

## MEMORANDUMUL DE ÎNȚELEGERE DE LA PARIS PRIVIND CONTROLUL STATULUI PORTULUI\*

Autoritățile maritime din:

- Belgia
- Bulgaria<sup>1</sup>
- Canada<sup>2</sup>
- Croația<sup>3</sup>
- Cipru<sup>4</sup>
- Danemarca
- Estonia<sup>5</sup>
- Finlanda
- Franța
- Germania (Republica Federală a)
- Grecia
- Islanda<sup>6</sup>
- Irlanda
- Italia
- Letonia<sup>7</sup>
- Lituania<sup>8</sup>
- Malta<sup>9</sup>
- Olanda
- Norvegia
- Polonia<sup>10</sup>
- Portugalia

---

<sup>1</sup> Autoritatea Maritimă din Bulgaria a aderat la Memorandum la 10 mai 2007; pentru Autoritatea maritimă din Bulgaria Memorandumul a intrat în vigoare la 1 iulie 2007.

<sup>2</sup> Autoritatea Maritimă din Canada a aderat la Memorandum la 3 mai 1994; pentru Autoritatea maritimă din Canada Memorandumul a intrat în vigoare la 3 mai 1994.

<sup>3</sup> Autoritatea Maritimă din Croația a aderat la Memorandum la 8 noiembrie 1996; pentru Autoritatea maritimă din Croația Memorandumul a intrat în vigoare la 1 ianuarie 1997.

<sup>4</sup> Autoritatea Maritimă din Cipru a aderat la Memorandum la 12 mai 2006; pentru Autoritatea maritimă din Cipru Memorandumul a intrat în vigoare la 1 iulie 2006.

<sup>5</sup> Autoritatea Maritimă din Estonia a aderat la Memorandum la 12 mai 2005; pentru Autoritatea maritimă din Estonia Memorandumul a intrat în vigoare la 1 iulie 2005.

<sup>6</sup> Autoritatea Maritimă din Islanda a aderat la Memorandum la 11 mai 2000; pentru Autoritatea maritimă din Islanda Memorandumul a intrat în vigoare la 1 iulie 2000.

<sup>7</sup> Autoritatea Maritimă din Letonia a aderat la Memorandum la 12 mai 2005; pentru Autoritatea maritimă din Letonia Memorandumul a intrat în vigoare la 1 iulie 2005.

<sup>8</sup> Autoritatea Maritimă din Lituania a aderat la Memorandum la 12 mai 2006; pentru Autoritatea maritimă din Letonia Memorandumul a intrat în vigoare la 1 iulie 2006.

<sup>9</sup> Autoritatea Maritimă din Malta a aderat la Memorandum la 12 mai 2006; pentru Autoritatea maritimă din Malta Memorandumul a intrat în vigoare la 1 iulie 2006.

<sup>10</sup> Autoritatea Maritimă din Polonia a aderat la Memorandum la 27 noiembrie 1991; pentru Autoritatea maritimă din Polonia Memorandumul a intrat în vigoare la 1 ianuarie 1992.

- România<sup>11</sup>
  - Federația Rusă<sup>12</sup>
  - Slovenia<sup>13</sup>
  - Spania
  - Suedia
  - Regatul Unit al Marii Britanii și Irlanda de Nord
- denumite în continuare „Autorități”.

**Amintind** Declarația Finală adoptată la 2 decembrie 1980 de către Conferința Regională Europeană privind siguranța maritimă, care a subliniat necesitatea creșterii siguranței maritime și a protecției mediului marin și importanța condițiilor de viață și de muncă de la bordul navelor;

**Notând** ca pozitiv progresul înregistrat în aceste domenii de Organizația Maritimă Internațională și Organizația Internațională a Muncii;

**Notând** de asemenea contribuția Uniunii Europene la atingerea obiectivelor amintite;

**Conștiente** de faptul că principala responsabilitate pentru aplicarea efectivă a standardelor prevăzute în instrumentele internaționale revine autorităților statului al cărui pavilion o navă este îndreptățită să îl arboreze;

**Recunoscând** cu toate acestea că se cere acțiunea efectivă a statului portului în vederea prevenirii operării navelor sub standard;

**Recunoscând** de asemenea, necesitatea evitării concurenței neloiale între porturi;

**Convins** pentru aceste scopuri de necesitatea unui sistem armonizat și îmbunătățit de controlul statului portului și a întăririi cooperării și schimbului de informații;

Au ajuns la următoarea înțelegere:

## **Secțiunea 1** **Angajamente**

**1.1** Fiecare Autoritate va aplica prevederile prezentului Memorandum și ale anexelor la acesta, care constituie parte integrantă a Memorandumului.

**1.2** Fiecare Autoritate va menține un sistem efectiv de control al statului portului, în scopul de a se asigura că navele comerciale străine care fac escală în porturile statului său sau ancorează în afara unui asemenea port se conformează standardelor stabilite în instrumentele relevante definite în secțiunea a 2-a, fără discriminare în privința pavilionului. Fiecare autoritate poate de asemenea, să efectueze controale la navele aflate la instalațiile din largul mării.

**1.3** Fiecare Autoritate va realiza un număr total anual de inspecții, corespunzător procentului de 25% din numărul mediu de nave comerciale străine individuale,

---

<sup>11</sup> Autoritatea Maritimă din România a aderat la Memorandum la 10 mai 2007; pentru Autoritatea maritimă din România Memorandumul a intrat în vigoare la 1 iulie 2007.

<sup>12</sup> Autoritatea Maritimă din Federația Rusă a aderat la Memorandum la 10 noiembrie 1995; pentru Autoritatea maritimă din Federația Rusă Memorandumul a intrat în vigoare la 1 ianuarie 1996.

<sup>13</sup> Autoritatea Maritimă din Slovenia a aderat la Memorandum la 15 mai 2003; pentru Autoritatea maritimă din Slovenia Memorandumul a intrat în vigoare la 22 iulie 2003.

denumite în continuare „nave”, care au intrat în porturile statului său pe parcursul ultimilor trei ani calendaristici pentru care sunt disponibile statistici.

**1.4** Fiecare Autoritate se va consulta, va coopera și va schimba informații cu celelalte Autorități pentru realizarea în continuare a scopurilor Memorandumului.

**1.5** Fiecare autoritate sau orice alt organism, după cum este cazul, va stabili o procedură corespunzătoare pentru serviciile de pilotaj și autorități portuare pentru informarea imediată a Autorității competente a statului portului, ori de câte ori iau cunoștință în cursul normal al serviciului lor de existența deficiențelor care pot prejudicia siguranța navei sau care pot amenința să dăuneze mediului marin.

## **Secțiunea a 2-a** **Instrumente relevante**

**2.1** În scopul Memorandumului, „instrumente relevante” sunt următoarele instrumente:

- .1 Convenția internațională din 1966 asupra liniilor de încărcare (LL 66);
- .2 Protocolul din 1988 la Convenția internațională din 1966 asupra liniilor de încărcare (LL Protocol 88);
- .3 Convenția internațională din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare (Convenția SOLAS 74);
- .4 Protocolul din 1978 la Convenția internațională din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare (SOLAS Protocol 78);
- .5 Protocolul din 1988 la Convenția internațională din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare (SOLAS Protocol 88);
- .6 Convenția internațională din 1973 pentru prevenirea poluării de către nave, modificată prin Protocolul din 1978 (Convenția MARPOL 73/78);
- .7 Convenția internațională din 1978 privind standardele de pregătire a navigatorilor, brevetare/atestare și efectuare a serviciului de cart (Convenția STCW 78);
- .8 Convenția referitoare la Regulamentul internațional din 1972 pentru prevenirea abordajelor pe mare (COLREG 72);
- .9 Convenția internațională din 1969 asupra măsurării tonajului navelor (TONNAGE 69);
- .10 Convenția Nr. 147/1976 privind standardele minime la bordul navelor comerciale (Convenția ILO 147).
- .11 Protocolul din 1996 la Convenția ILO 147 privind standardele minime la bordul navelor comerciale (ILO 147 Protocol 1996);
- .12 Convenția internațională din 1992 privind răspunderea civilă pentru pagubele produse prin poluare cu hidrocarburi.

**2.2** Referitor la Convenția ILO 147 și la ILO 147 Protocol 1996 fiecare Autoritate va aplica procedurile prevăzute în secțiunea 7 a Anexei 1 de aplicare a prevederilor publicației ILO "Inspecția asupra condițiilor de muncă de la bordul navei: „Linii directoare de procedură”.

**2.3** Fiecare Autoritate va aplica acele instrumente relevante care sunt în vigoare și la care statul său este parte. În cazul unor amendamente la un instrument relevant, fiecare Autoritate va aplica acele amendamente care sunt în vigoare și pe care statul său le-a acceptat. Un instrument astfel amendat va fi considerat instrument relevant de către respectiva Autoritate.

**2.4** La aplicarea unui instrument relevant, Autoritățile se vor asigura că nu acordă un tratament mai favorabil navelor unui stat care nu este Parte sau navelor situate sub dimensiunile reglementate de convenție. Autoritățile vor aplica în acest caz procedurile specificate în secțiunea 3 a Anexei 1.

### **Secțiunea a 3-a** **Proceduri de inspecție, remediere și reținere**

**3.1** În îndeplinirea angajamentelor lor, Autoritățile vor efectua inspecții care vor consta într-o vizită la bordul navei în scopul verificării certificatelor și a documentelor menționate în secțiunea 2 a Anexei 1. În plus, autoritățile se vor asigura că echipajul și condiția generală a navei, inclusiv sala mașinilor și spațiile de locuit, precum și condițiile de igienă întrunesc standardele și regulile generale internațional acceptate. În absența unor certificate sau documente valabile sau dacă există motive întemeiate să se considere că starea unei nave sau a echipamentului său sau a echipajului său nu corespund substanțial cerințelor unui instrument relevant, se va efectua o inspecție mai detaliată, așa cum este menționat în secțiunea 5 a Anexei 1. Exemple de motive întemeiate sunt date în secțiunea 4 a Anexei 1.

Autoritățile vor include în inspecțiile lor controlul asupra conformității cu cerințele operaționale de la bord.

**3.2** Autoritățile se vor asigura că se efectuează o inspecție în conformitate cu prevederile secțiunii 3.1 la orice navă care nu face obiectul unei inspecții extinse cu un factor țintă mai mare de 50 în sistemul informațional SIRENaC, cu condiția să fi trecut o perioadă de cel puțin o lună de la ultima inspecție efectuată în zona Memorandumului.

**3.3** O navă inclusă într-una din categoriile din secțiunea 8.2. a Anexei 1 este pasibilă la o inspecție extinsă după o perioadă de 12 luni de la ultima inspecție extinsă efectuată într-un port din zona Memorandumului.

Dacă o asemenea navă este selectată pentru inspecție în conformitate cu secțiunea 3.6., va fi efectuată o inspecție extinsă. Totuși, o inspecție în conformitate cu secțiunea 3.1. poate fi efectuată în perioada dintre două inspecții extinse.

Autoritățile se vor asigura că se efectuează o inspecție extinsă la navele pentru care inspecția este indicată ca obligatorie de către sistemul SIRENaC, la primul său port vizitat după o perioadă de 12 luni de la ultima inspecție extinsă.

**3.4** În cazurile în care, din motive operaționale, o Autoritate nu poate să efectueze o inspecție sau o inspecție extinsă, așa cum se menționează în secțiunile 3.2 și respectiv 3.3, Autoritatea va informa fără întârziere sistemul SIRENaC despre faptul că o asemenea inspecție nu a avut loc.

**3.5** Nici o referire din aceste proceduri nu va fi interpretată în sensul restrângerii prerogativelor Autorităților de a lua măsuri în interiorul propriilor lor jurisdicții cu privire la orice probleme la care instrumentele relevante fac referire.

**3.6** În selectarea pentru inspecție a altor nave decât cele la care se face referire în secțiunile 3.2 și 3.3, Autoritățile vor determina ordinea de priorități în baza criteriilor indicate în secțiunea 1 a Anexei 1.

**3.7** Autoritățile vor căuta să evite inspectarea navelor care au fost inspectate de către oricare alte Autorități în ultimele 6 luni, cu excepția cazului în care există motive întemeiate de inspecție. Frecvența inspecțiilor nu se aplică navelor menționate în

paragrafele 3.6 și 3.2, caz în care autoritățile o vor modifica spre satisfacția lor, ori de câte ori consideră necesar.

**3.8** Inspecțiile vor fi efectuate de către persoane calificate corespunzător, autorizate pentru acel scop de autoritatea în cauză și care acționează sub responsabilitatea acesteia, ținând cont, în special, de Anexa 7.

Atunci când expertiza profesională cerută, nu poate fi furnizată de către Autoritate, inspectorul PSC al acelei Autorități poate fi asistat de orice persoană cu expertiza cerută. Inspectorii PSC și persoanele care îi asistă nu vor avea nici un interes comercial, nici în portul de inspecție, nici în nava inspectată, iar inspectorii PSC nu vor fi nici angajați de către și nici nu vor efectua servicii în numele Organizațiilor non-guvernamentale care emit certificate statutare și de clasă sau care efectuează inspecțiile necesare pentru emiterea acelor certificate navelor.

Fiecare inspector PSC va deține asupra sa un document personal sub forma unui card de identitate emis de către autoritatea sa, în conformitate cu legislația națională, care să menționeze că inspectorul PSC este autorizat să efectueze inspecții.

**3.9.1.** Fiecare Autoritate va căuta să se asigure de remedierea tuturor deficiențelor depistate. Cu condiția că au fost făcute toate eforturile posibile pentru remedierea tuturor deficiențelor, altele decât cele menționate în paragraful 3.10.1, navei i se poate permite să se îndrepte spre un port unde orice asemenea deficiențe pot fi rectificate.

**3.9.2** În cazuri excepționale în care, ca rezultat al inspecției inițiale și al inspecției mai detaliate, starea generală a navei și a echipamentului său sunt descoperite a fi sub standard, ținând cont de asemenea și de echipaj și de condițiile acestuia de muncă și de viață la bord, Autoritatea poate suspenda o inspecție.

Suspendarea inspecției poate continua până când părțile responsabile au luat toate măsurile necesare pentru a se asigura că nava se conformează cerințelor instrumentelor relevante.

Înainte de suspendarea unei inspecții, Autoritatea trebuie să aibă înregistrate deficiențele ce duc la reținere în zonele menționate în paragrafele 9.3.3. și 9.3.4. ale Anexei 1, după caz.

În cazurile în care nava este reținută și inspecția este suspendată, Autoritatea va notifica părțile responsabile cât mai curând posibil. Notificarea va include informații cu privire la reținere. În plus, se va menționa că inspecția este suspendată până când Autoritatea va fi informată că nava se conformează tuturor cerințelor relevante.

**3.10.1** În cazul deficiențelor care sunt în mod cert periculoase pentru siguranță, sănătate sau mediu, Autoritatea se va asigura, cu excepția celor prevăzute în paragraful 3.11., că pericolul este înlăturat înainte de a permite navei să plece pe mare. În acest scop, vor fi luate măsurile adecvate care pot include reținerea navei sau o interdicere formală ca nava să continue o operație datorită deficiențelor stabilite, care individual sau împreună ar face periculoasă continuarea operării.

**3.10.2** În cazul unei rețineri, Autoritatea va notifica imediat în scris Administrația statului de pavilion<sup>\*</sup>), incluzând raportul de inspecție. În același fel vor fi notificate societatea de clasificare care a emis certificatele de clasă și organizația recunoscută care

---

<sup>\*</sup>Referitor la MSC/Circ. 781 și MEPC 6/Circ. 2 “punctele naționale de contact ale Membrilor pentru siguranță și prevenirea poluării” (Anexele 1, 2). Atunci când un punct de contact valabil nu este disponibil, trebuie informată cea mai apropiată reprezentanță diplomatică

a emis certificatele relevante în numele Administrației statului de pavilion, după caz. Părțile de mai sus vor fi de asemenea notificate în scris cu privire la ridicarea reținerii.

**3.10.3.** Atunci când motivul unei rețineri este rezultatul unei avarii accidentale suferite pe parcursul voiajului navei către un port sau în timpul operațiunilor de marfă, nu va fi emis un ordin de reținere, cu condiția ca:

- .1 cerințele conținute în Regula I/11 (c) din Convenția SOLAS 74 privind notificarea statului de pavilion, a inspectorului nominat sau a organizației recunoscute, responsabili de emiterea certificatului relevant, au fost luate în considerare în mod corespunzător;
- .2 înainte de intrarea într-un port sau imediat după producerea avariei, comandantul sau proprietarul navei a înaintat autorității de controlul statului portului detalii privind circumstanțele accidentului și a daunei suferite și informarea privind notificarea solicitată către Administrația statului de pavilion.
- .3 acțiuni corespunzătoare de remediere, spre satisfacția Autorității au fost întreprinse de către navă, și
- .4 Autoritatea s-a asigurat, fiind notificată cu privire la acțiunile de remediere, că deficiențele care au fost în mod cert periculoase pentru siguranța, sănătate sau mediu au fost rectificate.

**3.10.4** Următoarea procedură se aplică în lipsa certificatelor ISM:

- .1 Atunci când inspecția relevă faptul că de la bordul unei nave căreia i se aplică codul ISM lipsesc la data inspecției copii ale Documentului de conformitate sau ale Certificatului de management al siguranței, emise în conformitate cu Codul internațional de management pentru exploatarea în siguranță a navelor și pentru prevenirea poluării (Codul ISM), Autoritatea se va asigura că nava este reținută.
- .2 Fără a ține seama de absența documentației la care se face referire în paragraful 3.10.4.1, dacă în cursul inspecției nu se descoperă nici o altă deficiență care să justifice reținerea, Autoritatea poate ridica ordinul de reținere în vederea evitării congestiei portuare. Ori de câte ori se ia o asemenea decizie, Autoritatea va informa imediat toate celelalte autorități în cauză.
- .3 Autoritățile vor lua măsurile necesare pentru a se asigura că tuturor navelor autorizate să părăsească un port al statului lor, în condițiile menționate la paragraful 3.10.4.2., li se va refuza accesul în orice port din statele ale căror autorități sunt membri semnatori ai Memorandului, cu excepția situațiilor menționate în paragraful 3.12.3., până când proprietarul sau operatorul navei a demonstrat, spre satisfacția autorității statului în care a fost ordonată reținerea, că nava are certificate valabile emise în conformitate cu Codul ISM.

**3.10.5** Măsuri de refuz al accesului în legătură cu anumite nave:

.1 Autoritățile se vor asigura că unei nave dintr-una din categoriile din Anexa 3, secțiunea A îi este refuzat accesul în orice port din zona Memorandumului, cu excepția cazurilor descrise în secțiunea 3.12.3., dacă nava:

- fie arborează pavilionul unui stat care apare pe lista neagră, așa cum este publicată în Raportul anual al Memorandumului și a fost reținută de mai mult de două ori în decursul ultimelor 24 de luni în porturi din zona Memorandumului;
- fie arborează pavilionul unui stat descris ca „stat cu risc foarte mare” sau „stat cu risc mare” din lista neagră, așa cum este publicată în Raportul anual al

Memorandumului și a fost reținută mai mult de o dată în decursul ultimelor 36 de luni în porturi din zona Memorandumului.

Refuzul accesului va deveni aplicabil imediat ce nava a fost autorizată să părăsească portul în care a făcut obiectul unei a doua sau a treia rețineri, după caz.

.2 În scopul paragrafului 1, Autoritățile se vor conforma procedurilor prevăzute în Anexa 3, secțiunea B.

**3.11** Atunci când deficiențele care au cauzat o reținere, așa cum este menționat în paragraful 3.10.1, nu pot fi remediate în portul de inspecție, Autoritatea poate permite navei vizate să plece spre cel mai apropiat șantier de reparații disponibil, ales de comandant și Autoritate, cu condiția îndeplinirii condițiilor stabilite de Autoritatea statului pavilionului și agreeate de Autoritate. Asemenea condiții, care pot include descărcarea mărfii și/sau reparații temporare, vor asigura că nava poate să plece în voiaj fără riscuri pentru sănătatea și siguranța pasagerilor sau echipajului sau riscuri față de alte nave sau fără a fi o amenințare nerezonabilă de pericol pentru mediul marin.

Dacă decizia de a trimite o navă într-un șantier de reparație se datorează neconformării cu Rezoluția IMO A. 744 (18) fie în ceea ce privește documentația navei, fie în ceea ce privește deficiențele și defectele structurale ale navei, Autoritatea poate solicita efectuarea măsurătorilor de grosime necesare în portul de reținere, înainte ca navei să i se permită să plece.

Dacă nava este reținută datorită faptului că nu este echipată cu un sistem de înregistrare a datelor voiajului în stare de funcționare, atunci când folosirea sa este obligatorie și această deficiență nu poate fi rectificată prompt în portul de reținere, Autoritatea competentă poate permite navei să plece spre cel mai apropiat port unde aceasta va fi rectificată de îndată sau poate solicita ca deficiența să fie rectificată într-o perioadă de maximum 30 de zile.

În asemenea cazuri, Autoritatea va notifica autoritatea competentă a statului în regiunea căruia se situează următorul port de escală al navei, părțile menționate în paragraful 3.10.2 și orice alte autorități, după caz. Notificarea către autorități va include raportul final de inspecție și timpul și locul estimat de sosire. O notificare suplimentară va fi făcută prin mijloacele sistemului SIRENaC. Autoritatea care primește o asemenea notificare va informa Autoritatea care a făcut notificarea despre acțiunile întreprinse.

**3.12.1** Autoritățile vor lua măsuri pentru a se asigura că:

.1 navelor menționate la paragrafele 3.10.1 sau 3.11 care pleacă pe mare fără a fi în conformitate cu condițiile stabilite de Autoritatea din portul de inspecție; sau

.2 navelor menționate la paragraful 3.11 care refuză să se conformeze cerințelor aplicabile ale instrumentelor relevante nefăcând escală în șantierul de reparații indicat; li se va refuza accesul în orice port din statele ale căror autorități sunt membre semnatare ale Memorandumului, până în momentul în care proprietarul sau operatorul face dovada, spre satisfacția autorității unde nava a fost găsită cu defecțiuni, că acea navă se conformează pe deplin cerințelor aplicabile ale instrumentelor relevante.

**3.12.2** În circumstanțele menționate la paragraful 3.12.1.1, Autoritatea de unde nava a fost găsită cu defecțiuni va alerta imediat toate celelalte autorități.

În circumstanțele menționate la paragraful 3.12.1.2, Autoritatea statului în care se găsește șantierul de reparații va alerta imediat toate celelalte autorități.

Înainte de a refuza intrarea, Autoritatea poate solicita consultări cu Administrația statului de pavilion a navei vizate.

**3.12.3** Fără a ține seama de prevederile paragrafului 3.12.1, accesul într-un anumit port poate fi permis de Autoritatea relevantă a aceluși stat port în caz de forță majoră sau pe considerente de siguranță sau pentru reducerea și minimalizarea riscului de poluare, cu condiția implementării de către proprietar, operator sau comandantul navei a unor măsuri adecvate, spre satisfacția Autorității competente a aceluși stat, care să asigure o intrare sigură.

**3.13.** Prevederile paragrafelor 3.10.2 și 3.11 nu aduc prejudicii cerințelor instrumentelor relevante sau procedurilor stabilite de organizațiile internaționale privind notificarea și procedurile de raportare în legătură cu controlul statului portului.

**3.14** Autoritățile se vor asigura că la încheierea unei inspecții, comandantul navei va primi un raport de inspecție, care să cuprindă rezultatele inspecției și detalii privind orice acțiuni întreprinse.

**3.15** În cazul în care orice inspecție la care se face referire în paragraful 3.1 confirmă sau relevă deficiențe în legătură cu cerințele instrumentelor relevante care justifică reținerea unei nave, toate costurile legate de inspecții în orice perioadă normală de lucru justificată, vor fi acoperite de către proprietarul navei sau operator sau de către reprezentantul său în statul portului.

Toate costurile legate de inspecții efectuate de către autoritate, potrivit prevederilor paragrafului 3.12.1 vor fi facturate proprietarului sau operatorului navei.

Reținerea nu va fi ridicată până în momentul efectuării în totalitate a plății sau acordării unei garanții suficiente pentru rambursarea costurilor.

**3.16** Proprietarul sau operatorul unei nave sau reprezentantul său în statul implicat va avea dreptul la contestație împotriva deciziei de reținere sau de refuz a accesului luată de către autoritatea aceluși stat. O acțiune de apel nu va cauza suspendarea măsurii reținerii sau a refuzului accesului. Autoritatea va informa în mod corespunzător comandantul unei nave despre dreptul la apel.

**3.17** Fiecare autoritate va lua măsurile necesare în vederea asigurării faptului că informațiile despre navele inspectate și navele reținute, menționate în Anexa 5, sunt publicate cel puțin o dată pe lună.

