Ministerul Transporturilor, Infrastructurii şi Comunicaţiilor - Ordin nr. 926/2020 din 29 aprilie 2020

**Ordinul nr. 926/2020 privind inspecţiile obligatorii la navele de pasageri de tip Ro-Ro, precum şi la navele de pasageri de mare viteză care operează în serviciu regulat**

În vigoare de la 07 mai 2020

Publicat în Monitorul Oficial, Partea I nr. 368 din 07 mai 2020. Formă aplicabilă la [15 ianuarie 2022](dataIncarcare:).

    Văzând Referatul Direcţiei Transport Naval nr. 3.066/125 din 23.01.2020 de aprobare a ordinului ministrului transporturilor, infrastructurii şi comunicaţiilor privind inspecţiile obligatorii la navele de pasageri de tip Ro-Ro, precum şi la navele de pasageri de mare viteză care operează în serviciu regulat,

    luând în considerare prevederile [art. 2](act:69295%2013179039) din Legea nr. 157/2005 pentru ratificarea [Tratatului](act:97376%200) 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. 4 [alin. (1)](act:13091%2037785261) şi [(2)](act:13091%2010112406) din Ordonanţa Guvernului nr. 42/1997 privind transportul maritim şi pe căile navigabile interioare, republicată, cu modificările şi completările ulterioare, şi al prevederilor art. 9 [alin. (4)](act:3617282%20310851340) din Hotărârea Guvernului nr. 90/2020 privind organizarea şi funcţionarea Ministerului Transporturilor, Infrastructurii şi Comunicaţiilor,

    ministrul transporturilor, infrastructurii şi comunicaţiilor emite prezentul ordin.

**ARTICOLUL 1**Domeniu de aplicare   
**(1)** Prezentul ordin stabileşte sistemul de inspecţii obligatorii la navele de pasageri de tip Ro-Ro şi la navele de pasageri de mare viteză care operează în serviciu regulat spre sau dinspre porturi româneşti.

**(2)** Prevederile prezentului ordin se aplică navelor de pasageri de tip Ro-Ro şi navelor de pasageri de mare viteză care sunt angajate:

**a)** în serviciu regulat dinspre un port românesc către un port dintr-un stat terţ, în cazul în care nava arborează pavilion român; sau

**b)** în serviciu regulat de voiajuri interne, în zone maritime în care navele din clasa A pot opera, în conformitate cu [art. 4](act:258881%20307561377) din Ordinul ministrului transporturilor şi infrastructurii nr. 422/2011 privind normele tehnice de siguranţă pentru navele maritime de pasageri, cu modificările şi completările ulterioare.

**(3)** Prezentul ordin nu se aplică navelor de pasageri de tip Ro-Ro şi navelor de pasageri de mare viteză care intră sub incidenţa Hotărârii Guvernului [nr. 811/2010](act:136987%200) privind controlul statului portului, cu modificările şi completările ulterioare.

**ARTICOLUL 2**Definiţii   
În înţelesul prezentului ordin, termenii utilizaţi se definesc după cum urmează:

**a)** autoritatea competentă:

**(i)** administraţia statului pavilionului - autorităţile competente ale statului care acordă navelor de pasageri de tip Ro-Ro şi navelor de pasageri de mare viteză dreptul de a arbora pavilionul acestuia;

**(ii)** Autoritatea Navală Română - autoritatea centrală de specialitate în domeniul siguranţei navigaţiei şi al securităţii navelor, în subordinea Ministerului Transporturilor, Infrastructurii şi Comunicaţiilor, căreia i s-au delegat competenţele privind acordarea dreptului de arborare a pavilionului român, prelungirea, suspendarea sau retragerea acestuia şi emiterea actelor de naţionalitate, precum şi competenţele privind aplicarea prevederilor prezentului ordin, denumită în continuare ANR;

**b)** certificate:

**(i)** pentru navele de pasageri de tip Ro-Ro şi pentru navele de pasageri de mare viteză angajate în voiajuri internaţionale, certificatele de siguranţă emise în conformitate cu cerinţele Convenţiei SOLAS 1974, astfel cum a fost amendată, respectiv în conformitate cu Codul pentru navele de mare viteză, împreună cu listele echipamentelor relevante ataşate;

**(ii)** pentru navele de pasageri de tip Ro-Ro şi pentru navele de pasageri de mare viteză angajate în voiajuri interne, certificatele de siguranţă emise în conformitate cu prevederile Ordinului ministrului transporturilor şi infrastructurii [nr. 422/2011](act:258881%200) privind normele tehnice de siguranţă pentru navele maritime de pasageri, cu modificările şi completările ulterioare, împreună cu listele echipamentelor relevante ataşate;

**c)** 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](act:108398%200) 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](act:119133%200) 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;

**d)** companie - o companie sau o persoană care operează una sau mai multe nave de pasageri de tip Ro-Ro şi/sau o navă de pasageri de mare viteză şi care a convenit să preia toate îndatoririle şi responsabilităţile impuse de [Codul internaţional de management](act:57337%200) pentru exploatarea în siguranţă a navelor şi pentru prevenirea poluării (Codul I.S.M.) în versiunea sa actualizată sau, în cazul în care nu se aplică capitolul IX din SOLAS 74, proprietarul sau operatorul sau navlositorul navei nude, care a preluat de la proprietar responsabilitatea pentru operarea navei de pasageri de tip Ro-Ro sau a navei de pasageri de mare viteză, de la proprietarul acestora;

