

## **HOTĂRÂRE nr. 811 din 4 august 2010 privind controlul statului portului**

În temeiul art. 108 din Constituția României, republicată, și al art. 2 din Legea nr. [157/2005](#) pentru ratificarea [Tratatului dintre Regatul Belgiei, Republica Cehă, Regatul Danemarcei, Republica Federală Germania, Republica Estonia, Republica Elenă, Regatul Spaniei, Republica Franceză, Irlanda, Republica Italiană, Republica Cipru, Republica Letonia, Republica Lituania, Marele Ducat al Luxemburgului, Republica Ungară, Republica Malta, Regatul Țărilor de Jos, Republica Austria, Republica Polonă, Republica Portugheză, Republica Slovenia, Republica Slovacă, Republica Finlanda, Regatul Suediei, Regatul Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord \(state membre ale Uniunii Europene\) și Republica Bulgaria și România privind aderarea Republicii Bulgaria și a României la Uniunea Europeană](#), semnat de România la Luxemburg la 25 aprilie 2005,

**Guvernul României** adoptă prezenta hotărâre.

### **Art. 1: Obiectiv**

**(1)** Obiectivul prezentei hotărâri este de a sprijini reducerea drastică a numărului navelor care nu corespund standardelor și care navighează în apele naționale navigabile ale României, prin:

**a)** creșterea gradului de conformare cu legislația Uniunii Europene și internațională relevantă privind siguranța maritimă, securitatea maritimă, protecția mediului marin și condițiile de viață și de muncă la bordul navelor, indiferent de pavilionul acestora;

**b)** stabilirea unor criterii comune pentru controlul navelor de către statul portului și armonizarea procedurilor de inspecție și reținere, pe baza cunoștințelor și a experienței acumulate în cadrul [Memorandumului de înțelegere de la Paris privind controlul statului portului](#);

**c)** punerea în aplicare în România a unui sistem de control al statului portului, parte a sistemului Uniunii Europene de inspecții, bazat pe inspecțiile efectuate în cadrul Uniunii Europene și al regiunii [Memorandumului de la Paris](#), care vizează inspectarea tuturor navelor cu o frecvență variabilă în funcție de profilul de risc al acestora, navele care prezintă un risc mai ridicat făcând obiectul unor inspecții mai detaliate și efectuate cu o frecvență mai mare.

### **Art. 2: Definiții**

În sensul prezentei hotărâri, termenii și expresiile de mai jos au următoarele semnificații:

**1. autoritate competentă** - Autoritatea Navală Română, autoritate centrală de specialitate din subordinea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, în domeniul siguranței navigației și al securității navelor, căreia i se delegă competențele pentru activitatea de control al statului portului, denumită în continuare ANR;

**2. baza de date privind inspecțiile** - sistemul de informații care contribuie la punerea în aplicare a sistemului de control al statului portului în cadrul Uniunii Europene și care cuprinde datele legate de inspecțiile efectuate în Uniunea Europeană și în regiunea [Paris MOU](#);

**3. cadrul și procedurile** pentru sistemul de audit voluntar al statelor membre ale IMO - Rezoluția IMO A.974(24);

**4. certificat de clasă** - un document prin care se certifică conformitatea cu capitolul II-1 partea A-1 Regula 3-1 din [SOLAS 74](#);

**5. certificat statutar** - un certificat emis de un stat de pavilion sau în numele unui stat de pavilion, în conformitate cu convențiile;

**6. companie** - proprietarul navei sau orice altă organizație sau persoană, cum ar fi administratorul sau navlositorul navei nude (bare boat) care și-a asumat responsabilitatea față de proprietar pentru operarea navei și care, odată cu asumarea acestei responsabilități, a fost de acord să preia toate sarcinile și obligațiile impuse de Codul internațional de management pentru exploatarea în siguranță a navelor și pentru prevenirea poluării ("codul ISM");

**7. convenții** - următoarele convenții, precum și protocoalele și modificările la acestea și codurile aferente cu caracter obligatoriu, în versiunea lor actualizată:

**a) Convenția internațională asupra liniilor de încărcare**, 1966 (LL 66);

**b) Convenția internațională pentru ocrotirea vieții omenesti pe mare**, 1974 (SOLAS 74);

**c) Convenția internațională pentru prevenirea poluării de către nave** din 1973 și [Protocolul de modificare din 1978](#) (MARPOL 73/78);

**d) Convenția internațională privind standardele de pregătire a navigatorilor, brevetare/atestare și efectuare a serviciului de cart, 1978 (STCW 78/95);**

**e) Convenția referitoare la regulamentul internațional din 1972 pentru prevenirea abordajelor pe mare, 1972 (Colreg 72);**

**f) Convenția internațională asupra măsurării tonajului navelor, 1969 (ITC 69);**

**g) Convenția privind standardele minime la bordul navelor comerciale, 1976 (ILO nr. 147);**

**h) Convenția internațională privind răspunderea civilă pentru pagubele produse prin poluare cu hidrocarburi, 1992 (CLC 92);**

**8. inspector PSC - un angajat al ANR, autorizat corespunzător de către aceasta să efectueze inspecții în cadrul controlului statului portului și care răspunde în fața ANR;**

**9. inspecție extinsă - o inspecție care include cel puțin punctele enumerate în anexa nr. 7.**

O inspecție extinsă poate include o inspecție mai detaliată atunci când există motive întemeiate, în conformitate cu art. 13 alin. (4);

**10. inspecție inițială - o vizită efectuată la bordul unei nave de un inspector PSC pentru a verifica respectarea convențiilor și reglementărilor aplicabile, care cuprinde cel puțin verificările prevăzute la art. 13 alin. (2);**

**11. inspecție mai detaliată - o inspecție în timpul căreia nava, echipamentele și echipajul, în totalitate sau, după caz, în parte, sunt supuse, în circumstanțele prevăzute la art. 13 alin. (4), unei verificări aprofundate care include construcția navei, echipamentele, echipajul, condițiile de muncă și viață ale acestuia și respectarea procedurilor operaționale de la bord;**

**12. interfață navă / port - interacțiunile care au loc atunci când o navă este direct și imediat afectată de acțiuni care presupun circulația persoanelor sau a mărfurilor ori furnizarea de servicii portuare către sau dinspre navă;**

**13. Paris MOU - Memorandumul de înțelegere de la Paris privind controlul statului portului, adoptat la Paris la 26 ianuarie 1982, cu amendamentele ulterioare, la care România a aderat prin Legea nr. **113/2008**;**

**14. navă - orice navă maritimă căreia i se aplică una sau mai multe convenții și care nu arborează pavilion românesc;**

**15. navă într-o zonă de ancoraj - o navă aflată într-un port sau într-o altă zonă aflată în jurisdicția unui port, dar nu în dană, care efectuează o interfață navă/port;**

**16. oprirea unei operațiuni - interdicția formală de a continua o operațiune, impusă unei nave din cauza deficiențelor constatate care, individual sau cumulate, ar face riscantă continuarea operațiunii;**

**17. ordin de refuz al accesului - o decizie înaintată comandantului navei, companiei responsabile pentru navă și statului de pavilion, prin care li se notifică faptul că navei îi va fi refuzat accesul în toate porturile și zonele de ancoraj din Uniunea Europeană;**

**18. organizație recunoscută - o societate de clasificare sau alt organism privat care exercită atribuții în procesul de certificare a navei, în numele administrației statului de pavilion;**

**19. plângere - orice informație sau raport depus de orice persoană sau organizație care are un interes legitim în ceea ce privește siguranța navei, inclusiv în ceea ce privește siguranța echipajului sau riscurile pentru sănătatea acestuia, condițiile de viață și de muncă la bordul navei, precum și prevenirea poluării;**

**20. regiune Paris MOU - zona geografică în care semnatarii **Paris MOU** efectuează inspecții în cadrul **Paris MOU**;**

**21. reținere - interdicția formală de a pleca din port impusă unei nave din cauza deficiențelor constatate, care, individual sau cumulate, determină ca nava să nu fie considerată în bună stare de navigabilitate;**

**22. timp de noapte - perioada de timp cuprinsă în intervalul 22,00-06,00, ora oficială a României.**

### **Art. 3: Domeniu de aplicare**

**(1)** Prezenta hotărâre se aplică tuturor navelor și echipajelor acestora care fac escală într-un port sau într-o zonă de ancoraj din România pentru a efectua o interfață navă/port. În cazul în care se efectuează o inspecție a unei nave aflate în apele naționale navigabile ale României, altele decât într-un port, aceasta va fi considerată o inspecție în sensul prezentei hotărâri. Niciuna dintre dispozițiile prezentului articol nu trebuie să afecteze drepturile de intervenție ale României, care decurg din prevederile convențiilor relevante.

(2) În cazul navelor cu tonaj brut mai mic de 500 t, trebuie să se aplice dispozițiile aplicabile din convenția relevantă și, în măsura în care o convenție nu se aplică, trebuie să se ia toate măsurile necesare pentru a se asigura că aceste nave nu constituie un pericol evident pentru siguranță, sănătate sau mediu. În aplicarea prezentului alineat, se va ține cont de anexa nr. 1 la [Paris MOU](#).

(3) Când inspectează o navă care se află sub pavilionul unui stat care nu este parte la o convenție, ANR trebuie să se asigure că tratamentul acordat unei asemenea nave și echipajului acesteia nu este mai favorabil decât cel acordat unei nave care se află sub pavilionul unui stat care este parte la convenția în cauză.

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

#### **Art. 4: Competențele de inspecție**

(1) ANR are dreptul de a controla navele care arborează pavilionul altor state, în ceea ce privește respectarea prevederilor acordurilor și convențiilor internaționale la care România este parte, în conformitate cu prevederile prezentei hotărâri.

(2) ANR trebuie să mențină un număr corespunzător de angajați, în particular inspectori PSC calificați, cu atribuții în inspecția navelor, astfel încât aceștia să poată duce la îndeplinire sarcinile stabilite și să fie în permanență disponibili pentru a putea fi efectuate inspecțiile necesare, în conformitate cu prezenta hotărâre.

#### **Art. 5: Sistemul inspecțiilor și obligațiile anuale de inspecție**

(1) ANR trebuie să efectueze inspecții în conformitate cu sistemul de selecție descris la art. 12 și cu dispozițiile anexei nr. 1.

(2) În vederea îndeplinirii obligațiilor anuale de inspecție ale României, ANR trebuie:

a) să inspecteze toate navele de prioritate I, potrivit prevederilor art. 12 alin. (2) lit. a), care fac escală în porturile și zonele de ancoraj românești; și

b) să efectueze anual un număr total de inspecții ale navelor de prioritate I și II, prevăzute la art. 12 alin. (2) lit. a) și b), care corespunde cel puțin cotei care îi revine României din numărul total de inspecții care trebuie să fie efectuate anual în cadrul Uniunii Europene și în regiunea [Paris MOU](#). Cota de inspecții se bazează pe numărul de nave individuale care fac escală în porturile românești, raportat la suma numărului de nave individuale care fac escală în porturile fiecărui stat din cadrul Uniunii Europene și al regiunii [Paris MOU](#).

(3) În vederea calculării cotei din numărul total de inspecții care trebuie să fie efectuate anual în cadrul Uniunii Europene și al regiunii [Paris MOU](#), prevăzute la alin. (2) lit. b), nu vor fi luate în calcul navele aflate în zona de ancoraj.

#### **Art. 6: Modalități de respectare a obligațiilor de inspecție**

Dacă nu sunt efectuate inspecțiile prevăzute la art. 5 alin. (2) lit. a), se consideră că România își respectă obligațiile prevăzute în respectivul articol dacă inspecțiile neefectuate nu depășesc:

1.5% din numărul total de nave de prioritate I cu profil de risc ridicat care fac escală în porturile și zonele de ancoraj românești;

2.10% din numărul total de nave de prioritate I, altele decât cele cu profil de risc ridicat, care fac escală în porturile și zonele de ancoraj românești.

Fără a aduce atingere procentelor prevăzute la pct. 1 și 2, ANR trebuie să acorde prioritate la inspecție navelor care, în conformitate cu informațiile furnizate de baza de date privind inspecțiile, nu fac escală în mod frecvent în porturi din Uniunea Europeană.

Fără a aduce atingere procentelor prevăzute la pct. 1 și 2, în ceea ce privește navele de prioritate I care fac escală în zonele de ancoraj, ANR trebuie să acorde prioritate la inspecție navelor cu profil de risc ridicat care, în conformitate cu informațiile furnizate de baza de date privind inspecțiile, nu fac escală în mod frecvent în porturi din Uniunea Europeană.

#### **Art. 7: Modalități care permit o cotă echilibrată de inspecții în cadrul Uniunii Europene**

(1) În ceea ce privește situația în care numărul total al escalelor navelor de prioritate I depășește cota de inspecții menționată la art. 5 alin. (2) lit. b), se consideră că România își respectă obligațiile în cazul în care este efectuat un număr de inspecții asupra navelor de prioritate I corespunzător cel puțin cotei sale de inspecții și în cazul în care navele rămase neinspectate nu depășesc 30% din numărul total de nave de prioritate I care fac escală în porturile și în zonele de ancoraj românești.

(2) În ceea ce privește situația în care numărul total al escalelor navelor de prioritate I și II este mai mic decât cota sa de inspecții menționată la art. 5 alin. (2) lit. b), se consideră că România își respectă obligațiile în cazul în care sunt efectuate inspecțiile asupra navelor de prioritate I potrivit prevederilor art. 5 alin. (2) lit. a) și inspecții asupra a cel puțin 85% din numărul total de nave de prioritate II care fac escală în porturile și în zonele de ancoraj românești.

#### **Art. 8: Amânarea inspecțiilor și circumstanțe excepționale**

(1) ANR poate decide să amâne inspecția unei nave de prioritate I în următoarele cazuri:

a) în cazul în care inspecția poate fi efectuată la următoarea escală a navei într-un alt port sau într-o altă zonă de ancoraj românească, cu condiția ca nava să nu facă escală între timp într-un alt port din Uniunea Europeană sau din regiunea [Paris MOU](#) și ca inspecția să nu fie amânată cu mai mult de 15 zile; sau

b) în cazul în care inspecția poate fi efectuată în termen de 15 zile într-un alt port de escală din Uniunea Europeană sau din regiunea [Paris MOU](#), cu condiția ca statul în care este situat acest port de escală să fi acceptat în avans să efectueze inspecția.

