|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Ordinul nr. 1510/2020 privind aplicarea Instrucţiunilor de inspecţie din 2019 în conformitate cu Sistemul armonizat de inspectare şi certificare (HSSC), adoptate de Adunarea Organizaţiei Maritime Internaţionale prin Rezoluţia A.1.140(31) din 4 decembrie 2019** *În vigoare de la 31 august 2020**Publicat în Monitorul Oficial, Partea I nr. 792 din 31 august 2020. Formă aplicabilă la* *15 ianuarie 2022**.* |

|  |
| --- |
|  |
| Grupează pe: categorii **ani**

|  |
| --- |
|  |
|  |

 |

 |

*Având în vedere Referatul Direcţiei transport naval nr. 914 din 12.06.2020 privind aplicarea Instrucţiunilor de inspecţie din 2019 în conformitate cu Sistemul armonizat de inspectare şi certificare (HSSC), adoptate de Adunarea Organizaţiei Maritime Internaţionale prin Rezoluţia A.1.140(31) din 4 decembrie 2019,*

*ţinând cont de prevederile regulilor 6-10 din capitolul I al* *Convenţiei* *internaţionale din 1974 pentru ocrotirea vieţii omeneşti pe mare, modificată prin Protocolul din 1988, la care România a aderat prin Ordonanţa Guvernului* *nr. 53/1999**, ale* *art. 13* *şi* *14* *din* *Convenţia* *internaţională din 1966 asupra liniilor de încărcare, modificată prin Protocolul din 1988, la care România a aderat prin Ordonanţa Guvernului* *nr. 53/1999**, ale regulii 4 din anexa I şi ale regulii 10 din anexa II la* *Convenţia* *internaţională din 1973 pentru prevenirea poluării de către nave, modificată prin* *Protocolul* *din 1978 (MARPOL 73/78), acceptat în legislaţia naţională prin Ordonanţa Guvernului* *nr. 53/1999* *şi ale regulii 5 din anexa VI la Convenţia internaţională din 1973 pentru prevenirea poluării de către nave (MARPOL 73/78), modificată prin protocolul din 1997, acceptat în legislaţia naţională prin Ordinul ministrului transporturilor, construcţiilor şi turismului* *nr. 216/2007* *pentru acceptarea* *Codului* *tehnic privind controlul emisiilor de oxizi de azot de la motoarele diesel navale (Codul tehnic NOx) şi a unor amendamente la anexa* *Protocolului* *din 1997 privind amendarea Convenţiei internaţionale din 1973 pentru prevenirea poluării de către nave, aşa cum a fost modificată prin Protocolul din 1978 referitor la aceasta - amendamente la anexa VI la MARPOL 73/78 şi la Codul tehnic NOx, precum şi ale secţiunii 1.5 din* *Codul* *internaţional pentru construcţia şi echipamentul navelor pentru transportul în vrac al produselor chimice periculoase, acceptat în legislaţia naţională prin Legea* *nr. 72/2003**, ale secţiunii 1.5 din anexa 2 din* *Codul* *internaţional pentru construcţia şi echipamentul navelor pentru transportul în vrac al gazelor lichefiate, acceptat în legislaţia naţională prin Legea* *nr. 71/2003**, şi ale secţiunii 1.6 din Codul pentru construcţia şi echipamentul navelor pentru transportul în vrac al produselor chimice periculoase, acceptat în legislaţia naţională prin Legea* *nr. 68/2003**, prin care s-a instituit Sistemul armonizat de inspectare şi certificare şi ale art. 4* *alin. (1)* *din Ordonanţa Guvernului nr. 42/1997 privind transportul maritim şi pe căile navigabile interioare, republicată, cu modificările şi completările ulterioare,*

*în temeiul prevederilor art. 9* *alin. (4)* *din Hotărârea Guvernului nr. 90/2020 privind organizarea şi funcţionarea Ministerului Transporturilor, Infrastructurii şi Comunicaţiilor,*

    ministrul transporturilor, infrastructurii şi comunicaţiilor emite următorul ordin:

   **Art. 1. -**   La inspecţiile navelor maritime care arborează pavilionul român şi efectuează voiajuri internaţionale, Autoritatea Navală Română aplică, după caz, dispoziţiile corespunzătoare din Instrucţiunile de inspecţie din 2019 în conformitate cu Sistemul armonizat de inspectare şi certificare (HSSC), adoptate de Adunarea Organizaţiei Maritime Internaţionale prin Rezoluţia A.1.140(31) din 4 decembrie 2019 prevăzută în anexa\*) care face parte integrantă din prezentul ordin.

