



MONITORUL OFICIAL

AL

ROMÂNIEI

Anul 185 (XXIX) — Nr. 203

PARTEA I
LEGI, DECRETE, HOTĂRĂRI ȘI ALTE ACTE

Joi, 23 martie 2017

SUMAR

<u>Nr.</u>		<u>Pagina</u>
DECIZII ALE PRIM-MINISTRULUI		
300.	— Decizie privind eliberarea doamnei Cristinela Odeta Nestor din funcția de președinte, cu rang de secretar de stat, al Oficiului Național pentru Jocuri de Noroc	2
301.	— Decizie privind numirea domnului Dan Iliovici în funcția de președinte, cu rang de secretar de stat, al Oficiului Național pentru Jocuri de Noroc	2
302.	— Decizie privind numirea domnului Valentin Korman în funcția de vicepreședinte, cu rang de subsecretar de stat, al Oficiului Național pentru Jocuri de Noroc	3
ACTE ALE ORGANELOR DE SPECIALITATE ALE ADMINISTRAȚIEI PUBLICE CENTRALE		
79.	— Ordin al președintelui Agenției Naționale pentru Resurse Minerale privind aprobarea Licenței de dare în administrare pentru explorare nr. 19.894/2017 în perimetrul Livada Sud, județul Satu Mare	3
299.	— Ordin al ministrului afacerilor externe pentru publicarea Memorandumului de înțelegere privind controlul statului portului în regiunea Mării Negre, așa cum a fost amendat prin Amendamentul 11, adoptat în data de 13 aprilie 2016	4–16

DECIZII ALE PRIM-MINISTRULUI**GUVERNUL ROMÂNIEI****PRIM-MINISTRUL****DECIZIE****privind eliberarea doamnei Cristinela Odeta Nestor
din funcția de președinte, cu rang de secretar de stat,
al Oficiului Național pentru Jocuri de Noroc**

În temeiul art. 15 lit. a) și al art. 19 din Legea nr. 90/2001 privind organizarea și funcționarea Guvernului României și a ministerelor, cu modificările și completările ulterioare, precum și al art. 1 alin. (6) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 20/2013 privind înființarea, organizarea și funcționarea Oficiului Național pentru Jocuri de Noroc și pentru modificarea și completarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 77/2009 privind organizarea și exploatarea jocurilor de noroc, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 227/2013, cu modificările și completările ulterioare,

prim-ministrul emite prezenta decizie.

Articol unic. — La data intrării în vigoare a prezentei decizii, doamna Cristinela Odeta Nestor se eliberează din funcția de președinte, cu rang de secretar de stat, al Oficiului Național pentru Jocuri de Noroc.

PRIM-MINISTRU

SORIN MIHAI GRINDEANU

Contrasemnează:
Secretarul general al Guvernului,
Mihai Busuioc

București, 23 martie 2017.
Nr. 300.

GUVERNUL ROMÂNIEI**PRIM-MINISTRUL****DECIZIE****privind numirea domnului Dan Iliovici în funcția de președinte,
cu rang de secretar de stat, al Oficiului Național
pentru Jocuri de Noroc**

În temeiul art. 15 lit. a) și al art. 19 din Legea nr. 90/2001 privind organizarea și funcționarea Guvernului României și a ministerelor, cu modificările și completările ulterioare, precum și al art. 1 alin. (6) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 20/2013 privind înființarea, organizarea și funcționarea Oficiului Național pentru Jocuri de Noroc și pentru modificarea și completarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 77/2009 privind organizarea și exploatarea jocurilor de noroc, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 227/2013, cu modificările și completările ulterioare,

prim-ministrul emite prezenta decizie.

Articol unic. — Începând cu data intrării în vigoare a prezentei decizii, domnul Dan Iliovici se numește în funcția de președinte, cu rang de secretar de stat, al Oficiului Național pentru Jocuri de Noroc.

PRIM-MINISTRU

SORIN MIHAI GRINDEANU

Contrasemnează:
Secretarul general al Guvernului,
Mihai Busuioc

București, 23 martie 2017.
Nr. 301.

GUVERNUL ROMÂNIEI**PRIM-MINISTRUL****DECIZIE****privind numirea domnului Valentin Korman
în funcția de vicepreședinte, cu rang de subsecretar de stat,
al Oficiului Național pentru Jocuri de Noroc**

În temeiul art. 15 lit. a) și al art. 19 din Legea nr. 90/2001 privind organizarea și funcționarea Guvernului României și a ministerelor, cu modificările și completările ulterioare, precum și al art. 1 alin. (6) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 20/2013 privind înființarea, organizarea și funcționarea Oficiului Național pentru Jocuri de Noroc și pentru modificarea și completarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 77/2009 privind organizarea și exploatarea jocurilor de noroc, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 227/2013, cu modificările și completările ulterioare,

prim-ministrul emite prezenta decizie.

Articol unic. — Începând cu data intrării în vigoare a prezentei decizii, domnul Valentin Korman se numește în funcția de vicepreședinte, cu rang de subsecretar de stat, al Oficiului Național pentru Jocuri de Noroc.

PRIM-MINISTRU

SORIN MIHAI GRINDEANUContrasemnează:

Secretarul general al Guvernului,

Mihai Busuioc

București, 23 martie 2017.

Nr. 302.

**ACTE ALE ORGANELOR DE SPECIALITATE
ALE ADMINISTRAȚIEI PUBLICE CENTRALE**

AGENȚIA NAȚIONALĂ PENTRU RESURSE MINERALE

ORDIN**privind aprobarea Licenței de dare în administrare
pentru explorare nr. 19.894/2017 în perimetrul Livada Sud,
județul Satu Mare**

Având în vedere art. 13 și art. 21 alin. (1) din Legea minelor nr. 85/2003, cu modificările și completările ulterioare,

în temeiul art. 4 alin. (4) din Hotărârea Guvernului nr. 1.419/2009 privind organizarea și funcționarea Agenției Naționale pentru Resurse Minerale, cu modificările ulterioare,

președintele Agenției Naționale pentru Resurse Minerale emite prezentul ordin.

Art. 1. — Se aprobă Licența de dare în administrare pentru explorare nr. 19.894/2017 privind explorarea resurselor de apă geotermală în perimetrul Livada Sud, județul Satu Mare, încheiată între Agenția Națională pentru Resurse Minerale, în calitate de concedent, și Orașul Livada, județul Satu Mare, cu sediul în localitatea Livada, Str. Oașului nr. 4, județul Satu Mare, cod de înregistrare fiscală 3896852, în calitate de administrator.

Art. 2. — Prezentul ordin se publică în Monitorul Oficial al României, Partea I.

Președintele Agenției Naționale pentru Resurse Minerale,
Aurel Gheorghe

București, 21 martie 2017.

Nr. 79.

MINISTERUL AFACERILOR EXTERNE

ORDIN
pentru publicarea Memorandumului de înțelegere
privind controlul statului portului în regiunea Mării Negre,
așa cum a fost amendat prin Amendamentul 11,
adoptat în data de 13 aprilie 2016

În baza Legii nr. 113/2008 pentru aderarea României la Memorandumul de înțelegere de la Paris privind controlul statului portului, adoptat la Paris la 26 ianuarie 1982, cu amendamentele ulterioare,

în temeiul art. 38 alin. (4) din Legea nr. 590/2003 privind tratatele, potrivit căruia prin ordin al ministrului afacerilor externe se fac cunoscute date și informații privind evoluțiile survenite în privința tratatelor încheiate de România, precum și textele tratatelor revizuite, care se publică, fără plată, în Monitorul Oficial al României, Partea I, și al art. 5 alin. (7) din Hotărârea Guvernului nr. 16/2017 privind organizarea și funcționarea Ministerului Afacerilor Externe,

ministrul afacerilor externe emite prezentul ordin.

Articol unic. — Se dispune publicarea în Monitorul Oficial al României, Partea I, a Memorandumului de înțelegere privind controlul statului portului în regiunea Mării Negre, adoptat la Paris la 26 ianuarie 1982, ratificat în baza Legii nr. 113/2008, așa cum a fost amendat prin Amendamentul 11, adoptat în data de 13 aprilie 2016, prevăzut în anexa care face parte integrantă din prezentul ordin.

Ministrul afacerilor externe,
Teodor-Viorel Meleșcanu

București, 23 februarie 2017.
Nr. 299.