(2) În cazul în care o inspecție este amânată în conformitate cu alin. (1) lit. a) sau b) și este înregistrată în baza de date privind inspecțiile, aceasta nu este considerată drept inspecție neefectuată.

(3) În cazul în care o navă de prioritate I sub pavilion străin se află în situația de a avea o inspecție amânată într-un stat membru, iar următorul port sau următoarea zonă de ancoraj de escală este în România, ANR, la solicitarea statului membru care a amânat inspecția, poate să accepte să inspecteze această navă dacă situația permite, conform prevederilor prezentei hotărâri.

(4) O inspecție care nu a fost efectuată la o navă de prioritate I din motive operaționale nu este considerată drept inspecție neefectuată, dacă motivul neefectuării inspecției este înregistrat în baza de date privind inspecțiile și în cazul existenței următoarelor circumstanțe excepționale:

a) în opinia ANR, efectuarea inspecției ar constitui un risc pentru siguranța inspectorilor PSC, a navei, a echipajului acesteia, a portului sau a mediului marin; sau

b) escala navei are loc numai pe timp de noapte. Cu toate acestea, în situația în care se va constata că o navă face escală în mod repetat numai pe timpul nopții, ANR va informa armatorul/operatorul navei, prin intermediul agentului local, că nava va fi inspectată în conformitate cu prevederile prezentei hotărâri la următoarea sa escală, indiferent de programul de operare și relația contractuală a acesteia.

(5) În cazul în care o inspecție nu este efectuată asupra unei nave la ancoraj, aceasta nu este considerată drept inspecție neefectuată, dacă:

a) nava este inspectată, în termen de 15 zile, într-un alt port sau într-o altă zonă de ancoraj din Uniunea Europeană ori din regiunea [Paris MOU](#), în conformitate cu anexa nr. 1;

b) escala navei are loc numai pe timp de noapte sau durata acesteia este prea mică pentru a permite efectuarea corespunzătoare a inspecției și motivul neefectuării inspecției este consemnat în baza de date privind inspecțiile;

c) efectuarea inspecției ar constitui, în opinia ANR, un risc pentru siguranța inspectorilor PSC, a navei, a echipajului acesteia, a portului sau a mediului marin și motivul neefectuării inspecției este consemnat în baza de date privind inspecțiile.

#### **Art. 9: Notificarea sosirii navelor**

(1) Operatorul, agentul sau comandantul unei nave eligibile pentru o inspecție extinsă, în conformitate cu art. 14, care se îndreaptă spre un port sau o zonă de ancoraj din România, trebuie să notifice ANR sosirea navei, în conformitate cu dispozițiile prevăzute în anexa nr. 3.

(2) ANR este autoritatea competentă atât pentru primirea notificării prevăzute la alin. (1) din prezentul articol, cât și pentru cele prevăzute la art. 4 din Directiva [2002/59/CE](#) a Parlamentului European și a Consiliului din 27 iunie 2002 de instituire a unui sistem comunitar de monitorizare și informare privind traficul navelor maritime și de abrogare a Directivei 93/75/CEE a Consiliului, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene nr. L 208 din 5 august 2002.

(3) Ori de câte ori este posibil, trebuie utilizate mijloacele electronice pentru orice fel de comunicare prevăzută în prezentul articol.

(4) Procedurile de notificare prevăzute în anexa nr. 3, precum și modelul de notificare trebuie să fie conforme dispozițiilor relevante din Directiva [2002/59/CE](#) cu privire la notificările navelor.

#### **Art. 10: Profilul de risc al navei**

**(1)** Fiecărei nave care face escală într-un port sau într-o zonă de ancoraj din România i se atribuie în baza de date privind inspecțiile un profil de risc care determină nivelul de prioritate pentru inspecție al acesteia, intervalele de timp dintre inspecții și amplexarea acestora.

**(2)** Profilul de risc al unei nave este determinat de o combinație de parametri generici și istorici, după cum urmează:

**a)** parametrii generici au la bază tipul, vechimea și pavilionul navei, pe organizațiile recunoscute implicate și pe performanța companiei, în conformitate cu anexa nr. 1, partea I.1, și cu anexa nr. 2.

**b)** parametrii istorici au la bază numărul de deficiențe și rețineri pe o perioadă dată, în conformitate cu anexa nr. 1, partea I.2, și cu anexa nr. 2.

#### **Art. 11: Frecvența inspecțiilor**

Navele care fac escală în porturile sau în zonele de ancoraj din România trebuie să facă obiectul unor inspecții periodice sau al unor inspecții suplimentare, după cum urmează:

**a)** navele trebuie să fie supuse unor inspecții periodice la intervale prestabilite, în funcție de profilul lor de risc, în conformitate cu anexa nr. 1, partea I. Intervalul dintre inspecțiile periodice ale navelor trebuie să crească pe măsură ce gradul de risc scade. Pentru navele cu risc ridicat, acest interval nu trebuie să depășească 6 luni.

**b)** navele trebuie să fie supuse unor inspecții suplimentare, indiferent de perioada scursă de la ultima lor inspecție periodică, în următoarele condiții:

(i) ANR trebuie să inspecteze navele cărora li se aplică factorii prioritari enumerați în anexa nr. 1, partea a II-a, punctul 2A;

(ii) ANR poate inspecta navele cărora li se aplică factorii neprevăzuți enumerați în anexa nr. 1, partea a II-a, punctul 2B. Decizia de a efectua o astfel de inspecție suplimentară este lăsată la aprecierea profesională a ANR.

#### **Art. 12: Selectarea navelor pentru inspecție**

**(1)** ANR trebuie să selecteze pentru inspecție navele, pe baza profilului lor de risc, conform descrierii din anexa nr. 1, partea I, iar în cazul existenței unor factori prioritari sau al apariției unor factori neprevăzuți, în conformitate cu anexa nr. 1, partea a II-a, punctele 2A și 2B.

**(2)** Selecția navelor pentru inspecție se va face astfel:

**a)** trebuie să fie selectate navele care fac obiectul unei inspecții obligatorii, denumite nave de "prioritate I", în conformitate cu sistemul de selecție descris în anexa nr. 1, partea a II-a, punctul 3A;

**b)** pot fi selectate navele care sunt eligibile pentru inspecții, denumite nave de "prioritate II", în conformitate cu anexa nr. 1, partea a II-a, punctul 3B.

#### **Art. 13: Inspecția inițială și inspecția mai detaliată**

**(1)** ANR trebuie să se asigure că navele selectate pentru inspecție, în conformitate cu art. 12, fac obiectul unei inspecții inițiale sau al unei inspecții mai detaliate.

**(2)** La fiecare inspecție inițială a unei nave, ANR trebuie să se asigure că inspectorul PSC realizează cel puțin următoarele operații:

**a)** verifică certificatele și documentele enumerate în anexa nr. 4, care trebuie să se găsească la bord în conformitate cu legislația maritimă a Uniunii Europene și cu convențiile privind siguranța și securitatea;

**b)** verifică, atunci când este cazul, dacă deficiențele constatate la inspecțiile anterioare, efectuate de un stat membru sau de un stat semnatar al Paris MOL), au fost remediate;

**c)** se asigură că starea generală a navei, inclusiv condițiile de igienă de la bord, din sala mașinilor și din spațiile de locuit, sunt adecvate.

**(3)** În cazul în care, în urma unei inspecții inițiale efectuate de un stat membru, deficiențele care trebuie remediate în portul următor de escală au fost înregistrate în baza de date privind inspecțiile, iar următorul port de escală este unul românesc, ANR poate decide să nu efectueze verificările prevăzute la alin. (2) lit. a) și c).

**(4)** Ori de câte ori, după inspecția prevăzută la alin. (2), există motive întemeiate pentru a crede că starea navei, a echipamentelor sale sau a echipajului nu îndeplinește în totalitate cerințele relevante ale uneia dintre convenții, trebuie să se efectueze o inspecție mai detaliată, inclusiv verificarea suplimentară a conformității cu cerințele operaționale la bord.

(5) "Motive întemeiate" există atunci când inspectorul PSC descoperă probe care, în baza judecății sale profesionale, justifică o inspecție mai detaliată a navei, a echipamentului sau a echipajului acesteia.

(6) Exemple de "motive întemeiate" sunt enumerate în anexa nr. 5.

#### ☐ **Art. 14: Inspecții extinse**

(1) Următoarele categorii de nave sunt eligibile pentru o inspecție extinsă în conformitate cu anexa nr. 1, partea a II-a, punctele 3A și 3B:

a) nave cu profil de risc ridicat;

b) nave de pasageri, nave pentru transportul produselor petroliere, nave pentru transportul gazelor sau al produselor chimice ori vrachiere, mai vechi de 12 ani;

c) nave cu profil de risc ridicat sau nave de pasageri, nave pentru transportul produselor petroliere, nave pentru transportul gazelor ori al produselor chimice sau vrachiere, mai vechi de 12 ani, pentru factori prioritari sau factori neprevăzuți;

d) nave supuse unei noi inspecții, ca urmare a unui ordin de refuz al accesului, potrivit prevederilor art. 16.

(2) Operatorul sau comandantul navei trebuie să se asigure că în programul de operare al navei este prevăzut suficient timp pentru a permite efectuarea unei inspecții extinse.

(3) Fără a aduce atingere măsurilor de control necesare din motive de securitate, nava trebuie să rămână în port până la definitivarea inspecției.

(4) La primirea unei notificări prealabile din partea unei nave eligibile pentru inspecția extinsă periodică, ANR trebuie să informeze nava în situația în care nu va fi efectuată o inspecție extinsă.

(5) Amploarea unei inspecții extinse, inclusiv elementele de risc care trebuie acoperite, sunt stabilite în anexa nr. 7.

#### ☐ **Art. 15: Linii directoare și proceduri privind siguranța și securitatea**

(1) ANR trebuie să se asigure că inspectorii PSC urmează procedurile și liniile directoare prevăzute în anexa nr. 6.

(2) În ceea ce privește verificările pe securitate, ANR trebuie să aplice procedurile relevante, stabilite în anexa nr. 6, tuturor navelor prevăzute la art. 3 alin. (1), (2) și (3) din Regulamentul (CE) nr. [725/2004](#) al Parlamentului European și al Consiliului din 31 martie 2004 privind consolidarea securității navelor și a instalațiilor portuare, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene nr. L 129 din 29 aprilie 2004, care fac escală în porturile și zonele lor de ancoraj românești, cu excepția navelor românești.

(3) Dispozițiile art. 14 cu privire la inspecțiile extinse trebuie să se aplice și navelor de tip ro-ro ferry și navelor de pasageri de mare viteză, prevăzute la art. 2 lit. (a) și (b) din Directiva [1999/35/CE](#) a Consiliului din 29 aprilie 1999 privind sistemul de expertize obligatorii pentru operarea în siguranță a serviciilor regulate de feriboturi cu punte rului și ambarcațiuni rapide de pasageri, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene nr. L 138 din 1 iunie 1999.

(4) În cazul în care o navă străină a fost supusă unei inspecții de către ANR, ca stat gazdă, potrivit prevederilor art. 6 și 8 din Directiva [1999/35/CE](#), această inspecție specifică trebuie înregistrată în baza de date privind inspecțiile ca o inspecție mai detaliată sau ca o inspecție extinsă, după caz, și trebuie luată în considerare potrivit prevederilor art. 10, 11 și 12 din prezenta hotărâre, precum și la calcularea îndeplinirii obligației de inspecție a României, în condițiile în care sunt acoperite toate elementele prevăzute în anexa nr. 7 la prezenta hotărâre.

(5) Fără a aduce atingere unei interdicții de operare a unei nave de tip ro-ro ferry sau a unei nave de pasageri de mare viteză, decisă în conformitate cu art. 10 din Directiva [1999/35/CE](#), dispozițiile prezentei hotărâri cu privire la remedierea deficiențelor, la reținere, la refuzul accesului și la măsurile luate ca urmare a inspecțiilor, a reținerilor și a refuzului accesului se aplică după caz.

#### ☐ **Art. 16: Măsuri privind refuzul accesului pentru anumite nave**

(1) ANR trebuie să se asigure că i se refuză accesul în porturile și zonele de ancoraj din România, cu excepția situațiilor descrise la art. 21 alin. (6), oricărei nave care:

a) arborează pavilionul unui stat a cărui rată a reținerilor se clasifică în lista neagră adoptată în conformitate cu [Paris MOU](#), pe baza informațiilor înregistrate în baza de date privind inspecțiile, și astfel cum este publicată de către Comisia Europeană anual și a fost reținută sau a făcut obiectul unei interdicții de operare în temeiul Directivei [1999/35/CE](#) de mai mult de două ori în cursul

ultimelor 36 de luni într-un port ori zonă de ancoraj a unui stat membru sau a unui stat semnatar al [Paris MOU](#); sau

**b)** arborează pavilionul unui stat a cărui rată a reținerilor se clasifică în lista gri adoptată în conformitate cu [Paris MOU](#), pe baza informațiilor înregistrate în baza de date privind inspecțiile, și astfel cum este publicată de către Comisia Europeană anual și a fost reținută sau a făcut obiectul unei interdicții de operare în temeiul Directivei [1999/35/CE](#) de mai mult de două ori în cursul ultimelor 24 de luni într-un port ori zonă de ancoraj a unui stat membru sau a unui stat semnatar al [Paris MOU](#).

**(2)** În situația în care o navă a făcut obiectul celei de-a treia rețineri într-un port sau zonă de ancoraj din România, în urma căreia ANR a emis un ordin de refuz al accesului, acesta devine aplicabil de îndată ce nava a părăsit acel port sau zonă de ancoraj.

**(3)** Ordinul de refuz al accesului va fi revocat numai după expirarea unei perioade de 3 luni de la data emiterii ordinului și atunci când sunt întrunite condițiile descrise la pct. 3-9 din anexa nr. 8.

