



# MONITORUL OFICIAL

## AL

### ROMÂNIEI

Anul XIV — Nr. 115

PARTEA I  
LEGI, DECRETE, HOTĂRÂRI ȘI ALTE ACTE

Marți, 12 februarie 2002

#### SUMAR

<u>Nr.</u>	<u>Pagina</u>
ACTE ALE ORGANELOR DE SPECIALITATE ALE ADMINISTRAȚIEI PUBLICE CENTRALE	
1.730/2001. — Ordin al ministrului lucrărilor publice, transporturilor și locuinței privind aprobarea siste- melor de raportare a incidentelor în care sunt implicate nave maritime care transportă mărfuri periculoase, substanțe dăunătoare și/sau poluanți marini.....	1-8
★	
Rectificări.....	8

## ACTE ALE ORGANELOR DE SPECIALITATE ALE ADMINISTRAȚIEI PUBLICE CENTRALE

MINISTERUL LUCRĂRILOR PUBLICE,  
TRANSPORTURILOR ȘI LOCUINȚEI

### ORDIN

**privind aprobarea sistemelor de raportare a incidentelor în care sunt implicate nave maritime care transportă mărfuri periculoase, substanțe dăunătoare și/sau poluanți marini**

Ministrul lucrărilor publice, transporturilor și locuinței,

în temeiul prevederilor art. 12 lit. k) și t) din Ordonanța Guvernului nr. 19/1997 privind transporturile, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 197/1998, republicată, ale art. 7 din Ordonanța Guvernului nr. 42/1997 privind navigația civilă, ale art. 3 pct. 15 și ale art. 4 alin. (3) din Hotărârea Guvernului nr. 3/2001 privind organizarea și funcționarea Ministerului Lucrărilor Publice, Transporturilor și Locuinței,

având în vedere Rezoluția A.851(20) referitoare la principiile generale privind sistemele de raportare utilizate de către nave și cerințele privind raportarea, inclusiv liniile directoare privind raportarea incidentelor în care sunt implicate mărfuri periculoase, substanțe dăunătoare și/sau poluanți marini, adoptată de Adunarea Organizației Maritime Internaționale la 27 noiembrie 1997, precum și Ordinul ministrului transporturilor nr. 581/1999 privind cerințele minime pentru navele maritime care transportă mărfuri periculoase sau poluante,  
emite următorul ordin:

Art. 1. — (1) Se aprobă sistemele de raportare a incidentelor în care sunt implicate nave maritime care transportă mărfuri periculoase, substanțe dăunătoare și/sau poluanți marini.

(2) Sistemele de raportare prevăzute la alin. (1) sunt destinate furnizării, culegerii și schimbului de informații pe baza rapoartelor transmise prin radio de către nave sau de către persoanele prevăzute în prezentul ordin.

(3) Scopul raportării este de a permite autorităților competente ale statelor riverane să fie informate fără întârziere atunci când are loc un incident care:

a) implică pierderea efectivă sau probabilă a mărfurilor periculoase în formă ambalată și ajungerea acestora în mare;

b) determină o poluare sau un pericol de poluare pentru mediul marin ori implică măsuri de asistență sau salvare;

c) implică o poluare cu hidrocarburi determinată de încărcarea sau descărcarea de hidrocarburi într-o/dintr-o navă la o instalație de manipulare a hidrocarburilor,

astfel încât să permită acestor autorități să întreprindă măsurile necesare pentru înlăturarea sau limitarea efectelor acestui incident.

Art. 2. — În sensul prezentului ordin, termenii utilizați au următoarele semnificații:

a) *Convenția SOLAS* — Convenția internațională din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare, încheiată la Londra la 1 noiembrie 1974, modificată și completată prin Protocolul din 1988, la care România a aderat prin Decretul Consiliului de Stat nr. 80/1979, cu amendamentele ulterioare acceptate;

b) *Convenția MARPOL 73/78* — Convenția internațională din 1973 pentru prevenirea poluării de către nave, modificată prin Protocolul din 1978, la care România a aderat prin Legea nr. 6/1993 la anexele I, II și V și prin Ordonanța Guvernului nr. 38/2001 la anexa III, cu amendamentele ulterioare acceptate;

