



MONITORUL OFICIAL

AL

ROMÂNIEI

Anul 192 (XXXVI) — Nr. 501

PARTEA I
LEGI, DECRETE, HOTĂRĂRI ȘI ALTE ACTE

Joi, 30 mai 2024

SUMAR

<u>Nr.</u>	<u>Pagina</u>
HOTĂRĂRI ALE GUVERNULUI ROMÂNIEI	
554. — Hotărâre privind actualizarea descrierii tehnice și a valorii de inventar ale unui drum forestier, precum și trecerea, cu titlu gratuit, a unui tronson de drum și a terenului aferent din domeniul public al statului și din administrarea Regiei Naționale a Pădurilor — Romsilva în domeniul public al comunei Ibănești, județul Mureș.....	2-4
ACTE ALE ORGANELOR DE SPECIALITATE ALE ADMINISTRAȚIEI PUBLICE CENTRALE	
1.068. — Ordin al ministrului transporturilor și infrastructurii pentru publicarea acceptării amendamentelor la Codul internațional din 2000 pentru siguranța navelor de mare viteză (Codul HSC 2000), adoptate de Organizația Maritimă Internațională prin Rezoluția MSC.499(105) a Comitetului de siguranță maritimă din 28 aprilie 2022.....	4-15
2.680. — Ordin al ministrului sănătății pentru abrogarea Ordinului ministrului sănătății nr. 188/2004 privind constituirea Registrului operativ național al bolilor profesionale și a Centrului național de coordonare metodologică și informare privind bolile profesionale	16

HOTĂRĂRI ALE GUVERNULUI ROMÂNIEI

GUVERNUL ROMÂNIEI

HOTĂRÂRE

privind actualizarea descrierii tehnice și a valorii de inventar ale unui drum forestier, precum și trecerea, cu titlu gratuit, a unui tronson de drum și a terenului aferent din domeniul public al statului și din administrarea Regiei Naționale a Pădurilor — Romsilva în domeniul public al comunei Ibănești, județul Mureș

Având în vedere prevederile art. 21 și 22 din Ordonanța Guvernului nr. 81/2003 privind reevaluarea și amortizarea activelor fixe aflate în patrimoniul instituțiilor publice, aprobată prin Legea nr. 493/2003, cu modificările și completările ulterioare, precum și ale art. 2 din Hotărârea Guvernului nr. 1.705/2006 pentru aprobarea inventarului centralizat al bunurilor din domeniul public al statului, cu modificările și completările ulterioare,

în temeiul art. 108 din Constituția României, republicată, al art. 1 alin. (1) și art. 2 din Legea nr. 192/2010 privind trecerea unor drumuri forestiere, a căilor ferate forestiere și a lucrărilor de corectare a torenților din domeniul public al statului și din administrarea Regiei Naționale a Pădurilor — Romsilva în domeniul public al unor unități administrativ-teritoriale și în administrarea consiliilor locale ale acestora, cu modificările și completările ulterioare, al art. 869 din Legea nr. 287/2009 privind Codul civil, republicată, cu modificările și completările ulterioare, precum și al art. 288 și 292 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 57/2019 privind Codul administrativ, cu modificările și completările ulterioare,

Guvernul României adoptă prezenta hotărâre.

Art. 1. — Se aprobă actualizarea descrierii tehnice și a valorii de inventar ale unui drum forestier aflat în domeniul public al statului și în administrarea Regiei Naționale a Pădurilor — Romsilva, având datele de identificare prevăzute în anexa nr. 1, ca urmare a efectuării lucrărilor de cadastru și publicitate imobiliară și reevaluării.

Art. 2. — Se aprobă trecerea, cu titlu gratuit, a unui tronson de drum forestier, având datele de identificare prevăzute în anexa nr. 2, din domeniul public al statului și din administrarea Regiei Naționale a Pădurilor — Romsilva în domeniul public al comunei Ibănești, județul Mureș, în scopul întreținerii, reabilitării și modernizării acestuia.

Art. 3. — (1) Se aprobă trecerea, cu titlu gratuit, a terenului aferent tronsonului de drum forestier prevăzut la art. 2 din domeniul public al statului și din administrarea Regiei Naționale a Pădurilor — Romsilva în domeniul public al comunei Ibănești, județul Mureș, având datele de identificare prevăzute în anexa nr. 3, în scopul întreținerii, reabilitării și modernizării acestuia.

(2) Pentru terenul aferent tronsonului de drum forestier prevăzut la alin. (1), Consiliul Local al Comunei Ibănești asigură respectarea regimului silvic potrivit prevederilor art. 5 alin. (1) și (2) din Legea nr. 192/2010 privind trecerea unor drumuri forestiere, a căilor ferate forestiere și a lucrărilor de corectare a torenților din domeniul public al statului și din administrarea Regiei Naționale a Pădurilor — Romsilva în domeniul public

al unor unități administrativ-teritoriale și în administrarea consiliilor locale ale acestora, cu modificările și completările ulterioare.

(3) Ministerul Mediului, Apelor și Pădurilor, prin structurile teritoriale competente, are responsabilitatea de a monitoriza respectarea prevederilor alin. (2).

Art. 4. — Predarea-preluarea tronsonului de drum forestier prevăzut la art. 2 și a terenului aferent acestuia prevăzut la art. 3 alin. (1) se va face pe bază de protocol încheiat între părțile interesate, în termen de 30 de zile de la data intrării în vigoare a prezentei hotărâri, cu respectarea art. 5 din Normele metodologice referitoare la criteriile și modalitățile practice de aplicare a prevederilor Legii nr. 192/2010 privind trecerea unor drumuri forestiere, a căilor ferate forestiere și a lucrărilor de corectare a torenților din domeniul public al statului și din administrarea Regiei Naționale a Pădurilor — Romsilva în domeniul public al unor unități administrativ-teritoriale și în administrarea consiliilor locale ale acestora, aprobate prin Ordinul ministrului apelor și pădurilor nr. 1.019/2019.

Art. 5. — Ministerul Mediului, Apelor și Pădurilor, împreună cu Ministerul Finanțelor, va opera modificarea corespunzătoare a anexei nr. 12 la Hotărârea Guvernului nr. 1.705/2006 pentru aprobarea inventarului centralizat al bunurilor din domeniul public al statului, cu modificările și completările ulterioare.

Art. 6. — Anexele nr. 1—3 fac parte integrantă din prezenta hotărâre.

PRIM-MINISTRU
ION-MARCEL CIOLACU

Contrasemnează:
Ministrul mediului, apelor și pădurilor,
Mircea Fechet
p. Ministrul dezvoltării,
lucrărilor publice și administrației,
Marin Țole,
secretar de stat
Ministrul finanțelor,
Marcel-Ioan Boloș

DATELE DE IDENTIFICARE
ale drumului forestier aflat în domeniul public al statului și în administrarea Regiei Naționale a Pădurilor — Romsilva,
pentru care se actualizează descrierea tehnică și valoarea de inventar

Nr. crt.	Nr. MF	Codul de clasificare	Denumirea	Descrierea datelor și a elementelor tehnice de identificare ale bunurilor aflate în domeniul public al statului și în administrarea Regiei Naționale a Pădurilor — Romsilva, conform anexei nr. 12 la Hotărârea Guvernului nr. 1.705/2006	Descrierea datelor și a elementelor tehnice de identificare ale bunurilor aflate în domeniul public al statului și în administrarea Regiei Naționale a Pădurilor — Romsilva, actualizate conform amenajamentului silvic	Valoarea actuală MF (lei)	Valoarea (lei)	Situația juridică actuală a drumului
1	11683	8.04.04	DAF Dobarea (Dobârlea)	Lungime — 11,84 km, Suprafață — ha CF —	Lungime — 11,84 km, Suprafață — 7,04 ha CF nr. 52063 Ibănești, CF nr. 52064 Ibănești, CF nr. 52060 Ibănești, CF nr. 51159 Hodac, CF nr. 51156 Hodac, CF nr. 51157 Hodac, CF nr. 51158 Hodac, CF nr. 51160 Hodac, CF nr. 51161 Hodac, CF nr. 51162 Hodac, CF nr. 52047 Ibănești, CF nr. 51163 Hodac, CF nr. 51164 Hodac, CF nr. 52048 Ibănești, CF nr. 52049 Ibănești, CF nr. 51166 Hodac, CF nr. 51167 Hodac, CF nr. 51168 Hodac, CF nr. 51169 Hodac, CF nr. 51170 Hodac, CF nr. 51171 Hodac, CF nr. 52050 Ibănești, CF nr. 52051 Ibănești, CF nr. 51172 Hodac, CF nr. 51173 Hodac, CF nr. 52052 Ibănești	2.674.297	2.940.354	Statul Român, domeniul public, în administrarea Regiei Naționale a Pădurilor — Romsilva CUI 1590120
TOTAL						2.674.297	2.940.354	

DATELE DE IDENTIFICARE
ale tronsonului de drum forestier care se transmite din domeniul public al statului și din administrarea
Regiei Naționale a Pădurilor — Romsilva în domeniul public al comunei Ibănești, județul Mureș

Nr. crt.	Denumirea drumului forestier	Codul de clasificare	Indicativul drumului în amenajament	Lungime — km —	Suprafață — ha —	Persoana juridică de la care trece bunul imobil	Persoana juridică la care trece bunul imobil	Nr. de inventar MF	Valoarea de inventar MF — lei —	Valoarea de inventar cu care se transmite bunul — lei —	Cartea funciară
0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1	DAF Dobarea (Dobârlea)	8.04.04	U.P. III Tireu, u.a. 121D % O.S. Fâncel	3,806	2,2546	Statul român, din administrarea Regiei Naționale a Pădurilor — Romsilva C.U.I. 1590120	Comuna Ibănești, județul Mureș, C.U.I. 4641539	11683 parțial	2.940.354	945.185	C.F. nr. 52063 Ibănești; C.F. nr. 52064 Ibănești
TOTAL									2.940.354	945.185	