ANEXĂ

MEMORANDUM DE ÎNȚELEGERE
privind controlul statului portului în regiunea Mării Negre

Autoritățile maritime ale Republicii Bulgaria, Georgiei, României, Federației Ruse, Republicii Turcia și Ucrainei, denumite în continuare *autorități*,

recunoscând necesitatea creșterii siguranței maritime și a protecției mediului marin, precum și importanța îmbunătățirii condițiilor de viață și de muncă la bordul navelor,

având în vedere Planul strategic de acțiune pentru reabilitarea și protecția Mării Negre și în special paragraful 38 din acesta,

apreciind progresul înregistrat în aceste domenii, în special de către Organizația Maritimă Internațională (O.M.I.) și de către Organizația Internațională a Muncii,

ținând seama că principala responsabilitate privind aplicarea efectivă a standardelor stabilite în instrumentele internaționale revine autorităților statului al cărui pavilion nava este îndreptățită să îl arboreze,

recunoscând cu toate acestea că sunt necesare acțiuni efective ale statelor de port pentru prevenirea operării navelor substandard,

recunoscând, de asemenea, necesitatea evitării competiției neloiale dintre porturi,

convinse de necesitatea, pentru realizarea acestor scopuri, a unui sistem îmbunătățit și armonizat de control al statului portului, a consolidării cooperării și a 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 prezentului memorandum, și va lua toate măsurile necesare pentru ratificarea instrumentelor relevante pentru scopurile prezentului memorandum.

1.2 Fiecare autoritate va stabili și va menține un sistem efectiv de control al statului portului, în scopul de a asigura că navele comerciale străine care fac escală în porturile statului său se conformează standardelor stabilite în instrumentele relevante definite în secțiunea a 2-a, fără discriminare în privința pavilionului.

1.3 Fiecare autoritate, sub coordonarea comitetului înființat în baza secțiunii 7.1, va stabili un procentaj anual adecvat de

nave comerciale străine individuale, denumite în continuare *nave*, care trebuie inspectate. Comitetul va monitoriza activitatea generală de inspecții și eficacitatea sa în regiune. Conform revizuirilor ulterioare, comitetul va încerca să atingă ținta de rată de inspecții regionale anuale de 75% din numărul total de nave individuale care vizitează regiunea.

1.4 Fiecare autoritate se va consulta, va coopera și va schimba informații cu celelalte autorități pentru realizarea în continuare a scopurilor prezentului memorandum.

SECȚIUNEA a 2-a

Instrumente relevante

2.1 În sensul prezentului memorandum, *instrumente relevante* sunt, împreună cu protocoalele, amendamentele la aceste instrumente și codurile referitoare la acestea, cu statut obligatoriu în vigoare, următoarele:

.1 Convenția internațională din 1966 privind liniile de încărcare (Linii de încărcare, 66);

.2 Convenția internațională din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare (SOLAS 74);

.3 Convenția internațională din 1973 pentru prevenirea poluării de către nave, conform modificărilor adoptate prin Protocolul din 1978 referitor la această convenție (MARPOL 73/78);

.4 Convenția internațională din 1978 privind standardele de pregătire a navigatorilor, brevetare/atestare și efectuarea serviciului de cart (STCW 78);

.5 Convenția din 1972 asupra Regulamentului internațional privind prevenirea coliziunilor pe mare (COLREG 72);

.6 Convenția internațională din 1969 asupra măsurării tonajului navelor (TONNAGE 69);

.7 Convenția din 1976 privind navigația comercială (standarde minime) (Convenția ILO nr. 147);

.8 Convenția privind munca în sectorul maritim, 2006(MLC, 2006);

.9 Convenția internațională din 2001 privind controlul sistemelor antivegetative dăunătoare utilizate la nave;

.10 Convenția internațională din 2001 privind răspunderea civilă pentru prejudicii provocate de poluarea cu hidrocarburi de consum de la navele maritime (BUNKERS 2001).

2.2 În ceea ce privește Convenția din 1976 privind navigația comercială (standarde minime) (Convenția ILO nr. 147) și Convenția privind munca în sectorul maritim, 2006(MLC, 2006), fiecare autoritate va aplica procedurile din anexa 2.

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 pentru respectiva autoritate.

2.4 În aplicarea instrumentului relevant în scopul efectuării controlului statului portului, autoritățile se vor asigura că nu se acordă un tratament mai favorabil navelor care arborează pavilionul unui stat care nu este parte la acel instrument și vor aplica procedurile menționate în anexa 1.

2.5 În cazul navelor cu un tonaj brut mai mic de 500 tone, autoritățile vor aplica acele cerințe prevăzute în instrumentele relevante care sunt aplicabile și, în măsura în care un instrument relevant nu se poate aplica, vor lua măsurile pe care le consideră necesare pentru a asigura că respectivele nave nu constituie un pericol pentru siguranță, sănătate sau mediu. În cazul unei nave situate sub dimensiunile reglementate de convenție, autoritățile vor aplica procedurile menționate în anexa 1.

SECȚIUNEA a 3-a

Proceduri de inspecție, rectificare și reținere a navelor

3.1.1 În procesul de aplicare a prevederilor prezentului memorandum autoritățile vor efectua inspecții care vor consta cel puțin într-o vizită la bordul navei în scopul verificării certificatelor și documentelor menționate în Manual și apoi pentru a se convinge că echipajul și starea generală a navei, a echipamentelor sale, a spațiilor din mașină și de locuit, precum și condițiile igienice de la bord îndeplinesc prevederile instrumentelor relevante.

3.1.2 În cazul lipsei certificatelor în termen de valabilitate sau dacă sunt motive întemeiate de a crede că echipajul sau condiția navei sau a echipamentelor sale nu respectă în mod substanțial prevederile instrumentului relevant sau comandantul sau echipajul nu este familiarizat cu procedurile esențiale de la bordul navei privind siguranța navei sau prevenirea poluării, se va efectua o inspecție mai detaliată, inclusiv verificări suplimentare privind conformitatea cu cerințele operaționale de la bord. Tipul inspecției și motivele întemeiate sunt menționate în anexa 3.

3.2.1 Nicio 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 fac referire instrumentele relevante.

3.2.2 Procedurile relevante, precum și instrucțiunile privind controlul navelor, prevăzute în procedurile controlului statului portului din Manual, vor fi de asemenea aplicate.

3.3 Pentru a determina prioritatea pentru inspecție și intervalul dintre inspecțiile sale și scopul inspecției, în sistemul de informații fiecărei nave îi va fi atribuit un profil de risc, în conformitate cu anexa 4.

3.4 În procesul de selectare nave pentru inspecție, autoritățile vor stabili prioritatea acestora folosind schema de selecție menționată în anexa 5.

3.5.1 Inspecțiile vor fi efectuate numai de persoanele autorizate în mod corespunzător de autoritate pentru a realiza inspecții de control al statului portului și își asumă această responsabilitate, care îndeplinesc cerințele prevăzute la paragraful 3.5.3 și criteriile de calificare specificate în anexa 6.

3.5.2 IPSC pot fi asistați, când efectuează un astfel de control, de către o persoană cu expertiza necesară, dacă această expertiză nu poate fi asigurată de autoritate.

3.5.3 IPSC care efectuează controlul și persoana care îl asistă nu vor avea niciun interes comercial nici în portul de inspecție, nici pe navele inspectate, iar IPSC nu vor fi angajați de sau nu vor desfășura vreă activitate în numele unor organizații neguvernamentale care eliberează certificate statutare sau de clasificare ori care asigură inspecțiile necesare pentru eliberarea certificatelor navelor.

3.5.4 Fiecare IPSC va deține un document personal sub forma unei cărți de identitate, eliberat de autoritatea respectivă, care să indice faptul că acesta este autorizat pentru a efectua inspecții.

3.6.1 Autoritățile se vor asigura că, la sfârșitul inspecției, comandantul navei i se va înmâna un raport de inspecție, care va cuprinde rezultatul inspecției și detalii ale oricărei acțiuni care trebuie luată.

3.6.2 Autoritatea trebuie să se convingă că sunt corectate orice deficiențe constatate sau descoperite în urma inspecției.

3.6.3 În cazul deficiențelor care prezintă în mod cert pericol pentru siguranță, sănătate sau mediu, autoritatea în cauză va reține nava sau va întrerupe activitatea în cursul căreia s-au descoperit aceste deficiențe. Ordinul de reținere sau de întrerupere a activității nu se va anula până nu este îndepărtat pericolul, cu excepția condițiilor prevăzute în paragraful 3.8 de mai jos.

3.6.4 În exercitarea judecății sale profesionale în privința luării sau nu a măsurii de reținere a unei nave, IPSC vor acționa conform criteriilor stabilite în Instrucțiune.

3.7 În cazul în care o navă este reținută, autoritatea în cauză va informa imediat, în scris, administrația¹ statului al cărui pavilion este arborat de nava respectivă, fiind înaintat spre informare inclusiv raportul inspecției. Dacă este cazul, va fi informată și organizația răspunzătoare de eliberarea certificatelor. Dacă este relevant, va fi informată de asemenea organizația responsabilă cu emiterea certificatelor navei. Părțile vor fi informate de asemenea, în scris, despre ridicarea măsurii de reținere.