c) *Codul IMDG* — Codul maritim internațional de mărfuri periculoase, adoptat prin Rezoluția A.716(17) a Organizației Maritime Internaționale (OMI) la 6 noiembrie 1991, la care face trimitere cap. VII din Convenția SOLAS, cu amendamentele adoptate până la data intrării în vigoare a prezentului ordin;

d) *Codul IBC* — Codul internațional pentru construcția și echiparea navelor care transportă produse chimice periculoase în vrac, adoptat de Comitetul Securității Maritime (CSM) al OMI prin Rezoluția MSC.4(48) și devenit obligatoriu prin prevederile Convenției SOLAS, cap. VII, adoptat și de Comitetul pentru Protecția Mediului Marin (CPMM) al OMI prin Rezoluția MEPC.19(22) și devenit obligatoriu prin prevederile Convenției MARPOL 73/78, anexa II, pentru navele-cisternă care transportă mărfuri chimice periculoase, construite la sau după 1 iulie 1986, cu amendamentele adoptate până la data intrării în vigoare a prezentului ordin;

e) *Codul IGC* — Codul internațional pentru construcția și echiparea navelor care transportă gaze lichefiate în vrac, adoptat de CSM al OMI prin Rezoluția MSC.5(48) și devenit obligatoriu prin prevederile Convenției SOLAS, cap. VII, pentru navele care transportă gaze, construite la sau după 1 iulie 1986, cu amendamentele adoptate până la data intrării în vigoare a prezentului ordin;

f) *Codul INF* — Codul internațional pentru siguranța transportului de combustibil nuclear iradiat, plutoniu și deșeuri puternic radioactive la bordul navelor, adoptat prin Rezoluția MSC.88(71) a CSM al OMI la 27 mai 1999 și introdus în Convenția SOLAS la cap. VII partea D, prin Rezoluția MSC.87(71), adoptată la 27 mai 1999;

g) *formă ambalată* — tipurile de ambalare sau containere specifice pentru mărfurile poluante sau periculoase prevăzute de Codul IMDG;

h) *I.N.C.* — Inspectoratul Navigației Civile, instituție publică aflată în subordinea Ministerului Lucrărilor Publice, Transporturilor și Locuinței;

i) *marfă în vrac* — marfă transportată într-o magazie sau tanc care este parte a structurii navei, fără a fi în prealabil ambalată sau containerizată;

j) *mărfuri periculoase* — bunuri care, datorită naturii lor, cantității sau modului în care sunt depozitate, sunt susceptibile, singure sau în combinație cu altele, să pună în pericol viața persoanelor sau nava;

k) *poluanți marini* — substanțele identificate în Codul IMDG ca poluanți marini;

l) *substanțe dăunătoare* — hidrocarburile, așa cum sunt definite în anexa I la Convenția MARPOL 73/78, și substanțele lichide nocive, așa cum sunt definite în anexa II la Convenția MARPOL 73/78.

Art. 3. — Comandanții navelor maritime care transportă mărfuri periculoase, substanțe dăunătoare sau poluanți marini în vrac ori în formă ambalată, implicate într-un incident în apele aflate sub jurisdicția României sau în porturile românești, precum și comandanții navelor maritime care arborează pavilionul român, implicate într-un incident în afara apelor aflate sub jurisdicția României sau în afara porturilor românești, sunt obligați să redacteze și să transmită rapoarte, cu respectarea cerințelor prevăzute în prezentul ordin.

Art. 4. — Rapoartele prevăzute la art. 3 trebuie să fie transmise după cum urmează:

1. În cazul în care se produce un incident în apele aflate sub jurisdicția României, comandantul navei implicate trebuie să îl notifice imediat către operatorul serviciului de comunicații de apel, pericol și salvare, prin stația de radio-coastă, pe cel puțin una dintre frecvențele alocate comunicațiilor de apel, pericol și salvare de 500 kHz, 2.182 kHz sau 156,800 MHz.

