

**Hotărâre nr. 1016/2010**

*din 06/10/2010*

Versiune actualizata la data de 20/08/2012

pentru stabilirea Sistemului de informare și monitorizare  
a traficului navelor maritime care intră/ies în/din apele  
naționale navigabile ale României

@Text actualizat la data de 20.08.2012. Actul include modificările din următoarele acte:  
- O.U.G. nr. 87/2011 publicată în Monitorul Oficial, Partea I nr. 735 din 19/10/2011.  
- Hotărârea nr. 750/2012 publicată în Monitorul Oficial, Partea I nr. 593 din 20/08/2012.

Având în vedere 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, precum și prevederile art. 19 alin. (1) lit. g) și alin. (2) din Legea nr. 340/2004 privind prefectul și instituția prefectului, republicată, cu modificările și completările ulterioare, ale art. 10 alin. (3) din Planul național de pregătire, răspuns și cooperare în caz de poluare marină cu hidrocarburi și alte substanțe dăunătoare, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 1.593/2002, cu modificările ulterioare, ale art. 2 alin. (1) din Ordonanța Guvernului nr. 2/2001 privind regimul juridic al contravențiilor, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 180/2002, cu modificările și completările ulterioare, în temeiul art. 108 din Constituția României, republicată,

Guvernul României adoptă prezenta hotărâre.

**CAPITOLUL I**  
Dispoziții generale

**ARTICOLUL 1**  
Scop

(1) Scopul prezentei hotărâri este de a institui un sistem de informare și monitorizare a traficului navelor maritime care intră/ies în/din apele naționale navigabile ale României, pentru a întări siguranța și eficiența traficului maritim, a îmbunătăți modalitățile de intervenție a autorităților în caz de incidente, accidente ori situații potențial periculoase pe mare, inclusiv operațiunile de căutare și salvare, și pentru a contribui la o mai bună prevenire și detectare a poluării cauzate de nave.

(2) Sistemul de informare și monitorizare din România se va constitui ca parte integrantă a sistemului de informare și monitorizare din Uniunea Europeană.

(3) Autoritățile competente din România, așa cum sunt definite la art. 3 lit. e), trebuie să monitorizeze și să ia toate măsurile necesare și corespunzătoare pentru a asigura respectarea cerințelor din prezenta hotărâre atât de către comandanți, operatorii sau agenții navelor, cât și de încărcătorii sau proprietarii mărfurilor periculoase sau poluante transportate la bordul acestor nave.

**ARTICOLUL 2**  
Domeniul de aplicare

(1) Prevederile prezentei hotărâri se aplică navelor cu un tonaj brut mai mare sau egal cu 300, dacă nu s-a prevăzut altfel.

(2) Navele cu un tonaj brut mai mic de 1.000 nu au obligativitatea de raportare pentru combustibilul de consum.

(3) Navele nu sunt supuse obligativității raportării proviziilor și echipamentelor destinate utilizării la bord.

(4) Cu excepția cazului în care există dispoziții contrare, prezenta hotărâre nu se aplică:

a) navelor militare, navelor auxiliare și altor nave în proprietatea sau operate de către statul român ori de un stat membru al Uniunii Europene pentru un serviciu public necomercial;

b) navelor de pescuit, navelor tradiționale și ambarcațiunilor de agrement cu o lungime mai mică de 45 m.

**ARTICOLUL 3**  
Definiții

În sensul prezentei hotărâri, termenii și expresiile de mai jos au următoarea semnificație:

a) accident maritim - un accident astfel cum este definit în Codul Organizației Maritime Internaționale (IMO) pentru investigarea accidentelor și incidentelor maritime;

b) adresă - numele și legăturile de comunicație prin care se poate lua contact, când este necesar, cu operatorul, agentul, autoritatea portuară, autoritatea competentă sau cu orice altă persoană ori organism autorizat, care se află în posesia unor informații detaliate privind încărcătura navei;

c) agent - orice persoană împuternicită sau autorizată să furnizeze informații în numele operatorului navei;

d) AIS - sistem de identificare automată a navei;

e) autorități competente - autoritățile desemnate să îndeplinească funcții în temeiul prezentei hotărâri:

(i) Autoritatea Navală Română, autoritate centrală de specialitate din subordinea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, în domeniul siguranței navigației și al securității navelor, denumită în continuare ANR;

(ii) administrația portuară - instituție desemnată de Ministerul Transporturilor și Infrastructurii (MTI), care îndeplinește funcția de autoritate portuară și are ca principal obiect de activitate aplicarea politicii portuare elaborate de minister, coordonarea activităților care se desfășoară în porturi și implementarea programelor de dezvoltare a infrastructurilor portuare;

(iii) prefectul - reprezintă Guvernul României pe plan local - conduce serviciile publice deconcentrate ale ministerelor și ale celorlalte organe ale administrației publice centrale din unitățile administrativ-teritoriale;

(iv) Ministerul Mediului și Pădurilor - organ de specialitate al administrației publice centrale, cu atribuții în protecția mediului și gospodărirea apelor la nivel național;

f) companie - o companie astfel definită în regula 1(2) a cap. IX din Convenția SOLAS;

g) expeditor - orice persoană prin intermediul căreia și/sau în numele și/sau în folosul căreia a fost încheiat un contract de transport de mărfuri cu un cărăuș;

h) instrumente internaționale relevante - următoarele instrumente, în versiunea lor actualizată:

(i) MARPOL 73/78 - Convenția internațională din 1973 pentru prevenirea poluării de către nave, modificată prin Protocolul încheiat la Londra la data de 17 februarie 1978, la care România a aderat prin Legea nr. 6/1993, cu modificările ulterioare;

(ii) Convenția SOLAS - Convenția internațională din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare, încheiată la Londra la 1 noiembrie 1974, la care România a aderat prin Decretul Consiliului de Stat nr. 80/1979, împreună cu protocoalele și amendamentele la aceasta;

(iii) Convenția TONNAGE - Convenția internațională asupra măsurării tonajului navelor, încheiată la Londra la 23 iunie 1969, la care România a aderat prin Decretul Consiliului de Stat nr. 23/1976;

(iv) Convenția internațională privitoare la intervenția în marea liberă în cazuri de accidente de poluare cu produse petroliere, încheiată la Bruxelles la 22 noiembrie 1969, și Protocolul la aceasta din 1973 cu privire la intervenția în marea liberă în cazuri de poluare cu substanțe, altele decât cele petroliere;

(v) Convenția S.A.R. - Convenția internațională din 1979 privind căutarea și salvarea pe mare, adoptată de Conferința internațională din 1979 privind căutarea și salvarea pe mare, organizată de Organizația Maritimă Internațională la Hamburg în perioada 9-27 aprilie 1979, la care România a aderat prin Ordonanța Guvernului nr. 115/1998, aprobată cu modificări prin Legea nr. 31/1999, cu modificările ulterioare;

(vi) Codul I.S.M. - Codul internațional de management pentru exploatarea în siguranță a navelor și pentru prevenirea poluării (Codul internațional de management al siguranței - Codul I.S.M.), adoptat de către Organizația Maritimă Internațională prin Rezoluția A741(18) din 4 noiembrie 1993, pe care România l-a acceptat prin Legea nr. 85/1997, cu modificările ulterioare;

(vii) Codul IMDG - Codul maritim internațional de mărfuri periculoase;

(viii) Codul IBC - Codul internațional pentru construcția și echipamentul navelor pentru transportul în vrac al produselor chimice periculoase (Codul IBC), adoptat de Organizația Maritimă Internațională prin Rezoluția MSC. 4(48) a Comitetului Securității Maritime la Londra la 17 iunie 1983 și, respectiv, prin Rezoluția MEPC. 19(22) a Comitetului pentru Protecția Mediului Marin la Londra la 5 decembrie 1985, astfel cum a fost modificat prin amendamentele ulterioare, pe care România l-a acceptat prin Legea nr. 72/2003, cu modificările ulterioare;

(ix) Codul IGC - Codul internațional pentru construcția și echipamentul navelor pentru transportul în vrac al gazelor lichefiate (Codul IGC), adoptat de Organizația Maritimă Internațională prin Rezoluția MSC. 5(48) a Comitetului Securității Maritime la Londra la 17 iunie 1983, astfel cum a fost modificat prin amendamentele din 1992, pe care România l-a acceptat prin Legea nr. 71/2003, cu modificările ulterioare;

(x) Codul BC - Codul IMO pentru operarea în siguranță a mărfurilor solide în vrac;

(xi) Codul INF - Codul internațional pentru transportul în siguranță al combustibilului nuclear iradiat, plutoniului și deșeurilor cu nivel ridicat de radioactivitate, în formă ambalată, la bordul navelor (Codul INF), adoptat de Organizația Maritimă Internațională prin Rezoluția MSC. 88(71) a Comitetului Securității Maritime din 27 mai 1999, pe care România l-a acceptat prin Ordinul ministrului transporturilor nr. 235/2008, cu modificările ulterioare;

(xii) Rezoluția IMO A.851(20) - Rezoluția Organizației Maritime Internaționale privind principiile generale aplicabile sistemelor de raportare a navelor și cerințelor în materie de notificare, inclusiv linii directoare pentru raportarea incidentelor care implică mărfuri periculoase, substanțe dăunătoare și/sau poluanți marini;

(xiii) Rezoluția IMO A.917(22) - Rezoluția Organizației Maritime Internaționale - "Linii directoare privind utilizarea AIS la bordul navelor", astfel cum a fost modificată prin Rezoluția A.956(23) a IMO;