**(4)** În cazul în care nava primește un al doilea ordin de refuz al accesului, perioada este de 12 luni.

**(5)** Orice reținere ulterioară într-un port sau zonă de ancoraj din Uniunea Europeană conduce la refuzul accesului navei în orice port ori zonă de ancoraj din Uniunea Europeană.

**(6)** Al treilea ordin de refuz al accesului poate fi revocat după expirarea unei perioade de 24 de luni de la emiterea ordinului și numai în condițiile în care:

**a)** nava arborează pavilionul unui stat a cărui rată a reținerilor nu se clasifică în lista neagră sau în lista gri prevăzute la alin. (1);

**b)** certificatele statutare și de clasă ale navei au fost emise de o organizație sau de organizații recunoscute în temeiul dispozițiilor Regulamentului (CE) nr. [391/2009](#) al Parlamentului European și al Consiliului din 23 aprilie 2009 privind normele și standardele comune pentru organizațiile cu rol de inspecție și control al navelor (reformare), publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene nr. L 131 din 28 mai 2009;

**c)** nava este administrată de o companie cu performanță ridicată, conform anexei nr. 1, partea I.1; și

**d)** sunt întrunite condițiile descrise la pct. 3-9 din anexa nr. 8.

**(7)** Oricărei nave care nu respectă criteriile prevăzute la alin. (6), după expirarea unei perioade de 24 de luni de la emiterea ordinului, i se refuză în mod permanent accesul în orice port sau zonă de ancoraj din Uniunea Europeană.

**(8)** Orice reținere ulterioară într-un port sau zonă de ancoraj în Uniunea Europeană a navei respective, după al treilea refuz al accesului, conduce la refuzul permanent al accesului în orice port și zonă de ancoraj din Uniunea Europeană.

**(9)** În sensul prezentului articol, ANR va respecta procedurile stabilite în anexa nr. 8.

#### **Art. 17: Raportul de inspecție**

**(1)** La finalizarea unei inspecții, a unei inspecții mai detaliate sau a unei inspecții extinse, inspectorul PSC trebuie să întocmească un raport în conformitate cu anexa nr. 9.

**(2)** O copie a raportului de inspecție trebuie predat comandantului navei.

#### **Art. 18: Plângeri**

**(1)** ANR trebuie să facă rapid o evaluare inițială a fiecărei plângeri înaintate pentru a putea stabili dacă aceasta este justificată.

**(2)** În situația în care plângerea este justificată, ANR trebuie să acționeze în mod corespunzător rezolvării situației garantând, în special, oricărei persoane direct vizate de respectiva plângere posibilitatea de a-și prezenta punctul de vedere.

**(3)** În situația în care ANR consideră că plângerea este în mod evident nefondată, trebuie informat reclamantul cu privire la decizia sa și la motivele care au stat la baza acesteia.

**(4)** Identitatea persoanei care a depus plângerea nu trebuie dezvăluită comandantului sau proprietarului navei în cauză. Inspectorul PSC trebuie să asigure confidențialitatea în cursul oricăror discuții cu membrii echipajului.

**(5)** ANR trebuie să informeze administrația statului de pavilion cu privire la plângerile care nu sunt în mod evident nefondate și la măsurile luate în consecință și, dacă este cazul, transmite o copie a acestor informații Organizației Internaționale a Muncii (ILO).

#### **Art. 19: Remedierea deficiențelor și reținerea**

**(1)** ANR trebuie să se asigure că toate deficiențele confirmate sau descoperite în urma inspecției sunt ori urmează să fie remediate în conformitate cu convențiile.

(2) În cazul deficiențelor care prezintă un pericol clar pentru siguranță, sănătate sau mediu, ANR trebuie să se asigure că nava este reținută ori că operațiunea în cursul căreia s-au descoperit deficiențele este stopată. Ordinul de reținere sau stopare a unei operațiuni nu se anulează decât în momentul în care pericolul este îndepărtat sau până când ANR stabilește că nava, sub rezerva oricăror condiții necesare impuse de către aceasta, poate naviga ori că operațiunea se poate relua fără vreun risc pentru siguranța și sănătatea pasagerilor sau a echipajului, fără vreun risc pentru alte nave ori fără să prezinte o amenințare deosebită pentru mediul marin.

(3) În exercitarea judecății profesionale privind decizia de reținere sau nereținere a unei nave, inspectorul PSC trebuie să aplice criteriile prevăzute în anexa nr. 10.

(4) Dacă inspecția arată că nava nu este echipată cu un sistem de înregistrare a parametrilor de navigație în stare de funcționare, în cazul în care utilizarea acestuia este obligatorie în conformitate cu Directiva [2002/59/CE](#), nava trebuie reținută.

(5) În cazul în care aceste deficiențe nu pot fi remediate cu ușurință în portul de reținere, ANR poate permite navei în cauză fie să se îndrepte spre șantierul adecvat de reparații, cel mai apropiat de portul de reținere, pentru remedierea rapidă a deficiențelor sau poate solicita ca deficiențele să fie remediate în termen de maximum 30 de zile, în conformitate cu liniile directoare elaborate de [Paris MOU](#). În acest sens trebuie aplicate procedurile prevăzute la art. 21.

(6) În situații excepționale, când starea generală a unei nave este în mod evident sub standard, ANR poate suspenda inspecția navei în cauză până când părțile responsabile iau măsurile necesare pentru a se asigura că aceasta îndeplinește cerințele relevante ale convențiilor.

(7) În cazul reținerii, ANR trebuie să informeze imediat, în scris și atașând raportul de inspecție, administrația statului de pavilion sau, dacă acest lucru nu este posibil, consulul ori, în absența acestuia, cel mai apropiat reprezentant diplomatic al aceluia stat, cu privire la toate circumstanțele în urma cărora intervenția s-a considerat necesară. În plus, când este cazul, trebuie notificați și inspectorii de clasă desemnați sau organizațiile recunoscute responsabile pentru eliberarea certificatelor de clasă ori a certificatelor statutare în conformitate cu convențiile.

(8) Prevederile prezentei hotărâri nu trebuie să aducă atingere cerințelor suplimentare din convenții cu privire la procedurile de notificare și raportare legate de controlul statului portului.

(9) Când se exercită controlul statului portului în temeiul prezentei hotărâri, trebuie să se depună toate eforturile pentru evitarea reținerii sau a întârzierii nejustificate a unei nave. În cazul în care o navă este reținută sau întârziată în mod nejustificat, proprietarul ori operatorul trebuie să fie îndreptățit să ceară compensații pentru orice pierdere sau pagubă suferită, în orice situație de reținere ori întârziere pretins nejustificată, sarcina probei trebuie să revină proprietarului sau operatorului navei în cauză.

(10) Pentru a evita congestionarea portului, ANR poate permite ca o navă reținută să fie mutată într-o altă parte a portului, în cazul în care acest lucru se poate face în condiții de siguranță. Cu toate acestea, riscul de congestionare a portului nu trebuie considerat un criteriu atunci când se ia decizia de reținere sau de revocare a reținerii.

(11) Administrația portuară, în consultare cu ANR, va lua toate măsurile necesare pentru a facilita menținerea navelor reținute în port.

(12) Administrația portuară trebuie să fie informată cât de curând posibil în cazul emiterii unui ordin de reținere.

#### Art. 20: Dreptul la contestație

(1) Proprietarul sau operatorul unei nave ori reprezentantul său în România are dreptul să conteste ordinul de reținere sau de refuz al accesului emis de către ANR. Contestația nu determină suspendarea măsurii de reținere ori de refuz al accesului.

(2) ANR va stabili și va menține proceduri corespunzătoare în acest scop, în conformitate cu legislația națională.

(3) ANR trebuie să informeze în mod adecvat comandantul unei nave prevăzute la alin. (1) cu privire la dreptul la contestație și la modalitățile practice de efectuare a acesteia.

(4) În situația în care, ca rezultat al unei contestații sau al unei cereri prezentate de proprietarul ori de operatorul unei nave sau de reprezentantul acestora, un ordin de reținere ori de refuz al accesului este revocat sau modificat, ANR trebuie:

a) să modifice imediat, în consecință, baza de date privind inspecțiile;

**b)** să se asigure că, în termen de 24 de ore de la emiterea deciziei respective, informațiile despre ordinul de reținere sau de refuz al accesului, publicate de către Comisia Europeană în baza datelor transmise de ANR, sunt rectificate corespunzător.

#### **Art. 21: Proceduri ulterioare inspecțiilor și reținerilor**

**(1)** În cazul în care deficiențele prevăzute la art. 19 alin. (2) nu pot fi remediate în portul de inspecție, ANR poate autoriza, sub rezerva îndeplinirii condițiilor stabilite de autoritatea competentă din statul de pavilion și agreeate de ANR, accesul navei fără întârzieri nejustificate la șantierul de reparații adecvat cel mai apropiat de portul de reținere, ales de comandantul navei și de autoritatea competentă din statul de pavilion, unde pot fi întreprinse acțiunile ulterioare adecvate. Aceste condiții trebuie să asigure că nava poate naviga fără riscuri pentru siguranța și sănătatea pasagerilor sau a echipajului, fără riscuri pentru celelalte nave ori fără a constitui o amenințare deosebită pentru mediul marin.

**(2)** În situația în care decizia de trimitere a unei nave într-un șantier de reparații este determinată de nerespectarea Rezoluției IMO A.744(18) în ceea ce privește fie documentația navei, fie deficiențe și defectiuni structurale ale navei, ANR poate solicita ca, înainte de a se permite plecarea navei, să fie efectuate măsurători ale grosimii tablei impuse de situație, în portul de reținere.

**(3)** În circumstanțele prevăzute la alin. (1), ANR trebuie să notifice autorității competente a statului în care se află șantierul de reparații, părților prevăzute la art. 19 alin. (7) și oricărei alte autorități, după caz, toate condițiile stabilite pentru voiaj. În cazul în care ANR, ca autoritate implicată, este notificată de un stat membru asupra unei nave careia i s-a permis să se îndrepte spre un șantier din România, în anumite condiții de siguranță, ANR trebuie să informeze autoritatea statului membru respectiv asupra măsurilor luate.

**(4)** ANR trebuie să ia măsuri pentru a se asigura că li se refuză accesul în orice port sau zonă de ancoraj din România navelor menționate la alin. (1) care navighează pe mare, în situația în care:

**a)** acestea nu respectă condițiile stabilite de ANR;

**b)** refuză să respecte cerințele aplicabile ale convențiilor, neintrând în șantierul de reparații indicat.

Refuzul respectiv trebuie menținut până când proprietarul sau operatorul aduce dovezi satisfăcătoare pentru ANR care să ateste că nava corespunde în totalitate tuturor cerințelor aplicabile ale convențiilor. În cazul în care ANR este notificată de către un stat membru asupra unei nave careia, datorită faptului că nu a respectat condițiile stabilite de acesta sau nu s-a îndreptat către șantierul indicat, i s-a emis ordin de refuz al accesului în orice port ori zonă de ancoraj din Uniunea Europeană, ANR trebuie să ia măsuri pentru a se asigura că acelei nave i se interzice accesul în orice port sau zonă de ancoraj din România, până la o nouă notificare din partea aceluia stat membru asupra faptului că ordinul de refuz al accesului a fost revocat.

**(5)** În cazurile prevăzute la alin. (4) lit. a) sau dacă șantierul indicat de un stat membru pentru reparații se află în România, iar nava a refuzat să intre în acel șantier, ANR trebuie să alerteze imediat autoritățile competente ale tuturor celorlalte state membre. Înainte de a solicita refuzul accesului în porturile din Uniunea Europeană, ANR poate solicita consultări cu administrația statului de pavilion al navei în cauză.

**(6)** Fără a aduce atingere prevederilor alin. (4) și (5), accesul într-un anumit port sau zonă de ancoraj poate fi autorizat de către ANR în caz de forță majoră, din motive prioritare de siguranță sau pentru a reduce ori minimiza riscul de poluare sau pentru a remedia deficiențe, cu condiția ca proprietarul, operatorul ori comandantul navei în cauză să fi luat măsuri adecvate care să satisfacă cerințele ANR pentru a asigura manevra de intrare în port în siguranță.

#### **Art. 22: Profilul profesional al inspectorilor PSC**

**(1)** Inspecțiile trebuie efectuate numai de inspectorii PSC care îndeplinesc criteriile de calificare prevăzute în anexa nr. 11 și care sunt autorizați de ANR să efectueze inspecții ale controlului statului portului.

**(2)** În cazul în care ANR nu poate asigura expertiza profesională necesară, inspectorul PSC poate fi asistat de orice persoană cu expertiza necesară în materie.

**(3)** Inspectorii care efectuează controlul statului portului și persoanele care îi asistă nu trebuie să aibă interese comerciale nici în portul în care are loc inspecția, nici la navele inspectate, iar inspectorii PSC nu trebuie să fie angajați de organizații neguvernamentale care emit certificate statutare și certificate de clasă sau care realizează controalele prelabile pentru emiterea certificatelor respective pentru nave ori să desfășoare activități în numele acestora.

(4) Fiecare inspector PSC trebuie să poarte asupra sa un document personal sub forma unui card de identitate, emis de ANR, în conformitate cu Directiva [96/40/CE](#) a Comisiei din 25 iunie 1996 de instituire a unui model comun de carte de identitate pentru inspectorii care desfășoară controlul statului portului, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene nr. L 196 din 7 august 1996. Modelul și conținutul cărduului de identitate sunt prevăzute în anexa nr. 14.

(5) ANR trebuie să se asigure că sunt verificate competențele inspectorilor PSC și conformitatea acestora cu criteriile minime descrise în anexa nr. 11, înainte de a-i autoriza să efectueze inspecții și după aceea, periodic, ținând seama de sistemul de instruire menționat la alin. (7).

(6) ANR trebuie să se asigure că inspectorii PSC beneficiază de o instruire adecvată în raport cu modificările sistemului de control al statului portului, aplicat la nivelul Uniunii Europene, astfel cum prevede Directiva [2009/16/CE](#) a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind controlul statului portului (reformare), publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene nr. L 131 din 28 mai 2009 și amendamentele la convenții.