**e)** Convenţia SOLAS 1974 - [Convenţia](act:76059%200) internaţională pentru ocrotirea vieţii omeneşti pe mare, împreună cu protocoalele şi amendamentele ulterioare la aceasta, la care România a aderat prin Decretul [nr. 80/1979](act:96755%200), în versiunea sa actualizată;

**f)** HSSC - Instrucţiunile de inspecţie pentru Sistemul armonizat de inspectare şi certificare (HSSC), adoptat de Adunarea Organizaţiei Maritime Internaţionale, în versiunea actualizată, conform Ordinului ministrului transporturilor [nr. 819/2013](act:371490%200) 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.1053 (27) din 30 noiembrie 2011, precum şi a amendamentelor ulterioare la aceasta, cu modificările şi completările ulterioare;

**g)** inspector - un angajat al ANR autorizat în mod corespunzător de către aceasta să efectueze inspecţiile prevăzute în prezentul ordin răspunde în faţa ANR şi îndeplineşte criteriile minime specificate în anexa [nr. 11](act:136987%2043896416) la Hotărârea Guvernului nr. 811/2010 privind controlul statului portului, cu modificările şi completările ulterioare;

**h)** navă de pasageri de mare viteză - navă de mare viteză aşa cum este definită în Convenţia SOLAS 1974, cap. X, Regula I, care transportă mai mult de 12 pasageri;

**i)** navă de pasageri de tip Ro-Ro - navă de pasageri cu facilităţi pentru îmbarcarea şi debarcarea vehiculelor rutiere sau feroviare pe propriile roţi şi care transportă mai mult de 12 pasageri;

**j)** serviciu regulat - o serie de curse ale navelor de pasageri de tip Ro-Ro şi ale navelor de pasageri de mare viteză organizate astfel încât să deservească traficul între aceleaşi două sau mai multe porturi sau o serie de curse de la şi către acelaşi port fără escale intermediare, fie după un orar publicat, fie prin efectuarea unor curse cu o astfel de regularitate ori frecvenţă încât să constituie o serie sistematică ce poate fi recunoscută ca atare;

**k)** voiaj intern - voiaj efectuat în zone maritime între un port românesc şi acelaşi port sau un alt port românesc;

**l)** zonă maritimă - orice zonă stabilită în conformitate cu prevederile [art. 4](act:258881%20307561377) din Ordinul ministrului transporturilor şi infrastructurii nr. 422/2011 privind normele tehnice de siguranţă pentru navele maritime de pasageri, cu modificările şi completările ulterioare.

**ARTICOLUL 3**Inspecţii iniţiale   
**(1)** Înainte ca o navă de pasageri de tip Ro-Ro sau o navă de pasageri de mare viteză să înceapă operarea în cadrul unui serviciu regulat conform prezentului ordin, ANR efectuează o inspecţie iniţială, care constă în:

**a)** verificarea conformităţii cu cerinţele prevăzute în anexa [nr. 1](act:3692946%20315127675); şi

**b)** o inspecţie efectuată în conformitate cu anexa [nr. 2](act:3692946%20315127688), în urma căreia inspectorul stabileşte dacă nava de pasageri de tip Ro-Ro sau nava de pasageri de mare viteză îndeplineşte cerinţele necesare pentru operarea în condiţii de siguranţă a unui serviciu regulat.

**(2)** Inspecţia iniţială este efectuată de către un inspector.

**(3)** La solicitarea ANR, companiile prezintă dovezi privind conformitatea cu cerinţele din anexa nr. 1 înainte de inspecţia iniţială, dar nu cu mai mult de o lună înaintea acesteia.

**ARTICOLUL 4**Excepţii de la obligaţia privind inspecţia iniţială   
**(1)** În cazul inspecţiei iniţiale, ANR poate decide să nu aplice anumite cerinţe sau proceduri din anexele [nr. 1](act:3692946%20315127675) şi [2](act:3692946%20315127688) relevante pentru orice verificări ale statului de pavilion sau inspecţii anuale efectuate în cursul ultimelor 6 luni, cu condiţia ca procedurile şi orientările relevante privind verificările specificate în HSSC sau procedurile concepute să atingă acelaşi obiectiv să fi fost îndeplinite. ANR transferă informaţiile relevante către baza de date privind inspecţiile, instituită în conformitate cu [art. 10](act:3692946%20315127654).

**(2)** Când o navă de pasageri de tip Ro-Ro sau o navă de pasageri de mare viteză urmează să fie angajată într-un serviciu regulat, ANR poate să ţină cont de verificările şi de inspecţiile efectuate la aceasta pentru operarea într-un serviciu regulat anterior reglementat prin prezentul ordin. În cazul în care ANR constată că verificările şi inspecţiile anterioare respective sunt relevante pentru noile condiţii de operare, inspecţiile prevăzute la art. 3 [alin. (1)](act:3692946%20315127619) nu este necesar să fie efectuate la nava de pasageri de tip Ro-Ro sau nava de pasageri de mare viteză care începe să opereze în noul serviciu regulat.

**(3)** La solicitarea unei companii, ANR poate confirma anticipat acordul său pentru recunoaşterea inspecţiilor şi verificărilor anterioare ca relevante pentru noile condiţii operaţionale.

