, cap. IX)
14. Certificatele navei pentru corp și mașini, emise de societatea de clasificare în speță (vor fi cerute numai dacă nava menține clasa cu o societate de clasificare)
15. Documentul de conformitate cu cerințele speciale pentru navele care transportă mărfuri periculoase
16. Certificatul de siguranță pentru navele de mare viteză și documentul de atestare pentru conducerea acestora
17. Lista specială sau manifestul mărfurilor periculoase ori planul de încărcare detaliat
18. Jurnalul de bord al navei, cu privire la evidența rolurilor, testelor, exercițiilor, și jurnalul de înregistrare a inspecțiilor și întreținere a mijloacelor de salvare a vieții, precum și disponerea acestora
19. Certificatul de siguranță a navei cu destinație specială
20. Certificatul de siguranță pentru platformele de foraj mobile

21. Pentru tancurile petroliere, înregistrări privind sistemul de monitorizare și control al descărcărilor de hidrocarburi pentru ultimul voiaj efectuat în balast
22. Planul rolurilor, planul de incendiu, iar pentru navele de pasageri, planul de vitalitate
23. Planul de urgență de prevenire a poluării (SOPEP)
24. Dosarul cu rapoartele de inspecție (în cazul vrachierelor și al tancurilor petroliere)
25. Rapoartele de inspecții PSC anterioare
26. Informația privind raportul maxim A/A, pentru navele Ro/Ro care transportă și pasageri
27. Documentul de autorizare pentru transportul cerealelor
28. Manualul pentru amararea/arimarea mărfurilor
29. Jurnalul de înregistrare a gunoiului și planul de management al gunoiului
30. Sistemul de sprijinire în luarea deciziilor pentru comandantul navei de pasageri
31. Planul de cooperare privind căutarea și salvarea (SAR) pentru navele de pasageri care navighează pe rute fixe
32. Lista limitărilor operaționale pentru navele de pasageri
33. Informația pentru vrachiere
34. Planul de încărcare/descărcare pentru vrachiere
35. Certificat de asigurare sau altă garanție financiară de răspundere civilă pentru pagubele produse prin poluare cu hidrocarburi (CLC 1992).

ANEXA Nr. 3

EXEMPLE

de motive întemeiate pentru o inspecție mai detaliată

[menționate la art. 6 alin. (3) din ordin]

1. Navele identificate în anexa nr. 1 partea I și partea a II-a, alin. II-3, II-4, II-5b), II-5c) și II-8
2. Jurnalul de înregistrare a hidrocarburilor nu este completat corect și la zi.
3. Când în timpul examinării certificatelor și a altor documente sunt descoperite inadvertențe.
4. Indicii că membrii echipajului nu se conformează prevederilor art. 8 din Directiva Consiliului 94/58/EC¹⁾
5. Dovezi că manipularea mărfurilor, precum și alte operațiuni nu sunt efectuate în siguranță sau în conformitate cu liniile directe ale IMO, de exemplu conținutul de oxigen din tubulatura principală a instalației de gaz inert depășește limita maximă admisă
6. Omisiunea comandantului unui tanc petrolier de a furniza informații privind sistemul de monitorizare și control al descărcărilor de hidrocarburi pentru ultimul voiaj efectuat în balast

7. Lipsa unui plan la zi cu rolurile echipajului sau în situația în care membrii echipajului nu au cunoștință de îndatoririle lor în cazul unui incendiu ori în cazul unui ordin de abandonare a navei
8. Emiterea de mesaje de pericol false, fără a fi urmate de procedurile corecte de anulare a mesajelor
9. Lipsa unui echipament principal sau a unui plan cerut de convențiile relevante
10. Condiții excesiv de neigienice la bordul navei
11. Evidențele rezultate din impresia generală și observațiile inspectorului că structura navei este serios deteriorată sau există deficiențe care supun unui risc structura, etanșeitatea ori integritatea etanșeității navei
12. Dovezi sau informații că echipajul ori comandantul nu este familiarizat cu procedurile operaționale esențiale de la bord privind siguranța navei și prevenirea poluării sau că astfel de operațiuni nu au fost efectuate.

¹⁾ OJ nr. L 319 din 12 decembrie 1994, p. 28.

ANEXA Nr. 4

PROCEDURI pentru controlul navelor

[menționate la art. 6 alin. (4) din ordin]

1. Principiile dotării navelor cu echipaj minim de siguranță [Rezoluția IMO A.890(21)], anexele care conțin Documentul de echipaj minim de siguranță (anexa nr. I) și Liniile directe pentru aplicarea principiilor de echipaj minim de siguranță (anexa nr. II)

2. Prevederile Codului internațional privind transportul mărfurilor periculoase (Codul IMDG)
3. Publicația ILO, „Inspecție a condițiilor de muncă la bordul navelor. Ghidul procedurilor“
4. Anexa nr. I la MOU „Proceduri pentru controlul statului portului“.

SECȚIUNEA A: Categoriile de nave care fac obiectul unei inspecții extinse

[menționate la art. 7 alin. (1) din ordin]

1. Tancuri care transportă gaze și tancuri chimice, mai vechi de 10 ani — vârsta stabilită pe baza datei de construcție indicate în certificatele de siguranță

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

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

4. Pasagerele mai vechi de 15 ani, altele decât pasagerele prevăzute la art. 2 lit. (a) și (b) din Directiva Consiliului 1999/35/EC¹⁾ din 29 aprilie 1999 privind Sistemul de inspecții obligatorii pentru operarea în siguranță a navelor de tip Ro-Ro ferry care transportă și pasageri, precum și a navelor de pasageri de mare viteză care operează în serviciu regulat.