În caz de reținere pentru nerespectarea prevederilor MLC, 2006, autoritatea va notifica imediat organizațiile relevante ale navigatorilor și armatorilor din portul unde a fost efectuată inspecția, în plus față de informarea statului de pavilion.

3.8 Atunci când deficiențele care duc la măsura reținerii conform paragrafului 3.6.3 nu pot fi remediate în portul în care s-a efectuat inspecția, autoritatea poate permite deplasarea navei în cauză să plece spre alt port sau în cel mai apropiat șantier de reparații disponibil, agreate (sau, în caz de deficiențe de reținere privind MLC, 2006, în portul unde Planul de acțiune de rectificare trebuie să fie implementat), în conformitate cu *Instrucțiunea*.

Atunci când se ia decizia de trimitere a unei nave către un șantier de reparații din cauza nerespectării prevederilor Rezoluției IMO A.1049(27), fie în ceea ce privește documentația navei fie deficiențe și avarii structurale, autoritatea poate solicita să fie efectuate în portul de reținere măsurători necesare de grosime a tablei, așa cum se specifică în Instrucțiunile pentru IPSC, înainte de a aproba plecarea navei.

Dacă nava este reținută datorită lipsei sistemului VDR funcțional, atunci când utilizarea acestuia este obligatorie, și această deficiență nu poate fi rectificată imediat în portul de reținere, autoritatea poate permite plecarea navei în cauză spre portul sau șantierul de reparații adecvat, cel mai apropiat de portul de reținere, unde aceasta va fi imediat rectificată, sau poate stabili ca deficiența să fie rectificată într-o perioadă de 30 de zile.

3.9 Dacă o navă precum cea la care se face referire în paragraful 3.8 pleacă pe mare fără a îndeplini condițiile pe care autoritatea din portul de inspecție le-a agreat, atunci:

.1 acea autoritate va alerta imediat următorul port de escală, dacă acesta este cunoscut, statul de pavilion și toate celelalte autorități care consideră că se impune; și

.2 nava va fi reținută în orice port al autorităților care sunt parte la memorandum, în conformitate cu legile și regulile naționale, până când compania prevede evidențe spre satisfacția autorității statului portului, care să ateste că nava îndeplinește pe deplin cerințele aplicabile ale instrumentelor relevante.

3.10 Dacă o navă precum cea la care se face referire în paragraful 3.8 nu ajunge în portul nominalizat pentru reparații, autoritatea portului de reparații va alerta imediat statul de pavilion și statul portului de reținere, care pot lua măsuri adecvate, și va notifica orice altă autoritate care consideră că se impune.

3.11 Prevederile secțiunilor 3.7 și 3.8 nu vor prejudicia cerințele instrumentelor relevante sau procedurile stabilite de organizațiile internaționale, referitoare la notificare și la procedurile de raport al rezultatelor unui control al statului portului.

3.12 La efectuarea controlului în baza prezentului memorandum autoritățile în cauză vor depune toate eforturile

pentru a evita reținerea navei sau amânarea nejustificată a exploatarea acesteia. Nici o prevedere a prezentului memorandum nu va afecta drepturile prevăzute în instrumentele relevante, referitoare la compensarea reținerii sau amânării nejustificate a exploatarea navei.

3.13 În cazul în care comandantul navei, proprietarul sau agentul navei notifică autorităților pentru controlul statului portului, înainte de sau imediat până la sosirea navei în port, oricare pagubă, avarie sau deficiență a navei, a sălii mașinilor sau a echipamentului, care urmează să fie reparată sau corectată înainte de ieșirea navei din acel port, reținerea va fi înregistrată numai dacă deficiențele care o justifică sunt descoperite numai după ce comandantul de navă a notificat că nava este pregătită pentru inspecție. Aceeași procedură se aplică atunci când autorităților pentru controlul statului portului li se notifică faptul că nava va fi supusă unei inspecții de registru cu privire la cerințele statului de pavilion, statute sau de clasă.

3.14 Proprietarul sau operatorul unei nave va avea dreptul să facă apel cu privire la decizia de reținere la autoritățile administrative superioare sau la un tribunal competent, conform legislației din fiecare țară. Totuși apelul nu va determina suspendarea deciziei de detenție.

3.15 În cazul în care în urma unei inspecții sunt descoperite deficiențe care necesită obținerea unui mandat de reținere a navei, toate costurile privind acea inspecție vor fi acoperite de proprietarul navei sau de operatorul acesteia. Reținerea nu va fi ridicată până când aceste costuri nu vor fi acoperite sau nu va fi acordată o garanție suficientă pentru rambursarea acestor costuri.

3.16.1 Fiecare autoritate se recomandă să ia măsuri, pe care le consideră adecvate în limita legislației și regulilor sale, incluzând refuzul accesului în porturile și zonele sale de ancoraj, împotriva navelor străine cu rețineri multiple, când aceasta se întâmplă urmând procedurile și condițiile prevăzute în *Instrucțiune*, pentru:

.1 o navă străină precum cea la care se face referire în paragraful 6.3.3 și 3.8 din prezenta secțiune, care pleacă pe mare fără a îndeplini condițiile stabilite de autoritatea din portul de inspecție; sau

.2 o navă străină precum cea la care se face referire în secțiunea 3.8 care refuză să îndeplinească cerințele aplicabile ale instrumentelor relevante, prin neatingerea șantierului de reparații indicat.

3.16.2 Accesul într-un anumit port poate fi permis de autoritatea relevantă a statului de port în caz de forță majoră sau din considerente imperative de siguranță, sau pentru a reduce sau minimaliza riscul de poluare, cu condiția ca măsuri adecvate, spre satisfacția autorității statului, să fi fost puse în aplicare de către proprietarul, operatorul sau comandantul navei pentru a asigura intrarea în siguranță.

SECȚIUNEA a 4-a

Furnizarea informațiilor

4.1 Fiecare autoritate va raporta inspecțiile efectuate potrivit memorandumului și rezultatele acestora și va pune la dispoziție date despre vizita fiecărei nave individual, în conformitate cu procedurile specificate în Manual și deciziile comitetului menționat în secțiunea 7.1.

4.2 Autoritățile vor furniza următoarele informații secretariatului înființat conform secțiunii 7.5 asupra formei naționale de organizare PSC, în conformitate cu conținutul și procedurile agreate de comitetul menționat în secțiunea 7.1.

¹ Referire la documentul MSC/Circ. 781 MEPC 6/Circ 2 „Puncte naționale de contact ale statului membru pentru siguranță și prevenirea poluării” (anexele nr. 1 și 2). Atunci când nu este disponibil un punct de contact, cea mai apropiată reprezentanță diplomatică ar trebui să fie informată.

4.3 Sistemul de informații pentru Marea Neagră (BSIS) este stabilit în Novorosisk, Federația Rusă, în scopul schimbului de informații privind inspecțiile statului portului, pentru:

1. a pune la dispoziție autorităților informații privind inspectarea navelor din alte regiuni, pentru a le asista în selectarea pentru inspecție a navelor aflate sub pavilion străin și în efectuarea controlului statului portului pe navele selectate; și

2. a asigura facilități eficiente pentru schimbul de informații referitoare la controlul statului portului din regiune.

4.4 Sistemul de informații pentru Marea Neagră trebuie să fie capabil pentru schimb de informații cu sistemele de informații ale altor înțelegeri regionale.

SECȚIUNEA a 5-a

Încălcări operaționale

Autoritățile se vor strădui, la cererea unei altei autorități, să păstreze dovezile asupra încălcărilor suspectate privind aspectele operaționale ale regulii 10 din Regulamentul internațional privind prevenirea coliziunilor pe mare (COLREG 72) și Convenția internațională din 1973 pentru prevenirea poluării de către nave, așa cum a fost modificată prin Protocolul din 1978 referitor la această convenție (MARPOL 73/78).

În cazul încălcărilor suspectate privind descărcarea de substanțe dăunătoare, o autoritate va vizita, la cererea altei autorități, navele suspectate în porturi, în scopul de a obține informații și, acolo unde este necesar, în scopul de a preleva probe din orice presupus poluant. Procedurile de investigare a contravențiilor la prevederile privind deversările sunt menționate în Proceduri pentru investigații sub Marpol, prevăzute în Manual. În cazurile la care se face referire în această secțiune, autoritatea care a solicitat inspecția va declara că statul al cărui pavilion este arborat de nava respectivă a fost deja notificat asupra încălcării presupuse.

SECȚIUNEA a 6-a

Programe de instruire și seminare

Autoritățile se vor strădui să dezvolte programe de instruire și seminare corespunzătoare.