**(4)** În cazul în care, ca urmare a unor împrejurări neprevăzute, trebuie să se introducă rapid o navă de pasageri de tip Ro-Ro sau o navă de pasageri de mare viteză substitut pentru a asigura continuitatea serviciului, iar prevederile [alin. (2)](act:3692946%20315127626) nu sunt aplicabile, ANR poate permite navei substitut să înceapă operarea, cu condiţia ca:

**a)** o inspecţie vizuală şi o verificare a documentelor să nu ridice probleme legate de îndeplinirea cerinţelor necesare pentru operarea în siguranţă a navei de pasageri de tip Ro-Ro substitut sau navei de pasageri de mare viteză substitut; şi

**b)** ANR să finalizeze inspecţia iniţială prevăzută în art. 3 [alin. (1)](act:3692946%20315127619), în termen de o lună de la începerea operării.

**ARTICOLUL 5**Inspecţii periodice   
**(1)** ANR trebuie să efectueze o dată la 12 luni următoarele inspecţii:

**a)** o inspecţie, în conformitate cu anexa [nr. 2](act:3692946%20315127688); şi

**b)** o inspecţie în cursul unui serviciu regulat, care să se desfăşoare după minimum 4 luni şi maximum 8 luni de la data inspecţiei menţionate la lit. a) şi care vizează elementele enumerate în anexa [nr. 3](act:3692946%20315127713) şi, conform competenţelor profesionale ale inspectorului, constituie un număr suficient de elemente enumerate în anexele [nr. 1](act:3692946%20315127675) şi [2](act:3692946%20315127688) pentru a asigura faptul că nava de pasageri de tip Ro-Ro sau nava de pasageri de mare viteză continuă să îndeplinească toate cerinţele necesare pentru operarea în condiţii de siguranţă. O inspecţie iniţială în conformitate cu [art. 3](act:3692946%20315127618) se consideră a fi o inspecţie în sensul lit. a).

**(2)** Inspecţia menţionată la alin. (1) [lit. a)](act:3692946%20315127633) poate fi efectuată, dacă ANR acceptă acest lucru, simultan sau în conjuncţie cu verificarea anuală a statului de pavilion, cu condiţia de a fi efectuată în conformitate cu procedurile şi orientările relevante referitoare la verificări, astfel cum sunt specificate în HSSC, sau în conformitate cu proceduri concepute în vederea atingerii aceluiaşi obiectiv.

**(3)** ANR trebuie să efectueze o inspecţie, în conformitate cu procedurile prevăzute în anexa [nr. 2](act:3692946%20315127688), de fiecare dată când nava de pasageri de tip Ro-Ro sau nava de pasageri de mare viteză suferă reparaţii, modificări ori transformări majore sau atunci când are loc o schimbare a managementul navei ori un transfer de clasă al navei. Cu toate acestea, în cazul schimbării managementului navei sau al unui transfer de clasă, ANR poate scuti nava de pasageri de tip Ro-Ro sau nava de pasageri de mare viteză de inspecţia prevăzută în prima teză a prezentului alineat după ce ia în considerare inspecţiile efectuate anterior la nava de pasageri de tip Ro-Ro ori la nava de pasageri de mare viteză, cu condiţia ca schimbarea respectivă sau transferul respectiv să nu afecteze operarea în siguranţă a navei în cauză.

**ARTICOLUL 6**Raportul de inspecţie   
**(1)** La terminarea oricărei inspecţii efectuate în temeiul prezentului ordin, inspectorul întocmeşte un raport în conformitate cu anexa [nr. 9](act:136987%2043896256) la Hotărârea Guvernului nr. 811/2010 privind controlul statului portului, cu modificările şi completările ulterioare.

**(2)** Informaţiile conţinute în raport se comunică bazei de date prevăzute la [art. 10](act:3692946%20315127654). O copie a raportului de inspecţie se pune, de asemenea, la dispoziţia comandantului navei.

**ARTICOLUL 7**Remedierea deficienţelor, interzicerea plecării şi suspendarea inspecţiei   
**(1)** ANR se asigură că toate deficienţele confirmate sau descoperite în cadrul unei inspecţii efectuate în conformitate cu prezentul ordin sunt remediate.

**(2)** În cazul în care deficienţele sunt în mod clar periculoase pentru sănătate sau siguranţă ori reprezintă un pericol imediat pentru sănătatea sau viaţa oamenilor, pentru nava de pasageri de tip Ro-Ro, pentru nava de pasageri de mare viteză sau pentru echipajul şi pasagerii acesteia, ANR se asigură că nava în cauză face obiectul unui ordin de interzicere a plecării. O copie a ordinului de interzicere a plecării se pune, de asemenea, la dispoziţia comandantului navei.

**(3)** Ordinul de interzicere a plecării nu se anulează decât după ce deficienţa a fost remediată, iar pericolul a fost îndepărtat într-un mod considerat satisfăcător de ANR sau după ce ANR stabileşte, sub rezerva oricăror condiţii necesare, că nava poate naviga sau că operarea se poate relua fără vreun risc pentru siguranţa şi sănătatea pasagerilor sau a echipajului ori pentru nava respectivă sau pentru alte nave.

**(4)** Dacă o deficienţă menţionată la [alin. (2)](act:3692946%20315127642) nu poate fi remediată rapid în portul în care a fost confirmată sau descoperită, ANR poate fi de acord să permită navei să se deplaseze până la un şantier de reparaţii corespunzător, unde deficienţa poate fi remediată rapid.

**(5)** În circumstanţe excepţionale în care starea generală a unei nave de pasageri de tip Ro-Ro sau a unei nave de pasageri de mare viteză este în mod evident sub standard, ANR poate suspenda inspecţia navei respective până când compania ia măsurile necesare pentru a se asigura că nava de pasageri de tip Ro-Ro sau nava de pasageri de mare viteză nu mai prezintă pericol imediat pentru siguranţă sau sănătate, pentru viaţa echipajului şi a pasagerilor ori pentru a se asigura că respectă cerinţele relevante ale convenţiilor internaţionale aplicabile.