SECȚIUNEA B: Informații care trebuie comunicate ANR

[menționate la art. 7 alin. (3) lit. a)]

- A. numele navei;
- B. pavilionul navei;
- C. numărul de identificare IMO;
- D. tonajul deadweight;
- E. data construcției navei, determinată pe baza datei indicate de certificatele de siguranță ale navei;
- F. pentru tancuri:
 - F.a. configurația: corp simplu, corp simplu cu SBT (tancuri cu balast separat), corp dublu;
 - F.b. starea de încărcare a mărfii și a tancurilor de balast: plin, gol, inertat;
 - F.c. volumul și natura mărfii;

G. timpul estimat al sosirii la portul de destinație sau la poziția de îmbarcare a pilotului, după cum cere ANR;

H. durata planificată pentru staționare;

I. operațiunile planificate pentru portul de destinație (încărcare, descărcare, altele);

J. inspecții statutare planificate și operațiuni de întreținere și reparații substanțiale care trebuie efectuate pe timpul staționării în portul de destinație.

SECȚIUNEA C: Proceduri privind inspecția extinsă a unei anumite categorii de nave

[menționate la art. 7 alin. (5) din ordin]

A. În funcție de fezabilitatea lor practică sau de orice constrângeri în legătură cu siguranța persoanelor, a navei sau a portului, cel puțin punctele de mai jos trebuie să facă parte dintr-o inspecție extinsă. Inspectorii trebuie să fie conștienți că pot împiedica efectuarea în siguranță a unor anumite operațiuni de la bord, de exemplu manipularea mărfii, dacă se solicită efectuarea unor teste în timpul unor astfel de operațiuni.

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

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

- a) monitorizarea tancurilor de marfă și a dispozitivelor de siguranță privind temperatura, presiunea și ulajul;
- b) dispozitivele de analiză a oxigenului și explozimetrele, inclusiv calibrarea acestora. Existența echipamentului de detecție chimică cu un număr suficient de tuburi de detecție a gazului pentru tipul specific de marfă transportată;

c) seturi de dispozitive de respirat la cabină, care să asigure o protecție suficientă a ochilor și respiratorie pentru fiecare persoană de la bord (dacă acest lucru este cerut de produsele listate în Certificatul internațional de conformitate sau în Certificatul internațional de conformitate pentru transportul produselor chimice periculoase în vrac ori al gazelor lichefiate în vrac, după caz);

d) verificarea în vederea stabilirii dacă produsul transportat este listat în Certificatul internațional de conformitate sau în Certificatul internațional de conformitate pentru transportul produselor chimice periculoase în vrac ori al gazelor lichefiate în vrac, după caz;

e) instalațiile fixe de stins incendiul de pe punte, fie că sunt cu spumă chimică sau cu produse chimice uscate (pudră) ori de alt tip, în funcție de tipul produsului transportat.

3. Vrachiere

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

- a) posibila coroziune a sistemelor de montare pe punte a echipamentelor;
- b) posibila deformare și/sau coroziune a capacelor magaziiilor;
- c) posibile fisuri sau coroziune locală a pereților transversali;
- d) accesul în magazinele de marfă;
- e) verificarea existenței la bord a următoarelor documente în vederea stabilirii că acestea sunt vizate de statul pavilionului sau de societatea de clasificare:
 - (1) rapoartele de inspecție structurale;
 - (2) rapoartele de evaluare a condiției;
 - (3) rapoartele măsurătorilor grosimii tablei;
 - (4) documentul descriptiv la care face referire Rezoluția IMO A.744(18).

¹⁾ OJ nr. 138 din 1 iunie 1999, p. 1.

4. Tancuri petroliere

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

- a) sistemul de spumă fixă de punte;
- b) echipamentul de stins incendiul în general;
- c) inspecția obturatorilor din sala mașinilor, camera pompelor și spațiile de locuit;
- d) controlul presiunii gazului inert și al conținutului de oxigen;

e) tancurile de balast. În primă instanță, cel puțin un tanc de balast din zona tancurilor de marfă să fie examinat din autoclava de acces de pe punte a tancului de marfă, dacă inspectorul stabilește motive întemeiate pentru o inspecție ulterioară;

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

- (1) rapoartele de inspecție a structurii;
- (2) rapoartele de evaluare a condiției;
- (3) rapoartele măsurătorilor grosimii tablei;
- (4) documentul descriptiv la care face trimitere

Rezoluția IMO A.744(18).

5. Nave de pasageri care nu sunt cuprinse în prevederile Directivei 1999/35/EC.

În plus față de punctele prevăzute în secțiunea C1, următoarele puncte trebuie considerate ca făcând parte dintr-o inspecție extinsă la pasagere:

- a) testarea sistemului de detectare și alarmare în caz de incendiu;
- b) testarea închiderii corespunzătoare a ușilor de incendiu;
- c) testarea instalației de amplificare/comunicare;
- d) un rol de incendiu cu o parte din membrii echipajului de la secția bucătărie/restaurant, acolo unde, ca un minimum de cerințe, echipamentele individuale de protecție pentru stins incendiile trebuie testate;
- e) demonstrarea faptului că membrii-cheie ai echipajului sunt familiarizați cu planul de vitalitate.

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

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

ANEXA Nr. 6

CRITERII PENTRU REȚINEREA UNEI NAVE

[menționate la art. 11 alin. (3) din ordin]

Introducere

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

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

Atunci când motivul reținerii este rezultatul unei avarii accidentale suferite de navă în timpul voiajului către un port, nu se va mai emite nota de reținere, dacă se face dovada că:

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

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

c) nava a întreprins acțiunile necesare remedierii avariilor, iar acestea au fost acceptate de ANR; și

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

Secțiunea 1. Criterii principale

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

a) navele care sunt nesigure pentru a pleca pe mare trebuie reținute indiferent cât de mult timp vor sta în port pentru remedierea deficiențelor;

b) o navă va fi reținută dacă deficiențele sunt suficient de serioase ca să ducă la o reinspecție în urma căreia inspectorul PSC să constate că acestea au fost remediate înainte de plecarea navei din port. Necesitatea de reînțoarcere a inspectorului PSC la navă este măsura

gravității deficiențelor constatate. Totuși acest lucru nu implică o astfel de obligație pentru fiecare caz. ANR trebuie să verifice într-un fel sau altul, de preferat printr-o vizită ulterioară, dacă deficiențele au fost remediate înainte de plecarea navei.