SECȚIUNEA a 7-a

Organizare

7.1 Se va înființa un comitet compus dintr-un reprezentant al fiecărei autorități care este parte la prezentul memorandum. La lucrările acestui comitet vor fi invitați să participe, fără drept de vot, câte un reprezentant al Organizației Maritime Internaționale, respectiv al Organizației Internaționale a Muncii. Li se poate acorda statutul de observator fără drept de vot și reprezentanților altor organizații sau autorități, pe care comitetul îi consideră necesari.

7.2 Comitetul se va întruni o dată pe an și ori de câte ori consideră necesar.

7.3 Sarcinile comitetului vor fi următoarele:

.1 să ducă la îndeplinire sarcinile specifice atribuite lui, în baza prezentului memorandum;

.2 să promoveze prin toate mijloacele necesare, inclusiv prin seminare pentru inspectorii de registru/de expertiză, armonizarea procedurilor și practicilor referitoare la inspecție, corectarea deficiențelor descoperite, reținerea și aplicarea prevederilor secțiunii 2.4;

.3 să dezvolte și să evalueze instrucțiunile privind efectuarea inspecțiilor în baza prezentului memorandum;

.4 să dezvolte și să evalueze procedurile, inclusiv pe cele referitoare la schimbul de informații;

.5 să țină sub observație/analiză alte chestiuni legate de funcționarea și punerea în aplicare a prezentului memorandum;

.6 să promoveze prin toate mijloacele necesare armonizarea funcționării și punerii în aplicare a prezentului memorandum cu acelea ale înțelegerilor similare din alte regiuni;

.7 să adopte bugetul și să stabilească contribuțiile fiecărei părți la acest memorandum, în conformitate cu procedura adoptată;

.8 să înființeze, dacă este necesar, grupe de lucru.

7.4 Comitetul va adopta decizii cu o majoritate de două treimi.

7.5 Se va institui un secretariat în conformitate cu următoarele principii:

.1 secretariatul este un organism nonprofit, situat în Istanbul, Turcia;

.2 secretariatul va fi total independent de orice administrație sau organizație maritimă;

.3 secretariatul va fi condus și va fi răspunzător față de comitet;

.4 secretariatul va dispune de un cont bancar în care se vor depune toate taxele și contribuțiile;

.5 secretariatul va folosi sumele provenite din contul bancar conform bugetului stabilit de comitet.

7.6 Secretariatul, acționând sub îndrumarea comitetului, în conformitate cu termenii de referință definiți în anexa nr. 7 la prezentul memorandum și în limitele resurselor disponibile, va avea următoarele sarcini:

.1 să pregătească întrunirile, să transmită documentele referitoare la acestea și să asigure asistența necesară pentru ca funcțiile comitetului să fie îndeplinite;

.2 să faciliteze schimbul de informații și să pregătească rapoartele considerate necesare în sensul prezentului memorandum;

.3 să îndeplinească și alte sarcini considerate necesare pentru a asigura aplicarea efectivă a prezentului memorandum.

SECȚIUNEA a 8-a

Mecanisme financiare

8.1 Costurile de funcționare a secretariatului și a Centrului de informații sunt finanțate prin: contribuțiile financiare ale fiecărei părți la prezentul memorandum; posibilele subvenții și contribuții asigurate de alte țări și organizații donatoare.

8.2 Contribuțiile financiare ale părților la acest memorandum, pentru costurile de funcționare a secretariatului și Centrului de informații, vor fi stabilite în conformitate cu deciziile și cu procedurile adoptate de comitet.

SECȚIUNEA a 9-a

Amendamente

9.1 Orice autoritate care a aderat la prezentul memorandum poate propune amendamente la acesta.

9.2. Se va aplica următoarea procedură în cazul amendamentelor propuse la secțiunile prezentului memorandum: amendamentul propus va fi înaintat comitetului spre analiză, prin secretariat; amendamentele vor fi adoptate cu o majoritate de două treimi din majoritatea reprezentanților autorităților, prezenți și care au votat în cadrul comitetului. Astfel adoptat, amendamentul în cauză va fi comunicat de către secretariat autorităților, spre acceptare.

9.3 Amendamentele la secțiunea 2.1 vor fi adoptate de două treimi din majoritatea reprezentanților autorităților, prezenți și care au votat, care sunt părți la noua convenție propusă ca instrument relevant.

9.4 Un amendament va fi considerat ca fiind acceptat fie la sfârșitul unei perioade de 6 luni de la adoptarea de către reprezentanții autorităților din cadrul comitetului, fie la sfârșitul oricărei alte perioade stabilite în unanimitate de către reprezentanții autorităților din cadrul comitetului în momentul

adoptării, cu excepția cazului în care sunt comunicate obiecții secretariatului de către una dintre autorități, în perioada relevantă.

9.5 Un amendament va intra în vigoare în termen de 60 de zile de la acceptare sau la sfârșitul unei perioade stabilite în mod unanim de către reprezentanții autorităților din cadrul comitetului.

9.6 Se va aplica următoarea procedură în cazul amendamentelor propuse la anexele la prezentul memorandum: amendamentul propus va fi înaintat prin secretariat către autorități spre analiză; amendamentul va fi considerat ca fiind acceptat la sfârșitul unei perioade de 3 luni de la data la care a fost comunicat de către secretariat, cu excepția cazului în care una dintre autorități solicită în scris ca amendamentul să fie analizat de comitet. În acest din urmă caz se va aplica procedura stabilită în secțiunea 9.2; amendamentul va intra în vigoare la 60 de zile de la acceptarea acestuia sau la sfârșitul oricărei alte perioade stabilite în mod unanim de către autorități.

9.7 Manualul va fi amendat respectând procedura următoare:

.1 amendamentul propus la acea parte din Manual, alta decât date/informații reale, va fi înaintat de sau prin secretariat către autorități spre analiză;

.2 amendamentul va fi considerat ca fiind acceptat la sfârșitul unei perioade stabilite în unanimitate de către reprezentanții autorităților din cadrul comitetului în momentul adoptării; și

.3 amendamentul va intra în vigoare la 60 de zile de la acceptarea acestuia sau la sfârșitul oricărei altei perioade stabilite în mod unanim de către autorități, de reprezentanții autorităților din cadrul comitetului în momentul adoptării.

SECȚIUNEA a 10-a

Prevederi administrative

10.1 Prezentul memorandum nu prejudiciază drepturile și obligațiile ce revin din alte înțelegeri internaționale.

10.2 Prezentul memorandum rămâne deschis spre semnare la sediul secretariatului situat în Istanbul, Turcia, de la data de 7 aprilie 2000 până la data de 7 octombrie 2000. Autoritățile care întrunesc cerințele specificate în anexa nr. 8 la prezentul memorandum pot deveni părți la memorandum prin: semnarea fără niciun fel de rezerve în privința acceptării sau semnarea sub rezerva acceptării, urmată de acceptare.

10.3 Acceptarea sau aderarea va fi realizată printr-o comunicare scrisă a autorităților către secretariat.

10.4 Prezentul memorandum va intra în vigoare în mod individual pentru fiecare autoritate la data notificării corespunzătoare către secretariat. Memorandumul se consideră că a intrat în vigoare la data intrării în vigoare pentru cea de-a treia autoritate individuală.

10.5 Secretariatul va informa autoritățile care au semnat prezentul memorandum asupra oricărei semnări sau comunicări scrise sau asupra aderării și datei la care acestea au avut loc.

10.6 Orice autoritate sau organizație maritimă care dorește să participe ca observator va înainta o cerere în scris comitetului și va fi acceptată ca observator sub rezerva acordului unanim al reprezentanților autorităților prezenți și care au votat la întrunirea comitetului.

10.7 Orice autoritate se poate retrage din prezentul memorandum prin notificarea comitetului, în scris, cu 60 de zile înainte.

Limba oficială și de lucru a memorandumului este limba engleză.

Semnat la Istanbul la 7 aprilie 2000, într-un singur exemplar original în limba engleză.

Anexe la memorandum:

- Anexa 1 Nave aparținând statelor nemembre și nave situate sub dimensiunile reglementate de Convenție
- Anexa 2 Convenția privind munca în sectorul maritim, 2006 (MLC, 2006)
- Anexa 3 Tipul inspecției și motive întemeiate
- Anexa 4 Profilul de risc al navei
- Anexa 5 Schema de selectare
- Anexa 6 Criterii minime pentru inspectorii PSC
- Anexa 7 Termenii de referință ai Secretariatului
- Anexa 8 Criterii calitative pentru aderarea la Memorandumul de înțelegere al Mării Negre privind controlul statului portului

ANEXA 1

Nave aparținând statelor nemembre și nave situate sub dimensiunile reglementate de Convenție

1 Nave aparținând statelor nemembre

Navele care au drept de arborare a pavilionului unui stat care nu este parte la unul dintre instrumentele relevante și care nu dețin certificatele care constituie prima dovadă a existenței condițiilor satisfăcătoare la bordul navei sau sunt dotate 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 deține 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.