**(6)** În cazul în care ANR suspendă inspecţia în conformitate cu alin. (5), nava de pasageri de tip Ro-Ro sau nava de pasageri de mare viteză face automat obiectul unui ordin de interzicere a plecării. Ordinul de interzicere a plecării se anulează dacă inspecţia a fost reluată şi s-a încheiat cu succes şi dacă au fost îndeplinite condiţiile prevăzute la [alin. (3)](act:3692946%20315127643) sau la art. 9 [alin. (2)](act:3692946%20315127653).

**(7)** Pentru a evita congestionarea portului, ANR poate autoriza mutarea într-o altă zonă a portului a unei nave de pasageri de tip Ro-Ro sau a unei nave de pasageri de mare viteză care face obiectul unui ordin de interzicere a plecării, în cazul în care acest lucru poate fi realizat în condiţii de siguranţă. Cu toate acestea, riscul de congestionare a portului nu este luat în considerare atunci când se ia hotărârea de a emite sau de a anula un ordin de interzicere a plecării. Administraţia portuară facilitează adăpostirea acestor nave.

**ARTICOLUL 8**Dreptul la o cale de atac   
**(1)** Compania are dreptul să conteste ordinul de interzicere a plecării emis de ANR. Contestaţia nu suspendă ordinul de interzicere a plecării, cu excepţia cazului în care sunt luate măsuri provizorii, în conformitate cu legislaţia naţională. ANR elaborează şi menţine proceduri corespunzătoare în acest sens, în conformitate cu legislaţia naţională.

**(2)** ANR trebuie să informeze comandantul navei de pasageri de tip Ro-Ro sau al navei de pasageri de mare viteză care face obiectul unui ordin de interzicere a plecării despre dreptul la o cale de atac şi despre procedurile aplicabile. Atunci când, ca urmare a unei contestaţii, este anulat sau modificat un ordin de interzicere a plecării, ANR se asigură că baza de date prevăzută la [art. 10](act:3692946%20315127654) este actualizată în consecinţă fără întârziere.

**ARTICOLUL 9**Costuri   
**(1)** Dacă în cursul inspecţiilor menţionate la [art. 3](act:3692946%20315127618) şi [5](act:3692946%20315127631) se confirmă sau se descoperă deficienţe care conduc la un ordin de interzicere a plecării, toate costurile aferente inspecţiilor sunt suportate de companie.

**(2)** Ordinul de interzicere a plecării nu se anulează decât după efectuarea plăţii integrale sau dacă se oferă o garanţie suficientă pentru rambursarea costurilor.

**ARTICOLUL 10**Rapoarte de inspecţie   
**(1)** ANR utilizează baza de date privind inspecţiile, creată, întreţinută şi actualizată de către Comisia Europeană, care conţine toate informaţiile necesare pentru punerea în aplicare a sistemului de inspecţii prevăzut în prezentul ordin. Această bază de date se întemeiază pe baza de date privind inspecţiile menţionată la [art. 24](act:280504%2059070629) din Directiva 2009/16/CE a Parlamentului European şi a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind controlul statului portului, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene nr. L 131 din 28 mai 2009, şi are funcţii similare acesteia din urmă.

**(2)** ANR se asigură că informaţiile referitoare la inspecţiile efectuate în conformitate cu prezentul ordin, inclusiv informaţiile privind deficienţele şi ordinele de interzicere a plecării, sunt transferate fără întârziere în baza de date privind inspecţiile de îndată ce este finalizat raportul de inspecţie sau este anulat ordinul de interzicere a plecării. În ceea ce priveşte detaliile informaţiilor, dispoziţiile anexei [nr. 13](act:136987%2043896452) la Hotărârea Guvernului nr. 811/2010 privind controlul statului portului, cu modificările şi completările ulterioare, se aplică mutatis mutandis.

**(3)** Informaţiile transferate în baza de date privind inspecţiile trebuie să fie validate de către ANR în termen de 72 de ore, în vederea publicării.

**(4)** ANR are acces la toate informaţiile înregistrate în baza de date privind inspecţiile care sunt relevante pentru punerea în aplicare a sistemului de inspecţii prevăzut în prezentul ordin şi în Directiva [2009/16/CE](act:280504%200).

**ARTICOLUL 11**Sancţiuni   
Contravenţiile la prevederile prezentului ordin se stabilesc prin hotărâre a Guvernului.

**ARTICOLUL 12**Punere în aplicare şi notificare   
**(1)** ANR va duce la îndeplinire prevederile prezentului ordin.

**(2)** Ministerul Transporturilor, Infrastructurii şi Comunicaţiilor comunică Comisiei Europene textul prezentului ordin, precum şi textele principalelor dispoziţii de drept intern pe care le adoptă în domeniul reglementat de prezentul ordin.

**ARTICOLUL 13**Anexe   
Anexele [nr. 1](act:3692946%20315127675)-[3](act:3692946%20315127713) fac parte integrantă din prezentul ordin.