Secțiunea a 2-a. Aplicarea criteriilor principale

Când decide dacă deficiențele constatate sunt suficient de serioase pentru a determina reținerea navei, inspectorul PSC trebuie să evalueze dacă:

1. nava are documentele relevante valabile;
2. nava are echipajul minim de siguranță cerut de Certificatul de echipaj minim de siguranță.

În timpul inspecției inspectorul PSC trebuie să evalueze dacă nava și/sau echipajul sunt apte pentru:

1. a naviga în siguranță în voiajul următor;
2. a manipula în siguranță, a transporta și a monitoriza starea mărfii pe durata voiajului următor;
3. a asigura funcționarea în siguranță a echipamentelor din sala mașinilor pe durata voiajului următor;
4. menținerea propulsiei și a guvernării în condiții optime;
5. lupta efectivă contra incendiilor în orice loc de pe navă, dacă acest lucru este necesar, în cursul voiajului următor;
6. abandonarea navei cu rapiditate și în siguranță, salvarea efectivă, în caz de necesitate, în voiajul următor;
7. prevenirea poluării mediului în voiajul următor;
8. menținerea unei stabilități adecvate în timpul voiajului următor;
9. menținerea unei etanșeități adecvate în voiajul următor;
10. comunicarea în situații de pericol, dacă este necesar, în voiajul următor;
11. asigurarea condițiilor de siguranță și sănătate pentru voiajul următor;
12. furnizarea unui volum maxim de informații în caz de accident.

Luându-se în considerare deficiențele descoperite, dacă răspunsul la oricare dintre aceste evaluări este negativ,

nava trebuie reținută. O combinație de deficiențe mai puțin serioase poate conduce la reținerea navei.

Secțiunea a 3-a

Pentru a asista inspectorul PSC la folosirea acestor linii directoare, urmează o listă cu deficiențe grupate după convenții și/sau coduri relevante, care sunt considerate atât de serioase încât pot conduce la reținerea navei implicate. Această listă nu este exhaustivă. Oricum, deficiențele datorate nerespectării prevederilor Convenției STCW 1978, prevăzute la pct. 3.8 de mai jos, sunt singurele motive pentru reținere în conformitate cu această convenție.

3.1. Generalități

Lipsa unor certificate sau documente valabile, așa cum sunt cerute de instrumentele relevante. Oricum, navele care arborează pavilionul unor state care nu sunt parte la o convenție (instrument relevant) sau care nu au implementat un alt instrument relevant nu sunt în drept să dețină certificatele cerute de acea convenție sau alt instrument relevant.

Din acest motiv simpla lipsă a unor certificate nu trebuie să constituie un motiv de reținere a navelor; totuși inspectorul PSC trebuie să se asigure că nava corespunde în mod substanțial acelor cerințe, înainte de plecarea din port, fără a aplica navei un tratament mai favorabil decât cel aplicat unei nave ce arborează pavilionul unui stat care este parte la convențiile relevante.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

12. absența sitelor antiscântei de la sistemul de ventilație al camerei pompelor (Regula II—2/59.3.1 din Convenția SOLAS 74);

13. deficiențe serioase privind cerințele operaționale, așa cum sunt descrise în secțiunea 5.5 din anexa nr. 1 la MOU;

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

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

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

3.3. Deficiențe sub incidența Codului internațional pentru transportul mărfurilor în vrac (Codul IBC) (Referirile sunt date între paranteze):

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

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

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

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

5. contravenții la cerințele speciale (15);

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

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

3.4. Deficiențe sub incidența Codului internațional pentru transportul gazelor lichefiate în vrac (Codul IGC) (Referirile sunt date între paranteze):

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

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

3. pereții transversali neetanși la gaze (3.3.2);

4. închizătoarele de aer defecte (3.6);

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

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

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

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

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

10. instalația de detectare a gazelor toxice defectă (13.6);

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

3.5. Deficiențe sub incidența Convenției LL 66:

1. zone semnificative avariate sau corodate, găuri în punți ori la corp, asociate cu dispozitive blocate, care să afecteze buna stare de navigabilitate sau rezistența la sarcinile încărcate local, dacă nu cumva au fost efectuate lucrări de reparații provizorii pentru un voiaj spre un port unde vor fi efectuate reparații definitive;

2. un caz identificat de stabilitate insuficientă;

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

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

5. încărcarea peste limita maximă admisă;

6. lipsa scârilor de pescaj sau imposibilitatea citirii pescajelor.

3.6. Deficiențe sub incidența MARPOL 73/78, anexa nr. I (Referirile sunt date între paranteze):

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

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

3. registrul de înregistrare a hidrocarburilor (ORB) nu este disponibil [20 (5)];

4. existența unui baipas pentru deversare neautorizat;

5. lipsa dosarului cu rapoartele de inspecție sau neconformitatea acestuia cu Regula 13G(3) (b) din MARPOL 73/78.

3.7. Deficiențe sub incidența MARPOL 73/78, anexa nr. II (Referirile sunt date între paranteze.):

1. absența Manualului P & A;

2. marfa nu este clasificată [3 (4)];

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

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

5. existența unui baipas pentru deversare neautorizat.