2. În cazul în care se produce un incident în care este implicată o navă care arborează pavilionul român, în afara apelor aflate sub jurisdicție română, raportul trebuie să fie făcut către statul riveran cel mai apropiat, prin stația de radio-coastă adecvată. În cazul în care incidentul afectează siguranța navigației, raportul va fi precedat de un apel de pericol, iar în cazul în care incidentul afectează siguranța navei sau a persoanelor, de un apel de urgență.

3. În cazul în care nava nu se află în vecinătatea unei stații de radio-coastă de frecvență medie (MF) sau de frecvență foarte înaltă (VHF), raportul trebuie făcut către cea mai apropiată stație de radio-coastă de frecvență înaltă (HF) sau prin sistemul de comunicații maritime prin satelit.

4. În cazul în care nava se află în interiorul sau în apropierea unei zone în care a fost stabilit un sistem de raportare de către navele maritime, raportul trebuie

transmis către organismul desemnat responsabil de opera-rea acelu sistem.

5. Formatul rapoartelor și procedurile de raportare trebuie să fie conforme cu cerințele prevăzute în secțiunea a 2-a „Formatul și procedurile standard de raportare“ a anexei la prezentul ordin.

6. Pe lângă rapoartele făcute conform pct. 1, în cazul în care incidentul se produce la un terminal de manipulare a hidrocarburilor, operatorul terminalului trebuie, de asemenea, să raporteze acest incident:

a) cât mai repede posibil și utilizând mijloacele cele mai rapide, la căpitania portului în a cărei zonă de activitate se află terminalul;

b) după posibilități, în conformitate cu prevederile secțiunii a 2-a a anexei la prezentul ordin.

Art. 5. — Pentru comunicarea rapoartelor stația de radio-coastă nu percepe tarife.

Art. 6. — (1) Rapoartele trebuie să conțină informațiile specifice incluse în secțiunea a 3-a „Cerințe privind raportarea detaliată“ a anexei la prezentul ordin.

(2) La redactarea rapoartelor se vor utiliza termenii și noțiunile specifice prevăzute în Codul IMDG, Codul IBC, Codul IGC și Codul INF.

Art. 7. — Prevederile anexei la prezentul ordin nu se aplică mesajelor de pericol la care se face referire în regula V/2 din Convenția SOLAS.

Art. 8. — (1) Detaliile care nu sunt disponibile imediat trebuie să fie transmise într-un raport suplimentar.

(2) În cazul în care sunt implicate substanțe dăunătoare și/sau poluanți marini, raportul suplimentar trebuie să urmeze imediat sau cât mai repede posibil după raportul inițial.

(3) În raportul suplimentar trebuie incluse informațiile care sunt esențiale pentru protecția mediului marin, în concordanță cu incidentul. Aceste informații trebuie să includă lit. P, Q, R, S și X, așa cum sunt prevăzute în secțiunea a 2-a a anexei la prezentul ordin.

Art. 9. — (1) Probabilitatea unei deversări rezultate din avarierea navei sau echipamentelor sale constituie un motiv pentru a face un raport. Pentru a se stabili dacă există o astfel de probabilitate și dacă este necesar să se facă raportul, trebuie să se țină seama, printre altele, de următorii factori:

1. natura avariei, deteriorării sau defectării navei, instalațiilor ori echipamentelor; și

2. starea mării și condițiile meteorologice, precum și densitatea traficului în zonă, la momentul și locul producerii incidentului.

(2) Comandantul navei trebuie să facă raport cel puțin în următoarele cazuri:

1. avarierea, deteriorarea sau defectarea navei care afectează siguranța acesteia, produsă ca urmare a unor incidente cum sunt: coliziunea, eșuarea, incendiul, explozia, deteriorarea structurală, inundarea, deplasarea mărfii; și

2. defectarea instalațiilor sau echipamentelor navei care are ca rezultat afectarea siguranței navigației, produsă ca urmare a unor incidente cum sunt: defectarea instalației de guvernare, a instalației de propulsie, a sistemului de generare a energiei electrice (generatorul electric), a mijloacelor navale esențiale de asigurare a navigației.