**ARTICOLUL 14**Publicare   
Prezentul ordin se publică în Monitorul Oficial al României, Partea I.

**ARTICOLUL 15**Abrogare   
La data intrării în vigoare a prezentului ordin se abrogă Ordinul ministrului transporturilor, construcţiilor şi turismului [nr. 389/2006](act:84740%200) pentru aprobarea sistemului de inspecţii obligatorii la navele de tip feribot Ro-Ro, precum şi la navele de pasageri de mare viteză care operează în serviciu regulat publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 322 din 10 aprilie 2006, cu modificările ulterioare.

\*

    Prezentul ordin transpune [art. 1](act:2619038%20248891514)-[13](act:2619038%20248891591) şi [art. 17](act:2619038%20248891651) din Directiva [2017/2110/UE](act:2619038%200) a Parlamentului European şi a Consiliului din 15 noiembrie 2017 privind un sistem de inspecţii pentru operarea în condiţii de siguranţă a navelor de pasageri de tip Ro-Ro şi a navelor de pasageri de mare viteză care desfăşoară servicii regulate şi de modificare a Directivei [2009/16/CE](act:280504%200) şi de abrogare a Directivei [1999/35/CE](act:271183%200) a Consiliului.

|  |  |
| --- | --- |
|  |  |
|  | Ministrul transporturilor, infrastructurii şi comunicaţiilor, Lucian Nicolae Bode |

    Bucureşti, 29 aprilie 2020.

    Nr. 926.

**ANEXA Nr. 1**

CERINŢE SPECIFICE  
pentru navele care desfăşoară servicii regulate  
(prevăzute în art. 3 şi 5 din ordin)

    Inspectorul Autorităţii Navale Române verifică următoarele:

**1.** comandantul deţine, înainte ca nava să plece în voiaj, informaţiile corespunzătoare privind disponibilitatea sistemelor de coastă pentru dirijarea navigaţiei, precum şi alte sisteme de informaţii care să îl sprijine în manevrarea în condiţii de siguranţă pe perioada voiajului şi foloseşte în navigaţie aceste sisteme de informaţii stabilite de statele gazdă;

**2.** sunt respectate prevederile relevante ale punctelor 2-6 din Circulara MSC 699 din 17 iulie 1995 privind "Orientări revizuite pentru instrucţiunile de siguranţă destinate pasagerilor";

**3.** tabelul cu programul de lucru la bordul navei este plasat într-un loc uşor accesibil şi conţine:

**a)** programul pentru serviciu pe mare şi serviciu în port; şi

**b)** numărul maxim de ore de lucru sau numărul minim de ore de odihnă necesare pentru serviciul de cart;

**4.** comandantul nu este împiedicat să ia orice decizie pe care o consideră necesară, pe baza judecăţii sale profesionale, pentru navigarea şi operarea în siguranţă a navei, în special în condiţii meteorologice grele şi mare foarte agitată;

**5.** comandantul ţine evidenţa activităţilor şi incidentelor de navigaţie care sunt importante pentru siguranţa navigaţiei;

**6.** orice defecţiune sau deformare permanentă a porţilor din bordaj şi a bordajului metalic convex al corpului navei, care poate afecta integritatea navei de pasageri de tip Ro-Ro sau a navei de pasageri de mare viteză, precum şi orice deficienţe în sistemele de comandă şi control pentru închiderea acestor porţi sunt aduse prompt la cunoştinţă atât administraţiei statului pavilionului, cât şi statului gazdă şi sunt reparate prompt, într-un mod considerat satisfăcător de către acestea;

**7.** un plan de voiaj actualizat este disponibil înaintea plecării în voiaj a navei de pasageri de tip Ro-Ro sau a navei de pasageri de mare viteză. La elaborarea planului de voiaj trebuie să se ţină seama de orientările privind planificarea voiajurilor stabilite de Organizaţia Maritimă Internaţională prin Rezoluţia A.893(21) a Adunării Organizaţiei Maritime Internaţionale din 25 noiembrie 1999, "Orientări referitoare la planificarea voiajurilor";

**8.** sunt aduse la cunoştinţă pasagerilor informaţii generale referitoare la asistenţa pentru persoanele în vârstă şi a celor cu dizabilităţi aflate la bord şi care pot fi puse la dispoziţia persoanelor cu deficienţe de vedere, în formate potrivite.

**ANEXA Nr. 2**

PROCEDURI PENTRU INSPECŢII  
(prevăzute în art. 3 şi 5 din ordin)

**1.** Inspecţiile asigură îndeplinirea cerinţelor legale emise de către sau în numele statului de pavilion, în special a celor legate de construcţie, de compartimentare şi stabilitate, de maşini şi instalaţii electrice, de încărcare şi stabilitate, de protecţia împotriva incendiilor, de numărul maxim de pasageri, de mijloacele de salvare a vieţii şi de transportul mărfurilor periculoase, de radiocomunicaţii şi de navigaţie. În acest scop inspecţiile includ:

**a)** pornirea generatorului de avarie;

**b)** inspecţia iluminatului de avarie;

**c)** inspecţia sursei de alimentare de avarie pentru staţiile radio;

**d)** o testare a sistemului de comunicare cu publicul;

**e)** rolul de incendiu, care să includă o demonstrare a capacităţii de a utiliza echipamentul pentru pompieri;

**f)** punerea în funcţiune a pompei de incendiu de avarie cu două manici de incendiu conectate la conducta principală de stins incendiul;

**g)** testarea închiderii de la distanţă a alimentării cu combustibil a caldarinelor, motoarelor principale şi auxiliare şi a ventilatoarelor;