(xiv) Rezoluția IMO A.949(23) - Rezoluția Organizației Maritime Internaționale 949(23) - "Linii directoare privind locurile de refugiu pentru navele care au nevoie de asistență";

(xv) Rezoluția IMO A.950(23) - Rezoluția Organizației Maritime Internaționale 950(23) - "Servicii de asistență maritimă (MAS)";

(xvi) Linii directoare IMO privind tratamentul echitabil al navigatorilor în caz de accident maritim - Linii directoare anexate Rezoluției LEG. 3(91) a Comitetului juridic al IMO din 27 aprilie 2006, astfel cum sunt aprobate de Consiliul de administrație al Organizației Internaționale a Muncii în cea de-a 296-a sesiune a sa din 12-16 iunie 2006;

i) loc de refugiu - un port, o zonă a unui port sau o dană protejată ori un loc de ancoraj protejat, sau orice altă zonă adecvată pentru adăpostirea navelor în pericol, identificată ca atare în apele naționale;

j) LRIT - un sistem de identificare și urmărire a navelor la mare distanță, în conformitate cu regula V/19-1 din Convenția SOLAS;

- k) mărfuri periculoase:
- (i) mărfuri clasificate în Codul IMDG;
  - (ii) substanțe lichide periculoase, enumerate în cap. 17 din Codul IBC;
  - (iii) gaze lichificate enumerate în cap. 19 din Codul IGC;
  - (iv) mărfuri solide la care se face referire în apendicele B la Codul BC;
  - (v) mărfurile pentru transportul cărora s-au stabilit condiții inițiale corespunzătoare, în conformitate cu alin. 1.1.3 din Codul IBC sau cu alin. 1.1.6 din Codul IGC;
- l) mărfuri poluante:
- (i) produse petroliere astfel cum sunt definite în anexa nr. I la MARPOL 73/78;
  - (ii) substanțe lichide nocive astfel cum sunt definite în anexa nr. II la MARPOL 73/78;
  - (iii) substanțe dăunătoare astfel cum sunt definite în anexa nr. III la MARPOL 73/78;
- m) navă - orice navă sau ambarcațiune maritimă;
- n) navă care are nevoie de asistență - o navă aflată într-o situație care ar putea duce la pierderea sa sau la apariția unui pericol pentru mediu ori navigație, fără a aduce atingere dispozițiilor Convenției S.A.R. cu privire la salvarea persoanelor;
- o) navă de pescuit - orice navă echipată pentru exploatarea comercială a resurselor acvatice vii;
  - p) nave tradiționale - toate tipurile de nave istorice și replici ale acestora, incluzându-le pe cele destinate să încurajeze și să promoveze deprinderile tradiționale și arta marinăriei, care împreună constituie valori culturale perene, operate în conformitate cu principiile tradiționale ale tehnicii și artei marinărești;
  - q) operator - proprietarul sau managerul navei;
  - r) SafeSeaNet - sistemul comunitar de schimb de informații maritime creat de Comisia Europeană în cooperare cu statele membre ale Uniunii Europene pentru a asigura punerea în aplicare a legislației comunitare;
  - s) serviciu de management al traficului - serviciul desemnat să asigure una sau mai multe din următoarele atribuții: managementul traficului navelor, operarea unei instalații cu baza la țărm, răspunzătoare pentru un sistem de raportare obligatoriu aprobat de IMO, coordonarea operațiunilor de căutare și salvare, a activităților întreprinse în caz de poluare;
  - ș) serviciu regulat - o serie de curse ale navelor organizate astfel încât să deservească traficul între aceleași două sau mai multe porturi, 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;
  - t) serviciu de trafic maritim (VTS) - serviciul desemnat să îmbunătățească siguranța și eficiența traficului de nave, protecția mediului, să mențină în permanență legătura cu navele aflate în trafic și să gestioneze situațiile de trafic care se desfășoară în zona de acoperire VTS;
  - ț) sistem de rute pentru nave - sistemul care cuprinde una sau mai multe rute ori măsuri de dirijare a traficului în scopul de a reduce riscul accidentelor maritime; acesta include scheme de separare a traficului, rute în ambele sensuri, rute recomandate, zone de evitat, zone de trafic costier, ocoliri, zone de precauție și rute în marea liberă;
  - u) VDR/S-VDR - înregistrator al parametrilor de navigație;
  - v) unitate de transport marfă - un vehicul rutier de marfă, un vagon de cale ferată pentru transport marfă, un container de marfă sau orice cisternă rutieră, vagon de cale ferată ori cisternă portabilă.

## CAPITOLUL II

### Raportări obligatorii și monitorizare nave

#### ARTICOLUL 4

##### Notificări ale navelor înainte de a intra în porturile românești

(1) Operatorul, agentul sau comandantul unei nave care se îndreaptă spre un port românesc trebuie să notifice ANR informațiile prevăzute la pct. 1 din anexa nr. 1 astfel:

- a) cu cel puțin 24 de ore înainte de intrarea în zona de control al traficului; sau
- b) cel mai târziu la momentul când nava părăsește portul anterior, dacă durata voiajului este mai mică de 24 de ore; sau
- c) dacă portul de escală nu este cunoscut ori este schimbat pe timpul voiajului, imediat ce acesta este cunoscut.

(2) Navele care au ca destinație un port al României, care transportă mărfuri periculoase sau poluante și care vin dintr-un port aflat în afara Comunității Europene, trebuie să se conformeze obligațiilor de notificare prevăzute la art. 15.

#### ARTICOLUL 5

##### Monitorizarea navelor care intră în zona sistemelor de raportare obligatorie a navelor

(1) ANR trebuie să se asigure și să ia toate măsurile necesare și corespunzătoare pentru ca toate navele care intră în zona unui sistem de raportare obligatorie a navelor, adoptat de IMO în conformitate cu regula 11, cap. V din Convenția SOLAS și operat de ANR în conformitate cu liniile directoare și criteriile relevante elaborate de IMO, să se conformeze acestui sistem și să transmită informațiile cerute în conformitate cu Rezoluția IMO A.851(20), inclusiv informațiile suplimentare cerute de ANR.

(2) Atunci când se supune aprobării IMO un sistem nou de raportare obligatoriu sau o propunere care să amendeze un sistem de raportare existent, ANR trebuie să includă în cererile sale cel puțin informațiile prevăzute la pct. 4 din anexa nr. 1.

## ARTICOLUL 6 Folosirea AIS

(1) Orice navă care face escală într-un port al unui stat membru al Uniunii Europene trebuie, în conformitate cu prevederile cap. I din anexa nr. 2, să fie dotată cu AIS care să îndeplinească standardele de performanță stabilite de IMO.

(2) Navele dotate cu AIS sunt obligate să îl mențină permanent în funcțiune, cu excepția cazurilor în care, pentru protecția informațiilor de navigație, prin acorduri, reguli sau standarde internaționale, se prevede altfel.

## ARTICOLUL 7 Utilizarea sistemelor de identificare automată (AIS) de către navele de pescuit

(1) Orice navă de pescuit cu o lungime totală mai mare de 15 metri care arborează pavilionul român și este înmatriculată în România sau orice navă, indiferent de pavilion, care operează în apele interioare ori în marea teritorială ale României sau își descarcă propria captură în porturile din România trebuie să fie dotată, conform calendarului prezentat în cap. I pct. 2 din anexa nr. 2, cu un AIS (clasa A) care să corespundă standardelor de performanță elaborate de IMO.

(2) Navele de pescuit echipate cu AIS sunt obligate să îl mențină permanent în funcțiune. În circumstanțe excepționale, AIS poate fi oprit din funcțiune în cazul în care comandantul consideră acest lucru necesar pentru siguranța sau securitatea navei sale.

## ARTICOLUL 8 Utilizarea LRIT

(1) Navele cărora li se aplică Regula V/19-1 din Convenția SOLAS și standardele de performanță și cerințele funcționale adoptate de IMO, când ating un port românesc, trebuie să fie dotate cu echipament LRIT care respectă regula respectivă.

(2) ANR va coopera cu Comisia Europeană și autoritățile competente din statele membre ale Uniunii Europene pentru a stabili cerințele privind dotarea cu echipament de transmitere de informații LRIT pentru navele care navighează în zonele aflate sub acoperirea stațiilor fixe AIS ale statelor membre ale Uniunii Europene și pentru a înainta IMO orice măsuri adecvate decise.

## ARTICOLUL 9 Folosirea sistemelor de rute pentru nave

(1) Toate navele care navighează în apele naționale navigabile, atunci când intră în zona unui sistem de rute obligatorii, adoptat de către IMO în conformitate cu regula 10 a cap. V din Convenția SOLAS, trebuie să folosească sistemul în conformitate cu liniile directe și criteriile relevante ale IMO. ANR trebuie să monitorizeze și să ia toate măsurile corespunzătoare și necesare pentru ca navele să se supună acestor prevederi.

(2) La punerea în aplicare a unui sistem de rute pentru nave care nu a fost adoptat de IMO, ANR trebuie să ia în considerare liniile directe și criteriile IMO și să facă publice toate informațiile necesare pentru folosirea efectivă și în siguranță a sistemului de rute pentru nave.