Art. 10. — (1) În cazul în care o navă este angajată sau i se cere să fie angajată într-o operațiune de acordare de asistență sau salvare a unei nave implicate într-un incident la care se face referire în art. II alin. 1 lit. a) sau b) din Protocolul I la Convenția MARPOL 73/78, comandantul navei salvatoare trebuie să raporteze fără întârziere caracteristicile acțiunii întreprinse sau planificate. Raportul trebuie să includă lit. A, B, C (sau D), E, F, L, M, N, P, Q, R, S, T, U și X, prevăzute în secțiunea a 2-a a anexei la prezentul ordin.

(2) Comandantul navei salvatoare trebuie să se asigure că statul riveran este informat asupra desfășurării acțiunii de salvare.

Art. 11. — (1) Nerespectarea prevederilor prezentului ordin de către comandanții navelor maritime care arborează pavilionul român constituie acțiune de indisciplină și se sancționează în conformitate cu prevederile legale.

(2) Nerespectarea prevederilor prezentului ordin de către comandanții navelor maritime care arborează pavilionul altui stat, aflate în apele de sub jurisdicția României, constatată de căpitanii de port, va fi adusă la cunoștință de către I.N.C. autorității care a eliberat brevetul respectivului comandant și autorității care a acordat dreptul de arborare a pavilionului navei implicate.

Art. 12. — Anexa face parte integrantă din prezentul ordin.

Art. 13. — Prezentul ordin intră în vigoare în termen de 30 de zile de la publicarea în Monitorul Oficial al României, Partea I.

Ministrul lucrărilor publice, transporturilor și locuinței,

**Miron Tudor Mitrea**

## SECȚIUNEA 1

## Proceduri

Rapoartele prevăzute la art. 3 sunt următoarele și trebuie transmise după cum urmează:

- Planul de călătorie (SP)**  
Sailing plan
- înainte sau cât mai repede posibil după ora de plecare dintr-un port din cadrul unui sistem de raportare sau când intră în zona acoperită de un astfel de sistem.
- Raportul privind poziția (PR)**  
Position report
- când este necesar pentru a se asigura operarea efectivă a sistemului de raportare.
- Raportul privind devierea (DR)**  
Deviation report
- atunci când poziția navei variază semnificativ de la poziția care ar fi fost prevăzută în rapoartele anterioare, când se modifică ruta raportată sau atunci când decide comandantul.
- Raportul final (FR)**  
Final report
- la sosirea la destinație și când se părăsește zona acoperită de un sistem de raportare.
- Raportul privind mărfurile periculoase (DG)**  
Dangerous goods report
- când se produce un incident care implică pierderea efectivă sau probabilă peste bord a mărfurilor periculoase în formă ambalată, inclusiv a celor în containere de marfă, rezervoare portabile, vehicule rutiere sau feroviare și barje transportate de nave, și ajungerea acestora în mare.
- Raportul privind substanțele dăunătoare (HS)**  
Harmful substances report
- când se produce un incident care implică deversarea efectivă sau probabilă a hidrocarburilor (anexa I la Convenția MARPOL 73/78) sau a substanțelor lichide nocive în vrac (anexa II la Convenția MARPOL 73/78).
- Raportul privind poluanții marini (MP)**  
Marine pollutants report
- în cazul pierderii efective sau probabile peste bord a substanțelor dăunătoare în formă ambalată, inclusiv a celor în containere de marfă, rezervoare portabile, vehicule auto sau de cale ferată și barje transportate de nave, definite în Codul IMDG ca poluanți marini (anexa III la Convenția MARPOL 73/78).

## SECȚIUNEA a 2-a

## Formatul și procedurile standard de raportare

2.1. Formatul și procedurile standard de raportare sunt:

Indicativ telegrafic <i>Telegraphy</i>	Indicativ telefonic <i>Telephone (alternative)</i>	Semnificația <i>Function</i>	Informații ce trebuie transmise <i>Information required</i>
1	2	3	4
Name of system (e.g. AMVER/AUSREP/ MAREP/ECAREG/JASREP)	Name of system (e.g. AMVER/AUSREP/ MAREP/ECAREG/ JASREP) State in full	Identificarea sistemului de raportare  Tipul raportului	Sistemul de raportare utilizat de navă sau stația radio cea mai apropiată de pe țărm  Tipul raportului: Planul de călătorie Sailing plan Raportul privind poziția Position report Raportul privind devierea Deviation report Raportul final Final report Raportul privind mărfurile periculoase Dangerous goods report
SP			
PR			
DR			
FR			
DG			