DATELE DE IDENTIFICARE

ale terenului aferent tronsonului de drum forestier care se transmite din domeniul public al statului și din administrarea Regiei Naționale a Pădurilor — Romsilva în domeniul public al comunei Ibănești, județul Mureș

Nr. crt.	Amplasamentul terenului	Codul de clasificare	Persoana juridică de la care trece cu titlu gratuit bunul imobil	Persoana juridică la care trece cu titlu gratuit bunul imobil	Localizarea terenului în cadastrul forestier și în cadastrul general	Suprafața — ha —	Nr. de inventar MF	Situația juridică (actuală)
0	1	2	3	4	5	6	7	8
1	Comuna Ibănești, județul Mureș	8.04.02	Statul român, din administrarea Regiei Naționale a Pădurilor — Romsilva CUI 1590120	Comuna Ibănești, județul Mureș C.U.I. 4641539	U.P. III Tireu, u.a. 121D C.F. nr. 52063 Ibănești; C.F. nr. 52064 Ibănești	2,2546	1364 parțial	În administrarea Regiei Naționale a Pădurilor — Romsilva, potrivit Legii nr. 46/2008 — Codul silvic republicată, cu modificările și completările ulterioare

ACTE ALE ORGANELOR DE SPECIALITATE ALE ADMINISTRAȚIEI PUBLICE CENTRALE

MINISTERUL TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII

ORDIN

pentru publicarea acceptării amendamentelor la Codul internațional din 2000 pentru siguranța navelor de mare viteză (Codul HSC 2000), adoptate de Organizația Maritimă Internațională prin Rezoluția MSC.499(105) a Comitetului de siguranță maritimă din 28 aprilie 2022

Având în vedere Referatul Direcției transport naval nr. 45.061/2.200 din 31.01.2024 privind publicarea acceptării amendamentelor la Codul internațional din 2000 pentru siguranța navelor de mare viteză (Codul HSC 2000), adoptate de Organizația Maritimă Internațională prin Rezoluția MSC.499(105) a Comitetului de siguranță maritimă din 28 aprilie 2022,

ținând seama de prevederile art. VIII (b)(vi)(2)(bb) și ale art. VIII (b)(vii)(2) din Convenția internațională din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare (SOLAS 1974), la care România a aderat prin Decretul Consiliului de Stat nr. 80/1979, și ale art. 1 din Ordinul ministrului transporturilor nr. 1.033/2008 privind publicarea acceptării Codului internațional din 2000 pentru siguranța navelor de mare viteză (Codul HSC 2000), precum și a amendamentelor la acesta, adoptate de Organizația Maritimă Internațională prin rezoluțiile MSC.175(79) și MSC.222(82) ale Comitetului Securității Maritime din anul 2004, respectiv 2006,

în temeiul prevederilor art. 4 alin. (1) din Ordonanța Guvernului nr. 42/1997 privind transportul maritim și pe căile navigabile interioare, republicată, cu modificările și completările ulterioare, precum și ale art. 9 alin. (4) din Hotărârea Guvernului nr. 370/2021 privind organizarea și funcționarea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, cu modificările și completările ulterioare,

ministrul transporturilor și infrastructurii emite prezentul ordin.

Art. 1. — Se publică amendamentele la Codul internațional din 2000 pentru siguranța navelor de mare viteză (Codul HSC 2000), adoptate de Organizația Maritimă Internațională prin Rezoluția MSC.499(105) a Comitetului de siguranță maritimă

din 28 aprilie 2022, prevăzută în anexa care face parte integrantă din prezentul ordin.

Art. 2. — Autoritatea Navală Română va duce la îndeplinire prevederile prezentului ordin.

Art. 3. — Prezentul ordin se publică în Monitorul Oficial al României, Partea I.

Ministrul transporturilor și infrastructurii,
Sorin-Mihai Grindeanu

ANEXA 6

REZOLUȚIA MSC.499(105)
(adoptată la 28 aprilie 2022)

Amendamente la Codul internațional din 2000 pentru siguranța navelor de mare viteză (Codul HSC 2000)

Comitetul de siguranță maritimă, amintind articolul 28(b) al Convenției privind crearea Organizației Maritime Internaționale referitor la funcțiile Comitetului, luând notă de Rezoluția MSC.97(73), prin care a adoptat Codul internațional din 2000 pentru siguranța navelor de mare viteză („Codul HSC din 2000”), care a devenit obligatoriu în temeiul capitolului X al Convenției internaționale pentru ocrotirea vieții omenești pe mare, 1974 („Convenția”),

luând notă, de asemenea, de articolul VIII (b) și regula X/1.2 din Convenție privind procedura de revizuire a Codului HSC din 2000,

luând în considerare că, la cea de-a 105-a sesiune, amendamentele la Codul HSC din 2000 au fost propuse și diseminate în conformitate cu articolul VIII (b)(i) din Convenție,

1 adoptă, în conformitate cu articolul VIII (b)(iv) din Convenție, amendamentele la Codul HSC 2000, al cărui text este prevăzut în anexa la prezenta rezoluție;

2 stabilește, în conformitate cu articolul VIII (b)(vi)(2)(bb) din Convenție, că amendamentele menționate se vor considera ca fiind acceptate la 1 iulie 2023, cu excepția cazului în care, înainte de această dată, mai mult de o treime din guvernele contractante la Convenție sau guvernele contractante ale căror flote comerciale combinate constituie nu mai puțin de 50% din tonajul brut al flotei comerciale mondiale au notificat obiecțiile lor față de amendamente;

3 invită guvernele contractante la Convenție să ia notă că, în conformitate cu articolul VIII (b)(vii)(2) din Convenție, amendamentele vor intra în vigoare la 1 ianuarie 2024, după acceptarea acestora în conformitate cu paragraful 2 de mai sus;

4 solicită secretarului general, în sensul articolului VIII (b)(v) din Convenție, să transmită copii certificate ale prezentei rezoluții și textul amendamentelor cuprinse în anexă tuturor guvernelor statelor contractante la Convenție;

5 solicită, de asemenea, secretarului general să transmită copii ale prezentei rezoluții și ale anexei acesteia membrilor Organizației care nu sunt guverne contractante la Convenție.

ANEXĂ
la Rezoluția MSC.499(105)

AMENDAMENTE

la Codul internațional din 2000 pentru siguranța navelor de mare viteză (Codul HSC 2000)

CAPITOLUL 8

Mijloace și dispozitive de salvare

1 Paragrafele 8.2.1, 8.2.1.1 și 8.2.1.2 sunt înlocuite cu următoarele:

„8.2.1 [Rezervat*]

* A se consulta prevederile referitoare la aparatura radiotelefonică VHF de emisie-recepție și dispozitivele de localizare pentru căutare și salvare din capitolul 14. Paragraful 8.2.1 a fost intenționat lăsat fără conținut pentru a se evita renumerotarea paragrafelor existente.”

CAPITOLUL 14

Radiocomunicații

2 Textul capitolului 14 (Radiocomunicații) se înlocuiește cu următoarele:

„14.1 Domeniul de aplicare

14.1.1 Dacă nu se prevede în mod expres altfel, prezentul capitol se aplică tuturor navelor specificate în 1.3.1 și 1.3.2.

14.1.2 Prezentul capitol nu se aplică navelor supuse prevederilor prezentului cod, dacă astfel de nave navighează în apele Marilor Lacuri ale Americii de Nord, precum și în apele care le leagă sau se varsă în ele, până la limita de est, constituită de ieșirea din aval a ecluzei St. Lambert din Montreal, în provincia Quebec, Canada¹.

14.1.3 Nicio prevedere din acest capitol nu ar trebui să împiedice utilizarea de către orice navă, ambarcațiune de salvare sau persoană aflată în pericol a oricăror mijloace aflate

la dispoziția lor pentru a atrage atenția, a-și face cunoscută poziția și a obține ajutor.

14.2 Termeni și definiții

14.2.1 În scopul aplicării prezentului capitol, următorii termeni trebuie să aibă sensurile definite mai jos:

.1 AIS-SART înseamnă un transmițător pentru căutare și salvare al sistemului automat de identificare a navelor capabil să funcționeze pe frecvențe dedicate AIS [161,975 MHz (AIS1) și 162,025 MHz (AIS2)].

.2 *Comunicații punte-către-punte* înseamnă radiocomunicații de siguranță între nave de la postul din care se efectuează în mod normal navigația navei.

.3 *Veghea radio continuă* înseamnă că veghea radio și ascultarea în cauză nu vor fi întrerupte decât pentru intervale scurte atunci când capacitatea de recepție a navei este împiedicată sau blocată de propriile sale comunicații sau când instalațiile sunt supuse întreținerii sau verificărilor periodice.

.4 *Apel selectiv numeric (ASN)* înseamnă o tehnică ce folosește coduri digitale care permit unei stații radio stabilirea contactului cu o altă stație sau grup de stații și transferul informațiilor către acestea și care sunt în conformitate cu recomandările pertinente ale Sectorului Radiocomunicații din cadrul Uniunii Internaționale a Telecomunicațiilor (ITU-R).

.5 *Radiobaliză pentru localizarea sinistrelor (EPIRB)* înseamnă un transmițător care funcționează în banda de frecvență 406,0—406,1 MHz capabil să transmită prin satelit o

¹ Astfel de nave sunt supuse prevederilor speciale referitoare la radio din motive de siguranță, astfel cum sunt cuprinse în Acordul relevant dintre Canada și Statele Unite ale Americii.

avertizare de primejdie către un centru de coordonare a salvării și să transmită semnale pentru localizarea pe ecranul radarului.