## ARTICOLUL 10 Monitorizarea conformării navelor cu regulile VTS

ANR trebuie să monitorizeze și să ia toate măsurile necesare și corespunzătoare pentru a se asigura că:

a) navele care intră într-o zonă de acoperire a unui VTS operat de ANR în marea teritorială a României, care funcționează în baza liniilor directe ale IMO, participă și se conformează regulilor aceluși VTS;

b) navele care se îndreaptă către un port românesc și care intră în zona de acoperire a unui VTS operat de ANR, care funcționează în baza liniilor directe ale IMO, aflat în afara mării teritoriale a României, se conformează regulilor aceluși VTS;

c) navele care arborează pavilionul român, care se îndreaptă către un port al unui stat membru al Uniunii Europene și care intră în zona de acoperire a unui VTS operat de acel stat membru al Uniunii Europene, care funcționează în baza liniilor directe ale IMO, aflat în afara mării teritoriale a statului membru, se conformează regulilor aceluși VTS;

d) ori de câte ori este posibil, navele care arborează pavilionul unui stat terț și neavând ca destinație un port din România, intrând într-o zonă de acoperire a unui VTS operat de ANR, aflat în afara apelor teritoriale ale României, respectă normele acestui VTS. ANR trebuie să informeze administrația statului de pavilion despre orice încălcare a acestor reguli.

## ARTICOLUL 11 Infrastructura pentru sisteme de raportare a navelor, sisteme de rute recomandate navelor și servicii de trafic al navelor

(1) ANR trebuie să ia toate măsurile necesare pentru a menține operaționale echipamentele corespunzătoare și instalațiile la țarm, destinate a primi și a utiliza informații AIS, conform prevederilor cap. I din anexa nr. 2, luând în considerare zona de acoperire necesară pentru transmiterea rapoartelor.

(2) ANR trebuie să ia măsurile necesare pentru a menține operaționale echipamentele corespunzătoare pentru retransmiterea și schimbul de informații între sistemul național și cele ale altor state.

(3) Pentru funcționarea serviciului de management al traficului responsabil cu monitorizarea conformării navelor cu regulile VTS și sistemelor de rute pentru nave, ANR trebuie să mențină în permanență personal suficient și calificat corespunzător, precum și mijloacele adecvate de comunicații și supraveghere a navelor, mijloace care să opereze în conformitate cu liniile directoare ale IMO.

## ARTICOLUL 12

### Sisteme de înregistrare a datelor privind voiajul

(1) ANR trebuie să supravegheze și să ia toate măsurile necesare și corespunzătoare pentru a se asigura că navele care fac escală într-un port românesc sunt dotate cu un VDR sau SVDR, în conformitate cu regulile prevăzute în cap. II din anexa nr. 2.

(2) În eventualitatea unei anchete efectuate în urma unui accident produs în apele aflate sub jurisdicția României, datele care au fost colectate dintr-un sistem VDR sau S-VDR se pun la dispoziția MTI și ANR. Aceștia se vor asigura că datele respective sunt folosite în cadrul anchetei și sunt analizate în mod corespunzător. MTI va publica concluziile anchetei în cel mai scurt timp de la încheierea acesteia.

## ARTICOLUL 13

Abrogat prin litera a) din Ordonanță de urgență nr. 87/2011 începând cu 19.10.2011.

## CAPITOLUL III

### Notificarea mărfurilor periculoase sau poluante la bordul navelor (HAZMAT)

## ARTICOLUL 14

### Cerințe de informare privind transportul mărfurilor periculoase

(1) Nicio marfă periculoasă sau poluantă nu poate fi oferită pentru transport sau încărcare la bordul unei nave, indiferent de dimensiunea sa, într-un port românesc, dacă nu s-a înaintat comandantului sau operatorului, înainte de încărcarea mărfii la bord, o declarație cuprinzând următoarele informații:

a) informațiile prevăzute la pct. 2 din anexa nr. 1;

b) pentru substanțele prevăzute în anexa I la MARPOL 73/78, fișa datelor de siguranță în care sunt prezentate caracteristicile fizico-chimice ale produselor, inclusiv viscozitatea acestora exprimată în cSt la 50°C, unde este cazul, și densitatea acestora la 15°C, precum și alte date incluse în fișa cu date de siguranță, în conformitate cu Rezoluția MSC.286(86) a IMO, adoptată la 5 iunie 2009 - Recomandarea pentru formularele de date privind siguranța materialului (MSDS) pentru încărcăturile de hidrocarburi și de combustibili lichizi prevăzute în anexa I la MARPOL 73/78;

Litera b) a fost modificată prin punctul 1. din Hotărâre nr. 750/2012 începând cu 20.08.2012.

c) numerele de urgență ale încărcătorului ori ale oricărei alte persoane sau organism care deține informații privind caracteristicile fizico-chimice ale produselor, precum și măsurile care trebuie luate în caz de urgență.

(2) Navele care vin dintr-un port din afara Uniunii Europene și care ating un port al unui stat membru al Uniunii Europene, care au la bord mărfuri periculoase sau poluante, trebuie să fie în posesia unei declarații din partea încărcătorului care să conțină informațiile cerute în conformitate cu alin. (1) lit. a)-c).

(3) Este de datoria și responsabilitatea încărcătorului să înainteze această declarație comandantului sau operatorului și să se asigure că încărcătura prezentată pentru transport este într-adevăr cea declarată în conformitate cu alin. (1).

## ARTICOLUL 15

### Notificarea mărfurilor periculoase sau poluante transportate la bord

(1) Operatorul, comandantul sau agentul unei nave, indiferent de mărimea acesteia, care transportă mărfuri periculoase sau poluante și care pleacă dintr-un port românesc trebuie să comunice în scris ANR, înaintea plecării navei, toate informațiile prevăzute la pct. 3 din anexa nr. 1.

(2) Operatorul, comandantul sau agentul unei nave care arborează pavilion român, indiferent de mărimea acesteia, care transportă mărfuri periculoase sau poluante și care pleacă dintr-un port aflat într-un stat membru al Uniunii Europene, trebuie să comunice în scris autorității competente desemnate de acel stat membru, înaintea plecării navei, toate informațiile prevăzute la pct. 3 din anexa nr. 1.

(3) Operatorul, comandantul sau agentul unei nave, indiferent de mărimea acesteia, care transportă mărfuri periculoase ori poluante, venind dintr-un port situat în afara Uniunii Europene și care are ca destinație un port sau o zonă de ancoraj aflată în apele naționale ale României, trebuie să notifice ANR, ca o condiție pentru intrarea în port ori pentru ancorare, informațiile indicate la pct. 3 din anexa nr. 1 cel mai târziu la plecarea din portul de încărcare ori imediat ce portul de destinație sau locul de ancorare este cunoscut, dacă această informație nu este disponibilă la momentul plecării.

(4) Operatorul, comandantul sau agentul unei nave aflate sub pavilion român, indiferent de mărimea acesteia, care transportă mărfuri periculoase ori poluante, venind dintr-un port situat în afara Uniunii Europene și care are ca destinație un port sau o zonă de ancoraj aflată în apele naționale ale unui stat membru al Uniunii Europene, trebuie să notifice autorității competente a statului membru în care se află primul port de destinație sau loc de ancoraj, ca o condiție pentru intrarea în port ori pentru ancorare, informațiile indicate la pct. 3 din anexa nr. 1 cel mai târziu la plecarea din portul de încărcare ori imediat ce portul de destinație sau locul de ancorare este cunoscut, dacă această informație nu este disponibilă la momentul plecării.

(5) ANR va aplica o procedură prin care să permită operatorului, comandantului sau agentului unei nave la care fac referire prevederile alin. (1)-(4) să îi notifice informațiile prevăzute la pct. 3 din anexa nr. 1. ANR trebuie să păstreze aceste informații o perioadă suficientă pentru ca, în cazul unui incident sau accident pe mare, acestea să poată fi utilizate.

(6) Operatorul, comandantul sau agentul unei nave trebuie să comunice ANR informațiile referitoare la marfă, astfel cum sunt prevăzute la pct. 3 din anexa nr. 1. Ori de câte ori este posibil, informațiile trebuie să fie transferate în format electronic. Schimbul electronic de mesaje trebuie să folosească sintaxa și procedurile prevăzute în anexa nr. 3.

## ARTICOLUL 16

### Schimbul computerizat de date cu statele membre ale Uniunii Europene

(1) ANR trebuie să coopereze cu statele membre ale Uniunii Europene interesate pentru a asigura interconectarea și interoperabilitatea sistemelor naționale folosite pentru a gestiona informațiile prevăzute în anexa nr. 1.

(2) Sistemele de comunicație stabilite la alin. (1) trebuie să aibă următoarele caracteristici:

a) schimbul de date să fie electronic și să permită ca mesajele notificate în conformitate cu art. 15 să fie primite și procesate;

b) sistemul să permită ca informațiile să fie transmise 24 de ore din 24;

c) la cerere, prin utilizarea SafeSeaNet și, dacă este necesar, în scopul siguranței sau securității maritime ori protejării mediului maritim, ANR trebuie să poată transmite informații privind nava și mărfurile periculoase sau poluante aflate la bord autorităților naționale ori locale competente ale unui alt stat membru al Uniunii Europene, fără întârziere;

d) în scopul siguranței sau securității maritime ori protejării mediului maritim, ANR poate solicita prin SafeSeaNet informații privind o navă sub pavilion român și mărfurile periculoase sau poluante aflate la bordul acesteia de la un alt stat membru al Uniunii Europene.