2 Navele situate sub dimensiunile reglementate de Convenție

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 punctul 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.

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 pentru 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 al prezentei anexe. Această listă nu este considerată exhaustivă, ci este doar destinată a exemplifica aspectele relevante.

3 Aspecte de importanță generală

3.1 Aspecte legate de condițiile de determinare a liniilor de încărcare:

- .1 integritatea etanșeității la intemperii (etanșeitățile 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 aranjamentele optimizate conform regulilor liniilor de încărcare pentru scurgerea apei de pe punte (sabord de furtună);

- .5 deschizăturile în bordaj;
 - .6 ventilatoarele și tuburile de aerisire;
 - .7 informațiile de stabilitate.
- 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 exemplu, ale corpului, punții, capacelor de magazii etc.);
 - .4 instalații principale de mașini și instalații electrice;
 - .5 echipamente de navigație, inclusiv instalații radio.
- 3.3 Aspecte legate de prevenirea poluării de către nave:
- .1 mijloace de control al deversărilor de hidrocarburi și ale 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.
- 3.4 În cazul deficiențelor care sunt considerate periculoase pentru siguranță, sănătate și mediu, inspectorul PSC va lua orice măsuri pe care le consideră necesare, măsuri care pot include reținerea navei, ținând cont de factorii menționați la paragraful 2.1 al prezentei 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.

ANEXA 2

Convenția privind munca în sectorul maritim, 2006 sau Convenția nr. 147/1976 privind standardele minime la bordul navelor comerciale (ILO nr. 147) și Protocolul din 1996 la Convenția ILO nr. 147

1 Convenția din 2006 privind munca în sectorul maritim (MLC 2006), dacă este aplicabilă

1.1 Inspecțiile referitoare la certificatele de competență se efectuează conform instrucțiunilor ILO MLC. În exercitarea controlului asupra aplicării MLC, 2006, inspectorul PSC va decide, pe baza motivelor întemeiate menționate în secțiunea 4 și a judecății sale profesionale, dacă nava va fi supusă unei inspecții mai detaliate. Toate plângerile care nu s-au dovedit neîntemeiate referitoare la condițiile de la bord se vor investiga în mod amănunțit și se vor lua măsurile considerate necesare. Inspectorul PSC se va baza de asemenea pe judecata sa profesională pentru a decide dacă condițiile de la bord conduc la situații care pun în pericol siguranța sau sănătatea echipajului, condiții care trebuie rectificate și poate, dacă este cazul, să rețină nava până la luarea de măsuri corective adecvate.

1.2 Implementarea procedurilor PSC care sunt specifice MLC, 2006 sunt prevăzute în instrucțiunile Convenției MLC, 2006.

2 Convenția nr. 147/1976 privind standardele minime la bordul navelor comerciale (ILO nr. 147) și Protocolul din 1996 la Convenția ILO nr. 147., dacă este aplicabilă

2.1 Inspecțiile la bordul navelor conform Convenției ILO nr. 147 și Protocolului din 1996 la Convenția ILO nr. 147 se vor referi la:

- .1 Convenția nr. 138/1973 privind vârsta minimă de încadrare în muncă; sau
Convenția nr. 58/1936, revizuită, 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) (art. 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) (art. 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 (art. 3 și 4).

Inspecțiile referitoare la certificatele de competență sunt tratate în anexa 3. În exercitarea controlului asupra aplicării convențiilor menționate la pct. 1—7, inspectorul PSC va decide, pe baza judecății sale profesionale și a motivelor întemeiate menționate la anexa 4, 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. Acesta 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 navigatorilor și poate, dacă este cazul, să rețină nava până la luarea de măsuri necesare corective. Procedurile de raportare pentru rețineri sunt prevăzute în secțiunea 3.7 a memorandumului.

2.2 Convențiile relevante în condițiile prevederilor paragrafului 7.2.3 din prezenta secțiune 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 de identitate pentru personalul navigator;

.7 Convenția nr. 135/1971 privind protecția reprezentanților lucrătorilor în întreprinderi și înlesnirile ce se acordă acestora;

.8 Convenția nr. 164/1987 privind protecția sănătății și îngrijirea medicală (navigatori);

.9 Convenția nr. 166/1987 privind repatrierea navigatorilor (revizuită).

2.3 Dacă inspectorul PSC primește un raport, o notificare sau o plângere ca efect al faptului că standardele prevăzute în convențiile menționate la paragraful 7.3 din prezenta 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 ILO.

2.4 Acele părți ale publicației ILO „Inspectarea condițiilor de muncă la bordul navei: Linii directoare de procedură” care tratează:

.1 procedurile de control pentru navele sub pavilion național;

.2 pregătirea în domeniu;

.3 certificatele de competență ale ofițerilor (conform Convenției STCW 78);

.4 ore de muncă și dotarea cu echipaj (conform Convenției ILO nr. 180 sau STCW 78)

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

ANEXA 3

Tipul inspecției și motive întemeiate

Inspecția inițială:

1 O inspecție inițială va consta într-o vizită la bordul navei pentru:

- a verifica certificatele și documentele enumerate în Manual;
- a verifica dacă condițiile generale și de igienă de la bordul navei, incluzând:

- puntea de comandă;
- spațiile de cazare și stocare/procesare hrană;
- punți incluzând suprastructura prova;
- magazii de marfă/zona;
- sala mașinilor,

respectă normele și standardele internaționale general acceptate;

• a verifica, în cazul în care nu a mai fost făcută anterior, dacă deficiențele constatate de către o autoritate la o inspecție anterioară au fost rectificate în conformitate cu timpul specificat în raportul de inspecție.

Inspecția mai detaliată:

2 O inspecție mai detaliată va fi efectuată ori de câte ori există motive întemeiate pentru a crede, în timpul inspecției inițiale, că starea navei, a echipamentelor sau a echipajului acesteia, sau condițiile de muncă și de viață ale navigatorilor nu întrunesc în mod substanțial cerințele relevante ale unui instrument relevant. Motive clare există atunci când un inspector PSC găsește dovezi care, în judecata sa profesională, impun o inspecție mai detaliată a navei, a echipamentului sau a

echipajului acesteia. Absența unor certificate sau documente valabile este considerată motiv întemeiat. Alte exemple de motive întemeiate sunt prevăzute la paragraful 6.

3 O inspecție mai detaliată va include o examinare amănunțită a:

- zonelor unde a fost stabilit că există motive întemeiate;
- zonelor relevante pentru orice factori prioritari sau neprevăzuți;
- alte zone alese în mod aleatoriu dintre următoarele categorii de risc:

.1 documentație;

.2 condiții structurale;

.3 integritatea etanșeității la apă/la intemperii;

.4 sisteme de urgență;

.5 radiocomunicații;

.6 operațiuni legate de marfă;

.7 siguranță împotriva incendiilor;

.8 alarme;

.9 condiții de viață și muncă;

.10 echipamente de navigație;

.11 mijloace de salvare;

.12 mărfuri periculoase;

.13 mecanisme de propulsie și auxiliare;

.14 prevenirea poluării.

4 Inspecția mai detaliată va lua în considerare elementele umane prevăzute de ILO, ISM și STCW și include controale operaționale, după caz.

Motive întemeiate

5 În aplicarea categoriei și tipului de inspecție de mai sus, exemplele de „motive întemeiate” pentru o inspecție mai detaliată includ următoarele:

.1 nave cu factori prioritari sau factori neprevăzuți menționați în anexa 5.