.6 *Radiocomunicații generale* înseamnă comunicații, altele decât comunicațiile pentru cazuri de primejdie, de urgență și de siguranță.

.7 *Sistemul mondial pentru caz de sinistru și pentru siguranța navigației pe mare (GMDSS)* înseamnă un sistem care îndeplinește funcțiile prevăzute în paragraful 14.5.

.8 *Identitățile Sistemului mondial pentru caz de sinistru și pentru siguranța navigației pe mare (GMDSS)* înseamnă informațiile care poate fi transmise pentru a identifica în mod unic nava sau ambarcațiunile de salvare și mijloacele de salvare care sunt asociate acestora. Aceste identități sunt indicativul de apel al navei, identitatea în Serviciul Mobil Maritim (MMSI), identitatea sistemului hexadecimale EPIRB, identitățile serviciilor maritime mobile, indicativul de apel al navei, identitățile în serviciul mobil prin satelit recunoscut și identitățile numerelor de serie ale echipamentelor navei.

.9 *Localizare* înseamnă reperarea navelor, ambarcațiunilor, aeronavelor, ambarcațiunilor de salvare sau persoanelor aflate în primejdie.

.10 *Informații privind siguranța navigației maritime (MSI)*² înseamnă avize de navigație și meteorologice, buletine meteorologice și alte mesaje urgente referitoare la siguranță, care sunt transmise navelor și ambarcațiunilor.

.11 *Radar SART* înseamnă un transponder pentru căutare și salvare care funcționează pe frecvențele radar în banda de frecvențe 9,2—9,5 GHz.

.12 *Regulamentul radiocomunicațiilor* înseamnă Regulamentul radiocomunicațiilor anexat sau considerat a fi anexat la cea mai recentă convenție a Uniunii Internaționale a Telecomunicațiilor care este în vigoare la un moment dat.

.13 *Serviciul mobil prin satelit recunoscut* înseamnă orice serviciu care operează printr-un sistem de navigație prin satelit și este recunoscut de către Organizație pentru a fi utilizat în GMDSS.

.14 *Serviciul prin satelit ce operează pe frecvența 406 MHz* înseamnă un serviciu care funcționează printr-un sistem prin satelit cu disponibilitate globală conceput pentru a detecta EPIRB-uri care transmit în banda de frecvență 406,0—406,1 MHz.

.15 *Zona maritimă A1* înseamnă o zonă inclusă în aria de acoperire a cel puțin unei stații radiotelefonice de coastă pe frecvențe foarte înalte (VHF), în care alertarea ASN este disponibilă în mod continuu, așa cum este definită de un guvern contractant la Convenție.³

.16 *Zona maritimă A2* înseamnă o zonă, excluzând zona maritimă A1, inclusă în aria de acoperire radiofonică a cel puțin unei stații de coastă pe unde medii MF și în care alertarea ASN este disponibilă în mod continuu, așa cum este definită de un guvern contractant la Convenție.³

.17 *Zona maritimă A3* înseamnă o zonă, excluzând zonele maritime A1 și A2, inclusă în aria de acoperire a unui serviciu mobil prin satelit recunoscut în care alertarea este disponibilă în mod continuu.

.18 *Zona maritimă A4* înseamnă o zonă situată în afara zonelor maritime A1, A2 și A3.

14.2.2 Toți ceilalți termeni și abrevierile care se utilizează în prezentul capitol și care sunt definite în Regulamentul Radiocomunicațiilor și în Convenția internațională din 1979 privind căutarea și salvarea pe mare (Convenția SAR), astfel cum poate fi amendată, trebuie să aibă sensurile definite în acele regulamente și în Convenția SAR.

14.3 Scutiri

14.3.1 Guvernele contractante consideră că este de dorit în mod special să nu se abată de la cerințele prezentului capitol; totuși, Administrația, împreună cu statul portului principal, poate acorda anumitor nave scutiri parțiale sau condiționate de la cerințele regulilor 14.7 până la 14.11, cu condiția ca:

.1 aceste nave să corespundă cerințelor funcționale precizate în regula 14.5; și

.2 Administrația să fi avut în vedere efectul pe care îl pot avea asemenea scutiri asupra eficienței generale a serviciului pentru siguranța tuturor navelor și ambarcațiunilor.

14.3.2 O scutire poate fi acordată conform paragrafului 14.3.1 numai:

.1 în cazul în care condițiile ce afectează siguranța sunt astfel încât aplicarea completă a regulilor 14.7 până la 14.11 nu este rezonabilă sau necesară; sau

.2 în situații excepționale, pentru un singur voiaj, în afara zonei sau zonelor maritime pentru care nava este echipată.

14.3.3 Fiecare Administrație trebuie să prezinte Organizației un raport ce va cuprinde toate scutirile acordate conform paragrafelor 14.3.1 și 14.3.2, indicând motivele pentru acordarea unor astfel de scutiri.⁴

14.4 Identități ale Sistemului mondial pentru caz de sinistru și pentru siguranța navigației pe mare (GMDSS)

14.4.1 Această secțiune se aplică tuturor navelor pentru toate voiajele.

14.4.2 Fiecare Administrație se angajează să se asigure că sunt luate măsurile corespunzătoare pentru înregistrarea identităților Sistemului mondial pentru caz de sinistru și pentru siguranța navigației pe mare (GMDSS) și pentru comunicarea acestor identități centrelor de coordonare a salvării pe mare în decurs de 24 de ore. După caz, organizațiile internaționale care țin o evidență a acestor identități, cum ar fi baza maritimă a ITU (MARS), trebuie să fie notificate de Administrație acelora cărora le-au fost atribuite.

14.5 Cerințe funcționale⁵

14.5.1 În timp ce este pe mare, fiecare navă trebuie să fie capabilă:

.1 să îndeplinească funcțiile GMDSS, care sunt următoarele:

.1 să transmită alerte de primejdie navă-către-coastă cu ajutorul a cel puțin două mijloace distincte și independente, fiecare folosind un serviciu de radiocomunicații diferit;

.2 să recepționeze alerte de primejdie retransmise coastă-către-navă;

.3 să transmită și să recepționeze alerte de primejdie navă-către-navă;

.4 să transmită și să recepționeze comunicații de coordonare în acțiunile de căutare și salvare;

.5 să transmită și să recepționeze comunicații de la fața locului;

.6 să transmită și să recepționeze semnale de localizare⁶;

² A se consulta *Manualul comun IMO/IHO/WMO privind informațiile referitoare la siguranța maritimă (MSI)* (MSC.1/Circ.1.310, astfel cum a fost revizuită).

³ A se consulta *Prevederile pentru serviciile radio din cadrul Sistemului mondial pentru caz de sinistru și pentru siguranța navigației pe mare (GMDSS)* Rezoluția MSC.509(105).

⁴ Scutirile ar trebui să fie raportate prin Sistemul Global Integrat de Informații privind transporturile maritime (GISIS) al Organizației, cu referire la eliberarea certificatelor de scutire în conformitate cu Convenția SOLAS din 1974 și amendamentele la aceasta (Circulara SLS.14/Circ.115, astfel cum a fost modificată).

⁵ Ar trebui să se ia notă cu privire la faptul că navele care îndeplinesc funcții GMDSS ar trebui să utilizeze *Linii directe pentru evitarea alertelor de primejdie false* [Rezoluția MSC.514(105)].

⁶ Se vor consulta, de asemenea, 13.5 și 13.15, după caz.

- .7 să recepționeze informații privind Serviciul Mobil Maritim (MSI)⁷;
- .8 să transmită și să recepționeze comunicații de urgență și de siguranță; și
- .9 să transmită și să recepționeze comunicații punte-către-punte; și
- .2 să transmită și să recepționeze radiocomunicații generale.

14.6 Instalații radio

14.6.1 Fiecare navă ar trebui să fie prevăzută cu instalații radio care, pe tot parcursul voiajului stabilit, să poată îndeplini cerințele funcționale prevăzute în 14.5 și, în cazul în care nu este scutită în conformitate cu 14.3, respectând cerințele 14.7, în funcție de zona sau zonele maritime prin care va trece în timpul voiajului stabilit, cerințele corespunzătoare prevăzute în oricare din paragrafele 14.8, 14.9, 14.10 sau 14.11.

14.6.2 Fiecare instalație radio ar trebui:

.1 să fie amplasată astfel încât utilizarea sa corespunzătoare să nu fie afectată de nicio interferență dăunătoare de origine mecanică, electrică sau de altă origine și astfel încât să i se asigure compatibilitatea electromagnetică și evitarea interacțiunii dăunătoare cu alte instalații și sisteme;

.2 să fie amplasată astfel încât să i se asigure cel mai înalt grad de siguranță posibil și cele mai bune disponibilități operaționale;

.3 să fie protejată împotriva efectelor dăunătoare ale apei, temperaturilor extreme și ale altor condiții de mediu nefavorabile;

.4 să fie prevăzută cu surse de iluminare electrice permanente și fiabile, independente de sursele principale de energie electrică, în scopul iluminării adecvate a comenzilor radio necesare exploatării instalației radio; și

.5 să fie marcată clar cu identitatea Sistemului mondial pentru caz de sinistru și pentru siguranța navigației pe mare (GMDSS), după caz, pentru a fi utilizată de către operatorul instalației radio.