(7) Instruirea trebuie să se realizeze în conformitate cu sistemul Uniunii Europene armonizat de instruire și evaluare a competențelor inspectorilor PSC, elaborat de Comisia Europeană în cooperare cu statele membre ale Uniunii Europene.

#### **Art. 23: Rapoarte întocmite de piloți și autorități portuare**

(1) Piloții angajați în manevra de acostare sau de plecare a navelor, în pilotarea navelor spre un port românesc ori a navelor în tranzit vor informa imediat ANR cu privire la deficiențe aparente, observate în timpul îndeplinirii obligațiilor lor de serviciu, care pot prejudicia navigația în siguranță a navei sau care pot constitui o amenințare pentru mediul marin.

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

(3) În conformitate cu alin. (1) și (2), ANR trebuie să se asigure că piloții și autoritățile portuare raportează, în format electronic, ori de câte ori este posibil, cel puțin următoarele informații:

- a) datele de identificare a navei: numele navei, numărul IMO, indicativul de apel și pavilionul;
- b) informații despre voiaj: ultimul port de escală și portul de destinație;
- c) descrierea deficiențelor aparente găsite la bord.

(4) ANR trebuie să se asigure că sunt luate măsurile adecvate cu privire la deficiențele aparente notificate de piloți și de autoritățile portuare și trebuie să înregistreze detaliile acțiunilor întreprinse.

#### **Art. 24: Baza de date privind inspecțiile**

(1) Pentru ducerea la îndeplinire a prevederilor acestei hotărâri, ANR va utiliza baza de date privind inspecțiile, întreținută și actualizată de către Comisia Europeană. Inspectorii PSC introduc datele despre nave în baza de date a Comisiei Europene având funcțiile enumerate la anexa nr. 12.

(2) ANR trebuie să ia măsurile necesare pentru a se asigura că informațiile privind ora efectivă de sosire și ora efectivă de plecare a oricărei nave care face escală în porturile sau zonele de ancoraj românești, împreună cu identificarea respectivului port sunt introduse în baza de date a inspecțiilor, prin intermediul sistemelor Uniunii Europene de schimb de informații maritime "SafeSeaNet", menționat la art. 3 lit. (s) din Directiva [2002/59/CE](#). Imediat după ce aceste informații au fost transferate în baza de date, prin intermediul "SafeSeaNet", ANR nu mai trebuie să furnizeze informațiile solicitate în conformitate cu pct. 1.2 și pct. 2, lit. a) și b) din anexa nr. 13 la prezenta hotărâre.

(3) ANR trebuie să se asigure că informațiile privind inspecțiile efectuate în conformitate cu prezenta hotărâre sunt transferate în baza de date privind inspecțiile, de îndată ce raportul de inspecție a fost finalizat sau reținerea a fost ridicată.

Informațiile transferate în baza de date privind inspecțiile trebuie să fie validate de către ANR în termen de 72 de ore, în vederea publicării.

#### **Art. 25: Schimbul de informații și cooperarea**

ANR trebuie să se asigure că autoritățile portuare, precum și operatorii economici îi pun la dispoziție următoarele tipuri de informații aflate în posesia acestora:

- a) informații notificate potrivit prevederilor art. 9;
- b) informații privind navele care nu au notificat oricare dintre informații în conformitate cu Directiva [2009/16/CE](#), cu Directiva [2000/59/CE](#) a Parlamentului European și a Consiliului din 27 noiembrie

2000 privind instalațiile portuare de preluare a deșeurilor provenite din exploatarea navelor și a reziduurilor de marfă, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene nr. L 332 din 28 decembrie 2000, cu Directiva [2002/59/CE](#), precum și cu Regulamentul (CE) nr. [725/2004](#), după caz;

**c)** informații privind navele care au navigat fără a se fi conformat dispozițiilor art. 7 sau 10 din Directiva [2000/59/CE](#);

**d)** informații privind navele cărora li s-a refuzat intrarea într-un port sau care au fost expulzate din port pe motive de securitate;

**e)** informații privind deficiențele aparente în conformitate cu art. 23.

#### **Art. 26: Rambursarea cheltuielilor**

**(1)** În cazul în care inspecțiile prevăzute la art. 13 și 14 confirmă sau descoperă deficiențe în legătură cu cerințele unei convenții, care impun reținerea unei nave, toate costurile legate de inspecții, în orice perioadă contabilă normală, trebuie să fie suportate de proprietarul navei, de operator sau de reprezentantul acestuia în România.

**(2)** Contravaloarea cheltuielilor legate de inspecțiile efectuate de ANR, în conformitate cu dispozițiile art. 16 și art. 21 alin. (4), trebuie să fie suportate de proprietarul sau operatorul navei.

**(3)** În cazul reținerii unei nave, toate costurile legate de reținerea în port trebuie să fie suportate de proprietarul sau operatorul navei.

**(4)** Ridicarea reținerii navei nu se va face decât după acoperirea integrală a cheltuielilor sau a depunerii unei garanții suficiente pentru asigurarea rambursării costurilor.

#### **Art. 27: Date pentru monitorizarea aplicării**

ANR trebuie să pună la dispoziția Comisiei Europene informațiile prevăzute în anexa nr. 13, la intervalele stabilite în aceasta.

#### **Art. 28: Sancțiuni**

**(1)** Următoarele fapte constituie contravenții și se sancționează după cum urmează:

**a)** Încălcarea standardelor internaționale pentru siguranța și securitatea navelor, prevenirea poluării și asigurarea condițiilor de muncă și viață la bordul navelor maritime care arborează pavilion străin, constatată prin controlul statului portului (PSC), cu amendă de la 1.000 lei la 15.000 lei pentru deficiențe cu codul de reținere 30 sau 19, înscrise în raportul de inspecție, în funcție de numărul acestor deficiențe;

**b)** Omiterea transmiterii sau transmiterea cu întârziere de către comandant, operator sau agentul navei a informațiilor privind navele eligibile pentru inspecțiile obligatorii extinse către ANR, după cum urmează:

(i) cu amendă de la 5.000 lei la 10.000 lei, dacă informațiile privind sosirea navei într-un port de destinație românesc nu sunt transmise sau sunt transmise cu mai puțin de 72 de ore înainte de timpul estimat de sosire a navei, în situația în care voiajul spre România durează mai mult de 72 de ore;

(ii) cu amendă de la 8.000 lei la 12.000 lei, dacă informațiile privind sosirea navei într-un port de destinație românesc nu sunt transmise sau sunt transmise după părăsirea portului sau a zonei de ancoraj anterioare, în situația în care voiajul spre România durează mai puțin de 72 de ore.

**(2)** Constatarea contravențiilor și aplicarea sancțiunilor se fac de către inspectorul PSC care efectuează controlul.

**(3)** Acolo unde fapta contravențională nu prevede în mod expres persoana care se face vinovată de săvârșirea faptei și este trecut la modul generic unei nave sau la bordul navei, sancțiunea contravențională se aplică comandantului navei, care este reprezentantul legal al proprietarului ori operatorului navei.

**(4)** Contravențiilor le sunt aplicabile dispozițiile Ordonanței Guvernului nr. [2/2001](#) privind regimul juridic al contravențiilor, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. [180/2002](#), cu modificările și completările ulterioare.

#### **Art. 29: Punere în aplicare și notificare**

**(1)** Ministerul Transporturilor și Infrastructurii și ANR vor duce la îndeplinire prevederile prezentei hotărâri.

**(2)** Ministerul Transporturilor și Infrastructurii va comunica Comisiei Europene textele principalelor dispoziții de drept intern adoptate în domeniul reglementat de Directiva [2009/16/CE](#).

#### **Art. 30: Intrarea în vigoare**

Prezenta hotărâre intră în vigoare la data de 1 ianuarie 2011.

### ☐ **Art. 31**

Anexele nr. 1-14 fac parte integrantă din prezenta hotărâre.

### ☐ **Art. 32: Abrogare**

Pe data intrării în vigoare a prezentei hotărâri se abrogă:

**a)** Ordinul ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului nr. [256/2006](#) 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), publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 233 din 15 martie 2006;

**b)** art. 3 lit. p) și s) din Hotărârea Guvernului nr. [876/2007](#) pentru stabilirea și sancționarea contravențiilor la regimul transporturilor navale, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 557 din 15 august 2007, cu modificările și completările ulterioare.

\*

Prezenta hotărâre transpune Directiva [2009/16/CE](#) a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind controlul statului portului, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene nr. L 131 din 28 mai 2009, și Directiva [96/40/CE](#) a Comisiei din 25 iunie 1996 de instituire a unui model comun de carte de identitate pentru inspectorii care desfășoară controlul de stat în port, publicată în Jurnalul Oficial al Comunității Europene nr. L 196 din 7 august 1996.

..\*\*\*\*..

PRIM-MINISTRU

**EMIL BOC**

Contrasemnează:

Ministrul transporturilor și infrastructurii,

**Radu Mircea Berceanu**

Șeful Departamentului pentru Afaceri Europene,

**Bogdan Mănoiu**

Ministrul finanțelor publice,

**Sebastian Teodor Gheorghe Vlădescu**

### ☐ **ANEXA Nr. 1: ELEMENTELE sistemului Uniunii Europene de inspecție a statului portului**

(la care face referire art. 5 din hotărâre)

Următoarele elemente sunt incluse în sistemul Uniunii Europene de inspecție a statului portului:

#### **I.** Profilul de risc al navei

Profilul de risc al unei nave se stabilește pe baza unei combinații a următorilor parametri generici și istorici:

##### **1.** Parametri generici

###### **a)** Tipul navei

Se va considera că navele de pasageri, navele pentru transportul produselor petroliere, navele pentru transportul gazelor sau al produselor chimice și vrachierele prezintă un nivel de risc mai ridicat.

###### **b)** Vechimea navei

Se va considera că navele mai vechi de 12 ani prezintă un nivel de risc mai ridicat.

###### **c)** Performanța statului de pavilion

(i) Se va considera că navele care arborează pavilionul unui stat cu o rată de rețineri în Uniunea Europeană și în regiunea [Paris MOU](#) mare prezintă un nivel de risc mai ridicat.

(ii) Se va considera că navele care arborează pavilionul unui stat cu o rată de rețineri în Uniunea Europeană și în regiunea [Paris MOU](#) scăzută prezintă un nivel de risc mai scăzut.

(iii) Se va considera că navele care arborează pavilionul unui stat pentru care s-a încheiat un audit și, atunci când a fost cazul, s-a transmis un plan de acțiuni corective, amândouă în conformitate cu cadrul și procedurile pentru sistemul de audit voluntar al statelor membre ale IMO, prezintă un nivel de risc mai scăzut. Imediat după adoptarea măsurilor prevăzute la art. 10 alin. (3) din Directiva [2009/16/CE](#) a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind controlul statului portului, statul de pavilion al unei astfel de nave trebuie să demonstreze conformitatea cu Codul de punere în aplicare a instrumentelor obligatorii IMO.

###### ☐ **d)** Organizații recunoscute

(i) Se va considera că navele care dețin certificate emise de organizații recunoscute cu un nivel scăzut sau foarte scăzut de performanță în ceea ce privește ratele reținerilor în Uniunea Europeană ori în **Paris MOU** prezintă un nivel de risc mai ridicat.

(ii) Se va considera că navele care dețin certificate emise de organizații recunoscute cu un nivel înalt sau foarte înalt de performanță în ceea ce privește ratele reținerilor în Uniunea Europeană ori în regiunea **Paris MOU** prezintă un nivel de risc mai scăzut,

(iii) Se va considera că navele care dețin certificate emise de organizații recunoscute în temeiul dispozițiilor Regulamentului (CE) nr. **391/2009** al Parlamentului European și al Consiliului din 23 aprilie 2009 privind normele și standardele comune pentru organizațiile cu rol de inspecție și control al navelor prezintă un nivel de risc mai scăzut.

#### **e) Performanța companiei**

(i) Se va considera că navele aparținând unei companii cu o performanță scăzută sau foarte scăzută determinată de deficiențele și rata reținerilor navelor sale în Uniunea Europeană și în regiunea **Paris MOU** prezintă un nivel de risc mai ridicat,

(ii) Se va considera că navele aparținând unei companii cu o performanță ridicată, stabilită în raport cu deficiențele și rata reținerilor navelor sale în Uniunea Europeană și în regiunea **Paris MOU**, prezintă un nivel de risc mai scăzut.

#### **2. Parametri istorici**

(i) Se va considera că navele care au avut mai mult de o reținere prezintă un risc mai ridicat,

(ii) Se consideră că navele care în timpul unei (unor) inspecții efectuate în perioada menționată la anexa nr. 2 au prezentat mai puține deficiențe decât numărul de deficiențe prevăzut în anexa nr. 2 la hotărâre prezintă un nivel de risc mai scăzut,

(iii) Se va considera că navele care nu au fost reținute în perioada prevăzută în anexa nr. 2 prezintă un nivel de risc mai scăzut.

Parametrii de risc se combină folosindu-se o ponderare care reflectă influența relativă a fiecărui parametru asupra nivelului general de risc al navei pentru a determina următoarele profiluri de risc ale navelor:

- risc ridicat;
- risc normal;
- risc scăzut.

În determinarea acestor profiluri de risc se acordă o importanță crescută parametrilor privind tipul navei, performanța statului de pavilion, organizațiile recunoscute și performanța companiei.

### **II. Inspecția navelor**

#### **1. Inspecții periodice**

Inspecțiile periodice sunt efectuate la intervale prestabilite. Frecvența lor trebuie să fie determinată de profilul de risc al navelor. Intervalul dintre inspecțiile periodice la navele care prezintă un profil de risc ridicat nu trebuie să fie mai mare de 6 luni. Intervalul dintre inspecțiile periodice la navele care prezintă alte profiluri de risc va crește pe măsură ce riscul scade.