## ARTICOLUL 17

### Exceptări

(1) ANR poate excepta serviciile regulate de transport maritim efectuate între porturi situate pe teritoriul României de la obligativitatea îndeplinirii cerințelor prevăzute la art. 4 și 15, dacă au fost îndeplinite următoarele condiții:

a) compania care exploatează respectivele servicii regulate ține și actualizează o listă cu navele respective, pe care o va transmite ANR;

b) pentru fiecare călătorie efectuată se pun la dispoziția ANR, la cerere, informațiile prevăzute la pct. 1 sau 3 din anexa nr. 1, după caz. Compania stabilește un sistem intern care să garanteze 24 de ore din 24 transmiterea, la cerere, imediat ce a fost primită solicitarea, a acestor informații către ANR, în format electronic, în conformitate cu art. 4 alin. (1) sau art. 15 alin. (4), după caz;

c) orice deviere de la ora estimată de sosire în portul de destinație sau la stația-pilot, egală sau mai mare de 3 ore, se notifică ANR, în conformitate cu art. 4 sau 15, după caz;

d) se acordă exceptări numai navelor aflate într-un serviciu specific.

Serviciul se consideră regulat numai dacă este prevăzută funcționarea acestuia timp de minimum o lună.

Exceptările de la cerințele stabilite la art. 4 și 15 se limitează la călătorii cu o durată planificată de cel mult 12 ore.

(2) Dacă un serviciu regulat internațional este exploatat între România și unul sau mai multe state, dintre care cel puțin unul este stat membru al Uniunii Europene, ANR poate cere acelui stat membru acordarea unei exceptări pentru acest serviciu. ANR trebuie să colaboreze cu toate statele membre ale Uniunii Europene implicate, inclusiv statele de coastă implicate, în vederea acordării unei exceptări serviciului respectiv, în condițiile prevăzute la alin. (1).

(3) ANR trebuie să verifice periodic îndeplinirea condițiilor prevăzute la alin. (1) și (2). Atunci când cel puțin una dintre aceste condiții nu mai este îndeplinită, ANR va retrage imediat exceptarea acordată.

(4) ANR va comunica Comisiei Europene o listă cuprinzând companiile și navele cărora li s-a acordat o exceptare în temeiul prezentului articol. Comunicarea se va face ori de câte ori această listă este modificată.

## CAPITOLUL IV

### Monitorizarea navelor cu risc potențial pentru siguranța navigației și intervenția în cazul incidentelor și accidentelor pe mare

## ARTICOLUL 18

### Transmiterea informațiilor privind anumite nave

(1) Navele care se încadrează în una dintre categoriile de mai jos vor fi considerate nave cu un risc potențial pentru siguranța navigației, a persoanelor sau a mediului:

a) nave care, în cursul voiajelor lor:

(i) au fost implicate în incidente sau accidente pe mare, după cum se menționează în art. 19; sau

(ii) nu au respectat cerințele de notificare și raportare impuse de Directiva 2002/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 27 iunie 2002 de instituire a unui sistem comunitar de monitorizare și informare privind traficul navelor maritime și de abrogare a Directivei 93/75/CEE a Consiliului, publicată în Jurnalul Oficial al Comunităților Europene nr. L 208 din 5 august 2002; sau

(iii) nu au respectat regulile aplicabile în sistemele de rute pentru nave sau VTS aflate sub jurisdicția României ori a statelor membre ale Uniunii Europene;

b) nave în privința cărora există dovada sau prezumția descărcării deliberate de produse petroliere ori a altor încălcări ale prevederilor MARPOL 73/78 în apele naționale ale României sau ale statelor membre ale Uniunii Europene;

c) nave cărora li s-a refuzat accesul în porturile românești ori ale statelor membre ale Uniunii Europene, care au făcut obiectul unui raport sau al unei notificări întocmite de ANR ori de autoritățile competente ale statelor membre ale Uniunii Europene, în conformitate cu dispozițiile Directivei 95/21/CE a Consiliului din 19 iunie 1995 privind punerea în aplicare, în ceea ce privește navele care fac escală în porturile comunitare sau în apele care intră sub jurisdicția statelor membre, a standardelor internaționale privind siguranța maritimă, prevenirea poluării și condițiile de viață și de muncă de la bordul navelor (controlul statului de port), publicată în Jurnalul Oficial al Comunităților Europene nr. L 157 din 7 iulie 1995;

d) nave care nu au comunicat sau care nu dețin certificate de asigurare ori garanții financiare în conformitate cu oricare dintre dispozițiile legislației comunitare și normelor internaționale;

e) nave care au fost raportate de către piloți sau de autorități portuare din România ca prezentând deficiențe aparente care pot compromite navigarea lor în siguranță sau care ar putea crea un risc pentru mediu.

(2) Atunci când serviciile de management al traficului de pe teritoriul României dețin informații relevante privind navele la care se face referire la alin. (1), vor comunica aceste informații serviciilor interesate ale altor state membre ale Uniunii Europene aflate pe ruta planificată a navei.

(3) În limita personalului disponibil, ANR, la primirea informațiilor prevăzute la alin. (2), va efectua inspecții sau verificări corespunzătoare în porturile românești, fie din proprie inițiativă, fie la cererea unui stat membru al Uniunii Europene interesat, fără a aduce atingere obligațiilor ce decurg din activitatea de control al statului portului. ANR trebuie să informeze autoritățile competente ale statelor membre ale Uniunii Europene interesate despre rezultatele acțiunilor întreprinse.

## ARTICOLUL 19

### Raportarea incidentelor și accidentelor pe mare

(1) Fără a aduce atingere prevederilor reglementărilor internaționale și în vederea prevenirii sau micșorării oricărei amenințări semnificative a siguranței navigației, a persoanelor sau a mediului, ANR trebuie să supravegheze și să ia toate măsurile necesare pentru a se asigura că un comandant al unei nave care navighează în interiorul zonei de căutare și salvare/zonă economică exclusivă a României sau o zonă echivalentă raportează imediat la ANR următoarele:

a) orice incident sau accident afectând siguranța navei, precum coliziunea, eșuarea, avaria, defecțiunile majore ori avarierea, inundarea sau deplasarea mării, precum și orice defecte la corpul sau la structura navei;

b) orice incident sau accident care pune în pericol siguranța navigației, precum și orice defecțiuni care pot să afecteze manevrabilitatea navei ori buna stare de navigabilitate, sistemul de propulsie sau instalația de guvernare, generatoarele electrice, echipamentul de navigație ori de comunicații;

c) orice situație susceptibilă să conducă la poluarea apelor sau țărâmului României, precum descărcarea ori intenția descărcării de produse poluante în mare;

d) orice pată de materiale poluante, colete, pachete ori alte bunuri care se observă plutind în derivă pe mare.

(2) Raportul transmis conform alin. (1) trebuie să includă cel puțin identitatea navei, poziția sa, portul de plecare, portul de destinație, adresa de la care se pot obține informații despre mărfurile periculoase și poluante transportate la bord, numărul persoanelor de la bord, detalii ale incidentului și orice informație relevantă la care se face referire în Rezoluția IMO A.851(20).

## ARTICOLUL 20

### Măsuri în cazul unor condiții hidrometeorologice nefavorabile

(1) În situația în care ANR consideră, în caz de condiții hidrometeorologice extrem de nefavorabile, că există o amenințare serioasă de poluare a apelor naționale navigabile ale României sau ale statelor riverane ori atunci când siguranța vieții umane este în pericol:

a) trebuie să informeze corespunzător comandanții navelor aflate în porturile/zonă afectate și care intenționează să intre în sau să părăsească acel port/aceia zonă despre starea mării și despre condițiile meteo și, atunci când este relevant și posibil, despre pericolul pe care acestea îl pot prezenta pentru navă, marfă, echipajul și pasagerii acesteia;

b) fără a încălca obligația de asistență și salvare a navelor în pericol și în conformitate cu art. 23, poate lua orice alte măsuri necesare, care pot include o recomandare sau o interdicție, fie numai pentru o anumită navă sau pentru nave în general, de a intra sau de a părăsi portul românesc ori zonele afectate, până când s-a stabilit că nu mai există riscuri pentru viața umană și/sau pentru mediu;

c) trebuie să ia măsurile corespunzătoare pentru a limita cât se poate de mult sau, dacă este necesar, pentru a interzice aprovizionarea cu combustibili în apele naționale navigabile.

(2) Comandantul trebuie să informeze compania despre măsurile sau recomandările prevăzute la alin. (1). Aceste măsuri sau recomandări nu trebuie să îl împiedice pe comandant să ia alte decizii pe baza judecății sale profesionale și în conformitate cu Convenția SOLAS. Atunci când decizia luată de comandantul navei nu este în conformitate cu măsurile la care se face referire la alin. (1), acesta trebuie să informeze ANR asupra motivelor deciziei sale.

(3) Măsurile corespunzătoare sau recomandările prevăzute la alin. (1) se bazează pe starea mării și pe prognoza meteo furnizate de serviciul de informații hidrometeorologice desemnat de statul român.

## ARTICOLUL 21

### Măsuri în caz de riscuri cauzate de prezența gheții

(1) Dacă ANR consideră, având în vedere situația gheții, că există o amenințare gravă la adresa siguranței vieții omenești pe mare ori a protecției zonelor maritime naționale navigabile sau costiere ori a zonelor maritime navigabile sau costiere ale altor state, atunci va lua următoarele măsuri:

a) va transmite comandanților navelor aflate în zona sa de competență sau care intenționează să intre sau să iasă într-un/dintr-un port românesc informații adecvate privind starea gheții, rutele recomandate și serviciile de spargere a gheții din aceste zone;

b) poate solicita, fără a aduce atingere obligației de a acorda asistență navelor care au nevoie de asistență, precum și altor obligații care decurg din normele internaționale relevante, unei nave aflate în zona respectivă și care intenționează să intre sau să iasă într-un/dintr-un port sau terminal ori să părăsească o zonă de ancoraj să dovedească faptul că îndeplinește cerințele de rezistență structurală și de putere a motorului adecvate stării gheții din zona respectivă.