14.6.3 Comanda canalelor radiotelefonice VHF (pe unde metrice), necesară pentru siguranța navigației, ar trebui să fie ușor accesibilă pe puntea de navigație, în apropiere de postul de comandă, și, dacă este necesar, ar trebui să existe posibilitatea stabilirii conexiunilor de radiocomunicații de pe părțile laterale ale punții de navigație. Pentru a îndeplini ultima cerință menționată mai sus se poate utiliza echipamentul portabil VHF (pe unde metrice).

14.6.4 La navele de pasageri ar trebui să fie instalat un panou pentru cazuri de sinistru în postul de comandă, care ar trebui:

.1 să conțină fie un singur buton care, atunci când este acționat, declanșează o alertă de primejdie utilizând toate instalațiile de radiocomunicații prevăzute la bord în acest scop sau un buton pentru fiecare instalație în parte;

.2 să indice clar și vizibil dacă vreunul din butoane sau butoanele au fost acționate; și

.3 să fie prevăzut cu mijloace pentru împiedicarea acționării din greșeală a butonului sau butoanelor specificate în 14.6.4.1 și 14.6.4.2.

14.6.5 Dacă la navele de pasageri o radiobaliză pentru localizarea sinistrelor prin satelit (EPIRB) este utilizată ca mijloc secundar de alertă în caz de primejdie și nu este activată de la distanță din tabloul de distribuție de avarie, o radiobaliză suplimentară pentru localizarea sinistrelor prin satelit, instalată în timonă lângă postul de comandă, ar trebui să fie acceptată.

14.6.6 La navele de pasageri, la postul de comandă, ar trebui să fie instalat un panou pentru cazuri de sinistru, care:

.1 ar trebui să asigure semnalizarea vizuală și sonoră a oricărei alarme sau alerte de primejdie primite la bord;

.2 ar trebui să indice prin ce serviciu de radiocomunicații au fost primite alertele de primejdie; și

.3 să poată fi combinat cu tabloul de distribuție de avarie menționat în 14.6.4.

14.7 Instalația radio: generalități

14.7.1 Toate navele vor trebui să fie prevăzute cu:

.1 o instalație radio VHF (pe unde metrice) care poate să transmită și să recepționeze comunicații în scopul efectuării comunicațiilor de primejdie, de urgență și de siguranță:

.1 ASN pe frecvența 156,525 MHz (canalul 70). Ar trebui să fie posibilă inițierea transmiterii alertelor de primejdie pe canalul 70 din postul din care se efectuează în mod normal navigația navei; și

.2 în radiotelefonie pe frecvențele 156,300 MHz (canalul 6), 156,650 MHz (canalul 13) și 156,800 MHz (canalul 16);

.2 o instalație radio capabilă să mențină o supraveghere continuă ASN pe canalul 70 VHF, care poate fi separată sau combinată cu cea prevăzută în 14.7.1.1.1;

.3 un transmițător radar SART sau AIS-SART, care:

.1 va trebui să fie depozitat astfel încât să poată fi utilizat cu ușurință; și

.2 să poată fi unul dintre cele prevăzute în 14.7.2.1 pentru ambarcațiunile de salvare;

.4 unul sau mai multe aparate de recepție care au capacitatea să primească MSI și informații privind căutarea și salvarea, pe parcursul întregului voiaj în care este angajată nava;⁸

.5 o EPIRB⁹ care va trebui să fie:

.1 instalată într-o poziție ușor accesibilă;

.2 pregătită pentru a fi eliberată imediat manual și a putea fi transportată de o persoană la bordul unei ambarcațiuni de salvare;

.3 capabilă să plutească liber în cazul în care nava se scufundă și să poată fi activată automat atunci când plutește; și

.4 disponibilă pentru a fi activată manuală; și

.6 o instalație radio care are capacitatea să transmită și să recepționeze radiocomunicații generale care funcționează pe frecvențe de lucru în banda cuprinsă între 156 MHz și 174 MHz. Această cerință poate să fie îndeplinită prin adăugarea acestei specificații în echipamentul prevăzut în 14.7.1.1.

14.7.2 Fiecare navă de pasageri de mare viteză și fiecare navă de marfă de mare viteză cu un tonaj brut de 500 sau mai mult trebuie să fie prevăzute cu cel puțin:

.1 un transmițător radar SART sau AIS-SART în fiecare bord al navei; și

.2 trei aparate radiotelefonice VHF de emisie-recepție.

14.7.3 Dispozitivele radar SART sau AIS-SART prevăzute în 14.7.2.1 ar trebui să fie depozitate în astfel de amplasamente încât să poată fi plasate rapid în oricare dintre plutele de salvare. Ca alternativă, un radar SART sau AIS-SART ar trebui să poată fi depozitat în fiecare dintre ambarcațiunile de salvare.

14.7.4 Fiecare navă de pasageri va trebui să fie prevăzută cu mijloacele pentru radiocomunicații de emisie-recepție la fața locului, în scopuri de căutare și salvare, utilizând frecvențele aeronautice 121,5 MHz și 123,1 MHz din locul din care se efectuează în mod normal navigația. Acestea pot fi și portabile.

⁷ Ar trebui să fie remarcat faptul că navele pot avea nevoie să primească anumite informații privind siguranța maritimă în timp ce se află în port.

⁸ A se consulta *Îndrumările pentru primirea informațiilor privind siguranța maritimă și a informațiilor referitoare la căutare și salvare, în conformitate cu prevederile Sistemului Global de Primejdie și Siguranță Maritimă (GMDSS)* (MSC.1/Circ.1.645).

⁹ A se consulta *Capacitatea operațională și tehnică în materie de căutare și salvare* [Rezoluția A.616(15)].

14.8 Instalația radio: zona maritimă A1

14.8.1 Suplimentar îndeplinirii cerințelor regulii 14.7, fiecare navă angajată în voiaje efectuate exclusiv în zona maritimă A1 trebuie să fie prevăzută cu o instalație radio care are capacitatea să inițieze transmiterea alertelor navă-către-coastă din postul din care se efectuează în mod normal navigația și care să funcționeze fie:

- .1 printr-un serviciu prin satelit pe 406 MHz; sau
- .2 pe frecvența MF utilizând ASN, în cazul în care nava este angajată în voiaje în cadrul zonei de acoperire a stațiilor de coastă pe frecvența MF, echipate cu ASN; sau
- .3 pe frecvență înaltă (HF) utilizând ASN; sau
- .4 printr-un serviciu mobil prin satelit recunoscut stație-navă-uscăt.

14.8.2 Cerința prevăzută în 14.8.1.1 poate fi îndeplinită prin instalarea:

- .1 unei radiobalize EPIRB prevăzute în 14.7.1.5 în apropierea postului din care se efectuează în mod normal navigația navei, dar dintr-o locație în care să poată pluti în continuare liberă față de navă în caz de urgență; sau
- .2 unei radiobalize EPIRB prevăzute în 14.7.1.5 în altă parte a navei, cu condiția ca această radiobaliză EPIRB să aibă un mijloc de activare de la distanță care este instalat în apropierea postului din care se efectuează în mod normal navigația navei; sau
- .3 celei de-a doua radiobalize EPIRB în apropierea postului din care se efectuează în mod normal navigația navei.

14.9 Instalația radio: zona maritimă A2

14.9.1 Suplimentar respectării prevederilor din 14.7, fiecare navă angajată în voiaje în cadrul zonei maritime A2 va trebui să fie prevăzută cu:

- .1 o instalație radio MF care are capacitatea să transmită și să recepționeze în scopul efectuării comunicațiilor pentru cazuri de primejdie, de urgență și în scopuri de siguranță, pe frecvențele:

- .1 2187,5 kHz utilizând ASN; și
- .2 2182 kHz utilizând radiotelefonie;

.2 o instalație radio care are capacitatea să mențină o veghe continuă ASN pe frecvența de 2187,5 kHz, care poate să fie separată sau combinată cu cea prevăzută în 14.9.1.1; și

.3 un mijloc secundar de inițiere a transmiterii alertelor de primejdie navă-către-coastă, printr-un serviciu radio, altul decât cel ce funcționează pe MF, și care funcționează fie:

- .1 printr-un serviciu prin satelit pe 406 MHz; sau
- .2 pe frecvență înaltă (HF) utilizând ASN; sau
- .3 printr-o stație terestră de navă pentru un serviciu mobil prin satelit recunoscut.

14.9.2 Va trebui să existe posibilitatea inițierii transmiterii alertelor de primejdie prin instalațiile radio specificate în 14.9.1.1 și 14.9.1.3 din postul din care se efectuează în mod normal navigația navei.

14.9.3 Prevederea din 14.9.1.3.1 poate fi îndeplinită prin instalarea:

- .1 unei radiobalize EPIRB prevăzute în 14.7.1.5 în apropierea postului din care se efectuează în mod normal navigația navei, dar într-un loc în care să poată pluti în continuare liberă de navă în caz de urgență; sau
- .2 unei radiobalize EPIRB prevăzute în 14.7.1.5 în altă parte a navei, cu condiția ca această radiobaliză EPIRB să aibă un mijloc de activare de la distanță care este instalat în apropierea postului din care se efectuează în mod normal navigația navei; sau
- .3 celei de-a doua radiobalize EPIRB instalate în apropierea postului din care se efectuează în mod normal navigația navei.

14.9.4 În plus, nava ar trebui să fie capabilă să transmită și să recepționeze radiocomunicații generale fie:

- .1 printr-o instalație radio care funcționează pe frecvențe de lucru în benzile cuprinse între 1605 kHz și 4000 kHz sau între 4000 kHz și 27500 kHz. Această prevedere poate fi îndeplinită prin adăugarea acestei caracteristici în echipamentul specificat în 14.9.1.1; sau
- .2 printr-o stație terestră de navă pentru un serviciu mobil prin satelit recunoscut.