ANR trebuie să efectueze o inspecție periodică:

- oricărei nave cu un profil de risc ridicat care nu a fost supusă unei inspecții într-un port sau într-o zonă de ancoraj din Uniunea Europeană sau din regiunea **Paris MOU** în cursul ultimelor 6 luni. Navele care prezintă un nivel de risc ridicat devin eligibile pentru inspecții începând cu a cincea lună;

- oricărei nave cu un profil de risc normal care nu a fost supusă unei inspecții într-un port sau într-o zonă de ancoraj din Uniunea Europeană sau din regiunea **Paris MOU** în cursul ultimelor 12 luni. Navele care prezintă un nivel de risc normal devin eligibile pentru inspecție începând cu a zecea lună;

- oricărei nave cu un profil de risc scăzut care nu a fost supusă unei inspecții într-un port sau într-o zonă de ancoraj din Uniunea Europeană ori din regiunea **Paris MOU** în cursul ultimelor 36 de luni. Navele care prezintă un nivel de risc scăzut devin eligibile pentru inspecție începând cu a 24-a lună.

#### **2. Inspecții suplimentare**

Navele cărora li se aplică factorii prioritari sau neprevăzuți enumerați mai jos sunt supuse unei inspecții indiferent de perioada scursă de la ultima lor inspecție periodică. Cu toate acestea, necesitatea efectuării unei inspecții suplimentare pe motivul factorilor neprevăzuți este lăsată la aprecierea profesională a inspectorului PSC.

#### **(A) Factori prioritari**

Navele cărora li se aplică factorii prioritari enumerați mai jos trebuie să facă obiectul unei inspecții, indiferent de perioada scursă de la ultima lor inspecție periodică:

- navele cărora li s-a suspendat sau retras clasa, din motive de siguranță, de la ultima inspecție efectuată în Uniunea Europeană ori în regiunea **Paris MOU**;
- navele care au făcut obiectul unui raport sau al unei notificări din partea unui alt stat membru;
- navele care nu pot fi identificate în baza de date privind inspecțiile;
- navele care:
  - au fost implicate într-o coliziune, punere pe uscat sau eșuare în timp ce navigau către port;
  - au fost acuzate de o presupusă încălcare a dispozițiilor privind deversarea de substanțe sau efluenți dăunători; sau
  - au efectuat manevre în mod necontrolat sau nesigur, fără a respecta măsurile de organizare a traficului adoptate de IMO sau practicile și procedurile pentru siguranța navigației.

#### **(B)** Factori neprevăzuți

Navele cărora li se aplică factorii neprevăzuți enumerați mai jos pot fi supuse unei inspecții, indiferent de perioada scursă de la ultima lor inspecție periodică. Decizia de a efectua o astfel de inspecție suplimentară este lăsată la aprecierea profesională a ANR:

- navele care nu au respectat versiunea aplicabilă a Recomandării IMO privind navigația prin intrările în Marea Baltică;
- navele care dețin certificate emise de către o organizație recunoscută anterior, a cărei recunoaștere a fost retrasă de la ultima inspecție efectuată în Uniunea Europeană sau în regiunea **Paris MOU**;
- navele care sunt raportate de piloți sau autorități portuare ca prezentând deficiențe aparente care pot compromite siguranța navigației sau pot constitui o amenințare la adresa mediului în conformitate cu art. 23 din hotărâre;
- navele care nu respectă cerințele relevante referitoare la notificări în conformitate cu art. 9 din hotărâre, cu Directiva **2000/59/CE** a Parlamentului European și a Consiliului din 27 noiembrie 2000 privind instalațiile portuare de preluare a deșeurilor provenite din exploatarea navelor și a reziduurilor de încărcătură și cu Directiva **2002/59/CE** a Parlamentului European și a Consiliului din 27 iunie 2002 de instituire a unui sistem comunitar de monitorizare și informare privind traficul navelor maritime și de abrogare a Directivei 93/75/CEE a Consiliului și, dacă este cazul, și cu Regulamentul (CE) nr. **725/2004** al Parlamentului European și al Consiliului din 31 martie 2004 privind consolidarea securității navelor și a instalațiilor portuare;
- navele care au făcut obiectul unui raport sau al unei plângeri din partea comandantului, a unui membru al echipajului sau a oricărei persoane sau organism care are un interes legitim în operarea în siguranță a navei, condițiile de viață și de muncă la bord sau prevenirea poluării, cu excepția cazului în care ANR consideră raportul sau plângerea în mod evident nefondate;
- navele care au făcut obiectul unei rețineri cu mai mult de 3 luni înainte;
- navele care au fost raportate cu deficiențe neremediate, cu excepția navelor în cazul cărora deficiențele trebuiau remediate în termen de 14 zile de la plecare sau înaintea plecării;
- navele care au fost raportate cu probleme legate de marfa de la bord, în special în cazul mărfurilor nocive și periculoase;
- navele care au fost operate într-un mod care să prezinte un pericol pentru persoane, bunuri sau mediu;
- navele despre care există informații, dintr-o sursă cunoscută de încredere, conform căreia parametrii săi de risc diferă de cei înregistrați, ducând astfel la îmbunătățirea nivelului lor de risc.

#### **3.** Sistemul de selecție

**(A)** Navele de prioritate I trebuie să fie inspectate după cum urmează:

##### **a)** Trebuie efectuată o inspecție extinsă:

- oricărei nave cu profilul de risc ridicat care nu a fost inspectată în ultimele 6 luni;
- oricărei nave de pasageri, nave pentru transportul produselor petroliere, nave pentru transportul gazelor sau produselor chimice ori vrachiere, mai veche de 12 ani, cu un profil de risc normal, care nu a fost inspectată în ultimele 12 luni.

**b)** Trebuie să se efectueze o inspecție inițială sau, după caz, o inspecție mai detaliată oricărei nave, alta decât o navă de pasageri, navă pentru transportul produselor petroliere, navă pentru transportul gazelor sau produselor chimice ori vrachier, mai veche de 12 ani, cu un profil de risc normal, care nu a fost inspectată în ultimele 12 luni.

**c)**În cazul unui factor prioritar:

- trebuie să se efectueze o inspecție mai detaliată sau o inspecție extinsă, în funcție de aprecierea profesională a inspectorului PSC, oricărei nave cu un profil de risc ridicat și oricărei nave de pasageri, nave pentru transportul produselor petroliere, nave pentru transportul gazelor ori produselor chimice sau vrachier, mai veche de 12 ani;

- trebuie să se efectueze o inspecție mai detaliată oricărei nave, alta decât o navă de pasageri, navă pentru transportul produselor petroliere, navă pentru transportul gazelor sau produselor chimice sau vrachier, mai veche de 12 ani.

**(B)**În cazul în care ANR decide să inspecteze o navă de prioritate II, se vor aplica următoarele:

**a)**Trebuie să se efectueze o inspecție extinsă:

- oricărei nave cu profilul de risc ridicat care nu a fost inspectată în ultimele 5 luni;

- oricărei nave de pasageri, nave pentru transportul produselor petroliere, nave pentru transportul gazelor sau produselor chimice ori vrachier, mai veche de 12 ani, cu un profil de risc normal, care nu a fost inspectată în ultimele 10 luni; sau

- oricărei nave de pasageri, nave pentru transportul produselor petroliere, nave pentru transportul gazelor sau produselor chimice ori vrachier, mai veche de 12 ani, cu un profil de risc scăzut, care nu a fost inspectată în ultimele 24 de luni.

**b)**Trebuie să se efectueze o inspecție inițială sau, după caz, o inspecție mai detaliată:

- oricărei nave, alta decât o navă de pasageri, navă pentru transportul produselor petroliere, navă pentru transportul gazelor sau produselor chimice ori vrachier, mai veche de 12 ani, cu un profil de risc normal, care nu a fost inspectată în ultimele 10 luni; sau

- oricărei nave, alta decât o navă de pasageri, navă pentru transportul produselor petroliere, navă pentru transportul gazelor sau produselor chimice ori vrachier, mai veche de 12 ani, cu un profil de risc scăzut, care nu a fost inspectată în ultimele 24 de luni.

**c)**În cazul unui factor neprevăzut:

- trebuie să se efectueze o inspecție mai detaliată sau o inspecție extinsă, în funcție de aprecierea profesională a inspectorului PSC, oricărei nave cu un profil de risc ridicat sau oricărei nave de pasageri, nave pentru transportul produselor petroliere, nave pentru transportul gazelor sau produselor chimice ori vrachier, mai veche de 12 ani;

- se efectuează o inspecție mai detaliată oricărei nave, alta decât o navă de pasageri, navă pentru transportul produselor petroliere, navă pentru transportul gazelor sau produselor chimice ori vrachier, mai veche de 12 ani.

## **ANEXA Nr. 2: ALCĂTUIREA PROFILULUI DE RISC AL NAVEI**

[la care face referire art. 10 alin. (2) din hotărâre]

		Profil de risc			
		Nave cu profil de risc ridicat (NRR)	Nave cu profil de risc normal (NRN)	Nave cu profil de risc scăzut (NRS)	
	Parametri generici	Criterii	Pondere (în puncte)	Criterii	Criterii
1	Tipul navei	Navă pentru transportul produselor chimice, navă pentru transportul gazelor, navă pentru transportul produselor petroliere, vrachier, navă de pasageri	2	Navă care nu are nici profil de risc ridicat, nici profil de risc scăzut	Toate tipurile
2	Vechimea navei	Toate tipurile > 12 ani	1		Toate vârstele
3a	Pavilionul	Listele neagră, gri și albă			Albă
		Neagră - risc foarte ridicat, risc ridicat Risc de la mediu la	2		

				ridicat		
				Neagră - risc mediu	1	
3b		Audit OMI		-	-	Da
4a	Organizație recunoscută	Performanță	Ridicată	-	-	Ridicată
			Medie	-	-	-
			Scăzută	Scăzută	1	-
			Foarte scăzută	Foarte scăzută		-
4b		Recunoscută UE		-	-	Da
5	Societate	Performanță	Ridicată	-	-	Ridicată
			Medie	-	-	-
			Scăzută	Scăzută	2	-
			Foarte scăzută	Foarte scăzută		-
Parametri istorici						
6	Numărul deficiențelor înregistrate în cursul fiecărei inspecții în ultimele 36 de luni	Deficiențe		Neeligibil	-	< = 5 (și cel puțin o inspecție efectuată în ultimele 36 de luni)
7	Numărul de rețineri din ultimele 36 de luni	Rețineri		> = 2 rețineri	1	Nicio reținere

NRR - Nave cu risc ridicat - sunt nave care îndeplinesc criteriile cu o valoare totală de 5 sau mai multe puncte.

NRS - Nave cu risc scăzut - sunt nave care îndeplinesc toate criteriile cerute de parametrii de risc scăzut.

NRN - Nave cu risc normal - sunt nave care nu sunt nici NRR, nici NRS.

### ANEXA Nr. 3: NOTIFICARE

[la care face referire art. 9 alin. (1) din hotărâre]

Informații care trebuie furnizate în conformitate cu art. 9 alin. (1):

Informațiile enumerate în continuare trebuie transmise ANR, cu cel puțin 72 de ore înainte de timpul estimat de sosirea în port ori în zona de ancoraj sau înainte de părăsirea portului ori a zonei de ancoraj anterioare, în cazul în care călătoria între cele două porturi se estimează că durează mai puțin de 3 zile:

**a)** datele de identificare ale navei (nume, indicativul de apel, numărul IMO sau numărul MMSI);

**b)** durata planificată pentru escală;

**c)** pentru tancuri:

(i) configurația: corp simplu, corp simplu cu SBT, corp dublu;

(ii) starea tancurilor de marfă și a tancurilor de balast: plin, gol, inertat;

(iii) volumul și natura mărfii;

**d)** operațiunile planificate pentru portul sau zona de ancoraj de destinație (încărcare, descărcare, altele);

**e)** inspecții obligatorii planificate pentru certificatele statutare și operațiuni de întreținere și reparații importante care trebuie efectuate pe timpul staționării în portul de destinație;

**f)** data ultimei inspecții extinse efectuate în regiunea **Paris MOU**.

### ANEXA Nr. 4: LISTA certificatelor și documentelor

[la care face referire art. 13 alin. (2) din hotărâre]

**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 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 securitate al navei (ISSC)

**4.** Registrul sinoptic permanent

- 5.**Certificatul internațional de conformitate pentru transportul gazelor lichefiate în vrac
  - Certificatul de conformitate pentru transportul gazelor lichefiate în vrac
- 6.**Certificatul internațional de conformitate pentru transportul substanțelor chimice periculoase în vrac
  - Certificatul de conformitate pentru transportul substanțelor chimice periculoase în vrac
- 7.**Certificatul internațional pentru prevenirea poluării cu hidrocarburi de la nave
- 8.**Certificatul internațional pentru prevenirea poluării la transportul substanțelor lichide nocive în vrac
- 9.**Certificatul internațional asupra liniilor de încărcare (1966)
  - Certificatul internațional de scutire asupra liniilor de încărcare
- 10.**Jurnalul de înregistrare a hidrocarburilor, părțile I și II
- 11.**Jurnalul de înregistrare a mărfii
- 12.**Certificatul de echipaj minim de siguranță
- 13.**CertIFICATE sau orice alte documente emise în conformitate cu dispozițiile [STCW 78/95](#)
- 14.**CertIFICATELE de sănătate (a se vedea Convenția ILO nr. 73 privind examinarea medicală a navigatorilor)
- 15.**Tabelul privind organizarea muncii la bordul navei (Convenția ILO nr. 180 și [STCW 78/95](#))
- 16.**Evidența orelor de lucru și de odihnă ale personalului navigant (Convenția ILO nr. 180)
- 17.**Informația de stabilitate.
- 18.**Copia documentului de conformitate și certificatul de management al siguranței, emis în conformitate cu Codul internațional de management pentru operarea în siguranță a navelor și pentru prevenirea poluării ([SOLAS 74](#), cap. IX)
- 19.**CertIFICATELE navei pentru corp și mașini, emise de organizația recunoscută în cauză (necesare doar în cazul în care nava își menține clasa cu o organizație recunoscută)
- 20.**Documentul de conformitate cu cerințele speciale pentru navele care transportă mărfuri periculoase
- 21.**Certificatul de siguranță pentru navele de mare viteză și documentul de atestare pentru conducerea acestora
- 22.**Lista specială sau manifestul mărfurilor periculoase ori planul de încărcare detaliat
- 23.**Jurnalul de bord al navei privind evidența testelor și a rolurilor, inclusiv rolurile de securitate, și jurnalul de înregistrare a inspecțiilor și întreținerii mijloacelor de salvare a vieții și a mijloacelor de luptă contra incendiilor, precum și dispunerea acestora
- 24.**Certificatul de siguranță a navei cu destinație specială
- 25.**Certificatul de siguranță pentru platformele de foraj mobile
- 26.**Înregistrările privind sistemul de monitorizare și control al descărcărilor de hidrocarburi pentru ultimul voiaj efectuat în balast, pentru navele pentru transportul produselor petroliere
- 27.**Planul rolurilor, planul de incendiu, iar pentru navele de pasageri, planul de vitalitate
- 28.**Planul de urgență de prevenire a poluării
- 29.**Dosarele rapoartelor de inspecție (în cazul vrachierelor și al navelor pentru transportul produselor petroliere)
- 30.**Rapoartele inspecțiilor anterioare efectuate în cadrul controlului statului portului
- 31.**Informația privind raportul maxim A/A pentru navele de pasageri de tip ro-ro
- 32.**Documentul de autorizare pentru transportul cerealelor
- 33.**Manualul pentru amararea mărfurilor
- 34.**Planul de management al gunoiului și jurnalul de înregistrare a gunoiului
- 35.**Sistemul de sprijinire în luarea deciziilor pentru comandant pentru navele de pasageri
- 36.**Planul de cooperare privind căutarea și salvarea pentru navele de pasageri care navighează pe rute fixe
- 37.**Lista limitărilor operaționale pentru navele de pasageri
- 38.**Informația pentru vrachiere
- 39.**Planul de încărcare/descărcare pentru vrachiere
- 40.**Certificatul de asigurare sau altă garanție financiară de răspundere civilă pentru pagubele produse prin poluare cu hidrocarburi ([CLC 92](#))
- 41.**CertIFICATELE cerute în temeiul Directivei [2009/20/CE](#)<sup>1</sup>
- 42.**CertIFICATELE cerute în temeiul Regulamentului (CE) nr. [392/2009](#)<sup>2</sup>
- 43.**Certificatul internațional de prevenire a poluării aerului

