|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|   **Ordinul nr. 422/2011 privind normele tehnice de siguranţă pentru navele maritime de pasageri** *În vigoare de la 14 iulie 2011**Consolidarea din data de* *15 ianuarie 2022* *are la bază publicarea din Monitorul Oficial, Partea I nr. 503 din 14 iulie 2011 şi include modificările aduse prin următoarele acte: Ordin* *1203/2017**; Ordin* *237/2019**;Ultimul amendament în 06 ianuarie 2020..* |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|

|  |  |
| --- | --- |
|  |  |

 |
| Grupează pe: categorii **ani**

|  |
| --- |
|  |
|  |

 |

 |

*\*) Potrivit art. I din Ordinul ministrului transporturilor nr. 1203/2017, anexa nr. 1 "Norme tehnice de siguranţă pentru navele maritime de pasageri care efectuează voiaje interne" la Ordinul ministrului transporturilor şi infrastructurii nr. 422/2011 se modifică şi se completează.*

*\*) Potrivit art. I, pct. 30-32 din Ordinul ministrului transporturilor, infrastructurii şi comunicaţiilor nr. 237/2019, anexele la Ordinul ministrului transporturilor şi infrastructurii nr. 422/2011 privind normele tehnice de siguranţă pentru navele maritime de pasageri, publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 503 şi 503 bis din 14 iulie 2011, cu modificările şi completările ulterioare, se modifică.*

*Având în vedere în prevederile* *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 Ţărilor de Jos, Republica Austria, Republica Polonă, Republica Portugheză, Republica Slovenia, Republica Slovacă, Republica Finlanda, Regatul Suediei, Regatul Unit al Marii Britanii şi Irlandei de Nord (state membre ale Uniunii Europene) şi Republica Bulgaria şi România privind aderarea Republicii Bulgaria şi a României la Uniunea Europeană, semnat de România la Luxemburg la 25 aprilie 2005,*

*în temeiul prevederilor art. 5* *alin. (4)* *din Hotărârea Guvernului nr. 76/2009 privind organizarea şi funcţionarea Ministerului Transporturilor şi Infrastructurii, cu modificările şi completările ulterioare,*

    ministrul transporturilor şi infrastructurii emite următorul ordin:

**ARTICOLUL 1**Scop

    Scopul prezentului ordin este de a introduce un nivel uniform de siguranţă a vieţii omeneşti şi a proprietăţii la bordul navelor noi şi existente de pasageri şi la bordul navelor noi şi existente de pasageri de mare viteză, dacă ambele categorii de nave sunt angajate în voiaje interne, precum şi de a stabili proceduri de negociere la nivel internaţional în vederea armonizării normelor aplicabile navelor de pasageri angajate în voiaje internaţionale.

**ARTICOLUL 2**Definiţii

    În sensul prezentului ordin, termenii şi expresiile de mai jos au următoarele semnificaţii:

   **a)** administraţia statului pavilionului:

   **(i)** Ministerul Transporturilor şi Infrastructurii, autoritatea de stat în domeniul transportului maritim, denumit în continuare MTI;

   **(ii)** Autoritatea Navală Română, autoritatea centrală de specialitate din subordinea MTI, în domeniul siguranţei navigaţiei şi al securităţii navelor, căreia i se deleagă competenţele pentru respectarea obligaţiilor ce revin României în calitate de stat de pavilion, denumită în continuare ANR;

   **b)** Codul pentru navele de mare viteză -"Codul internaţional pentru siguranţa navelor de mare viteză", inclus în Rezoluţia MSC.36(63) a OMI din 20 mai 1994, pe care România l-a acceptat prin Ordinul ministrului transporturilor nr. 736/2007 privind acceptarea Codului internaţional pentru siguranţa navelor de mare viteză (HSC 1994), precum şi a amendamentelor la acesta, adoptate de Organizaţia Maritimă Internaţională prin rezoluţiile MSC.119(74) şi MSC.174(79) din anul 2001, respectiv 2004 ale Comitetului Securităţi Maritime, sau "Codul internaţional din 2000 pentru siguranţa navelor de mare viteză" (Codul HSC 2000), inclus în Rezoluţia MSC. 97(73) a OMI din 5 decembrie 2000, pe care România l-a acceptat prin Ordinul ministrului transporturilor nr. 1.033/2008 privind publicarea acceptării Codului internaţional din 2000 pentru siguranţa navelor de mare viteză (Codul HSC 2000), precum şi a amendamentelor la acesta, adoptate de Organizaţia Maritimă Internaţională prin rezoluţiile MSC.175(79) şi MSC.222(82) ale Comitetului Securităţii Maritime, din anul 2004, respectiv 2006, în versiunile lor actualizate;

   **c)** Codul privind stabilitatea intactă - «Codul privind stabilitatea intactă pentru toate tipurile de nave care fac obiectul reglementărilor OMI (Codul IS)» adoptat de Organizaţia Maritimă Internaţională (OMI) prin Rezoluţia A.749(18) din 4 noiembrie 1993 sau «Codul internaţional din 2008 privind stabilitatea navei în starea intactă» cuprins în Rezoluţia MSC.267(85) a Comitetului Securităţii Maritime din 4 decembrie 2008, intrat în vigoare în condiţiile legii şi publicat prin Ordinul ministrului transportului şi infrastructurii nr. 675/2010 pentru publicarea acceptării Codului internaţional din 2008 privind stabilitatea navei în starea intactă (Codul IS din 2008), adoptat de Organizaţia Maritimă Internaţională prin Rezoluţia MSC.267(85) a Comitetului Securităţii Maritime din 4 decembrie 2008, în versiunea sa actualizată;

*06/01/2020 - litera a fost* *modificată* *prin Ordin* *237/2019*

   **d)** convenţii internaţionale - următoarele convenţii, inclusiv protocoalele şi modificările la acestea, în versiunile lor actualizate:

*06/01/2020 - litera a fost* *modificată* *prin Ordin* *237/2019*

   **(i)** Convenţia internaţională din 1974 pentru ocrotirea vieţii omeneşti pe mare (SOLAS 1974), la care România a aderat prin Decretul Consiliului de Stat nr. 80/1979; şi

   **(ii)** Convenţia internaţională din 1966 asupra liniilor de încărcare (LL), la care România a aderat prin Decretul Consiliului de Stat nr. 80/1971;

   **e)** GMDSS - Sistemul mondial pentru caz de sinistru şi pentru siguranţa navigaţiei pe mare, aşa cum s-a prevăzut în cap. IV al Convenţiei SOLAS 1974, în versiunea sa actualizată;