14.10 Instalația radio: zona maritimă A3

14.10.1 Suplimentar respectării cerințelor regulii 14.7, fiecare navă angajată în voiaje în cadrul zonei maritime A3 va trebui să fie prevăzută cu:

.1 o stație terestră de navă pentru un serviciu mobil prin satelit recunoscut, capabilă:

- .1 să transmită și să recepționeze comunicațiile în caz de primejdie, de urgență și în scopuri de siguranță;
- .2 să inițieze și să recepționeze apeluri prioritare de primejdie; și
- .3 să mențină supravegherea releelor pentru alertele de primejdie retransmise coastă-către-navă, inclusiv cele direcționate spre zonele geografice specific definite;

.2 o instalație radio MF care are capacitatea să transmită și să recepționeze comunicații în caz de primejdie, de urgență și în scopuri de siguranță, pe frecvențele:

- .1 2187,5 kHz utilizând ASN; și
- .2 2182 kHz utilizând radiotelefonie;

.3 o instalație radio care are capacitatea să mențină o veghe continuă ASN pe frecvența de 2187,5 kHz, care poate fi separată de sau combinată cu cea prevăzută în 14.10.1.2; și

.4 un mijloc secundar de inițiere a transmiterii alertelor de primejdie navă-către-coastă printr-un serviciu radio care funcționează fie:

- .1 printr-un serviciu prin satelit pe 406 MHz; sau
- .2 pe frecvență înaltă (HF) utilizând ASN; sau
- .3 prin orice serviciu mobil prin satelit recunoscut pe o stație terestră de navă suplimentară.

14.10.2 Trebuie să fie posibilă inițierea transmisiilor alertelor de primejdie prin intermediul instalațiilor radio specificate în 14.10.1.1, 14.10.1.2 și 14.10.1.4 din postul din care se conduce în mod normal navigația navei.

14.10.3 Cerința din 14.10.1.4.1 poate fi îndeplinită prin instalarea:

- .1 unei radiobalize EPIRB prevăzute în 14.7.1.5 în apropierea postului din care se efectuează în mod normal navigația navei, dar dintr-un loc în care să poată pluti în continuare liberă față de navă în caz de urgență; sau
- .2 unei radiobalize EPIRB prevăzute în 14.7.1.5 în altă parte a navei, cu condiția ca această radiobaliză EPIRB să aibă un mijloc de activare de la distanță, care este instalat în apropierea postului din care se conduce în mod normal navigația navei; sau
- .3 celei de-a doua radiobalize EPIRB în apropierea postului din care se efectuează în mod normal navigația navei.

14.10.4 În plus, nava trebuie să fie capabilă să transmită și să recepționeze radiocomunicații generale:

- .1 o stație terestră de navă pentru un serviciu mobil prin satelit recunoscut; sau
- .2 printr-o instalație radio care funcționează pe frecvențe de lucru în benzile cuprinse între 1605 kHz și 4000 kHz sau între 4000 kHz și 27500 kHz.

14.10.5 Cerințele de la 14.10.4.1 și 14.10.4.2 pot fi îndeplinite prin adăugarea acestei caracteristici în echipamentul prevăzut în 14.10.1.1 sau, respectiv, 14.10.1.2.

14.11 Instalația radio: zona maritimă A4

14.11.1 Suplimentar respectării cerințelor regulii 14.7, fiecare navă angajată în voiaje în cadrul zonei maritime A4 va trebui să fie prevăzută cu:

- .1 o instalație radio MF/HF care are capacitatea să transmită și să recepționeze în scopul efectuării comunicațiilor în caz de

primejdie, de urgență și în scopuri de siguranță pe toate frecvențele de primejdie în benzile cuprinse între 1605 kHz și 4000 kHz și între 4000 kHz și 27500 kHz:

- .1 utilizând ASN; și
- .2 utilizând radiotelefonie;

.2 echipamente care au capacitatea să mențină o veghe ASN pe frecvența 2187,5 kHz, 8414,5 kHz și pe cel puțin una dintre frecvențele ASN 4207,5 kHz, 6312 kHz, 12577 kHz sau 16804,5 kHz; în orice moment oricare dintre aceste frecvențe ASN trebuie să fie posibil a fi selectate în scopuri de comunicații în caz de primejdie, de urgență și în scopuri de siguranță. Acest echipament poate fi separat de sau combinat cu echipamentul prevăzut în 14.1.1; și

.3 un mijloc secundar de inițiere a transmiterii alertelor de primejdie navă-către-coastă pe 406 MHz în cadrul serviciului prin satelit.

14.11.2 În plus, nava va trebui să fie capabilă să transmită și să recepționeze radiocomunicații generale printr-o instalație radio care funcționează pe frecvențele de lucru cuprinse între 1605 kHz și 4000 kHz și între 4000 kHz și 27500 kHz. Această cerință poate fi îndeplinită prin adăugarea acestei caracteristici în echipamentul prevăzut în 14.11.1.1.

14.11.3 Inițierea transmiterii alertelor de primejdie prin intermediul instalațiilor radio specificate în 14.11.1.1 și 14.11.1.3 va trebui să fie posibilă din postul din care se conduce în mod normal nava.

14.11.4 Cerința din 14.11.1.3 poate fi îndeplinită prin instalarea:

.1 unei radiobalize EPIRB prevăzute în 14.7.1.5 în apropierea postului din care se navighează în mod normal nava, dar într-o locație în care poate pluti în continuare liberă de navă în caz de urgență; sau

.2 unei radiobalize EPIRB prevăzute în 14.7.1.5 în altă parte a navei, cu condiția ca această radiobaliză EPIRB să aibă un mijloc de activare de la distanță care este instalat în apropierea postului din care se efectuează în mod normal navigația navei; sau

.3 celei de-a doua radiobalize EPIRB în apropierea poziției din care se efectuează în mod normal navigația navei.

14.12 Veghea

14.12.1 Fiecare navă, în timp ce se află pe mare, va trebui să mențină veghea radio în mod continuu în scopuri de comunicații pentru cazurile de pericol, de urgență și în scopuri de siguranță:

.1 pe canalul 70 VHF prin ASN;

.2 pe frecvența ASN 2187,5 kHz, dacă nava, în conformitate cu cerințele specificate în 14.9.1.2 sau 14.10.1.3, este prevăzută cu o instalație radio MF;

.3 pe frecvențele ASN 2187,5 kHz și 8414,5 kHz și, de asemenea, pe cel puțin una dintre frecvențele ASN de 4207,5 kHz, 6312 kHz, 12577 kHz sau 16804,5 kHz, corespunzătoare momentului din zi și în conformitate cu poziția geografică a navei, dacă nava, în concordanță cu prevederea din 14.11.1.2, este prevăzută cu o instalație radio MF/HF. Această veghe poate fi realizată și cu ajutorul unui receptor de scanare; și

.4 pentru relele de alertă de primejdie retransmise coastă-către-navă prin satelit, dacă nava, în conformitate cu cerințele specificate în 14.10.1.1, este prevăzută cu o stație terestră de navă pentru un serviciu prin satelit recunoscut.

14.12.2 Fiecare navă, în timp ce se află pe mare, trebuie să mențină o veghe radio pentru transmisiile de MSI și informațiile privind căutarea și salvarea pe frecvența sau frecvențele corespunzătoare pe care aceste informații sunt difuzate pentru zona în care navighează nava.

14.12.3 Fiecare navă, în timp ce se află pe mare, trebuie să mențină, atunci când este posibil, o veghe radio în mod continuu, care trebuie efectuată din postul din care nava navighează în mod normal, pe:

.1 canalul 16 VHF; și

.2 alte frecvențe corespunzătoare pentru comunicații de urgență și siguranță pentru zona în care navighează nava.

14.13 Surse de energie

14.13.1 În timp ce nava este pe mare trebuie să existe permanent o sursă de alimentare cu energie electrică suficientă, care să poată alimenta instalațiile radio și să încarce orice baterie utilizată ca parte a unei surse sau a unor surse de energie de rezervă pentru instalațiile radio.

14.13.2 Pe fiecare navă trebuie să se prevadă una sau mai multe surse de energie pentru a alimenta instalațiile radio, în scopuri de comunicații în caz de primejdie, de urgență și în scopuri de siguranță, în cazul defecțiunilor care intervin asupra surselor de energie electrică principale și de avarie pe navă. Sursa sau sursele de energie de rezervă vor trebui să poată funcționa simultan instalația radio VHF prevăzută în 14.7.1.1 și, după caz, în funcție de zona sau de zonele maritime pentru care nava este dotată, fie instalația radio MF prevăzută în 14.9.1.1 sau 14.10.1.2, fie instalația radio MF/HF specificată în 14.11.1.1, fie stația terestră a navei în conformitate cu 14.10.1.1 și cu oricare dintre sarcinile suplimentare menționate în 14.13.5 și 14.13.8 pentru o perioadă de cel puțin:

.1 o oră, pe o navă prevăzută cu o sursă de energie electrică în caz de avarie, dacă această sursă de energie respectă pe deplin toate prevederile relevante specificate în 12.3 și 12.7 sau 12.8, inclusiv alimentarea unei astfel de puteri la instalațiile radio; și

.2 șase ore pe o navă care nu este prevăzută cu o sursă de energie electrică de urgență, ce respectă pe deplin toate prevederile relevante specificate în 12.3 și 12.7 sau 12.8, inclusiv furnizarea unei astfel de energii instalațiilor radio.

Sursa sau sursele de energie de rezervă nu trebuie să furnizeze instalații radio HF și MF independente în același timp.

14.13.3 Sursa sau sursele de energie de rezervă vor trebui să fie independente de puterea de propulsie a navei și de sistemul electric al navei.

