

**Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor - Ordin nr. 926/2020 din 29 aprilie 2020**

## **Ordinul nr. 926/2020 privind inspecțiile obligatorii la navele de pasageri de tip Ro-Ro, precum și 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 10 iunie 2020.*

*Văzând Referatul Direcției Transport Naval nr. 3.066/125 din 23.01.2020 de aprobare a ordinului ministrului transporturilor, infrastructurii și comunicațiilor privind inspecțiile obligatorii la navele de pasageri de tip Ro-Ro, precum și la navele de pasageri de mare viteză care operează în serviciu regulat,*

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

*în temeiul prevederilor art. 4 [alin. \(1\)](#) și [\(2\)](#) din Ordonanța Guvernului nr. 42/1997 privind transportul maritim și pe căile navigabile interioare, republicată, cu modificările și completările ulterioare, și al prevederilor art. 9 [alin. \(4\)](#) din Hotărârea Guvernului nr. 90/2020 privind organizarea și funcționarea Ministerului Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor,*

ministrul transporturilor, infrastructurii și comunicațiilor emite prezentul ordin.

### **ARTICOLUL 1**

Domeniu de aplicare

- (1)** Prezentul ordin stabilește sistemul de inspecții obligatorii la navele de pasageri de tip Ro-Ro și la navele de pasageri de mare viteză care operează în serviciu regulat spre sau dinspre porturi românești.
- (2)** Prevederile prezentului ordin se aplică navelor de pasageri de tip Ro-Ro și navelor de pasageri de mare viteză care sunt angajate:

a) în serviciu regulat dinspre un port românesc către un port dintr-un stat terț, 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 din Ordinul ministrului transporturilor și infrastructurii nr. 422/2011 privind normele tehnice de siguranță pentru navele maritime de pasageri, cu modificările și completările ulterioare.

(3) Prezentul ordin nu se aplică navelor de pasageri de tip Ro-Ro și navelor de pasageri de mare viteză care intră sub incidența Hotărârii Guvernului nr. 811/2010 privind controlul statului portului, cu modificările și completările ulterioare.

## ARTICOLUL 2

### Definiții

În înțelesul prezentului ordin, termenii utilizați se definesc după cum urmează:

a) autoritatea competentă:

(i) administrația statului pavilionului - autoritățile competente ale statului care acordă navelor de pasageri de tip Ro-Ro și navelor de pasageri de mare viteză dreptul de a arbora pavilionul acestuia;

(ii) Autoritatea Navală Română - autoritatea centrală de specialitate în domeniul siguranței navigației și al securității navelor, în subordinea Ministerului Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor, careia i s-au delegat competențele privind acordarea dreptului de arborare a pavilionului român, prelungirea, suspendarea sau retragerea acestuia și emiterea actelor de naționalitate, precum și competențele privind aplicarea prevederilor prezentului ordin, denumită în continuare ANR;

b) certificate:

(i) pentru navele de pasageri de tip Ro-Ro și pentru navele de pasageri de mare viteză angajate în voiajuri internaționale, certificatele de siguranță emise în conformitate cu cerințele Convenției SOLAS 1974, astfel cum a fost amendată, respectiv în conformitate cu Codul pentru navele de mare viteză, împreună cu listele echipamentelor relevante atașate;

(ii) pentru navele de pasageri de tip Ro-Ro și pentru navele de pasageri de mare viteză angajate în voiajuri interne, certificatele de siguranță emise în conformitate cu prevederile Ordinului ministrului transporturilor și infrastructurii nr. 422/2011 privind normele tehnice de siguranță pentru navele maritime de pasageri, cu modificările și completările ulterioare, împreună cu listele echipamentelor relevante atașate;

c) Codul pentru navele de mare viteză - "Codul internațional pentru siguranța navelor de mare viteză", inclus în Rezoluția 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 internațional pentru siguranța navelor de mare viteză (HSC 1994), precum și a amendamentelor la acesta, adoptate de Organizația Maritimă Internațională prin rezoluțiile MSC.119 (74) și MSC.174 (79) din anul 2001, respectiv 2004 ale Comitetului Securități Maritime, sau "Codul internațional din 2000 pentru siguranța navelor de mare viteză" (Codul