   **f)** înălţimea etravei - înălţimea la prova definită în regula 39 din Convenţia LL;

*06/01/2020 - litera a fost* *modificată* *prin Ordin* *237/2019*

   **g)** înălţime semnificativă de val - înălţimea medie calculată prin luarea în considerare a treimii din înălţimile valurilor observate în cursul unei perioade date, şi anume treimea cuprinzând cele mai înalte valuri;

   **h)** «abrogat» loc de refugiu - orice zonă adăpostită natural sau artificial, care poate fi utilizată ca refugiu de către o navă de pasageri sau o navă de pasageri de mare viteză, în situaţiile care îi pot pune în pericol siguranţa;

*06/01/2020 - litera a fost abrogată prin Ordin* *237/2019**.*

   **i)** lungimea navei - în cazul în care nu se prevede în mod expres altfel, reprezintă 96% din lungimea totală a liniei de plutire situată la 85% din înălţimea teoretică de construcţie minimă, măsurată de deasupra chilei, sau lungimea dintre faţa prova a etravei şi axul penei cârmei la această linie de plutire, luându-se valoarea cea mai mare dintre acestea. La navele proiectate cu chila înclinată, linia de plutire pe care se măsoară această lungime va fi paralelă cu linia de plutire prevăzută pentru plină încărcare;

   **j)** navă cu punte continuă - o navă prevăzută cu o punte continuă, expusă intemperiilor şi apei mării, care dispune de mijloace permanente de închidere a tuturor deschiderilor din partea sa expusă intemperiilor şi sub care toate deschiderile din bordurile navei sunt prevăzute cu mijloace permanente de închidere, cel puţin pentru protecţie la intemperii. O punte continuă poate fi o punte etanşă la apă sau o structură echivalentă constând dintr-o punte neetanşă la apă complet acoperită de o structură etanşă la intemperii de o rezistenţă corespunzătoare pentru a menţine integritatea etanşeităţii la intemperii şi prevăzută cu mijloace de închidere împotriva intemperiilor;

   **k)** navă de pasageri - orice navă care transportă mai mult de 12 pasageri;

   **l)** navă de pasageri de mare viteză - o navă de mare viteză, aşa cum s-a definit în regula X/1 din Convenţia SOLAS 1974, în versiunea sa actualizată, care transportă mai mult de 12 pasageri; navele de pasageri angajate în voiaje interne în zone maritime din clasa B, C sau D nu vor fi considerate ca nave de pasageri de mare viteză, în cazul în care:

   **(i)** deplasamentul lor corespunzător liniei de plutire de calcul este mai mic de 500 m3; şi

   **(ii)** viteza maximă a acestora, astfel cum este definită în regula 1.4.30 din Codul pentru navele de mare viteză din 1994 şi în regula 1.4.38 din Codul pentru navele de mare viteză din 2000, este mai mică de 20 de noduri;

*06/01/2020 - subpunctul a fost* *modificat* *prin Ordin* *237/2019*

   **m)** navă existentă - o navă care nu este nouă;

   **n)** navă nouă - o navă a cărei chilă este pusă sau care se află într-un stadiu similar de construcţie, la 1 iulie 1998 sau după această dată. Stadiu similar de construcţie înseamnă stadiul la care:

   **(i)** construcţia începe să fie identificabilă cu o navă; şi

   **(ii)** asamblarea acelei nave a început, cuprinzând cel puţin 50 de tone sau 1% din masa estimată a întregului material structural, luându-se în considerare valoarea mai mică dintre acestea;

   **o)** navă de pasageri Ro-Ro - o navă care transportă mai mult de 12 persoane, prevăzută cu încăperi Ro-Ro de marfă sau încăperi de categorie specială, aşa cum s-a definit în regula II-2/A/2 din anexa nr. 1;

   **p)** 1 milă - 1.852 metri;

   **q)** organizaţie recunoscută - o organizaţie recunoscută în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 391/2009 al Parlamentului European şi al Consiliului din 23 aprilie 2009 privind normele şi standardele comune pentru organizaţiile cu rol de inspecţie şi control al navelor;

*06/01/2020 - litera a fost* *modificată* *prin Ordin* *237/2019*

   **r)** pasager - orice persoană, în afară de:

   **(i)** comandantul şi membrii echipajului sau alte persoane angajate sau implicate în orice funcţie la bordul navei conform obiectului de activitate al acelei navei; şi

   **(ii)** copiii cu vârsta sub 1 an;

   **s)** persoane cu mobilitate redusă - persoane care au o anumită dificultate în utilizarea transportului public, inclusiv persoanele vârstnice, persoanele cu handicap, persoanele cu deficienţe senzoriale şi utilizatorii de scaune cu rotile, femeile însărcinate şi persoanele care însoţesc copii mici;

*06/01/2020 - litera a fost* *modificată* *prin Ordin* *237/2019*

   **ş)** statul portului - un stat membru al Uniunii Europene (UE) din sau către portul ori porturile căruia o navă sau o ambarcaţiune care arborează un alt pavilion decât cel al respectivului stat membru efectuează voiaje interne;

*06/01/2020 - litera a fost* *modificată* *prin Ordin* *237/2019*

   **t)** vârsta - vârsta navei exprimată în ani după data livrării sale;

   **ţ)** voiaj intern - un voiaj pe mare efectuat dintr-un port al unui stat membru al Uniunii Europene cu întoarcere în acelaşi port sau spre alt port din acel stat membru;

   **u)** voiaj internaţional - un voiaj pe mare, efectuat dintr-un port al unui stat membru al Uniunii Europene spre un port din afara acelui stat membru ori invers;

   **v)** zonă maritimă - orice zonă maritimă sau rută maritimă stabilită în conformitate cu art. 4. (...);

*06/01/2020 - litera a fost* *modificată* *prin Ordin* *237/2019*

   **w)** zonă portuară - o zonă, alta decât o zonă maritimă instituită în temeiul art. 4, definită de statele membre ale UE în a căror jurisdicţie se află, care se extinde până la cele mai îndepărtate instalaţii portuare permanente care fac parte integrantă din sistemul portuar sau până la limitele definite de caracteristici geografice naturale care protejează un estuar sau o zonă adăpostită similară;

*06/01/2020 - litera a fost* *modificată* *prin Ordin* *237/2019*

   **x)** velier - o navă propulsată cu vele, chiar dacă este dotată cu propulsie mecanică pentru scopuri auxiliare şi de urgenţă;