3.8. Deficiențe sub incidența Convenției STCW 1978:

1. lipsa unui certificat ori deținerea unui certificat necorespunzător al membrilor echipajului sau lipsa unei dispense valabile ori lipsa unei dovezi că s-a înaintat administrației statului pavilionului o solicitare pentru atestat (endorsement);

2. neîndeplinirea cerințelor aplicabile pentru certificatul de echipaj minim de siguranță emis de administrația statului pavilionului;

3. neîndeplinirea cerințelor administrației statului pavilionului privind efectuarea serviciului de cart;

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

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

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

3.9. Deficiențe sub incidența convențiilor ILO:

1. hrană insuficientă pentru voiajul până în următorul port;

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

3. condiții de igienă excesiv de nesatisfăcătoare;

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

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

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

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

ANEXA Nr. 7

CRITERII MINIME PENTRU INSPECTORI

[menționate la art. 15 alin. (1) din ordin]

1. Inspectorul trebuie să fie o persoană autorizată de ANR pentru a desfășura activitatea de control al statului portului.

2. Fie:

— inspectorul trebuie să fi lucrat cel puțin un an ca inspector al controlului statului pavilionului angajat în efectuarea inspecțiilor și certificarea navelor potrivit convențiilor; și

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

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

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

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

fie

— inspectorul trebuie:

— să posede o diplomă universitară de profil sau să fi efectuat un stagiul echivalent de pregătire; și

— să fi fost instruit și calificat ca inspector; și

— să fi fost cel puțin 2 ani inspector la controlul statului pavilionului privind supravegherea și certificarea navelor în conformitate cu convențiile internaționale.

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

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

5. Inspectorii care nu îndeplinesc criteriile menționate mai sus pot fi acceptați dacă la data adoptării acestei reglementări erau folosiți de ANR în activitatea de control al statului portului.

ANEXA Nr. 8

INFORMAȚII

privind reținerile și inspecțiile în porturile românești, pe care ANR trebuie să le publice (menționate la art. 18 din ordin)

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

a) numele navei;

b) numărul IMO;

c) tipul navei;

d) tonajul brut (GT);

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

f) numele și adresa proprietarului sau operatorului navei;

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

h) pavilionul navei;

i) societatea/societățile de clasificare care a/au eliberat navei certificatele de clasă, după caz;

j) societatea/societățile de clasificare și/sau orice altă organizație care a/au eliberat în numele statului pavilionului certificate în conformitate cu prevederile convențiilor aplicabile;

k) data și portul ultimei inspecții extinse, care să ateste dacă nava a fost reținută;

l) data și portul ultimei inspecții speciale, precum și numele organizației care a efectuat inspecția;

m) numărul reținerilor în ultimele 24 de luni;

n) statul și portul unde a fost reținută nava;

o) data când a fost ridicată reținerea;

p) durata reținerii, în zile;

q) numărul de deficiențe constatate și motivele reținerii exprimate în termeni expliți;

r) descrierea măsurilor întreprinse de ANR și, acolo unde este relevant, măsurile întreprinse de societatea de clasificare ca urmare a reținerii;

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

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

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

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

a) numele navei;

b) numărul IMO;

c) tipul navei;

d) tonajul brut (GT);

e) anul de construcție;

f) numele și adresa proprietarului sau operatorului navei;

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

h) pavilionul navei;

i) societatea/societățile de clasificare, după caz, care a/au eliberat navei certificatele de clasă;

j) societatea/societățile de clasificare și/sau orice altă organizație care a/au eliberat în numele statului pavilionului certificate în conformitate cu prevederile convențiilor aplicabile;

k) statul, portul și data de inspecție;

l) numărul și natura deficiențelor.

ANEXA Nr. 9

RAPORTUL DE INSPECȚIE

întocmit în conformitate cu prevederile art. 10 din ordin

Raportul de inspecție trebuie să conțină cel puțin următoarele informații:

I. Informații generale:

1. autoritatea competentă care a întocmit raportul;

2. data și locul inspecției;

3. numele navei inspectate;

4. pavilionul;

5. tipul navei;

6. numărul IMO;

7. indicativul radio;

8. tonajul brut (GT);

9. tonajul deadweight (acolo unde este relevant);

10. anul de construcție, așa cum a fost determinat pe baza datei indicate în certificatele de siguranță ale navei;

11. societatea/societățile de clasificare care a/au eliberat navei certificatele de clasă, după caz;

12. societatea/societățile de clasificare și/sau orice altă organizație care a/au eliberat în numele statului pavilionului certificatele în conformitate cu prevederile convențiilor aplicabile;

13. numele și adresa proprietarului sau operatorului;

14. în cazul navelor care transportă mărfuri solide sau lichide în vrac, numele și adresa navlositorului navei, precum și tipul de navlosire;

15. data întocmirii raportului final;

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

II. Informații în legătură cu inspecția:

1. certificatele eliberate în conformitate cu prevederile convențiilor internaționale relevante, autoritatea sau organizația care a eliberat certificatele, precum și data eliberării/expirării;

2. partea sau elementele care au fost inspectate la navă (în cazul unei inspecții mai detaliate);

3. tipul inspecției (inspecție, inspecție mai detaliată, inspecție extinsă);

4. natura deficiențelor;

5. măsuri întreprinse.

III. Informații adiționale în cazul reținerii:

1. data notei de reținere;

2. data încetării reținerii;

3. natura deficiențelor care au condus la emiterea notei de reținere (referiri la convenții, dacă este relevant);

4. informații privind ultima inspecție anuală intermediară;

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

6. măsuri întreprinse.

ANEXA Nr. 10

INFORMAȚII

furnizate în contextul monitorizării implementării

(menționate la art. 20 din ordin)

1. ANR trebuie să furnizeze anual Comisiei Europene informații din anul precedent până la 1 aprilie cel târziu.

1.1. Numărul de inspectori PSC din cadrul ANR

Informația trebuie comunicată folosindu-se următorul model de tabel:

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

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

Aceste informații trebuie să fie furnizate la nivel național pentru fiecare port românesc în care se fac inspecții.