HSC 2000), inclus în Rezoluția 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 internațional din 2000 pentru siguranța navelor de mare viteză (Codul HSC 2000), precum și a amendamentelor la acesta, adoptate de Organizația Maritimă Internațională prin rezoluțiile MSC.175 (79) și MSC.222 (82) ale Comitetului Securității 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 și/sau o navă de pasageri de mare viteză și care a convenit să preia toate îndatoririle și responsabilitățile impuse de Codul internațional de management pentru exploatarea în siguranță a navelor și 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)** Convenția SOLAS 1974 - Convenția internațională pentru ocrotirea vieții omenești pe mare, împreună cu protocoalele și amendamentele ulterioare la aceasta, la care România a aderat prin Decretul nr. 80/1979, în versiunea sa actualizată;

**f)** HSSC - Instrucțiunile de inspecție pentru Sistemul armonizat de inspecție și certificare (HSSC), adoptat de Adunarea Organizației Maritime Internaționale, în versiunea actualizată, conform Ordinului ministrului transporturilor nr. 819/2013 privind aplicarea Instrucțiunilor de inspecție din 2011 în conformitate cu Sistemul armonizat de inspecție și certificare (HSSC), adoptate de Adunarea Organizației Maritime Internaționale prin Rezoluția A.1053 (27) din 30 noiembrie 2011, precum și a amendamentelor ulterioare la aceasta, cu modificările și completările ulterioare;

**g)** inspector - un angajat al ANR autorizat în mod corespunzător de către aceasta să efectueze inspecțiile prevăzute în prezentul ordin răspunde în fața ANR și îndeplinește criteriile minime specificate în anexa nr. 11 la Hotărârea Guvernului nr. 811/2010 privind controlul statului portului, cu modificările și completările ulterioare;

**h)** navă de pasageri de mare viteză - navă de mare viteză așa cum este definită în Convenția 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 facilități pentru îmbarcarea și debarcarea vehiculelor rutiere sau feroviare pe propriile roți și care transportă mai mult de 12 pasageri;

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

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

**l)** zonă maritimă - orice zonă stabilită în conformitate cu prevederile [art. 4](#) din Ordinul ministrului transporturilor și infrastructurii nr. 422/2011 privind normele tehnice de siguranță pentru navele maritime de pasageri, cu modificările și completările ulterioare.

### ARTICOLUL 3

#### Inspecții inițiale

**(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 inspecție inițială, care constă în:

**a)** verificarea conformității cu cerințele prevăzute în anexa [nr. 1](#); și

**b)** o inspecție efectuată în conformitate cu anexa [nr. 2](#), în urma căreia inspectorul stabilește dacă nava de pasageri de tip Ro-Ro sau nava de pasageri de mare viteză îndeplinește cerințele necesare pentru operarea în condiții de siguranță a unui serviciu regulat.

**(2)** Inspecția inițială este efectuată de către un inspector.

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

### ARTICOLUL 4

#### Excepții de la obligația privind inspecția inițială

**(1)** În cazul inspecției inițiale, ANR poate decide să nu aplice anumite cerințe sau proceduri din anexele [nr. 1](#) și [2](#) relevante pentru orice verificări ale statului de pavilion sau inspecții anuale efectuate în cursul ultimelor 6 luni, cu condiția ca procedurile și orientările relevante privind verificările specificate în HSSC sau procedurile concepute să atingă același obiectiv să fi fost îndeplinite. ANR transferă informațiile relevante către baza de date privind inspecțiile, instituită în conformitate cu [art. 10](#).

**(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 țină cont de verificările și de inspecțiile efectuate la aceasta pentru operarea într-un serviciu regulat anterior reglementat prin prezentul ordin. În cazul în care ANR constată că verificările și inspecțiile anterioare respective sunt relevante pentru noile condiții de operare, inspecțiile prevăzute la [art. 3 alin. \(1\)](#) 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 recunoașterea inspecțiilor și verificărilor anterioare ca relevante pentru noile condiții operaționale.

**(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 substituit pentru a asigura continuitatea serviciului, iar prevederile

alin. (2) nu sunt aplicabile, ANR poate permite navei substituit să înceapă operarea, cu condiția ca:

a) o inspecție vizuală și o verificare a documentelor să nu ridice probleme legate de îndeplinirea cerințelor necesare pentru operarea în siguranță a navei de pasageri de tip Ro-Ro substituit sau navei de pasageri de mare viteză substituit; și

b) ANR să finalizeze inspecția inițială prevăzută în art. 3 alin. (1), în termen de o lună de la începerea operării.

