



MONITORUL OFICIAL

AL

ROMÂNIEI

Anul 186 (XXX) — Nr. 883

PARTEA I
LEGI, DECRETE, HOTĂRĂRI ȘI ALTE ACTE

Vineri, 19 octombrie 2018

SUMAR

<u>Nr.</u>	<u>Pagina</u>
DECIZII ALE CURȚII CONSTITUȚIONALE	
Decizia nr. 581 din 20 septembrie 2018 referitoare la obiecția de neconstituționalitate a Legii pentru modificarea și completarea Legii administrației publice locale nr. 215/2001 și pentru abrogarea art. 21 din Legea nr. 213/1998 privind bunurile proprietate publică	2–5
ACTE ALE ORGANELOR DE SPECIALITATE ALE ADMINISTRAȚIEI PUBLICE CENTRALE	
480. — Decizie a președintelui Autorității pentru Reformă Feroviară privind stabilirea valorii compensației unitare pentru transportul feroviar public de călători și a volumului de transport feroviar public de călători pe care operatorii de transport feroviar de călători îl pot executa în cadrul obligației de serviciu public, pentru care aceștia primesc compensații de la bugetul de stat în anul 2018, ca urmare a Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 78/2018 cu privire la rectificarea bugetului de stat pe anul 2018 și în conformitate cu bugetul rectificat al Autorității pentru Reformă Feroviară pe anul 2018 aprobat de ordonatorul principal de credite conform anexei de la Adresa MT-DE nr. 63/38.549 din 4 octombrie 2018.....	6
692. — Ordin al ministrului energiei privind aprobarea definirii categoriei „client protejat”	7
1.828. — Ordin al ministrului afacerilor externe privind publicarea textului revizuit al Memorandumului de înțelegere de la Paris privind controlul statului portului	8–24
5.849. — Ordin al viceprim-ministrului, ministrul dezvoltării regionale și administrației publice, privind desemnarea organismului de evaluare și verificare a constanței performanței produselor pentru construcții Societatea EURO CERT SYSTEMS — S.R.L. în vederea notificării la Comisia Europeană pentru realizarea funcției specifice de certificare a controlului producției în fabrică	25–27
ACTE ALE CONSILIULUI CONCURENȚEI	
1.208. — Ordin privind punerea în aplicare a Instrucțiunilor pentru modificarea și completarea Instrucțiunilor privind individualizarea sancțiunilor pentru contravențiile prevăzute la art. 55 din Legea concurenței nr. 21/1996, puse în aplicare prin Ordinul președintelui Consiliului Concurenței nr. 694/2016	28–32

DECIZII ALE CURȚII CONSTITUȚIONALE**CURTEA CONSTITUȚIONALĂ****DECIZIA Nr. 581**

din 20 septembrie 2018

referitoare la obiecția de neconstituționalitate a Legii pentru modificarea și completarea Legii administrației publice locale nr. 215/2001 și pentru abrogarea art. 21 din Legea nr. 213/1998 privind bunurile proprietate publică

Valer Dorneanu	— președinte
Marian Enache	— judecător
Petre Lăzăroiu	— judecător
Mircea Ștefan Minea	— judecător
Daniel Marius Morar	— judecător
Mona-Maria Pivniceru	— judecător
Livia Doina Stanciu	— judecător
Simona-Maya Teodoroiu	— judecător
Varga Attila	— judecător
Valentina Bărbățeanu	— magistrat-asistent

1. Pe rol se află soluționarea obiecției de neconstituționalitate a dispozițiilor Legii pentru modificarea și completarea Legii administrației publice locale nr. 215/2001 și pentru abrogarea art. 21 din Legea nr. 213/1998 privind bunurile proprietate publică, obiecție formulată de Președintele României.

2. Obiecția de neconstituționalitate a fost înregistrată la Curtea Constituțională cu nr. 6.596 din 13 iulie 2018 și constituie obiectul Dosarului nr. 1.122A/2018.

3. În motivarea obiecției de neconstituționalitate, autorul sesizării formulează, deopotrivă, critici de neconstituționalitate extrinsecă și critici de neconstituționalitate intrinsecă.

