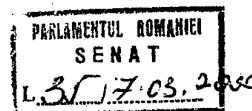




Parlamentul României

Senat

Comisia Economica



Bucuresti ..... 7.03.2000  
Nr. 70/180

## RAPORT

**la proiectul de lege pentru aprobarea Ordonanței Guvernului nr.38/2000 privind implementarea standardelor internaționale pentru siguranța navelor, prevenirea poluării și asigurarea condițiilor de muncă și viață la bordul navelor maritime care utilizează porturile românești sau care navighează în apele naționale**

Comisia Economică a fost sesizată cu adresa L 35/10.02.2000 pentru analiza în fond a acestui proiect de lege.

În ședințele de comisie din zilele de 23.02.2000 și 01.03.2000 membrii comisiei au analizat proiectul de lege reținând următoarele aspecte principale:

România se numără printre statele semnatare ale convențiilor internaționale de bază privind siguranța navelor și prevenirea poluării elaborate sub auspiciile Organizației Maritime Internaționale ( O.M.I.) Aceste convenții constituie standardele internaționale pentru siguranța navelor maritime și prevenirea poluării cauzate de aceste nave.

În baza prevederilor acestor convenții, Guvernul statului pavilionului are obligația de a adopta legile și regulamentele necesare în vederea implementării efective a acestora.

De multe ori însă, exercitarea unui control deplin și continuu asupra navelor care abordează propriul pavilion este o sarcină dificilă pentru Guvernul statului pavilionului, îndeosebi pentru acele nave care nu intră în mod regulat în porturile naționale.

Practica a demonstrat necesitatea instituirii dreptului statului portului de a controla navele care fac escală în porturile aflate sub propria jurisdicție, indiferent de pavilionul acestora.

Organizația Internațională a Muncii ( O.I.M. ) s-a aliniat acestor inițiative ale O.M.I. instituind, de asemenea, prin Convenția nr. 147/1976 privind standardele minime la bordul navelor comerciale, dreptul statului portului de a controla oricare din navele care intră în porturile sale asupra modului în care se respectă standardele privind munca și viața la bordul navelor prevăzute de această convenție.

Pentru a evita distorsionarea competiției, prin utilizarea selectivă de către navele substandard a anumitor porturi în scopul evitării unui control eficient, prin Rezoluția Adunării O.M.I. nr. 787 (19) din 23.11.1995 s-a adoptat o abordare armonizată a procedurilor de control al statului portului, cunoscute sub denumirea de "Port State Control" (PSC).

Uniunea Europeană, prin Directiva Consiliului 95/21, a adoptat reguli proprii pentru armonizarea procedurilor de inspecție în vederea asigurării aplicării omogene în rândul statelor membre a principiilor de siguranță a navigației, prevenire a poluării și cele privind condițiile de muncă și viață la bord, care constituie nucleul politicii comunitare de transport și mediu. Aceste reguli comunitare privind controlul statului portului au fost amendate în mai multe rânduri în vederea armonizării cu liniile directoare elaborate în cadrul O.M.I.

Un alt aspect deosebit de important ce trebuie menționat în acest context este legat de închiderea unor acorduri de cooperare și schimb de informații în vederea îmbunătățirii și armonizării sistemului de PSC, denumite Memorandumuri de înțelegere – Memorandum of Understanding on Port State Control ( MOU).

Până în prezent au fost încheiate 5 astfel de acorduri, împărțite pe regiuni geografice astfel:

- Paris MOU – pentru zona Mării Baltice, Mării Nordului și Atlanticul de Nord;
- Acuerdo de Vinã del Mar – pentru zona Americii Latine;
- Tokyo MOU – pentru zona Pacificului;
- Carribean MOU – pentru zona Mării Caraibelor și
- Mediteranean MOU – pentru zona Mării Mediterane.

În septembrie 1999, la Varna – Bulgaria, a avut loc prima reuniune preparatorie privind încheierea unui Memorandum de înțelegere pentru regiunea Mării Negre, la care a participat și România.

În cursul anului 1999, România a aderat la o serie de protocoale la Convențiile O.M.I. , prin Ordonanța Guvernului nr. 53/1999, și a ratificat Convenția O.I.M. nr. 147/1976, prin Ordonanța Guvernului nr.56/1999, creând astfel premisele legale prin care autoritățile române își pot exercita dreptul de control al navelor sub pavilion străin.

Procedurile cuprinse în ordonanță sunt aliniate celor existente pe plan internațional și comunitar, respectiv Rezoluția O.M.I. nr. 787 (19) și Directiva Consiliului 95/21 amendată.

Controlul statului portului – PSC constă din inspecții efectuate la bordul navelor sub pavilion străin, în vederea verificării validității certificatelor și altor documente care trebuie să existe la bordul navei, în conformitate cu prevederile Convențiilor, precum și a stării navei, a echipamentului și echipajului său, ca și a condițiilor de viață și muncă ale echipajului.

Ordonanța abilitază inspectoratul Navigației Civile – I.N.C. instituție publică în subordinea Ministerului Transporturilor, ca autoritate competentă pentru organizarea și efectuarea controlului statului portului în România. Deoarece I.N.C. este instituție finanțată integral din venituri extrabugetare realizate din prestațiile de servicii specifice, iar pentru activitatea de control exercitată în numele statului român nu se pot percepe tarife de la navele sub pavilion străin controlate, se propune ca finanțarea serviciului de control al statului portului să fie suportată de la bugetul de stat.

Menționăm că există avizul favorabil al Consiliului Legislativ cu unele observații care au fost analizate de Ministerul Transporturilor la definitivarea ordonanței ( a se vedea scrisoarea Ministerului Transporturilor către secretariatul General al Guvernului ) și avizul favorabil al Comisiei pentru buget, finanțe și bănci.

Cu precizarea că legea este ordinară propunem plenului Senatului adoptarea acestui proiect de lege fără modificări, în forma trimisă de Guvern.



**PREȘEDINTE**  
**Vicentiu GĂVĂNESCU**

**SECRETAR**  
**Teodor HAUCA**