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

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

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

2. ANR trebuie:

a) la fiecare 6 luni să furnizeze Comisiei Europene o listă a mișcărilor navelor individuale care intră în porturile

românești, altele decât cele angajate în serviciu ferry regulat, conținând numărul IMO al navelor și data sosirii; sau alternativ

b) să transmită la Sirenac numerele IMO și data sosirii navelor, altele decât cele angajate în serviciul ferry regulat, care au intrat zilnic în porturile românești.

3. Nu mai târziu de 6 luni de la intrarea în vigoare a prezentului ordin, ANR trebuie să transmită lista liniilor regulate de ferry la care fac referire lit. a) și b), precum și de fiecare dată când apar schimbări în programul acestor linii.

ANEXA Nr. 11

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

[menționate la art. 9 alin. (1) din ordin]

1. tancuri de transport gaze și tancuri chimice;

2. vrachiere;

3. tancuri petroliere;

4. nave de pasageri;

5. nave de transport mărfuri generale.

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

[menționate la art. 9 alin. (3) din ordin]

1. Dacă sunt întrunite condițiile prevăzute la art. 9 din ordin și nava a fost reținută a doua sau a treia oară, după caz, ANR trebuie să informeze în scris comandantul, proprietarul sau operatorul despre decizia interzicerii accesului navei în port. De asemenea, ANR trebuie să informeze administrația statului pavilionului navei, societatea de clasificare implicată, statele membre ale Uniunii Europene, Comisia Europeană, Centrul administrativ al afacerilor maritime și secretariatul MOU. Nota de interzicere a accesului în porturile românești va avea efect de îndată ce nava a fost autorizată să plece din port ca urmare a remedierii deficiențelor care au condus la reținerea navei.

2. Pentru ca interdicția să fie ridicată proprietarul sau operatorul navei trebuie să adreseze ANR o cerere oficială. Cererea trebuie să fie însoțită de un certificat semnat de autoritatea statului pavilionului, care să certifice că nava se conformează prevederilor aplicabile ale convențiilor internaționale. Cererea de ridicare a interdicției de acces în porturile românești trebuie, de asemenea, să fie însoțită, după caz, și de un certificat eliberat de societatea de clasificare a cărei clasă o deține nava, certificat în care să se arate că nava se conformează cu standardele de clasă cerute de acea societate.

3. Decizia de interzicere a accesului în porturile românești poate înceta numai ca urmare a unei reinspecții a navei, într-un port agreat de inspectorii PSC ai ANR care au emis nota de interzicere, și dacă au fost furnizate dovezi că nava se conformează în totalitate cerințelor aplicabile ale convențiilor internaționale. Dacă portul agreat pentru inspecție se află într-un stat membru al MOU, autoritatea competentă a statului aceluși port, împreună cu ANR care a impus interdicția, poate autoriza nava să procedeze către acel port, dar numai pentru un singur scop, acela de a verifica dacă nava întrunește condițiile prevăzute la pct. 2. Reinspecția va consta într-o inspecție extinsă care trebuie să acopere cel puțin prevederile relevante din anexa nr. 5, secțiunea C. Toate costurile în legătură cu această inspecție extinsă vor fi suportate de proprietarul sau operatorul navei.

4. Dacă rezultatul inspecției extinse îndeplinește cerințele ANR în conformitate cu prevederile pct. 2, nota de interzicere a accesului în porturile românești va înceta. Proprietarul și/sau operatorul trebuie informați în scris în legătură cu decizia luată. ANR trebuie, de asemenea, să notifice în scris decizia luată autorității statului pavilionului, societății de clasificare implicate, statelor membre ale Uniunii Europene, Comisiei Europene, Centrului administrativ al afacerilor maritime și secretariatului MOU.

5. Informațiile privind navele cărora li s-a interzis accesul în porturile românești trebuie făcute disponibile pentru Sistemul informațional Sirenac și publicate în conformitate cu prevederile art. 18 din ordin și ale anexei nr. 8.

ANEXA Nr. 12

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

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

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

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

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

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

(2) Următoarele nave de transport marfă, construite înainte de 1 iulie 2002, în măsura în care fac escală în porturile românești, trebuie să fie dotate cu un sistem de înregistrare a parametrilor de navigație (VDR), care să întrunească standardele relevante ale IMO astfel:

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

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

MODELUL ȘI CONȚINUTUL CARDULUI DE IDENTITATE



ACTE ALE ÎNALTEI CURȚI DE CASAȚIE ȘI JUSTIȚIE

ÎNALTA CURTE DE CASAȚIE ȘI JUSTIȚIE

– SECȚIILE UNITE –

DECIZIA Nr. XXIII

din 12 decembrie 2005

Dosar nr. 31/2005

Sub președinția domnului profesor univ. dr. Nicolae Popa, președintele Înaltei Curți de Casație și Justiție, Înalta Curte de Casație și Justiție, constituită în Secții Unite în conformitate cu dispozițiile art. 25 lit. a) din Legea nr. 304/2004 privind organizarea judiciară, republicată, s-a întrunit pentru a examina recursul în interesul legii, declarat de procurorul general al Parchetului de pe lângă Înalta Curte de Casație și Justiție, cu privire la aplicabilitatea dispozițiilor art. 41¹ alin. 1 din Legea nr. 50/1996, introdus prin Ordonanța Guvernului nr. 83/2000, referitoare la acordarea primei pentru concediul de odihnă.

Secțiile Unite au fost constituite cu respectarea cerințelor art. 34 din Legea nr. 304/2004, republicată, fiind prezenți 87 de judecători din totalul de 108 judecători în funcție.

Procurorul general al Parchetului de pe lângă Înalta Curte de Casație și Justiție a fost reprezentat de procurorul Florența Baltă.