.2 în timpul examinării certificatelor și documentelor menționate în Manual, au fost identificate inexactități sau documentele nu au fost menținute corespunzător, actualizate, sau acestea au fost completate în fals;

.3 indicii că membrii relevanți ai echipajului sunt în imposibilitatea de a comunica corespunzător între ei sau cu alte persoane de la bord ori că nava nu este în măsură de a comunica cu autoritățile de la țărm, fie într-o limbă de circulație comună, fie în limba acelor autorități;

.4 un certificat a fost obținut în mod fraudulos sau deținătorul acestuia nu este persoana căreia i-a fost inițial emis acel certificat;

.5 nava are un comandant, ofițer sau personal ne brevetat care deține un certificat eliberat de un stat care nu a ratificat Convenția STCW;

.6 dovezi privind operațiuni cu marfa sau alte operațiuni, care nu se desfășoară în siguranță sau în conformitate cu instrucțiunile IMO;

.7 nerespectarea de către comandantul unui tanc petrolier a cerinței de a pune la dispoziție înregistrările sistemului de monitorizare și control al descărcărilor de hidrocarburi pentru ultimul voiaj în balast;

.8 absența unui rol de echipaj actualizat sau membrii echipajului nu cunosc atribuțiile lor în caz de incendiu sau al unui ordin de abandon al navei;

.9 emiterea de alertă de primejdie false care nu sunt urmate de proceduri de anulare corespunzătoare;

.10 lipsa principalelor echipamente sau aranjamente cerute de convenții;

.11 dovezile din impresiile generale și observațiile inspectorilor PSC privind deteriorări grave la corp sau deficiențe structurale care pot crea un risc de integritate structurală, de etanșeitate la apă sau intemperii;

.12 informații sau evidențe despre faptul că comandantul sau echipajul nu este familiarizat cu operațiunile esențiale de la bordul navei referitoare la siguranța navelor sau prevenirea poluării sau că aceste operațiuni nu au fost efectuate;

.13 absența unui tabel privind programul de lucru la bord sau înregistrări ale orelor de lucru sau de odihnă ale navigatorilor;

.14 nava a schimbat pavilionul cu scopul de a evita conformitatea cu MLC, 2006 sau nava arborează pavilionul unui stat care nu a ratificat MLC, 2006;

.15 există o plângere potrivit căreia condițiile de muncă și de viață specifice de pe navă nu sunt conforme cu cerințele MLC, 2006 sau ca urmare a investigării unei plângeri de la uscat;

.16 condițiile de muncă și de viață la bordul navei nu sunt conforme cu cerințele MLC, 2006.

Inspecție extinsă

6 O inspecție extinsă va fi realizată la următoarele tipuri de nave și grup de risc al navelor și pot include o inspecție mai amănunțită atunci când există motive întemeiate.

.1 Nave pentru transport produse chimice, nave pentru transport gaze, nave pentru transport produse petroliere, vrachiere, nave de pasageri și navă de marfă tip Ro-Ro, care au o vechime mai mare de 12 ani.

.2 Nave cu profil de risc ridicat (HRS)

Liniile directoare privind tipul inspecțiilor sunt prevăzute în Manual.

Inspecție extinsă:

7. O inspecție extinsă include o verificare a stării generale, inclusiv a elementului uman acolo unde este relevant, în următoarele zone de risc:

- .1 documentație;
- .2 condiții structurale;
- .3 etanșeitate la apă/la intemperii;
- .4 sisteme de urgență;
- .5 radiocomunicații;
- .6 operațiuni legate de marfă, inclusiv echipamentul;
- .7 siguranță împotriva incendiilor;
- .8 alarme;
- .9 condițiile de viață și muncă;
- .10 echipamente de navigație;
- .11 echipamente de salvare;
- .12 mărfuri periculoase;
- .13 mașini de propulsie și auxiliare;
- .14 prevenirea poluării

și, în ceea ce privește aspectul practic de fezabilitate sau orice constrângere privind siguranța persoanelor, a navei sau a portului, verificarea elementelor specifice în aceste zone de risc determinate pentru fiecare tip de navă în instrucțiunile Comitetului PSC, toate acestea trebuie să fie parte dintr-o inspecție extinsă.

Inspectorul trebuie să folosească judecata sa profesională pentru a determina profunzimea corespunzătoare a examinării sau testării fiecărui element specific.

8. Inspectorii trebuie să fie conștienți de faptul că efectuarea în siguranță a anumitor operațiuni la bord, de exemplu: manipularea mărfii, ar putea fi periclitată de testele efectuate în timpul unor astfel de operațiuni.

9. Inspecția extinsă va ține cont de elementele umane prevăzute de ILO, ISM și STCW și include controale operaționale, după caz.

ANEXA 4

Profilul de risc al navei

1 Toate navele din sistemul de informații BSIS vor fi desemnate ca având grad ridicat, normal sau scăzut de risc pe baza parametrilor istorici și generici.

2 Nave cu profil de risc ridicat (HRS) sunt navele care îndeplinesc criteriile până la o valoare de 5 sau mai multe puncte de pondere.

3 Navele cu profil de risc scăzut sunt nave care întâlnesc criteriile parametrilor LRS și au avut cel puțin o inspecție în ultimele 36 de luni.

4 Navele de risc normal (SRS) sunt acele nave care nu sunt LRS sau HRS.

Profilul de risc al navei

Parametrii		Profil				
		Nave cu profil de risc ridicat (HRS) *Când suma punctelor de pondere ≥ 5		Nave cu profil de risc normal (SRS)	Nave cu profil de risc scăzut (LRS)	
		criterii	Pondere (în puncte)	Criterii	Criterii	
Tipul navei		Navă pentru transport produse chimice Navă pentru transport gaze Navă pentru transport produse petroliere Vrachier Navă de pasageri Navă de marfă Ro Ro	1	Nici LRS, nici HRS	—	
Vechimea navei		Toate tipurile	>12 ≤ 24 ani	1	—	
			>25	2	—	
Pavilionul	Indice reținere ¹	Ridicat		1	—	
		Foarte ridicat		2	—	
	Indice deficiențe ²	—		—	Scăzut	
Audit-IMO ³		—		—	Da	
RO ale BS MOU ⁴		—		—	Da	
Organizație recunoscută		Indice deficiențe cu responsabilitate RO ⁵	Ridicat	1	—	
		Indice deficiențe de reținere cu responsabilitate RO ⁶	—		Scăzut	
Societate		Indice reținere ⁷	Ridicat	2	—	
		Indice deficiențe ⁸	—		Scăzut	
Parametrii istorici ai navei	Rețineri	Numărul de deficiențe în 36 de luni anterioare	2 deficiențe		1	Nicio reținere
			3 sau mai multe rețineri		2	
	Deficiențe	Indice deficiențe ⁹	Foarte ridicat		1	Scăzut

1 Calcularea nivelului indicelui de reținere al pavilionului

Indicele de reținere este raportul dintre suma cumulativă a numărului de rețineri și suma cumulativă a inspecțiilor efectuate tuturor navelor din flota companiei, din ultimele 36 de luni.

Acest indice este comparat cu media pe regiunea BS MOU a indicelui de reținere, care este raportul dintre suma cumulativă a numărului de rețineri și suma cumulativă a numărului de inspecții efectuate, din ultimele 36 de luni, pentru a determina nivelul indicelui de detenție al pavilionului comparat cu indicele de detenție regional.

Indice de reținere al pavilionului/ Media pe regiune a indicelui de reținere	Nivel indice de reținere al pavilionului
> 1.1 ≤ 2.0	Ridicat
> 2.0	Foarte ridicat

Nu se va calcula nivelul indicelui de reținere pentru pavilioanele cu o reținere în ultimele 36 de luni. Nu există număr-limită de inspecții pentru determinarea nivelului indicelui de reținere pentru pavilion, astfel nivelul indicelui de reținere va fi atins de pavilioanele care au mai mult de o reținere în ultimele 36 de luni.

Calcularea se face zilnic în baza unei perioade de 36 de luni curgătoare.

2 Calcularea nivelului indicelui de deficiențe al pavilionului

Indicele de deficiențe al pavilionului este raportul dintre suma cumulativă a numărului de deficiențe și suma cumulativă a numărului de inspecții efectuate tuturor navelor din flota companiei, din ultimele 36 de luni.

Acest indice este comparat cu media pe regiunea BS MOU a indicelui de deficiențe, care este raportul dintre suma cumulativă a numărului de deficiențe și suma cumulativă a numărului de inspecții efectuate, din ultimele 36 de luni, pentru a determina nivelul indicelui de deficiențe al pavilionului comparat cu indicele de deficiențe regional.

Indice de deficiențe al pavilionului/ Media pe regiune a indicelui de deficiențe	Nivel indice de reținere al pavilionului
< 1.0	Scăzut

Calcularea se face zilnic în baza unei perioade de 36 de luni curgătoare.

3 Auditul IMO

Situația auditului IMO se bazează pe informațiile actualizate obținute de secretariatul BS MOU.

4 Organizațiile recunoscute ale BS MOU

Organizațiile recunoscute ale BS MOU sunt acelea recunoscute de cel puțin o autoritate membru al BS MOU, o listă a acestora putând fi obținută de pe web-site.

5 Calcularea nivelului indicelui reținerilor cu responsabilitate organizație recunoscută

Indicele reținerilor cu responsabilitate organizație recunoscută este raportul dintre suma cumulativă a numărului de rețineri cu responsabilitate organizației recunoscute și suma cumulativă a numărului de inspecții efectuate tuturor navelor din portofoliul acelei organizații recunoscute, din ultimele 36 de luni.