   **\*)** Anexa se publică în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 792 bis.

   **Art. 2. -**   În sensul prezentului ordin, abrevierile tratatelor internaţionale la care România este parte, respectiv ale altor instrumente internaţionale cu caracter obligatoriu în temeiul respectivelor tratate, utilizate în anexă, se definesc după cum urmează:

   **1.** CAS înseamnă Sistemul de evaluare a stării navei, aşa cum a fost modificat; România a acceptat şi a publicat acest sistem prin Ordinul ministrului transporturilor şi infrastructurii nr. 124/2011 pentru publicarea acceptării Sistemului de evaluare a stării navei, adoptat de Organizaţia Maritimă Internaţională prin Rezoluţia MEPC.94 (46) a Comitetului pentru Protecţia Mediului Marin din 27 aprilie 2001, şi a amendamentelor la acesta, adoptate prin Rezoluţia MEPC.99 (48) din 11 octombrie 2002, Rezoluţia MEPC.112 (50) din 4 decembrie 2003, Rezoluţia MEPC.131 (53) din 22 iulie 2005 şi Rezoluţia MEPC.155 (55) din 13 octombrie 2006 ale Comitetului pentru Protecţia Mediului Marin;

   **2.** Codul BCH înseamnă Codul pentru construcţia şi echipamentul navelor pentru transportul în vrac al produselor chimice periculoase, aşa cum a fost modificat; România a acceptat acest cod prin Legea nr. 68/2003 privind acceptarea Codului pentru construcţia şi echipamentul navelor pentru transportul în vrac al produselor chimice periculoase (Codul BCH), adoptat de Organizaţia Maritimă Internaţională prin Rezoluţia MEPC.20 (22) a Comitetului pentru Protecţia Mediului Marin la Londra la 5 decembrie 1985, astfel cum a fost modificat prin amendamentele ulterioare, precum şi pentru acceptarea amendamentelor din 1990, 1996, 1999 şi 2000 referitoare la acesta;

   **3.** Codul ESP 2011 înseamnă Codul internaţional din 2011 privind programul intensificat de inspecţii efectuate cu ocazia inspecţiilor la vrachiere şi petroliere (Codul ESP 2011), aşa cum a fost modificat; România a acceptat şi a publicat acest cod prin Ordinul ministrului transporturilor nr. 1.352/2013 pentru publicarea acceptării Codului internaţional din 2011 privind programul intensificat de inspecţii efectuate cu ocazia inspecţiilor la vrachiere şi petroliere (Codul ESP 2011), adoptat de Adunarea Organizaţiei Maritime Internaţionale prin Rezoluţia A.1.049 (27) din 30 noiembrie 2011;

   **4.** Codul FSS înseamnă Codul internaţional pentru instalaţiile de protecţie contra incendiului, aşa cum a fost modificat; România a acceptat acest cod prin art. 5 din Legea nr. 624/2002 pentru acceptarea unor amendamente adoptate prin rezoluţii de către Organizaţia Maritimă Internaţională la Londra la 18 mai 1998, 26 mai 2000, 5 decembrie 2000 şi, respectiv, la 6 iunie 2001 la Convenţia internaţională din 1974 pentru ocrotirea vieţii omeneşti pe mare, adoptată la Londra la 1 noiembrie 1974, precum şi a Codului internaţional pentru instalaţiile de protecţie contra incendiului (Codul FSS), adoptat de Organizaţia Maritimă Internaţională prin Rezoluţia MSC.98 (73) a Comitetului Securităţii Maritime la Londra la 5 decembrie 2000;

   **5.** Codul IBC înseamnă Codul internaţional pentru construcţia şi echipamentul navelor pentru transportul în vrac al produselor chimice periculoase, aşa cum a fost modificat; România a acceptat acest cod prin Legea nr. 72/2003 pentru acceptarea Codului internaţional pentru construcţia şi echipamentul navelor pentru transportul în vrac al produselor chimice periculoase (Codul IBC), adoptat de Organizaţia Maritimă Internaţională prin Rezoluţia MSC.4 (48) a Comitetului Securităţii Maritime la Londra la 17 iunie 1983 şi, respectiv, prin Rezoluţia MEPC.19 (22) a Comitetului pentru Protecţia Mediului Marin la Londra la 5 decembrie 1985, astfel cum a fost modificat prin amendamentele ulterioare, precum şi pentru acceptarea amendamentelor din 1990, 1999 şi 2000 referitoare la acesta;