Reprezentanta procurorului general al Parchetului de pe lângă Înalta Curte de Casație și Justiție a susținut recursul în interesul legii, cerând să fie admis în sensul de a se stabili că dispozițiile art. 41¹ alin. 1 din Legea nr. 50/1996 nu au fost aplicabile în nici o perioadă, astfel că magistraților și personalului auxiliar de specialitate nu li se poate acorda prima de concediu reglementată prin aceste dispoziții.

SECȚIILE UNITE,

deliberând asupra recursului în interesul legii, constată următoarele:

În aplicarea dispozițiilor art. 41¹ alin. 1 din Legea nr. 50/1996 privind salarizarea și alte drepturi ale personalului din organele autorității judecătorești, introdus în această lege prin art. 1 pct. 38 din Ordonanța Guvernului nr. 83/2000, instanțele judecătorești nu au un punct de vedere unitar, pronunțându-se în mod diferit.

Astfel, unele instanțe au respins cererile privind plata primelor de concediu, considerând că, deși prin art. 41¹ alin. 1 din Legea nr. 50/1996, astfel cum a fost modificată prin Ordonanța Guvernului nr. 83/2000, s-a stabilit că magistrații și celelalte categorii de personal salarizate în baza acestei legi au dreptul pe perioada concediului de odihnă, pe lângă indemnizația de concediu, la o primă egală cu indemnizația brută sau, după caz, salariul de bază brut din luna anterioară plecării în concediu, acest drept a fost suspendat, succesiv, mai întâi prin art. 3 alin. 2 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 33/2001 și apoi prin art. 12 alin. (4) din Legea nr. 743/2001, pentru ca prin Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 177/2002 privind salarizarea și alte drepturi ale magistraților, intrată în vigoare la data de 1 ianuarie 2003, să nu se mai prevadă dreptul la prima de concediu.

În motivarea acestui punct de vedere s-a arătat că, din moment ce dreptul la prima de concediu a fost suspendat prin acte normative succesive, iar prin dispozițiile ce au reglementat ulterior salarizarea și alte drepturi ale magistraților, personalului de specialitate juridică asimilat și ale personalului auxiliar nu s-a mai prevăzut dreptul la prima de concediu, instanțele judecătorești nu erau îndreptățite să acorde dreptul respectiv prin hotărârile pe care le-au pronunțat.

S-a subliniat că, în lipsa unei prevederi legale care să fi fost aplicabilă magistraților și personalului auxiliar de specialitate de la instanțele judecătorești și parchete, acestora nu li se pot acorda sume de bani cu titlu de primă de concediu decât cu nesocotirea voinței legiuitorului, ceea ce constituie o încălcare a principiului separației puterilor în stat instituit prin art. 1 alin. (4) din Constituție.

Alte instanțe, dimpotrivă, au admis cererile, dispunând să fie plătite magistraților reclamanți sumele de bani reprezentând contravaloarea primelor de concediu pentru anii 2001–2004.

S-a motivat că, deși exercitiul dreptului de a încasa prima de concediu, prevăzută în art. 41¹ alin. 1 din Legea nr. 50/1996, a fost suspendat pe perioada 2001–2004 prin Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 33/2001 și legile succesive privind bugetul de stat, această suspendare nu echivalează cu stingerea dreptului, ci are ca efect numai imposibilitatea realizării acestuia în intervalul de timp pentru care a fost suspendat exercitiul său.

S-a mai învederat că, din moment ce dispozițiile legale prin care s-a suspendat acordarea primei de concediu, având caracter temporar, nu mai erau în vigoare la data soluționării cererilor, astfel că nu puteau să mai formeze obiectul controlului de neconstituționalitate, cu toate că aveau conținut contrar prevederilor art. 41 și 53 din Constituție, iar în aplicarea principiului instituit prin

art. 3 din Codul civil judecătoriesi au posibilitatea să extindă interpretarea legii și la situații pe care aceasta nu le mai reglementează, se impune să se considere că suspendarea dreptului la prima de concediu nu se poate transforma într-o măsură cu caracter permanent, pentru că aceasta ar însemna însăși înlăturarea acestui drept.

În fine, alte instanțe au admis cererile în sensul obligării Ministerului Justiției și, respectiv, Ministerului Public la plata primei de concediu numai pentru anii 2001—2002, cu motivarea că actul normativ cu putere de lege nu poate produce efecte decât pentru perioada în care este în vigoare.

Or, prin considerentele hotărârilor pronunțate de aceste instanțe s-a relevat că art. 41¹ alin. 1 din Legea nr. 50/1996 privind salarizarea și alte drepturi ale personalului din organele autorității judecătoriesi, în care era reglementată prima de concediu, a fost abrogat prin art. 50 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 177/2002, care a intrat în vigoare la data de 1 ianuarie 2003, încât dreptul respectiv, existând numai până la această dată, nu poate fi pretins și pentru perioada ulterioară.

Aceste din urmă instanțe au interpretat și au aplicat corect dispozițiile legii.

Într-adevăr, în art. 41¹ alin. 1 din Legea nr. 50/1996 privind salarizarea și alte drepturi ale personalului din organele autorității judecătoriesi, introdus prin art. I pct. 38 din Ordonanța Guvernului nr. 83/2000, s-a prevăzut că „magistrații și celelalte categorii de personal salarizate pe baza prezentei legi au dreptul pe perioada concediului de odihnă, pe lângă indemnizația de concediu, la o primă egală cu indemnizația brută sau, după caz, salariul de bază brut, din luna anterioară plecării în concediu, care se impozitează separat”.

Ulterior, prin art. III alin. 2 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 33/2001 s-a prevăzut că „se suspendă până la data de 31 decembrie 2003 aplicarea prevederilor art. 41¹ alin. 1 care cuprind dispoziții referitoare la acordarea primei pentru concediul de odihnă”, iar prin Legea nr. 386/2001 s-a dat un nou cuprins numai alin. 3 al art. III din această ordonanță, prevăzându-se că „pe perioada suspendării aplicării prevederilor legale menționate la alin. 1 și 2 redevin aplicabile dispozițiile legale în materie existente la data intrării în vigoare a Legii nr. 188/1999, a Ordonanței Guvernului nr. 83/2000, precum și a Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 237/2000”.