Acest indice este comparat cu media pe regiunea BS MOU a indicelui de reținere cu responsabilitate organizație recunoscută, care este raportul dintre suma cumulativă a numărului de rețineri cu responsabilitate organizației recunoscute și suma cumulativă a numărului de inspecții efectuate tuturor navelor din portofoliul acelei organizații recunoscute, din ultimele 36 de luni, pentru a determina nivelul indicelui de reținere cu responsabilitate organizație recunoscută, comparat cu indicele de reținere regional.

Indice de reținere cu resp. RO/ Media pe regiune a indicelui de reținere cu resp. RO	Nivel indice de reținere cu resp. RO
> 1.1	Ridicat

6 Calcularea nivelului indicelui de deficiențe de reținere cu responsabilitate organizație recunoscută

Indicele deficiențelor de reținere cu responsabilitate organizație recunoscută este raportul dintre suma cumulativă a numărului de deficiențe de reținere cu responsabilitate organizației recunoscute și suma cumulativă a numărului de inspecții efectuate tuturor navelor din portofoliul acelei organizații recunoscute, din ultimele 36 de luni.

Acest indice este comparat cu media pe regiunea BS MOU a indicelui de deficiențe de reținere cu responsabilitate organizație recunoscută, care este raportul dintre suma cumulativă a numărului de deficiențe de reținere cu responsabilitate organizației recunoscute și suma cumulativă a numărului de inspecții efectuate tuturor navelor din portofoliul acelei organizații recunoscute, din ultimele 36 de luni, pentru a determina nivelul indicelui de deficiențe de reținere cu responsabilitate organizație recunoscută, comparat cu indicele de deficiențe de reținere regional.

Indice de deficiențe de reținere cu resp. RO/Media pe regiune a indicelui de deficiențe de reținere cu resp. RO	Nivel indice de deficiențe de reținere cu resp. RO
< 1.0	Scăzut

Calcularea se face zilnic în baza unei perioade de 36 de luni curgătoare.

7 Calcularea nivelului indicelui de reținere al companiei

Indicele de reținere al companiei este raportul dintre suma cumulativă a numărului de rețineri al companiei și suma cumulativă a numărului de inspecții efectuate tuturor navelor din flota companiei, din ultimele 36 de luni.

Acest indice este comparat cu media pe regiunea BS MOU a indicelui de reținere al companiei, care este raportul dintre suma cumulativă a numărului de rețineri al companiei și suma cumulativă a numărului de inspecții efectuate tuturor navelor din flota companiei, din ultimele 36 de luni, pentru a determina nivelul indicelui de reținere al companiei, comparat cu indicele de reținere al companiei regional.

Indice de reținere al companiei/Media pe regiune a indicelui de reținere al companiei	Nivel indice de reținere al companiei
> 1.1	Ridicat

Calcularea se face zilnic în baza unei perioade de 36 de luni curgătoare. Reținerile companiei și inspecțiile companiei, ambele sunt alocate Numărului ISM al companiei, care este scris în raportul de inspecție.

8 Calculul nivelului indicelui de deficiențe al companiei

Indicele de deficiențe al companiei este raportul dintre suma cumulativă a numărului de deficiențe al companiei și suma cumulativă a numărului de inspecții efectuate tuturor navelor din flota companiei, din ultimele 36 de luni.

Acest indice este comparat cu media pe regiunea BS MOU a indicelui de deficiențe al companiei, care este raportul dintre suma cumulativă a numărului de deficiențe al companiei și suma cumulativă a numărului de inspecții efectuate tuturor navelor din flota companiei, din ultimele 36 de luni, pentru a determina nivelul indicelui de deficiențe al companiei, comparat cu indicele de deficiențe al companiei regional.

Indice de deficiențe al companiei/Media pe regiune a indicelui de deficiențe al companiei	Nivel indice de deficiențe al companiei
< 1.0	Scăzut

9 Calculul nivelului indicelui de deficiențe al navei

Indicele de deficiențe al navei este raportul dintre suma cumulativă a numărului de deficiențe și suma cumulativă a numărului de inspecții efectuate unei nave individuale, din ultimele 36 de luni.

Acest indice este comparat cu media pe regiunea BS MOU a indicelui de deficiențe, care este raportul dintre suma cumulativă a numărului de deficiențe și suma cumulativă a numărului de inspecții, din ultimele 36 de luni, pentru a determina nivelul indicelui de deficiențe al unei nave individuale, comparat cu indicele de deficiențe regional din ultimele 36 de luni.

Indice de deficiențe al navei/ Media pe regiune a indicelui de deficiențe	Nivel indice de deficiențe al navei
< 1.0	Scăzut
> 2.0	Foarte ridicat

Schema de inspecție și selectare

1 Schema de inspecție și selectare determină scopul, frecvența și prioritatea inspecțiilor în funcție de profilul de risc al navei.

2 Inspecțiile periodice sunt efectuate la intervale determinate de profilul de risc al navei.

3 Factorii prioritari sau neprevăzuți ar putea declanșa o inspecție între inspecțiile periodice. Această categorie de inspecții este considerată o inspecție adițională.

4 Inspecția periodică se aplică navelor în următoarele perioade:

Pentru HRS — între 2—4 luni după ultima inspecție în regiunea BS MOU.

Pentru SRS — între 5—8 luni după ultima inspecție în regiunea BS MOU.

Pentru LRS — între 9—18 luni după ultima inspecție în regiunea BS MOU.

5 Inspecția periodică și inspecțiile adiționale au aceeași semnificație. Astfel perioada de timp până la următoarea inspecție periodică se calculează după o inspecție adițională.

6 Categoria de prioritate pentru navă:

Prioritate I: Navele trebuie inspectate datorită încheierii perioadei de timp sau datorită existenței unui factor prioritar.

Prioritate II: Navele pot fi inspectate dacă se află în perioada de timp pentru inspecție sau statul de port consideră că un factor neprevăzut necesită o inspecție.

Fără prioritate: Navele care nu au nici prioritatea I, nici prioritatea II.

7 Dacă o inspecție periodică cu prioritatea II nu este efectuată, nava rămâne prioritatea II până când perioada de timp se încheie și nava devine prioritate I.

8 În cazul factorilor neprevăzuți, necesitatea de a efectua o inspecție adițională este lăsată la discreția autorității. Dacă o astfel de inspecție de prioritate II nu este desfășurată, ea rămâne o navă prioritate II dacă și când ajunge într-un alt port MOU, exceptând cazul în care autoritatea decide că orice informație relevantă pe care a primit-o trebuie luată în considerare.

9 Prioritatea și nivelul de selecție pentru fiecare navă vor fi arătate în sistemul informațional BSIS.

10 Categoria și tipul de inspecție efectuat sunt determinate de următoarea matrice:

Schema de selecție

Prioritate	Nivel	Categoria de inspecție
I Nava trebuie inspectată.	Factor prioritar	Adițional
	HRS nu a fost inspectată în ultimele 4 luni.	Periodic
	SRS nu a fost inspectată în ultimele 8 luni.	Periodic
	Nava nu a fost inspectată în ultimele 18 luni.	Periodic
II Nava poate fi inspectată.	HRS nu a fost inspectată în ultimele 2 luni.	Periodic
	Nava cu factori neprevăzuți	Adițional
	Factor prioritar Nava devine prioritatea I.	Adițional
	SRS nu a fost inspectată în ultimele 5 luni.	Periodic
	LRS nu a fost inspectată în ultimele 9 luni.	Periodic
Navă fără prioritate (navă fără prioritatea I, nici prioritatea II)	Factor prioritar Nava devine prioritatea I. Factor neprevăzut Nava devine prioritatea II.	Adițional

Factori prioritari și neprevăzuți

Factori prioritari

11 Factorii prioritari enumerați mai jos sunt considerați suficient de importanți pentru a declanșa o inspecție adițională de prioritate I:

— navele raportate de un alt stat membru sau de secretariat, excluzând factori neprevăzuți;

— navele implicate într-o coliziune sau eșuare în drumul lor către port;

— navele acuzate de încălcarea prevederilor asupra descărcării substanțelor dăunătoare sau efluenților;

— navele care au fost manevrate într-o manieră haotică sau periculoasă, unde drumurile recomandate adoptate de IMO sau practicile și procedurile de navigație în siguranță nu au fost respectate;

— navele cărora li s-a suspendat sau retras clasa, din motive de siguranță, în urma ultimei inspecții PSC;

— navele care nu pot fi identificate în baza de date.