**h)** testarea comenzilor de la distanţă şi locale privind închiderea obturatoarelor;

**i)** testarea detectorului de incendiu şi a sistemului de alarmă;

**j)** testarea închiderii corespunzătoare a uşilor etanşe la incendiu;

**k)** funcţionarea pompelor de santină;

**l)** închiderea uşilor porţilor etanş atât prin comandă locală, cât şi prin telecomandă;

**m)** o demonstraţie care să arate că membrii-cheie ai echipajului sunt familiarizaţi cu planul de vitalitate al navei;

**n)** coborârea la apă a cel puţin unei bărci de salvare de urgenţă şi a unei bărci de salvare, pornirea şi verificarea sistemului lor de propulsie şi de guvernare, recuperarea lor din apă şi arimarea lor în poziţia normală de la bord;

**o)** verificarea inventarului bărcilor de salvare şi al bărcilor de salvare de urgenţă;

**p)** testarea instalaţiei de guvernare a navei şi a sistemului auxiliar de guvernare.

**2.** Inspecţiile se concentrează asupra familiarizării membrilor echipajului cu procedurile de siguranţă, procedurile în caz de urgenţă, tehnicile de întreţinere şi de lucru, siguranţa pasagerilor, procedurile pentru puntea de navigaţie a navei şi operaţiunile legate de transportul mărfurilor şi vehiculelor, precum şi asupra eficienţei cu care le aplică. Se verifică abilitatea navigatorilor de a înţelege şi, după caz, de a da ordine şi instrucţiuni şi de a raporta într-un limbaj comun de lucru, aşa cum este înscris în jurnalul de bord. Se va verifica evidenţa documentelor care atestă că membrii echipajului au urmat cu succes o pregătire specială, în mod deosebit cele referitoare la:

**a)** cursuri de gestionare a mulţimilor;

**b)** cursuri de familiarizare;

**c)** cursuri de pregătire în domeniul siguranţei, pentru personalul care furnizează asistenţă directă pasagerilor în spaţiile destinate acestora, în special persoanelor în vârstă şi celor cu dizabilităţi, în caz de urgenţă; şi

**d)** cursuri de gestionare a situaţiilor de criză şi a comportamentului uman. Inspecţia trebuie să includă o evaluare pentru a se stabili dacă programul de lucru şi de odihnă nu provoacă o oboseală excesivă, în special în cazul personalului de cart.

**3.** Certificatele de competenţă ale membrilor echipajului care lucrează la bordul navelor care intră în domeniul de aplicare al prezentului ordin sunt conforme cu prevederile Ordinului ministrului transporturilor [nr. 1.252/2014](act:403963%200) pentru aprobarea criteriilor minime de pregătire şi perfecţionare a personalului navigant maritim român şi a sistemului de recunoaştere a brevetelor şi a certificatelor de capacitate, cu modificările şi completările ulterioare.

**ANEXA Nr. 3**

PROCEDURI  
pentru efectuarea inspecţiilor în cursul unui serviciu regulat  
(prevăzute în art. 5 din ordin)

    Inspectorul Autorităţii Navale Române verifică următoarele:

**1.** informaţii referitoare la pasageri:

**a)** dacă nu este depăşit numărul de pasageri pentru care este certificată nava de pasageri de tip Ro-Ro sau nava de pasageri de mare viteză, denumite în continuare "nava" şi dacă înregistrarea informaţiilor referitoare la pasageri respectă Ordinul ministrului transporturilor, construcţiilor şi turismului [nr. 218/2006](act:83621%200) pentru aprobarea Normelor privind înregistrarea persoanelor aflate la bordul navelor de pasageri care operează spre sau dinspre porturile maritime româneşti, cu modificările ulterioare;

**b)** dacă sistemul de înregistrare a informaţiilor referitoare la pasageri este efectiv implementat şi este în conformitate cu prevederile aplicabile;

**c)** modalitatea în care informaţiile referitoare la numărul total de pasageri sunt transmise comandantului şi, dacă este cazul, modalitatea prin care pasagerii care efectuează o traversare dublă, fără a se debarca, sunt incluşi în numărul total de pasageri pentru voiajul de întoarcere.

**2.** Informaţii cu privire la încărcare şi stabilitate:

**a)** acolo unde este cazul, dacă sunt instalate indicatoare de pescaj fiabile şi dacă acestea sunt utilizate;

**b)** dacă se iau măsuri pentru a se asigura că nava nu este supraîncărcată şi că linia de încărcare maximă nu se află sub nivelul apei;

**c)** dacă evaluarea încărcării şi a stabilităţii se efectuează corespunzător;

**d)** dacă vehiculele cu mărfuri şi alte încărcături se cântăresc atunci când este necesar şi valorile greutăţii sunt transmise navei pentru a fi utilizate la determinarea încărcării şi stabilităţii;

**e)** dacă planurile de vitalitate sunt expuse în permanenţă şi dacă sunt prevăzute broşuri cu informaţii de vitalitate pentru ofiţerii de pe navă.

**3.** Securitatea pe mare:

**a)** dacă se respectă procedura prin care se garantează că nava întruneşte toate condiţiile de securitate pentru a naviga, înainte să părăsească dana, care ar trebui să includă o procedură prin care să se confirme faptul că toate porţile din bordajul navei etanşe la apă şi la intemperii sunt închise;

**b)** dacă toate porţile punţilor cu vehicule sunt închise înainte ca nava să părăsească dana sau rămân deschise doar atât timp cât să permită închiderea vizorului provei;

**c)** dacă sistemele de închidere a porţilor de la provă, pupă şi laterale sunt dotate cu indicatoare luminoase şi supraveghere TV, care să indice situaţia acestora pe puntea de comandă. Orice dificultăţi legate de funcţionarea indicatoarelor luminoase, în special a întrerupătoarelor de la porţi, trebuie să fie constatate şi raportate.