   **6.** Codul IGC înseamnă Codul internaţional pentru construcţia şi echipamentul navelor pentru transportul în vrac al gazelor lichefiate, aşa cum a fost modificat; România a acceptat acest cod prin Legea nr. 71/2003 pentru acceptarea Codului internaţional pentru construcţia şi echipamentul navelor pentru transportul în vrac al gazelor lichefiate (Codul IGC), adoptat de Organizaţia Maritimă Internaţională prin Rezoluţia MSC.5 (48) a Comitetului Securităţii Maritime la Londra la 17 iunie 1983, astfel cum a fost modificat prin amendamentele din 1992, precum şi pentru acceptarea amendamentelor din 1990, 1994, 1996 şi 2000 referitoare la acesta;

   **7.** Codul IGF înseamnă Codul internaţional privind siguranţa navelor care utilizează gaze sau alţi combustibili cu punct de aprindere scăzut, aşa cum a fost modificat; România a acceptat şi a publicat acest cod prin Ordinul ministrului transporturilor nr. 707/2016 pentru publicarea acceptării Codului internaţional privind siguranţa navelor care utilizează gaze sau alţi combustibili cu punct de aprindere scăzut (Codul IGF), adoptat de Organizaţia Maritimă Internaţională prin Rezoluţia MSC.391 (95) a Comitetului de siguranţă maritimă din 11 iunie 2015;

   **8.** Codul IS înseamnă Codul internaţional din 2008 privind stabilitatea navei în starea intactă, aşa cum a fost modificat; România a acceptat şi publicat acest cod prin Ordinul ministrului transporturilor 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;

   **9.** Codul LSA înseamnă Codul internaţional al mijloacelor de salvare, aşa cum a fost modificat; România a acceptat acest cod prin Ordonanţa Guvernului nr. 37/2001 pentru acceptarea Codului internaţional al mijloacelor de salvare (Codul LSA), adoptat de Organizaţia Maritimă Internaţională prin Rezoluţia Comitetului Securităţii Maritime MSC.48 (66) la Londra la 4 iunie 1996, aprobată prin Legea nr. 34/2002;

   **10.** Codul Polar înseamnă Codul internaţional pentru nave care operează în ape polare adoptat prin Rezoluţia MSC.385 (94) şi, respectiv, prin Rezoluţia MEPC.264 (68); România a acceptat şi publicat acest cod prin Ordinul ministrului transporturilor nr. 1.404/2016 privind publicarea acceptării Codului internaţional pentru nave care operează în ape polare (Codul polar), adoptat de Organizaţia Maritimă Internaţională prin Rezoluţia MSC.385(94) a Comitetului de siguranţă maritimă din 21 noiembrie 2014 şi, respectiv, prin Rezoluţia MEPC.264(68) a Comitetului pentru protecţia mediului marin din 15 mai 2015;

   **11.** Codul privind nivelurile de zgomot la bordul navelor înseamnă Codul privind nivelurile de zgomot la bordul navelor adoptat prin Rezoluţia MSC.337 (91); România a acceptat şi a publicat acest cod prin Ordinul ministrului transporturilor nr. 543/2014 pentru publicarea acceptării Codului privind nivelurile de zgomot la bordul navelor, adoptat de Organizaţia Maritimă Internaţională prin Rezoluţia MSC.337(91) a Comitetului de siguranţă maritimă din 30 noiembrie 2012;

   **12.** Codul STCW înseamnă Codul privind pregătirea, brevetarea/atestarea şi efectuarea serviciului de cart, aşa cum a fost modificat; România a acceptat şi a publicat acest cod prin Ordonanţa Guvernului nr. 122/2000 pentru acceptarea amendamentelor la anexa la Convenţia internaţională privind standardele de pregătire a navigatorilor, brevetare/atestare şi efectuare a serviciului de cart, adoptată la Londra la 7 iulie 1978 (STCW 1978), şi a Codului privind pregătirea, brevetarea/atestarea şi efectuarea serviciului de cart (Codul STCW), adoptate prin Actul final al Conferinţei părţilor la această convenţie la Londra la 7 iulie 1995, precum şi a amendamentelor ulterioare, adoptate prin rezoluţii ale Comitetului Securităţii Maritime al Organizaţiei Maritime Internaţionale, aprobată prin Legea nr. 20/2001;