**3.18** Atunci când își exercită controlul potrivit Memorandumului, Autoritățile vor face toate eforturile posibile pentru a evita reținerea sau întârzierea nefondată a unei nave. Nici o prevedere a Memorandumului nu afectează drepturile create de instrumentele relevante privind compensarea pentru reținere sau întârziere nefondată. În orice moment al presupusei rețineri sau întârzieri, sarcina dovezii cade în sarcina proprietarului sau operatorului navei.

## **Secțiunea a 4-a**

### **Furnizarea de informații**

**4.1** Fiecare Autoritate va raporta inspecțiile efectuate potrivit Memorandumului și rezultatele acestora, în conformitate cu procedurile menționate în Anexa 4.

**4.2** Informațiile furnizate în conformitate cu paragraful precedent pot fi disponibile pentru publicare în versiunea tipărită sau în format electronic în vederea asistării Autorităților cu publicațiile menționate în secțiunea 3.17, precum și pentru alte scopuri în conformitate cu deciziile Comitetului menționat în secțiunea 6.



**4.3** DSI, menționat în Anexa 4 și Secretariatul, menționat în secțiunea 6.4 pot facilita publicarea de date ce provin nealterate din sistemul informațional menționat în Anexa 4, prin furnizarea acestora în orice format electronic sau tipărit.

**4.4** Atunci când datele de inspecție sau reținere conțin informații despre persoane private, Autoritățile se angajează să asigure protecția datelor cu caracter personal în conformitate cu instrumentele internaționale, europene și cu legile și reglementările naționale aplicabile. Această protecție nu va împiedica totuși publicarea companiei navelor inspectate sau publicarea numelor navlositorilor implicați.

## **Secțiunea a 5-a** **Violări operaționale**

Autoritățile, la cererea unei alte Autorități, vor încerca să păstreze în siguranță probele referitoare la încălcări suspectate ale cerințelor privind aspecte operaționale din Regula 10 a Convenției COLREG 72 și din Convenția MARPOL 73/78.

În cazul încălcărilor suspectate implicând deversarea de substanțe dăunătoare, o Autoritate, la solicitarea unei alte Autorități, va vizita nava în port în vederea obținerii de informații și, după caz, prelevării de probe din orice presupus poluant. Procedurile de investigare a contravențiilor la prevederile privind deversările sunt menționate în Anexa 2.

## **Secțiunea a 6-a** **Organizare**

**6.1** Va fi înființat un Comitet, compus din reprezentanți ai fiecărei Autorități și ai Comisiei Uniunii Europene. Un consultant din cadrul fiecărei Organizații Guvernamentale Internaționale, observatori și asociați vor fi invitați să participe la lucrările Comitetului și la orice alte ședințe.

**6.2** Comitetul se va întruni o dată pe an și ori de câte ori va considera necesar.

**6.3** Comitetul :

- .1 va îndeplini sarcinile specifice ce i-au fost atribuite prin Memorandum;
- .2 va promova prin toate mijloacele necesare, inclusiv prin seminarii pentru inspectorii PSC, armonizarea practicilor și procedurilor legate de inspecție, remediere, reținere și cele legate de aplicarea paragrafului 2.4;
- .3 va dezvolta și revizui liniile directe și procedurile pentru efectuarea inspecțiilor potrivit Memorandumului;
- .4 va dezvolta și revizui procedurile referitoare la schimbul de informații;
- .5 va urmări alte aspecte legate de activitatea și eficiența Memorandumului.

**6.4** Un Secretariat pus la dispoziție de Ministerul Olandez al Transporturilor, Lucrărilor Publice și Administrării Apelor va fi înființat și va avea biroul la Haga.

**6.5** Secretariatul, acționând sub îndrumarea Comitetului și în limita resurselor pe care le are la dispoziție:

- .1 va pregăti ședințele, va distribui documente și va furniza asistență în funcție de solicitări, pentru a permite Comitetului să-și îndeplinească funcțiile;

- .2 va facilita schimbul de informații, va îndeplini procedurile specificate în Anexa 4 și va pregăti rapoartele ce vor fi necesare pentru îndeplinirea scopurilor Memorandumului;
- .3 va desfășura orice muncă necesară asigurării funcționării eficiente a Memorandumului.

### **Secțiunea a 7-a** **Amendamente**

**7.1** Orice Autoritate poate propune amendamente la Memorandum.

**7.2** În cazul amendamentelor propuse la secțiunile Memorandumului se va aplica următoarea procedură:

- .1 amendamentul propus va fi înaintat prin Secretariat spre a fi analizat de către Comitet;
- .2 amendamentele vor fi adoptate printr-o majoritate de două treimi a reprezentanților Autorităților prezente și votante în Comitet. Astfel adoptat, un amendament va fi comunicat Autorităților de către Secretariat în vederea acceptării;
- .3 un amendament va fi considerat ca acceptat fie la sfârșitul unei perioade de șase luni de la adoptarea lui de către reprezentanții Autorităților în Comitet, fie la sfârșitul oricărei alte perioade diferite stabilită în mod unanim de către reprezentanții Autorităților în Comitet la momentul adoptării, cu condiția să nu fie comunicată Secretariatului vreo obiecție de către o Autoritate în decursul perioadei relevante;
- .4 un amendament va intra în vigoare după 60 de zile de la adoptare sau la sfârșitul oricărei alte perioade diferite stabilită în mod unanim de către reprezentanții Autorităților în Comitet.

**7.3** În cazul amendamentelor propuse la anexele Memorandumului se va aplica următoarea procedură:

- .1 amendamentul propus va fi înaintat prin Secretariat spre a fi analizat de către Autorități;
- .2 amendamentul va fi considerat ca acceptat la sfârșitul unei perioade de trei luni de la data la care a fost comunicat de către Secretariat, cu excepția cazului în care o Autoritate solicită în scris ca amendamentul să fie analizat de Comitet. În acest din urmă caz se va aplica procedura menționată la paragraful 7.2;
- .3 amendamentul va intra în vigoare după 60 de zile de la acceptare sau la sfârșitul oricărei alte perioade diferite stabilită în mod unanim de către Autorități.

### **Secțiunea a 8-a**

**8.1** Memorandumul nu aduce prejudicii drepturilor și obligațiilor ce revin prin alte acorduri internaționale.

**8.2** O Autoritate maritimă a unui stat costier european și a unui stat costier din bazinul Atlanticului de Nord din America de Nord până în Europa, care întrunește criteriile menționate în Anexa 6, poate adera la Memorandum cu consimțământul tuturor Autorităților participante la Memorandum.

**8.3** Atunci când Memorandumul intră în vigoare, acesta înlocuiește „Memorandumul de Înțelegere între anumite Autorități maritime privind menținerea standardelor Navelor Comerciale” semnat la Haga în data de 2 martie 1978.

**8.4** Memorandumul intră în vigoare la 1 iulie 1982.

**8.5** Versiunea în limba engleză și cea în limba franceză sunt în mod egal autentice. Semnat la Paris în limbile engleză și franceză, astăzi, douăzeci și șase ianuarie o mie nouă sute optzeci și doi.

## **PROCEDURI PRIVIND CONTROLUL STATULUI PORTULUI**

### **Conținut**

#### **Secțiunea 1 Inspecții prioritare**

#### **Secțiunea 2 Examinarea certificatelor și documentelor**

#### **Secțiunea 3 Tratament nepreferențial**

3.1 Nave aparținând statelor nemembre

3.2 Nave situate sub dimensiunile reglementate de convenție

#### **Secțiunea 4 Exemple de motive întemeiate pentru o inspecție mai detaliată**

#### **Secțiunea 5 Inspecție mai detaliată**

5.1 Generalități

5.2 Proceduri de inspecție a cerințelor structurale și de echipament ale navelor

5.3 Spălarea cu țitei

5.4 Operațiile de descărcarea, uscare și prespălare conform Anexei II a Convenției MARPOL 73/78

5.5 Proceduri de control a cerințelor operaționale

#### **Secțiunea 6 Dotarea cu echipaj**

6.1 Introducere

6.2 Controlul dotării cu echipaj

6.3 Controlul conform prevederilor Convenției STCW 78

#### **Secțiunea 7 Convenția Nr. 147/1976 privind standardele minime la bordul navelor comerciale (Convenția ILO 147) și ILO 147 Protocol 1996**

#### **Secțiunea 8 Inspecția extinsă a anumitor nave**

8.1 Prevederi generale pentru inspecția extinsă

8.2 Categoriile de nave care fac obiectul inspecției extinse

8.3 Proceduri pentru inspecția extinsă a anumitor categorii de nave

#### **Secțiunea 9 Remediere și reținere**

9.1 Principiile care guvernează remedierea deficiențelor și reținerea unei nave

9.2 Reținerea legată de standardele privind echipajul minim și certificare

9.3 Proceduri pentru reținerea navelor de toate dimensiunile

### **Secțiunea 1 Inspecții prioritare**

**1.1** Fără a ține cont de valoarea factorului de risc, așa cum este menționat în secțiunea 1.2, următoarele nave vor fi considerate ca prioritare pentru inspecție:

.1 Nave care au fost raportate de piloți sau de autoritățile portuare în conformitate cu secțiunea 1.5 a Memorandumului;

.2 Nave care transportă mărfuri periculoase sau poluante, care nu au raportat autorităților statului portului și celui costier toate informațiile relevante privind particularitățile navei, mișcările navei și faptul că transportă substanțe poluante și periculoase;

.3 Nave care au făcut obiectul unui raport sau unei notificări din partea altei Autorități;

.4 Nave care au făcut obiectul unui raport sau unei plângeri din partea comandantului, a unui membru de echipaj sau a oricărei alte persoane sau organizații cu un interes legitim în siguranța operării navei, în condițiile de muncă și viață la bordul navei sau în prevenirea poluării, cu excepția cazului în care Autoritatea vizată consideră raportul sau plângerea ca nefondată; identitatea persoanei care înaintează plângerea nu trebuie dezvăluită comandantului sau proprietarului navei vizate;

.5 Nave care au fost:

- implicate într-o coliziune, punere pe uscat sau eșuare în drumul lor spre port;
- acuzate de o presupusă încălcare a prevederilor privind deversarea de substanțe dăunătoare sau efluenți;
- manevrate într-un mod haotic sau nesigur din punct de vedere al măsurilor de alegere a rutei adoptate de IMO sau dacă nu au fost respectate practicile și procedurile de navigație în siguranță, sau
- operate într-o asemenea manieră încât au pus în pericol persoane, proprietăți sau mediul înconjurător;

.6 Nave cărora le-a fost suspendată sau cărora li s-a retras clasa din motive de siguranță în decursul ultimelor șase luni.

.7 Nave care nu pot fi identificate în sistemul informațional SIRENaC.

**1.2** La stabilirea ordinii de priorități pentru inspecția navelor, Autoritatea va lua în considerare ordinea indicată de factorul țintă indicat de sistemul informațional SIRENaC. Următoarele elemente sunt relevante pentru factorul țintă:

.1 Nave care vizitează pentru prima dată sau după o perioadă de 12 luni sau mai mare un port al unui stat a cărui Autoritate este membră semnatară a Memorandumului. În lipsa datelor corespunzătoare în acest scop, Autoritățile se vor baza pe datele valabile în sistemul SIRENaC și vor inspecta acele nave care nu au fost înregistrate în sistemul SIRENaC, după intrarea în vigoare a acestei baze de date la 1 ianuarie 1993;

.2 Nave care nu au fost inspectate de nici o Autoritate în decursul ultimelor 6 luni;

.3 Nave ale căror certificate statutare privind construcția și echiparea navei, emise în conformitate cu convențiile, precum și certificatele de clasă, au fost emise de o organizație care nu este recunoscută de Autoritate;

.4 Nave care arborează pavilionul unui stat care apare pe Lista Neagră, așa cum este publicată în raportul anual al Memorandumului;

.5 Nave cărora li s-a permis de către Autoritate să părăsească un port al statului său în anumite condiții:

- a) deficiențele să fie rectificate înainte de plecare;
- b) deficiențele să fie rectificate în următorul port;
- c) deficiențele să fie rectificate în 14 zile;
- d) deficiențele pentru a căror remediere au fost stabilite alte condiții.
- e) dacă nava a întreprins toate acțiunile necesare și toate deficiențele au fost rectificate;

.6 Navele la care au fost înregistrate deficiențe pe parcursul unei inspecții anterioare, în funcție de numărul de deficiențe;

.7 Navele care au fost reținute într-un port anterior;

.8 Navele care arborează pavilionul unui stat care nu este parte la unul din instrumentele relevante;

.9 Navele ale căror organizații recunoscute au rata de deficiențe peste medie;

- .10 Navele care se încadrează într-una din categoriile menționate în secțiunea 8 a acestei Anexe;
- .11 Navele cu o vârstă mai mare de 13 ani.

### **Secțiunea a 2-a** **Examinarea certificatelor și documentelor**

La inspecția inițială inspectorul PSC va examina cel puțin, în măsura în care este aplicabil, următoarele documente:

- .1 Certificatul Internațional de tonaj (1969);
- .2 Certificat de siguranță pentru navele de pasageri;
- .3 Certificatul de siguranță a construcției pentru navele de mărfuri;
- .4 Certificatul de siguranță a echipamentului pentru navele de mărfuri;
- .5 Certificatul de siguranță radio pentru navele de mărfuri;
- .6 Certificat de scutire și orice lista de mărfuri (conform Convenției SOLAS II-2/53.1.3);
- .7 Certificatul de siguranță pentru navele de mărfuri;
- .8 Documentul de conformitate (Convenția SOLAS 74, Regula II-2/54);
- .9 Manifestul sau lista specială pentru transportul mărfurilor periculoase sau cargo planul detaliat;
- .10 Certificatul internațional de conformitate pentru transportul gazelor lichefiate în vrac sau Certificatul de conformitate pentru transportul gazelor lichefiate în vrac, oricare corespunde situației;
- .11 Certificatul internațional de conformitate pentru transportul produselor chimice periculoase în vrac sau Certificatul de conformitate pentru transportul produselor chimice periculoase în vrac, oricare corespunde situației;
- .12 Certificatul internațional pentru prevenirea poluării cu hidrocarburi;
- .13 Certificatul internațional pentru prevenirea poluării în cazul transportului în vrac al substanțelor lichide nocive;
- .14 Certificatul internațional pentru liniile de încărcare (1966);
- .15 Certificatul internațional de scutire pentru liniile de încărcare;
- .16 Registrul de evidență hidrocarburi părțile I și II;
- .17 Planul de urgență pentru situații de poluare cu hidrocarburi de la bordul navei;
- .18 Registrul de evidență marfă ;
- .19 Documentul privind echipajul minim de siguranță;
- .20 Certificatele emise în conformitate cu Convenția STCW;
- .21 Certificatele medicale (vezi Convenția ILO Nr. 73);
- .22 Tabelul privind efectuarea serviciului de la bordul navei (vezi Convențiile ILO Nr. 180 și STCW 95);
- .23 Înregistrări privind orele de muncă și de odihnă ale navigatorilor (vezi Convenția ILO Nr. 180);
- .24 Informația de stabilitate;
- .25 Copie a Documentului de conformitate și a Certificatului de management al siguranței, emise în conformitate cu Codul internațional de management pentru exploatarea în siguranță a navelor și pentru prevenirea poluării;

- .26 Certificatele privind rezistența corpului navei și instalațiile mașinilor, emise de societatea de clasificare în cauză (se va cere doar dacă nava are clasă acordată de o societate de clasificare);
- .27 Dosarele rapoartelor de inspecție (în cazul navelor pentru transportul mărfurilor în vrac și pentru navele de transport produse petroliere);
- .28 Pentru navele ro-ro de pasageri, informații privind coeficientul  $A/A_{max}$ ;
- .29 Documentul de autorizare pentru transportul cerealelor;
- .30 Certificatul de siguranță pentru navele cu destinații speciale;
- .31 Certificatul de siguranță pentru ambarcațiunile de mare viteză și Permisul de operare ambarcațiuni de mare viteză;
- .32 Certificatul de siguranță pentru Unități mobile de forări în larg;
- .33 Pentru navele de transport produse petroliere, înregistrările sistemului de monitorizare și control al descărcărilor de hidrocarburi, pentru ultimul voiaj în balast;
- .34 Rolul general al navei, planul de control în caz de incendiu, iar pentru navele de pasageri, planul de control în caz de avarii, un sistem de suport decizional pentru comandant (planul de urgență tipărit);
- .35 Jurnalul de bord al navei pentru înregistrările exercițiilor de rol, inclusiv a rolurilor de securitate și jurnalul pentru înregistrări ale inspecției și întreținerii dispozitivelor și echipamentelor de salvare și dispozitivelor și echipamentelor de luptă împotriva incendiilor;
- .36 Rapoartele inspecțiilor PSC anterioare;
- .37 Manualul de amarare a mărfii;
- .38 Pentru navele de pasageri, Lista limitărilor operaționale;
- .39 Pentru navele de pasageri, un Plan de cooperare cu Serviciile SAR (Serviciile de Căutare și Salvare);
- .40 Broșura privind navele de transport mărfuri în vrac;
- .41 Planurile de încărcare-descărcare pentru navele de transport mărfuri în vrac;
- .42 Planul de management al gunoiului;
- .43 Registrul de gunoi;
- .44 Certificatul de asigurare sau orice altă formă de garanție financiară pentru răspunderea civilă pentru poluarea cu hidrocarburi;
- .45 Certificatul internațional de Securitate a Navei;
- .46 Registrul Sinoptic Permanent.

### **Secțiunea a 3-a** **Tratament nepreferențial**

#### **3.1 Nave aparținând statelor ne-membre**

Navele care au drept de arborare a pavilionului unui stat care nu este parte la unul dintre instrumentele relevante și deci nu deține certificatele care constituie prima dovadă a existenței condițiilor satisfăcătoare la bordul navei sau este dotată cu echipaj ai cărui membri nu dețin certificate STCW valabile, vor fi supuse unei inspecții mai detaliate sau, după caz, unei inspecții extinse. La efectuarea unei asemenea inspecții, inspectorul PSC va urma aceeași procedură ca și în cazul navelor cărora li se aplică instrumentele relevante.

Dacă nava sau echipajul dețin o formă alternativă de certificare, inspectorul PSC poate lua în considerare forma și conținutul acestei documentații în cursul inspecției. Condiția unei asemenea nave și a echipamentului său, precum și certificarea echipajului și standardele privind echipajul minim de siguranță ale statului de pavilion trebuie să fie compatibile cu scopurile prevederilor instrumentelor relevante; în caz contrar, nava trebuie să facă obiectul restricțiilor care sunt necesare pentru a obține un nivel echivalent al siguranței și protecției mediului marin.

### **3.2 Navele situate sub dimensiunile reglementate de Convenție**

**3.2.1** În măsura în care un instrument relevant nu este aplicabil unei nave situate sub dimensiunile reglementate de convenție, sarcina inspectorului PSC va fi de a evalua dacă nava este la un standard acceptabil din punct de vedere al siguranței, sănătății și mediului. Pentru a face această evaluare inspectorul PSC va ține cont de factori precum durata și natura voiajului sau serviciului intenționat, mărimea și tipul navei, echipamentul cu care este dotată nava și natura mărfii.

**3.2.2** În exercitarea atribuțiilor sale, inspectorul PSC se va ghida după orice certificat sau alt document emis de către sau în numele Administrației statului de pavilion. Inspectorul PSC, ținând cont de aceste certificate și documente și de impresia sa generală asupra navei, va face uz de judecata sa profesională în a stabili dacă și în ce măsură nava va fi inspectată în continuare. La efectuarea unei inspecții suplimentare, inspectorul PSC va acorda atenție, în măsura în care este necesar, aspectelor menționate în paragraful 3.2.3 al acestei anexe. Această listă nu este considerată exhaustivă, ci este doar destinată a exemplifica aspectele relevante.

#### **3.2.3 Aspecte de importanță generală**

**3.2.3.1** Aspecte legate de condițiile de determinare a liniilor de încărcare:

- .1 integritatea etanșeității la intemperii (etanșeitătea la apă, după caz) a punților expuse;
- .2 gurile de magazie și echipamentele de închidere;
- .3 închiderile etanșe la intemperii la deschiderile din suprastructură;
- .4 aranjamente optimizate conform regulilor liniilor de încărcare pentru scurgerea apei de pe punte (sabord de furtună);
- .5 deschizături în bordaj;
- .6 ventilatoare și tuburi de aerisire;
- .7 informații de stabilitate.

**3.2.3.2** Alte aspecte legate de siguranța vieții pe mare:

- .1 echipamente de salvare;
- .2 echipamente de luptă împotriva incendiului;
- .3 condiții generale structurale (de ex. ale corpului, punții, capacelor de magazii, etc.);
- .4 instalații principale de mașini și instalații electrice;
- .5 echipamente de navigație, inclusiv instalații radio.

**3.2.3.3** Aspecte legate de prevenirea poluării de către nave:

- .1 mijloace de control a deversărilor de hidrocarburi și a amestecurilor de hidrocarburi, de exemplu echipamentele de separare sau filtrare a amestecurilor de apă cu hidrocarburi sau alte mijloace echivalente (tancul/tancurile de păstrare a hidrocarburilor, a amestecurilor de hidrocarburi, a reziduurilor de hidrocarburi);



- .2 mijloace de predare a hidrocarburilor, a amestecurilor de hidrocarburi sau a reziduurilor de hidrocarburi;
- .3 prezența hidrocarburilor în santinele compartimentului mașini;
- .4 mijloace de colectare, depozitare și evacuare a gunoiului.

**3.2.4** În cazul deficiențelor care sunt considerate periculoase pentru siguranță, sănătate și mediu, inspectorul PSC va lua orice măsuri consideră necesare, măsuri care pot include reținerea navei, ținând cont de factorii menționați la paragraful 3.2.1 al acestei anexe, pentru a se asigura de faptul că deficiența este rectificată sau că nava nu prezintă un pericol real pentru siguranță, sănătate și mediu, în cazul în care i se permite să plece spre un alt port.

#### **Secțiunea a 4-a**

#### **Exemple de motive întemeiate pentru o inspecție mai detaliată**

În aplicarea paragrafului 3.1 al Memorandumului, „motive întemeiate” care justifică o inspecție mai detaliată includ următoarele:

- .1 nava a fost identificată ca prioritate pentru inspecție, conform secțiunii 1.1 și secțiunilor 1.2.3, 1.2.4, 1.2.5b, 1.2.5.c și 1.2.8 ale acestei anexe;
- .2 pe parcursul examinării certificatelor și documentelor menționate în secțiunea 2 a acestei anexe au fost descoperite inadvertențe sau documentele nu au fost păstrate sau actualizate corespunzător;
- .3 indicații care să ateste că membrii echipajului nu pot comunica în mod corespunzător între ei sau cu alte persoane de la bord sau că nava nu este capabilă să comunice cu autoritățile de la țărm, nici într-o limbă de circulație internațională, nici în limba acelor autorități;
- .4 dovezi care să ateste că operațiunile legate de marfă și alte operațiuni nu sunt conduse într-o manieră sigură sau în conformitate cu liniile directe IMO;
- .5 imposibilitatea comandantului unei nave pentru transportul produselor petroliere să prezinte înregistrările sistemului de monitorizare și control al descărcărilor de hidrocarburi, pentru ultimul voiaj în balast;
- .6 absența unui rol general al navei actualizat sau faptul că membrii echipajului nu-și cunosc sarcinile în caz de incendiu sau ordin de abandon al navei;
- .7 emiterea unor alarme de pericol false fără a fi urmate de procedurile corespunzătoare de anulare;
- .8 absența principalelor echipamente sau dotări cerute de convenții;
- .9 dovezi pe baza observațiilor și impresiilor generale ale inspectorului PSC care să ateste că există serioase deficiențe sau deteriorări structurale ale corpului navei sau deficiențe care pun în pericol integritatea structurală, etanșeitatea la apă sau etanșeitatea la intemperii a navei;
- .10 condiții deosebit de neigienice la bordul navei;
- .11 informații sau dovezi care să ateste că echipajul sau comandantul nu este familiarizat cu operațiile esențiale de la bord legate de siguranța navelor și prevenirea poluării sau că asemenea operații nu au fost efectuate;
- .12 absența unui tabel cu programul de lucru la bord sau a înregistrărilor privind orele de muncă și de odihnă ale personalului navigant (vezi convenția ILO Nr. 180).

## **Secțiunea a 5-a**

### **Inspecție mai detaliată**

#### **5.1 Generalități**

**5.1.1** În lipsa certificatelor sau documentelor valabile sau după stabilirea de motive întemeiate, inspectorul PSC:

- .1 va efectua o inspecție mai detaliată a zonei(zonelor) în care au fost stabilite motivele întemeiate;
- .2 va efectua o inspecție mai detaliată a oricăror altor zone alese la întâmplare; și
- .3 va efectua verificări suplimentare ale conformității cu cerințele operaționale de la bord.