Factori neprevăzuți

12 Factorii neprevăzuți ar putea indica o amenințare serioasă pentru siguranța navei și echipajului sau pentru mediu, dar nevoia de a efectua o inspecție adițională este lăsată la judecata profesională a autorității. Acești factori includ:

- nave raportate de către piloți sau autorități relevante, care ar putea include informații ale serviciilor de trafic al navelor despre navigația navei;
- navele raportate cu deficiențe ISM restante (3 luni de la emiterea deficiențelor);
- nave reținute anterior (3 luni după reținere);
- nave care fac obiectul unor rapoarte sau plângeri din partea comandantului, a unui navigator sau a oricărei persoane sau organizații cu un interes legitim în operarea în siguranță a navei, în condițiile de muncă și viață de la bord sau în prevenirea poluării, exceptând cazul în care statul membru implicat consideră raportul sau plângerea în mod evident nefondată;
- nave operate într-o manieră periculoasă;
- nave raportate cu probleme privind marfa, în particular marfa periculoasă sau nocivă;
- nave pentru care apar informații din surse de încredere, privind diferențe dintre parametrii lor de risc înregistrați și cei reali, crescând astfel nivelul de risc;
- nave având la bord certificate emise de organizații recunoscute, anterior ale BS MOU, cărora le-a fost retrasă recunoașterea în perioada de la ultima inspecție efectuată în regiunea BS MOU.

ANEXA 6

Criterii minime pentru inspectorii care efectuează controlul statului portului

1 În conformitate cu prevederile secțiunii 3.5.1 din Memorandum, inspectorul PSC trebuie să fie calificat în mod corespunzător, instruit și autorizat de Autoritate să efectueze inspecții privind controlul statului portului, fără a aduce atingere dispozițiilor naționale.

2 Ofițerii trebuie, cel puțin, să aibă:

a) calificări corespunzătoare obținute de la o instituție de marină ori de navigație și experiență relevantă pe mare ca ofițer certificat care are sau a deținut un certificat de competență valabil, conform STCW II/2 ori III/2, nelimitat în ceea ce privește zona de navigație sau puterea de propulsie ori tonajul; sau

b) au susținut cu succes un examen recunoscut de autoritate, ca arhitect naval, inginer mecanic sau inginer în domeniul maritim și au lucrat în această capacitate cel puțin 5 ani; sau

c) o diplomă universitară relevantă sau un echivalent al acesteia și au efectuat instruirea și obținut o calificare corespunzătoare ca ofițeri cu siguranța pe navă.

3 Ofițerul trebuie:

— să fi lucrat cel puțin un an ca inspector de pavilion (FSC), având ca atribuții fie verificarea și certificarea conform convențiilor, fie implicat în monitorizarea activităților organizațiilor recunoscute cărora le-au fost delegate sarcini statutare; sau

— să fi obținut un nivel echivalent de competență în urma unei instruirii minime pe teren, participând la inspecțiile de control al statului portului sub îndrumarea unui inspector PSC experimentat.

4 Ofițerul menționat la pct. 3a) trebuie să fi dobândit o experiență maritimă de cel puțin 5 ani, inclusiv serviciul pe mare ca ofițer punte sau, respectiv, mecanic sau ca inspector de pavilion (FSC) sau ca asistent al unui inspector PSC sau o altă experiență adecvată. O astfel de experiență trebuie să includă o perioadă de cel puțin 2 ani pe mare ca ofițer de punte sau mecanic.

5 Inspectorul trebuie să aibă capacitatea de a comunica oral și în scris cu navigatorii în limba engleză.

6 Ofițerul trebuie să aibă cunoștințe teoretice adecvate și experiența practică a navelor și a operațiunilor lor și trebuie să fie competent în aplicarea cerințelor prevederilor instrumentelor relevante și a procedurilor relevante privind controlul statului portului. Aceste cunoștințe și competențe pentru a pune în aplicare cerințele trebuie să fie dobândite prin intermediul unor programe de formare documentate.

7 În îndeplinirea atribuțiilor lor, inspectorii PSC vor fi ghidați de „Codul buneii practici pentru inspectorii PSC care efectuează inspecții în cadrul Memorandumului”.

Termenii de referință ai Secretariatului

În baza sarcinilor definite în secțiunea 7.6 a memorandumului, se prezintă mai jos o indicație despre serviciile pe care Secretariatul le poate furniza. Punctele menționate au un scop ilustrativ. Deciziile privind sarcinile Secretariatului vor trebui luate de către Comitet așa cum este prevăzut în secțiunea 7.3 a memorandumului.

- .1 pregătește documentele pentru ședințele Comitetului;
- .2 prezintă orice sfat al Comitetului către ministerele responsabile pentru siguranța maritimă;
- .3 circulă documente între membrii Comitetului, IMO și ILO, precum și orice alt organism sau instituție, cum se consideră necesar;
- .4 organizează reuniunile Comitetului;
- .5 prezintă informații statistice privind deficiențele descoperite, precum și rapoarte de analiză privind natura deficiențelor;
- .6 prezintă informații statistice privind inspecțiile efectuate de către autorități;
- .7 circulă informații despre evoluțiile privind controlul statului portului în cadrul organismelor internaționale, cum ar fi IMO, ILO sau orice alt organism sau instituție, după cum consideră necesar;

.8 face propuneri și execută deciziile Comitetului în ceea ce privește evoluțiile ulterioare în sistemul de informații;

.9 furnizează informații cu privire la memorandum altor autorități interesate, organisme sau organizații;

.10 se ocupă din punct de vedere administrativ de cererile autorităților de a adera la memorandum și ia măsuri pentru procedurile formale de aderare așa cum este solicitat de către Comitet;

.11 oferă în fiecare an o propunere de buget pentru activitatea Secretariatului;

.12 în fiecare an, prezintă un raport al anului precedent, inclusiv sugestii pentru plată sau plata suplimentară;

.13 sfătuiește cu privire la orice alte aspecte financiare ale memorandumului.

Secretariatul va cuprinde un secretar și un secretar adjunct și personalul tehnic și administrativ suplimentar considerat necesar de către Comitet. Secretarul va fi un cetățean al țării gazdă. Secretarul adjunct va fi un cetățean al oricărei țări riverane Mării Negre. Atât secretarul, cât și secretarul adjunct sunt numiți de către Comitet, la propunerea autorității lor naționale. Personalul tehnic și administrativ suplimentar este numit de către secretar și prezentat de către secretar Comitetului.

Criterii calitative pentru aderarea la Memorandumul de înțelegere al Mării Negre privind controlul statului portului

Autoritatea maritimă a unui stat poate adera ca membru cu drepturi depline, cu condiția să fie îndeplinite toate criteriile de calitate următoare:

- .1 acea autoritate va subscrie explicit la obligațiile prevăzute de memorandum, în scopul de a contribui la efortul comun de a elimina operarea navelor sub standard;
- .2 acea autoritate maritimă va lua toate măsurile necesare pentru a încuraja ratificarea tuturor instrumentelor relevante în vigoare. Controlul statului portului nu se va aplica de către acea autoritate maritimă acelor instrumente care nu au fost încă ratificate de acel stat;
- .3 acea autoritate maritimă va trebui să dețină suficiente resurse și logistica necesară 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 inspectori calificați corespunzător și care acționează în numele acestei administrații în conformitate cu cerințele Comitetului menționat în paragraful 7.1 din memorandum;

.4 acea autoritate maritimă va trebui să dețină suficiente resurse și logistica necesară pentru a se conforma în totalitate prevederilor și activităților specificate în memorandum, în scopul de a întări angajamentele sale, incluzând angajarea ofițerilor PSC calificați corespunzător, care acționează în numele acestei administrații, în conformitate cu cerințele Comitetului menționat în paragraful 7.1 din memorandum;

.5 acea autoritate maritimă va trebui, la data aderării sale efective, să stabilească o conexiune cu Sistemul de informații menționat în secțiunea 4.3 din memorandum;

.6 acea autoritate maritimă va semna un acord financiar pentru a plăti partea sa din cheltuielile curente ale memorandumului și va trebui, la data aderării sale efective, să achite contribuția sa financiară la buget, în forma aprobată de Comitetul menționat în paragraful 7.1 din memorandum.

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

EDITOR: GUVERNUL ROMÂNIEI



„Monitorul Oficial” R.A., Str. Parcului nr. 65, sectorul 1, București; C.I.F. RO427282,
 IBAN: RO55RNCB0082006711100001 Banca Comercială Română — S.A. — Sucursala „Unirea” București
 și IBAN: RO12TREZ70050699XXX000531 Direcția de Trezorerie și Contabilitate Publică a Municipiului București
 (alocat numai persoanelor juridice bugetare)
 Tel. 021.318.51.29/150, fax 021.318.51.15, e-mail: marketing@ramo.ro, internet: www.monitoruloficial.ro
 Adresa pentru publicitate: Centrul pentru relații cu publicul, București, șos. Panduri nr. 1,
 bloc P33, parter, sectorul 5, tel. 021.401.00.70, fax 021.401.00.71 și 021.401.00.72
 Tiparul: „Monitorul Oficial” R.A.