În conformitate cu art. 12 alin. (4) din Legea bugetului de stat pe anul 2002 nr. 743/2001, termenele prevăzute în art. III din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 33/2001 au fost prelungite până la 31 decembrie 2002, iar prin art. 10 alin. (3) din Legea bugetului de stat pe anul 2003 nr. 631/2002 s-a dispus prelungirea aceluiași termen până la data de 31 decembrie 2003.

Prin Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 177/2002, intrată în vigoare la data de 1 ianuarie 2003, s-a prevăzut, la art. 50 alin. 2, că „pe data intrării în vigoare a prezentei ordonanțe de urgență se abrogă art. 1¹ și celelalte dispoziții referitoare la salarizarea și alte drepturi ale magistraților și personalului de specialitate juridică asimilat, potrivit legii, acestora, din Legea nr. 50/1996 privind salarizarea și alte drepturi ale personalului din organele autorității judecătoriesi [...], cu modificările și completările ulterioare, precum și orice alte dispoziții contrare”.

Rezultă deci că la data de 1 ianuarie 2003, când a intrat în vigoare ordonanța de urgență menționată, erau abrogate implicit și dispozițiile art. 41¹ alin. 1 din Legea nr. 50/1996, referitoare la dreptul magistraților și al celorlalte categorii de personal salarizate, în baza acestei legi, la o primă pentru perioada concediului de odihnă.

În raport cu această situație, dreptul magistraților și al celorlalte categorii de personal salarizate în baza Legii nr. 50/1996 a încetat să mai subziste, nemaiputând să fie pretins, cu începere de la data de 1 ianuarie 2003.

Dar pentru perioada anterioară, chiar dacă s-a dispus, prin art. III alin. 2 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 33/2001, suspendarea aplicării prevederilor art. 41¹ alin. 1 din Legea nr. 50/1996, referitoare la acordarea primei pentru concediul de odihnă, până la data de 31 decembrie 2003, iar prin Legea bugetului de stat pe anul 2002 nr. 743/2001 și prin Legea bugetului de stat pe anul 2003 nr. 631/2002 s-a prelungit, succesiv, aplicarea prevederilor care se referă la prima pentru concediul de odihnă, nu se poate considera totuși că acel drept nu ar fi existat, cât timp abrogarea textului de lege care îl prevedea a intervenit abia la 1 ianuarie 2003, când a intrat în vigoare Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 177/2002.

Sucesiunea în timp a actelor normative la care s-a făcut referire impune deci să se rețină că dreptul la primă pentru concediul de odihnă al magistraților și al celorlalte categorii de personal salarizate în baza Legii nr. 50/1996, instituit prin art. 41¹ alin. 1, a fost introdus în această lege prin art. I pct. 38 din Ordonanța Guvernului nr. 83/2000 și și-a produs efectele începând de la 1 ianuarie 2001, iar în urma abrogării art. 41¹ alin. 1 prin Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 177/2002, intrată în vigoare la data de 1 ianuarie 2003, acel drept a încetat să mai existe.

Așa fiind și cum, în raport cu principiul neretroactivității legii civile, înscris în art. 15 din Constituție și în art. 1 din Codul civil, dispozițiile Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 177/2002 nu au putere retroactivă, rezultă că dreptul la prima pentru concediul de odihnă acordat magistraților și personalului auxiliar de specialitate prin art. 49¹ alin. 1 din Legea nr. 50/1996, astfel cum a fost modificată și completată prin art. I pct. 38 din Ordonanța Guvernului nr. 83/2000, a existat în perioada anilor 2001—2002.

Or, dispozițiile art. 41¹ alin. 1 din Legea nr. 50/1996, prin care s-a acordat dreptul în discuție, au fost în ființă în întreaga perioadă menționată și, fiind conforme cu principiile înscrise în art. 38 alin. (2) din Constituția anterioară [art. 41 alin. (2) din Constituția revizuită în 2003], nu s-a constatat că ar fi neconstituționale.

Pe de altă parte, dispozițiile art. III alin. (2) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 33/2001, prin care s-a suspendat până la data de 31 decembrie 2003 aplicarea prevederilor art. 41¹ alin. 1 din Legea nr. 50/1996, ca și cele ale art. 12 alin. (4) din Legea bugetului de stat pe anul 2002 nr. 743/2001, prin care s-au prelungit până la 31 decembrie 2002 termenele prevăzute la art. III din ordonanța menționată, neconținând vreo referire la eventualitatea desființării dreptului la prima de concediu, ci doar la *suspendarea exercițiului acestuia* ori la prelungirea termenului de punere în aplicare, nu pot fi considerate nici ele că ar înlătura însăși existența lui.

Mai mult, suspendarea exercițiului dreptului nu echivalează cu însăși înlăturarea lui, cât timp prin nici o dispoziție legală nu i-a fost înlăturată existența pentru anii 2001 și 2002.

Neprevăderea în continuare a acestui drept recunoscut și garantat nu poate înlătura existența lui anterioară pentru că s-ar contraveni atât art. 53 din Constituția revizuită (art. 49 din Constituția anterioară) privind cazurile când se poate restrânge exercițiul unui drept, cât și reglementărilor date prin art. 1 din Protocolul nr. 1 adițional la Convenția pentru apărarea drepturilor omului și a libertăților fundamentale.

Din moment ce printr-o lege anterioară s-a conferit dreptul la primă pentru concediul de odihnă, iar acesta a încetat să mai fie prevăzut doar după trecerea a 2 ani, în care s-a suspendat aplicarea lui, nu se poate considera că acel drept nu a existat în perioada respectivă deoarece s-ar încălca principiul constituțional care garantează realizarea drepturilor acordate.