**5.1.2** La efectuarea unei inspecții mai detaliate inspectorul PSC va lua în considerare:

- .1 prevederile acestei secțiuni;
- .2 prevederile Codului maritim internațional de mărfuri periculoase;
- .3 prevederile secțiunii 6 și 7 ale acestei anexe, după caz.

#### **5.2 Proceduri de inspecție a cerințelor structurale și de echipament ale navelor Structura**

**5.2.1** Impresia inspectorului PSC cu privire la întreținerea corpului și starea generală a punții, starea diferitelor echipamente, precum scările, balustradele, capacele țevilor de aerisire, zona sau punctele de coroziune va influența decizia inspectorului PSC privind necesitatea examinării cât mai complet posibilă a structurii navei în stare de plutire. Zone importante de coroziune sau deteriorare sau coroziunea bordajului și a colțurilor asociați de întărire în punți și corpul navei, ce afectează buna stare de navigabilitate sau capacitatea de a susține sarcini locale pot justifica reținerea navei. Poate fi necesară verificarea operei moarte. La luarea unei decizii, inspectorul PSC va ține cont de buna stare de navigabilitate și nu de vârsta navei, ținând cont de uzura normală minimă acceptată a eșantionajelor. Deteriorările care nu afectează buna stare de navigabilitate și nici deteriorările care au fost temporar, dar eficient, reparate în scopul efectuării unui voiaj înspre un port în vederea efectuării reparațiilor permanente, nu vor constitui motive pentru a hotărî că o navă ar trebui reținută. Totuși, la această evaluare a efectelor deteriorărilor inspectorul PSC va lua în considerare amplasarea spațiilor de locuit ale echipajului și dacă deteriorarea afectează în mod substanțial caracterul locuibil al acestora.

**5.2.2** Inspectorul PSC va acorda o atenție deosebită integrității structurale și bunei stări de navigabilitate a navelor pentru transportul mărfurilor în vrac și a navelor pentru transportul produselor petroliere (Rezoluția IMO A.744(18) în forma amendată).

**5.2.3** Evaluarea de către inspectorul PSC a siguranței structurii acestor nave va fi bazată pe Dosarul Rapoartelor de Inspecție aflat la bord. Acest dosar ar trebui să cuprindă rapoarte ale inspecțiilor structurale, rapoartele de evaluare a stării (traduse în limba engleză și vizate de Administrația statului de pavilion), rapoartele privind măsurătorile de grosime și un document de planificare a inspecțiilor.

**5.2.4.** Dacă din dosarul Rapoartelor de Inspecție reiese necesitatea unei inspecții mai detaliate a structurii navei sau dacă nu există nici un asemenea raport, inspectorul PSC va acorda o atenție sporită structurii corpului, sistemului de tubulaturi din zonele de acces la tancurile și magaziile de marfă, camerelor pompelor, coferdamurilor,

tunelurilor pentru tubulaturi, spațiilor goale din zonele destinate mărfii și tancurilor de balast, după caz.

**5.2.5** În cazul navelor pentru transportul mărfurilor în vrac, inspectorul PSC va inspecta structura principală a magaziiilor pentru a verifica existența oricăror reparații neautorizate evidente. Unde este cazul, la navele pentru transportul mărfurilor în vrac, inspectorul PSC va verifica dacă broșura pentru navele pentru transportul mărfurilor în vrac a fost vizată, dacă au fost înregistrate în această broșură eventualele restricții impuse transportului de mărfuri solide în vrac, dacă marca de tonaj este marcată permanent și dacă alarmele pentru nivelul de apă din magazinele de marfă sunt corespunzătoare.

### **Compartimentul mașini**

**5.2.6** Inspectorul PSC va evalua starea mașinilor și instalațiilor electrice pentru a vedea dacă acestea sunt capabile să furnizeze suficientă putere continuă pentru propulsie și servicii auxiliare.

**5.2.7** Pe parcursul inspectării compartimentului mașini, inspectorul PSC își va forma o impresie privind standardul de întreținere. Firele rupte sau deconectate ale valvulelor cu închidere rapidă, mecanismele de acționare a mașinilor sau tijele extinse de control deconectate sau nefuncționale, lipsa rozetelor manuale ale valvulelor, dovada pierderilor grave de abur, scurgeri de apă sau ulei, santinele și capacele tancurilor murdare sau corodarea excesivă a fundației mașinii sunt indicii de organizare necorespunzătoare a sistemelor de întreținere.

Un număr mare de reparații temporare, inclusiv colierele de fixare a țevelor sau chesoanele de ciment, vor indica reticența de a face reparații permanente.

**5.2.8** Deși nu este posibilă determinarea stării mașinilor fără probe de funcționare, deficiențe generale precum scurgeri la sistemele de etanșare ale pompelor, geamuri murdare la sondele de măsurare nivel apă, indicatoare de presiune inoperabile, valvule de siguranță ruginite, echipamente de control sau siguranță nefuncționale sau deconectate, evidența scăpărilor repetate de gaze pe la baleiaj sau prin supapele de siguranță a carterului, sisteme de alarmă sau echipamente automate nefuncționale sau care funcționează prost și scurgeri de la cămașa sau coșul căldărilor vor constitui motive pentru inspectarea jurnalului de mașină și verificarea înregistrărilor privind defecțiuni și accidente și pentru solicitarea de teste funcționale ale mașinilor.

**5.2.9.** Dacă un generator electric este scos din funcțiune, inspectorul PSC va verifica dacă există suficientă putere care să întrețină serviciile esențiale și de urgență și va efectua teste.

**5.2.10** Dacă dovada neglijenței este evidentă, inspectorul PSC va extinde scopul investigației pentru a include, de exemplu, teste la echipamentele de guvernare principale și auxiliare, regulatoare de turație, întreruperi de circuit, etc.

**5.2.11** Trebuie subliniat că, deși detectarea uneia sau mai multor din deficiențele de mai sus permite catalogarea unei condiții ca fiind substandard, stabilirea situației efective ține în fiecare caz de judecata profesională.

### **Condiții de atribuire a liniilor de încărcare**

**5.2.12** Se poate ca inspectorii PSC să considere că nu este necesară o inspecție a corpului navei, dar nefiind satisfăcuți, în urma observării situației de pe punte, de aspecte precum echipamente defectuoase de închidere a gurilor de magazine, tubulaturi și guri de aerisire corodate, inspectorul PSC va examina îndeaproape condițiile de stabilire

a liniilor de încărcare, acordând în special atenție dispozitivelor de închidere și mijloacelor de degajare a apei de pe punte și măsuri privind protecția echipajului.

### **Echipamente de salvare**

**5.2.13** Eficiența echipamentelor de salvare depinde foarte mult de buna întreținere a acestora de către membrii echipajului și de folosirea acestora în exercițiile de rol obișnuite. Perioada care a trecut de la ultima inspecție în vederea obținerii Certificatului de Siguranță a Echipamentului poate fi un factor semnificativ în evaluarea gradului de deteriorare a echipamentului, dacă acesta nu a făcut obiectul unei inspecții regulate efectuată de către echipaj.

În afară de lipsa echipamentului cerut de către o convenție sau de deficiențele evidente, cum ar fi bărci de salvare găurite, inspectorul PSC va căuta semne de neîntreținere sau de obstrucționare a folosirii echipamentului de lansare a ambarcațiunilor de salvare care pot include acumulările de vopsea, blocarea pivoților, absența ungerii, condiția scripeților și a brațelor acestora și amararea și stivuirea neadecvată a mărții de pe punte.

**5.2.14** Dacă aceste semne sunt evidente, inspectorul PSC va fi îndreptățit să efectueze o inspecție detaliată a echipamentelor de salvare. O astfel de examinare poate include coborârea ambarcațiunii de salvare, o verificare a funcționării plutelor de salvare și a oricărui sistem maritim de evacuare existent, o verificare a mijloacelor de recuperare a supraviețuitorilor, numărul și condiția vestelor și colacilor de salvare și asigurarea că mijloacele pirotehnice sunt încă în perioada de valabilitate. În mod normal, inspecția nu ar trebui să fie atât de detaliată ca în cazul unei reînnoiri a Certificatului de Siguranță a Echipamentului și se va pune accent pe abandonarea în siguranță a navei, dar în cazuri extreme, poate duce la o inspecție totală asemenea celei pentru obținerea Certificatului de Siguranță a Echipamentului.

### **Siguranța în caz de incendiu**

**5.2.15** Starea precară a manicilor de incendiu și a celor de spălat puntea și a hidranților și posibila absență a furtunelor de incendiu și a extincătoarelor în spațiile de locuit poate duce la necesitatea unei inspecții amănunțite a întregului echipament de siguranță în caz de incendiu. În plus, față de conformitatea cu cerințele convenției, inspectorul PSC va căuta dovezi referitoare la un risc mai mare de incendiu decât cel normal; acest lucru poate fi întreținut de un standard redus de curățenie în sala mașinilor, care împreună cu deficiențele semnificative ale echipamentului de incendiu fix sau portabil poate duce la concluzia că nava este sub standard.

**5.2.16** Inspectorul PSC examinează planul de control în caz de incendiu la bordul navei pentru a obține o imagine generală a măsurilor de siguranță în caz de incendiu existente la bordul navei și ia în considerare conformitatea acestora cu cerințele convenției pentru anul de construcție al navei. Întrebările legate de metoda privind protecția structurală vor fi adresate Administrației statului de pavilion, iar inspectorul PSC va limita în general inspecția la eficacitatea aranjamentelor existente.

**5.2.17** Răspândirea focului poate fi accelerată dacă ușile rezistente la foc nu sunt gata de operare. Inspectorul PSC inspectează operabilitatea și elementele de siguranță ale acelor uși în principalele zone cu pereți verticali despărțitori și închiderile la culoarele de trecere și la granițele spațiilor cu un risc ridicat de incendiu, cum ar fi principalele săli ale mașinilor și ale cambuzelor, acordând o atenție deosebită acelor ținute în poziție deschisă. De asemenea, se va acorda atenție zonelor verticale principale care ar fi putut fi compromise printr-o nouă construcție. Un risc adițional în caz de incendiu îl

constituie răspândirea fumului prin sistemele de ventilație. Se pot efectua controale punctuale ale închiderilor basculante de incendiu și clapetelor de fum pentru a se evalua standardul de operabilitate. Inspectorul PSC se va asigura de asemenea că ventilatoarele pot fi oprite din centrul de comandă și că sunt disponibile mijloace de închidere ale orificiilor de intrare și ieșire ale sistemelor de ventilație.

**5.2.18** Se va acorda de asemenea atenție eficienței căilor de evacuare, asigurându-se faptul că ușile de incendiu nu sunt ținute încuiate și că pasajele și scările nu sunt blocate.

### **Reguli pentru prevenirea abordajelor pe mare**

**5.2.19** Un aspect important privind asigurarea siguranței vieții pe mare îl constituie conformitatea deplină cu regulile privind prevenirea abordajelor pe mare. În baza observațiilor de la bord, inspectorul PSC va lua în considerare necesitatea unei inspecții amănunțite a luminilor de navigație și a ecranelor acestora și a mijloacelor de emisie de sunete și semnale de pericol.

### **Certificatul de Siguranță a construcției pentru navele de marfă**

**5.2.20** Condiția generală a navei poate determina inspectorul PSC să ia în considerare anumite aspecte, altele decât cele referitoare la echipamentul de siguranță și atribuirea liniilor de încărcare, dar fără îndoială asociate cu siguranța navei, cum ar fi mijloacele asociate cu Certificatul de Siguranță a construcției pentru navele de marfă, care pot include instalațiile de pompare, mijloacele de oprire a funcționării aerului sau alimentării cu ulei în cazul unui incendiu, sistemul de alarmă și alimentarea cu energie în caz de urgență.

### **CertIFICATELE DE SIGURANȚĂ RADIO PENTRU NAVELE DE MĂRFURI**

**5.2.21** Valabilitatea certificatului de siguranță radio pentru navele de mărfuri, asociat cu înregistrarea echipamentului (formularul R) poate fi acceptat ca o dovadă a respectării prevederilor și a eficienței echipamentului asociat, dar inspectorul PSC se va asigura că există personal certificat în mod corespunzător pentru operarea acestui echipament și pentru perioadele de ascultare. Cerințele de întreținere a echipamentului radio sunt conținute în Regulamentul IV/15 din Convenția SOLAS 74. Se vor examina jurnalul radio și înregistrările radio. Ori de câte ori este necesar, se pot realiza verificări operaționale.

### **ECHIPAMENT SUPPLEMENTAR FAȚĂ DE CERINȚELE CONVENȚIEI SAU ALE STATULUI DE PAVILION**

**5.2.22** Se presupune că echipamentul de la bordul navei pe care se pune bază în cazul în care există situații care afectează siguranța sau prevenirea poluării, trebuie să se afle în condiții de funcționare. Dacă acest echipament nu se află în condiții de operare și este în exces față de echipamentul solicitat, potrivit unei anumite convenții și/sau de către statul de pavilion, acest echipament va fi reparat, eliminat sau dacă eliminarea acestuia nu se poate realiza, va fi marcat clar ca fiind inoperativ și va fi asigurat.

## **5.3. Spălarea cu țitei**

### **5.3.1 Inspectia operațiunilor de spălare cu țitei**

Inspectorul PSC se va asigura că operațiunile de spălare cu țitei se realizează pe toate navele de transport țitei cărora li se cere să aibă un sistem de spălare cu țitei sau atunci când proprietarul sau operatorul navei decide, să instaleze un sistem de spălare cu țitei, în conformitate cu prevederile Regulamentului 13 a Anexei I la Convenția MARPOL 73/78. În plus, se va asigura conformitatea cu cerințele operaționale stabilite în Specificațiile revizuite pentru Proiectarea, Operarea și Controlul Sistemelor de spălare

cu țitei (Rezoluția IMO A.446 (XI), așa cum a fost amendată de Rezoluția IMO A.497 (XII)). Acest lucru poate fi realizat cel mai bine în porturile de descărcare a mărfii.

### **5.3.2 Proceduri pentru inspecția în port a operațiunilor de spălare cu țitei**

#### **Inspecții**

**5.3.2.1** Inspectorul PSC va lua măsurile necesare pentru a se asigura de conformitatea cu cerințele ce guvernează operațiunile de spălare cu țitei pe navele pentru transportul produselor petroliere. Aceasta nu înseamnă, totuși, că proprietarii navelor și operatorii de terminal se pot considera eliberați de obligațiile lor de a asigura desfășurarea operațiunilor în conformitate cu reglementările în vigoare.

**5.3.2.2.** Inspecția poate cuprinde întreaga operațiune de spălare cu țitei sau numai anumite aspecte ale acesteia. Astfel, este de datoria tuturor părților interesate ca înregistrările cu privire la operațiunile de spălare cu țitei să fie menținute permanent, astfel încât inspectorul PSC să poată verifica acele operațiuni desfășurate anterior inspecției.

#### **Personalul navei**

**5.3.2.3** Trebuie identificată persoana responsabilă și alte persoane nominalizate care au ca responsabilitate desfășurarea operațiunilor de spălare cu țitei. Aceștia trebuie, dacă li se cere, să poată arăta că întrunesc calificările necesare, potrivit punctelor 5.2 și 5.3 ale Specificațiilor revizuite pentru Proiectarea, Operarea și Controlul Sistemelor de Spălare cu Țitei (Rezoluția IMO A.446(XI), așa cum a fost amendată de Rezoluția IMO A. 497 (XII).

**5.3.2.4** Verificarea se poate realiza făcându-se referire la documentele individuale eliberate la debarcare, la documentele de certificare emise de operatorul navei sau la certificatele emise de un centru de pregătire aprobat de o Administrație. Numărul personalului de acest gen trebuie să fie cel puțin egal cu cel prevăzut în Manualului operațiunilor și echipamentului COW.

#### **Documentație**

**5.3.2.5** Următoarele documente ar trebui să fie disponibile pentru verificare:

- .1 certificatul IOPP și Fișa de construcției și echipament, pentru a stabili:
  - .1 dacă nava este dotată cu sistemul de spălare cu țitei, așa cum se cere în Regulamentul 13(6) sau (8) al Anexei I a Convenției MARPOL 73/78;
  - .2 dacă sistemul de spălare cu țitei respectă prevederile impuse de Regulamentul 13 (B) al Anexei I a Convenției MARPOL 73/78;
  - .3 valabilitatea și data Manualului echipamentului și operațiunilor COW
  - .4 validitatea certificatului.
- .2 Manualul echipamentului și operațiunilor COW aprobat;
- .3 Registrul de evidență hidrocarburi; și
- .4 Certificatul de siguranță a echipamentului navei de transport marfă care să confirme că sistemul de gaz inert este în conformitate cu prevederile conținute în Capitolul II-2 al Convenției SOLAS 74, cu amendamentele în vigoare.

#### **Sistemul de gaz inert**

**5.3.2.6** Reglementările privind sistemul de gaz inert prevăd ca instalațiile să fie pregătite pentru a indica și a înregistra permanent, ori de câte ori s-a efectuat alimentarea cu gaz inert, presiunea și conținutul de oxigen al conductei magistrale de alimentare cu gaz

inert. Referința la înregistratorul permanent va indica dacă sistemul a fost operat într-un mod corespunzător, înainte de sau în timpul descărcării mărfii.

**5.3.2.7** Dacă nu sunt îndeplinite condițiile specificate în Manualul operațiunilor și echipamentului COW, spălarea va fi oprită până când se vor restabili condițiile de operare în siguranță.

**5.3.2.8** Ca o măsură de precauție, nivelul de oxigen din fiecare tanc ce trebuie spălat va fi stabilit la tanc. Instrumentele de măsură folosite vor fi calibrate și inspectate pentru a se asigura că se află în bună stare de funcționare. Rezultatele măsurătorilor de la tancurile deja spălate în port, înainte de inspecție, vor fi disponibile pentru verificare. Se poate face verificarea aleatorie a rezultatelor măsurătorilor.

#### **Generarea electrostatică**

**5.3.2.9** Se va verifica faptul că prezența apei în țitei a fost minimalizată, așa cum se specifică la punctul 6.7 din specificațiile revizuite (Rezoluția A.446 (XI)), așa cum a fost amendată prin Rezoluția IMO A.(XII), fie prin verificarea jurnalului de bord al navei, fie prin chestionarea persoanei responsabile.

#### **Comunicare**

**5.3.2.10** Se va stabili că există mijloace efective de comunicare între persoana responsabilă și celelalte persoane implicate în operațiunea de spălare cu țitei.

#### **Scurgerile pe punte**

**5.3.2.11** Inspectorii PSC se vor asigura că sistemul de conducte pentru spălarea cu țitei a fost testat în mod operațional pentru scurgeri înainte de descărcare și că testul a fost înregistrat în Registrul de evidență hidrocarburi al navei.

#### **Eliminarea hidrocarburilor din compartimentul mașini**

**5.3.2.12** Se va verifica eficacitatea metodei destinată evitării pătrunderii în compartimentul mașini a hidrocarburilor reprezentând marfa, prin inspectarea dispozitivelor de izolare a încălzitorului utilizat la spălarea tancului (dacă există) sau a oricărei părți din sistemul de spălare a tancului care se găsește în compartimentul mașini.

#### **Adaptare**

**5.3.2.13** La stabilirea produsului petrolier adecvat pentru spălarea cu țitei se va ține cont de îndrumările și criteriile conținute în secțiunea 9 a Manualul operațiunilor și echipamentului COW.

#### **Lista de verificare**

**5.3.2.14** Se va determina pe baza înregistrărilor de la bordul navei dacă s-a realizat lista operațională de prespălare cu țitei și dacă toate instrumentele au funcționat corespunzător. Se pot realiza verificări ale diverselor articole, prin sondaj.

#### **Programele de spălare**

**5.3.2.15** Dacă nava pentru transportul produselor petroliere este angajată în descărcări multiple într-un port, Registrul de evidență hidrocarburi va indica dacă tancurile au fost spălate cu țitei în porturile anterioare de descărcare sau pe mare. Se va stabili dacă toate tancurile care vor transporta sau pot fi folosite pentru a transporta balast în următorul voiaj sunt spălate cu țitei, înainte ca nava să părăsească portul. Într-un port de descărcare nu este obligatoriu să se spele alte tancuri decât cele de balast, cu excepția faptului că fiecare din aceste alte tancuri trebuie spălate cel puțin în conformitate cu punctul 6.1 din Specificațiile Revizuite (Rezoluția IMO A.446(XI)), așa cum a fost

amendată de Rezoluția IMO A. 497 (XII). Registrul de evidență hidrocarburi va fi controlat pentru a se verifica dacă s-a respectat acest lucru.

**5.3.2.16.** Toate operațiunile de spălare trebuie efectuate înainte ca nava să părăsească portul final de descărcare.

**5.3.2.17** Dacă tancurile nu au fost spălate în conformitate cu unul din modurile specificate în Manualul operațiunilor și echipamentului COW, inspectorul PSC va stabili dacă motivele care au dus la această situație și modul de spălare a tancului sunt acceptabile.

**5.3.2.18** Pentru fiecare tanc care urmează a fi spălat se va asigura că operațiunea se desfășoară în conformitate cu Manualul operațiunilor și echipamentului COW, în următoarele privințe:

- 1 mașinile montate pe punte și mașinile imersate sunt operabile, fie prin referire la indicatori, la standardele de sunete sau la alte metode aprobate;
- 2 mașinile montate pe punte, unde este cazul, sunt programate conform instrucțiunilor;
- 3 durata spălării este în conformitate cu cerințele; și
- 4 numărul mașinilor de spălare a tancurilor folosite simultan nu depășește specificația.

### **Stripuirea tancurilor**

**5.3.2.19** Condițiile minime de asietă și parametrii operațiunilor de stripuire trebuie menționate în Manualul operațiunilor și echipamentului COW.

**5.3.2.20** Toate tancurile care au fost spălate cu țitei trebuie stripuite. Eficacitatea stripuirii trebuie verificată prin sondarea manuală cel puțin prin locul de sondare cel mai din pupa al fiecărui tanc sau prin orice alte mijloace prevăzute și descrise în Manualul operațiunilor și echipamentului COW. Se va stabili dacă eficacitatea stripuirii a fost verificată sau va fi verificată înainte ca nava să părăsească portul final de descărcare.

### **Balastarea**

**5.3.2.21** Tancurile care au fost spălate cu țitei pe mare vor fi înregistrate în Registrul de evidență hidrocarburi. Aceste tancuri trebuie lăsate goale între porturile de descărcare pentru inspecția la următorul port de descărcare. Dacă aceste tancuri sunt desemnate ca tancuri de balast de plecare, se poate cere ca acestea să fie balastate într-o etapă cât mai de început a descărcării. Acest lucru se datorează motivelor operaționale și faptului că acestea trebuie balastate în timpul descărcării mărfii dacă sunt conținute emanații de hidrocarbon la bordul navei. Dacă aceste tancuri trebuie inspectate când sunt goale, inspecția trebuie făcută imediat după ce nava pentru transportul produselor petroliere acostează la dană. Dacă inspectorul PSC ajunge după ce tancurile au început preluarea balastului, atunci starea fundului tancului nu va putea fi apreciată. Cu toate acestea, va fi posibilă o examinare a suprafeței apei de balast. Grosimea stratului de țitei nu ar trebui să fie mai mare decât cea specificată la punctul 4.2.10 (b) a Specificațiilor Revizuite (Rezoluția IMO A. 446 (XI), așa cum a fost amendată de Rezoluția IMO A. 497 (XII)).

**5.3.2.22** Tancurile care sunt descrise ca fiind tancuri de balast sunt specificate în Manualul operațiunilor și echipamentului COW. Este totuși la latitudinea comandantului sau ofițerului responsabil, să aleagă care dintre tancuri vor fi folosite pentru balast în următorul voiaj. Se va determina din Registrul de evidență hidrocarburi dacă aceste tancuri au fost spălate înainte ca nava pentru transportul produselor



petroliere să părăsească portul final de descărcare. Se va nota că, dacă un tanc reîncarcă o încărcătură de țiței într-un port intermediar în tancurile destinate de balast, atunci nu i se va cere să spele tancurile în acel port, ci într-un port următor.

**5.3.2.23** Se va determina din Registrul de evidență hidrocarburi că nu a fost pusă apă suplimentară de balast în tancurile care nu au fost spălate cu țiței în timpul călătoriilor anterioare.

**5.3.2.24** Se va verifica dacă tancurile de balast pregătite de plecare sunt stripuite pe cât de complet posibil. Atunci când tancurile de balast sunt umplute prin conducte de marfă și pompe, acestea trebuie stripuite fie într-un alt tanc de marfă, fie la țărm, cu ajutorul unei conducte de diametru mic, prevăzută special pentru acest scop.

**5.3.2.25** Metodele de evitare a emanațiilor de vapori în locurile unde se cere, vor fi prezentate în Manualul operațiunilor și echipamentului COW și trebuie să fie respectate. Inspectorul PSC trebuie să se asigure că aceste proceduri sunt respectate în conformitate.