14.13.4 În cazul în care, pe lângă instalația radio VHF, două sau mai multe dintre celelalte instalații radio menționate în 14.13.2 pot fi conectate la sursa sau sursele de energie de rezervă, acestea trebuie să aibă capacitatea de a furniza simultan energie, pentru perioada specificată, după caz, în 14.13.2.1 sau 14.13.2.2, instalațiilor radio VHF și:

.1 tuturor celorlalte instalații radio care pot fi conectate la sursa de rezervă sau la sursele de energie în același timp; sau

.2 oricărora dintre celelalte instalații radio care vor consuma cea mai mare energie, în cazul în care doar una dintre celelalte instalații radio poate fi conectată la sursa sau sursele de energie de rezervă în același timp, precum instalația radio VHF.

14.13.5 Sursa sau sursele de energie de rezervă pot fi utilizate pentru a furniza iluminatul electric prevăzut în 14.6.2.4.

14.13.6 În cazul în care o sursă de rezervă de energie este formată dintr-un acumulator sau baterii reîncărcabile:

.1 va trebui să fie prevăzut un mijloc care va încărca automat aceste baterii, care va trebui să aibă capacitatea de a le reîncărca și care va putea să le reîncarce în 10 ore până la capacitatea minimă necesară; și

.2 capacitatea bateriei sau a bateriilor va trebui să fie verificată, folosind o metodă corespunzătoare¹⁰, la intervale care nu depășesc 12 luni, atunci când nava nu se află pe mare.

¹⁰ O metodă de verificare a capacității unei baterii de acumulator este descărcarea și reîncărcarea completă a bateriei, utilizând curentul și perioada de funcționare normale. Evaluarea stării de încărcare poate fi făcută în orice moment, dar ar trebui efectuată fără descărcarea semnificativă a bateriei, atunci când nava se află pe mare.

14.13.7 Amplasarea și instalarea bateriilor de acumulator care oferă o sursă de energie de rezervă vor trebui să fie prevăzute astfel încât să asigure:

- .1 cel mai înalt nivel de întreținere;
- .2 o durată de viață rezonabilă;
- .3 siguranță rezonabilă;

.4 faptul că temperaturile bateriei rămân în limitele specificațiilor producătorului, indiferent dacă aceasta merge în sarcină sau în gol; și

.5 faptul că, atunci când sunt complet încărcate, bateriile vor asigura cel puțin orele minime cerute pentru operare în orice condiții meteorologice.

14.13.8 Dacă pentru o funcționare corectă instalația radio prevăzută în prezentul capitol, inclusiv receptorul de navigație menționat în 14.18, necesită informații neîntrerupte ce provin de la echipamentele de navigație ale navei sau de la alt echipament, se vor prevedea mijloace pentru a asigura furnizarea continuă a acestor informații în cazul defectării sursei de energie electrică principale sau de avarie a navei.

14.14 Standarde de performanță

14.14.1 Toate echipamentele cărora li se aplică prezentul capitol trebuie să fie de tipul celor aprobate de Administrație. Astfel de echipamente trebuie să fie în conformitate cu standardele de performanță corespunzătoare, care nu vor fi inferioare celor adoptate de Organizație.¹¹

14.15 Cerințe privind întreținerea

14.15.1 Echipamentul trebuie să fie proiectat astfel încât elementele principale să poată fi imediat înlocuite fără recalibrare sau reglare laborioasă.

14.15.2 Dacă este posibil, echipamentul trebuie să fie construit și instalat astfel încât să fie imediat accesibil pentru inspecția și pentru întreținerea la bordul navei.

14.15.3 Pentru a permite operarea și întreținerea echipamentului în mod corespunzător trebuie să se asigure instrucțiuni adecvate, ținând cont de recomandările Organizației¹².

14.15.4 Pentru a permite întreținerea echipamentului trebuie să se asigure scule și piese de schimb adecvate.

14.15.5 Administrația trebuie să se asigure că echipamentul radio cerut prin acest capitol este întreținut astfel încât să asigure disponibilitatea cerințelor funcționale specificate în regula 14.5 și să respecte standardele de funcționare recomandate pentru acest echipament.

14.15.6 Pe navele angajate în voiaje în zonele maritime A1 și A2, disponibilitatea trebuie să se asigure prin metode cum ar fi: dublarea echipamentului, întreținerea la țărm sau capacitatea de întreținere electronică pe mare sau o combinație a acestora, după cum poate aproba Administrația.

14.15.7 La bordul navelor angajate în voiaje în zonele maritime A3 și A4, disponibilitatea trebuie să se asigure prin folosirea unei combinații de cel puțin două metode ca, de exemplu, dublarea echipamentului, întreținerea la țărm sau capacitatea de întreținere electronică pe mare, după cum va aproba Administrația.

14.15.8 Totuși, Administrația poate acorda scutirea referitoare la cerința utilizării a cel puțin două metode de întreținere pentru navele care sunt exploatate numai între porturile în care sunt disponibile instalațiile adecvate pentru întreținerea la țărm a instalațiilor radio, cu condiția ca niciun voiaj între cele două porturi să nu dureze mai mult de 6 ore. Aceste nave trebuie să utilizeze cel puțin o metodă de întreținere.

14.15.9 Deși trebuie să fie luate toate măsurile rezonabile pentru a menține echipamentul în stare bună de funcționare, pentru a fi asigurată îndeplinirea tuturor cerințelor funcționale specificate în 14.5, funcționarea defectuoasă a echipamentului

¹¹ A se consulta următoarele standarde de funcționare adoptate de Organizație:

Cerințe generale

.1 *Cerințe generale pentru echipamentele radio de la bord care fac parte din Sistemul mondial pentru caz de sinistru și pentru siguranța navigației pe mare (GMDSS) și pentru mijloacele electronice de navigație* [Rezoluția A.694(17)];

.2 *Standarde de performanță pentru prezentarea informațiilor referitoare la navigație și pe afișajele de navigație de la bordul navei* [Rezoluția MSC.191(79), astfel cum a fost amendată];

.3 *Standarde de performanță pentru gestionarea sistemelor de alertă pe puntea de navigație* [Rezoluția MSC.302(87)];

Echipamente VHF

.4 *Standarde de performanță pentru instalațiile radiotelefonice VHF de la bord care au capacitatea de a asigura comunicații vocale și apeluri digitale selective* [Rezoluția MSC.511(105)];

.5 *Standarde de performanță pentru instalațiile radiotelefonice de emisie-recepție VHF portabile pentru ambarcațiunile de supraviețuire* [Rezoluția MSC.515(105)];

.6 *Recomandare privind Standardele de performanță pentru instalațiile radiotelefonice de emisie-recepție VHF portabile pentru comunicații la fața locului* [anexa 1 la Rezoluția MSC.80(70), astfel cum a fost amendată];

Echipament MF și HF

.7 *Standard de performanță a sistemului pentru promulgarea și coordonarea informațiilor privind siguranța maritimă, informații privind echipamentele telegrafice de bandă îngustă cu tipărire directă* [Rezoluția MSC.507(105)];

.8 *Standarde de performanță pentru instalațiile radio MF și MF/HF de la bord capabile de comunicații vocale, apelare selectivă digitală și recepție de informații privind siguranța maritimă și informații referitoare la căutare și salvare* [Rezoluția MSC.512(105)];

.9 *Standarde de performanță pentru primirea informațiilor privind siguranța maritimă și a informațiilor legate de căutare și salvare pe frecvențe MF (NAVTEX) și HF* [Rezoluția MSC.508(105)];

Instalații privind stațiile terestre și echipamentele pentru apeluri de grup îmbunătățite (EGC)

.10 *Standarde de performanță pentru stațiile terestre ale navelor Inmarsat-C capabile să transmită și să primească comunicațiile prin imprimare directă* [Rezoluția MSC.513(105)];

.11 *Standarde revizuite de performanță pentru echipamentele privind apelurile de grup îmbunătățite (EGC)* [Rezoluția MSC.306(87), astfel cum a fost amendată];

.12 *Standarde de performanță pentru o stație terestră de navă utilizată în GMDSS* [Rezoluția MSC.434(98)];

Sisteme de radiocomunicații integrate

.13 *Standarde de performanță pentru un sistem integrat de comunicații la bord (ICS) atunci când este utilizat în Sistemul mondial pentru caz de sinistru și pentru siguranța navigației pe mare (GMDSS)* [Rezoluția MSC.517(105)];

Radiobalize de indicare a poziției în situații de urgență

.14 *Standarde de performanță pentru dispozitive de lansare liberă și activare automată pentru echipamentele radio de urgență* [Rezoluția A.662(16)];

.15 *Standarde de performanță pentru radiobalize cu plutire liberă pentru indicarea poziției în caz de urgență (EPIRB) care funcționează pe 406 MHz* [Rezoluția MSC.471(101)];

Transmițătoare și transpondere de căutare și salvare

.16 *Standarde de performanță pentru transponderele radar de căutare și salvare* [Rezoluția MSC.510(105)]; și

.17 *Standarde de performanță pentru transmițătoarele AIS de căutare și salvare ale ambarcațiunilor de salvare (AIS-SART) utilizate în operațiuni de căutare și salvare* [Rezoluția MSC.246(83)].

¹² A se consulta *Cerințele generale pentru instalațiile radio de la bord care fac parte din Sistemul Global de Primejdie și Siguranță Maritimă (GMDSS) și pentru mijloacele electronice de navigație* [Rezoluția A.694(17)], *Cerințe generale privind compatibilitatea electromagnetică (EMC) pentru toate instalațiile electrice și electronice ale navei* [Rezoluția A.813(19)] și *Clarificări ale anumitor cerințe din standardele de performanță ale OMI pentru echipamentele GMDSS* (MSC/Circ.862).

pentru radiocomunicațiile generale prevăzute în conformitate cu 14.5.1.2 nu trebuie să se considere a face nava inaptă să navigheze sau nu trebuie să fie un motiv pentru a întârzia nava în porturile unde nu sunt puse imediat la dispoziție mijloace de reparare, cu condiția ca nava să poată executa toate funcțiile necesare în caz de sinistru și în scopul siguranței.