**4.** Anunţurile pentru măsuri de siguranţă:

**a)** forma anunţurilor curente privind măsurile de siguranţă şi afişarea instrucţiunilor şi orientărilor în cazul procedurilor de urgenţă în limba sau în limbile corespunzătoare;

**b)** dacă anunţurile curente de siguranţă sunt efectuate la începutul voiajului şi pot fi auzite în toate spaţiile publice, inclusiv pe punţile deschise, la care pasagerii au acces.

**5.** Înregistrările în jurnalul de bord:

**a)** jurnalul de bord, pentru a se asigura că s-au efectuat înregistrări referitoare la închiderea porţilor de la prova, pupa şi a altor porţi etanşe la apă şi la intemperii, roluri pentru porţile de la compartimentele etanşe la apă şi pentru instalaţia de guvernare etc.;

**b)** dacă se înregistrează pescajele, bordul liber şi stabilitatea, precum şi limba de lucru comună pentru echipaj.

**6.** Mărfuri periculoase:

**a)** dacă orice încărcătură de mărfuri periculoase sau poluante este transportată în conformitate cu legislaţia relevantă, în special dacă există o declaraţie privind mărfurile periculoase sau poluante, împreună cu un cargomanifest ori un cargoplan, care să indice localizarea acestora la bord;

**b)** dacă o anumită marfă periculoasă sau poluantă este permis să fie transportată pe nave de pasageri şi dacă mărfurile periculoase şi poluante sunt marcate, etichetate, stivuite, fixate şi separate corespunzător;

**c)** dacă vehiculele care transportă mărfurile periculoase şi poluante sunt placate şi asigurate corespunzător;

**d)** dacă, atunci când se transportă mărfuri periculoase şi poluante, există la ţărm o copie a cargomanifestului sau a cargoplanului;

**e)** dacă comandantul are cunoştinţă despre cerinţele de raportare conform Hotărârii Guvernului [nr. 1.016/2010](act:138162%200) pentru stabilirea Sistemului de informare şi monitorizare a traficului navelor maritime care intră/ies în/din apele naţionale navigabile ale României, cu modificările şi completările ulterioare, despre instrucţiunile privind procedurile de urgenţă care trebuie urmate şi despre procedurile de acordare a primului ajutor în cazul unui incident care implică mărfuri periculoase sau poluanţi marini;

**f)** dacă dispozitivele de ventilaţie a punţilor pentru vehicule funcţionează tot timpul, dacă funcţionează mai intens atunci când motoarele vehiculelor sunt în funcţiune şi dacă există un indicator pe punte care să arate că ventilaţia punţilor pentru vehicule este în funcţiune.

**7.** Fixarea vehiculelor de marfă:

**a)** modul în care sunt fixate vehiculele de marfă, de exemplu dacă sunt arimate în bloc sau sunt legate individual;

**b)** dacă sunt disponibile puncte de fixare suficient de puternice;

**c)** dacă există sisteme de fixare a vehiculelor de marfă, în cazul în care are loc sau se preconizează vreme rea;

**d)** dacă există metode pentru fixarea autocarelor sau motocicletelor;

**e)** dacă nava posedă un manual pentru fixarea încărcăturii.

**8.** Punţile pentru vehicule:

**a)** dacă spaţiile pentru încărcătură de categorie specială şi Ro-Ro sunt patrulate sau supravegheate continuu printr-un sistem de supraveghere TV, astfel încât să se poată observa deplasarea vehiculelor în caz de vreme nefavorabilă şi intrarea neautorizată a pasagerilor;

**b)** dacă porţile de evacuare în caz de incendiu şi intrările se menţin închise şi dacă sunt afişate anunţuri prin care să se interzică accesul pasagerilor la punţile cu vehicule în timp ce nava se află pe mare.

**9.** Închiderea porţilor etanşe la apă:

**a)** dacă este respectată politica stabilită în instrucţiunile operaţionale ale navei pentru porţi etanşe la apă;

**b)** dacă se efectuează rolurile necesare;

**c)** dacă controlul porţilor etanşe la apă, de pe comanda de navigaţie, este menţinut, când este posibil, pe controlul "local";

**d)** dacă porţile sunt ţinute închise în caz de vizibilitate redusă şi orice situaţie primejdioasă;

**e)** dacă echipajele sunt instruite în mod corect pentru operarea porţilor şi cunosc pericolele utilizării greşite a acestora.

**10.** Patrulele contra incendiilor

    Trebuie să fie confirmat că se menţine o patrulare eficientă, astfel încât să se poată detecta imediat orice izbucnire de foc. Aceasta trebuie să includă spaţiile speciale care nu sunt prevăzute cu un sistem fix de detectare a focului şi de alarmă, consemnând că aceste spaţii pot fi patrulate conform celor prevăzute la [pct. 8](act:3692946%20315127749).