**5.3.2.26** Trebuie luate în considerare procedurile tipice pentru balastare prezentate în Manualul echipamentului și operațiunilor COW. Inspectorul PSC trebuie să se asigure că aceste proceduri sunt respectate în conformitate.

**5.3.2.27** Când balastul de la plecare trebuie mutat, deversarea în mare trebuie să se realizeze în conformitate cu Regula 9 a Anexei I la Convenția MARPOL 73/78. Registrul de evidență hidrocarburi va fi inspectat pentru a se asigura că s-a respectat acest lucru.

## **5.4 Operațiuni de descărcare, stripuire și prespălare conform Anexei II la Convenția MARPOL 73/78**

### **5.4.1 Proceduri pentru inspecția operațiunilor de descărcare, stripuire și prespălare (în principal în porturile de descărcare)**

#### **Introducere**

**5.4.1.1** Inspectorul PSC sau inspectorul autorizat de către administrația statului portului, care exercită controlul în conformitate cu Regula 8 din Anexa II la Convenția MARPOL 73/78 trebuie să cunoască pe deplin Anexa II la Convenția MARPOL 73/78 și regulile portului în ceea ce privește manipularea mărfurilor, spălarea tancurilor, curățarea danelor, interzicerea ambarcațiunilor de ușurare de-a lungul navei, etc.

#### **Documentație**

**5.4.1.2** Documentația cerută pentru inspecție, la care se face referire în această anexă, constă în:

- .1 certificatul COF sau NLS;
- .2 cargoplanul și documentul de încărcare;
- .3 Manualul Procedurilor și Planurilor (Manualul P și A); și
- .4 Registrul de evidență marfă.

#### **Informații obținute de la personalul navei**

**5.4.1.3** Următoarele informații sunt relevante pentru inspectorul PSC sau pentru inspectorul autorizat de către administrația statului portului:

- .1 programul de încărcare și descărcare planificat;
- .2 dacă operațiunile de descărcare și stripuire pot fi efectuate în conformitate cu Manualul P și A, iar dacă nu, care sunt motivele pentru care nu pot fi efectuate;
- .3 constrângerile, dacă există, privind operarea eficientă a sistemului de stripuire (contrapresiune, temperatura aerului ambiant, funcționarea defectuoasă);

- .4 dacă nava se îndreaptă către, rămâne în interior sau părăsește o zonă specială; și
- .5 dacă nava solicită scutire de prespălare și deversare a reziduurilor în portul de descărcare.

**5.4.1.4** Atunci când se solicită spălarea tancului fără a folosi apa, inspectorul PSC sau inspectorul autorizat de către administrația statului portului trebuie informat despre procedura de spălare a tancului și de eliminare a reziduurilor.

**5.4.1.5** Atunci când Registrul de evidență marfă nu este actualizat, trebuie furnizată orice informație privind operațiunile de prespălare și de eliminare a reziduurilor.

#### **Informații primite de la personalul terminalului**

**5.4.1.6** Personalul terminalului trebuie să furnizeze informații cu privire la limitările impuse navei referitoare la contrapresiune și/sau instalațiile de recepție.

#### **Controlul**

**5.4.1.7** După ce urcă la bord și se prezintă comandantului sau ofițerului responsabil al navei, inspectorul PSC sau inspectorul autorizat de către administrația statului portului va examina documentația necesară.

**5.4.1.8** Documentația poate fi folosită pentru a stabili următoarele:

- .1 substanțele lichide dăunătoare ce trebuie deversate, categoriile acestora și depozitarea (planul de încărcare, Manualul P și A);
- .2 detaliile (posibilități și limitări) sistemului de stripuire eficient, dacă există (Manualul P și A);
- .3 tancurile care necesită prespălarea cu predarea reziduurilor de spălare la instalațiile de recepție (documentul de încărcare, temperatura încărcăturii);
- .4 tancurile care necesită prespălare cu eliminarea reziduurilor de spălare fie la instalațiile de recepție, fie în mare (Manualul P și A, documentul de încărcare, temperatura încărcăturii);
- .5 operațiunile de prespălare și/sau eliminarea reziduurilor (Registrul de evidență marfă); și
- .6 tancurile care nu pot fi spălate cu apă din cauza substanțelor pe care le conțin (Manualul P și A).

**5.4.1.9** Următoarele informații sunt relevante pentru operațiunilor de prespălare la care se face referire la punctul 5.4.1.8 din prezenta anexă (Manualul P și A):

- .1 presiunea cerută de mașinile de spălat tancuri;
- .2 durata ciclului de spălare pentru mașinile de spălat tancuri și cantitatea de apă folosită;
- .3 programele de spălare pentru substanțele în cauză;
- .4 temperatura cerută a apei de spălare; și
- .5 proceduri speciale.

**5.4.1.10** Inspectorul PSC sau inspectorul autorizat de către administrația statului portului, în conformitate cu Regula 8 din Anexa II la Convenția MARPOL 73/78, va stabili dacă operațiunile de descărcare, stripuire și/sau prespălare sunt efectuate în conformitate cu informațiile obținute în conformitate cu paragraful 5.4.1.2 al acestei anexe (Documentație). În caz contrar, se vor lua măsuri alternative de asigurare că nava nu pleacă pe mare cu cantități de reziduuri mai mari decât cele specificate în Regula 5A din Anexa II la Convenția MARPOL 73/78, după caz. Dacă cantitățile de reziduuri nu pot fi reduse prin măsuri alternative, inspectorul PSC sau inspectorul autorizat de către administrația statului portului va informa Administrația sa.

**5.4.1.11** Trebuie luate măsuri prin care să se asigure că furtunurile de încărcare și sistemele de conducte de la terminal nu sunt drenate înapoi pe navă.

**5.4.1.12** Dacă o navă este exceptată de la cerințele de pompare corespunzătoare, în conformitate cu Regula 5A din Anexa II la Convenția MARPOL 73/78 sau cere o scutire pentru anumite proceduri de stripuire și prespălare conform Regula 8 din Anexa 2 la Convenția MARPOL 73/78, vor fi examinate condițiile pentru o astfel de scutire menționată în regulile la care s-a făcut referire.

Acestea se referă la:

- .1 Regula 5A (6): Nava este construită înainte de 1 iulie 1986 și este scutită de la cerința de reducere a cantităților sale de reziduuri la limitele specificate (de exemplu substanțe din categoria B  $0.3\text{m}^3$  sau  $1\text{m}^3$ ; substanțe din categoria C:  $0.9\text{m}^3$  sau  $3\text{m}^3$ ). Ori de câte ori un tanc de marfă va fi spălat sau balastat, se cere o prespălare cu eliminarea reziduurilor de spălare în instalațiile de primire de la țarm. Certificatul COF sau NLS ar trebui să aibă mențiunea că nava este angajată numai în voiaje limitate;
- .2 Regula 5 A(7). Nu i se va cere niciodată navei să își balasteze tancurile de marfă și spălarea tancului este cerută numai pentru reparații sau doc uscat. Certificatul COF sau NLS va indica particularitățile scutirii. Fiecare tanc de marfă va fi certificat numai pentru transportul unei singure substanțe;
- .3 Regulile: 8(2)(b)(i); 8(5)(b)(i); 8(6)(c)(i) și 8(7)(c)(i). Tancurile de marfă nu vor fi spălate sau balastate înainte de următoarea încărcare;
- .4 Regulile 8(2)(b)(ii); 8(5)(b)(ii); 8(6)(c)(ii) și 8(7)(c)(ii). Tancurile de marfă vor fi spălate și reziduurile de prespălare vor fi deversate în instalațiile de primire din alt port. Trebuie să existe confirmarea în scris că o astfel de instalație de primire este disponibilă în acel port pentru astfel de scopuri; și
- .5 Regulile 8(2)(b)(iii); 8(5)(b)(iii); 8(6)(c)(iii) și 8(7)(c)(iii). Reziduurile de marfă pot fi îndepărtate prin ventilație.

**5.4.1.13** Inspectorul PSC sau inspectorul autorizat de către administrația statului portului trebuie să noteze în Registrul de evidență marfă la secțiunea J, ori de câte ori a fost acordată o scutire la care se face referire la punctele 5.4.1.12.3, 5.4.1.12.4 și 5.4.1.12.5 din prezenta anexă sau ori de câte ori un tanc care a descărcat substanțe din categoria A a fost prespălat, în conformitate cu Manualul P și A.

**5.4.1.14** În mod alternativ, pentru substanțele din categoria A, Regula 8(3) a Anexei II a Convenției MARPOL 73/78, concentrația reziduală va fi măsurată în conformitate cu procedurile pe care fiecare port al statului le autorizează. În acest caz, inspectorul PSC sau inspectorul autorizat de către administrația statului portului trebuie să noteze în Registrul de evidență marfă la secțiunea K, ori de câte ori s-a realizat concentrația reziduală cerută;

**5.4.1.15** Suplimentar punctului 5.4.1.13 al acestei anexe, inspectorul PSC sau inspectorul autorizat de către administrația statului portului trebuie să noteze în Registrul de evidență marfă, ori de câte ori a fost efectiv martorul efectuării operațiilor de descărcare, stripuire sau prespălare a substanțelor din categoriile B, C și D, în conformitate cu Manualul P și A.

**5.4.1.16** Inspectorul PSC sau inspectorul autorizat de către administrația statului portului trebuie să fie conștient de faptul că substanțele lichide nocive „de tipul hidrocarburilor” pot fi transportate pe nave specializate pentru transportul produselor

petroliere. Substanțele de tipul acesta vor fi indicate în Certificatul IOPP. Pentru controlul navelor care transportă astfel de substanțe se vor aplica procedurile de control, în conformitate cu Anexa I la Convenția MARPOL 73/78. Inspectorul PSC sau inspectorul autorizat de către administrația statului portului care efectuează controlul, în conformitate cu Regula 8 din Anexa II la Convenția MARPOL 73/78 va trebui să fie foarte bine informat cu privire la prevederile Anexei I la Convenția MARPOL 73/78.

### **5.5 Proceduri de control a cerințelor operaționale**

**5.5.1** În efectuarea unei inspecții mai detaliate, inspectorul PSC nu va include nici un test operațional și nu va impune solicitări fizice care, după părerea comandantului, pot pune în pericol siguranța navei, echipajului, pasagerilor, inspectorilor de control sau încărcăturii.

**5.5.2** Când efectuează control operațional, inspectorul PSC va asigura, pe cât posibil, lipsa oricărei interferențe cu operațiunile obișnuite ale navei, cum ar fi încărcarea și descărcarea mărfii și balastarea, care sunt îndeplinite sub responsabilitatea comandantului și nu va cere nici o demonstrație a aspectelor operaționale care ar întârzia în mod inutil plecarea navei.

**5.5.3** Evaluând măsura în care sunt îndeplinite cerințele operaționale, inspectorul PSC trebuie să-și exercite judecata profesională pentru a determina dacă competența operațională a echipajului în totalitate, este evaluată la nivel corespunzător pentru a permite navei să navigheze fără a pune în pericol nava sau persoanele de la bord sau fără să amenințe nejustificat sau să pericliteze mediul marin.

### **Rolul general al navei**

**5.5.4** Inspectorul PSC poate determina dacă membrii echipajului își cunosc sarcinile lor menționate în rolul general al navei.

**5.5.5** Inspectorul PSC poate să se asigure că listele de roluri ale navei sunt expuse în locuri vizibile pe toată nava, incluzând puntea, sala motoarelor și cabinele membrilor echipajului. Când verifică dacă documentul privind rolul general al navei este în conformitate cu prevederile în vigoare, inspectorul PSC poate verifica dacă:

- .1 în rolul general al navei sunt trecute sarcinile atribuite diferiților membri ai echipajului;
- .2 în rolul general al navei se specifică care ofițeri sunt desemnați să se asigure că echipamentele de salvare și cele de incendiu sunt menținute în bună stare și sunt pregătite pentru utilizare imediată;
- .3 în rolul general al navei se specifică locțiitori pentru persoanele-cheie care pot deveni inapte, luând în considerare faptul că diferite urgențe pot solicita diferite acțiuni;
- .4 în rolul general al navei sunt menționate sarcinile atribuite membrilor echipajului în relația cu pasagerii, în cazuri de urgență;
- .5 formatul rolului general al navei folosit pe navele de pasageri este aprobat și include traducerea sa în limba de lucru, dacă aceasta nu este limba oficială.

**5.5.6** Pentru a determina dacă rolul general al navei este actualizat, inspectorul PSC poate cere o listă a membrilor echipajului actualizată, dacă aceasta există, pentru a o verifica. Alte mijloace posibile, de ex. Documentul privind Echipajul Minim de Siguranță, pot fi folosite în acest scop.

**5.5.7** Inspectorul PSC poate determina dacă sarcinile repartizate membrilor echipajului care echipează ambarcațiunile de supraviețuire (bărți de salvare și plute de salvare) sunt

în conformitate cu regulile și verifica faptul că un ofițer de punte sau o persoană certificată se află la conducerea fiecărei ambarcațiuni de supraviețuire care trebuie folosită. Totuși, administrația statului de pavilion, ținând cont în mod corespunzător de natura voiajului, de numărul persoanelor de la bord și de caracteristicile navei, poate permite persoanelor experimentate în utilizarea și operarea plutelor de salvare să fie puse la conducerea plutelor de salvare în locul persoanelor calificate după criteriile de mai sus. A doua persoană la comandă trebuie să fie numită în cazul bărcilor de salvare.

**5.5.8** Inspectorul PSC poate determina dacă membrii echipajului cunosc sarcinile ce le-au fost repartizate prin rolul general al navei și locațiile unde trebuie să-și desfășoare activitatea.

### **Comunicarea**

**5.5.9** Inspectorul PSC poate determina dacă membrii-cheie ai echipajului sunt capabili să comunice între ei și cu pasagerii, după caz, în așa fel încât operarea în siguranță a navei să nu fie împiedicată, în special în situații de urgență.

**5.5.10** Inspectorul PSC poate întreba comandantul ce limbi sunt folosite ca limbi de lucru și poate verifica dacă limba respectivă a fost înregistrată în jurnalul de bord.

**5.5.11** Inspectorul PSC se poate asigura că membrii-cheie ai echipajului sunt capabili să se înțeleagă între ei în timpul inspecției sau a exercițiilor de rol. Membrii echipajului desemnați să asiste pasagerii trebuie să poată da informațiile necesare pasagerilor, în cazul unei urgențe.

### **Plan de căutare și salvare**

**5.5.11 bis** Pentru navele de pasageri care navigă pe rute comerciale fixe, inspectorul PSC poate să verifice dacă la bord există un plan aprobat de cooperare cu servicii corespunzătoare de căutare și salvare în caz de urgență.

### **Instruire și exerciții în caz de urgență**

**5.5.12** Inspectorul PSC va verifica pregătirea la bord și va examina datele și detaliile rolurilor de echipaj înregistrate în jurnalul de bord, așa cum au fost recomandate de către administrație. Inspectorul PSC care a fost martorul unui exercițiu de rol în caz de incendiu și abandon al navei se va asigura că membrii echipajului sunt familiarizați cu responsabilitățile lor și cu utilizarea corespunzătoare a instalațiilor navei și a echipamentului.

### **Exerciții pentru cazurile de incendiu**

**5.5.13** Inspectorul PSC poate asista la un exercițiu în caz de incendiu, efectuat de personalul însărcinat cu aceste îndatoriri în rolul navei. După consultarea cu comandantului navei, se pot alege una sau mai multe zone specifice de pe navă pentru simularea incendiului. Un membru al echipajului poate fi trimis în zona de incendiu (zonele de incendiu) și poate activa un sistem de alarmă în caz de incendiu sau poate utiliza alte mijloace pentru a genera alarma.

**5.5.14** În zona respectivă inspectorul PSC poate descrie membrului echipajului indicațiile de incendiu și poate observa felul în care raportul de incendiu este retransmis către puntea de comandă sau către centrul de control pentru cazuri de avarie. În acest moment va/vor suna alarma pentru a mobiliza la posturi echipele de luptă contra incendiilor. Inspectorul PSC va observa echipa de luptă contra incendiilor ajungând în zona de incendiu, folosind echipamentul și luptând contra focului simulat.

Conducătorii echipelor ar trebui să fie capabili ca în aceste condiții să dea ordine corespunzătoare membrilor echipajului și să dea raporturile adecvate către puntea de

comandă sau către punctul de control desemnat pentru cazuri de avarie, asupra condițiilor existente. Echipajele de luptă contra incendiilor vor fi observate referitor la îmbrăcarea și folosirea echipamentului în mod corespunzător. Inspectorul PSC se va asigura că echipamentul este complet. Mobilizarea echipajului cu echipamentul incomplet nu este acceptabilă. Echipa care răspunde de persoanele rănite poate fi verificată prin selectarea unui membru al echipajului ca victimă pentru simulare. Inspectorul PSC va observa modul în care este transmisă știrea și cum acționează echipele responsabile cu manipularea târgii și cele medicale. Mânuierea unei târgi prin spații înguste, uși și scări este dificilă și necesită antrenament.

**5.5.15** Exercițiul trebuie dirijat, pe cât de mult posibil, ca și când ar exista un pericol real.

**5.5.16** Acei membri ai echipajului desemnați cu alte îndatoriri în cazul exercițiilor pentru incendiu, așa cum ar fi poziționarea pentru utilizarea generatoarelor în caz de urgență, compartimentul CO<sub>2</sub>, sprinklerele și pompele de incendiu în caz de urgență, trebuie să fie de asemenea implicați în exercițiu. Inspectorul PSC le poate cere acestor membri ai echipajului să îi explice îndatoririle lor și, dacă este posibil, să demonstreze modul în care sunt familiarizați cu aceste îndatoriri.

**5.5.17** Pe navele de pasageri, o atenție specială va fi acordată îndatoririlor acelor membri ai echipajului desemnați pentru operațiunile de închidere a ușilor cu operare manuală și a obturatoarelor de incendiu. Operațiunile de închidere a acestor dispozitive trebuie să fie efectuate de către persoanele responsabile în zonele de simulare a incendiului (incendiilor) în timpul exercițiului. Membrii echipajului care nu au fost desemnați în echipele de luptă contra incendiilor sunt în general folosiți pe tot cuprinsul zonelor rezervate pasagerilor pentru a asista la evacuarea acestora. Li se va cere acestor membri ai echipajului să detalieze îndatoririlor lor și semnificația diverselor semnale pentru cazurile de urgență și să indice cele două căi de evacuare din zonă și unde pasagerii trebuie să raporteze. Membrii echipajului împuterniciți să asiste pasagerii trebuie să fie capabili să comunice cel puțin suficiente informații pentru a-i direcționa pe pasageri către locurile de adunare și îmbarcare.

#### **Exerciții în caz de abandon al navei**

**5.5.18** După consultarea cu comandantul navei, inspectorul PSC poate solicita exerciții pentru cazul de abandon al navei pentru una sau mai multe ambarcațiuni de salvare. Esența acestor exerciții pentru cazul de abandon constă în faptul că ambarcațiunile de salvare sunt echipate și operate de către membri ai echipajului desemnați prin rolul navei. Pe cât este posibil, inspectorul PSC va cere pe parcursul desfășurării exercițiului folosirea bărcii/bărcilor de salvare. Convenția SOLAS 74, Capitolul III cuprinde cerințe specifice privind exercițiile și instruirea în caz de abandon al navei, dintre care următoarele principii sunt relevante în mod particular.

**5.5.19** Exercițiul trebuie efectuat, pe cât de mult posibil, ca și când ar exista un pericol real.

**5.5.20** Exercițiul de abandon al navei trebuie să includă:

1. mobilizarea (pasagerilor și) echipajului la locul (locurile) de adunare cu alarma specifică și asigurarea că ei sunt conștienți de ordinul de abandonare a navei, așa cum este specificat în rolul navei;
2. prezentarea la posturi și pregătirea pentru îndatoririle descrise în rolul navei;
3. verificarea dacă (pasagerii și) membrii echipajului sunt îmbrăcați corespunzător;

- .4 verificarea dacă vestele de salvare sunt îmbrăcate în mod corespunzător;
- .5 coborârea a cel puțin unei bărci de salvare după ce s-a făcut pregătirea necesară pentru lansarea la apă;
- .6 pornirea și punerea în funcțiune a motorului bărcii de salvare; și
- .7 operarea gruielor folosite pentru lansarea la apă a plutei de salvare;
- .8 simularea operațiunii de căutare și salvare a pasagerilor blocați în cabine;
- .9 instrucțiuni de utilizare a dispozitivelor radio de salvare;
- .10 testarea iluminatului de avarie pentru mobilizare și abandon; și
- .11 în cazul în care nava este echipată cu sisteme de evacuare marine, practicarea procedurilor cerute pentru operarea acestor sisteme până la momentul imediat anterior folosirii efective a acestora.

**5.5.21** Dacă barca de salvare coborâtă în timpul exercițiului nu este șalupa de salvare, șalupa de salvare trebuie de asemenea coborâtă, având în vedere că este echipată și lansată în cel mai scurt timp posibil. Inspectorul PSC va trebui să se asigure că membrii echipajului își cunosc îndatoririle în timpul operațiunilor de abandonare a navei și că membrul echipajului care se ocupă de barca de salvare are cunoștințe solide despre modul de operare și echipamentul ambarcațiunii de salvare.

**5.5.22** Fiecare ambarcațiune de salvare trebuie să fie păstrată permanent gata de funcționare, astfel încât membrii echipajului să poată efectua pregătirile pentru îmbarcarea și lansarea la apă în mai puțin de 5 minute.

**5.5.23** Pe navele de pasageri se cere ca bărcile de salvare și plutele de salvare lansate cu grui să poată fi lansate la apă într-un interval de 30 de minute.

**5.5.24** Pe navele de transport marfă se cere ca bărcile de salvare și plutele de salvare lansate cu grui să poată fi lansate la apă într-un interval de 10 minute.

#### **Planul de control în caz de avarii și Planul de urgență în cazul poluării cu hidrocarburi (SOPEP)**

**5.5.25** Inspectorul PSC poate determina dacă pentru o navă de pasageri este prevăzut planul de control în caz de avarii și dacă respectivii membri ai echipajului sunt familiarizați cu îndatoririle lor și cu folosirea corespunzătoare a instalațiilor și a echipamentului navei pentru controlul avariei și al poluării în cazuri de urgență.

**5.5.26** Inspectorul PSC poate determina dacă ofițerii navei sunt informați despre conținutul broșurii referitoare la controlul avariilor, pe care trebuie să o aibă la dispoziție sau al planului de control al avariilor.

**5.5.27** Ofițerilor li se poate cere să explice ce măsură va fi luată în cazul diverselor situații de avarie.

**5.5.28** Ofițerilor li se poate cere de asemenea să detalieze limitele compartimentelor etanșe, deschiderile acestora împreună cu dispozitivele de închidere și al oricăror poziții de control, precum și mijloacele de corecție în caz de înclinare datorată inundării.

**5.5.29** Ofițerii trebuie să aibă cunoștințe solide despre efectul asietei și stabilității navei lor în eventualitatea avarierii și ca urmare a inundării unui compartiment, precum și de măsurile de corecție care trebuie luate.

**5.5.30** Prevederile stipulate în articolele de la 5.5.25 la 5.5.29 ale acestei anexe se aplică în conformitate cu planul de control în caz de avarii pentru navele de marfă și în conformitate cu SOPEP pentru toate navele. Inspectorul PSC poate să determine, în cazul navelor de mărfuri în vrac, familiarizarea ofițerilor cu îndatoririle ce le revin în

cazul scenariilor de inundare a magaziiilor de marfă și cu instrucțiunile de pregătire pentru evacuare.

### **Planul de control în caz de incendiu**

**5.5.31** Inspectorul PSC poate determina dacă planul de control sau broșura în caz de incendiu sunt disponibile și dacă membrii echipajului sunt familiarizați cu informațiile furnizate în planul de control sau în broșura în caz de incendiu.

**5.5.32** Inspectorul PSC poate verifica dacă planurile de control în caz de incendiu sunt expuse în permanență în vederea îndrumării ofițerilor navei. În mod alternativ, broșurile care conțin informații cu privire la planul de control în caz de incendiu pot fi furnizate fiecărui ofițer și o copie a acestora trebuie să fie disponibilă în permanență la bordul navei într-un loc accesibil. Planurile și broșurile trebuie să fie reînnoite permanent, ori de câte ori se înregistrează modificări.

**5.5.33** Inspectorul PSC poate determina dacă ofițerii responsabili, în special cei care sunt însărcinați cu îndatoriri specifice în rolul navei, cunosc informațiile prevăzute în planul de control în caz de incendiu sau în broșură și cum să acționeze în caz de incendiu.

**5.5.34** Inspectorul PSC poate să se asigure dacă ofițerii desemnați ai navei cunosc membrii structurali principali care fac parte din diversele secțiuni de incendiu și modalitățile de acces către diferite compartimente.

### **Sisteme de suport decizional pentru comandantii navelor de pasageri**

**5.5.34bis** Pentru navele de pasageri, inspectorul PSC poate verifica dacă un sistem de suport decizional pentru administrarea cazurilor de urgență este disponibil pe puntea de navigație, conținând cel puțin o variantă tipărită a unui plan sau a planurilor în caz de urgență.