## ARTICOLUL 5

### Inspecții periodice

(1) ANR trebuie să efectueze o dată la 12 luni următoarele inspecții:

a) o inspecție, în conformitate cu anexa nr. 2; și

b) o inspecție în cursul unui serviciu regulat, care să se desfășoare după minimum 4 luni și maximum 8 luni de la data inspecției menționate la lit. a) și care vizează elementele enumerate în anexa nr. 3 și, conform competențelor profesionale ale inspectorului, constituie un număr suficient de elemente enumerate în anexele nr. 1 și 2 pentru a asigura faptul că nava de pasageri de tip Ro-Ro sau nava de pasageri de mare viteză continuă să îndeplinească toate cerințele necesare pentru operarea în condiții de siguranță. O inspecție inițială în conformitate cu art. 3 se consideră a fi o inspecție în sensul lit. a).

(2) Inspecția menționată la alin. (1) lit. a) poate fi efectuată, dacă ANR acceptă acest lucru, simultan sau în conjuncție cu verificarea anuală a statului de pavilion, cu condiția de a fi efectuată în conformitate cu procedurile și orientările relevante referitoare la verificări, astfel cum sunt specificate în HSSC, sau în conformitate cu proceduri concepute în vederea atingerii aceluiași obiectiv.

(3) ANR trebuie să efectueze o inspecție, în conformitate cu procedurile prevăzute în anexa nr. 2, de fiecare dată când nava de pasageri de tip Ro-Ro sau nava de pasageri de mare viteză suferă reparații, modificări ori transformări majore sau atunci când are loc o schimbare a managementului 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 inspecția prevăzută în prima teză a prezentului alineat după ce ia în considerare inspecțiile efectuate anterior la nava de pasageri de tip Ro-Ro ori la nava de pasageri de mare viteză, cu condiția ca schimbarea respectivă sau transferul respectiv să nu afecteze operarea în siguranță a navei în cauză.

## ARTICOLUL 6

### Raportul de inspecție

(1) La terminarea oricărei inspecții efectuate în temeiul prezentului ordin, inspectorul întocmește un raport în conformitate cu anexa nr. 9 la Hotărârea Guvernului nr. 811/2010 privind controlul statului portului, cu modificările și completările ulterioare.

(2) Informațiile conținute în raport se comunică bazei de date prevăzute la art. 10. O copie a raportului de inspecție se pune, de asemenea, la dispoziția comandantului navei.

## ARTICOLUL 7

Remedierea deficiențelor, interzicerea plecării și suspendarea inspecției

(1) ANR se asigură că toate deficiențele confirmate sau descoperite în cadrul unei inspecții efectuate în conformitate cu prezentul ordin sunt remediate.

(2) În cazul în care deficiențele sunt în mod clar periculoase pentru sănătate sau siguranță ori reprezintă un pericol imediat pentru sănătatea sau viața oamenilor, pentru nava de pasageri de tip Ro-Ro, pentru nava de pasageri de mare viteză sau pentru echipajul și 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 dispoziția comandantului navei.

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

(4) Dacă o deficiență menționată la alin. (2) 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 șantier de reparații corespunzător, unde deficiența poate fi remediată rapid.

(5) În circumstanțe excepționale 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 inspecția 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 siguranță sau sănătate, pentru viața echipajului și a pasagerilor ori pentru a se asigura că respectă cerințele relevante ale convențiilor internaționale aplicabile.

(6) În cazul în care ANR suspendă inspecția 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 inspecția a fost reluată și s-a încheiat cu succes și dacă au fost îndeplinite condițiile prevăzute la alin. (3) sau la art. 9 alin. (2).

(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 condiții de siguranță. 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. Administrația 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. Contestația nu suspendă ordinul de interzicere a plecării, cu excepția cazului în care sunt luate măsuri provizorii, în conformitate cu legislația națională. ANR elaborează și menține proceduri corespunzătoare în acest sens, în conformitate cu legislația națională.
- (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 și despre procedurile aplicabile. Atunci când, ca urmare a unei contestații, este anulat sau modificat un ordin de interzicere a plecării, ANR se asigură că baza de date prevăzută la [art. 10](#) este actualizată în consecință fără întârziere.