14.15.10 Radiobalizele EPIRB trebuie să fie:

.1 încercate anual, fie la bordul navei¹³, fie la o stație de încercare aprobată din toate punctele de vedere ale funcționării eficiente, acordând o atenție deosebită verificării emisiei pe frecvențele de exploatare, codificare și înregistrare, la intervale specificate mai jos:

.1 la navele de pasageri, în termen de trei luni înainte de data expirării Certificatului de siguranță pentru navele de mare viteză; și

.2 pe navele de marfă, cu trei luni înainte de data expirării sau cu trei luni înainte sau după data aniversară a Certificatului de siguranță pentru navele de mare viteză; și

.2 supuse întreținerii la intervale care nu depășesc cinci ani, care urmează să fie efectuate la o instalație de întreținere aprobată la uscat.¹⁴

14.16 Personalul radio

14.16.1 Fiecare navă trebuie să aibă la bord personal a cărui calificare în domeniul comunicațiilor în caz de primejdie, de urgență și în scopuri de siguranță este considerată de Administrație¹⁵ ca fiind satisfăcătoare. Personalul trebuie să

dețină certificatele corespunzătoare specificate, după caz, în Regulamentul radiocomunicațiilor, iar unul dintre membrii personalului trebuie să fie desemnat ca responsabil principal cu comunicațiile pe durata incidentelor de sinistru naval.

14.16.2 La navele de pasageri, cel puțin o persoană calificată în conformitate cu prevederile de la 14.16.1 trebuie să fie desemnată pentru a îndeplini sarcinile privind radiocomunicațiile pe durata incidentelor de sinistru naval.

14.17 Evidențe radio

Toate evenimentele în legătură cu serviciul de radiocomunicații, care se dovedesc a avea importanță pentru ocrotirea vieții omenești pe mare, trebuie să fie consemnate într-un registru agreat de Administrație și să fie în conformitate cu prevederile Regulamentului radiocomunicațiilor.

14.18 Actualizarea poziției

14.18.1 Toate echipamentele de comunicații bidirecționale de emisie-recepție transportate la bordul navelor cărora li se aplică prezentul capitol și care sunt capabile să includă automat poziția navei în alerta de primejdie trebuie să primească automat aceste informații de la un receptor de navigație intern sau extern.¹⁶

14.18.2 În cazul unei funcționări defectuoase a receptorului de navigație intern sau extern, poziția navei și ora la care această poziție a fost determinată trebuie să poată fi actualizate manual la intervale care nu depășesc patru ore, în timp ce nava este în marș, astfel încât aceste date să fie oricând disponibile pentru a fi transmise cu ajutorul acestor echipamente.”

¹³ A se consulta *Liniile directe privind încercarea anuală a radiobalizelor pentru localizarea sinistrelor (EPIRB-uri)* (MSC.1/Circ.1.040/Rev.2) și *Liniile directe pentru evitarea alertelor de primejdie false* [Rezoluția MSC.514(105)].

¹⁴ A se consulta *Liniile directe pentru întreținerea la țarm a radiobalizelor pentru localizarea sinistrelor (EPIRB-uri)* (MSC.1/Circ.1.039/Rev.1).

¹⁵ A se consulta Codul STCW, capitolul IV, secțiunea B-IV/2.

¹⁶ Cerințele pentru actualizarea automată a poziției navei sunt prezentate în rezoluțiile MSC.511(105), MSC.512(105) și MSC.513(105).

„MODEL DE FORMULAR PENTRU CERTIFICATUL DE SIGURANȚĂ PENTRU NAVA DE MARE VITEZĂ

CERTIFICAT DE SIGURANȚĂ PENTRU NAVA DE MARE VITEZĂ

Prezentul certificat trebuie să fie suplimentat cu o listă a echipamentului.

(Sigiliul oficial)

(Statul)

Emis în conformitate cu prevederile

AMENDAMENTELOR LA CODUL INTERNAȚIONAL DIN 2000 PENTRU SIGURANȚA NAVELOR DE MARE VITEZĂ

[Rezoluția MSC.97(73)]

Din înputernicirea Guvernului

.....
(denumirea completă a statului)

de către
(denumirea completă a persoanei desemnate oficial sau a organizației autorizate de către Administrație)

Caracteristicile navei¹

Denumirea navei
Modelul de fabricație și numărul corpului
Numărul sau literele distinctive
Numărul IMO²
Portul de înmatriculare
Tonajul brut
Zonele maritime în care nava este certificată să opereze (paragraful 14.2.1)³

¹ În mod alternativ, caracteristicile navei se pot trece orizontal, în casete.

² În conformitate cu *Schema cu numerele IMO de identificare a navelor*, adoptată de Organizație prin Rezoluția A 1117(30).

³ Pentru o navă certificată să opereze în zona maritimă A3 se indică între paranteze serviciul mobil maritim satelitar.

Linia de plutire de calcul care corespunde unei înălțimi de sub linia de referință la nivelul liniei longitudinale de plutire și pescajului sau mărcilor de pescaj în prova, în pupa

Marginea superioară a liniei de referință este la (..... mm sub puntea cea mai înaltă din lateral)⁴ (..... mm deasupra părții inferioare a chilei)⁴ la centrul longitudinal de flotare.

Categoria nave de pasageri de categoria A/nave de pasageri de categoria B/nave de marfă⁴

Tipul navei: vehicul pe pernă de aer/nave cu efect de suprafață/navă cu aripi portante/nave cu un singur corp/nave multicorp/alte nave (furnizați detalii)⁴

Data la care s-a pus chila sau la care nava a fost într-un stadiu similar de construcție sau data la care s-au început lucrările pentru o conversie cu caracter major

PRIN PREZENTA SE CERTIFICĂ FAPTUL CĂ:

1 Nava mai sus menționată a fost inspectată în conformitate cu prevederile aplicabile din Codul internațional pentru siguranța navelor de mare viteză.

2 În urma inspecției s-a constatat că structura, echipamentul, montajele, instalațiile radio și materialele navei, precum și starea tehnică a acesteia sunt într-o stare satisfăcătoare din toate punctele de vedere și că nava îndeplinește prevederile corespunzătoare din Cod.

3 Mijloacele și dispozitivele de salvare au fost prevăzute pentru un număr total de persoane și nu mai mult, astfel:

4 În conformitate cu prevederile paragrafului 1.11 din Cod, următoarele echivalențe au fost permise în ceea ce privește nava:
paragraf măsură echivalentă

Prezentul certificat este valabil până la⁵

Data finalizării verificării pe care se bazează acest certificat:

(zz/ll/aaaa)

Emis la

(locul de emitere a certificatului)

(data emiterii)

(semnătura persoanei oficiale autorizate să emită certificatul)

(sigiliul sau ștampila autorității emitente, după caz)

Avizarea inspecțiilor periodice

PRIN PREZENTA SE CERTIFICĂ faptul că, la o inspecție prevăzută în conformitate cu paragraful 1.5 din Cod, s-a constatat că nava este în conformitate cu prevederile pertinente ale Codului.

Inspecția periodică:

Semnat:

(semnătura persoanei oficiale autorizate)

Locul:

Data:

(sigiliul sau ștampila autorității, după caz)

Inspecția periodică:

Semnat:

(semnătura persoanei oficiale autorizate)

Locul:

Data:

(sigiliul sau ștampila autorității, după caz)

Inspecția periodică:

Semnat:

(semnătura persoanei oficiale autorizate)

Locul:

Data:

(sigiliul sau ștampila autorității, după caz)

Inspecția periodică:

Semnat:

(semnătura persoanei oficiale autorizate)

Locul:

Data:

(sigiliul sau ștampila autorității, după caz)

⁴ Se șterge, după caz.

⁵ Se înserează data expirării, astfel cum a fost specificată de administrație în conformitate cu punctul 1.8.4 din cod. Ziua și luna acestei date corespund datei aniversare, astfel cum este definită la punctul 1.4.3 din cod, cu excepția cazului în care este modificată în conformitate cu 1.8.12.1 din cod.

Aviz pentru extinderea valabilității certificatului, dacă acesta este valabil mai puțin de 5 ani, în cazul în care prevederile paragrafului 1.8.8 din Cod sunt aplicabile

Nava îndeplinește prevederile corespunzătoare din Cod și prezentul certificat ar trebui să fie acceptat, în conformitate cu prevederile paragrafului 1.8.8 din Cod, ca fiind valabil până la

Semnat:
(semnătura persoanei oficiale autorizate)

Locul:

Data:
(sigiliul sau ștampila autorității, după caz)

Aviz în cazul în care inspecția de reinnoire a fost efectuată și în cazul în care prevederile paragrafului 1.8.9 din Cod sunt aplicabile

Prezentul certificat ar trebui să fie acceptat, în conformitate cu prevederile paragrafului 1.8.9 din Cod, ca fiind valabil până la

Semnat:
(semnătura persoanei oficiale autorizate)

Locul:

Data:
(sigiliul sau ștampila autorității, după caz)

Aviz pentru extinderea valabilității certificatului până în momentul în care nava sosește în portul de inspecție, în cazul în care prevederile paragrafului 1.8.10 din Cod sunt aplicabile

Prezentul certificat ar trebui să fie acceptat, în conformitate cu prevederile paragrafului 1.8.10 din Cod, ca fiind valabil până la

Semnat:
(semnătura persoanei oficiale autorizate)

Locul:

Data:
(sigiliul sau ștampila autorității, după caz)

Aviz pentru avansarea datei de aniversare în care prevederile paragrafului 1.8.12 din Cod sunt aplicabile

În conformitate cu prevederile paragrafului 1.8.12 din Cod, noua dată de aniversare este

Semnat:
(semnătura persoanei oficiale autorizate)

Locul:

Data:
(sigiliul sau ștampila autorității, după caz)

În conformitate cu prevederile paragrafului 1.8.12 din Cod, noua dată de aniversare este

Semnat:
(semnătura persoanei oficiale autorizate)

Locul:

Data:
(sigiliul sau ștampila autorității, după caz)

Lista echipamentului**pentru certificatul de siguranță pentru nava de mare viteză**

Prezenta listă va fi permanent anexată la Certificatul de siguranță pentru nava de mare viteză.