#### 44. Certificatul internațional pentru prevenirea poluării cu ape uzate

<sup>1</sup> Directiva [2009/20/CE](#) a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind asigurarea proprietarilor navelor în ceea ce privește creanțele maritime, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene nr. L 131 din 28 mai 2009.

<sup>2</sup> Regulamentul (CE) nr. [392/2009](#) al Parlamentului European și al Consiliului din 23 aprilie 2009 privind răspunderea în caz de accident a transportatorilor de persoane pe mare, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene nr. L 131 din 28 mai 2009.

#### ANEXA Nr. 5: EXEMPLE de "motive întemeiate"

[la care face referire art. 13 alin. (6) din hotărâre]

**(A)** Exemple de motive întemeiate pentru o inspecție mai detaliată

1. Navele identificate în anexa nr. 1, partea a II - a, secțiunile 2A și 2B.
2. Jurnalul de evidență a hidrocarburilor nu a fost ținut corect.
3. Au fost constatate inadvertențe în timpul verificării certificatelor și a altor documente.
4. Elemente care arată că membrii echipajului sunt în imposibilitatea de a respecta cerințele privind comunicarea la bord, stabilite la art. 18 din Directiva [2008/106/CE](#)<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Directiva [2008/106/CE](#) a Parlamentului European și a Consiliului din 19 noiembrie 2008 privind nivelul minim de formare a navigatorilor (reformare), publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene nr. L 323 din 3 decembrie 2008.

5. Un certificat a fost obținut în mod fraudulos sau posesorul unui certificat nu este persoana pentru care a fost emis inițial acel certificat.

6. Nava are un comandant, ofițer sau marinar care deține un certificat emis de un stat care nu a ratificat Convenția [STCW 78/95](#).

7. Dovezi că operarea mărfurilor, precum și alte operațiuni nu au fost efectuate în siguranță sau în conformitate cu liniile directoare ale IMO, de exemplu, conținutul de oxigen din tubulatura principală a instalației de gaz inert pentru tancurile de marfă depășește nivelul maxim admis.

8. Imposibilitatea comandantului unei nave pentru transportul produselor petroliere de a arăta înregistrări privind sistemul de monitorizare și control al descărcărilor de hidrocarburi pentru ultimul voiaj efectuat în balast, pentru navele pentru transportul produselor petroliere.

9. Absența unui plan actualizat al rolurilor echipajului sau situația când membrii echipajului nu cunosc sarcinile ce le revin în caz de incendiu sau de abandon al navei.

10. Emiterea de semnale de pericol false și care nu au fost urmate de procedurile corespunzătoare de anulare.

11. Absența unui echipament principal sau a unor dispoziții cerute de convenții.

12. Condiții excesiv de neigienice la bordul navei.

13. Evidențe rezultate din impresia generală și observațiile inspectorului PSC despre existența unei deteriorări sau a unor deficiențe grave ale structurii corpului navei care pot pune în pericol integritatea structurală, etanșeitățile la apă ori integritatea etanșeității la intemperii a navei.

14. Informații sau dovezi potrivit cărora comandantul sau echipajul nu este familiarizat cu procedurile operaționale esențiale de la bord privind siguranța navei și prevenirea poluării ori că astfel de operațiuni nu au fost efectuate.

15. Absența unui tabel privind organizarea muncii la bordul navei și a evidenței orelor de lucru și odihnă ale personalului navigator.

**(B)** Exemple de motive întemeiate pentru controlul navelor pe aspecte de securitate

1. În cursul inspecției inițiale PSC, inspectorul PSC poate stabili motive întemeiate pentru măsuri suplimentare de control pe securitate, după cum urmează:

1.1. ISSC nu este valabil sau a expirat;

1.2. nava este la un nivel de securitate mai scăzut decât cel al portului;

1.3. exercițiile de securitate nu au fost efectuate;

1.4. evidența ultimelor 10 activități de interfață navă/port sau navă/navă este incompletă;

1.5. evidența sau observația că membrii de echipaj cu atribuții specifice nu pot comunica eficient între ei;

1.6. evidența sau observația existenței de deficiențe grave în măsurile de securitate;

**1.7.** informații furnizate de terți, precum rapoarte sau plângeri privind informațiile referitoare la securitate;

**1.8.** nava deține un al doilea Certificat internațional interimar de securitate a navei (ISSC), emis consecutiv, iar, în opinia profesională a inspectorului PSC, unul dintre scopurile în care nava sau compania a solicitat un astfel de certificat este evitarea respectării în totalitate, după expirarea perioadei de valabilitate a primului certificat interimar, a dispozițiilor [SOLAS 74](#) cap. XI-2 și ale Codului ISPS partea A. Codul ISPS partea A precizează situațiile în care se poate elibera un certificat interimar.

**2.** În cazul în care există motive întemeiate, precum cele descrise anterior, inspectorul PSC trebuie să informeze imediat autoritatea competentă pe securitate (cu excepția cazului în care inspectorul PSC este și un ofițer de securitate pe deplin autorizat). Autoritatea competentă pe securitate decide ce alte măsuri de control sunt necesare, ținând seama de nivelul de securitate în conformitate cu Regula 9, cap. XI din [SOLAS 74](#).

**3.** Motivele întemeiate, altele decât cele menționate anterior, țin de competența ofițerului de securitate pe deplin autorizat.

## **ANEXA Nr. 6: PROCEDURI pentru controlul navelor**

[la care face referire art. 15 alin. (1) din hotărâre]

-- Anexa I "Proceduri privind controlul statului portului" a [Paris MOU](#) și instrucțiunile următoare din [Paris MOU](#), în versiunea lor actualizată:

- Instrucțiunea 33/2000/02: Controlul operațional al feriboturilor și al navelor de pasageri;
- Instrucțiunea 35/2002/02: Liniile directe pentru inspectorii PSC privind hărțile electronice;
- Instrucțiunea 36/2003/08: Ghid de inspecție privind condițiile de muncă și viață;
- Instrucțiunea 37/2004/02: Liniile directe în conformitate cu Convenția [STCW 78/95](#), amendată;
- Instrucțiunea 37/2004/05: Liniile directe privind inspectarea orelor de lucru/de odihnă;
- Instrucțiunea 37/2004/10: Liniile directe pentru inspectorii care efectuează controlul statului portului pe aspecte de securitate;
- Instrucțiunea 38/2005/02: Liniile directe pentru inspectorii care efectuează controlul statului portului privind sistemul de înregistrare a parametrilor de navigație (VDR);
- Instrucțiunea 38/2005/05: Liniile directe privind [MARPOL 73/78](#) anexa I;
- Instrucțiunea 38/2005/07: Liniile directe privind inspecția CAS a navelor cu corp simplu pentru transportul produselor petroliere;
- Instrucțiunea 39/2006/01: Liniile directe pentru inspectorii care efectuează controlul statului portului conform codului ISM;
- Instrucțiunea 39/2006/02: Liniile directe pentru inspectorii care efectuează controlul statului portului privind cerințele GMDSS;
- Instrucțiunea 39/2006/03: Optimizarea listei de control pentru refuz și notificare;
- Instrucțiunea 39/2006/10: Ghidul pentru inspectorii care efectuează controlul statului portului privind examinarea tancurilor de balast și simularea defectării sursei principale de energie (testul penei de curent);
- Instrucțiunea 39/2006/11: Ghidul pentru verificarea structurii vrachierelor;
- Instrucțiunea 39/2006/12: Codul de bună practică pentru inspectorii care efectuează controlul statului portului;
- Instrucțiunea 40/2007/04: Criterii de evaluare a răspunderii organizațiilor recunoscute (R/O);
- Instrucțiunea 40/2007/09: Liniile directe pentru inspecțiile efectuate în cadrul controlului statului portului în vederea conformării cu anexa VI la [MARPOL 73/78](#).

## **ANEXA Nr. 7: INSPECȚII EXTINSE ALE NAVELOR**

(la care face referire art. 14 din hotărâre)

O inspecție extinsă are în vedere în special condiția generală a următoarelor elemente de risc:

- documente;
- starea structurii;
- integritatea etanșeității la intemperii;
- sisteme de urgență;
- comunicații radio;
- operațiuni legate de marfă;

- siguranța împotriva incendiilor;
- alarme;
- condiții de viață și de muncă;
- echipamente de navigație;
- mijloace de salvare;
- mărfuri periculoase;
- mecanismul de propulsie și mecanismele auxiliare;
- prevenirea poluării.

În plus, în funcție de fezabilitatea lor practică sau orice constrângeri în legătură cu siguranța persoanelor, a navei sau a portului, inspecția extinsă include verificarea unor aspecte specifice privind elementele de risc în funcție de tipul de navă inspectat, în conformitate cu art. 14 alin. (4) din hotărâre.

## **ANEXA Nr. 8: DISPOZIȚII privind refuzul accesului în porturile și zonele de ancoraj din Uniunea Europeană**

(la care face referire art. 16 din hotărâre)

**1.** În cazul în care sunt întrunite condițiile prevăzute la art. 16 alin. (1), iar nava este reținută într-un port românesc pentru a treia oară, ANR trebuie să îl informeze în scris pe comandantul navei despre emiterea ordinului de refuz al accesului, care se va aplica imediat ce nava va părăsi acel port. Ordinul de refuz al accesului devine aplicabil de îndată ce nava a părăsit portul după remediarea deficiențelor care au condus la reținere.

**2.** ANR trebuie să trimită o copie a ordinului de refuz al accesului administrației statului de pavilion, organizației recunoscute aferente, celorlalte state membre și celorlalți semnatori ai [Paris MOU](#), Comisiei Europene și secretariatului [Paris MOU](#). De asemenea, ANR trebuie să actualizeze fără întârziere baza de date privind inspecțiile cu informații privind refuzul accesului.

**3.** Pentru ca ordinul de refuz al accesului să fie revocat, proprietarul sau operatorul trebuie să adreseze o cerere formală către ANR. Această cerere trebuie să fie însoțită de un document emis de administrația statului de pavilion în urma unei vizite la bord a unui inspector autorizat în mod corespunzător de aceasta, care să ateste că nava se conformează în totalitate dispozițiilor aplicabile ale convențiilor. Administrația statului de pavilion furnizează ANR dovezi ale vizitei la bordul navei. Dacă ordinul de refuz al accesului a fost emis de către o altă autoritatea competentă a unui stat membru, documentele menționate trebuie înaintate către acea autoritate competentă.

**4.** Cererea de revocare a ordinului de refuz al accesului trebuie, de asemenea, să fie însoțită, după caz, de un document al societății de clasificare care are nava în clasă, emis în urma unei vizite la bord a unui inspector al societății de clasificare, care să ateste că nava se conformează standardelor de clasă impuse de societatea respectivă. Societatea de clasificare trebuie să furnizeze ANR dovezi ale vizitei la bordul navei.

**5.** Ordinul de refuz al accesului poate fi revocat numai după expirarea perioadei menționate la art. 16 și în urma unei noi inspecții a navei, într-un port agreat.

În cazul în care portul agreat cu ANR se află pe teritoriul unui stat membru, ANR poate solicita autorității competente a statului respectiv să autorizeze nava să intre în portul agreat pentru a efectua noua inspecție.

În cazul în care portul agreat se află pe teritoriul României, ANR poate, la cererea autorității competente care a emis ordinul de refuz al accesului, să autorizeze nava să intre în portul agreat pentru a efectua noua inspecție.

În astfel de cazuri, în port nu se desfășoară nicio operațiune legată de marfă până în momentul în care ordinul de refuz al accesului este revocat.

**6.** În cazul în care reținerea care a dus la emiterea ordinului de refuz al accesului a inclus deficiențe ale structurii navei, ANR poate solicita ca anumite spații, inclusiv cele pentru mărfuri și tancurile, să fie disponibile în vederea examinării în cursul noii inspecții.

**7.** Noua inspecție este efectuată de ANR sau de autoritatea competentă a portului de destinație, cu acordul ANR.

ANR poate solicita un preaviz pentru noua inspecție de maximum 14 zile.