1	2	3	4
HS			Raportul privind substanțele dăunătoare Harmful substances report
MP			Raportul privind poluanții marini Marine pollutants report
A	Ship (alpha)	Nava	Numele, indicativul de apel sau identitatea stației radio a navei, pavilionul
B	Time (bravo)	Data și ora evenimentului	Un grup de 6 cifre care să reprezinte ziua lunii (primele două cifre), orele și minutele (ultimele 4 cifre). Dacă diferă de UTC <sup>1</sup> ), se declară fusul orar utilizat.
C	Position (charlie)	Poziția	Un grup de 4 cifre care să reprezinte latitudinea, în grade și minute, urmată de N (nord) sau S (sud) și un grup de 5 cifre care să reprezinte longitudinea, în grade și minute, urmat de E (est) sau W (vest); sau
D	Position (delta)	Poziția	Relevmentul adevărat (primele 3 cifre) și distanța (distanța față de reperul de la uscat) în mile marine de la reperul de la uscat identificat (reperul de la uscat stabilit)
E	Course (echo)	Cursul adevărat	Un grup de 3 cifre
F	Speed (foxtrot)	Viteza, în noduri și în zecimi de noduri	Un grup de 3 cifre
G	Departed (golf)	Portul de plecare	Numele ultimului port de escală
H	Entry (hotel)	Data, ora și punctul de intrare în sistem	Timpul de intrare exprimat ca la lit. B și poziția intrării exprimată ca la lit. C sau D
I	Destination and ETA (india)	Destinația și ora probabilă de sosire a navei	Numele portului și grupul dată-timp exprimat ca la lit. B
J	Pilot (juliet)	Pilot	Exprimă dacă este la bord un pilot de mare largă sau local
K	Exit (kilo)	Data, ora și punctul de ieșire din sistem sau sosire la destinație a navei	Timpul ieșirii exprimat ca la lit. B și poziția de ieșire exprimată ca la lit. C sau D
L	Route (lima)	Informații privind ruta	Drumul intenționat
M	Radiocomunications (mike)	Radiocomunicații	Exprimă numele complet al stațiilor/frecvențelor alocate
N	Next report (november)	Timpul următorului raport	Grupul dată-timp exprimat ca la lit. B
O	Draught (oscar)	Pescajul maxim actual static, în metri	Grup de 4 cifre care să reprezinte metri și centimetri
P	Cargo (papa)	Marfa de la bord	Marfa și scurte detalii privind orice mărfuri periculoase, precum și substanțe dăunătoare și gaze care pot pune în pericol persoanele sau mediul (vezi cerințele de raportare detaliată)
Q	defect, damage, deficiency, limitations (quebec)	Defecțiuni/daune/deficiențe/alte restricții	Detalii scurte privind defecțiunile, daunele, deficiențele sau alte restricții (vezi cerințele de raportare detaliată)
R	Pollution/dangerous goods lost overboard (romeo)	Descrierea poluării sau a mărfurilor periculoase pierdute peste bord	Detalii scurte privind tipul poluării (hidrocarburi, produse chimice etc.) sau mărfurile periculoase pierdute peste bord; poziția exprimată ca la lit. C sau D (vezi cerințele de raportare detaliată)

<sup>1</sup>) Timpul universal coordonat (Universal Time Coordinated).