   **13.** Codul tehnic NOx înseamnă Codul tehnic privind controlul emisiilor de oxizi de azot de la motoarele diesel navale, aşa cum a fost modificat; România a acceptat acest cod prin Ordinul ministrului transporturilor, construcţiilor şi turismului nr. 216/2007 pentru acceptarea Codului tehnic privind controlul emisiilor de oxizi de azot de la motoarele diesel navale (Codul tehnic NOx) şi a unor amendamente la anexa Protocolului din 1997 privind amendarea Convenţiei internaţionale din 1973 pentru prevenirea poluării de către nave, aşa cum a fost modificată prin Protocolul din 1978 referitor la aceasta - amendamente la anexa VI la MARPOL 73/78 şi la Codul tehnic NOx;

   **14.** Convenţia AFS 2001 înseamnă Convenţia internaţională din 2001 privind controlul sistemelor antivegetative dăunătoare utilizate la nave, la care România a aderat prin Legea nr. 585/2004 pentru aderarea la Convenţia internaţională din 2001 privind controlul sistemelor antivegetative dăunătoare utilizate la nave, adoptată la Conferinţa Organizaţiei Maritime Internaţionale la Londra la 5 octombrie 2001;

   **15.** Convenţia COLREG 1972 înseamnă Convenţia referitoare la Regulamentul internaţional din 1972 pentru prevenirea abordajelor pe mare, aşa cum a fost modificată; România a aderat la această convenţie prin Decretul Consiliului de Stat nr. 239/1974 privind aderarea Republicii Socialiste România la Convenţia referitoare la Regulamentul internaţional din 1972 pentru prevenirea abordajelor pe mare, încheiată la Londra la 20 octombrie 1972;

   **16.** Convenţia STCW înseamnă Convenţia internaţională privind standardele de pregătire a navigatorilor, brevetare/atestare şi efectuare a serviciului de cart, aşa cum a fost modificată; România a aderat la această convenţie prin Legea nr. 107/1992 pentru aderarea României la Convenţia internaţională privind standardele de pregătire a navigatorilor, brevetare/atestare şi efectuare a serviciului de cart, adoptată la Londra la 7 iulie 1978 (STCW 1978);

   **17.** LLC 66/88 înseamnă Convenţia internaţională din 1966 asupra liniilor de încărcare, aşa cum a fost modificată prin Protocolul din 1988 referitor la aceasta şi aşa cum a fost modificată ulterior; România a aderat la această convenţie prin Decretul Consiliului de Stat nr. 80/1971 pentru aderarea Republicii Socialiste România la Convenţia internaţională asupra liniilor de încărcare, încheiată la Londra la 5 aprilie 1966, iar la acest protocol prin Ordonanţa Guvernului nr. 53/1999 privind aderarea la unele protocoale şi acceptarea unor amendamente la Convenţia internaţională din 1974 pentru ocrotirea vieţii omeneşti pe mare, încheiată la Londra la 1 noiembrie 1974, la Convenţia internaţională din 1966 asupra liniilor de încărcare, încheiată la Londra la 5 aprilie 1966, şi la Convenţia internaţională din 1973 pentru prevenirea poluării de către nave, modificată prin Protocolul încheiat la Londra la 17 februarie 1978, art. 4, aprobată prin Legea nr. 23/2001;

   **18.** MARPOL înseamnă Convenţia internaţională din 1973 pentru prevenirea poluării de către nave, aşa cum a fost modificată prin Protocolul din 1978 referitor la aceasta şi aşa cum a fost modificată ulterior prin Protocolul din 1997, aşa cum a fost modificată; România a aderat la această convenţie modificată prin Protocolul din 1978 prin Legea nr. 6/1993 pentru aderarea României la Convenţia internaţională din 1973 pentru prevenirea poluării de către nave, modificată prin Protocolul încheiat la Londra la data de 17 februarie 1978, iar la Protocolul din 1997 prin Legea nr. 269/2006 pentru aderarea României la Protocolul din 1997 privind amendarea Convenţiei internaţionale din 1973 pentru prevenirea poluării de către nave, aşa cum a fost modificată prin Protocolul din 1978 referitor la aceasta, adoptat prin Actul final al Conferinţei părţilor la MARPOL 73/78, la Londra la 26 septembrie 1997;

   **19.** Rezoluţia MSC.215 (82) înseamnă Standardul calităţii pentru acoperirile de protecţie de la tancurile destinate balastării cu apă de mare de la bordul tuturor tipurilor de nave şi de la spaţiile din dublu bordaj al vrachierelor, aşa cum a fost modificat; România a acceptat şi a publicat acest standard prin Ordinul ministrului transporturilor şi infrastructurii nr. 639/2009 privind publicarea acceptării Standardului calităţii pentru acoperirile de protecţie de la tancurile destinate balastării cu apă de mare de la bordul tuturor tipurilor de nave şi de la spaţiile din dublu bordaj al vrachierelor, adoptat de Organizaţia Maritimă Internaţională prin Rezoluţia MSC.215(82) a Comitetului Securităţii Maritime din 8 decembrie 2006;