### **Operațiuni pe puntea de comandă**

**5.5.35** Inspectorul PSC poate determina dacă ofițerii de cart sunt familiarizați cu controlul comenzii de navigație și utilizarea echipamentului de navigație (inclusiv hărți electronice, unde există), cu schimbarea cârmei de la automat la manual și vice-versa, precum și cu caracteristicile de manevrare a navei.

**5.5.36** Ofițerul de cart trebuie să aibă cunoștințe despre poziționarea și funcționarea întregului echipament de navigație și de siguranță. Mai mult decât atât, acest ofițer trebuie să cunoască procedurile care se aplică în navigație, unei nave în toate circumstanțele și trebuie să țină seama de toate informațiile disponibile.

**5.5.37** Inspectorul PSC trebuie de asemenea să verifice modul în care toți ofițerii sunt familiarizați cu toate informațiile ce le sunt puse la dispoziție, precum caracteristicile de manevră ale navei, semnalele de salvare, publicațiile nautice actualizate, listele de verificare cu privire la procedurile de la puntea de comandă, instrucțiuni, manuale, etc.

**5.5.38** Inspectorul PSC poate să verifice cunoștințele ofițerilor referitoare la proceduri, precum testele periodice și verificarea echipamentului, pregătirea pentru sosire și plecare, modalități de schimbare a cârmei, semnalizare, comunicare, manevrare, cazurile de urgență și înregistrarea în jurnalul de bord.

**5.5.38.1** Permisul de operare pentru ambarcațiunile de mare viteză (POHSC) include limitări ale pragului maxim de înălțime a valului (și forța vântului pentru ambarcațiunile pe pernă de aer) în cadrul cărora ambarcațiunea poate să funcționeze. Atunci când se efectuează inspecții la ambarcațiunile de mare viteză, inspectorii PSC pot verifica în jurnalul de bord și înregistrările meteo dacă aceste limitări au fost respectate. Inspectorii



PSC pot descoperi că un voiaj a trebuit să se încheie, atunci când au fost întâlnite condițiile meteorologice mai rele decât cele permise, dar un voiaj nou nu trebuia să înceapă în asemenea condiții.

**5.5.38.2** Ar trebui să fie de asemenea verificate procedurile de obținere a previziunilor meteorologice actualizate înaintea fiecărui voiaj. Previziunile referitoare la înălțimea valurilor ar trebui să acopere o perioadă relevantă. Atunci când condițiile meteorologice sunt marginale, comandantul navei ar trebui să obțină actualizări ale acestora de la Serviciile de meteorologie ale statului portului sau de la navele aflate în vecinătate. În cazul în care se descoperă lipsa procedurilor, ar trebui să li se solicite proprietarilor navei confirmarea acțiunilor corective. Inspectorii PSC ar trebui să cerceteze înregistrările din jurnale care atestă condiții meteorologice semnificativ peste limita previziunilor de condiții meteorologice în limitele de operare. Dacă sunt necesare dovezi suplimentare, rapoarte anterioare (de exemplu: rapoarte ale condițiilor meteorologice efective pentru o perioadă dată de timp) pot fi puse la dispoziție de către serviciul meteorologic portuar, însă acestea pot fi obținute în mod normal doar atunci când există îndoieli semnificative. Atunci când o ambarcațiune de mare viteză a fost descoperită că a depășit limitările impuse de condițiile meteorologice, acțiunea poate să cuprindă trimiterea unei scrisori de atenționare proprietarilor navei cu o copie către statul de pavilion.

#### **Operarea mărfii**

**5.5.39** Inspectorul PSC poate determina dacă personalul navei, care are îndatoriri specifice legate de marfă și echipamentul de marfă, este familiarizat cu acele îndatoriri, cu pericolele posibile ridicate de marfă și cu măsurile ce se impun în acest context.

**5.5.39 bis** Inspectorul PSC poate verifica dacă comandantului i s-au furnizat în scris informații corespunzătoare despre precauțiile referitoare la stivuirea adecvată și transportul în siguranță al mărfii.

**5.5.40** Cu privire la transportul mărfii solide în vrac, inspectorul PSC va verifica, după caz, dacă încărcarea mărfii se realizează în conformitate cu planul de încărcare al navei, iar descărcarea în conformitate cu planul de descărcare al navei, acceptat de navă și de terminal, ținând cont de informațiile furnizate de instrumentul de încărcare, unde este cazul.

**5.5.41** Inspectorul PSC, atunci când este cazul, poate determina dacă membrii echipajului responsabili sunt familiarizați cu prevederile relevante ale Codului de operare în siguranță a mărfurilor solide în vrac, iar în mod particular cu acelea referitoare la limitele de umiditate și rujare a mărfii, cu Codul de operare în siguranță a navelor care transporta cherestea pe punte și Codul de operare în siguranță pentru stivuirea și amararea mărfii.

**5.5.42** Unele materiale solide transportate în vrac pot prezenta un grad de risc în timpul transportului datorită naturii lor chimice și proprietăților fizice. Regula VI/2 din Convenția SOLAS și Secțiunea 2 a Codului de operare în siguranță a mărfurilor solide în vrac conțin măsuri generale de precauție. Secțiunea 4 a Codului de operare în siguranță a mărfurilor solide în vrac conține obligația impusă încărcătorului navei de a furniza toate informațiile necesare pentru transportarea în siguranță a mărfii. Inspectorul PSC poate stabili dacă toate detaliile relevante, incluzând toate certificatele relevante ale testelor au fost furnizate comandantului de către încărcătorul mărfii.

**5.5.43** În secțiunea 7 a Codului de operare în siguranță a mărfurilor solide în vrac sunt prezentate măsuri de prevedere speciale pentru unele tipuri de marfă, așa cum sunt mărfurile supuse lichefierii. Inspectorul PSC poate stabili dacă toate măsurile de prevedere sunt îndeplinite cu atenție specială pentru stabilitatea acelor nave angajate în transportul de mărfuri supuse lichefierii și a reziduurilor solide cu risc periculoase în vrac.

**5.5.44** Ofițerii responsabili cu manipularea și operarea mărfii și membrii desemnați, cu atribuții specifice ai echipajului navelor pentru transportul produselor petroliere, chimice și gazelor lichefiate trebuie să fie familiarizați cu marfa și echipamentul de marfă și cu măsurile de siguranță așa cum sunt stipulate în secțiunile relevante din Codul internațional pentru construcția și echiparea navelor care transportă produse chimice periculoase în vrac (Codul IBC) și Codul internațional pentru construcția și echiparea navelor care transportă gaze lichefiate în vrac (Codul IGC).

**5.5.45** Pentru transportul cerealelor în vrac se fac referiri în partea C a Capitolului VI al Convenției SOLAS 74 și în Codul Internațional pentru transportul în siguranță al cerealelor în vrac (Rezoluția IMO MSC.23 (59)).

**5.5.46** Inspectorul PSC poate stabili dacă manualele pentru operarea, amararea și încărcarea mărfii cuprind toate informațiile relevante pentru siguranța operațiunilor de încărcare și descărcare atât în port, cât și în condiții de tranzit.

#### **Operarea instalațiilor**

**5.5.47** Inspectorul PSC poate stabili dacă personalul responsabil al navei își cunoaște îndatoririle cu privire la operarea instalațiilor principale, precum:

- .1 sursele de putere electrică în stare de așteptare și în caz de urgență;
- .2 instalația de guvernare auxiliară;
- .3 pompele de santină și de incendiu; și
- .4 orice alt echipament esențial în cazuri de urgență.

**5.5.48** Inspectorul PSC poate verifica dacă personalul responsabil al navei cunoaște, inter alia:

#### **.1 Generatorul de avarie:**

- .1.1 acțiuni care sunt necesare înainte ca motorul să poată fi pornit;
- .1.2 posibilități diferite de a porni motorul funcție de sursele de energie de pornire; și
- .1.3 proceduri ce se impun când primele încercări de pornire ale motorului eșuează.

#### **.2 Motorul generator în atențiune (stand-by):**

- .2.1 posibilități de a porni motorul în atențiune (stand-by), automat sau manual;
- .2.2 proceduri în caz de întrerupere totală a energiei electrice; și
- .2.3 sistemul de distribuție a sarcinii.

**5.5.49** Inspectorul PSC poate verifica dacă personalul responsabil al navei cunoaște, inter alia:

- .1 ce tip de sistem auxiliar de guvernare se folosește la navă;
- .2 cum este indicată ce unitate de guvernare este în funcțiune; și
- .3 ce acțiune este necesară pentru a activa sistemul auxiliar de guvernare.

**5.5.50** Inspectorul PSC poate verifica dacă personalul responsabil al navei cunoaște, inter alia:

#### **.1 Pompele de santină:**

- .1.1 numărul și zonele în care sunt instalate pompele de santină la bordul navei (incluzând și pompele de santină de avarie);

- .1.2 procedurile pentru pornirea tuturor acestor pompe de santină;
- .1.3 valvule corespunzătoare pentru funcționare; și
- .1.4 cele mai multe cauze care generează nefuncționarea pompelor de santină și posibilele remedieri ale acestora.

## **.2 Pompele de incendiu:**

- .2.1 numărul și zonele în care se află pompele de incendiu instalate la bordul navei (incluzând și pompele de incendiu în caz de avarie);
- .2.2 procedurile de pornire pentru toate aceste pompe; și
- .2.3 valvule corespunzătoare pentru funcționare.

**5.5.51** Inspectorul PSC poate verifica dacă personalul responsabil al navei cunoaște, inter alia:

- .1 pornirea și întreținerea motorului bărcii de salvare și/sau a motorului șalupei de salvare;
- .2 proceduri locale de control pentru acele sisteme care sunt în mod normal controlate de pe puntea de comandă;
- .3 folosirea surselor de avarie și a celor complet independente de furnizare a energiei electrice instalațiilor radio;
- .4 proceduri de întreținerea pentru baterii;
- .5 opririle de avarie, operarea sistemului de detectare a incendiului și sistemelor de alarmă a ușilor etanșe și de incendiu (sisteme de stocare a energiei); și
- .6 schimbarea controlului de la automat la manual pentru sistemele de răcire a apei și a lubrifianților pentru motoarele principale și auxiliare.

## **Manuale, instrucțiuni, etc.**

**5.5.52** Inspectorul PSC poate stabili dacă membrii echipajului dețin cunoștințe despre informațiile furnizate de manuale, instrucțiuni, etc., importante pentru starea de siguranță și de funcționare a navei și a echipamentului acesteia și dacă aceștia cunosc cerințele de întreținere, testare periodică, instrucții, exerciții și înregistrările în jurnalul de bord.

**5.5.53** Următoarele informații trebuie, inter alia, să fie puse la dispoziție la bordul navei și inspectorii PSC trebuie să stabilească dacă acestea sunt într-o limbă sau mai multe limbi înțelese de către membrii echipajului, comunicând și dacă membrii echipajului în cauză cunosc conținutul acestora și sunt capabili să răspundă în conformitate:

- .1 instrucțiuni referitoare la întreținerea și funcționarea tuturor echipamentelor și instalațiilor de la bordul navei pentru lupta contra și ținerea sub control a incendiului trebuie să fie păstrate în același loc, disponibile imediat și în locuri accesibile;
- .2 instrucțiuni clare care trebuie să fie urmate în eventualitatea unei situații de urgență de orice persoană de la bordul navei;
- .3 punțile trebuie să fie numerotate secvențial. Schițe ale planurilor care indică pozițiile la bord și căile de evacuare în caz de incendiu, ilustrațiile și instrucțiunile trebuie să fie afișate în cabinele pasagerilor în limbile corespunzătoare și să fie expuse în locurile de adunare și în alte spații destinate pasagerilor pentru a-i informa pe aceștia despre locurile lor de adunare, despre acțiunile esențiale pe care trebuie să le întreprindă în caz de urgență și metoda de îmbrăcare a vestelor de salvare;

- .4 afișele și semnele trebuie să fie disponibile pe sau în imediata vecinătate a ambarcațiunii de salvare și a instalației pentru lansarea la apă a acestora și trebuie să ilustreze modul de utilizare și procedurile de operare a dispozitivelor și să ofere instrucțiuni sau avertismente relevante;
- .5 instrucțiuni pentru întreținerea la bord a mijloacelor de salvare;
- .6 manualele de instruire trebuie să fie puse la dispoziția echipajului în fiecare sală de mese și sală de recreere sau în fiecare cabină a echipajului. Manualul de instruire, care poate fi alcătuit din mai multe volume, trebuie să conțină instrucțiuni și informații în termeni ușor de înțeles și să fie ilustrat pe cât posibil, cu mijloacele de salvare aflate pe navă și cu cea mai bună metodă de supraviețuire;
- .7 planul de urgență de poluare cu hidrocarburi la bordul navei în conformitate cu Regula 26 a Anexei I la Convenția MARPOL 73/78; și
- .8 broșura de stabilitate, planurile și informațiile de stabilitate conexe.

### **Hidrocarburi și amestecuri de hidrocarburi în spațiile mașinilor**

**5.5.54** Inspectorul PSC poate stabili dacă toate cerințele de funcționare ale Anexei 1 la Convenția MARPOL 73/78 au fost îndeplinite, luând în considerare:

- .1 calitatea reziduurilor de hidrocarburi generate;
- .2 capacitatea tancurilor de reziduuri și de santină; și
- .3 capacitatea separatorului de apă/hidrocarburi.

**5.5.55** Trebuie să se realizeze o inspecție a Registrului de hidrocarburi. Inspectorul PSC poate să stabilească dacă instalațiile de recepție au fost folosite și poate să observe orice inadecvare presupusă a acestor instalații.

**5.5.56** Inspectorul PSC poate stabili dacă ofițerul responsabil cunoaște manipularea reziduurilor și a apei de santină. Aspectele importante din liniile directe referitoare la sistemele de manipulare a reziduurilor de hidrocarburi în spațiile destinate instalațiilor navei pot fi folosite ca repere. Luând în considerare cele mai de sus, inspectorul PSC poate stabili dacă ulajul tancului de reziduuri este suficient pentru cantitatea de reziduuri generate pe parcursul următorului voiaj planificat. Inspectorul PSC poate verifica dacă, în privința navelor pentru care Administrația statului de pavilion a impus cerințele Regulii 16(1) și (2) a Anexei I la Convenția MARPOL 73/78, toată apa de santină este reținută la bord pentru o descărcare ulterioară la o instalație de recepție.

**5.5.57** În cazul în care instalațiile de recepție din alte porturi nu au fost folosite din cauza inadecvării, inspectorul PSC va sfătui comandantul navei să raporteze statului de pavilion inadecvarea instalației de recepție în conformitate cu MEPC/Circ. 215 din 25 aprilie 1989.

### **Proceduri de încărcare, descărcare și curățare a spațiilor destinate mărfii la navele pentru transport produse petroliere**

**5.5.58** Inspectorul PSC poate stabili dacă toate cerințele de funcționare ale Anexelor I sau II la Convenția MARPOL 73/78 au fost îndeplinite, având în vedere tipul de navă și tipul de încărcătură transportată, incluzând inspecția Registrului evidență hidrocarburi și/sau a Registrului evidență marfă. Inspectorul PSC poate stabili dacă instalațiile de recepție au fost folosite și să noteze orice presupusă nepotrivire a acestor instalații.

**5.5.59** Pentru controlul procedurilor de încărcare, descărcare și curățare a navelor care transportă produse petroliere, se face referire la paragraful 5.3.1 și la paragraful 5.3.2 al

acestei anexe, în care au fost definite proceduri pentru inspecția operațiunilor de spălare cu țitei.

**5.5.60** Pentru controlul procedurilor de încărcare, descărcare și curățare a navelor care transportă substanțe lichide nocive, se face referire la paragraful 5.4.1 al acestei anexe, în care au fost definite procedurile pentru inspecția operațiunilor de descărcare, stripuire și prespălare.

**5.5.61** În cazul în care instalațiile de recepție din alte porturi nu au fost folosite din cauza inadecvării, inspectorul PSC îl va sfătui pe comandantul navei să raporteze inadecvarea instalațiilor de recepție statului de pavilion al navei, în conformitate cu MEPC/ Circ. 215 din 25 aprilie 1989.

**5.5.62** Când unei nave i se permite să plece spre următorul port cu o cantitate mai mare de reziduuri de substanțe lichide nocive decât cea permisă să fie descărcate în mare pe parcursul drumului navei, se va asigura că reziduurile vor fi primite de acel port. De asemenea se va informa și acel port, dacă este posibil

### **Mărfuri periculoase și substanțe periculoase ambalate**

**5.5.63** Inspectorul PSC poate stabili dacă documentele mărfii, necesare pentru transportul de mărfuri periculoase și substanțe dăunătoare, ambalate se află la bordul navei și dacă mărfurile periculoase și substanțele periculoase sunt depozitate și separate în mod corespunzător și dacă membrii echipajului sunt informați cu privire la acțiunile care implică o astfel de marfă ambalată, în caz de urgență.

**5.5.64** Tipurile de navă și spațiile de marfă ale navelor construite după 1 septembrie 1984, destinate transportului de mărfuri periculoase trebuie să fie în conformitate cu cerințele Regulii II-2/54 din Convenția SOLAS 74, în completarea cerințelor Regulii 2/53 (pentru navele de transport mărfuri) și a cerințelor Regulilor II-2/3 și II-2/39 (a navelor de pasageri), în afara cazurilor în care asemenea cerințe sunt deja îndeplinite prin conformitatea la alte prevederi ale Convenției. Singura excepție permisă este atunci când mărfurile periculoase sunt transportate în cantități limitate.

**5.5.65** Anexa III la Convenția MARPOL 73/78 cuprinde cerințe referitoare la transportul substanțelor periculoase ambalate, care sunt identificate în Codul maritim internațional de mărfuri periculoase (Codul IMDG) în categoria poluanților marini. Încărcăturile care se încadrează în categoria poluanților marini trebuie etichetate și depozitate în conformitate cu Anexa III la Convenția MARPOL 73/78.

**5.5.66** Inspectorul PSC poate stabili dacă un Document de conformitate se află la bordul navei și dacă personalul navei este familiarizat cu acest document, furnizat de Administrația statului de pavilion ca o dovadă a conformității cu cerințele de construcție și de echipament. Controlul suplimentar poate consta în:

- 1 a verifica dacă mărfurile periculoase au fost amaratate în conformitate cu manualul de amarare a mărfurilor și stivuite la bord în concordanță cu Documentul de conformitate, folosind manifestul mărfurilor periculoase sau planul de stivuire, stipulat în Capitolul VII al Convenției SOLAS 74. Acest manifest sau planul de stivuire poate fi combinat cu cel cerut conform Anexei III la Convenția MARPOL 73/78;
- 2 a verifica dacă pomparea necorespunzătoare a scurgerilor de substanțe lichide inflamabile sau toxice nu este posibilă în cazul în care aceste substanțe sunt transportate în spațiile de încărcare de sub punte; sau

- .3 a stabili dacă personalul navei cunoaște prevederile relevante ale Ghidului medical de acordare a primului ajutor și Procedurile în caz de urgență pentru navele care transportă mărfuri periculoase.

## **Gunoii**

**5.5.67** Inspectorul PSC poate stabili dacă au fost întrunite toate cerințele operaționale stipulate în Anexa V la Convenția MARPOL 73/78. Inspectorul PSC poate stabili dacă instalațiile de recepție au fost folosite și poate observa orice presupusă inadecvare a acestor instalații.

**5.5.68** „Liniile directoare pentru implementarea Anexei V la Convenția MARPOL 73/78\*) au fost aprobate la cea de-a 29-a sesiune a MEPC și au fost publicate. Unul dintre obiectivele acestor linii directoare îl reprezintă asistarea operatorilor de nave cu scopul de a se conforma cerințelor prevăzute în Anexa V și în legislația internă .

**5.5.69** Inspectorul PSC poate stabili dacă:

- .1 Personalul navei cunoaște aceste Liniile directoare, în special secțiunea 3, „Reducerea cantității de gunoii potențial” și secțiunea 4 „Proceduri de manipulare și de depozitare a gunoii la bordul navei”;
- .2 Personalul navei este informat cu privire la cerințele Anexei V la Convenția MARPOL 73/78, referitoare la dispunerea și descărcarea în și în afara unei zone speciale și cunoaște zonele stabilite ca fiind zone speciale în conformitate cu Anexa V la Convenția MARPOL 73/78; și
- .3 Personalul navei este familiarizat cu procedurile planului de gestionare a gunoii pentru colectarea, depozitarea, procesarea și predarea gunoii și cu completarea Registrului de gunoii.

**5.5.70** Atunci când instalațiile de recepție din alte porturi nu au fost folosite datorită inadecvării, inspectorul PSC îl poate sfătui pe comandantul navei să raporteze nonconformitatea instalației de recepție statului de pavilion al navei, în concordanță cu MEPC/Circ. 215 din 25 aprilie 1989.

## **Secțiunea a 6-a Dotarea navei cu echipaj**

### **6.1 Introducere**

Principiile directoare pentru controlul statului portului în ceea ce privește dotarea cu echipaj a navelor străine vor stabili conformitatea cu:

- .1 cerințele statului de pavilion referitoare la echipajul minim de siguranță. Dacă există vreo îndoială se va consulta statul de pavilion; și
- .2 prevederile internaționale stipulate în Convențiile SOLAS 74, STCW 78 și în Rezoluția IMO A.890 (21).
- .3 prevederile stipulate în Convenția ILO 74 care, inter alia, fac referiri la Convenția ILO nr. 53, articolul 3 și 4.

### **6.2 Controlul dotării cu echipaj a navei**

**6.2.1** Dacă o navă este dotată cu echipaj în conformitate cu un document de echipaj minim de siguranță sau un document echivalent eliberat de statul de pavilion, inspectorul PSC va accepta faptul că nava are un echipaj minim de siguranță, cu

---

\*) A se vedea publicația IMO-656 – „Liniile directoare pentru implementarea Anexei V la Convenția MARPOL 73/78”

excepția cazurilor în care documentul a fost în mod cert eliberat fără a se ține seama de principiile conținute în instrumentele relevante, caz în care inspectorul PSC va acționa în conformitate cu procedurile definite în paragraful 6.2.3 al acestei anexe.

**6.2.2** Dacă numărul sau alcătuirea curentă a echipajului nu sunt în concordanță cu documentul privind dotarea cu echipaj, statul portului va cere părerea statului de pavilion, cu referire la acordarea sau neacordarea permisiunii navei de a naviga cu numărul sau alcătuirea curentă a echipajului.

Cererea și răspunsul în cauză se vor face prin mijloace eficiente și orice Parte poate cere ca această comunicare să se facă în scris. Dacă numărul prezent al echipajului sau alcătuirea acestuia nu este în conformitate cu certificatul privind echipajul minim de siguranță sau dacă statul de pavilion nu avizează că nava poate naviga, aceasta poate fi luată în considerare pentru reținere după ce criteriile menționate la punctul 9.2 din această anexă au fost luate corespunzător în considerare.

**6.2.3** Dacă nava nu deține certificatul privind echipajul minim de siguranță sau un echivalent al acestuia, statul portului va solicita statului de pavilion să precizeze numărul de personal necesar și compunerea sa și să emită un document cât mai curând posibil. În cazul în care numărul actual sau alcătuirea echipajului nu corespunde cerințelor statului de pavilion, se va aplica procedura stabilită la punctul 6.2.2 din această anexă. Dacă statul de pavilion nu răspunde solicitării, aceasta va fi considerată ca un motiv întemeiat pentru o inspecție mai detaliată pentru a asigura că numărul și alcătuirea echipajului este în conformitate cu principiile stabilite la punctul 6.1 din această anexă. Navei i se va permite să plece pe mare numai dacă este în siguranță, având în vedere criteriile pentru reținere indicate în punctul 9.2 din această anexă. În orice situație standardele minime care se vor aplica nu trebuie să fie mai severe decât cele care se aplică navelor care arborează pavilionul statului în care se află portul.

### **6.3 Control conform prevederilor Convenției STCW 78**

**6.3.1.** Fără a aduce prejudicii altor drepturi și obligații referitoare la controlul efectuat de inspectorii PSC în ceea ce privește comunicarea și informarea la bord, controlul exercitat de către inspectorul PSC se va limita la următoarele:

- .1 verificarea faptului că tot personalul navigant de la bord, care trebuie certificat, deține un certificat corespunzător sau o dispensă valabilă sau furnizează o dovadă scrisă că au solicitat eliberarea unui atestat Administrației statului de pavilion;
- .2 verificarea faptului că numărul și certificatele personalului navigant de la bord sunt în conformitate cu cerințele aplicabile echipajului minim de siguranță ale Administrației statului de pavilion; și
- .3 evaluarea abilității personalului navigant de a menține standardele privind serviciul de cart, astfel cum sunt cerute de către Convenție, dacă există motive temeinice pentru a crede că aceste standarde nu sunt menținute din cauza oricăror următoare evenimente apărute:
  - .1 nava a fost implicată într-o coliziune, punere pe uscat sau eșuare; sau
  - .2 existat o descărcare de substanțe provenite de la navă în marș, la ancoră sau la dană, ilegală conform oricărei convenții internaționale; sau
  - .3 nava a fost manevrată într-o manieră haotică sau nesigură și deci măsurile de alegerea drumului navei adoptate de către IMO sau practicile și procedurile referitoare la navigarea în siguranță nu au fost respectate; sau

.4 nava a fost exploatată într-o asemenea manieră încât a constituit un pericol pentru persoane, proprietate sau mediu.