## ARTICOLUL 9

### Costuri

- (1) Dacă în cursul inspecțiilor menționate la [art. 3](#) și [5](#) se confirmă sau se descoperă deficiențe care conduc la un ordin de interzicere a plecării, toate costurile aferente inspecțiilor sunt suportate de companie.
- (2) Ordinul de interzicere a plecării nu se anulează decât după efectuarea plății integrale sau dacă se oferă o garanție suficientă pentru rambursarea costurilor.

## ARTICOLUL 10

### Rapoarte de inspecție

- (1) ANR utilizează baza de date privind inspecțiile, creată, întreținută și actualizată de către Comisia Europeană, care conține toate informațiile necesare pentru punerea în aplicare a sistemului de inspecții prevăzut în prezentul ordin. Această bază de date se întemeiază pe baza de date privind inspecțiile menționată la [art. 24](#) din Directiva 2009/16/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind controlul statului portului, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene nr. L 131 din 28 mai 2009, și are funcții similare acestora din urmă.
- (2) ANR se asigură că informațiile referitoare la inspecțiile efectuate în conformitate cu prezentul ordin, inclusiv informațiile privind deficiențele și ordinele de interzicere a plecării, sunt transferate fără întârziere în baza de date privind inspecțiile de îndată ce este finalizat raportul de inspecție sau este anulat ordinul de interzicere a plecării. În ceea ce privește detaliile informațiilor, dispozițiile anexei [nr. 13](#) la Hotărârea Guvernului nr. 811/2010 privind controlul statului portului, cu modificările și completările ulterioare, se aplică mutatis mutandis.
- (3) Informațiile transferate în baza de date privind inspecțiile trebuie să fie validate de către ANR în termen de 72 de ore, în vederea publicării.

(4) ANR are acces la toate informațiile înregistrate în baza de date privind inspecțiile care sunt relevante pentru punerea în aplicare a sistemului de inspecții prevăzut în prezentul ordin și în Directiva [2009/16/CE](#).

### ARTICOLUL 11

#### Sanțiuni

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

### ARTICOLUL 12

#### Punere în aplicare și notificare

(1) ANR va duce la îndeplinire prevederile prezentului ordin.

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

### ARTICOLUL 13

#### Anexe

Anexele nr. 1-3 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, construcțiilor și turismului nr. [389/2006](#) pentru aprobarea sistemului de inspecții obligatorii la navele de tip feribot Ro-Ro, precum și 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. 1-13](#) și [art. 17](#) din Directiva [2017/2110/UE](#) a Parlamentului European și a Consiliului din 15 noiembrie 2017 privind un sistem de inspecții pentru operarea în condiții de siguranță a navelor de pasageri de tip Ro-Ro și a navelor de pasageri de mare viteză care desfășoară servicii regulate și de modificare a Directivei [2009/16/CE](#) și de abrogare a Directivei [1999/35/CE](#) a Consiliului.

București, 29 aprilie 2020.  
Nr. 926.

**ANEXA Nr. 1**

**CERINȚE SPECIFICE**  
pentru navele care desfășoară servicii regulate  
(prevăzute în art. 3 și 5 din ordin)

Inspectorul Autorității Navale Române verifică următoarele:

1. comandantul deține, înainte ca nava să plece în voiaj, informațiile corespunzătoare privind disponibilitatea sistemelor de coastă pentru dirijarea navigației, precum și alte sisteme de informații care să îl sprijine în manevrarea în condiții de siguranță pe perioada voiajului și folosește în navigație aceste sisteme de informații 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 instrucțiunile de siguranță destinate pasagerilor";
3. tabelul cu programul de lucru la bordul navei este plasat într-un loc ușor accesibil și conține:
  - a) programul pentru serviciu pe mare și serviciu în port; și
  - 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 judecății sale profesionale, pentru navigarea și operarea în siguranță a navei, în special în condiții meteorologice grele și mare foarte agitată;
5. comandantul ține evidența activităților și incidentelor de navigație care sunt importante pentru siguranța navigației;
6. orice defecțiune sau deformare permanentă a porților din bordaj și 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 și orice deficiențe în sistemele de comandă și control pentru închiderea acestor porți sunt aduse prompt la cunoștință atât administrației statului pavilionului, cât și statului gazdă și 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 țină seama de orientările privind planificarea voiajurilor stabilite de Organizația Maritimă Internațională prin Rezoluția A.893(21) a Adunării Organizației Maritime Internaționale din 25 noiembrie 1999, "Orientări referitoare la planificarea voiajurilor";
8. sunt aduse la cunoștință pasagerilor informații generale referitoare la asistența pentru persoanele în vârstă și a celor cu dizabilități aflate la bord și

care pot fi puse la dispoziția persoanelor cu deficiențe de vedere, în formate potrivite.