**11.** Comunicaţiile în caz de pericol

    Dacă există suficienţi membri ai echipajului, conform listei de echipaj, care să ajute pasagerii în caz de avarie şi dacă aceştia pot fi identificaţi repede şi pot să comunice cu pasagerii în caz de pericol, luând în considerare o combinaţie corespunzătoare şi adecvată de oricare dintre următorii factori:

**a)** limba sau limbile corespunzătoare principalelor naţionalităţi de pasageri transportaţi pe o anumită rută;

**b)** probabilitatea ca abilitatea în folosirea vocabularului elementar al limbii engleze pentru instrucţiunile de bază să poată oferi un mijloc de comunicare cu un pasager care are nevoie de asistenţă, dacă pasagerul şi membrii echipajului nu folosesc o limbă comună;

**c)** necesitatea posibilă de a comunica în timpul unei avarii prin alte mijloace (de exemplu, atenţionarea prin demonstraţii, gesturi sau atenţionarea asupra locului instrucţiunilor, a posturilor de apel, a dispozitivelor de salvare a vieţilor omeneşti ori a căilor de evacuare, atunci când comunicarea verbală este impracticabilă);

**d)** măsura în care le sunt oferite pasagerilor instrucţiuni complete de protecţie în limba sau în limbile maternă/materne a/ale acestora;

**e)** limbile în care pot fi difuzate anunţurile prin radio în timpul unei avarii sau exerciţiu, pentru a transmite o orientare esenţială pasagerilor şi a facilita sprijinul acordat pasagerilor de către membrii echipajului.

**12.** Limba de lucru comună între membrii echipajului

    Dacă s-a stabilit o limbă de lucru pentru a asigura o reacţie eficientă a echipajului în probleme de siguranţă şi dacă această limbă de lucru este înscrisă în jurnalul de bord al navei.

**13.** Echipamentul de protecţie:

**a)** dacă echipamentul de salvare şi de luptă contra incendiilor, incluzând uşile contra incendiului şi alte articole de protecţie structurală contra incendiilor, care pot fi repede inspectate, sunt întreţinute corespunzător;

**b)** dacă sunt expuse în permanenţă planuri pentru stingerea incendiilor sau sunt prevăzute broşuri cu informaţii echivalente pentru informarea ofiţerilor navei;

**c)** dacă vestele de salvare sunt stocate corespunzător şi dacă localizarea vestelor de salvare pentru copii poate fi uşor identificată;

**d)** dacă încărcătura vehiculelor nu împiedică acţionarea dispozitivelor de luptă contra incendiilor, închiderilor de urgenţă, dispozitivelor de control pentru clapetele de furtună etc., care se pot afla pe punţile cu vehicule.

**14.** Echipamentul de navigaţie şi radio

    Dacă echipamentul de navigaţie şi de comunicaţii radio, incluzând geamandurile de indicare a poziţiei în caz de urgenţă (EPIRBs), sunt operaţionale.

**15.** Iluminarea suplimentară de avarie

    Dacă iluminarea suplimentară de avarie este asigurată, acolo unde este cerută de reglementări, şi dacă se ţine o evidenţă a deficienţelor.

**16.** Căile de evacuare:

**a)** dacă sunt marcate căile de evacuare, inclusive rutele de evacuare, în conformitate cu cerinţele aplicabile, precum şi dacă acestea sunt iluminate atât de la generatorul principal, cât şi de la cel de avarie;

**b)** dacă s-au luat măsuri pentru ca vehiculele să nu încurce căile de evacuare, în cazul în care aceste căi traversează sau trec pe punţile pentru vehicule;

**c)** dacă ieşirile, în special cele de la magazinele scutite de taxe vamale, care au fost găsite blocate de mărfuri în exces, sunt menţinute libere.

**17.** Curăţenia în compartimentul maşini

    Dacă în compartimentul maşini este păstrată curăţenia în conformitate cu procedurile de întreţinere.

**18.** Stocarea gunoiului

    Dacă procedurile şi dotările pentru manipularea şi stocarea gunoiului sunt satisfăcătoare.

**19.** Planificarea întreţinerii:

**a)** dacă toate companiile au prevăzute instrucţiuni specifice şi sisteme pentru întreţinere planificată, pentru toate zonele relevante pentru siguranţă, incluzând uşile de la prova şi pupa şi porţile laterale, împreună cu sistemele lor de închidere, dar care să includă şi întreţinerea compartimentului maşinilor şi a echipamentului de protecţie;

**b)** dacă există stabilite planuri pentru verificarea periodică a tuturor elementelor, astfel încât normele de siguranţă să fie menţinute la cel mai înalt nivel;

**c)** dacă există stabilite proceduri pentru evidenţa deficienţelor şi confirmarea rectificării lor corespunzătoare, astfel încât comandantul şi persoana desemnată de la uscat din structura de conducere a companiei să aibă cunoştinţă despre deficienţe şi să fie înştiinţate despre rectificarea acestora într-un timp specificat;

**d)** dacă se efectuează verificări periodice ale sistemelor de comandă şi control pentru închiderea porţilor interioare şi exterioare de la prova incluzând indicatoarele, echipamentul de supraveghere şi toate orificiile de scurgere a apei de pe punte din spaţiile dintre vizorul provei şi poarta interioară, în special mecanismele de închidere şi sistemele hidraulice ale acestora.

**20.** Efectuarea unui voiaj

    Atunci când se efectuează un voiaj trebuie să se profite de ocazie pentru a se verifica supraaglomerarea, inclusiv disponibilitatea locurilor şi blocarea culoarelor, scărilor şi ieşirilor de urgenţă, cu bagaje şi pasageri care nu sunt apţi să îşi găsească locurile. De asemenea trebuie să se verifice dacă pasagerii sunt evacuaţi de pe puntea cu vehicule, înaintea ieşirii navei în larg, şi să se asigure că aceştia nu revin decât după acostarea navei.