Pentru această nouă inspecție trebuie să fie furnizate ANR sau autorității competente a portului de destinație, după caz, dovezi satisfăcătoare cu privire la faptul că nava respectă pe deplin cerințele aplicabile ale convențiilor.

ANR poate accepta să efectueze noua inspecție într-un port românesc ca port de destinație, atunci când este făcută o astfel de solicitare de autoritatea competentă a unui alt stat membru.

**8.**Noua inspecție constă într-o inspecție extinsă, care trebuie să acopere cel puțin aspectele relevante prevăzute în anexa nr. 7.

**9.**Toate costurile determinate de inspecția extinsă vor fi suportate de proprietar sau de operator.

**10.**În cazul în care rezultatul inspecției extinse este satisfăcător pentru ANR în conformitate cu anexa nr. 7, ordinul de refuz al accesului trebuie să fie revocat, iar compania căreia îi aparține nava trebuie informată în scris asupra deciziei luate.

**11.**De asemenea, ANR trebuie să notifice în scris decizia luată administrației statului de pavilion, societății de clasificare implicate, celorlalte state membre, celorlalți semnatori ai [Paris MOU](#), Comisiei Europene și secretariatului [Paris MOU](#). De asemenea, ANR trebuie să actualizeze fără întârziere baza de date privind inspecțiile cu informații privind revocarea ordinului de refuz al accesului.

**12.**Informațiile cu privire la navele cărora li s-a refuzat accesul în porturile românești trebuie puse la dispoziție în baza de date privind inspecțiile, pentru a putea fi publicate în conformitate cu dispozițiile art. 26 și ale anexei nr. 13 din Directiva [2009/16/CE](#) a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind controlul statului portului.

## **ANEXA Nr. 9: RAPORTUL DE INSPECȚIE**

(la care face referire art. 17 din hotărâre)

Raportul de inspecție trebuie să conțină cel puțin următoarele elemente:

### **I. Generalități**

**1.**Autoritatea competentă care a întocmit raportul

**2.**Data și locul inspecției

**3.**Numele navei inspectate

**4.**Pavilionul

**5.**Tipul navei (astfel cum este indicat în Certificatul de management al siguranței)

**6.**Numărul IMO

**7.**Indicativul de apel

**8.**Tonajul brut (GT)

**9.**Tonajul deadweight (unde este cazul)

**10.**Anul de construcție, determinat pe baza datei indicate în certificatele de siguranță ale navei

**11.**Societatea de clasificare sau societățile de clasificare, precum și oricare alte organizații, acolo unde este relevant, care a/au emis navei certificatele de clasă, dacă acestea există

**12.**Organizația recunoscută sau organizațiile recunoscute și/sau orice altă parte care a/au emis navei certificate în conformitate cu convențiile aplicabile, în numele statului de pavilion

**13.**Denumirea și adresa companiei navei sau a operatorului

**14.**În cazul navelor care transportă mărfuri solide sau lichide în vrac, numele și adresa navlositorului responsabil pentru navlosirea navei, precum și tipul de navlosire

**15.**Data finală a întocmirii raportului de inspecție

**16.**Indicarea faptului că informațiile detaliate în legătură cu inspecția sau reținerea pot face obiectul publicării.

### **II. Informații privind inspecția**

**1.**Certificatele emise în conformitate cu convențiile relevante, autoritatea sau organizația care a emis aceste certificate, inclusiv data eliberării și a expirării

**2.**Părțile sau elementele navei care au fost inspectate (în cazul unei inspecții mai detaliate sau al unei inspecții extinse)

**3.**Portul și data ultimei inspecții intermediare, anuale sau de reînnoire a certificatului și denumirea organizației care a efectuat inspecția

**4.**Tipul inspecției (inspecție, inspecție mai detaliată, inspecție extinsă)

**5.**Natura deficiențelor

**6.**Măsuri întreprinse.

### **III. Informații suplimentare în cazul reținerii**

1. Data emiterii ordinului de reținere
2. Data revocării ordinului de reținere
3. Natura deficiențelor care au condus la emiterea ordinului de reținere (trimiteri la convenții, dacă este relevant)
4. Indicarea, după caz, dacă organizația recunoscută sau oricare alt organism privat care a efectuat inspecția în vederea emiterii certificatelor răspunde de deficiențele care, fiecare în parte sau în combinație, au determinat reținerea.
5. Măsurile întreprinse.

#### **ANEXA Nr. 10: CRITERII pentru reținerea unei nave**

[la care face referire art. 19 alin. (3) din hotărâre]

Înainte de a decide dacă deficiențele constatate în timpul inspecției justifică reținerea navei în cauză, inspectorul PSC trebuie să aplice criteriile menționate în continuare, la secțiunile 1 și a 2-a.

- Secțiunea a 3-a include exemple de deficiențe care pot autoriza ele singure reținerea navei implicate [a se vedea art. 19 alin. (4)].

Nu se va emite ordin de reținere în cazul în care motivul reținerii se datorează unei avarii accidentale suferite în timpul voiajului navei spre un port, cu condiția:

- a) acordării unei atenții deosebite respectării cerințelor cuprinse în Regula I/11(c) din [SOLAS 74](#) privind notificarea administrației statului de pavilion, a inspectorului desemnat al organizației recunoscute sau a organizației recunoscute răspunzătoare de eliberarea certificatului în cauză;
- b) înaintării către ANR a detaliilor privind împrejurările producerii accidentului și avariile suferite, precum și a informațiilor privind notificarea obligatorie a administrației statului de pavilion, înainte de intrarea într-un port, de către comandantul sau proprietarul navei;
- c) întreprinderii de către nava respectivă a unor acțiuni de remediere care să satisfacă cerințele ANR; și
- d) că ANR s-a asigurat, după ce a fost notificată cu privire la încheierea acțiunilor de remediere, că deficiențele care puneau în pericol siguranța, sănătatea sau mediul au fost remediate.

#### **SECȚIUNEA 1: Criterii principale**

Inspectorul PSC trebuie să aplice următoarele criterii pentru a stabili dacă o navă ar trebui sau nu să fie reținută:

##### **1. Criteriul timpului:**

Navele care nu sunt sigure pentru a ieși în mare trebuie reținute la prima inspecție, fără a ține seama de timpul cât vor sta în port.

##### **2. Criteriul verificării:**

Nava este reținută dacă deficiențele sale prezintă un motiv destul de serios pentru ca inspectorul PSC să revină la navă pentru a se convinge că acestea au fost remediate înainte de plecarea navei.

Necesitatea ca inspectorul PSC să se reîntoarcă pe navă este impusă de gravitatea deficiențelor. Cu toate acestea, nu toate cazurile impun o asemenea obligație. Prin aceasta se înțelege că ANR trebuie să verifice într-un fel sau altul, de preferință printr-o vizită suplimentară, dacă deficiențele au fost remediate înaintea plecării.

#### **SECȚIUNEA 2: Aplicarea criteriilor principale**

Atunci când decide dacă deficiențele constatate la o navă sunt destul de grave pentru a reține nava, inspectorul PSC trebuie să evalueze dacă:

##### **1. nava deține documentele relevante și valide;**

##### **2. nava are echipajul prevăzut în Certificatul de echipaj minim de siguranță.**

În timpul inspecției, inspectorul PSC trebuie, în continuare, să stabilească dacă nava și/sau echipajul sunt apte:

##### **3. să navigheze în condiții de siguranță pe durata voiajului programat;**

##### **4. să manevreze și să transporte marfa în deplină siguranță și să monitorizeze starea acesteia pe durata voiajului programat;**

##### **5. să asigure operarea instalațiilor în sala mașini în deplină siguranță pe durata voiajului programat;**

##### **6. să mențină funcționarea adecvată a instalației de propulsie și de guvernare pe durata voiajului programat;**

##### **7. să acționeze în mod eficient în lupta contra unui incendiu, dacă este cazul, localizat în orice parte a navei, pe durata voiajului programat;**

- 8.**să abandoneze nava rapid și în siguranță și să efectueze salvarea, dacă este cazul, pe durata voiajului programat;
- 9.**să acționeze pentru prevenirea poluării mediului pe durata voiajului programat;
- 10.**să mențină stabilitatea adecvată pe durata voiajului programat;
- 11.**să mențină etanșeitatea la apă adecvată pe durata voiajului programat;
- 12.**să comunice în situații de pericol, dacă este necesar, pe durata voiajului programat;
- 13.**să ofere condiții de siguranță și sănătate la bord pe durata voiajului programat;
- 14.**să furnizeze un volum maxim de informații în caz de accident.

În cazul în care răspunsul la oricare dintre aceste evaluări este negativ, ținând seama de toate deficiențele constatate, trebuie să se ia serios în considerare reținerea navei. O combinație a unor deficiențe mai puțin grave poate, de asemenea, să conducă la reținerea navei.

### **SECTIUNEA 3:**

Pentru a asista inspectorul PSC la folosirea acestor indicații, este introdusă în continuare o listă a deficiențelor, grupate conform convențiilor și/sau codurilor relevante, considerate suficient de grave încât să impună reținerea navei în cauză. Această listă nu are caracter exhaustiv.

#### **3.1. Elemente comune**

Absența unor certificate și documente valabile cerute de instrumentele relevante. Cu toate acestea, navele care navighează sub pavilionul unui stat care nu este parte la o convenție relevantă sau care nu a pus în aplicare un alt instrument relevant nu au dreptul să dețină certificatele prevăzute de convenția respectivă ori de un alt instrument relevant. Prin urmare, absența certificatelor solicitate nu constituie în sine un motiv pentru reținerea acestor nave; cu toate acestea inspectorul PSC trebuie să se asigure că nava corespunde în mod substanțial cerințelor convenției înainte de plecarea din port, fără a aplica navei un tratament mai favorabil decât cel aplicat unei nave care arborează pavilionul unui stat care este parte la convenția relevantă.

#### **3.2. Elemente prevăzute de [Convenția SOLAS 74](#)**

- 1.**funcționarea defectuoasă a sistemului de propulsie sau a altui mecanism esențial, precum și a instalațiilor electrice;
- 2.**curățenie insuficientă în sala mașinilor, cantitate excesivă de amestecuri apă/ulei în santine, izolația tubulaturilor, inclusiv a tubulaturilor de evacuare din sala mașinilor, contaminate cu hidrocarburi, funcționarea necorespunzătoare a sistemului pompelor de santină;
- 3.**defecțiuni ale generatorului de avarie, ale instalației de iluminat de avarie, ale bateriilor sau întrerupătoarelor de avarie;
- 4.**funcționarea necorespunzătoare a instalației principale de guvernare și a guvernării de avarie;
- 5.**absența, capacitatea insuficientă sau deteriorarea gravă a echipamentelor individuale de salvare, a bărcilor de salvare și a dispozitivelor de lansare a acestora;
- 6.**absența, neconformitatea sau deteriorarea gravă a sistemului de detectare a incendiilor, a alarmelor de incendiu, a echipamentului de luptă contra incendiilor, a instalației fixe de stingere a incendiilor, a supapelor de ventilare, a obturatoarelor de incendiu, a dispozitivelor rapide de închidere, în măsura în care acestea nu corespund standardelor de utilizare în scopurile pentru care au fost create;
- 7.**absența, deteriorarea substanțială sau defecțiunea sistemului de protecție împotriva incendiilor pe punte, în zona de operare a mărfii, pe navele-tanc;
- 8.**absența, neconformitatea sau deteriorarea gravă a luminilor, a formelor de semnalizare optice sau a instalației de semnalizare sonoră;
- 9.**absența sau defecțiuni în funcționarea adecvată a echipamentului radio pentru situații de pericol și comunicații de siguranță;
- 10.**absența sau defecțiuni în funcționarea adecvată a echipamentului de navigație, ținând seama de dispozițiile din Regula V/16.2 din [Convenția SOLAS 74](#);
- 11.**absența hărților corectate de navigație și/sau a altor publicații nautice relevante, necesare pentru călătoria planificată, ținând seama de faptul că un sistem de informare și afișare a hărților electronice (ECDIS), de tip aprobat, care utilizează informații oficiale, poate fi folosit ca înlocuitor al hărților;
- 12.**absența sistemului de ventilație antiscântec pentru camera pompelor de marfă;
- 13.**o deficiență gravă în ceea ce privește cerințele operaționale, astfel cum sunt descrise în secțiunea 5.5 din anexa 1 la [Paris MOU](#);

**14.** numărul, componența sau certificarea echipajului nu corespunde documentului de echipaj minim de siguranță;

**15.** neefectuarea programului de inspecții intensificate în conformitate cu dispozițiile Regulii 2 a cap. XI din **SOLAS 74**.