## ANEXA Nr. 2

### PROCEDURI PENTRU INSPECȚII (prevăzute în art. 3 și 5 din ordin)

1. Inspecțiile asigură îndeplinirea cerințelor legale emise de către sau în numele statului de pavilion, în special a celor legate de construcție, de compartimentare și stabilitate, de mașini și instalații electrice, de încărcare și stabilitate, de protecția împotriva incendiilor, de numărul maxim de pasageri, de mijloacele de salvare a vieții și de transportul mărfurilor periculoase, de radiocomunicații și de navigație. În acest scop inspecțiile includ:

- a) pornirea generatorului de avarie;
- b) inspecția iluminatului de avarie;
- c) inspecția sursei de alimentare de avarie pentru stațiile radio;
- d) o testare a sistemului de comunicare cu publicul;
- e) rolul de incendiu, care să includă o demonstrație a capacității de a utiliza echipamentul pentru pompieri;
- f) punerea în funcțiune a pompei de incendiu de avarie cu două manici de incendiu conectate la conducta principală de stins incendiul;
- g) testarea închiderii de la distanță a alimentării cu combustibil a caldarinelor, motoarelor principale și auxiliare și a ventilatoarelor;
- h) testarea comenzilor de la distanță și locale privind închiderea obturatoarelor;
- i) testarea detectorului de incendiu și a sistemului de alarmă;
- j) testarea închiderii corespunzătoare a ușilor etanșe la incendiu;
- k) funcționarea pompelor de santină;
- l) închiderea ușilor porților etanș atât prin comandă locală, cât și prin telecomandă;
- m) o demonstrație care să arate că membrii-cheie ai echipajului sunt familiarizați cu planul de vitalitate al navei;
- n) coborârea la apă a cel puțin unei bărci de salvare de urgență și a unei bărci de salvare, pornirea și verificarea sistemului lor de propulsie și de guvernare, recuperarea lor din apă și arimarea lor în poziția normală de la bord;
- o) verificarea inventarului bărcilor de salvare și al bărcilor de salvare de urgență;
- p) testarea instalației de guvernare a navei și a sistemului auxiliar de guvernare.

2. Inspecțiile se concentrează asupra familiarizării membrilor echipajului cu procedurile de siguranță, procedurile în caz de urgență, tehnicile de întreținere și de lucru, siguranța pasagerilor, procedurile pentru puntea de navigație a navei și operațiunile legate de transportul mărfurilor și vehiculelor, precum și asupra eficienței cu care le aplică. Se verifică abilitatea navigatorilor de a

înțelege și, după caz, de a da ordine și instrucțiuni și de a raporta într-un limbaj comun de lucru, așa cum este înscris în jurnalul de bord. Se va verifica evidența documentelor care atestă că membrii echipajului au urmat cu succes o pregătire specială, în mod deosebit cele referitoare la:

- a) cursuri de gestionare a mulțimilor;
  - b) cursuri de familiarizare;
  - c) cursuri de pregătire în domeniul siguranței, pentru personalul care furnizează asistență directă pasagerilor în spațiile destinate acestora, în special persoanelor în vârstă și celor cu dizabilități, în caz de urgență; și
  - d) cursuri de gestionare a situațiilor de criză și a comportamentului uman.
- Inspecția trebuie să includă o evaluare pentru a se stabili dacă programul de lucru și de odihnă nu provoacă o oboseală excesivă, în special în cazul personalului de cart.

3. Certificatele de competență 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 pentru aprobarea criteriilor minime de pregătire și perfecționare a personalului navigant maritim român și a sistemului de recunoaștere a brevetelor și a certificatelor de capacitate, cu modificările și completările ulterioare.

