

EXPUNERE DE MOTIVE

Organizația Maritimă Internațională (OMI), cu sediul la Londra, activează ca agenție specializată a Organizației Națiunilor Unite și se ocupă de elaborarea cadrului juridic, tehnic și organizatoric privind navigația maritimă în apele internaționale. Prin reglementările adoptate, OMI stabilește cerințele minime care se impun navelor comerciale care efectuează voiaje internaționale, privind siguranța navigației, securitatea navelor și a porturilor și protecția mediului.

Una dintre cele mai importante convenții privind siguranța navei este Convenția internațională din 1966 asupra liniilor de încărcare (LL), adoptată de către Conferința internațională din 1966 asupra liniilor de încărcare la care România a aderat prin Decretul nr.80/1971 pentru aderarea Republicii Socialiste România la Convenția Internațională asupra liniilor de încărcare, încheiata la Londra la 5 aprilie 1966, cu amendamentele ulterioare.

Ulterior, anexele convenției au fost amendate în mai multe rânduri, în anii 1971, 1975, 1979 și 1983, iar prin protocolul din 1988 privind Convenția internațională din 1966 asupra liniilor de încărcare, adoptat la Londra la 11 noiembrie 1988 de către Conferința internațională privind sistemul armonizat de inspectare și certificare, s-au adus modificări și completări atât la textul convenției (Anexa A) cât și la anexele tehnice ale acesteia, respectiv I, II și III (Anexa B).

România a aderat la acest protocol prin Ordonanța Guvernului nr.53/1999 privind aderarea la unele protocoale și acceptarea unor amendamente la Convenția internațională din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare, încheiată la Londra la 1 noiembrie 1974, la Convenția internațională din 1966 asupra liniilor de încărcare, încheiată la Londra la 5 aprilie 1966, și la Convenția internațională din 1973 pentru prevenirea poluării de către nave, modificată prin Protocolul încheiat la Londra la 17 februarie 1978, aprobată prin Legea nr.23/2001.

În anul 2003, Comitetul Siguranței Maritime din cadrul Organizației Maritime Internaționale a adoptat, prin Rezoluția MSC.143(77)/2003 o serie de amendamente la Anexa B la acest Protocol. În principal, revizuirea regulilor consta în modificarea definițiilor unor termeni utilizați, modificarea unor prevederi privind construcția pereților etanși și a suprastructurilor navei, a ușilor, a hublourilor și a altor deschideri în punțile și pereții navelor, a gurilor de magazie și a capacelor acestora. De asemenea, modificările au vizat calculul șelaturii punții navelor maritime, a parapetelor și a sabordurilor, a bordurilor libere în diferite condiții de navigație, a înălțimii etravei și a rezervei de flotabilitate. Au fost amendate unele reguli referitoare la rezistența și stabilitatea navelor maritime. Alte modificări și completări au vizat regulile referitoare la asigurarea condițiilor de protecție a echipajului și de deplasare în siguranță a acestuia la bordul navei în spații deschise.

De asemenea, prin Rezoluția MSC.143(77) a fost înlocuit și paragraful 7(b) al regulii 49 din Anexa II la Convenția internațională din 1966 asupra liniilor de încărcare (LL) prin care se definește regiunea tropicală periodică din vecinătatea estică a Australiei.

Întrucât față de amendamentele adoptate prin Rezoluția MSC.143(77) nu s-au exprimat obiecții notificate la OMI de către statele parte la Protocolul din 1988 privind Convenția internațională din 1966 asupra liniilor de încărcare, în conformitate cu paragraful 2(f)(ii)(bb) al articolului VI din acest Protocol, amendamentele se consideră acceptate la data de 1 iulie 2004.

În conformitate cu paragraful 2(g)(ii) al articolului VI din Protocolul din 1988 privind Convenția internațională din 1966 asupra liniilor de încărcare, aceste amendamente au intrat în vigoare pe plan internațional la 1 ianuarie 2005.


Regulile din Anexa I revizuită în temeiul Rezoluției MSC.143(77) se vor aplica navelor a căror chilă a fost pusă sau care se află într-un stadiu similar de construcție la 1 ianuarie 2005 sau după această dată, așa cum este prevăzut în regula 2(7) din această anexă.

Având în vedere că România este parte atât la Convenția internațională din 1966 asupra liniilor de încărcare (LL), cât și la Protocolul din 1988 privind Convenția internațională din 1966 asupra liniilor de încărcare, pentru a putea aplica regulile revizuite prin Rezoluția MSC.143(77) la construcția navelor maritime în România și la controlul navelor care vor utiliza porturile maritime românești, este necesar ca aceste amendamente să fie acceptate în mod explicit, potrivit procedurilor legale referitoare la tratatele internaționale.

În înțelesul articolului 4 al Regulamentului (EC) nr.2099/2002 al Parlamentului European și al Consiliului din 5 noiembrie 2002 de instituire a unui Comitet pentru Mări Sigure și Prevenirea Poluării de către Nave (COSS) și de modificare a regulamentelor privind siguranța maritimă și prevenirea poluării de către nave, în cadrul legislației maritime comunitare, instrumentele internaționale aplicabile sunt acele convenții, protocoale, rezoluții, coduri, circulare, standarde și prevederi, adoptate prin conferințe internaționale sau de Organizația Maritimă Internațională sau de Organizația Internațională a Muncii, care au intrat în vigoare, inclusiv cele mai recente amendamente la acestea.

Față de cele prezentate mai sus a fost întocmit proiectul de lege alăturat, pe care îl supunem PARLAMENTULUI spre adoptare.

PRIM-MINISTRU



CĂLIN POPESCU - TĂRICEANU