(2) Măsurile luate în temeiul alin. (1) trebuie să se bazeze, în ceea ce privește datele referitoare la starea gheții, pe prognozele privind starea gheții și condițiile meteorologice, furnizate de serviciul de informații hidrometeorologice desemnat de statul român.

## ARTICOLUL 22

### Măsuri privitoare la incidente sau accidente pe mare

(1) În caz de incidente sau accidente pe mare, la care face referire art. 19, ANR trebuie să ia toate măsurile corespunzătoare, cu respectarea reglementărilor internaționale, ori de câte ori este necesar, pentru a asigura siguranța navigației, a persoanelor și protecția mediului marin și costier. O listă neexhaustivă de măsuri la dispoziția ANR în conformitate cu prevederile acestui articol este prevăzută în anexa nr. 4.

(2) Operatorul, comandantul navei și proprietarul mărfurilor periculoase sau poluante transportate la bord sunt obligați, în condițiile și sub sancțiunile prevăzute de lege, ca la solicitarea autorităților competente, să coopereze pe deplin cu acestea, în vederea evitării și/sau limitării consecințelor unui incident sau accident. În acest scop, aceștia trebuie să comunice ANR, la cerere, informațiile prevăzute la art. 14.

(3) Comandantul oricărei nave căreia îi sunt aplicabile prevederile Codului I.S.M., în conformitate cu acesta, trebuie să informeze compania despre orice incident sau accident intervenit, așa cum este prevăzut la art. 19 alin. (1). Imediat ce a fost informată despre o astfel de situație, compania trebuie să contacteze ANR și să se pună la dispoziția acesteia, după caz.

(4) În conformitate cu legislația națională, ANR ia în considerare prevederile relevante ale Liniilor directoare IMO privind tratamentul echitabil al navigatorilor în caz de accident maritim în apele aflate sub jurisdicția sa.

## ARTICOLUL 23

### Autoritățile competente pentru primirea navelor care au nevoie de asistență

(1) În România, autoritatea competentă desemnată să ia decizia de primire a navelor care au nevoie de asistență într-un loc de refugiu, conform competențelor generale stabilite prin Legea nr. 340/2004 privind prefectul și instituția prefectului, republicată, cu modificările și completările ulterioare, este prefectul. În luarea deciziei, prefectul se consultă cu ANR, unitățile în subordonarea sau în coordonarea Ministerului Mediului și Pădurilor cu atribuții specifice în domeniu și administrația portuară în zona căreia se află locul de refugiu.

(2) ANR, unitățile în subordonarea sau în coordonarea Ministerului Mediului și Pădurilor cu atribuții specifice în domeniu și administrația portuară în zona căreia se află locul de refugiu evaluează situația și înaintează această evaluare prefectului pentru luarea deciziei.

(3) În funcție de situație și de informațiile/analizele care sunt necesare în luarea deciziei, prefectul poate consulta și alte instituții.

(4) ANR poate, după caz și în special în caz de amenințare la adresa siguranței maritime și protecției mediului, lua oricare dintre măsurile incluse în lista din anexa nr. 4 care este nelimitativă.

(5) Sub coordonarea prefectului, ANR, unitățile în subordonarea sau în coordonarea Ministerului Mediului și Pădurilor cu atribuții specifice în domeniu și administrațiile portuare trebuie să aibă întâlniri trimestriale, sub formă de ședințe de lucru, pentru a face schimb de experiență și a îmbunătăți măsurile luate în temeiul prezentului articol. Aceste autorități se pot reuni ori de câte ori este necesar, în cazul unor circumstanțe specifice.

## ARTICOLUL 24

### Planuri pentru adăpostirea navelor care au nevoie de asistență

(1) ANR, unitățile în subordonarea sau în coordonarea Ministerului Mediului și Pădurilor cu atribuții specifice în domeniu și administrațiile portuare vor elabora planuri pentru adăpostirea navelor care au nevoie de asistență aflate în apele naționale, pe care le vor supune spre aprobare prefectului. Aceste planuri trebuie să stabilească modalitatea de reacție a autorităților față de riscurile create de navele care au nevoie de asistență, incluzând, unde este cazul, riscurile pentru viața umană și mediu. Aceleași autorități, sub coordonarea prefectului, vor duce la îndeplinire prevederile acestor planuri.

(2) Planurile prevăzute la alin. (1) trebuie să fie elaborate după consultarea părților implicate, aplicând prevederile rezoluțiilor A.949(23) și A.950(23) ale IMO, și conțin cel puțin următoarele elemente:

a) identitatea autorităților responsabile cu primirea și gestionarea semnalelor de alertă;

b) identitatea autorității competente pentru evaluarea situației și pentru luarea unei decizii cu privire la acordul sau refuzul de adăpostire a unei nave care are nevoie de asistență în locul de refugiu ales;



c) informații privind zona de coastă a României și toate elementele care favorizează o evaluare prealabilă și luarea rapidă a unei decizii privind alegerea locului de refugiu pentru o navă care are nevoie de asistență, inclusiv descrierea factorilor de mediu, economici, sociali și a condițiilor naturale;

d) procedurile de evaluare în vederea acordului sau refuzului de a adăposti o navă care are nevoie de asistență într-un loc de refugiu;

e) resursele și echipamentele corespunzătoare pentru asistență, salvare și combatere a poluării;

f) procedurile de coordonare și de luare a deciziilor la nivel internațional;

g) procedurile existente privind garanțiile financiare și răspunderea aplicabile navelor adăpostite într-un loc de refugiu.

(3) ANR va publica denumirea și adresele de contact ale autorităților menționate la art. 23 alin. (1), precum și ale autorităților desemnate pentru primirea și gestionarea semnalelor de alertă.

(4) La cerere, prefectul va comunica statelor membre ale Uniunii Europene vecine informațiile relevante privind planurile prevăzute la alin. (1), în condițiile legii. Dacă se impune, prefectul poate solicita statelor membre ale Uniunii Europene vecine informații relevante privind planurile elaborate de acestea.

(5) Atunci când sunt puse în aplicare procedurile prevăzute în planurile pentru adăpostirea navelor care au nevoie de asistență, ANR va pune la dispoziția părților implicate în operațiuni informațiile relevante.

(6) Dacă li se solicită acest lucru, cei care au primit informații relevante conform alin. (4) și (5), se vor supune obligației de confidențialitate.

(7) Până la 30 noiembrie 2010, prefectul va informa Comisia Europeană în legătură cu măsurile luate în vederea punerii în aplicare a prezentului articol.

## ARTICOLUL 25

### Decizii privind adăpostirea navelor

(1) Prefectul hotărăște asupra acceptării unei nave într-un loc de refugiu în urma unei evaluări prealabile a situației realizate pe baza planurilor menționate la art. 24 și a informațiilor primite de la nava care are nevoie de asistență.

(2) Prefectul trebuie să se asigure că navele sunt adăpostite într-un loc de refugiu, în cazul în care consideră că aceasta este acțiunea cea mai adecvată pentru protejarea vieții omenești și a mediului.

## ARTICOLUL 26

### Garanție financiară și despăgubire

(1) Absența unui certificat de asigurare în sensul art. 6 din Directiva 2009/20/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind asigurarea proprietarilor navelor în ceea ce privește creanțele maritime, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene nr. L 131 din 28 mai 2009, în ceea ce privește creanțele maritime nu exonerează autoritățile competente de realizare a evaluării prealabile menționate la art. 25 și nu se consideră a fi, pentru prefect, un motiv suficient de a refuza să adăpostească o navă într-un loc de refugiu.

(2) Fără a aduce atingere alin. (1), la primirea unei nave într-un loc de refugiu, prefectul, prin ANR, poate solicita operatorului, agentului sau comandantului navei să prezinte un certificat de asigurare în sensul art. 6 din Directiva 2009/20/CE a Parlamentului European și a Consiliului. Solicitarea acestui certificat nu trebuie să ducă la întârzierea primirii navei.

## ARTICOLUL 27

### Informarea părților interesate

(1) Atunci când este cazul, ANR trebuie să transmită în radiofonie, în zonele de acoperire radio, informații despre orice incident sau accident notificat conform art. 19 alin. (1) și informații cu privire la orice navă care pune în pericol siguranța navigației, a persoanelor sau a mediului.

(2) Din motive de siguranță, atunci când deține informații care i-au fost notificate în conformitate cu art. 15 și 19, ANR trebuie să ia măsurile necesare pentru a le aduce la cunoștință imediat autorităților competente ale statelor membre ale Uniunii Europene, la cererea acestora.

(3) În cazul în care ANR a fost informată în conformitate cu prevederile Directivei 2002/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului sau în alt mod despre un pericol care amenință anumite zone de navigație și zone de coastă ale unui stat membru al Uniunii Europene, trebuie să ia măsurile corespunzătoare pentru a informa orice stat membru interesat despre aceasta în cel mai scurt timp și să se consulte cu privire la acțiunile intenționate. Atunci când este necesar, ANR trebuie să coopereze cu autoritățile competente ale statelor membre ale Uniunii Europene în vederea stabilirii de planuri comune de acțiune.

(4) ANR trebuie să folosească toate informațiile pe care navele sunt obligate să le transmită în conformitate cu art. 19, pentru organizarea unei intervenții eficiente în rezolvarea situațiilor apărute.

## CAPITOLUL V

### Măsuri complementare

## ARTICOLUL 28

### Desemnarea și publicarea listei autorităților competente

(1) ANR va primi notificările și informațiile în conformitate cu prezenta hotărâre.