### **ANEXA Nr. 3**

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

Inspectorul Autorității Navale Române verifică următoarele:

1. informații referitoare la pasageri:
  - a) dacă nu este depășit 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" și dacă înregistrarea informațiilor referitoare la pasageri respectă Ordinul ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului nr. 218/2006 pentru aprobarea Normelor privind înregistrarea persoanelor aflate la bordul navelor de pasageri care operează spre sau dinspre porturile maritime românești, cu modificările ulterioare;
  - b) dacă sistemul de înregistrare a informațiilor referitoare la pasageri este efectiv implementat și este în conformitate cu prevederile aplicabile;
  - c) modalitatea în care informațiile referitoare la numărul total de pasageri sunt transmise comandantului și, dacă este cazul, modalitatea prin care pasagerii care efectuează o traversare dublă, fără a se debarca, sunt incluși în numărul total de pasageri pentru voiajul de întoarcere.
2. Informații cu privire la încărcare și stabilitate:
  - a) acolo unde este cazul, dacă sunt instalate indicatoare de pescaj fiabile și dacă acestea sunt utilizate;

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

**c)** dacă evaluarea încărcării și a stabilității se efectuează corespunzător;

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

**e)** dacă planurile de vitalitate sunt expuse în permanență și dacă sunt prevăzute broșuri cu informații de vitalitate pentru ofițerii de pe navă.

### 3. Securitatea pe mare:

**a)** dacă se respectă procedura prin care se garantează că nava întrunește toate condițiile de securitate pentru a naviga, înainte să părăsească dana, care ar trebui să includă o procedură prin care să se confirme faptul că toate porțile din bordajul navei etanșe la apă și la intemperii sunt închise;

**b)** dacă toate porțile punților 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 porților de la provă, pupă și laterale sunt dotate cu indicatoare luminoase și supraveghere TV, care să indice situația acestora pe puntea de comandă. Orice dificultăți legate de funcționarea indicatoarelor luminoase, în special a întrerupătoarelor de la porți, trebuie să fie constatate și raportate.

### 4. Anunțurile pentru măsuri de siguranță:

**a)** forma anunțurilor curente privind măsurile de siguranță și afișarea instrucțiunilor și orientărilor în cazul procedurilor de urgență în limba sau în limbile corespunzătoare;

**b)** dacă anunțurile curente de siguranță sunt efectuate la începutul voiajului și pot fi auzite în toate spațiile publice, inclusiv pe punțile 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 porților de la prova, pupa și a altor porți etanșe la apă și la intemperii, roluri pentru porțile de la compartimentele etanșe la apă și pentru instalația de guvernare etc.;

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

### 6. Mărfuri periculoase:

**a)** dacă orice încărcătură de mărfuri periculoase sau poluante este transportată în conformitate cu legislația relevantă, în special dacă există o declarație 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 și dacă mărfurile periculoase și poluante sunt marcate, etichetate, stivuite, fixate și separate corespunzător;

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

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

**e)** dacă comandantul are cunoștință despre cerințele de raportare conform Hotărârii Guvernului nr. 1.016/2010 pentru stabilirea Sistemului de informare și monitorizare a traficului navelor maritime care intră/ies în/din apele naționale navigabile ale României, cu modificările și completările ulterioare, despre instrucțiunile privind procedurile de urgență care trebuie urmate și despre procedurile de acordare a primului ajutor în cazul unui incident care implică mărfuri periculoase sau poluanți marini;

**f)** dacă dispozitivele de ventilație a punților pentru vehicule funcționează tot timpul, dacă funcționează mai intens atunci când motoarele vehiculelor sunt în funcțiune și dacă există un indicator pe punte care să arate că ventilația punților pentru vehicule este în funcțiune.

#### **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. Punțile pentru vehicule:**

**a)** dacă spațiile pentru încărcătură de categorie specială și 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 și intrarea neautorizată a pasagerilor;

**b)** dacă porțile de evacuare în caz de incendiu și intrările se mențin închise și dacă sunt afișate anunțuri prin care să se interzică accesul pasagerilor la punțile cu vehicule în timp ce nava se află pe mare.

#### **9. Închiderea porților etanșe la apă:**

**a)** dacă este respectată politica stabilită în instrucțiunile operaționale ale navei pentru porți etanșe la apă;

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

**c)** dacă controlul porților etanșe la apă, de pe comanda de navigație, este menținut, când este posibil, pe controlul "local";

**d)** dacă porțile sunt ținute închise în caz de vizibilitate redusă și orice situație primejdioasă;

**e)** dacă echipajele sunt instruite în mod corect pentru operarea porților și cunosc pericolele utilizării greșite a acestora.