**LISTA ECHIPAMENTULUI PENTRU CONFORMITATE CU CODUL INTERNAȚIONAL DIN 2000
PENTRU SIGURANȚA NAVELOR DE MARE VITEZĂ****1 Caracteristicile navei**

Denumirea navei

Modelul de fabricație și numărul corpului

Numărul sau literele distinctive

Numărul IMO²

Categoria: nave de pasageri de categoria A/nave de pasageri de categoria B/nave de marfă⁴

Tipul navei: vehicul pe pernă de aer/nave cu efect de suprafață/navă cu aripi portante/nave cu un singur corp/nave multicorp/alte nave (furnizați detalii)⁴

Numărul de pasageri pentru care este certificată

Numărul minim de persoane care sunt calificate pentru exploatarea instalațiilor radio

² În conformitate cu *Schema cu numerele IMO de identificare a navelor*, adoptată de Organizație prin Rezoluția A 1117(30).

⁴ Se șterge, după caz.

2 Detalii cu privire la mijloacele și dispozitivele de salvare

1 Numărul total de persoane pentru care sunt prevăzute mijloacele și dispozitivele de salvare	.....
2 Numărul total de bărci de salvare	.....
2.1 Numărul total de persoane care pot fi preluate de acestea	.....
2.2 Numărul de bărci de salvare parțial închise care respectă secțiunea 4.5 din Codul LSA	.....
2.3 Numărul total al bărcilor de salvare total închise care respectă secțiunile 4.6 și 4.7 din Codul LSA	.....
2.4 Alte bărci de salvare	.....
2.4.1 Numărul	.....
2.4.2 Tipul	.....
3 Numărul bărcilor de urgență	.....
3.1 Numărul bărcilor care sunt incluse în totalul bărcilor de salvare care sunt indicate mai sus	.....
4 Plute de salvare care respectă secțiunile 4.1 și 4.3 din Codul LSA pentru care sunt prevăzute instalații corespunzătoare de lansare la apă	.....
4.1 Numărul plutei de salvare	.....
4.2 Numărul persoanelor care pot fi preluate de acestea	.....
5 Plute de salvare reversibile deschise (Anexa 11 din Cod)	.....
5.1 Numărul plutei de salvare	.....
5.2 Numărul persoanelor care pot fi preluate de acestea	.....
6 Numărul de instalații de evacuare la apă (MES)	.....
6.1 Numărul de persoane deservite de acestea	.....
7 Numărul colacilor de salvare	.....
8 Numărul vestelor de salvare	.....
8.1 Numărul vestelor de salvare pentru adulți	.....
8.2 Numărul vestelor de salvare pentru copii	.....
9 Costume hidrotermice	.....
9.1 Numărul total	.....
9.2 Numărul costumelor care sunt în conformitate cu prevederile privind vestele de salvare	.....
10 Numărul costumelor antiexpunere	.....
10.1 Numărul total	.....
10.2 Numărul costumelor care sunt în conformitate cu prevederile privind vestele de salvare	.....

3 Detalii cu privire la echipamentul și sistemele de navigație

1.1 Compas magnetic	.....
1.2 Dispozitiv pentru transmiterea informației de drum (THD)	.....
1.3 Girocompas	.....
2 Dispozitiv pentru măsurarea vitezei și distanței	.....
3 Sondă ultrason	.....
4.1 Radar în 9 GHz	.....
4.2 Radar secundar (3 GHz/9 GHz ⁴)	.....
4.3 Sistem radar cu trasare automată (ARPA)/Dispozitiv automat de urmărire a drumului (ATA) ⁴	.....
5 Receptor pentru sistemul mondial de navigație prin satelit/sistem terestru de radionavigație/alt mijloc de fixare a poziției ^{4 6}	.....
6.1 Indicator de rotație	.....
6.2 Indicatoare ale unghiului cârmei, tracțiunii, sensului de rotație ⁴	.....
7.1 Hărți maritime/display hartă electronică și sistem de informații (ECDIS) ⁴	.....
7.2 Dispozitive de rezervă pentru ECDIS	.....
7.3 Publicații nautice	.....
7.4 Dispozitiv de rezervă pentru publicațiile nautice	.....
8 Proiector	.....
9 Lampă de semnalizare de zi	.....
10 Echipament pentru vizibilitate pe timp de noapte	.....
11 Mijloace pentru indicarea modului sistemului de propulsie	.....

⁴ Se șterge, după caz.⁶ În cazul „altor mijloace”, acestea ar trebui să fie specificate.

12 Mijloc automat de guvernare a navei (pilot automat)	.....
13 Reflector radar/Alte mijloace ^{4 6}	.....
14 Sistem de recepție a sunetului	.....
15 Sistem automat de identificare (AIS)	.....
16 Sistemul de identificare și de urmărire a drumului	.....
17 Înregistrator de date privind voiajul (VDR)	.....

4 Detalii cu privire la echipamentele radio

1 Sisteme primare	.....
1.1 Instalație radio VHF	.....
1.1.1 Procesor DSC	.....
1.1.2 Receptor de veghe DSC	.....
1.1.3 Radiotelefonie	.....
1.2 Instalație radio MF	.....
1.2.1 Procesor DSC	.....
1.2.2 Receptor de veghe DSC	.....
1.2.3 Radiotelefonie	.....
1.3 Instalație radio MF/HF	.....
1.3.1 Procesor DSC	.....
1.3.2 Receptor de veghe DSC	.....
1.3.3 Radiotelefonie	.....
1.4 Stație terestră de nave pentru un serviciu mobil prin satelit recunoscut	.....
2 Mijloace secundare de inițiere a transmiterii alertelor de primejdie de la navă la țărm	.....
3 Facilități pentru recepția MSI și informațiile privind căutarea și salvarea	.....
4 Radiobalize pentru localizarea sinistrelor prin satelit (EPIRB)	.....
5 Aparat radiotelefonie VHF cu două sensuri	.....
6 Radar SART sau AIS-SART	.....
7 Aparat de radiotelefonie bidirecțional 121,5 MHz și 123,1 MHz	.....

5 Metode utilizate pentru a asigura disponibilitatea echipamentelor radio (paragrafele 14.15.6, 14.15.7 și 14.15.8 din Cod)

- 5.1 Dublarea echipamentului
- 5.2 Întreținerea la țărm
- 5.3 Capacitatea de întreținere pe mare

PRIN PREZENTA SE CERTIFICĂ faptul că această listă este corectă din toate punctele de vedere.

Emisă la
(locul de emitere a listei)

.....
(data emiterii)

.....
(semnătura persoanei oficiale autorizate legal să emită lista)

(sigiliul sau ștampila autorității emitente, după caz)"

MINISTERUL SĂNĂTĂȚII

ORDIN**pentru abrogarea Ordinului ministrului sănătății nr. 188/2004
privind constituirea Registrului operativ național al bolilor
profesionale și a Centrului național de coordonare
metodologică și informare privind bolile profesionale**

Văzând Referatul de aprobare nr. 2.680R din 22.05.2024 al Direcției generale sănătate publică și programe de sănătate,

ținând cont de prevederile art. 65 alin. (2) din Legea nr. 24/2000 privind normele de tehnică legislativă pentru elaborarea actelor normative, republicată, cu modificările și completările ulterioare,

în temeiul prevederilor art. 7 alin. (4) din Hotărârea Guvernului nr. 144/2010 privind organizarea și funcționarea Ministerului Sănătății, cu modificările și completările ulterioare,

ministrul sănătății emite următorul ordin:

Art. 1. — Începând cu data intrării în vigoare a prezentului ordin, prevederile Ordinului ministrului sănătății nr. 188/2004 privind constituirea Registrului operativ național al bolilor profesionale și a Centrului național de coordonare metodologică și informare privind bolile profesionale, publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 219 din 12 martie 2004, se abrogă.

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

Ministrul sănătății,
Alexandru Rafila

București, 22 mai 2024.
Nr. 2.680.

EDITOR: PARLAMENTUL ROMÂNIEI — CAMERA DEPUTAȚILOR



„Monitorul Oficial” R.A., Str. Parcului nr. 65, sectorul 1, București; 012329
C.I.F. RO427282, IBAN: RO55RNCB0082006711100001 BCR
și IBAN: RO12TREZ7005069XXX000531 DTCPMB (alocat numai persoanelor juridice bugetare)
Tel. 021.318.51.29/150, fax 021.318.51.15, e-mail: marketing@ramo.ro, www.monitoruloficial.ro
Adresa Centrului pentru relații cu publicul este: șos. Panduri nr. 1, bloc P33, sectorul 5, București; 050651.
Tel. 021.401.00.73, 021.401.00.78, e-mail: concursurifp@ramo.ro, convocariaga@ramo.ro
Pentru publicări, încărcați actele pe site, la: <https://www.monitoruloficial.ro>, secțiunea Publicări.