   **20.** Rezoluţia MSC.287 (87) înseamnă Standardele internaţionale pentru construcţia navelor bazate pe obiectivele aplicabile vrachierelor şi petrolierelor; România a acceptat şi a publicat aceste standarde prin Ordinul ministrului transporturilor şi infrastructurii nr. 845/2011 privind publicarea acceptării Standardelor internaţionale pentru construcţia navelor bazate pe obiectivele aplicabile vrachierelor şi petrolierelor, adoptate de Organizaţia Maritimă Internaţională prin Rezoluţia MSC.287(87) a Comitetului Securităţii Maritime din 20 mai 2010;

   **21.** Rezoluţia MSC.288 (87) înseamnă Standardul de calitate pentru acoperiri de protecţie a tancurilor de marfă pentru transportul de hidrocarburi ale petrolierelor care transportă ţiţei, aşa cum a fost modificat; România a acceptat şi a publicat acest standard prin Ordinul ministrului transporturilor şi infrastructurii nr. 846/2011 privind publicarea acceptării Standardului de calitate pentru acoperiri de protecţie a tancurilor de marfă pentru transportul de hidrocarburi ale petrolierelor care transportă ţiţei, adoptat de Organizaţia Maritimă Internaţională prin Rezoluţia MSC.288(87) a Comitetului Securităţii Maritime din 14 mai 2010;

   **22.** Rezoluţia MSC.289 (87) înseamnă Standardul de calitate pentru mijloace alternative de protecţie contra coroziunii tancurilor de marfă pentru transportul de hidrocarburi ale petrolierelor care transportă ţiţei; România a acceptat şi a publicat acest standard prin Ordinul ministrului transporturilor şi infrastructurii nr. 848/2011 privind publicarea acceptării Standardului de calitate pentru mijloace alternative de protecţie contra coroziunii tancurilor de marfă pentru transportul de hidrocarburi ale petrolierelor care transportă ţiţei, adoptat de Organizaţia Maritimă Internaţională prin Rezoluţia MSC.289(87) a Comitetului Securităţii Maritime din 14 mai 2010;

   **23.** SOLAS 74/88 înseamnă Convenţia internaţională din 1974 pentru ocrotirea vieţii omeneşti pe mare, aşa cum a fost modificată prin Protocolul din 1988 referitor la aceasta şi aşa cum a fost modificată ulterior; România a aderat la această convenţie prin Decretul Consiliului de Stat nr. 80/1979 pentru aderarea Republicii Socialiste România la Convenţia internaţională din 1974 pentru ocrotirea vieţii omeneşti pe mare, încheiată la Londra la 1 noiembrie 1974, iar la acest protocol prin art. 1 din Ordonanţa Guvernului nr. 53/1999 privind aderarea la unele protocoale şi acceptarea unor amendamente la Convenţia internaţională din 1974 pentru ocrotirea vieţii omeneşti pe mare, încheiată la Londra la 1 noiembrie 1974, la Convenţia internaţională din 1966 asupra liniilor de încărcare, încheiată la Londra la 5 aprilie 1966, şi la Convenţia internaţională din 1973 pentru prevenirea poluării de către nave, modificată prin Protocolul încheiat la Londra la 17 februarie 1978, aprobată prin Legea nr. 23/2001.

   **Art. 3. -**   Autoritatea Navală Română va duce la îndeplinire dispoziţiile prezentului ordin.

   **Art. 4. -**   La data intrării în vigoare a prezentului ordin, Ordinul ministrului transporturilor nr. 819/2013 privind aplicarea Instrucţiunilor de inspecţie din 2011 în conformitate cu Sistemul armonizat de inspectare şi certificare (HSSC), adoptate de Adunarea Organizaţiei Maritime Internaţionale prin Rezoluţia A.1.053 (27) din 30 noiembrie 2011, precum şi a amendamentelor ulterioare la aceasta, publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 364 şi 364 bis din 19 iunie 2013, cu modificările şi completările ulterioare, se abrogă.

   **Art. 5. -**   Prezentul ordin se publică în Monitorul Oficial al României, Partea I.

|  |  |
| --- | --- |
|  |  |
|  | p. Ministrul transporturilor, infrastructurii şi comunicaţiilor,Ionel Scrioşteanu,secretar de stat  |

    Bucureşti, 30 iulie 2020.

    Nr. 1.510.