☐ **3.3.** Elemente prevăzute de Codul IBC

**1.** transportul unei substanțe care nu este menționată în Certificatul de conformitate sau lipsa informațiilor despre marfă;

**2.** lipsa sau avarierea dispozitivelor de siguranță - de înaltă presiune;

**3.** instalațiile electrice fără siguranțe intrinseci sau care nu corespund cerințelor codului;

**4.** surse de aprindere în locuri periculoase;

**5.** nerespectarea cerințelor speciale;

**6.** depășirea cantității de marfă maxime admise pentru fiecare tanc;

**7.** protecția insuficientă la căldură pentru produsele sensibile.

☐ **3.4.** Elemente prevăzute de Codul IGC

**1.** transportul unei substanțe care nu este menționată în Certificatul de conformitate sau lipsa informațiilor despre marfă;

**2.** lipsa dispozitivelor de închidere pentru spațiile de locuit sau de lucru;

**3.** pereții transversali neetanși la gaze;

**4.** defectarea închizătoarelor de aer;

**5.** lipsa sau defectarea valvulelor cu închidere rapidă;

**6.** lipsa sau defectarea valvulelor de siguranță;

**7.** instalațiile electrice fără siguranțe intrinseci sau care nu corespund cerințelor codului;

**8.** ventilatoarele din zona mării nefuncționale;

**9.** alarmele de presiune pentru tancurile de marfă nefuncționale;

**10.** echipamentul de detecție a gazelor și/sau a gazelor toxice defect;

**11.** transportul substanțelor care trebuie inhibitate fără un certificat valabil pentru inhibitor.

☐ **3.5.** Elemente prevăzute de **Convenția LL 66**

**1.** zone semnificative avariate, corodate sau cu pete de rugină pe filele de tablă sau pe zonele de întărire ale punții și corpului navei, care afectează starea de navigabilitate ori rezistența la sarcinile încărcate local, exceptând cazul în care s-au efectuat reparații temporare necesare pentru un voiaj spre un port în care vor fi realizate reparații definitive;

**2.** un caz identificat de stabilitate insuficientă;

**3.** lipsa unor informații suficiente și credibile, într-o formă aprobată, care, prin mijloace rapide și simple, să permită comandantului să încarce și să balasteze nava astfel încât să se mențină limitele de siguranță ale stabilității în toate momentele și în orice condiții pe timpul voiajului și să se evite orice suprasolicitare inacceptabilă a structurii navei;

**4.** absența, deteriorarea sau defectarea dispozitivelor de închidere, a dispozitivelor de închidere a capacelor de magazie și a ușilor etanșe la apă;

**5.** încărcarea peste limita maximă admisă;

**6.** absența scărilor de pescaj sau imposibilitatea citirii marcajelor de pescaj.

☐ **3.6.** Elemente prevăzute în anexa I la **MARPOL 73/78**

**1.** absența, deteriorarea sau defectarea gravă a echipamentelor de filtrare a amestecurilor de apă/hidrocarburi, a sistemului de control și monitorizare a deversării de hidrocarburi sau a sistemului de alarmă de 15 ppm;

**2.** capacitate insuficientă de stocare în tancul de reziduuri lichide sau solide pentru voiajul intenționat;

**3.** absența jurnalului de înregistrare a hidrocarburilor;

**4.** existența unui baipas pentru deversare montat, neautorizat;

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

☐ **3.7.** Elemente prevăzute în anexa II la **MARPOL 73/78**

**1.** absența Manualului P&A;

**2.** încărcătura nu este clasificată;

**3.** absența registrului de marfă;

4. transportul substanțelor similare hidrocarburilor fără a respecta cerințele sau fără a avea un certificat modificat corespunzător;

5. existența unui baipas pentru deversare montat, neautorizat.

▣ **3.8.** Elementele prevăzute în anexa V la [MARPOL 73/78](#)

1. absența unui plan de management al gunoiului;

2. absența jurnalului de înregistrare a gunoiului;

3. personalul navei nu cunoaște cerințele privind eliminarea/descărcarea prevăzute de planul de management al gunoiului.

▣ **3.9.** Elemente prevăzute de STCW 78/95 și Directiva [2008/106/CE](#) a Parlamentului European și a Consiliului din 19 noiembrie 2008 privind nivelul minim de formare a navigatorilor (reformare)

1. navigatorii nu pot prezenta un certificat, un certificat corespunzător sau o dispensă valabilă ori nu pot dovedi existența unei cereri de atestare înaintate administrației statului de pavilion;

2. dovezi privind obținerea în mod fraudulos a unui certificat sau posesorul unui certificat nu este persoana pentru care a fost emis inițial acel certificat;

3. nu sunt respectate dispozițiile administrației statului de pavilion cu privire la echipajul minim de siguranță;

4. nu sunt respectate cerințele administrației statului de pavilion pentru acea navă privind organizarea serviciului de cart la punte și la mașină;

5. absența din serviciul de cart a unei persoane calificate să opereze echipamentele vitale pentru siguranța navigației, a radiocomunicațiilor sau pentru prevenirea poluării marine;

6. personalul navigant desemnat cu atribuții în siguranța navei și prevenirea poluării nu poate face dovada pregătirii profesionale;

7. imposibilitatea de a asigura, la primul serviciu de cart la începutul unui voiaj și pentru următoarele carturi, persoane suficient de odihnite și apte pentru serviciu.

▣ **3.10.** Elemente prevăzute de Convențiile ILO

1. hrană insuficientă pentru voiaj până în următorul port;

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

3. condiții excesiv de neigienice la bordul navei;

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

5. ventilație insuficientă în spațiile de locuit ale unei nave;

6. gunoi în cantități excesive, blocaje din cauza mărfii sau echipamentului ori alte elemente care fac nesigure căile de acces și spațiile de locuit;

7. dovezi clare că personalul de cart și alt personal de serviciu, în timpul primului serviciu de cart sau în timpul următoarelor carturi, este afectat de oboseală.

▣ **3.11.** Elemente care nu determină reținerea navei, dar care, de exemplu, impun suspendarea operațiunilor legate de marfă

- funcționarea (sau întreținerea) defectuoasă a instalației de gaz inert, a instalației sau a dispozitivelor de încărcare se consideră a fi motive serioase pentru oprirea operațiunii de încărcare.

## ▣ **ANEXA Nr. 11: CRITERII MINIME PENTRU INSPECTORII PSC**

[la care face referire art. 22 alin. (1) și (5) din hotărâre]

1. Inspectorii PSC trebuie să posede cunoștințele teoretice și experiența adecvate în ceea ce privește navele și operarea acestora. Aceștia trebuie să dețină competențe în ceea ce privește aplicarea cerințelor convențiilor și a procedurilor relevante în materie de control al statului portului. Aceste cunoștințe și competențe de aplicare a cerințelor internaționale și ale Uniunii Europene trebuie să fie dobândite prin intermediul unor programe de instruire documentate.

▣ **2.** Inspectorii PSC trebuie, cel puțin:

**a)** să dețină calificări corespunzătoare dobândite în cadrul unei instituții din domeniul maritim sau nautic și experiență adecvată pe mare în calitate de ofițer pe navă care deține ori a deținut un certificat de competență conform Regulii II/2 sau III/2 din STCW 78/95, valabil fără limitări cu privire la zona de operare, puterea de propulsie sau tonaj; sau

**b)** să fi trecut un examen recunoscut de ANR pentru arhitect naval, inginer mecanic sau inginer în domeniul maritim și să aibă o experiență de cel puțin 5 ani în funcția respectivă; sau

**c)** să dețină o diplomă universitară de profil sau echivalentă, precum și instruire și calificare ca inspector pentru siguranța navelor.

3. Inspectorul PSC trebuie:

- să aibă o experiență de minimum un an ca inspector al statului de pavilion privind inspecția și certificarea navelor în conformitate cu convențiile sau să fi fost implicat în monitorizarea activităților organizațiilor recunoscute cărora le-au fost delegate aceste sarcini statutare; sau
- să fi dobândit un nivel de competență similar, urmând minimum un an de instruire pe teren constând în participarea la inspecții în cadrul controlului realizat de statul portului sub îndrumarea inspectorilor PSC experimentați.

4. Inspectorii PSC menționați la pct. 2 lit. (a) trebuie aibă o experiență pe mare mai mare de 5 ani, inclusiv perioadele de serviciu pe mare ca ofițeri maritimi punte sau, respectiv, ca ofițeri mecanici ori ca inspectori ai statului de pavilion sau ca inspectori asistenți în cadrul controlului statului portului. Această experiență trebuie să includă o perioadă de minimum 2 ani pe mare în calitate de ofițer punte sau mecanic.

5. Inspectorii PSC trebuie să aibă capacitatea de a comunica oral sau în scris cu personalul navigant în limba vorbită cel mai frecvent pe mare.

6. Inspectorii PSC care nu îndeplinesc criteriile menționate anterior sunt, de asemenea, acceptați în cazul în care sunt angajați de ANR la data adoptării Directivei [2009/16/CE](#) a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind controlul statului portului.

7. Atunci când inspecțiile menționate la art. 15 alin. (1) și (2) sunt efectuate de inspectorii PSC, inspectorii respectivi trebuie să aibă calificarea adecvată, inclusiv suficientă experiență teoretică și practică în securitatea maritimă. În mod obișnuit, aceasta trebuie să includă:

- a) o bună înțelegere a securității maritime și a modului în care aceasta se aplică în cadrul operațiunilor care fac obiectul examinării;
- b) cunoștințe practice adecvate privind tehnicile și tehnologiile de securitate;
- c) cunoștințe privind principiile, procedurile și tehnicile de inspecție;
- d) cunoștințe practice privind operațiunile care fac obiectul examinării.

## ANEXA Nr. 12: FUNCȚIILE bazei de date privind inspecțiile

[la care face referire art. 24 alin. (1) din hotărâre]

1. Baza de date privind inspecțiile trebuie să conțină cel puțin următoarele funcții:

- să înregistreze datele statelor membre și ale tuturor semnatarilor [Paris MOU](#) privind inspecțiile;
- să furnizeze date cu privire la profilul de risc al navelor și despre navele care trebuie să fie inspectate;
- să calculeze obligațiile de inspecție ale fiecărui stat membru;
- să furnizeze listele albă, gri și neagră ale statelor de pavilion menționate la art. 16 alin. (1) din hotărâre;
- să furnizeze date cu privire la performanța companiilor;
- să identifice aspectele din elementele de risc care trebuie verificate la fiecare inspecție.

2. Baza de date privind inspecțiile trebuie să poată fi adaptată evoluțiilor ulterioare și conectată la alte baze de date ale Uniunii Europene privind siguranța maritimă, inclusiv la "SafeSeaNet", care va furniza informații cu privire la timpul exact al escalelor navelor în porturile statelor membre și, dacă este cazul, la sistemele naționale de informare corespunzătoare.

3. Trebuie să se prevadă un hyperlink de la baza de date privind inspecțiile către sistemul informațional Equasis.

Inspectorii PSC consultă bazele de date privind inspecția navelor, publice și private, accesibile prin Equasis.

## ANEXA Nr. 13: INFORMAȚII furnizate în contextul monitorizării punerii în aplicare

(la care face referire art. 27 din hotărâre)

1. Autoritatea Navală Română - ANR trebuie să furnizeze anual Comisiei Europene următoarele informații cu privire la anul precedent, cel mai târziu până la 1 aprilie.

1.1. Numărul de inspectori PSC<sup>1</sup> care acționează în numele lor în cadrul controlului statului portului. Aceste informații trebuie transmise Comisiei Europene folosindu-se următorul model de tabel<sup>2</sup>:

Portul/zona	Numărul de inspectori PSC cu normă întreagă	Numărul de inspectori PSC cu normă redusă	Conversia (B) în normă întreagă	Total (A+C)
-------------	---	---	---------------------------------	-------------

	(A)	(B)	(C)	
Portul X/zona X				
Portul Y/zona Y				
TOTAL				

1.2. Numărul total de nave individuale care au intrat în porturile românești  
Cifra reprezintă numărul de nave care fac obiectul prezentei hotărâri și care au intrat în porturile luate în calcul o singură dată.

2. ANR trebuie să furnizeze Comisiei Europene următoarele date:

a) la fiecare 6 luni o listă cu escalele în port ale navelor individuale, altele decât cele angajate în servicii regulate de transport pasageri și mărfuri, care au intrat în porturile românești sau care au notificat ANR sosirea lor într-o zonă de ancoraj, listă care să conțină pentru fiecare mișcare a navei numărul său IMO, data sosirii acesteia și portul. Lista va fi transmisă în formatul unui program de calcul tabelar care să permită extragerea și prelucrarea automată a informațiilor sus-menționate. Lista trebuie furnizată în termen de 4 luni de la expirarea perioadei la care se referă informațiile; și

b) liste separate cu serviciile regulate de transport pasageri și cu serviciile regulate de transport mărfuri, menționate la lit. a), în termen de 6 luni de la aplicarea prezentei hotărâri și ulterior ori de câte ori se produc modificări la nivelul acestor servicii. Lista conține, pentru fiecare navă, numărul său IMO, numele său și ruta parcursă. Lista trebuie furnizată în formatul unui program de calcul tabelar care să permită extragerea și prelucrarea automată a informațiilor sus-menționate.

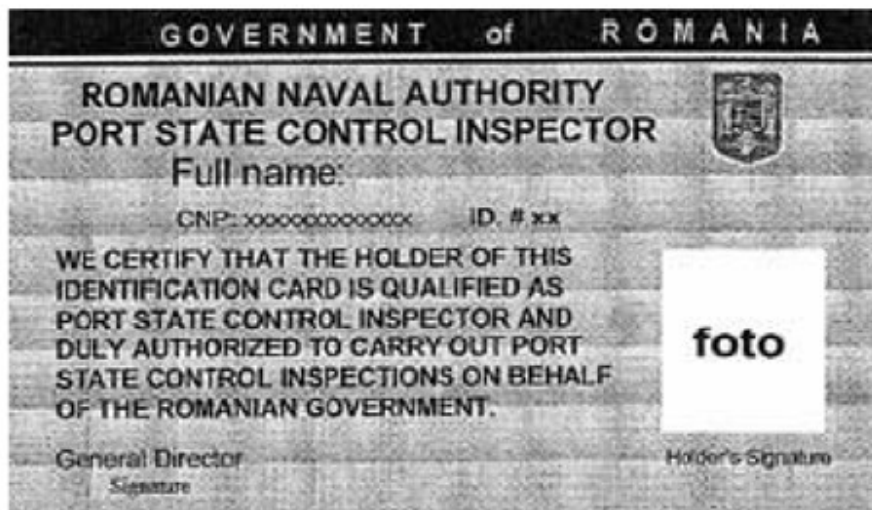
<sup>1</sup> Atunci când inspecțiile efectuate în contextul controlului statului portului reprezintă doar o parte din munca inspectorilor PSC, numărul total de inspectori PSC trebuie convertit la un număr echivalent de inspectori PSC cu normă întreagă.

Atunci când același inspector PSC lucrează în mai multe porturi sau zone geografice, echivalentul de normă redusă aplicabil trebuie să fie luat în considerare în fiecare port.

<sup>2</sup> Aceste informații trebuie să fie furnizate la nivel național pentru fiecare port românesc avut în vedere. În sensul prezentei anexe, prin port se înțelege un port individual sau zona geografică acoperită de un inspector PSC sau o echipă de inspectori PSC, cuprinzând mai multe porturi individuale, după caz.

## ANEXA Nr. 14: MODELUL ȘI CONȚINUTUL cardului de identitate

(la care face referire art. 22 din hotărâre)



Publicat în Monitorul Oficial cu numărul 617 din data de 1 septembrie 2010