**6.3.2.** În evaluarea standardelor referitoare la serviciul de cart, inspectorul PSC poate verifica dacă graficele serviciului de cart indică clar perioadele de odihnă și sunt afișate și ușor accesibile și că toate persoanele desemnate ca ofițer de cart sau ca timonier care face parte din serviciul de cart beneficiază de cel puțin 10 ore de odihnă la fiecare perioadă de 24 de ore din care cel puțin 6 ore consecutive și 70 de ore la fiecare perioadă de 7 zile. Aceste perioade nu trebuie menținute în situație de urgență sau de exercițiu sau în alte condiții operaționale extreme care, în orice caz, trebuie înregistrate. Graficele serviciului de cart pot fi de asemenea în concordanță cu cerințele Convenției ILO nr. 180 (a se vedea Secțiunea 7).

### **Secțiunea a 7-a**

#### **Convenția Nr. 147/ 1976 privind standardele minime la bordul navelor comerciale (ILO 147) și ILO 147 Protocol 1996**

**7.1** Inspecțiile la bordul navelor conform Convenției ILO 147 și ILO 147 Protocol 1996 se vor referi la:

1. Convenția Nr. 138/1973 privind vârsta minimă de încadrare în muncă; sau Convenția Nr. 58/1936 privind vârsta minimă de încadrare în munca maritimă; sau Convenția Nr. 7/1920 privind vârsta minimă de încadrare în munca maritimă;
2. Convenția Nr. 73/1946 privind examinarea medicală a navigatorilor;
3. Convenția din 1970 privind prevenirea accidentelor de muncă ale navigatorilor maritimi (Nr. 134) (Articolele 4 și 7);
4. Convenția din 1949 privind cazarea echipajelor (Revizuită) (Nr. 92);
5. Convenția din 1946 privind alimentația echipajului și servirea mesei la bordul navelor (Nr. 68) (articolul 5);
6. Convenția din 1970 privind cazarea echipajelor (Dispoziții complementare) (Nr. 133);
7. Convenția din 1996 privind durata muncii navigatorilor și echipajul navelor (Nr. 180);
8. Convenția Nr. 53/1936 privind brevetele de capacitate ale ofițerilor (Articolele 3 și 4).

Inspecțiile referitoare la certificatele de competență se efectuează conform prevederilor secțiunii 6 din această anexă. În exercitarea controlului asupra aplicării convențiilor menționate mai sus de la 1 la 7, inspectorul PSC va decide, pe baza judecății sale profesionale și a motivelor întemeiate menționate la secțiunea 4 din această anexă, dacă nava va fi supusă unei inspecții mai detaliate. Toate plângerile referitoare la condițiile de la bord se vor investiga în mod amănunțit și se vor lua măsurile necesare. Inspectorul PSC se va baza de asemenea pe judecata sa profesională pentru a decide dacă condițiile de la bord care necesită rectificări ar pune în pericol siguranța sau sănătatea echipajului și poate, dacă este cazul, să rețină nava până la luarea de măsuri necesare corective. Procedurile de raportare pentru rețineri sunt prevăzute în Anexa 4.

**7.2** Inspectorul PSC, atunci când efectuează o inspecție, astfel cum se menționează la 7.1 din această anexă, va ține cont de considerațiile stabilite în publicația IMO " Inspectarea condițiilor de muncă la bordul navei: Linii directe de procedură " și de



liniile directoare IMO pentru Elaborarea graficelor privind planificarea muncii la bord a navigatorilor și Formatele de înregistrare a orelor de muncă sau de odihnă ale navigatorilor.

7.3 Convențiile relevante în condițiile prevederilor de la punctul 7.4 din această anexă sunt:

- .1 Convenția Nr. 22/1926 privind contractul de angajare al navigatorilor;
- .2 Convenția Nr. 23/1926 referitoare la repatrierea marinarilor;
- .3 Convenția Nr. 55/1936 privind obligațiile armatorilor în cazul îmbolnăvirii sau accidentării marinarilor; sau Convenția Nr. 56/1936 privind asigurarea în caz de boală a navigatorilor; sau Convenția Nr. 130/1969 privind îngrijirile medicale și indemnizațiile de boală;
- .4 Convenția Nr. 87/1948 privind libertatea sindicală și protecția dreptului sindical;
- .5 Convenția Nr. 98/1949 privind dreptul de organizare și de negociere colectivă;
- .6 Convenția Nr. 108/1958 privind actele naționale de identitate pentru personalul navigant;
- .7 Convenția Nr. 135/1971 privind reprezentanții lucrătorilor;
- .8 Convenția Nr. 164/1987 privind protecția sănătății și îngrijirea medicală (navigatori);
- .9 Convenția Nr. 166 /1987 privind repatrierea navigatorilor (revizuită).

7.4 Dacă inspectorul PSC primește un raport, o notificare sau o plângere ca efect al faptului că standardele prevăzute în convențiile menționate la 7.3 din această anexă nu sunt îndeplinite, faptul va fi raportat de către Autoritate, dacă este posibil pe bază de dovezi, Administrației statului de pavilion pentru acțiuni ulterioare, cu o copie a acestora înaintată către IMO.

7.5 Acele părți ale publicației IMO, "Inspectarea condițiilor de muncă la bordul navei: Linii directoare de procedură" care au legătură cu:

- .1 procedurile de control pentru navele sub pavilion național;
- .2 pregătirea în domeniu;
- .3 certificatele de competență ale ofițerilor (conform Convenției STCW 95);
- .4 ore de muncă și dotarea cu echipaj (conform Convențiilor ILO 180/STCW 95);

nu sunt considerate ca prevederi relevante pentru inspecția navei, ci doar ca informații pentru inspectorii PSC.

## **Secțiunea a 8-a**

### **Inspecția extinsă a anumitor nave**

#### **8.1 Prevederi generale pentru inspecții extinse**

Navele la care se face referire la paragraful 8.2 al acestei anexe vor face subiectul unei inspecții extinse efectuate de către oricare din Autorități, doar o dată, într-o perioadă de 12 luni. Totuși, aceste nave pot face subiectul inspecției prevăzute la paragraful 3.1 din Memorandum. Inspecțiile detaliate vor fi efectuate în conformitate cu procedurile menționate la secțiunea 8.3.

#### **8.2 Categoriile de nave care fac obiectul inspecției extinse**

8.2.1 Navele pentru transport produse petroliere cu un tonaj brut mai mare de 3000 și mai vechi de 15 ani, vârstă identificată după data de construcție indicată în certificatul de siguranță al navei.

**8.2.2** Navele destinate transportului mărfurilor în vrac, mai vechi de 12 ani, vârstă identificată după data de construcție indicată în certificatul de siguranță al navei;

**8.2.3** Navele de pasageri mai vechi de 15 ani, altele decât navele tip ro-ro și ambarcațiuni de pasageri de mare viteză, care operează în serviciu regulat în conformitate cu prevederile Directivei Consiliului 1999/35/CE;

**8.2.4** Navele pentru transportul produselor chimice și gazoase mai vechi de 10 ani, vârstă identificată după data de construcție indicată în certificatul de siguranță al navei.

### **8.3 Proceduri pentru inspecția extinsă a anumitor categorii de nave**

**8.3.1** Făcând obiectul fezabilității lor practice sau a oricăror altor constrângeri legate de siguranța persoanelor, navei sau portului, următoarele elemente sunt considerate cel puțin, parte din inspecția extinsă. Inspectorii PSC trebuie să fie conștienți de faptul că pot pune în pericol efectuarea în siguranță a anumitor operații la bord, ex. operații legate de marfă, dacă se cere ca testele care au efect direct asupra acestora să fie efectuate în timpul unor astfel de operațiuni.

**8.3.2** Caracteristicile generale ale navei (categoriile menționate la paragraful 8.2 al acestei anexe):

- .1 Oprirea și pornirea generatorului de avarie;
- .2 Inspecția sistemului de iluminat de avarie;
- .3 Operarea pompei de incendiu de avarie cu două furtunuri conectate la coloana principală;
- .4 Operarea pompelor de santină;
- .5 Închiderea ușilor etanșe;
- .6 Coborârea la apă a unei bărci de salvare din bordul lateral;
- .7 Testarea opririlor acționate de la distanță în caz de urgență, de ex. cazane, ventilatoare și pompe de combustibil;
- .8 Testarea echipamentului de guvernare, inclusiv cel auxiliar;
- .9 Inspecția sursei de avarie de curent, pentru instalațiile radio;
- .10 Inspecția și, dacă este posibil, testarea separatorului amestecurilor de apă cu hidrocarburi.

**8.3.3** Navele pentru transportul produselor petroliere:

În plus față de elementele menționate la paragraful 8.3.2 al acestei anexe, următoarele elemente sunt de asemenea considerate ca parte a inspecției extinse pentru navele care transportă produse petroliere:

- .1 Sistemul fix cu spumă de pe punte;
- .2 Echipamentul general pentru combaterea incendiului;
- .3 Inspecția obturatorilor de incendiu din compartimentul mașini, camera pompelor și spațiile de locuit;
- .4 Controlul presiunii gazului inert și conținutul de oxigen al acestuia;
- .5 Tancurile de balast: cel puțin unul din tancurile de balast din zona de marfă să fie examinat mai întâi de la gura tancului/puntea de acces și în interior, dacă inspectorul stabilește motive întemeiate pentru o inspecție mai amănunțită;
- .6 Verificarea că următoarele documente sunt la bord, revizuirea lor și confirmarea că au fost aprobate de statul de pavilion sau organizațiile recunoscute:
  - (1) Rapoartele inspecțiilor structurale,
  - (2) Rapoartele evaluării de stare,
  - (3) Rapoartele măsurătorilor de grosime,

(4) Documentul descriptiv la care se face referire în Rezoluția IMO A.744 (18).

#### **8.3.4 Navele pentru transport mărfuri vrac:**

În plus față de elementele listate la paragraful 8.3.2 al acestei anexe, următoarele elemente sunt de asemenea considerate ca parte din inspecția extinsă pentru navele pentru transport mărfuri în vrac:

- .1 Posibila coroziune a fundațiilor instalațiilor de pe punte;
- .2 Posibila deformare și/sau coroziune a capacelor gurilor de magazie;
- .3 Posibile crăpături sau coroziuni locale în pereții transversali verticali;
- .4 Accesul la magaziile de marfă;
- .5 Verificarea că următoarele documente sunt la bord, revizuirea lor și confirmarea că au fost aprobate de statul de pavilion sau organizațiile recunoscute:
  - (1) Rapoartele inspecțiilor structurale,
  - (2) Rapoartele evaluării de stare,
  - (3) Rapoartele măsurătorilor de grosime ,

(4) Documentul descriptiv la care se face referire în Rezoluția IMO A.744 (18).

#### **8.3.5 Navele pentru transportul produselor chimice și gazoase:**

În plus față de elementele menționate la paragraful 8.3.2 al acestei anexe, următoarele elemente sunt de asemenea considerate ca parte a inspecției extinse la navele pentru transportul produselor chimice și gazoase:

- .1 Dispozitivele de monitorizare și siguranță a tancurilor de marfă referitoare la temperatură, presiune și ulaj;
- .2 Dispozitivele de analiză a oxigenului și cele de control a riscului de explozie, inclusiv calibrarea acestora. Disponibilitatea echipamentului de detectare a produselor chimice (suflyante) cu un număr corespunzător de tuburi pentru detectarea gazelor, pentru marfa specifică transportată;
- .3 Seturile de evacuare din cabine, care să asigure protecție respiratorie și vizuală corespunzătoare, pentru fiecare persoană de la bord (dacă acest lucru este cerut de produsele menționate în Certificatul Internațional de Conformitate sau în Certificatul Internațional de Conformitate pentru transportul vrac al produselor chimice periculoase sau a al produselor gazoase), după caz;
- .4 Să verifice dacă produsul transportat este menționat în Certificatul Internațional de Conformitate sau în Certificatul Internațional de Conformitate pentru transportul vrac al produselor chimice periculoase sau a al produselor gazoase, după caz;
- .5 Instalațiile fixe de stins incendiu de pe punte, indiferent dacă sunt cu spumă sau substanțe chimice uscate sau alte substanțe, după cum este cerut de natura produsului transportat.

#### **8.3.6 Navele de pasageri:**

În plus față de elementele menționate la paragraful 8.3.2 al acestei anexe, următoarele elemente sunt de asemenea considerate ca parte a inspecției extinse la navele de pasageri:

- .1 Testarea detectoarelor de incendiu și sistemului de alarmă;
- .2 Testarea închiderii corespunzătoare a ușilor de protecție împotriva incendiului;
- .3 Testarea sistemului public de comunicare;

- .4 Exercițiu de incendiu în care, ca o condiție minimă, trebuie folosit întregul echipament individual de protecție și la care participă o parte din membrii echipajului cu atribuțiuni în pregătirea mesei;
- .5 Demonstrarea faptului că membrii-cheie ai echipajului cunosc planul de control în caz de avarie.

Dacă se consideră necesar, inspecția poate fi continuată în timp ce nava este în marș spre sau dinspre porturile statelor ale căror Autorități sunt părți semnatare ale Memorandumului, cu consimțământul comandantului sau al operatorului. Inspectorii PSC nu trebuie să obstrucționeze operarea navei, nici să provoace situații care, în opinia comandantului, ar putea pune în pericol siguranța pasagerilor, echipajului și a navei.

## **Secțiunea a 9-a**

### **Remediere și reținere**

#### **9.1 Principii ce guvernează remedierea deficiențelor sau reținerea unei nave**

În luarea unei decizii privind remedierea unei deficiențe sau reținerea unei nave, inspectorul PSC va lua în considerare rezultatele inspecției detaliate efectuată în conformitate cu secțiunea 3 a Memorandumului și procedurile menționate în secțiunile 6 și 9.3 ale acestei anexe.

Inspectorul PSC va ține cont de judecata sa profesională pentru a hotărî dacă să rețină o navă până la remedierea deficiențelor sau să-i permită acesteia să navigheze cu anumite deficiențe fără pericole excesive pentru siguranță, sănătate sau pentru mediu având în vedere circumstanțele speciale ale voiajului planificat. Cu privire la standardele minime de dotare cu echipaj de siguranță și la prevederile Convenției ILO 147 sau ale ILO 147 Protocol 1996, se vor aplica procedurile speciale menționate în secțiunile 6 și 7 ale acestei anexe.

#### **9.2 Reținerea cu privire la standardele minime de dotare cu echipaj și certificare**

Înainte de reținerea unei nave pe motive de deficiențe, în ce privește standardele minime de dotare cu echipaj sau deficiențe de certificare, se vor lua în considerație prevederile menționate la paragraful 9.3.4.9 din această anexă:

- .1 durata și natura voiajului sau serviciului planificat;
- .2 dacă deficiențele reprezintă sau nu un pericol pentru navă, persoanele de la bord sau pentru mediu;
- .3 dacă se pot sau nu constata perioade corespunzătoare de odihnă pentru echipaj;
- .4 tipul și mărimea navei, precum și echipamentul de la bord; și
- .5 natura încărcăturii.

#### **9.3 Proceduri pentru reținerea navelor de toate dimensiunile**

##### **9.3.1 Introducere**

Aceste proceduri vor fi folosite în cazul în care au fost constatate deficiențe în cursul inspecției unei nave. Acestea se vor considera drept un ghid pentru inspectorul PSC și nu vor fi considerate ca o listă de control.

##### **9.3.2 Criteriu principal**

Când aplică judecata sa profesională pentru a stabili dacă ar trebui să rețină sau nu o navă, inspectorul PSC va aplica următoarele criterii:

- .1 Sincronism:** navele care nu sunt sigure pentru a pleca pe mare vor fi reținute la prima inspecție, fără a lua în considerare timpul cât nava va sta în port;

- .2 Criteriu:** nava va fi reținută dacă deficiențele navei sunt destul de serioase, încât să justifice revenirea inspectorului PSC la bord pentru a se asigura că deficiențele au fost remediate înainte ca nava să plece în voiaj.

Nevoia ca inspectorul PSC să se întoarcă la navă, clasifică deficiențele ca fiind foarte serioase. Oricum, nu se impune o asemenea obligație pentru fiecare caz în parte. Implică faptul că Autoritatea va verifica, într-un fel sau altul, preferabil la o vizită următoare, că deficiențele au fost remediate înaintea plecării.

### **9.3.3 Aplicarea criteriilor principale**

Când se decide dacă deficiențele găsite la o navă sunt suficient de serioase pentru a justifica reținerea, inspectorul PSC va stabili dacă:

- .1 nava are documentele relevante valide;
- .2 nava are echipajul cerut de certificatul de echipaj minim de siguranță.

Pe timpul inspecției, inspectorul PSC va evalua de asemenea dacă nava și/sau echipajul pot să:

- .3 navigheze în siguranță pe întreg parcursul voiajului următor;
- .4 manipuleze, să transporte și să monitorizeze condiția mărfii, în siguranță, pe întreg parcursul voiajului următor;
- .5 opereze compartimentul mașini în siguranță, pe întreg parcursul voiajului următor;
- .6 mențină o propulsie și o guvernare corespunzătoare pe întreg parcursul voiajului următor;
- .7 lupte în mod eficient împotriva incendiilor în orice loc de pe navă, dacă este necesar, pe parcursul voiajului următor;
- .8 abandoneze nava rapid și în siguranță și să efectueze căutarea, dacă este necesar, pe parcursul voiajului următor;
- .9 prevină poluarea mediului pe întreg parcursul voiajului următor;
- .10 mențină o stabilitate adecvată a navei pe întreg parcursul voiajului următor;
- .11 mențină etanșeitatea adecvată a navei pe întreg parcursul voiajului următor;
- .12 comunice în situații de pericol, dacă este necesar, pe parcursul voiajului următor;
- .13 să asigure condiții sigure și sănătoase la bord pe întreg parcursul voiajului următor;
- .14 să asigure informații complete în cazul unui accident (așa cum sunt furnizate de înregistratorul de date de voiaj).

Dacă rezultatul oricăreia dintre aceste evaluări este negativ, având în vedere toate deficiențele găsite, nava va fi serios luată în considerare pentru reținere. O combinație de deficiențe mai puțin serioase poate, de asemenea, să justifice reținerea navei.

### **9.3.4 Deficiențe ce determină reținerea**

Pentru a asista inspectorul PSC în folosirea acestor proceduri, există o listă de deficiențe grupate pe convenții și/sau coduri relevante care sunt considerate atât de grave, încât pot justifica reținerea navei implicate. Această listă nu este considerată exclusivă, ci încearcă să dea un exemplu de aspecte relevante. Oricum, deficiențele ce duc la reținere, potrivit Convenției STCW 78, listate în această anexă, sunt singurele motive de reținere potrivit acestei convenții.

#### **9.3.4.1 Generalități**

- .1 lipsa certificatelor și documentelor valabile, așa cum sunt cerute de instrumentele relevante. Totuși, navele care navigă sub pavilionul statelor care nu sunt parte la o

convenție (instrument relevant) sau care nu au implementat un alt instrument relevant nu sunt îndreptățite să dețină certificatele prevăzute de această convenție sau alt instrument relevant. Prin urmare, absența certificatelor solicitate nu constituie în sine un motiv de reținere a acestor nave, însă, prin aplicarea clauzei acordării unui “tratament nepreferențial”, conformarea substanțială la aceste prevederi se cere înainte de plecarea navei pe mare.

#### **9.3.4.2 Zonele sub incidența Convenției SOLAS 74 (sunt date referințe în paranteze)**

- .1 funcționarea necorespunzătoare a propulsoarelor și altor mecanisme esențiale și de asemenea a instalațiilor electrice;
- .2 curățenie insuficientă în compartimentul mașină, apa de santină în exces amestecată cu hidrocarburi, izolația tubulaturilor, inclusiv a tubulaturilor de evacuare din compartimentul mașini, contaminată de hidrocarburi, operarea necorespunzătoare a pompelor de santină;
- .3 funcționarea necorespunzătoare a generatorului de avarie, iluminatului, bateriilor și contactorilor;
- .4 funcționarea necorespunzătoare a dispozitivului principal și secundar de guvernare;
- .5 absența, capacitatea insuficientă sau deteriorarea serioasă a sistemelor de salvare individuale, ambarcațiuni de salvare și dispozitivelor de lansare a acestora;
- .6 absența, neconformitatea sau deteriorarea substanțială, ce duce la imposibilitatea folosirii sale în scopul destinat, a sistemului de detectare a incendiilor, alarmelor de incendiu, echipamentului de luptă contra incendiilor, instalației fixe de stingere a incendiilor, valvulelor de ventilare, sprinklerelor, dispozitivelor de închidere rapidă;
- .7 absența, deteriorarea substanțială sau funcționarea necorespunzătoare a sistemului de protecției împotriva incendiilor în zona magaziilor de marfă pe navele pentru transportul produselor petroliere;
- .8 absența, neconformitatea sau defecțiuni majore la sistemele de iluminat, semnalizare sonoră sau vizuală prin forme;
- .9 absența sau funcționarea necorespunzătoare a echipamentului radio pentru situații de pericol și comunicare în siguranță;
- .10 absența sau funcționarea necorespunzătoare a echipamentului de navigație, având în vedere prevederile Regulii V/12(o) din Convenția SOLAS 74;
- .11 lipsa hărților de navigație corectate și/sau a altor publicații nautice relevante necesare voiajului planificat, având în vedere că sistemul informațional de afișare a hărților electronice (ECDIS), aprobat, ce operează cu informații oficiale, poate fi folosit ca un înlocuitor de hărți;
- .12 absența ventilației de extracție anti scânteii din camera pompelor de marfă (Regula II-2/59.3.1 din Convenția SOLAS 74);
- .13 deficiențe importante ale cerințelor de operare enumerate la punctul 5.5 din această anexă;
- .14 numărul, compunerea și certificarea echipajului nu corespund cu documentul privind echipajul minim de siguranță;
- .15 absența unui program intensificat de inspecție în conformitate cu Regula 2, Capitolul XI din Convenția SOLAS 74;

.16 absența sau nefuncționarea echipamentului VDR, când folosirea acestuia este obligatorie.

#### **9.3.4.3 Deficiențe sub incidența Codului IBC (sunt date referințe în paranteze)**

- .1 transportul unei substanțe care nu a fost menționată în Certificatul de Conformitate sau informații lipsă despre mărfuri (16.2);
- .2 lipsa sau deteriorarea sistemelor de siguranță la suprapresiune (8.2.3);
- .3 instalații electrice care nu sunt sigure în întregime sau nu corespund cerințelor codului (10.2.3);
- .4 surse de aprindere în zone periculoase, la care se face referire în 10.2 (11.3.15);
- .5 contravenții la cerințele speciale (15);
- .6 depășirea cantității maxime permise de marfă per tanc (16.1);
- .7 protecție insuficientă împotriva căldurii pentru produse sensibile (16.6).

#### **9.3.4.4 Deficiențe sub incidența Codului IGC (sunt date referințe în paranteze)**

- .1 transportul unei substanțe care nu este menționată în Certificatul de Conformitate sau informații lipsă despre mărfuri (18.1);
- .2 lipsa dispozitivelor de închidere pentru cabine sau spații pentru servicii (3.2.6);
- .3 pereți despărțitori care nu sunt rezistenți la gaze (3.3.2);
- .4 închizători pneumatice defecte (3.6);
- .5 valvule cu închidere rapidă lipsă sau defecte (5.6);
- .6 valvule de siguranță lipsă sau defecte (8.2);
- .7 instalații electrice care nu sunt sigure în întregime sau nu corespund cerințelor codului (10.2.4);
- .8 ventilatoare în zona de marfă, neoperabile (12.1);
- .9 alarme de presiune neoperabile, pentru tancurile de marfă (13.4.1);
- .10 mecanismul de detectare a gazelor și/sau mecanismul de detectare a gazelor toxice, defecte (13.6);
- .11 transportul de substanțe ce trebuie să fie inhibate fără Certificat valabil pentru inhibitor (17/19).