Ca urmare, pentru ca un drept prevăzut să nu devină doar o obligație lipsită de conținut, redusă la *nudum jus*, ceea ce ar constitui o îngădire nelegitimă a exercitării lui, un atare drept nu poate fi considerat că nu a existat în perioada celor 2 ani, pentru care exercițiul lui a fost suspendat, iar nu înlăturat. Altfel, s-ar ajunge la situația ca un drept patrimonial, a cărui existență este recunoscută, să fie vidat de substanța sa și, practic, să devină lipsit de orice valoare.

De aceea, respectarea principiului încrederii în statul de drept, care implică asigurarea aplicării legilor adoptate în spiritul și litera lor, concomitent cu eliminarea oricărei tendințe de reglementare a unor situații juridice fictive, face necesar ca titularii drepturilor recunoscute să nu poată fi obstaculați de a se bucura efectiv de acestea pentru perioada în care au fost prevăzute de lege.

În atare situație, în mod corect au procedat instanțele care au considerat că dreptul la acțiune pentru calculul și plata primei de concediu s-a născut la data de 1 ianuarie 2003, când a încetat orice cauză de suspendare ori de neaplicare a prevederilor art. 41¹ alin. 1 din Legea nr. 50/1996, modificată și completată prin Ordonanța Guvernului nr. 83/2000.

Reiese deci că se impune a se considera că dispozițiile Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 33/2001, astfel cum a fost aprobată prin Legea nr. 386/2001, precum și cele ale Legii nr. 743/2001 au întrerupt cursul prescripției dreptului la acțiune pentru beneficiarii prevederii legale sus-menționate, a cărei punere în aplicare a fost suspendată sau amânată prin acte normative temporare, emise datorită unor condiții financiare deosebite.

Dar efectele produse de aceste acte normative, de suspendare sau de amânare a punerii în aplicare a dispoziției legale referitoare la dreptul dobândit, trebuie limitate numai la perioada cât a fost în vigoare actul normativ care a prevăzut dreptul respectiv.

A considera altfel ar însemna să se prelungească valabilitatea dispoziției de suspendare a aplicării unui text de lege și după abrogarea lui, ceea ce ar fi de neconceput și inadmisibil.

De aceea, nu este posibil să se aplice în prezent nici dispozițiile de prelungire succesivă a termenelor de punere în aplicare a art. 41¹ alin. 1 din Legea nr. 50/1996, referitoare la prima de concediu de odihnă pentru magistrați și personalul auxiliar, prin invocarea prevederilor legilor bugetului de stat pe anii 2003, 2004 și 2005 [art. 10 alin. (3) din Legea nr. 631/2002, art. 9 alin. (7) din Legea nr. 507/2003 și art. 8 alin. (7) din Legea nr. 511/2004], pentru că s-ar contraveni principiului neretroactivității legii civile, prevăzut în art. 15 alin. (2) din Constituție și reglementat prin art. 1 din Codul civil.

Ca urmare, ordonatorilor principali de credite și, după caz, ordonatorilor de credite de rang inferior le revine obligația să plătească magistraților și personalului auxiliar de specialitate, pentru anii 2001 și 2002, primele de concediu de odihnă cuvenite acestora în conformitate cu art. 41¹ alin. 1 din Legea nr. 50/1996, care a fost în vigoare în cei 2 ani și a produs efecte până la data de 1 ianuarie 2003.

În consecință, în temeiul dispozițiilor art. 25 lit. a) din Legea nr. 304/2004 privind organizarea judiciară, republicată, și ale art. 329 alin. 2 și 3 din Codul de procedură civilă, urmează a se admite recursul în interesul legii și a se stabili că prima de concediu, pe lângă indemnizația de concediu, respectiv o sumă egală cu indemnizația brută sau, după caz, salariul brut din luna anterioară plecării în concediu, pentru magistrați și personalul auxiliar de specialitate, se acordă numai pentru anii 2001 și 2002, astfel cum a fost reglementată prin art. 41¹ alin. 1 din Legea nr. 50/1996 privind salarizarea și alte drepturi ale personalului din organele autorității judecătorești, introdus în această lege prin Ordonanța Guvernului nr. 83/2000.

PENTRU ACESTE MOTIVE

În numele legii

DECID:

Admit recursul în interesul legii declarat de procurorul general al Parchetului de pe lângă Înalta Curte de Casație și Justiție.

În aplicarea dispozițiilor art. 41¹ alin. 1 din Legea nr. 50/1996 privind salarizarea și alte drepturi ale personalului din organele autorității judecătorești, introdus prin Ordonanța Guvernului nr. 83/2000, stabilesc:

Prima de concediu, pe lângă indemnizația de concediu, respectiv o sumă egală cu indemnizația brută sau, după caz, salariul brut din luna anterioară plecării în concediu, pentru magistrați și personalul auxiliar, se acordă numai pentru anii 2001 și 2002, astfel cum a fost reglementată prin dispoziția legală menționată.

Obligatorie, potrivit art. 329 alin. 3 din Codul de procedură civilă.

Pronunțată în ședința publică din 12 decembrie 2005.

PREȘEDINTELE ÎNALTEI CURȚI DE CASAȚIE ȘI JUSTIȚIE,
prof. univ. dr. **NICOLAE POPA**

Magistrat-asistent-șef,
Victoria Maftei

EDITOR: PARLAMENTUL ROMÂNIEI — CAMERA DEPUTAȚILOR

Regia Autonomă „Monitorul Oficial”, Str. Parcului nr. 65, sectorul 1, București; C.U.I. 427282; Atribut fiscal R,
IBAN: RO75RNCB5101000000120001 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. 318.51.29/150, fax 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. 411.58.33 și 410.47.30, tel./fax 410.77.36 și 410.47.23

Tiparul: Regia Autonomă „Monitorul Oficial”



5 948368 114098