(2) ANR trebuie să îi informeze în mod corespunzător pe toți cei implicați în activitatea de transport maritim atât despre serviciile de management al traficului și zonele de jurisdicție ale acestora, cât și despre procedura stabilită pentru notificarea informațiilor cerute de prezenta hotărâre.

(3) ANR trebuie să transmită Comisiei Europene o listă cu autoritățile și stațiile abilitate să îndeplinească atribuțiile unui serviciu de management al traficului, precum și orice actualizare a acesteia.

#### ARTICOLUL 29 SafeSeaNet

(1) ANR trebuie să creeze, la nivel național sau local, sisteme de management al informațiilor maritime pentru prelucrarea informațiilor prevăzute în prezenta hotărâre.

(2) Sistemele prevăzute la alin. (1) trebuie să permită utilizarea operațională a informațiilor culese și trebuie să îndeplinească, în special, cerințele stabilite la art. 16.

(3) Pentru a garanta un schimb eficient al informațiilor prevăzute în prezenta hotărâre, sistemele naționale sau locale înființate pentru culegerea, prelucrarea și păstrarea acestor informații trebuie să poată fi interconectate cu SafeSeaNet.

(4) SafeSeaNet trebuie să funcționeze continuu, 24 de ore din 24.

(5) Descrierea și principiile de bază ale SafeSeaNet sunt stabilite în anexa nr. 3.

(6) Sistemele sau rețelele de informații naționale create în cadrul acordurilor intracomunitare ori al proiectelor transfrontaliere interregionale ori transnaționale la care România este parte trebuie să fie compatibile cu SafeSeaNet și conectate la acesta.

#### ARTICOLUL 30 Cooperarea dintre ANR și alte autorități cu competențe similare

ANR va coopera cu celelalte autorități competente ale statelor membre ale Uniunii Europene și cu Comisia Europeană în atingerea următoarelor obiective:

1. folosirea optimă a informațiilor notificate ca urmare a prevederilor Directivei 2002/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului, amendată, în special prin dezvoltarea de legături informaționale corespunzătoare între serviciile de management al traficului și celelalte autorități interesate, în vederea schimbului de date cu privire la mișcările navelor, orele estimate de sosire în porturi și mărfurile acestora;

2. dezvoltarea și întărirea eficacității legăturilor informaționale dintre serviciile de management al traficului din România și cele ale statelor membre ale Uniunii Europene, în vederea obținerii unei imagini cât mai clare a traficului, îmbunătățirii monitorizării navelor în tranzit, armonizării și simplificării, pe cât de mult posibil, a rapoartelor cerute de la navele aflate în marș;

3. extinderea acoperirii și/sau actualizarea sistemului comunitar de informare și de monitorizare a traficului navelor în vederea îmbunătățirii identificării și supravegherii navelor, ținându-se cont de progresele înregistrate în domeniul tehnologiilor informației și comunicațiilor. În acest scop, ANR va coopera cu Comisia Europeană și cu celelalte state membre ale Uniunii Europene pentru a pune în practică, după caz, sisteme de raportare obligatorii, servicii obligatorii de trafic maritim și sisteme corespunzătoare de rute pentru nave, în vederea înaintării acestora la IMO spre aprobare. De asemenea, ANR va coopera, în cadrul organismelor regionale sau internaționale interesate, în vederea dezvoltării sistemelor de identificare și urmărire la mare distanță;

4. întocmirea, după caz, de planuri comune pentru adăpostirea navelor aflate în pericol;

5. asigurarea interconectării și interoperabilității sistemelor naționale folosite pentru managementul informațiilor prevăzute în anexa nr. 1, precum și dezvoltarea și actualizarea SafeSeaNet.

#### ARTICOLUL 31 Confidențialitatea informațiilor

În conformitate cu legislația comunitară sau națională, ANR trebuie să asigure confidențialitatea informațiilor care îi sunt trimise în temeiul prezentei hotărâri și trebuie să folosească aceste informații numai cu respectarea prevederilor prezentei hotărâri.

#### ARTICOLUL 32 Controlul aplicării

(1) ANR trebuie să efectueze inspecții regulate și orice alte acțiuni necesare pentru a verifica funcționarea sistemelor radio instalate pe țărâm, dacă acestea corespund cerințelor prezentei hotărâri și în special capacitatea lor de a răspunde cerințelor de a primi sau transmite fără întârziere, 24 de ore din 24, informații notificate în conformitate cu prevederile art. 15 și 17.

(2) Atunci când ANR constată, cu ocazia unui incident sau accident la care se face referire în art. 22, că o companie nu a putut să stabilească și să mențină o legătură cu nava sau cu serviciul de management al traficului implicat, trebuie să informeze în mod corespunzător statul care a emis sau în numele căruia au fost emise documentele de conformitate (DOC) și certificatul de management al siguranței (SMC) asociat.

(3) În cazul unei informații primite de la autoritatea competentă a unui stat membru al Uniunii Europene sau în cazul unui incident ori accident a cărui gravitate indică existența unei neconformități majore în funcționarea sistemului de management al siguranței al unei companii din România, ANR trebuie să ia imediat măsurile necesare în vederea retragerii documentului de conformitate (DOC) și a certificatului de management al siguranței (SMC) asociat acestuia.

#### ARTICOLUL 33 Sancțiuni

(1) Următoarele fapte, dacă nu sunt săvârșite în astfel de condiții încât, potrivit legii, să fie considerate infracțiuni, constituie contravenții și se sancționează după cum urmează:

- a) ne transmiterea, nerespectarea termenelor de notificare stabilite pentru sosirea în porturile românești ori transmiterea incompletă a informațiilor prevăzute în prezenta hotărâre de către comandant, proprietar, operator sau agent, înainte de sosirea navei în port, cu amendă de la 2.000 lei la 3.000 lei;
- b) nerespectarea de către comandantul sau de către conducătorul navei a sistemelor de raportare obligatorie, cu amendă de la 1.000 lei la 3.000 lei;
- c) scoaterea din funcțiune la bordul navei a sistemului automat de identificare al navei (AIS), acolo unde acesta este obligatoriu, cu amendă de la 5.000 lei la 10.000 lei;
- d) nerespectarea de către comandantul sau de către conducătorul navei a regulilor aplicabile într-un sistem obligatoriu de rute pentru nave, inclusiv când se primesc sesizări scrise de la alte autorități, cu amendă de la 5.000 lei la 10.000 lei;
- e) nerespectarea de către comandantul sau de către conducătorul navei a dispozițiilor VTS privind traficul navei în zona VTS ori neconformarea cu regulile VTS, cu amendă de la 3.000 lei la 5.000 lei;
- f) scoaterea din funcțiune la bordul navei a sistemului de înregistrare a datelor privind voiajul navei (VDR), la navele la care utilizarea este obligatorie, cu amendă de la 5.000 lei la 10.000 lei;
- g) nedeclararea de către comandant sau de către conducător a mărfurilor periculoase ori toxice de la bordul navei, cu amendă de la 10.000 lei la 20.000 lei;
- h) neanunțarea de către comandantul sau de către conducătorul unei nave cu privire la evenimentele de navigație ale propriei nave ori ale altor nave, cum ar fi: abordaje, coliziuni, incendii, avarii, defecțiuni majore, poluare, scufundare, eșuare, pierderi de vieți omenești și altele asemenea, cu amendă de la 10.000 lei la 20.000 lei;
- i) transmiterea de către nave sau operatori economici care desfășoară activități în domeniul naval de informații și date eronate către ANR, prin modalitățile legal stabilite, cu amendă de la 1.000 lei la 3.000 lei;
- j) nerespectarea dispozițiilor serviciului de management al traficului privind intrarea, navigația, staționarea, operarea și plecarea în și din apele naționale navigabile, cu amendă de la 5.000 lei la 10.000 lei.
- (2) Constatarea contravențiilor și aplicarea sancțiunilor se fac de către personalul împuternicit în acest sens de către ANR.
- (3) Sancțiunea se aplică contravenienților, persoane fizice sau juridice.
- (4) În situațiile prevăzute la alin. (1) lit. a), c), f), i), și j), sancțiunea contravențională se aplică comandantului navei, care este reprezentantul legal al proprietarului ori operatorului navei.
- (5) ANR trebuie să informeze în cel mai scurt timp posibil autoritățile competente ale statului pavilionului și orice alt stat interesat despre măsurile luate asupra navelor, în conformitate cu prevederile art. 18 și 22, precum și cu cele ale alin. (1).
- (6) Contravențiilor le sunt aplicabile dispozițiile Ordonanței Guvernului nr. 2/2001 privind regimul juridic al contravențiilor, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 180/2002, cu modificările și completările ulterioare.

#### ARTICOLUL 34

##### Punere în aplicare și notificare

- (1) Prefectul, ANR, administrațiile portuare și unitățile în subordonarea sau în coordonarea Ministerului Mediului și Pădurilor, cu atribuții specifice în domeniu, vor duce la îndeplinire prevederile prezentei hotărâri, în conformitate cu competențele stabilite prin aceasta.
- (2) MTI va comunica Comisiei Europene textul prezentei hotărâri, după publicarea acesteia în Monitorul Oficial al României, Partea I, inclusiv orice alte dispoziții de drept intern adoptate în domeniul reglementat de Directiva 2002/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului, amendată de Directiva 2009/17/CE a Parlamentului European și a Consiliului.

#### ARTICOLUL 35

##### Anexe

Anexele nr. 1-4 fac parte integrantă din prezenta hotărâre.