#### **9.3.4.5 Deficiențe sub incidența Convenției LL 66**

- .1 zone semnificative avariate sau corodate, găuri în punți ori la corp, asociate cu dispozitive blocate, care să afecteze buna stare de navigabilitate sau rezistența la sarcinile locale, cu excepția cazului în care au fost efectuate lucrări de reparații provizorii pentru un voiaj spre un port unde vor fi efectuate reparații permanente;
- .2 un caz identificat de stabilitate insuficientă;
- .3 lipsa unei informații complete și credibile, sub o formă aprobată, care prin căi rapide și simple să dea posibilitatea comandantului să încarce și să balasteze nava într-o asemenea manieră, încât să fie menținute limitele stabilității la toate nivelele și în diferite condiții ale voiajului și să se evite orice suprasolicitare neacceptată a structurii navei;
- .4 lipsa, deteriorarea substanțială sau proasta funcționare a dispozitivelor de închidere, ușilor etanșe, dispozitivelor de închidere a capacelor de magazie;
- .5 încărcarea peste limita maximă admisă;
- .6 lipsa scărilor de pescaj sau imposibilitatea citirii mărcii de pescaj.

#### **9.3.4.6 Deficiențe sub incidența Convenției MARPOL 73/78, Anexa I (Referințele sunt date între paranteze):**

- .1 absența, deteriorarea serioasă sau funcționarea necorespunzătoare a echipamentului de filtrare a amestecurilor de apă/hidrocarburi, a sistemului de monitorizare și control al deversării de hidrocarburi sau a alarmei de 15 ppm;
- .2 capacitatea de stocare a tancurilor de reziduuri este insuficientă pentru voiajul intenționat;
- .3 jurnalul de înregistrare a hidrocarburilor (ORB) nu este disponibil [20 (5)];
- .4 existența unei treceri (bypass) pentru deversare neautorizată;
- .5 lipsa dosarului cu rapoartele de inspecție sau neconformitatea acestuia cu Regula 13G(3) (b) din Convenție.

#### **9.3.4.7 Deficiențe sub incidența Convenției MARPOL 73/78, Anexa II (Referirile sunt date între paranteze):**

- .1 absența Manualului P și A;
- .2 marfa nu este clasificată [3 (4)];
- .3 registrul de înregistrare a mărfii nu este disponibil [9 (6)];
- .4 transportul unei substanțe asemănătoare hidrocarburilor fără satisfacerea cerințelor (14);
- .5 existența unei treceri (bypass) pentru deversare neautorizată.

#### **9.3.4.8 Deficiențe sub incidența Anexei V a Convenției MARPOL 73/78**

- .1 absența planului de management pentru gunoi;
- .2 nu există registru de înregistrare a gunoiului;
- .3 personalul nu este familiarizat cu cerințele planului de management pentru gunoi, în ce privește dispunerea/descărcarea acestuia.

#### **9.3.4.9 Deficiențe sub incidența Convenției STCW 1978**

- .1 lipsa unui certificat ori a unui certificat corespunzător al membrilor echipajului sau lipsa unei dispense valabile ori lipsa unei dovezi că s-a înaintat administrației statului pavilionului o solicitare pentru atestat;
- .2 neîndeplinirea cerințelor aplicabile privind echipajul minim de siguranță ale administrației statului de pavilion;
- .3 neîndeplinirea cerințelor administrației statului pavilionului privind efectuarea serviciului de cart la punte sau mașină;
- .4 lipsa din cart a unei persoane calificate pentru exploatarea echipamentului vital pentru siguranța navigației, siguranța radiocomunicațiilor sau pentru prevenirea poluării marine;
- .5 lipsa dovezii experienței profesionale pentru sarcinile repartizate navigatorilor privind siguranța navei și prevenirea poluării;
- .6 imposibilitatea de a avea pentru primul cart de la începutul voiajului și pentru carturile următoare, persoane odihnite suficient și apte pentru serviciu.

#### **9.3.4.10 Deficiențe sub incidența convențiilor ILO**

- .1 hrană insuficientă pentru voiajul până în următorul port;
- .2 apă potabilă insuficientă pentru voiajul până în următorul port;
- .3 condiții de igienă la bord excesiv de nesatisfăcătoare;
- .4 lipsa încălzirii în spațiile de locuit la o navă care operează în zone unde temperaturile pot fi excesiv de scăzute;
- .5 cantități excesive de gunoi, blocaje din cauza echipamentelor sau încărcăturii sau orice alte condiții nesigure pentru căile de acces/spațiile de locuit;



.6 dovada clară că personalul de cart și alte servicii pentru primul cart și cel care urmează sunt neodihniți.

#### **9.3.4.11 Deficiențe care nu conduc la reținere, dar care, de exemplu, pot conduce la suspendarea operațiunilor de marfă**

.1 Funcționarea (sau întreținerea) defectuoasă a instalației de gaz inert sau a echipamentelor și dispozitivelor de încărcare/descărcare este considerată motiv suficient pentru stoparea operațiunilor de marfă.

**PROCEDURI DE INVESTIGARE SUB INCIDENȚA  
CONVENȚIEI MARPOL 73/78**

**Cuprins**

**Secțiunea 1** Proceduri privind cerințe de descărcare sub incidența Anexelor I și II ale Convenției MARPOL 73/78

**Secțiunea a 2 - a** Contravenții la prevederile de descărcare sub incidența Anexei I a Convenției MARPOL 73/78

**Secțiunea a 3 - a** Lista detaliată cu posibilele dovezi privind presupusele contravenții la prevederile de descărcare sub incidența Anexei I a Convenției MARPOL 73/78

3.1 Acțiuni la observarea poluării cu hidrocarburi

3.2 Investigarea la bord

3.3 Investigarea la uscat

3.4 Informare neacoperită de precedent

3.5 Concluzii

**Secțiunea a 4 - a** Contravenții privind prevederi asupra descărcării sub incidența Anexei II a Convenției MARPOL 73/78

**Secțiunea a 5 - a** Lista detaliată cu posibilele dovezi privind presupusele contravenții la prevederile de descărcare sub incidența Anexei II a Convenției MARPOL 73/78

5.1 Acțiuni pentru reperarea poluării

5.2 Investigarea la bord

5.3 Investigarea la uscat

5.4 Informare neacoperită de precedent

5.5 Concluzii

**Secțiunea 1**

**Proceduri pentru cerințele de descărcare sub incidența Anexelor I și II la  
Convenția MARPOL 73/78**

**1.1** În urma unui raport sau unei notificări asupra unei presupuse încălcări a cerințelor de descărcare sub incidența Anexelor I și II la Convenția MARPOL 73/78, inspectorul PSC se va ghida după procedurile cuprinse în secțiunile 2 și 3 ale acestei anexe cu privire la investigațiile asupra presupuselor contravenții la prevederile de descărcare din Anexa I la Convenția MARPOL 73/78 și în secțiunile 4 și 5 ale acestei anexe cu privire la investigațiile asupra presupuselor contravenții la prevederile de descărcare din anexa II la Convenția MARPOL 73/78.

**1.2** Când exercită un control cu privire la pretinsa încălcare a cerințelor de descărcare sub incidența Anexei I și II la Convenția MARPOL 73/78, inspectorul PSC va da atenția cuvenită prevederilor cuprinse în Rezoluția IMO A. 787(19), punctele 3.4.1 la 3.4.13 și instrucțiunilor Administrației statului portului bazate pe aceste prevederi.

**1.3** În eventualitatea în care investigația sa relevă deficiențe care sunt în mod cert periculoase pentru siguranță, sănătate și pentru mediu, inspectorul PSC va aplica prevederile paragrafului 3.10.1 al Memorandumului.

**Secțiunea a 2-a**  
**Contravenții la prevederile de descărcare sub incidența**  
**Anexei I la Convenția MARPOL 73/78**

**2.1** Prevederile secțiunii 2 și 3 ale acestei anexe au scopul de a identifica informații care adesea sunt necesare pentru Administrația statului portului pentru investigarea unor asemenea posibile încălcări.

**2.2** Se recomandă ca autoritățile de coastă sau ale statului portului să se ghideze după lista detaliată a posibilelor probe, așa cum este arătat în secțiunea 3 a acestei anexe, atunci când la întocmirea unui raport PSC asupra deficiențelor se constată o contravenție la cerințele de descărcare. Trebuie avut în vedere în legătură cu aceasta că:

- .1 raportul vizează asigurarea unei verificări optime a datelor obținute; oricum, chiar dacă nu se pot asigura toate informațiile, trebuie supuse verificării cât mai multe informații posibile;
- .2 este important ca toate informațiile incluse în raport să fie susținute de fapte care, considerate ca un întreg, să conducă autoritatea statului portului sau statului de coastă la concluzia că o contravenție a avut loc.

**2.3** În plus față de raportul statului portului asupra deficiențelor, trebuie întocmit un raport de către statul portului sau de către statul de coastă pe baza listei detaliate cu posibilele probe. Este important ca aceste rapoarte să fie suplimentate de documente cum ar fi:

- .1 declarație întocmită de observatorul poluării. În plus față de informația solicitată de această anexă la paragraful 3.1, declarația trebuie să includă considerații care să-l conducă pe observator la concluzia că nici o altă posibilă sursă de poluare nu este de fapt sursa;
- .2 declarații privind procedurile de prelevare a probelor de la bord și de pe luciul apei. Acestea vor include locația și timpul la care s-au prelevat probele, identitatea persoanei (persoanelor) care au prelevat probele, precum și adeverințele care identifică persoanele care au custodia și care au primit probele;
- .3 rapoartele analizelor probelor prelevate de la bord și de pe luciul de apă; rapoartele trebuie să includă rezultatele analizelor, descrierea metodei aplicate, referințe sau copii după documentația științifică care atestă acuratețea și valabilitatea metodei aplicate, precum și numele și calificarea persoanelor care au făcut analizele;
- .4 declarație întocmită de inspectorul PSC la bord, funcția inspectorului PSC și organizația;
- .5 declarații ale persoanelor chestionate;
- .6 declarații ale martorilor;
- .7 fotografiile ale luciului apei poluat cu hidrocarburi;
- .8 copii ale paginilor relevante din Registrul de înregistrare a hidrocarburilor, jurnalul de bord, înregistrările descărcării, etc.

Toate observațiile, fotografiile și documentația trebuie susținute de o certificare de autenticitate, semnată. Toate certificările, autentificările sau verificările trebuie efectuate în conformitate cu legislația statului care le întocmește. Toate declarațiile trebuie semnate și datate de către persoana care a făcut declarația și dacă este posibil, de

martorii la semnare. Numele persoanelor care semnează declarațiile trebuie scris lizibil, deasupra sau dedesubtul semnăturii.

**2.4** Raportul la care se face referire la paragrafele 2.2 și 2.3 ale acestei anexe, trebuie trimis la Administrația statului de pavilion. Dacă statul de coastă, care observă poluarea și statul portului care face investigația la bord sunt diferite, statul care face ultima investigație trebuie de asemenea să trimită o copie după constatările sale și statului care a observat poluarea și care a cerut investigarea.

### **Secțiunea a 3-a**

#### **Lista detaliată cu posibilele dovezi privind presupusele contravenții la prevederile de descărcare sub incidența Anexei I a Convenției MARPOL 73/78**

##### **3.1 Acțiuni la observarea poluării cu hidrocarburi**

###### **3.1.1 Particularități ale navei sau navelor suspecte de contravenție**

- .1 Numele navei
- .2 Motivul pentru care nava este suspectată
- .3 Data și ora (UTC) observației sau identificării
- .4 Poziția navei
- .5 Pavilionul și portul de înregistrare
- .6 Tipul (de ex. navă pentru transportul produselor petroliere, navă de transport marfă, navă de pasageri, navă de pescuit), mărimea (tonajul estimat) și alte date descriptive (de ex. culoarea suprastructurii și sigla de pe coșul navei)
- .7 Condițiile de pescaj (încărcat sau în balast)
- .8 Drumul și viteza aproximativă
- .9 Poziția petei de hidrocarburi funcție de navă (de ex. în pupa, babord, tribord)
- .10 Partea de navă din care s-a observat că provine descărcarea
- .11 Dacă descărcarea a încetat când nava a fost observată sau contactată prin radio

###### **3.1.2 Particularitățile petei**

- .1 data și ora (UTC) observării, dacă diferă de cea de la paragraful 3.1.1.3 din această anexă
- .2 Poziția petei de hidrocarburi în latitudine și longitudine dacă diferă de cea de la paragraful 3.1.1.4 din această anexă
- .3 Distanța aproximativă, în mile nautice, de cel mai apropiat reper de la coastă
- .4 Dimensiunile aproximative ale petei de hidrocarburi (lungime, lățime și procentajul de acoperire cu hidrocarburi)
- .5 Descrierea fizică a petei de hidrocarburi (direcție și forma de ex. continuă, în pete sau în rânduri de vânt)
- .6 Aparența petei de hidrocarburi (indicați categoria)
  - .1 Categoria A – abia vizibilă în cele mai favorabile condiții de lumină
  - .2 Categoria B – vizibilă ca o strălucire argintie pe suprafața apei
  - .3 Categoria C – prima urmă de culoare se poate observa
  - .4 Categoria D – o bandă strălucitoare de culoare
  - .5 Categoria E – culorile încep să devină mate
  - .6 Categoria F – culorile sunt mai întunecate
- .7 Condițiile cerului (strălucitor, înnorat, etc.), intensitatea luminii și vizibilitatea (în kilometri) la momentul observației
- .8 Starea mării

. 9 Direcția și viteza vântului de suprafață

.10 Direcția și viteza curentului

### **3.1.3 Identificarea observatorului/observatorilor**

.1 Numele observatorului

.2 Organizația la care este afiliat observatorul (dacă există)

.3 Statutul observatorului în organizație

.4 Observație făcută din avion/navă/uscat/altfel

.5 Numele sau identitatea navei sau avionului de la care a fost făcută observația

.6 Locația specifică a navei, aeronavei, locului de la uscat sau alt loc din care s-a făcut observația

.7 Activitatea în care era angajat observatorul când a fost făcută observația, de exemplu: patrulare, voiaj, zbor (în drum de la....la....), etc.

### **3.1.4 Metode de observare și documentare**

.1 Vizual

.2 Fotografii convenționale

.3 Înregistrări sensibile de la distanță și/sau fotografii sensibile de la distanță

.4 Probe prelevate din pată

.5 Orice alte forme de observații (specifice)

Notă: O fotografie a descărcării trebuie făcută preferabil în culori. Fotografiiile pot asigura următoarele informații: că substanța de la suprafața mării este o hidrocarbură; cantitatea deversată constituie o violare a Convenției; că hidrocarbura este sau a fost deversată de la o anumită navă; și identitatea navei.

Experiența arată că cele mai sus menționate pot fi obținute cu următoarele trei fotografii:

.1 detalii despre pată luate aproape vertical în jos de la o altitudine mai mică de 300 metri, cu soarele în spatele operatorului foto;

.2 vedere generală a navei și petei arătând o proveniență de la o anumită navă; și

.3 detalii despre navă pentru scopul identificării.

### **3.1.5 Alte informații dacă poate fi stabilit un contact radio**

.1 Informarea comandantului despre poluare

.2 Explicația comandantului

.3 Ultimul port de escală al navei

.4 Următorul port de escală al navei

.5 Numele comandantului și al proprietarului navei

.6 Indicativul navei

## **3.2 Investigarea la bord**

### **3.2.1 Inspecția Certificatului IOPP**

.1 Numele navei

.2 Numărul și literele distinctive

.3 Portul de înregistrare

.4 Tipul navei

.5 Data și locul emiterii

.6 Data și locul andosării

Notă: Dacă nava nu are emis un Certificat IOPP, trebuie obținute cât mai multe informații posibile.

### **3.2.2 Inspecția suplimentului Certificatului IOPP**

- .1 Se aplică paragrafele secțiunilor 2, 3, 4, 5 și 6 ale suplimentului Certificatului IOPP (nave care nu sunt destinate pentru transportul produselor petroliere)
- .2 Se aplică paragrafele secțiunilor 2, 3, 4, 5, 6, 8, 9 și 10 ale suplimentului Certificatului IOPP (nave pentru transportul produselor petroliere)

Notă: Dacă nava nu are Certificat IOPP trebuie să se facă o descriere a echipamentului și aranjamentului de la bord desemnat să prevină poluarea marină.

### **3.2.3 Inspecția Registrului de înregistrare a hidrocarburilor**

- .1 Trebuie copiat un număr suficient de pagini din registrul de înregistrare a hidrocarburilor – Partea I pentru a acoperi o perioadă de 30 zile înainte de incidentul raportat
- .2 Trebuie copiate suficiente pagini din registrul de înregistrare a hidrocarburilor Partea II (dacă este la bord) pentru a acoperi în întregime un ciclu complet de încărcarea/descărcarea/balastarea și curățarea tancurilor navei. Trebuie făcută de asemenea o copie după diagrama tancurilor

### **3.2.4 Inspecția jurnalului de bord**

- .1 Ultimul port, data plecării, pescajul prova și pupa
- .2 Portul actual, data sosirii, pescajul prova și pupa
- .3 Poziția navei la sau în jurul orei raportării incidentului
- .4 Poziția petei dacă pozițiile menționate în jurnalul de bord corespund cu pozițiile notate în Registrul de înregistrare a hidrocarburilor.

### **3.2.5 Inspecția altor documente de la bord**

Alte documente relevante pentru probă (se fac copii dacă este necesar) cum ar fi:

- .1 tablele recente de ulaj
- .2 înregistrările echipamentului de monitorizare și control

### **3.2.6 Inspecția navei**

- .1 Echipamentul navei în conformitate cu suplimentul Certificatului IOPP
- .2 Probele luate. Localizarea poziției la bord
- .3 Urme de hidrocarburi în vecinătatea deschiderilor pentru descărcare în afara bordului
- .4 Starea compartimentului mașină și conținutul santinelor
- .5 Starea separatorului de ape cu hidrocarburi, echipamentul de filtrare și alarmă, dispozitivele de oprire și monitorizare
- .6 Conținutul de sedimente și/sau al tancurilor de marfă
- .7 Sursele scurgerilor considerabile

Pe navele pentru transportul produselor petroliere se vor lua în plus următoarele probe pertinente:

- .8 Hidrocarburi la suprafața tancurilor de segregare sau tancurilor destinate balastului curat
- .9 Starea santinei din camera pompelor
- .10 Starea sistemului de spălare a țiteiului
- .11 Starea sistemului de gaz inert
- .12 Starea sistemului de monitorizare și control
- .13 Conținutul tancurilor de reziduuri (cantitatea estimată de apă și hidrocarburi)

### **3.2.7 Declarațiile persoanelor interesate**

Dacă Partea I a Registrului de înregistrare a hidrocarburilor nu a fost completată corespunzător, informațiile despre următoarele chestiuni pot fi oportune:

- .1 A existat o deversare (accidentală sau intenționată) la data indicată în raportul asupra incidentului?
  - .2 Descărcarea santinei este controlată automat?
  - .3 Dacă da, când a fost ultima dată pus acest sistem în funcțiune și în ce moment a fost acest sistem pus pe modul de operare manual?
  - .4 Dacă nu, care a fost data și ora ultimei descărcări a santinei?
  - .5 Care a fost data ultimului transfer de reziduuri și cum a fost efectuat transferul?
  - .6 Este uzual să se efectueze descărcarea apei de santină direct în mare sau să se stocheze inițial într-un tanc de colectare? Identificați tancul de colectare.
  - .7 Au fost utilizate recent tancurile de combustibil ca tancuri de balast?
- Dacă Partea II a Registrului de înregistrare a hidrocarburilor nu a fost completată corespunzător, informațiile despre următoarele chestiuni pot fi oportune:
- .8 Care a fost distribuția mărfii/balastului pe navă la plecarea din ultimul port?
  - .9 Care a fost distribuția mărfii/balastului pe navă la sosirea în portul actual?
  - .10 Când și unde a fost efectuată ultima încărcare?
  - .11 Când și unde a fost efectuată ultima descărcare?
  - .12 Când și unde a fost ultima descărcare de balast murdar?
  - .13 Când și unde a fost ultima curățare a tancurilor de marfă?
  - .14 Când și unde a fost ultima spălare cu țitei și care tancuri au fost spălate?
  - .15 Când și unde a fost ultima decantare a tancurilor de reziduuri?
  - .16 Care este ulajul tancurilor de reziduuri și înălțimea corespunzătoare a suprafeței de separație?
  - .17 Care tancuri au conținut balast murdar pe timpul voiajului în balast (dacă nava a sosit în balast)?
  - .18 Care tancuri au conținut balast curat pe timpul voiajului în balast (dacă nava a sosit în balast)?
- În plus, următoarele informații pot fi pertinente:
- .19 Detalii despre voiajul actual al navei (porturile anterioare, următoarele porturi, transport)
  - .20 Conținutul tancurilor de combustibil și balast
  - .21 Bunkerarea precedentă și următoarea, tipul combustibilului
  - .22 Disponibilitatea sau lipsa facilităților de recepție a reziduurilor de hidrocarburi în timpul voiajului actual
  - .23 Transferul intern de combustibil în timpul voiajului actual
- În cazul navelor pentru transportul produselor petroliere, următoarele informații suplimentare pot fi pertinente:
- .24 Nava este angajată într-un voiaj cum ar fi de scurtă/de lungă distanță, cu țitei sau produse sau derivate din țitei/produse, serviciu de transfer, transport hidrocarburi/mărfuri uscate în vrac
  - .25 Care tancuri sunt curate și care sunt murdare
  - .26 Reparații efectuate sau avute în vedere în tancurile de marfă
- Informații diverse:
- .27 Comentarii cu privire la starea echipamentului navei
  - .28 Comentarii cu privire la raportul de poluare
  - .29 Alte comentarii

### **3.3 Investigații la uscat**

### **3.3.1 Analizele probelor de hidrocarburi**

Indicați metoda de analizare și rezultatele analizelor probelor

### **3.3.2 Informații suplimentare**

Informațiile suplimentare despre navă, obținute de la personalul terminalului de hidrocarburi, contractorilor de curățare de tancuri sau facilităților de recepție la uscat pot fi pertinente.

Notă: Orice informație sub acest titlu trebuie, dacă este practic posibil, să fie coroborată cu documente, cum ar fi declarații semnate, facturi, chitanțe, etc.

### **3.4 Informații neacoperite de cele precedente**

### **3.5 Concluzii**

**3.5.1** Însurarea concluziilor tehnice ale investigatorilor.

**3.5.2** Indicații asupra prevederilor aplicabile din Anexa I la Convenția MARPOL 73/78 la care nava se presupune că este contravenientă.

**3.5.3** Rezultatele investigației justifică completarea unui raport de deficiențe?

## **Secțiunea a 4-a**

### **Contravenții la prevederile de descărcare sub incidența Anexei II la Convenția MARPOL 73/78**

**4.1** Secțiunile 4 și 5 ale acestei anexe au ca scop identificarea informațiilor de care va avea nevoie Administrația statului de pavilion pentru urmărirea în judecată a încălcărilor prevederilor de descărcare din Anexa II la Convenția MARPOL 73/78.

**4.2** Se recomandă, ca la pregătirea raportului statului portului asupra deficiențelor, când sunt implicate contravenții asupra cerințelor de descărcare, autoritățile statului de coastă sau statului portului să se ghideze după lista detaliată a probelor posibile, așa cum este arătată în secțiunea 5 a acestei anexe. Trebuie avut în vedere în legătură cu aceasta că:

- .1 Raportul are ca scop să asigure o comparare optimă a informațiilor ce pot fi obținute; totuși, chiar dacă nu pot fi asigurate toate informațiile, cât de multe informații posibile trebuie obținute; și
- .2 Este important ca toate informațiile incluse în raport să fie susținute de fapte care, atunci când sunt considerate ca un întreg vor conduce autoritățile statului de coastă sau statului portului să considere că a avut loc o contravenție; și
- .3 Descărcarea poate să fi fost de hidrocarburi, caz în care se va aplica Anexa 2 la apendicele II din Anexa I la Convenția MARPOL 73/78, Proceduri de Control.

**4.3** În plus față de raportul statului portului asupra deficiențelor, trebuie să fie întocmit un raport de către statul de coastă sau statul portului pe baza listei detaliate de posibile probe. Este important ca aceste rapoarte să fie suplimentate de documente cum ar fi:

- .1 o declarație a observatorului poluării. În plus față de informațiile cerute de paragraful 5.1 din această anexă, declarația trebuie să includă considerații care au condus observatorul la concluzia că nici una dintre alte posibile surse de poluare nu constituie sursa prezentei poluări;
- .2 Declarații privind procedurile de prelevare a probelor, atât de la bord, cât și de pe luciul apei. Acestea vor include data și locul de unde au fost prelevate probele, identitatea persoanei/persoanelor care au prelevat mostrele și adeverința de identificare a persoanelor care au în păstrare și cărora li s-au transferat mostrele;



.3 rapoartele analizelor mostrelor prelevate de la bord și de pe luciul de apă; rapoartele trebuie să includă rezultatele analizelor, descrierea metodei aplicate, referințe sau copii ale documentației științifice care atestă acuratețea și valabilitatea metodei aplicate, precum și numele și experiența persoanelor care au făcut analizele;

.4 o declarație întocmită de inspectorul PSC care a efectuat inspecția la bord, funcția inspectorului PSC și organizația;

.5 declarații ale persoanelor chestionate;

6. declarații ale martorilor;

.7 fotografii ale luciului de apă; și

.8 copii ale paginilor relevante din Registrul de înregistrare al mărfii, Jurnalului de bord, înregistrărilor descărcărilor, etc.