1	2	3	4
S	Weather (sierra)	Condiții meteorologice	Detalii scurte privind vremea și condițiile mării care predomină
T	Agent (tango)	Reprezentantul navei și/sau armatorul	Detalii privind numele și particularitățile reprezentantului navei sau armatorului ori ale amândurora, pentru furnizarea informațiilor (vezi cerințele de raportare detaliată)
U	Size and type (uniform)	Dimensiunea și tipul navei	Detalii privind lungimea, lățimea, tonajul, tipul etc. solicitate
V	Medic (victor)	Personalul medical	Doctorul, asistentul medical, sora, personalul fără instruire medicală
W	Persons (whiskey)	Numărul total al persoanelor de la bord	Exprimă numărul
X	Remarks (x-ray)	Diverse	Orice alte informații, inclusiv, după caz, scurtă descriere a incidentului și a altor nave implicate în incident, în asistență sau în salvare (vezi cerințele de raportare detaliată)
Y	Relay (yankee)	Cererea de a retransmite raportul către alte sisteme de raportare, de exemplu: AMVER, AUSREP, JASREP, MAREP etc.	Conținutul raportului
Z	End of report (zulu)	Sfârșitul raportului	Nu sunt necesare alte informații.

2.2. Informațiile prevăzute în coloana 3 se pot transmite telegrafic sau telefonic folosindu-se indicativele din tabel.

2.3. Secțiunile din formatul de raportare care nu trebuie completate nu vor fi menționate în raport.

2.4. Atunci când există dificultăți privind limba de comunicare, se va folosi limba engleză, utilizându-se, atunci când este posibil, vocabularul maritim standard. Alternativ poate fi utilizat Codul internațional de semnale pentru a trimite informații detaliate. Când este utilizat Codul internațional de semnale trebuie să fie inclus în text un indicator adecvat, după indexul alfabetic.

2.5. Pentru informații privind ruta trebuie să fie date latitudinea și longitudinea pentru fiecare punct de schimbare a rutei, exprimate ca la lit. C de mai sus, împreună cu tipul drumului care se intenționează să fie urmat între aceste puncte, de exemplu „RL“ (loxodroma), „GC“ (ortodroma) sau „costier“, ori, în cazul unui voiaj costier, data estimată și timpul de trecere prin punctele semnificative, exprimate printr-un grup de 6 cifre, așa cum se arată la lit. B de mai sus.

#### SECȚIUNEA a 3-a

##### **Cerințe privind raportarea detaliată**

#### **3.1. Rapoartele privind mărfurile periculoase (DG)**

3.1.1. Rapoartele primare trebuie să conțină lit. A, B, C (sau D), M, Q, R, S, T, U și X ale formatului standard de

raportare; detaliile pentru lit. R trebuie să fie după cum urmează:

- R 1. denumirea sau denumirile tehnice corecte ale mărfurilor;
2. numărul sau numerele Națiunilor Unite (UN);
3. clasa sau clasele OMI de pericolozitate;
4. numele producătorilor mărfurilor, dacă sunt cunoscute, sau al destinatarului ori expeditorului;
5. tipurile ambalajelor, inclusiv mărcile de identificare. Se specifică dacă există cisterne portabile ori vehicule-cisternă sau vehicule ori containere de marfă sau alte unități de transport de marfă care conțin pachete (colete). Se includ mărcile oficiale de înregistrare și numerele alocate unității;
6. o estimare a cantității și starea probabilă a mărfurilor;
7. dacă mărfurile pierdute plutesc sau se scufundă;
8. dacă pierderea (de marfă) continuă;
9. cauza pierderii.

3.1.2. Dacă starea navei este astfel încât există pericolul pierderii viitoare de mărfuri periculoase ambalate, în mare, lit. P și Q din formatul standard de raportare trebuie să fie raportate; detaliile pentru lit. P trebuie să fie completate după cum urmează:

- P 1. denumirea sau denumirile tehnice corecte ale mărfurilor;

2. numărul sau numerele Națiunilor Unite (UN);
3. clasa sau clasele OMI de pericolozitate;
4. numele producătorilor mărfurilor, când sunt cunoscute, sau al destinatarului ori expeditorului;
5. tipurile ambalajelor inclusiv mărcile de identificare. Se specifică dacă există cisterne portabile ori vehicule-cisternă sau vehicule ori containere de marfă sau alte unități de transport de marfă care conțin pachete (colete). Se includ mărcile oficiale de înregistrare și numerele alocate unității;
6. o estimare a cantității și starea probabilă a mărfurilor.