*06/01/2020 - litera a fost introdusă prin Ordin* *237/2019**.*

   **y)** material echivalent - aliaj din aluminiu sau orice alt material incombustibil care, prin el însuşi sau datorită izolării prevăzute, menţine proprietăţile structurale şi de integritate echivalente oţelului la sfârşitul expunerii aplicabile la încercarea standard la foc;

*06/01/2020 - litera a fost introdusă prin Ordin* *237/2019**.*

   **z)** încercare standard la foc - o încercare în care eşantioane de pereţi etanşi sau de punţi relevante sunt expuse într-un cuptor de încercare la temperaturi care corespund aproximativ curbei standard de temperatură-timp, în conformitate cu metoda de încercare specificată în Codul internaţional din 2010 pentru aplicarea metodelor de încercare la foc, cuprins în Rezoluţia MSC.307(88) a OMI din 3 decembrie 2010, intrat în vigoare în condiţiile legii şi publicat prin Ordinul ministrului transportului şi infrastructurii nr. 1.112/2012 privind publicarea acceptării Codului internaţional din 2010 pentru aplicarea metodelor de încercare la foc (Codul FTP 2010), adoptat de Organizaţia Maritimă Internaţională prin Rezoluţia MSC.307(88) a Comitetului de Siguranţă Maritimă din 3 decembrie 2010, în versiunea sa actualizată;

*06/01/2020 - litera a fost introdusă prin Ordin* *237/2019**.*

   **aa)** navă tradiţională - orice tip de navă de pasageri istorică concepută înainte de 1965, precum şi copiile acestora, construite cu precădere din materiale originale, inclusiv cele concepute să încurajeze şi să promoveze meseriile şi navigaţia tradiţionale, care împreună reprezintă monumente culturale vii, operate conform principiilor navigaţiei şi tehnicii tradiţionale;

*06/01/2020 - litera a fost introdusă prin Ordin* *237/2019**.*

   **bb)** iaht de agrement sau ambarcaţiune de agrement - o navă neangajată în activităţi comerciale, indiferent de modul său de propulsie;

*06/01/2020 - litera a fost introdusă prin Ordin* *237/2019**.*

   **cc)** navă de serviciu - o ambarcaţiune transportată la bordul unei nave, utilizată pentru transferul unui număr de peste 12 pasageri de la o navă de pasageri staţionară la ţărm şi retur;

*06/01/2020 - litera a fost introdusă prin Ordin* *237/2019**.*

   **dd)** navă de servicii în larg - o navă utilizată pentru transportul confortabil al personalului industrial care nu desfăşoară la bord lucrări esenţiale pentru activitatea navei;

*06/01/2020 - litera a fost introdusă prin Ordin* *237/2019**.*

   **ee)** ambarcaţiune de servicii în larg - o ambarcaţiune utilizată pentru transportul confortabil al personalului industrial care nu desfăşoară la bord lucrări esenţiale pentru activitatea ambarcaţiunii;

*06/01/2020 - litera a fost introdusă prin Ordin* *237/2019**.*

   **ff)** reparaţii, modificări şi transformări de importanţă majoră - oricare dintre următoarele:

*06/01/2020 - litera a fost introdusă prin Ordin* *237/2019**.*

   **(i)** orice schimbare care modifică substanţial dimensiunile unei nave, de exemplu lungirea prin adăugarea unui nou corp central;

   **(ii)** orice schimbare care modifică substanţial capacitatea de transport de pasageri a unei nave, de exemplu transformarea punţii pentru vehicule în spaţiu de cazare pentru pasageri;

   **(iii)** orice schimbare care modifică substanţial durata de exploatare a unei nave, de exemplu renovarea spaţiului de cazare pentru pasageri pe o punte întreagă;

   **(iv)** orice conversie a oricărui tip de navă în navă de pasageri.

**ARTICOLUL 3**Domeniul de aplicare  *06/01/2020 - ARTICOLUL 3 a fost* *modificat* *prin Ordin* *237/2019*

   **(1)** Prezentul ordin se aplică următoarelor nave şi ambarcaţiuni de pasageri, care arborează pavilionul român, atunci când sunt angajate în voiaje interne:

   **a)** navelor de pasageri noi sau celor existente, având o lungime mai mare sau egală cu 24 de metri;

   **b)** navelor de pasageri de mare viteză. ANR efectuează controlul statului portului la navele de pasageri şi navele de pasageri de mare viteză care arborează pavilionul unui stat care nu este stat membru al UE şi se asigură că sunt respectate integral cerinţele prezentului ordin, înainte de a se putea angaja în voiajuri interne.

   **(2)** Prezentul ordin nu se aplică:

   **a)** navelor de pasageri care sunt:

   **(i)** nave de război sau nave destinate transportului de trupe;

   **(ii)** veliere;

   **(iii)** nave care nu sunt propulsate prin mijloace mecanice;

   **(iv)** nave construite dintr-un alt material decât oţelul sau alt material echivalent şi nereglementate de standardele aplicabile navelor de mare viteză [Rezoluţia MSC 36(63) sau MSC.97(73)] sau navelor cu sustentaţie dinamică [Rezoluţia A.373(X)];

   **(v)** nave de lemn de construcţie primitivă;

   **(vi)** nave tradiţionale;

   **(vii)** iahturi de agrement;

   **(viii)** nave care navighează exclusiv în zone portuare;

   **(ix)** nave de servicii în larg sau

   **(x)** nave de serviciu;

   **b)** navelor de pasageri de mare viteză care sunt:

   **(i)** ambarcaţiuni de război sau destinate transportului de trupe;

   **(ii)** ambarcaţiuni de agrement;

   **(iii)** ambarcaţiuni care navighează exclusiv în zone portuare sau

   **(iv)** ambarcaţiuni de servicii în larg.

**ARTICOLUL 4**Clasificarea zonelor maritime şi a claselor de nave de pasageri  *06/01/2020 - ARTICOLUL 4 a fost* *modificat* *prin Ordin* *237/2019*