#### **10. Patrurilele contra incendiilor**

Trebuie să fie confirmat că se menține o patrulare eficientă, astfel încât să se poată detecta imediat orice izbucnire de foc. Aceasta trebuie să includă spațiile speciale care nu sunt prevăzute cu un sistem fix de detectare a focului și de alarmă, consemnând că aceste spații pot fi patrulate conform celor prevăzute la [pct. 8](#).

#### 11. Comunicațiile în caz de pericol

Dacă există suficienți membri ai echipajului, conform listei de echipaj, care să ajute pasagerii în caz de avarie și dacă aceștia pot fi identificați repede și pot să comunice cu pasagerii în caz de pericol, luând în considerare o combinație corespunzătoare și adecvată de oricare dintre următorii factori:

**a)** limba sau limbile corespunzătoare principalelor naționalități de pasageri transportați pe o anumită rută;

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

**c)** necesitatea posibilă de a comunica în timpul unei avarii prin alte mijloace (de exemplu, atenționarea prin demonstrații, gesturi sau atenționarea asupra locului instrucțiunilor, a posturilor de apel, a dispozitivelor de salvare a vieților omenești ori a căilor de evacuare, atunci când comunicarea verbală este impracticabilă);

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

**e)** limbile în care pot fi difuzate anunțurile prin radio în timpul unei avarii sau exercițiu, pentru a transmite o orientare esențială pasagerilor și 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 reacție eficientă a echipajului în probleme de siguranță și dacă această limbă de lucru este înscrisă în jurnalul de bord al navei.

#### 13. Echipamentul de protecție:

**a)** dacă echipamentul de salvare și de luptă contra incendiilor, incluzând ușile contra incendiului și alte articole de protecție structurală contra incendiilor, care pot fi repede inspectate, sunt întreținute corespunzător;

**b)** dacă sunt expuse în permanență planuri pentru stingerea incendiilor sau sunt prevăzute broșuri cu informații echivalente pentru informarea ofițerilor navei;

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

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

#### 14. Echipamentul de navigație și radio

Dacă echipamentul de navigație și de comunicații radio, incluzând geamandurile de indicare a poziției în caz de urgență (EPIRBs), sunt operaționale.

#### 15. Iluminarea suplimentară de avarie

Dacă iluminarea suplimentară de avarie este asigurată, acolo unde este cerută de reglementări, și dacă se ține o evidență a deficiențelor.

#### 16. Căile de evacuare:

**a)** dacă sunt marcate căile de evacuare, inclusive rutele de evacuare, în conformitate cu cerințele aplicabile, precum și dacă acestea sunt iluminate atât de la generatorul principal, cât și 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 punțile pentru vehicule;

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

#### **17. Curățenia în compartimentul mașini**

Dacă în compartimentul mașini este păstrată curățenia în conformitate cu procedurile de întreținere.

#### **18. Stocarea gunoiului**

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

#### **19. Planificarea întreținerii:**

**a)** dacă toate companiile au prevăzute instrucțiuni specifice și sisteme pentru întreținere planificată, pentru toate zonele relevante pentru siguranță, incluzând ușile de la prova și pupa și porțile laterale, împreună cu sistemele lor de închidere, dar care să includă și întreținerea compartimentului mașinilor și a echipamentului de protecție;

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

**c)** dacă există stabilite proceduri pentru evidența deficiențelor și confirmarea rectificării lor corespunzătoare, astfel încât comandantul și persoana desemnată de la uscat din structura de conducere a companiei să aibă cunoștință despre deficiențe și să fie înștiințate despre rectificarea acestora într-un timp specificat;

**d)** dacă se efectuează verificări periodice ale sistemelor de comandă și control pentru închiderea porților interioare și exterioare de la prova incluzând indicatoarele, echipamentul de supraveghere și toate orificiile de scurgere a apei de pe punte din spațiile dintre vizorul provei și poarta interioară, în special mecanismele de închidere și 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 și blocarea culoarelor, scărilor și ieșirilor de urgență, cu bagaje și pasageri care nu sunt apleși să își găsească locurile. De asemenea trebuie să se verifice dacă pasagerii sunt evacuați de pe puntea cu vehicule, înaintea ieșirii navei în larg, și să se asigure că aceștia nu revin decât după acostarea navei.