3.1.3. Detaliile care nu sunt disponibile imediat trebuie să fie incluse într-un mesaj sau în mesaje suplimentare.

### 3.2. Raportul privind substanțele dăunătoare (HS)

3.2.1. În cazul unei descărcări efective rapoartele primare HS trebuie să conțină lit. A, B, C (sau D), E, F, L, M, N, Q, R, S, T, U și X ale formatului standard de raportare. În cazul unei descărcări probabile (vezi art. 8), lit. P trebuie să fie, de asemenea, inclusă. Detaliile pentru lit. P, Q, R, T și X trebuie să fie completate după cum urmează):

- P
1. tipul hidrocarburii sau numele tehnic corect al substanțelor lichide nocive de la bord;
  2. numărul sau numerele Națiunilor Unite (UN);
  3. categoria poluării (A, B, C sau D) pentru substanțele lichide nocive;
  4. numele producătorilor substanțelor, dacă este cazul și dacă sunt cunoscute, sau al destinatarului ori expeditorului;
  5. cantitatea;
- Q
1. starea navei (aspecte relevante);
  2. capacitatea de a transfera marfa/balastul/combustibilul;
- R
1. tipul hidrocarburii sau numele tehnic corect al substanțelor lichide nocive de la bord;
  2. numărul sau numerele Națiunilor Unite (UN);
  3. categoria poluării (A, B, C sau D) pentru substanțele lichide nocive;
  4. numele producătorilor substanțelor, dacă este cazul și dacă sunt cunoscute, sau al destinatarului ori expeditorului;
  5. o estimare a cantității de substanțe;
  6. dacă substanța pierdută plutește sau se scufundă;
  7. dacă pierderea continuă;
  8. cauza pierderii;
  9. estimarea deplasării substanțelor deversate sau pierdute și precizarea condițiilor curente, dacă acestea sunt cunoscute;
  10. estimarea suprafeței petei de substanță pierdută, dacă este posibil;

T

1. numele, adresa, numărul telex și de telefon ale armatorului navei și reprezentantului navei (navliteratorul, managerul sau operatorul navei ori agentul lor);

X

1. acțiunile întreprinse în privința descărcării și deplasării navei;
2. eforturile de asistență sau salvare care au fost solicitate ori care au fost furnizate de alții;
3. comandantul unei nave salvatoare sau care acordă asistență trebuie să raporteze particularitățile acțiunii întreprinse sau planificate.

3.2.2. După transmiterea informațiilor la care se face referire mai sus în raportul inițial, în măsura posibilului, trebuie să fie raportate într-un raport suplimentar, cât mai repede posibil, informațiile esențiale pentru protecția mediului marin care sunt legate de incident. Aceste informații trebuie să includă lit. P, Q, R, S și X.

3.2.3. Comandantul oricărei nave angajate sau solicitate să se angajeze într-o operațiune pentru a acorda asistență sau pentru a efectua salvarea unei alte nave trebuie să raporteze, în măsura posibilului, lit. A, B, C (sau D), E, F, L, M, N, P, Q, R, S, T, U și X ale formatului standard de raportare. Comandantul trebuie, de asemenea, să informeze în permanență statul riveran cu privire la evoluția situației.

### 3.3. Raportul privind poluanții marini (MP)

3.3.1. În cazul unei deversări efective, rapoartele primare MP trebuie să conțină lit. A, B, C (sau D), M, Q, R, S, T, U și X ale formatului standard de raportare. În cazul unei deversări efective (vezi art. 8), lit. P trebuie să fie, de asemenea, inclusă. Detaliile pentru lit. P, Q, R, T și X trebuie să fie completate după cum urmează:

- P
1. denumirea sau denumirile tehnice corecte ale mărfurilor;
  2. numărul sau numerele Națiunilor Unite (UN);
  3. clasa sau clasele OMI de pericolozitate;
  4. numele producătorilor substanțelor, dacă este cazul și dacă sunt cunoscute, sau al destinatarului ori expeditorului;
  5. tipurile ambalajelor, inclusiv mărcile de identificare. Se specifică dacă există cisterne portabile ori vehicule-cisternă sau vehicule ori containere de marfă sau alte unități de transport de marfă care conțin pachete (colete). Se includ mărcile oficiale de înregistrare și numerele alocate unității;
  6. o estimare a cantității și starea probabilă a mărfurilor;
- Q
1. starea navei ca relevanță;
  2. capacitatea de a transfera marfa/balastul/combustibilul;
- R
1. denumirea sau denumirile tehnice corecte ale mărfurilor;
  2. numărul sau numerele Națiunilor Unite (UN);
  3. clasa sau clasele OMI de pericolozitate;