#### ARTICOLUL 36

##### Abrogare

- (1) La data intrării în vigoare a prezentei hotărâri, Ordinul ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului nr. 323/2006 pentru aprobarea Sistemului de informare și monitorizare a traficului navelor care intră/ies în/din apele naționale navigabile ale României, publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 257 din 22 martie 2006, se abrogă.
- (2) Trimiterile din legislația națională la ordinul abrogat potrivit alin. (1) se interpretează ca trimiteri la prezenta hotărâre.
- (3) La data intrării în vigoare a prezentei hotărâri, art. 8 din Hotărârea Guvernului nr. 876/2007 pentru stabilirea și sancționarea contravențiilor la regimul transporturilor navale, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 557 din 15 august 2007, cu modificările și completările ulterioare, se abrogă.

\*

Prezenta hotărâre transpune:

- a) Directiva 2002/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 27 iunie 2002 de instituire a unui sistem comunitar de monitorizare și informare privind traficul navelor maritime și de abrogare a Directivei 93/75/CEE a Consiliului, publicată în Jurnalul Oficial al Comunităților Europene nr. L 208 din 5 august 2002;

b) Directiva 2009/17/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 de modificare a Directivei 2002/59/CE de instituire a unui sistem comunitar de monitorizare și informare privind traficul navelor maritime, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene nr. L 131 din 28 mai 2009.

PRIM-MINISTRU  
EMIL BOC

Contrasemnează:

Ministrul transporturilor și infrastructurii,  
Anca Daniela Boagiu  
Șeful Departamentului pentru Afaceri Europene,  
Bogdan Mănoiu  
Ministrul mediului și pădurilor,  
Laszlo Borbely  
Ministrul administrației și internelor,  
Constantin-Traian Igaș

București, 6 octombrie 2010.  
Nr. 1.016.

ANEXA Nr. 1

LISTA  
informațiilor ce trebuie notificate

1. Informații notificate în conformitate cu art. 4 din hotărâre  
Informații generale:
  - a) identificarea navei (numele, indicativul de apel al navei, numărul de identificare IMO sau numărul MMSI);
  - b) portul de destinație;
  - c) ora estimată de sosire la portul de destinație sau la locul de îmbarcare pilot, care este cerută de ANR, și ora estimată de plecare din acel port;
  - d) numărul total de persoane la bord.
2. Informații notificate în conformitate cu art. 14 din hotărâre  
Informații despre marfă:
  - a) denumirile tehnice corecte ale mărfurilor periculoase sau poluante, numerele Națiunilor Unite (UN), când există, clasele IMO de mărfuri periculoase în conformitate cu codurile IMDG, IBC și IGC și, după caz, clasa navei cerută pentru mărfurile INF, astfel cum a fost definită în Regula VII/14.2, cantitățile unor astfel de mărfuri și, dacă sunt transportate în unități de transport de marfă altele decât tancuri, numărul de identificare a acestora;
  - b) adresa de unde se pot obține informații detaliate despre marfă.
3. Informații notificate în conformitate cu art. 15 din hotărâre  
3.1. Informații generale:
  - a) identificarea navei (numele, indicativul de apel al navei, numărul de identificare IMO sau numărul MMSI);
  - b) portul de destinație;
  - c) pentru o navă părăsind un port românesc: ora estimată de plecare de la portul de plecare sau stația-pilot, astfel cum este cerut de Autoritatea Navală Română (ANR), și ora estimată de sosire în portul de destinație;
  - d) pentru o navă venind dintr-un port străin și îndreptându-se către un port românesc: ora estimată de sosire în portul de destinație sau stația-pilot, așa cum este cerut de ANR;
  - e) numărul total de persoane la bord.
- 3.2. Informații despre marfă:
  - a) denumirile tehnice corecte ale mărfurilor periculoase sau poluante, numerele Națiunilor Unite (UN), când există, clasele IMO de mărfuri periculoase în conformitate cu codurile IMDG, IBC și IGC și, după caz, clasa navei cerută pentru mărfurile INF, astfel cum a fost definită în Regula VII/14.2, cantitățile de marfă și localizarea lor la bord și, dacă sunt transportate în unități de transport de marfă altele decât tancuri, numărul de identificare a acestora;
  - b) confirmarea că la bordul navei există o listă sau un manifest ori un plan de încărcare corespunzător conținând detalii despre mărfurile periculoase sau poluante transportate și locația lor pe navă;
  - c) adresa de la care se pot obține informații detaliate despre marfă.
4. Informații la care se face referire la art. 5 din hotărâre:
  - a) identificarea navei (numele, indicativul de apel al navei, numărul de identificare IMO sau numărul MMSI);
  - b) data și ora;
  - c) poziția în latitudine și longitudine; sau
  - d) relevmentul adevărat și distanța în mile marine de la un reper costier identificat în mod clar;

- e) direcția;
  - f) viteza;
  - g) portul de destinație și ora estimată de sosire;
  - h) marfa și, dacă sunt mărfuri periculoase la bord, cantitatea și clasa IMO;
  - i) adresa pentru comunicarea informațiilor despre marfă;
  - j) numărul total de persoane la bord;
  - k) informații diverse;
  - (i) caracteristicile și cantitatea estimată de combustibil de consum, pentru nave cu tonaj brut mai mare de 1.000 tone;
  - (ii) starea de navigație.
5. Comandantul navei trebuie să informeze imediat ANR despre orice schimbare în informațiile notificate ca urmare a prezentei anexa.

ANEXA Nr. 2

## PRESCRIPȚII aplicabile echipamentului de la bord

### I. Sistem de identificare automată (AIS)

1. Navele de pasageri, indiferent de mărime, și toate navele cu un tonaj brut de 300 sau mai mare care efectuează voiajuri internaționale și care fac escală într-un port românesc, altele decât navele de pasageri, trebuie să fie echipate cu un sistem de identificare automată (AIS), în conformitate cu standardele tehnice și de performanță prevăzute la cap. V din Convenția SOLAS.

Subpunctul 1. a fost modificat prin punctul 2. din Hotărâre nr. 750/2012 începând cu 20.08.2012.

1<sup>1</sup>. Navele de pasageri, indiferent de mărime, și toate navele cu un tonaj brut de 300 sau mai mare care nu efectuează voiajuri internaționale, altele decât navele de pasageri, trebuie să fie echipate cu AIS conform cu standardele tehnice și de performanță prevăzute la cap. V din Convenția SOLAS.

Subpunctul 1<sup>1</sup>. a fost introdus prin punctul 3. din Hotărâre nr. 750/2012 începând cu 20.08.2012.

### 2. Nave de pescuit

Navele de pescuit cu o lungime totală mai mare de 15 metri sunt supuse cerinței de dotare cu echipament prevăzută la art. 7 din hotărâre, în conformitate cu următorul calendar:

- navele de pescuit cu o lungime totală de 24 metri sau mai mare, dar mai mică de 45 metri: până la 31 mai 2012;
- navele de pescuit cu o lungime totală de 18 metri sau mai mare, dar mai mică de 24 metri: până la 31 mai 2013;
- navele de pescuit cu o lungime totală mai mare de 15 metri, dar mai mică de 18 metri: până la 31 mai 2014.

Navele de pescuit noi cu o lungime totală mai mare de 15 metri sunt supuse cerinței de dotare cu echipament prevăzută la art. 7 din hotărâre, până la 30 noiembrie 2010.

### II. Înregistrator al parametrilor de navigație (VDR/S-VDR)

1. a) Navele de pasageri, indiferent de mărime, și toate navele cu un tonaj brut de 3.000 sau mai mare care efectuează voiajuri internaționale și care fac escală într-un port românesc, altele decât navele de pasageri, trebuie să fie echipate cu un înregistrator al parametrilor de navigație (VDR), în conformitate cu standardele tehnice și de performanță prevăzute la cap. V din Convenția SOLAS.

b) În cazul navelor pentru transport de marfă construite înainte de 1 iulie 2002, sistemul VDR poate fi unul de tip simplificat (S-VDR) care să respecte standardele tehnice și de performanță elaborate în conformitate cu cap. V din Convenția SOLAS.

2. Navele de pasageri, indiferent de mărime, și toate navele cu un tonaj brut de 3.000 sau mai mare, construite la 1 iulie 2002 sau după această dată și care nu efectuează voiajuri internaționale, altele decât navele de pasageri, trebuie să fie echipate cu VDR conform cu standardele tehnice și de performanță prevăzute la cap. V din Convenția SOLAS.

3. Navele pentru transport de marfă cu un tonaj brut de 3.000 sau mai mare, construite înainte de 1 iulie 2002, care nu efectuează voiajuri internaționale, trebuie să fie echipate cu VDR sau un înregistrator de tip S-VDR conform cu standardele tehnice și de performanță elaborate în conformitate cu cap. V din Convenția SOLAS.

Punctul II. a fost modificat prin punctul 4. din Hotărâre nr. 750/2012 începând cu 20.08.2012.

### III. Excepții

#### 1. Excepții de la cerința de dotare cu echipamente AIS

a) Autoritatea Navală Română (ANR) poate excepta navele de pasageri cu lungimea mai mică de 15 metri sau cu un tonaj brut mai mic de 300, care nu efectuează voiajuri internaționale, de la aplicarea cerințelor privind AIS stabilite în prezenta anexă.

b) ANR poate excepta navele, altele decât navele de pasageri, cu un tonaj brut de 300 sau mai mare, dar mai mic de 500, care navighează exclusiv în apele interne ale României și în afara rutelor utilizate de obicei de alte nave dotate cu echipamente AIS, de la aplicarea cerințelor de echipare cu AIS stabilite în prezenta anexă.