Toate observațiile, fotografiile și documentele trebuie susținute de certificarea autenticității acestora, sub semnătură. Toate certificările, autentificările sau verificările se vor executa în conformitate cu legislația statului care le efectuează. Toate declarațiile trebuie semnate și datate de către persoana care face declarația și, dacă este posibil, de către un martor la semnare. Numele persoanelor care semnează declarațiile trebuie să fie înscrise lizibil deasupra sau sub semnătură.

**4.4** Raportul la care se face referire în această anexa la paragrafele 4.2 și 4.3, trebuie trimis Administrației statului de pavilion. Dacă statul de coastă care observă poluarea și statul portului care face investigația la bord sunt diferite, statul care face investigarea recentă trebuie de asemenea să trimită o copie după constatările sale și statului care a observat poluarea și care a cerut investigarea

## **Secțiunea a 5-a**

### **Lista detaliată cu posibilele dovezi privind presupusele contravenții la prevederile de descărcare sub incidența Anexei II a Convenției MARPOL 73/78**

#### **5.1 Acțiuni pentru reperarea poluării**

##### **5.1.1** Caracteristicile navei sau navelor suspectate de contravenție

.1 Numele navei

.2 Motivul pentru care nava este suspectată

.3 Data și ora (UTC) observației sau identificării

.4 Poziția navei

.5 Pavilionul și portul de înregistrare

.6 Tipul, mărimea (tonajul estimat) și alte date descriptive (de ex. suprastructura, culoare și sigla de pe coșul navei)

.7 Condiții de pescaj (încărcat sau în balast)

.8 Drumul și viteza aproximativă

.9 Poziția petei în raport de navă (de ex. înapoi, babord, tribord)

.10 Partea navei din care s-a observat că provine descărcarea

.11 Dacă deversarea a încetat când nava a fost observată sau contactată prin radio

##### **5.1.2** Particularități ale petei

.1 Data și ora (UTC) observației, dacă diferă de cea de la paragraful 5.1.1.3 din această anexă

.2 Poziția petei în latitudine și longitudine dacă diferă de cea de la paragraful 5.1.1.4 al acestei anexe

- .3 Distanța aproximativă în mile marine de cea mai apropiată coastă
- .4 Adâncimea apei în conformitate cu harta marină
- .5 Dimensiunile generale aproximative ale petei (lungime, lățime și procent de acoperire)
- .6 Descrierea fizică a petei (direcție și forma, de ex. continuă, în pete sau în rânduri de vânt)
- .7 Culoarea petei
- .8 Condițiile cerului (strălucitor, înnorat, etc.), intensitatea luminii și vizibilitatea (în kilometri) la momentul observației
- .9 Starea mării
- .10 Direcția și viteza vântului de suprafață
- .11 Direcția și viteza curentului

#### **5.1.3 Identificarea observatorului (observatorilor)**

- .1 Numele observatorului
- .2 Organizația la care este afiliat observatorul (dacă există)
- .3 Statutul observatorului în organizație
- .4 Observație făcută din avion (navă) (uscat) sau altfel
- .5 Numele și identitatea navei sau avionului de pe care a fost făcută observația
- .6 Locația specifică a navei, aeronavei, locului de la uscat sau alt loc din care s-a făcut observația
- .7 Activitatea în care era angajat observatorul când a fost făcută observația, de exemplu: patrulare, voiaj, zbor (în drum de la....la....), etc.

#### **5.1.4 Metode de observare și documentare**

- .1 Vizual
- .2 Fotografii convenționale
- .3 Înregistrări sensibile de la distanță și/sau fotografii sensibile de la distanță
- .4 Probe prelevate din pată
- .5 Orice alte forme de observații (specificați)

Notă: O fotografie a descărcării trebuie făcută preferabil în culori. Cele mai bune rezultate se pot obține cu următoarele trei fotografii:

- .1 detalii despre pată luate aproape vertical în jos de la o altitudine mai mică de 300 metri cu soarele în spatele operatorului foto;
- .2 o vedere generală a navei și petei arătând o substanță care provine de la o anumită navă; și
- .3 detalii despre navă în scopul identificării.

#### **5.1.5 Alte informații dacă poate fi stabilit un contact radio**

- .1 Informarea comandantului despre poluare
- .2 Explicația comandantului
- .3 Ultimul port de escală al navei
- .4 Următorul port de escală al navei
- .5 Numele comandantului și al proprietarului navei
- .6 Indicativul navei

### **5.2 Investigarea la bord**

#### **5.2.1 Inspecția certificatelor (CertIFICATELE COF sau NLS)**

- .1 Numele navei
- .2 Numărul și literele distinctive

- .3 Portul de înregistrare
- .4 Tipul navei
- .5 Data și locul emiterii
- .6 Data și locul andosării

#### **5.2.2** Inspecția conform Manualului P și A

- .1 Lista substanțelor permise a fi transportate pe navă conform Anexei II
- .2 Limitări referitoare la tancurile în care pot fi transportate aceste substanțe
- .3 Navă echipate cu sisteme eficiente de stripuire
- .4 Cantitățile de reziduuri stabilite în cadrul inspecției

#### **5.2.3** Inspecția registrului de înregistrare a mărfii

Se va copia un număr suficient de pagini ale registrului de înregistrare a mărfurilor pentru a acoperi un ciclu complet de încărcare/descărcare/balastare și curățare a tancului navei. Se va face, de asemenea, o copie după diagrama tancului

#### **5.2.4** Inspecția jurnalului de bord:

- .1 Ultimul port, data plecării, pescajul prova și pupa
- .2 Portul actual, data sosirii, pescajul prova și pupa
- .3 Poziția navei la momentul în care incidentul a fost semnalat sau imediat după acel moment
- .4 Verificarea prin sondaj dacă orele indicate în registrul de înregistrare a mărfurilor, în ceea ce privește descărcările, corespund unei distanțe suficiente de la țărmul cel mai apropiat, vitezei impuse navei și unei adâncimi optime a apei.

#### **5.2.5** Inspecția altor documente aflate la bord

Alte documente relevante pentru colectarea probelor (dacă este necesar, se vor face copii), cum ar fi:

- .1 documentele de transport ale mărfii transportate în prezent sau recent, împreună cu informațiile relevante asupra temperaturii de descărcare necesară, vâscozității și/sau punctului de topire
- .2 înregistrările temperaturii substanțelor în timpul descărcării
- .3 înregistrările echipamentului de monitorizare, dacă acesta este instalat

#### **5.2.6** Inspecția navei

- .1 Echipamentul navei în conformitate cu indicațiile din Manualul P și A
- .2 Prelevarea de mostre, localizarea la bord
- .3 Sursele scurgerilor semnificative
- .4 Reziduurile de marfă la suprafața balastului curat sau segregat
- .5 Starea santinei din camera pompelor
- .6 Starea sistemului de monitorizare
- .7 Conținutul tancurilor de reziduuri (cantitățile estimate de apă și reziduuri)

#### **5.2.7** Declarațiile persoanelor implicate

Dacă registrul de înregistrare a mărfurilor nu a fost completat în mod corespunzător, răspunsurile la întrebările următoare pot fi relevante:

- .1 A existat o descărcare (accidentală sau intenționată) la ora indicată în raportul asupra incidentului?
- .2 Care sunt tancurile ce urmează să fie încărcate în port?
- .3 Ce tancuri au necesitat curățare în mare? Au fost acestea prespălate?
- .4 Când și unde au fost acestea curățate?
- .5 De la ce substanțe au provenit reziduurile?

- .6 Ce s-a făcut cu reziduurile apei de spălare a tancurilor?
- .7 A fost conținutul tancurilor de reziduuri sau al tancurilor de marfă folosite ca tancuri de reziduuri, descărcat în mare?
- .8 Unde și când a avut loc descărcarea?
- .9 Care este conținutul tancurilor de reziduuri sau al tancurilor de marfă folosite ca tancuri de reziduuri?
- .10 Ce tancuri conțineau balast murdar în timpul voiajului în balast (dacă nava a sosit în balast)?
- .11 Ce tancuri conțineau balast curat în timpul voiajului în balast (dacă nava a sosit în balast)?
- .12 Detalii asupra prezentului voiaj al navei (porturile anterioare, porturile următoare, tipul voiajului)
- .13 Dificultăți întâlnite în ceea ce privește facilitățile de recepție la uscat
- .14 Dificultăți întâlnite în ceea ce privește operațiunile de stripuire
- .15 Care au fost tancurile curate și cele murdare la sosirea navei?
- .16 Reparații efectuate sau preconizate în tancurile de marfă

Informații diverse:

- .17 Observații privitoare la starea echipamentului navei
- .18 Observații privitoare la raportul de poluare
- .19 Alte comentarii.

### **5.3 Investigare la uscat**

#### **5.3.1 Analiza mostrelor**

Indicați metoda de analiză a mostrelor și rezultatele obținute.

#### **5.3.2 Alte informații**

Pot fi relevante informații suplimentare despre navă obținute de la personalul terminalului, din partea contractorilor de curățare de tancuri sau de la instalațiile de recepție de la țărm.

Notă: Toate informațiile sub acest titlu trebuie, pe cât posibil, să fie însoțite de documente cum ar fi: declarații semnate, facturi, chitanțe, etc.

#### **5.3.3 Informații provenite de la terminalul portuar de descărcare precedent**

- .1 Confirmarea că nava a descărcat, stripuit sau prespălat tancurile în conformitate cu indicațiile din Manualul P și A
- .2 Tipuri de dificultăți întâlnite, dacă este cazul
- .3 Restricții impuse de către autorități, în funcție de care nava a fost autorizată să navigheze
- .4 Restricții impuse de instalațiile de recepție de la țărm.

### **5.4 Informații neacoperite de cele de mai sus**

#### **5.5 Concluzii**

- .1 Însurarea concluziilor investigatorului
- .2 Indicarea prevederilor aplicabile ale Anexei II la MARPOL 73/78 la care nava este suspectată că a comis o contravenție
- .3 Rezultatele investigației garantează completarea unui raport al deficiențelor ?

## MĂSURI DE REFUZ AL ACCESULUI ANUMITOR NAVE

### **A. CATEGORII DE NAVE SUPUSE REFUZULUI ACCESULUI (menționate în secțiunea 3.10.5.1 din Memorandum)**

- .1 Nave pentru transport produse gazoase și chimice;
- .2 Nave de transport mărfuri în vrac;
- .3 Nave pentru transport produse petroliere;
- .4 Nave de pasageri.

### **B. PROCEDURI REFERITOARE LA REFUZUL ACCESULUI (menționate în secțiunea 3.10.5.2 din Memorandum)**

.1 Dacă condițiile menționate în secțiunea 3.10.5.2 din Memorandum sunt îndeplinite, Autoritatea portului în care nava este reținută pentru a doua sau a treia oară, după caz, trebuie să informeze, în scris, căpitanul și proprietarul sau operatorul navei despre ordinul de refuz al accesului navei.

Autoritatea competentă trebuie, de asemenea, să informeze administrația statului de pavilion, organizațiile recunoscute și societățile de clasificare interesate, Departamentul Sistemelor de Informare (DSI) și Secretariatul.

Ordinul de refuz al accesului produce efecte din momentul în care nava a primit autorizarea să părăsească portul, după remediarea deficiențelor care au dus la reținerea sa.

.2 Pentru ca ordinul de refuz al accesului să fie ridicat, proprietarul sau operatorul navei trebuie să adreseze o cerere oficială Autorității statului care a impus ordinul de refuz al accesului. Această cerere va fi însoțită de un certificat emis de Administrația statului de pavilion, care să ateste faptul că nava îndeplinește în totalitate prevederile aplicabile ale convențiilor internaționale.

Cererea de retragere a ordinului de refuz trebuie, de asemenea, să fie însoțită, după caz, de un certificat emis de societatea de clasificare a navei, care să ateste că nava corespunde standardelor de clasificare stipulate de acea societate.

.3 Ordinul de refuz al accesului poate fi ridicat numai după o re-inspecție a navei realizată într-un port agreat de către inspectorii Autorității, care a impus acest ordin de refuz al accesului și dacă este dovedit acestei Autorități, că nava corespunde tuturor cerințelor aplicabile ale Convențiilor Internaționale.

Dacă portul agreat este situat într-o regiune a Memorandumului, autoritatea competentă a statului portului de destinație poate autoriza, cu acordul Autorității care a impus ordinul de refuz al accesului, ca nava să procedeze către portul de destinație menționat, numai în scopul de a verifica dacă nava îndeplinește condițiile specificate în paragraful 2.

Re-inspecția va consta într-o inspecție extinsă ce va acoperi cel puțin punctele relevante ale secțiunii 8.3 din Anexa 1 a Memorandumului.

Toate cheltuielile pentru această inspecție extinsă sunt suportate de către proprietar sau de operatorul navei.

.4 Dacă rezultatele inspecției extinse satisfac Autoritatea care a impus această măsură, ordinul de refuz al accesului trebuie ridicat. Proprietarul sau operatorul navei trebuie să fie informați în scris despre aceasta.

Autoritatea trebuie să notifice, de asemenea, decizia sa, în scris, Administrației statului de pavilion, Organizației recunoscute și societății de clasificare interesate, DSI și Secretariatului.

.5 Informații referitoare la navele care au făcut obiectul unui ordin de refuz al accesului într-un port dintr-o regiune acoperită de Memorandum, vor fi făcute disponibile în sistemul SIRENaC și publicate conform prevederilor secțiunii 3.17 din Memorandum.

## SISTEMUL INFORMAȚIONAL PRIVIND INSPECȚIILE

1. Pentru a sprijini Autoritățile în efectuarea selecției navelor străine ce vor fi inspectate în porturile lor, este necesar să existe la dispoziția acestora informații actualizate privind inspecțiile efectuate unei nave individuale sub pavilion străin într-unul din celelalte porturi regionale în ultimele 6 luni.
2. În cadrul Ministerului francez al transporturilor, Departamentul Sistemelor de Informare (DSI) al Direcției Generale de Afaceri Maritime și Personal Navigant (Direction Générale des Affaires Maritimes et des Gens de Mer (DAMGM) are atribuții de deținere și management al sistemului informațional privind inspecțiile.
3. În acest scop, Autoritățile consimt să transmită către DSI, de preferință pe cale electronică, informațiile asupra navelor inspectate în porturile lor naționale. Introducerea informațiilor în fișierele de inspecție va fi de preferat să se realizeze, zilnic, printr-o actualizare computerizată a bazei de date.
4. În scopul unui schimb rapid de informații, sistemul informațional va cuprinde o facilitate de comunicare care să permită schimbul direct computerizat de informații între Autorități, incluzând notificările vizate în secțiunea 3.11 a Memorandumului și schimbul de informații asupra încălcărilor operaționale cuprinse în secțiunea 5 a Memorandumului.
5. Informațiile menționate la paragrafele 3 și 4 de mai sus, trebuie să fie prezentate sub o formă standardizată și să fie conforme cu procedurile standard expuse în ghidul de utilizare a sistemului informațional asigurat de către DSI.
6. În gestionarea informațiilor, DSI nu va aduce nici o modificare datelor transmise de Autorități, cu excepția celor prevăzute de procedurile standard care asigură consistența utilizării codurilor atribuite anumitor acțiuni. DSI nu va aduce în alt mod modificări informațiilor transmise decât ca urmare a unei solicitări exprese din partea Autorității de unde provin acele informații.
7. DSI va organiza procesarea informațiilor menționate la paragraful 3 de mai sus, astfel încât să se asigure că datele referitoare la inspecție sunt ușor accesibile în egală măsură pentru consultare cât și pentru actualizare, în conformitate cu procedurile prezentate în ghidul de utilizare a sistemului informațional asigurat de DSI.
8. Dacă, în situații excepționale, informațiile cuprinse în paragrafele 3 și 4 de mai sus nu pot fi furnizate pe cale electronică, informațiile conținute în raportul de inspecție vor fi transmise prin fax ca o modalitate alternativă de schimb de informații.
9. Informațiile cu caracter administrativ, cum ar fi informațiile statistice, vor fi transmise prin Secretariat conform instrucțiunilor Comitetului. Acestea vor fi bazate pe datele furnizate de DSI.
10. Sistemul informațional menționat în paragrafele precedente va fi aplicat atâta timp cât Memorandumul va fi în vigoare.  
Studii privind monitorizarea și, dacă este necesar, îmbunătățirea calității sistemului vor fi efectuate în mod continuu.
11. Cu acordul și în numele acestei Autorități, DSI va înainta rapoartele de reținere Organizației Maritime Internaționale conform Regulii I/19 din Convenția SOLAS 74,

Articolului 11 din Convenția MARPOL 73/78, Articolului 21 din Convenția LL 66 și Articolului X din Convenția STCW 78.

**12.** Cu acordul și în numele acestei Autorități, DSI va înainta rapoartele de reținere Organizației Internaționale a Muncii conform Articolului 4 din Convenția ILO 147.



## **PUBLICAREA INFORMAȚIILOR REFERITOARE LA REȚINERI ȘI INSPECȚII** (menționate în secțiunea 3.17 din Memorandum)

### **I. Informațiile asupra navelor reținute vor cuprinde:**

- numele navei;
- numărul IMO;
- tipul navei;
- tonajul;
- anul construcției, așa cum reiese din baza de date indicată în certificatele de siguranță a navei;
- numele și adresa companiei;
- pentru navele care transportă mărfuri lichide sau solide în vrac, numele și adresa navlositorului responsabil cu angajarea navei și a tipului de contract;
- statul de pavilion;
- societatea/societățile de clasificare, acolo unde este cazul, care a/au emis certificatele de clasificare acelei nave;
- organizația recunoscută sau organizațiile și/sau orice altă parte care a/au eliberat acelei nave certificate în conformitate cu convențiile aplicabile în numele statului de pavilion, menționând certificatele eliberate;
- portul și data ultimei inspecții extinse, menționând, dacă este cazul, dispunerea unei rețineri;
- portul și data ultimei inspecții speciale și denumirea organizației care a realizat această inspecție;
- numărul reținerilor pe parcursul ultimelor 24 de luni;
- țara și portul de reținere;
- data la care reținerea a fost ridicată;
- durata reținerii, în zile;
- numărul deficiențelor constatate și motivele de reținere, în termeni clari și expliți;
- descrierea măsurilor luate de autoritatea competentă și, unde este cazul, de către organizațiile recunoscute, ca urmare a reținerii;
- dacă unei nave i s-a refuzat accesul într-un port situat într-o regiune a Memorandumului, motivele clare și exacte ale refuzului;
- indicarea, acolo unde este cazul, dacă organizația recunoscută sau o altă societate privată care a executat inspecția are o responsabilitate în legătură cu deficiențele care, singure sau combinate, conduc la reținere;
- descrierea măsurilor luate în cazul unei nave căreia i s-a permis să se îndrepte către cel mai apropiat șantier naval de reparații, sau căreia i s-a refuzat accesul în orice port situat într-o regiune a Memorandumului.

### **II. Informațiile asupra navelor inspectate vor cuprinde următoarele:**

- numele navei;
- numărul IMO;
- tipul navei;
- tonajul;
- anul construcției;

- numele și adresa companiei;
- pentru navele care transportă mărfuri lichide sau solide în vrac, numele și adresa navlositorului responsabil cu angajarea navei și a tipului de contract;
- statul de pavilion;
- societatea de clasificare sau societățile de clasificare, după caz, care au emis certificatele de clasificare pentru acea navă, dacă există;
- organizațiile recunoscute sau organizațiile și/sau orice alt organism care a/au emis certificatele pentru acea navă în conformitate cu Convențiile aplicabile în numele statului de pavilion, menționând certificatele emise;
- statul, portul și data inspecției;
- numărul și natura deficiențelor .

## CRITERII DE CALITATE PENTRU ADERAREA LA MEMORANDUM CONFORM SECȚIUNII 8.2 A ACESTUIA

### Criteria de calitate

O Autoritate Maritimă a unui stat, care întrunește criteriile geografice specificate în secțiunea 8.2, poate adera ca membru cu drepturi depline al Memorandumului, cu condiția ca toate criteriile de calitate următoare să fie îndeplinite:

**1** aceea Autoritate va subscrie explicit la angajamentele prevăzute de Memorandum, în scopul de a contribui la efortul comun de a elimina operarea navelor substandard;

**2** aceea Autoritate Maritimă va ratifica toate instrumentele relevante în vigoare, înaintea finalizării procesului de aderare;

**3** aceea Autoritate Maritimă va trebui să dețină suficiente resurse și logistică pentru a putea asigura, în mod corespunzător, respectarea standardelor maritime internaționale privind siguranța maritimă, prevenirea poluării și condițiile de viață și muncă la bord, cu privire la navele îndreptățite să arboreze pavilionul acesteia, care va include angajarea unor inspecți calificați corespunzător și care acționează în numele acestei Administrații în conformitate cu cerințele Comitetului menționate în secțiunea 6.1. a Memorandumului;

**4** aceea Autoritate Maritimă va trebui să dețină suficiente resurse și logistică pentru a se conforma în totalitate cu prevederile și activitățile specificate în Memorandum, în scopul de a întări angajamentele sale, incluzând angajarea inspecțiilor PSC calificați corespunzător care acționează în numele acestei Administrații, în conformitate cu cerințele Comitetului menționate în secțiunea 6.1. din Memorandum;

**5** o Autoritate Maritimă, al cărei pavilion figurează în lista reținerilor, depășind procentul mediu de reținere, așa cum este publicat în raportul anual, în oricare din ultimii trei ani care preced cererea de aderare ca membru cu drepturi depline, nu poate fi acceptată ca membru cu drepturi depline al Memorandumului;

**6** aceea Autoritate Maritimă va trebui, la data aderării sale efective, să stabilească o conexiune cu Sistemul informațional on-line menționat în Anexa 4;

**7** aceea Autoritate Maritimă va semna un acord financiar pentru a plăti partea sa din cheltuielile de operare conform Memorandumului, și va trebui, la data aderării sale efective, să achite contribuția sa financiară la buget, așa cum a fost aprobată de Comitetul menționat în secțiunea 6.1 din Memorandum.

Evaluarea conformității cu condițiile enumerate mai sus nu va fi valabilă decât pentru fiecare caz în parte și nu va putea, în nici un caz, să creeze un precedent aplicabil cazurilor viitoare, nici pentru Autoritățile care sunt parte la Memorandum, nici pentru noii potențiali semnatori.

## CRITERII MINIME PENTRU INSPECTORII PSC

1. În virtutea dispozițiilor secțiunii 3.8 din Memorandum, inspectorul PSC trebuie să fie calificat corespunzător și autorizat de Autoritate să efectueze inspecții privind controlul statului portului.
2. Un inspector PSC calificat corespunzător ar trebui să aibă experiență de minimum un an în funcția de inspector FSC efectuând inspecții și certificări în conformitate cu instrumentele relevante și să dețină:
  - .1 un certificat de competență pentru funcția de comandant, care să-i permită să preia comanda unei nave cu un tonaj brut de 1600 sau mai mare (vezi Convenția STCW, regula II/2), sau
  - .2 un certificat de competență pentru funcția de șef mecanic care să-i permită să preia sarcinile la bordul unei nave al cărei motor principal are o putere egală sau mai mare cu 3000 kW (vezi Convenția STCW, regula III/2), sau
  - .3 diplomă de arhitect naval, de inginer mecanic sau de inginer în domenii conexe celui maritim și să aibă o vechime de cel puțin 5 ani într-una din aceste funcții.

Inspectorii PSC, menționați la paragrafele .1 și .2 de mai sus, trebuie să aibă experiență pe mare de nu mai puțin de 5 ani în funcțiile de ofițer de punte sau mașină.
3. Alternativ, un inspector PSC este considerat calificat, dacă acea persoană:
  - .1 deține o diplomă universitară corespunzătoare sau are o pregătire echivalentă, și
  - .2 a fost pregătit și calificat într-o școală de inspectori pentru siguranța navelor, și
  - .3 are experiență de cel puțin 2 ani în funcția de inspector FSC efectuând inspecții și certificări în conformitate cu instrumentele relevante.
4. Un inspector PSC corespunzător calificat trebuie să fie capabil să comunice verbal și în scris cu navigatorii, în limba cea mai uzitată pe mare.
5. Un inspector PSC corespunzător calificat trebuie să dețină cunoștințe corespunzătoare în legătură cu prevederile instrumentelor și procedurilor relevante privind controlul statului portului
6. Inspectorii PSC care nu îndeplinesc criteriile menționate mai sus sunt de asemenea acceptați dacă sunt angajați de către Autorități pentru controlul statului portului, înainte de 1 iulie 1996.

Traducerea conformă cu originalul din  
limba engleză.