   **(1)** Zonele maritime se împart în următoarele categorii:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  |  |  |
|  | «Zona A» | înseamnă o zonă maritimă în afara zonelor B, C şi D. |
|  | «Zona B» | înseamnă o zonă maritimă ale cărei coordonate geografice nu depăşesc, în niciun punct, 20 de mile de la linia ţărmului, corespunzătoare înălţimii medii a fluxului, dar care se află în afara zonelor C şi D. |
|  | «Zona C» | înseamnă o zonă maritimă ale cărei coordonate geografice nu depăşesc, în niciun punct, 5 mile de la linia ţărmului, corespunzătoare înălţimii medii a fluxului, dar în afara zonei maritime D, dacă există. În plus, probabilitatea ca înălţimea semnificativă a valului să depăşească 2,5 metri este mai mică de 10% într-o perioadă de un an, în cazul operării pe tot parcursul anului, sau într-o perioadă specifică, în cazul operării sezoniere, precum operarea pe perioada verii. |
|  | «Zona D» | înseamnă o zonă maritimă ale cărei coordonate geografice nu depăşesc, în niciun punct, 3 mile de la linia ţărmului, corespunzătoare înălţimii medii a fluxului. În plus, probabilitatea ca înălţimea semnificativă a valului să depăşească 1,5 metri este mai mică de 10% într-o perioadă de un an, în cazul operării pe tot parcursul anului, sau într-o perioadă specifică, în cazul operării sezoniere, precum operarea pe perioada verii. |

   **(2)** ANR solicită Direcţiei hidrografice maritime din cadrul Ministerului Apărării Naţionale:

   **a)** să stabilească şi să actualizeze, atunci când este necesar, o listă conţinând zonele maritime aflate sub jurisdicţia României;

   **b)** să stabilească marginea interioară a zonei maritime celei mai apropiate de linia ţărmului său.

   **(3)** ANR trebuie:

   **a)** să publice lista prevăzută la alin. (2) lit. a) într-o bază de date publică disponibilă pe pagina internet a ANR;

   **b)** să informeze Comisia Europeană cu privire la locul în care sunt publicate aceste informaţii şi atunci când se aduc modificări listei.

   **(4)** Navele de pasageri se împart în următoarele clase, în funcţie de zona maritimă în care pot opera:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  |  |  |
|  | «Clasa A» | înseamnă o navă de pasageri angajată în voiaje interne în zonele A, B, C şi D. |
|  | «Clasa B» | înseamnă o navă de pasageri angajată în voiaje interne în zonele B, C şi D. |
|  | «Clasa C» | înseamnă o navă de pasageri angajată în voiaje interne în zonele C şi D. |
|  | «Clasa D» | înseamnă o navă de pasageri angajată în voiaje interne în zona D. |

   **(5)** În ceea ce priveşte navele de pasageri de mare viteză, se aplică categoriile definite la cap. 1 pct. 1.4.10 şi 1.4.11 din Codul navelor de mare viteză din 1994 sau la cap. 1 pct. 1.4.12 şi 1.4.13 din Codul navelor de mare viteză din 2000.

**ARTICOLUL 5**Punere în aplicare

   **(1)** Atât navele noi de pasageri, cât şi cele existente, precum şi navele noi şi existente de pasageri de mare viteză, care arborează pavilionul român şi care efectuează voiaje interne, trebuie să respecte reglementările de siguranţă pertinente prevăzute în prezentul ordin.

   **(2)** În baza prevederilor prezentului ordin, ANR nu trebuie să oprească din exploatare navele de pasageri sau navele de pasageri de mare viteză, în situaţia în care sunt angajate în voiaje interne în România şi respectă cerinţele directivelor, inclusiv orice cerinţe suplimentare impuse de ANR în conformitate cu prevederile art. 9 alin. (1). ANR recunoaşte certificatul de siguranţă pentru navele de mare viteză şi permisul de funcţionare emise de un alt stat membru al UE, în cazul navelor de mare viteză angajate în voiaje interne, sau certificatul de siguranţă pentru navele de pasageri menţionat la art. 12, emis de un alt stat membru al UE, în cazul navelor de pasageri angajate în voiaje interne.

*06/01/2020 - alineatul a fost* *modificat* *prin Ordin* *237/2019*

   **(3)** «abrogat» ANR poate efectua inspecţia unei nave de pasageri sau a unei nave de pasageri de mare viteză, în cazul în care aceasta este angajată în voiaje interne în România şi poate să îi verifice documentele, în conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului nr. 811/2010 privind controlul statului portului.

*06/01/2020 - alineatul a fost abrogat prin Ordin* *237/2019**.*

   **(4)** Echipamentele maritime care respectă cerinţele stabilite în temeiul Directivei 2014/90/UE a Parlamentului European şi a Consiliului din 23 iulie 2014 privind echipamentele maritime şi de abrogare a Directivei 96/98/CE a Consiliului sunt considerate a fi în conformitate cu cerinţele prezentului ordin.

*06/01/2020 - alineatul a fost* *modificat* *prin Ordin* *237/2019*

**ARTICOLUL 6**Cerinţe de siguranţă

   **(1)** Referitor la navele de pasageri noi şi existente din clasele A, B, C şi D, se vor avea în vedere următoarele:

   **a)** construcţia şi întreţinerea corpului navei, a maşinilor principale şi auxiliare, a instalaţiilor electrice şi de automatizare respectă standardele specificate în vederea clasificării pe baza normelor unei organizaţii recunoscute sau a unor norme echivalente aplicate de o administraţie în conformitate cu art. 11 alin. (2) din Directiva 2009/15/CE a Parlamentului European şi a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind normele şi standardele comune pentru organizaţiile cu rol de inspecţie şi control al navelor, precum şi pentru activităţile în domeniu ale administraţiilor maritime;

*06/01/2020 - litera a fost* *modificată* *prin Ordin* *237/2019*

   **b)** se aplică prevederile cap. IV, inclusiv amendamentele din 1988 referitoare la Sistemul mondial pentru caz de sinistru şi pentru siguranţa navigaţiei pe mare, ale cap. V şi ale cap. VI din Convenţia SOLAS 1974, în versiunea sa actualizată;

   **c)** «abrogat» se aplică dispoziţiile referitoare la echipamentul de navigaţie al navei care figurează în regulile 17, 18, 19, 20 şi 21 din cap. V al Convenţiei SOLAS 1974, în versiunea sa actualizată. Echipamentul de navigaţie al navei, menţionat în anexa A.1 la Directiva 96/98/CE a Consiliului din 20 decembrie 1996, în versiunea sa actualizată, şi care respectă dispoziţiile acesteia din urmă, este considerat a fi conform cu cerinţele de aprobare de tip prevăzute de regula 18.1 din cap. V al Convenţiei SOLAS 1974.