#### 2. Excepții de la cerința de dotare cu echipamente VDR sau S-VDR

ANR poate excepta de la cerințele de echipare cu VDR sau S-VDR în următoarele condiții:

a) Navele de pasageri pot fi exceptate de la cerințele de echipare cu VDR numai pentru voiajurile în zonele maritime neincluse la categoria A, după cum se menționează la art. 4 din Directiva 2009/45/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 6 mai 2009 privind normele și standardele de siguranță pentru navele de pasageri, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene (JOUE), seria L, nr. 163 din 25 iunie 2009.

b) Navele, altele decât navele de pasageri tip Ro-Ro, construite înainte de 1 iulie 2002, pot fi exceptate de la cerințele privind echiparea cu VDR în cazul în care se poate demonstra că realizarea unei interfețe între un sistem cu VDR și echipamentul existent pe navă este nerezonabilă și impracticabilă.

c) Navele pentru transport de marfă, construite înainte de 1 iulie 2002, indiferent dacă efectuează sau nu voiajuri internaționale, pot fi exceptate de la cerințele de echipare cu VDR dacă aceste nave urmează să fie scoase definitiv din uz în termen de 2 ani de la data implementării menționată la cap. V din Convenția SOLAS.

Punctul III. a fost introdus prin punctul 5. din Hotărâre nr. 750/2012 începând cu 20.08.2012.

ANEXA Nr. 3

## MESAJELE ELECTRONICE și SafeSeaNet

### 1. Conceptul general și structura

Sistemul comunitar de schimb de informații maritime SafeSeaNet trebuie să permită recepționarea, stocarea, extragerea și schimbul de informații în scopul siguranței maritime, securității maritime și a porturilor și protejării mediului maritim și al eficienței traficului și transportului maritim.

SafeSeaNet este un sistem specializat, creat pentru a facilita schimbul de informații în format electronic dintre statele membre ale Uniunii Europene și pentru a fi furnizate Comisiei Europene informațiile relevante în conformitate cu legislația comunitară. Acesta se compune dintr-o rețea de sisteme naționale SafeSeaNet din fiecare stat membru al Uniunii Europene și un sistem central SafeSeaNet, care acționează ca punct nodal.

Rețeaua SafeSeaNet conectează între ele sistemul românesc cu toate celelalte sisteme naționale SafeSeaNet din Uniunea Europeană și include sistemul central SafeSeaNet.

### 2. Managementul, funcționarea, dezvoltarea și întreținerea SafeSeaNet

#### 2.1. Responsabilități

##### 2.1.1. Sistemul național SafeSeaNet

România trebuie să mențină un sistem SafeSeaNet național care să permită schimbul de informații maritime dintre utilizatorii autorizați care se află sub responsabilitatea Autorității Navale Române (ANR), ca autoritate competentă națională.

ANR este autoritatea responsabilă de managementul sistemului național, care include coordonarea la nivel național a utilizatorilor și furnizorilor de date, precum și asigurarea că numerele Națiunilor Unite (UN) de identificare a porturilor sunt alocate și că infrastructura națională de tehnologie a informațiilor și procedurile, astfel cum sunt descrise în Documentul privind controlul interfeței și a funcționalităților (DCIF) menționat la pct. 2.3, sunt create și întreținute.

Sistemul național SafeSeaNet trebuie să permită interconectarea utilizatorilor autorizați sub responsabilitatea ANR și poate fi făcut accesibil actorilor identificați din sectorul naval (armatori, agenți, comandanți, încărcători și alții) atunci când aceștia sunt autorizați în acest sens de ANR, în special pentru a facilita trimiterea electronică a rapoartelor în conformitate cu legislația comunitară.

##### 2.1.2. Sistemul central SafeSeaNet

Sistemul central SafeSeaNet se află sub managementul Comisiei Europene.

ANR, ca autoritate competentă națională, va coopera cu Comisia Europeană și statele membre ale Uniunii Europene în activitatea de management și supraveghere a sistemului central.

ANR, ca autoritate competentă națională, va coopera cu Agenția Europeană pentru Siguranța Maritimă (EMSA) și cu statele membre ale Uniunii Europene în activitatea de punere în aplicare la nivel tehnic a sistemului central.

Sistemul central SafeSeaNet, care acționează ca un punct nodal, interconectează toate sistemele naționale SafeSeaNet și stabilește infrastructura de tehnologie a informațiilor și procedurile, astfel cum sunt descrise în DCIF menționat la pct. 2.3.

#### 2.2. Principii de management

În cadrul Uniunii Europene este creat de către Comisia Europeană un grup de coordonare la nivel înalt, compus din reprezentanți ai statelor membre ale Uniunii Europene și ai Comisiei Europene, pentru:

- formularea de recomandări în vederea îmbunătățirii eficacității și a securității SafeSeaNet;
- formularea unor îndrumări corespunzătoare pentru dezvoltarea SafeSeaNet;
- asistarea Comisiei Europene în examinarea performanței SafeSeaNet;
- aprobarea DCIF menționat la pct. 2.3 și modificările ulterioare ale acestuia.

#### 2.3. DCIF și documentația tehnică a SafeSeaNet

DCIF este un document aprobat de grupul de coordonare la nivel înalt înființat de Comisia Europeană, din a cărui componență fac parte și reprezentanți ai statelor membre ale Uniunii Europene.

DCIF descrie în detaliu cerințele privind performanțele sistemului și procedurile aplicabile elementelor naționale și centrale ale SafeSeaNet, concepute pentru a asigura conformarea cu legislația comunitară relevantă.

DCIF include norme privind:

- îndrumările privind drepturile de acces pentru managementul calității datelor;
- specificațiile de securitate pentru transmisia și schimbul de date; și
- arhivarea informațiilor la nivel național și central.

DCIF indică modalitățile de stocare și disponibilitatea informațiilor privind mărfurile periculoase sau poluante în legătură cu serviciile regulate pentru care s-a acordat o excepție în conformitate cu art. 17 din hotărâre.

Documentația tehnică referitoare la SafeSeaNet, cum ar fi standardele pentru formatul în care se realizează schimbul de date, manualele de utilizare și specificațiile privind securitatea rețelei, va fi elaborată și întreținută de EMSA, în cooperare cu statele membre ale Uniunii Europene.

### 3. Schimbul de date prin SafeSeaNet

Sistemul utilizează standardele sectorului maritim și trebuie să poată interacționa cu sistemele publice și private utilizate pentru crearea, furnizarea sau primirea informațiilor în cadrul SafeSeaNet.

ANR se va asigura că informațiile de la furnizorii de date, inclusiv comandanți, armatori, agenți, operatori, expeditori și autorități relevante, este suficient să fie trimise numai o singură dată și sunt disponibile pentru utilizare în toate sistemele de raportări și notificări, precum și în Sistemul de informare și monitorizare a traficului navelor.

Mesajele electronice schimbate în conformitate cu prezenta hotărâre și legislația comunitară relevantă se vor distribui prin SafeSeaNet. În acest scop, ANR creează și întreține interfețele necesare pentru transmiterea automată a datelor prin mijloace electronice către SafeSeaNet.

În cazul în care norme adoptate la nivel internațional permit direcționarea informațiilor LRIT privind nave care arborează pavilionul unor state terțe, rețelele SafeSeaNet se vor utiliza pentru a distribui în statele membre ale Uniunii Europene, la un nivel de securitate adecvat, informațiile LRIT primite în conformitate cu art. 8 din hotărâre.

### 4. Securitate și drepturi de acces

Sistemele naționale SafeSeaNet se vor conforma cerințelor din prezenta hotărâre în ceea ce privește confidențialitatea informațiilor, precum și principiilor și specificațiilor de securitate descrise în DCIF, în special în privința drepturilor de acces.

ANR va identifica toți utilizatorii pentru care se atribuie un rol și un set de drepturi de acces în conformitate cu DCIF.

ANEXA Nr. 4

## MĂSURI

luate de Autoritatea Navală Română în cazul unei amenințări pentru siguranța navigației și protecția mediului în conformitate cu art. 22 alin. (1) din hotărâre

Atunci când, ca urmare a unui incident ori accident care afectează o navă, de natura celui descris la art. 19 alin. (1) din hotărâre, Autoritatea Navală Română (ANR) consideră, în conformitate cu dreptul internațional, că este necesar să prevină, să limiteze sau să îndepărteze o amenințare gravă și iminentă pentru litoralul românesc ori interesele conexe, pentru siguranța altor nave, a echipajelor și pasagerilor acestora, pentru persoanele de pe țărm ori pentru protecția mediului marin, ANR poate, printre altele:

- a) să restricționeze mișcarea navei sau să o direcționeze să urmeze o anumită rută. Această măsură nu limitează răspunderea comandantului pentru manevrarea în siguranță a navei sale;
- b) să notifice în mod oficial comandantul navei pentru ca acesta să ia măsurile imediate și necesare de îndepărtare a pericolelor sau de încetare a activităților care pun în pericol mediul ori siguranța navigației;
- c) să trimită o echipă de evaluare la bordul navei care să aprecieze gradul de risc și să îl sprijine pe comandant pentru remedierea situației și pentru a transmite informații despre situația respectivă stației de coastă competente;
- d) să dea comandantului instrucțiuni pentru a intra într-un loc de refugiu în cazul unui pericol iminent sau să impună pilotajul ori remorcarea navei.

În cazul unei nave care este remorcată în baza unui acord de remorcare sau de salvare, măsurile luate de ANR în temeiul prevederilor lit. a) și d) pot să fie adresate, de asemenea, societăților de asistență, salvare și remorcare implicate.

ANEXA Nr. 4 a fost modificată prin punctul 6. din Hotărâre nr. 750/2012 începând cu 20.08.2012.