4. numele producătorilor substanțelor, dacă este cazul și dacă sunt cunoscute, sau al destinatarului ori expeditorului;
5. tipurile ambalajelor, inclusiv mărcile de identificare. Se specifică dacă există cisterne portabile ori vehicule-cisternă sau vehicule ori containere de marfă sau alte unități de transport de marfă care conțin pachete (colete). Se includ mărcile oficiale de înregistrare și numerele alocate unității;
6. o estimare a cantității și starea probabilă a mărfurilor;
7. dacă substanța pierdută plutește sau se scufundă;
8. dacă pierderea continuă;
9. cauza pierderii;
- T 1. numele, adresa, numărul telex și de telefon ale armatorului navei și reprezentantului navei (navlisorul, managerul sau operatorul navei ori agentul lor);
- X 1. acțiunile întreprinse în privința deversării și deplasării navei;
2. eforturile de asistență și salvare care au fost solicitate sau care au fost furnizate de alții;
3. comandantul unei nave salvatoare sau care acordă asistență trebuie să raporteze particularitățile acțiunii întreprinse sau planificate.
- 3.3.2. După transmiterea informațiilor la care se face referire la pct. 3.3.1 din raportul inițial, în măsura posibilului, trebuie să fie raportate informațiile esențiale pentru protecția mediului marin care sunt legate de incident. Aceste informații trebuie să includă lit. P, Q, R, S și X.
- 3.3.3. Comandantul oricărei nave angajate sau solicitate să se angajeze într-o operațiune pentru a acorda asistență sau pentru a efectua salvarea unei alte nave trebuie să raporteze, în măsura posibilului, lit. A, B, C (sau D), M, P, Q, R, S, T, U și X ale formatului standard de raportare. Comandantul trebuie, de asemenea, să informeze în permanență statul riveran cu privire la evoluția situației.

★

## RECTIFICĂRI

În Legea nr. 703/2001 privind răspunderea civilă pentru daune nucleare, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 818 din 19 decembrie 2001, se face următoarea rectificare:

— la art. 3 lit. d) pct. 5, în loc de „...deces...” se va citi „...interes...”.

★

În Hotărârea Guvernului nr. 952/2001 pentru modificarea și completarea Hotărârii Guvernului nr. 979/2000 privind înființarea Companiei Naționale „Romarm” — S.A. prin fuziunea Societății Naționale „Romarm” — S.A. cu Regia Autonomă „Arsenalul Armatei”, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 632 din 9 octombrie 2001, se face următoarea rectificare:

— la articolul unic pct. 2 [modificarea art. 3 alin. (2) lit. e)], în loc de „...Str. Republicii nr. 7...” se va citi „...Str. Republicii nr. 1...”.

---



---

**EDITOR: PARLAMENTUL ROMÂNIEI — CAMERA DEPUTAȚILOR**


---

Regia Autonomă „Monitorul Oficial”, str. Izvor nr. 2–4, Palatul Parlamentului, sectorul 5, București, cont nr. 2511.1–12.1/ROL Banca Comercială Română — S.A. — Sucursala „Unirea” București și nr. 5069427282 Trezoreria sector 5, București (alocat numai persoanelor juridice bugetare).  
 Adresa pentru publicitate: Centrul pentru relații cu publicul, București, șos. Panduri nr. 1, bloc P33, parter, sectorul 5, tel. 411.58.33 și 411.97.54, tel./fax 410.77.36.  
 Tiparul : Regia Autonomă „Monitorul Oficial”, tel. 490.65.52, 335.01.11/2178 și 402.21.78,  
 E-mail: ramomrk@bx.logicnet.ro, Internet: www.monitoruloficial.ro