*06/01/2020 - litera a fost abrogată prin Ordin* *237/2019**.*

   **(2)** Referitor la navele noi de pasageri, trebuie avute în vedere următoarele:

   **a)** cerinţele generale:

   **(i)** navele noi de pasageri din clasa A trebuie să respecte în totalitate cerinţele Convenţiei SOLAS 1974, în versiunea sa actualizată, şi cerinţele specifice relevante prevăzute în prezentul ordin. Pentru acele reglementări, a căror interpretare SOLAS 1974 o lasă la latitudinea administraţiei, ANR trebuie să aplice interpretările prevăzute în anexa nr. 1;

   **(ii)** navele noi de pasageri din clasele B, C şi D trebuie să respecte prevederile specifice relevante din prezentul ordin;

   **b)** cerinţele pentru liniile de încărcare:

   **(i)** toate navele de pasageri cu o lungime mai mare sau egală cu 24 m trebuie să respecte Convenţia internaţională din 1966 asupra liniilor de încărcare;

   **(ii)** «abrogat» pentru navele noi de pasageri cu o lungime mai mică decât 24 m trebuie să fie aplicate criterii cu un nivel de siguranţă echivalent acelora prevăzute în Convenţia internaţională din 1966 asupra liniilor de încărcare, ţinându-se seama de lungime şi clasă;

*06/01/2020 - subpunctul a fost abrogat prin Ordin* *237/2019**.*

   **(iii)** fără a se ţine seama de pct. (i), navele noi de pasageri din clasa D sunt scutite de cerinţa referitoare la înălţimea minimă a etravei prevăzută în Convenţia LL;

*06/01/2020 - subpunctul a fost* *modificat* *prin Ordin* *237/2019*

   **(iv)** navele noi de pasageri din clasele A, B, C şi D trebuie să aibă o punte continuă.

   **(3)** Referitor la navele de pasageri existente se vor avea în vedere următoarele:

   **a)** navele existente de pasageri din clasa A trebuie să respecte reglementările pentru navele existente de pasageri din Convenţia SOLAS 1974, în versiunea sa actualizată, şi cerinţele specifice aplicabile din prezentul ordin. Pentru acele reglementări a căror interpretare SOLAS 1974 o lasă la latitudinea administraţiei, ANR trebuie să aplice interpretările aşa cum s-a prevăzut în anexa nr. 1;

   **b)** navele de pasageri din clasa B existente trebuie să corespundă prevederilor specifice ale prezentului ordin;

   **c)** navele de pasageri existente din clasele C şi D trebuie să corespundă cerinţelor specifice relevante ale prezentului ordin, iar pentru aspectele care nu sunt reglementate de aceste cerinţe, trebuie respectate normele administraţiei statului de pavilion; aceste norme asigură un nivel de siguranţă echivalent cu cel din cap. II-1 şi II-2 din anexa nr. 1, luând în considerare şi condiţiile locale de exploatare specifice zonelor maritime în care sunt autorizate să opereze aceste nave. Înainte ca navele de pasageri existente din clasele C şi D, care arborează pavilionul român, să poată fi angajate în voiaje interne regulate într-un alt stat membru al UE, ANR trebuie să obţină acordul statului portului privind normele în cauză;

*06/01/2020 - litera a fost* *modificată* *prin Ordin* *237/2019*

   **d)** dacă consideră că normele impuse de administraţia statului portului în temeiul lit. c) de la prezentul alineat nu sunt rezonabile, ANR informează de îndată Comisia cu privire la aceasta.

*06/01/2020 - litera a fost* *modificată* *prin Ordin* *237/2019*

   **e)** «abrogat» reparaţiile, modificările şi transformările cu caracter major, precum şi dotările aferente acestora se supun prevederilor referitoare la nave noi, aşa cum se stipulează la alin. (2) lit. a). Transformările efectuate la navele existente, care au ca scop numai asigurarea unui grad mai mare de supravieţuire a navei, nu vor fi considerate transformări cu caracter major;

*06/01/2020 - litera a fost abrogată prin Ordin* *237/2019**.*

   **f)** «abrogat» prevederile lit. a), numai dacă nu se specifică date mai recente în Convenţia SOLAS 1974, şi prevederile lit. b) şi c), numai dacă în anexa nr. 1 la prezentul ordin nu se indică date mai recente, nu trebuie să se aplice navelor a căror chilă a fost pusă sau care se află într-un stadiu similar de construcţie:

*06/01/2020 - litera a fost abrogată prin Ordin* *237/2019**.*

   **(i)** înainte de 1 ianuarie 1940: până la 1 iulie 2006;

   **(ii)** la 1 ianuarie 1940 sau după această dată, dar înainte de 31 decembrie 1962: până la 1 iulie 2007;

   **(iii)** la 1 ianuarie 1963 sau după această dată, dar înainte de 31 decembrie 1974: până la 1 iulie 2008;

   **(iv)** la 1 ianuarie 1975 sau după această dată, dar înainte de 31 decembrie 1984: până la 1 iulie 2009;

   **(v)** la 1 ianuarie 1985 sau după această dată, dar înainte de 1 iulie 1998: până la 1 iulie 2010.

   **(4)** Referitor la navele de pasageri de mare viteză trebuie avute în vedere următoarele:

   **a)** navele de pasageri de mare viteză construite sau supuse unor reparaţii, modificări ori transformări importante, la 1 ianuarie 1996 sau după această dată, trebuie să respecte cerinţele din regulile X/2 şi X/3 din Convenţia SOLAS 1974, în afară de cazul în care:

   **(i)** chila lor era pusă sau se afla într-un stadiu similar de construcţie înainte de iunie 1998; şi

   **(ii)** livrarea şi intrarea în exploatare au avut loc înainte de decembrie 1998; şi

   **(iii)** respectă în totalitate cerinţele din Codul de siguranţă al ambarcaţiunilor cu forţă portantă dinamică (Codul DSC) adoptat de Adunarea OMI prin Rezoluţia A.373(X), în versiunea sa actualizată;

*06/01/2020 - subpunctul a fost* *modificat* *prin Ordin* *237/2019*

   **b)** navele de pasageri de mare viteză construite înainte de 1 ianuarie 1996 şi care respectă prevederile Codului navelor de mare viteză trebuie să fie certificate conform acestui cod pentru a putea fi exploatate în continuare. Navele de pasageri de mare viteză construite înainte de data de 1 ianuarie 1996 şi care nu sunt conforme Codului navelor de mare viteză nu pot efectua voiaje interne în România decât dacă ele erau deja în exploatare în asemenea voiaje la 5 iunie 1998, caz în care acestea pot fi admise să continue exploatarea lor internă în România. Aceste nave trebuie să respecte Codul DSC, în versiunea sa actualizată;

   **c)** construcţia şi întreţinerea navelor de pasageri de mare viteză şi a echipamentelor acestora respectă normele de clasificare a navelor de pasageri de mare viteză ale unei organizaţii recunoscute sau normele echivalente utilizate de o administraţie, în conformitate cu art. 11 alin. (2) din Directiva 2009/15/CE a Parlamentului European şi a Consiliului din 23 aprilie 2009.

*06/01/2020 - litera a fost* *modificată* *prin Ordin* *237/2019*

   **(5)** În ceea ce priveşte reparaţiile, modificările şi transformările de importanţă majoră, precum şi echiparea şi dotarea aferente navelor noi şi existente, acestea se conformează cerinţelor referitoare la navele noi prevăzute la alin. (2) lit. a); modificările aduse unei nave care au ca unic scop realizarea unui standard superior de supravieţuire nu sunt considerate modificări majore.

*06/01/2020 - alineatul a fost introdus prin Ordin* *237/2019**.*

   **(6)** Navele construite din materiale echivalente înainte de 20 decembrie 2017 se conformează cerinţelor prezentului ordin până la 22 decembrie 2025.

*06/01/2020 - alineatul a fost introdus prin Ordin* *237/2019**.*

**ARTICOLUL 7**Cerinţe de stabilitate şi de scoatere din circulaţie progresivă a navelor de pasageri ro-ro

   **(1)** Navele de pasageri ro-ro din clasa C ale căror chile au fost puse sau care s-au aflat într-un stadiu similar de construcţie la 1 octombrie 2004 sau ulterior acestei date şi toate navele de pasageri ro-ro din clasele A şi B respectă dispoziţiile art. 6, 8 şi 9 din Directiva 2003/25/CE a Parlamentului European şi a Consiliului din 14 aprilie 2003 privind cerinţele de stabilitate pentru navele de pasageri ro-ro.

*06/01/2020 - alineatul a fost* *modificat* *prin Ordin* *237/2019*

   **(2)** «abrogat» Toate navele de pasageri ro-ro din clasele A şi B, a căror chilă este pusă sau care se află într-un stadiu similar de construcţie înainte de 1 octombrie 2004, trebuie să corespundă prevederilor art. 6, 8 şi 9 din Directiva Parlamentului European şi a Consiliului 2003/25/CE din 14 aprilie 2003, cu modificările ulterioare, în afară de cazul în care aceste nave sunt retrase la o ata la care împlinesc vârsta de 30 ani, dar nu mai târziu de 1 octombrie 2015.

*06/01/2020 - alineatul a fost abrogat prin Ordin* *237/2019**.*

**ARTICOLUL 8**Cerinţe de siguranţă pentru persoanele cu mobilitate redusă

   **(1)** ANR trebuie să se asigure că sunt luate măsurile corespunzătoare, unde este posibil, conform instrucţiunilor prevăzute în anexa nr. 3, pentru a permite accesul în siguranţă al persoanelor cu mobilitate redusă la bordul tuturor navelor de pasageri din clasele A, B, C şi D şi la bordul navelor de pasageri de mare viteză, utilizate pentru transportul public, a căror chilă a fost pusă sau care se afla într-un stadiu similar de construcţie la 1 octombrie 2004 sau după această dată.

   **(2)** ANR trebuie să coopereze şi să se consulte cu organizaţiile care reprezintă persoanele cu mobilitate redusă în ceea ce priveşte implementarea instrucţiunilor prevăzute în anexa nr. 3.

   **(3)** În vederea modificării navelor de pasageri din clasele A, B, C şi D şi a navelor de pasageri de mare viteză, utilizate pentru transportul public, a căror chilă a fost pusă sau care se afla într-un stadiu similar de construcţie la 1 octombrie 2004 sau înainte de această dată, ANR trebuie să impună aplicarea instrucţiunilor prevăzute în anexa nr. 3, în măsura în care este rezonabil şi posibil din punct de vedere economic.

*06/01/2020 - alineatul a fost* *modificat* *prin Ordin* *237/2019*

   **(4)** «abrogat» ANR trebuie să prezinte Comisiei Europene un raport privind implementarea prezentului articol în ee ace priveşte toate navele de pasageri menţionate la alin. (1), toate navele de pasageri menţionate la alin. (3) autorizate să transporte mai mult de 400 de pasageri şi toate navele de pasageri de mare viteză.

*06/01/2020 - alineatul a fost abrogat prin Ordin* *237/2019**.*

**ARTICOLUL 9**Cerinţe suplimentare de siguranţă, echivalenţe, exceptări şi măsuri de protecţie

   **(1)** În cazul în care ANR consideră că cerinţele de siguranţă aplicabile pot fi îmbunătăţite în anumite situaţii cauzate de condiţii de natură locală şi în cazul în care necesitatea respectivă este justificată, ea poate, conform procedurii prevăzute la alin. (4), să adopte măsuri de îmbunătăţire a cerinţelor de siguranţă.

   **(2)** ANR poate să adopte, cu respectarea procedurii prevăzute la alin. (4), măsuri care să permită echivalenţe pentru anumite cerinţe specifice ale prezentului ordin, cu condiţia ca eficacitatea acestor echivalenţe să fie cel puţin egală cu cea a acestor cerinţe.

*06/01/2020 - alineatul a fost* *modificat* *prin Ordin* *237/2019*

   **(3)** Cu condiţia să nu existe nicio diminuare a nivelului de siguranţă şi conform procedurii prevăzute la alin. (4), ANR poate adopta măsuri pentru scutirea navelor de la anumite cerinţe specifice din prezentul ordin, pentru voiajele interne care se efectuează în România, incluzând zonele maritime protejate de efectele mării deschise, în anumite condiţii de exploatare, cum ar fi valuri semnificative cu înălţimi mici, perioade restrictive din an, voiaje desfăşurate numai în timpul zilei sau în condiţii climatice sau meteorologice favorabile ori durate restrânse de voiaj sau apropierea de bazele de salvare.

   **(4)** În cazul în care ANR intenţionează să adopte măsuri în conformitate cu oricare dintre alin. (1)-(3), procedura este următoarea:

*06/01/2020 - alineatul a fost* *modificat* *prin Ordin* *237/2019*

   **a)** ANR notifică Comisiei măsurile pe care intenţionează să le adopte, specificând suficiente detalii pentru a se confirma că nivelul de siguranţă este menţinut la un nivel corespunzător.

   **b)** Dacă, în termen de şase luni de la notificare, Comisia adoptă un act de punere în aplicare care cuprinde decizia sa conform căreia măsurile propuse nu se justifică, ANR trebuie să modifice sau să nu adopte măsurile propuse.

   **c)** Măsurile adoptate se menţionează în legislaţia naţională relevantă şi se comunică Comisiei şi celorlalte state membre ale UE.

   **d)** Oricare dintre aceste măsuri se aplică tuturor navelor de pasageri din aceeaşi clasă sau ambarcaţiunilor care funcţionează în aceleaşi condiţii specificate, fără discriminare legată de pavilionul, naţionalitatea sau reşedinţa operatorului navei.

   **e)** Măsurile menţionate la alin. (3) se aplică numai atât timp cât nava sau ambarcaţiunea funcţionează în condiţiile specificate.

   **f)** ANR notifică Comisiei măsurile menţionate la literele b) şi d), prin intermediul unei baze de date pe care Comisia o instituie şi o gestionează în acest scop şi la care Comisia şi statele membre au acces. Comisia pune la dispoziţie măsurile adoptate pe un site web accesibil publicului.

   **(5)** În momentul în care ANR consideră că o navă de pasageri sau o navă de pasageri de mare viteză, care efectuează voiaje interne în România, deşi respectă prevederile prezentului ordin, creează riscul unui pericol major la adresa siguranţei vieţii sau proprietăţii ori mediului, exploatarea respectivei nave de pasageri sau nave de pasageri de mare viteză poate fi suspendată ori pot fi impuse măsuri suplimentare de siguranţă până în momentul în care pericolul respectiv dispare. În situaţiile menţionate mai sus, ANR trebuie să respecte următoarea procedură:

   **a)** informează Comisia Europeană şi administraţiile celorlalte state membre asupra deciziei respective fără întârziere, justificând în aceleaşi timp decizia respectivă;

   **b)** dacă se va decide că decizia ANR de a suspenda exploatarea unei asemenea nave de pasageri sau nave de pasageri de mare viteză ori de a impune măsuri adiţionale nu este justificată pe motive de pericol major pentru siguranţa vieţii sau a proprietăţii ori pentru mediu, ANR trebuie să procedeze la retragerea măsurilor respective.

**ARTICOLUL 10**Adaptări

   **(1)** Orice modificare a prezentului ordin, care se intenţionează a se face, luând în considerare evoluţiile la nivel internaţional, în particular în cadrul OMI, se poate realiza cu aprobarea Comisiei Europene, în vederea adaptării:

   **a)** definiţiilor prevăzute la art. 2 lit. a), b), c), d) şi v);

   **b)** dispoziţiilor privind procedurile şi orientările referitoare la inspecţiile menţionate la art. 11;

   **c)** dispoziţiilor privind Convenţia SOLAS din 1974, în versiunea sa actualizată, şi Codul navelor de mare viteză, în versiunea sa actualizată, prevăzute la art. 4 alin. (3), art. 6 alin. (4), art. 11 alin. (3) şi la art. 12 alin. (3);

   **d)** trimiterilor exprese la convenţiile internaţionale şi la rezoluţiile OMI menţionate la art. 2 lit. f), l), v) şi z), la art. 3 alin. (2) lit. a), la art. 6 alin. (1) lit. b) şi la art. 6 alin. (2) lit. b).

*06/01/2020 - litera a fost* *modificată* *prin Ordin* *237/2019*

   **(2)** Anexele pot fi modificate cu aprobarea Comisiei Europene în vederea:

   **a)** aplicării, în sensul prezentului ordin, a modificărilor aduse textului convenţiilor internaţionale;

   **b)** adaptării specificaţiilor tehnice care se găsesc în modificările aduse la convenţiile internaţionale pentru navele din clasele B, C şi D şi ambarcaţiuni, luând în considerare experienţa acumulată;

*06/01/2020 - litera a fost* *modificată* *prin Ordin* *237/2019*

   **c)** simplificării şi clarificării elementelor tehnice, luând în considerare experienţa dobândită prin implementarea acestora;

*06/01/2020 - litera a fost introdusă prin Ordin* *237/2019**.*

   **d)** actualizării trimiterilor la alte instrumente ale UE care se aplică navelor de pasageri pentru voiaje interne.

*06/01/2020 - litera a fost introdusă prin Ordin* *237/2019**.*

   **(3)** În perioada care precedă intrarea în vigoare a unui act delegat, care se adoptă de Comisie, cu cel puţin trei luni înainte de expirarea perioadei stabilite pe plan internaţional pentru acceptarea tacită a modificării aduse instrumentelor internaţionale prevăzute la art. 2 sau înainte de data prevăzută pentru intrarea în vigoare a respectivei modificări, Ministerul Transporturilor Infrastructurii şi Comunicaţiilor nu va integra modificarea respectivă în legislaţia naţională şi ANR nu va aplica modificarea instrumentului internaţional în cauză.

*06/01/2020 - alineatul a fost* *modificat* *prin Ordin* *237/2019*

**ARTICOLUL 11**Inspecţii

   **(1)** Fiecare navă de pasageri, care arborează pavilionul român, trebuie să facă obiectul următoarelor inspecţii efectuate de ANR:

*06/01/2020 - alineatul a fost* *modificat* *prin Ordin* *237/2019*

   **a)** o inspecţie iniţială înainte ca nava să fie dată în exploatare;

   **b)** o inspecţie periodică o dată la 12 luni; şi

   **c)** inspecţii suplimentare, în funcţie de situaţie.

   **(2)** «abrogat» Fiecare navă existentă de pasageri, care arborează pavilionul român, trebuie să facă obiectul următoarelor inspecţii efectuate de ANR:

*06/01/2020 - alineatul a fost abrogat prin Ordin* *237/2019**.*

   **a)** o inspecţie iniţială, înainte ca nava să fie dată în exploatare pentru voiaje într-un stat gazdă;

   **b)** o inspecţie periodică la fiecare 12 luni;

   **c)** inspecţii suplimentare, dacă este cazul.

   **(3)** Fiecare navă de pasageri de mare viteză, care arborează pavilionul român şi care trebuie să respecte, conform prevederilor art. 6 alin. (4), cerinţele Codului navelor de mare viteză sau pe cele prevăzute de Codul DSC, în versiunea sa actualizată, trebuie să se supună inspecţiilor prevăzute de aceste coduri.

   **(4)** Trebuie să se aplice procedurile şi orientările pertinente referitoare la inspecţiile derulate în vederea emiterii Certificatului de siguranţă pentru navele de pasageri menţionate în Rezoluţia A.997(25) a OMI, în versiunea sa actualizată, privind "Orientările referitoare la inspecţiile desfăşurate în temeiul sistemului armonizat de inspecţii şi certificare, 2007" sau procedurile destinate realizării aceluiaşi obiectiv.

   **(5)** Pentru navele care navighează sub pavilion român, inspecţiile prevăzute la alin. (1)-(3) trebuie să fie efectuate de inspectori ANR sau ai unei organizaţii recunoscute autorizate în conformitate cu prevederile legislaţiei naţionale ori ai unui alt stat membru autorizat de Ministerul Transporturilor şi Infrastructurii să efectueze inspecţii, cu scopul de a se asigura respectarea tuturor cerinţelor aplicabile ale prezentului ordin.

**ARTICOLUL 12**Certificate

   **(1)** Toate navele de pasageri, noi şi existente, care arborează pavilionul român, care îndeplinesc cerinţele prezentului ordin trebuie să deţină un certificat de siguranţă pentru nava de pasageri, în conformitate cu prezentul ordin. Certificatul trebuie să aibă formatul prevăzut în anexa nr. 2. Acest certificat va fi emis de ANR, după efectuarea unei inspecţii iniţiale, conform art. 11 alin. (1) lit. a).

*06/01/2020 - alineatul a fost* *modificat* *prin Ordin* *237/2019*

   **(2)** Certificatul de siguranţă pentru nava de pasageri trebuie să fie emis pentru o perioadă care nu va depăşi 12 luni. Perioada de valabilitate a certificatului poate fi prelungită de către ANR cu o perioadă de graţie de până la o lună de la data înscrisă pe certificat. În momentul în care s-a stabilit o prelungire, noua perioadă de valabilitate a certificatului începe la data expirării certificatului existent, de dinainte de prelungirea sa. Reînnoirea certificatului de siguranţă pentru nava de pasageri poate fi acordată după ce a fost efectuată o inspecţie periodică, aşa cum este prevăzut la art. 11 alin. (1) lit. b) şi alin. (2) lit. b).

   **(3)** Pentru navele de pasageri de mare viteză care arborează pavilionul român şi care respectă prevederile Codului HSC 1994 sau ale Codului HSC 2000, ANR va emite un certificat de siguranţă pentru navele de mare viteză şi un permis de operare a navelor de mare viteză în conformitate cu prevederile codului care se aplică.

   **(4)** Pentru navele de pasageri de mare viteză care arborează pavilionul român şi care respectă cerinţele Codului DSC, în versiunea sa actualizată, ANR va emite un certificat de construcţie şi echipament pentru nave cu sustentaţie dinamică şi un permis de operare a navelor cu sustentaţie dinamică, în conformitate cu prevederile Codului DSC.

   **(5)** Înainte de a emite un permis de operare pentru o navă de pasageri de mare viteză, care arborează pavilionul român şi care este angajată în voiaje interne într-un alt stat membru UE, ANR trebuie să se pună de acord cu administraţia statului portului asupra oricăror condiţii operaţionale asociate cu exploatarea navei în acel stat. ANR înscrie toate aceste condiţii în permisul de operare.

*06/01/2020 - alineatul a fost* *modificat* *prin Ordin* *237/2019*

   **(6)** Oricare dintre condiţiile prevăzute în prezentul ordin va fi menţionată de către ANR în permisul de operare.

   **(7)** Măsurile suplimentare de siguranţă, echivalenţele şi derogările acordate navelor sau ambarcaţiunilor în temeiul art. 9 alin. (1)-(3) şi în conformitate cu acesta se înscriu în certificatul navei sau al ambarcaţiunii.

*06/01/2020 - alineatul a fost* *modificat* *prin Ordin* *237/2019*

**ARTICOLUL 13**Sancţiuni

    Contravenţiile la prevederile prezentului ordin se stabilesc prin hotărâre a Guvernului.

**ARTICOLUL 14**Notificare

    MTI trebuie să comunice Comisiei Europene prevederile prezentului ordin şi ale oricăror alte acte de amendare.

**ARTICOLUL 15**Abrogări

   **(1)** La data intrării în vigoare a prezentului ordin, se abrogă Ordinul ministrului transporturilor, construcţiilor şi turismului nr. 1.041/2003 pentru aprobarea Normelor tehnice privind siguranţa navelor maritime de pasageri care nu efectuează voiaje internaţionale, cod MTCT.ANR-NPAS-2003, publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 605 din 26 august 2003, cu modificările şi completările ulterioare.

   **(2)** Certificatele de siguranţă pentru nava de pasageri, emise în baza ordinului prevăzut la alin. (1), îşi păstrează valabilitatea până la data primei inspecţii efectuate la navă, fără costuri suplimentare pentru armator.

**ARTICOLUL 16**Dispoziţii finale

   **(1)** MTI şi ANR vor duce la îndeplinire prevederile prezentului ordin.

   **(2)** Anexele nr. 1-3\*) fac parte integrantă din prezentul ordin.

   **\*)** Anexele nr. 1-3 se publică în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 503 bis.

   **(3)** Prezentul ordin se publică în Monitorul Oficial al României, Partea I.

**\***

    Prezentul ordin transpune Directiva 2009/45/CE a Parlamentului European şi a Consiliului din 6 mai 2009 privind normele şi standardele de siguranţă pentru navele de pasageri, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, seria L, nr. 163 din 25 iunie 2009, aşa cum a fost amendată prin Directiva 2010/36/UE a Comisiei din 1 iunie 2010 de modificare a Directivei 2009/45/CE a Parlamentului European şi a Consiliului privind regulile şi standardele de siguranţă pentru navele de pasageri, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, seria L, nr. 162 din 29 iunie 2010, precum şi prin Directiva (UE) 2016/844 a Comisiei din 27 mai 2016 de modificare a Directivei 2009/45/CE a Parlamentului European şi a Consiliului privind normele şi standardele de siguranţă pentru navele de pasageri, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, seria L, nr. 141 din 28 mai 2016, aşa cum a fost rectificată prin rectificarea publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, seria L, nr. 193 din 19 iulie 2016.

*16/08/2017 - paragraful a fost* *modificat* *prin Ordin* *1203/2017*

|  |  |
| --- | --- |
|  |  |
|  | Ministrul transporturilor şi infrastructurii, |
|  | Anca Daniela Boagiu |

    Bucureşti, 9 iunie 2011.

    Nr. 422.