4. Astfel, sub aspect extrinsec, susține, în esență, că legea criticată a fost adoptată cu încălcarea prevederilor art. 61 alin. (2) coroborate cu cele ale art. 75 din Constituție. În dezvoltarea acestei afirmații, arată că, în ședința din data de 11 decembrie 2017, Camera Deputaților, ca primă Cameră sesizată, a adoptat legea dedusă controlului de constituționalitate în forma propusă de inițiatori. În ședința din data de 20 iunie 2018, Senatul, în calitate de Cameră decizională, a adoptat legea criticată într-o formă substanțial diferită, ca urmare a aprobării raportului comisiilor sesizate în fond, prin care au fost admise 6 amendamente. Astfel, au fost introduse în forma adoptată de Senat noi dispoziții referitoare la realizarea inventarului bunurilor ce alcătuiesc domeniul public al unității administrativ-teritoriale, dar și aspecte legate de concesiunea terenurilor din domeniul privat al unităților administrativ-teritoriale. Au fost însă eliminate prevederile care vizau procedurile și circuitul documentelor necesare în procesul de adoptare a hotărârilor consiliului local.

5. În argumentarea încălcării principiului bicameralismului, autorul sesizării invocă jurisprudența Curții Constituționale, considerând relevante, în acest sens, Decizia nr. 710 din 6 mai 2009, Decizia nr. 413 din 14 aprilie 2010 și Decizia nr. 1.533 din 28 noiembrie 2011, prin care Curtea a stabilit două criterii esențiale (cumulative) pentru a se determina cazurile în care se încalcă principiul bicameralismului: pe de o parte, existența unor deosebiri majore de conținut juridic între formele adoptate de cele două Camere ale Parlamentului și, pe de altă parte, existența unei configurații semnificativ diferite între formele adoptate de cele două Camere. Chiar dacă aplicarea acestui principiu nu poate deturna rolul de Cameră de reflecție al primei Camere sesizate (Decizia nr. 1 din 11 ianuarie 2012), legiuitorul trebuie să țină cont de limitele impuse de principiul bicameralismului. În Decizia nr. 624 din 26 octombrie 2016, Curtea a arătat că, în Camera decizională, se pot aduce modificări și completări propunerii legislative, dar aceasta nu poate modifica substanțial obiectul de reglementare și

configurația inițiativei legislative, cu consecința deturnării de la finalitatea urmărită de inițiator. În Decizia nr. 62 din 13 februarie 2018, Curtea Constituțională a arătat că „trebuie avut în vedere (a) scopul inițial al legii, în sensul de voință politică a autorilor propunerii legislative sau de filosofie, de concepție originară a actului normativ; (b) dacă există deosebiri majore, substanțiale, de conținut juridic între formele adoptate de cele două Camere ale Parlamentului; (c) dacă există o configurație semnificativ diferită între formele adoptate de cele două Camere ale Parlamentului”.

6. În privința primului element, precizează că inițiativa legislativă a avut ca scop clarificarea unor aspecte legate de procedurile și circuitul documentelor necesare în procesul de adoptare a hotărârilor consiliului local, respectiv clarificarea unor dispoziții privind concesiunea bunurilor din domeniul privat al statului. Nici în forma inițiatorilor și nici în forma legii adoptate de către Camera Deputaților nu există nicio prevedere referitoare la aspecte legate de inventarul bunurilor din domeniul public al statului ori la modul de realizare al acestuia. Așadar, prin forma adoptată de Senat, legea se îndepărtează atât de scopul ei inițial, în sensul de voință politică a autorilor propunerii legislative, cât și de forma adoptată de Camera Deputaților.

7. Referitor la cel de-al doilea element, se arată că, prin raportul adoptat de comisiile sesizate în fond la Senat, au fost admise 6 amendamente care reprezintă deosebiri majore de conținut normativ față de forma adoptată de Camera Deputaților, respectiv: schimbarea obiectului de reglementare al legii și realizarea de modificări și asupra Legii nr. 213/1998 privind bunurile proprietate publică, introducerea unui articol cu un conținut format din 17 alineate referitoare la inventarul bunurilor din domeniul public al unităților administrativ-teritoriale, precum și modificarea dispozițiilor referitoare la concesiunea terenurilor ce aparțin domeniului privat al unităților administrativ-teritoriale.

8. Cu privire la cel de-al treilea element, respectiv existența unei configurații semnificativ diferite între formele adoptate de cele două Camere ale Parlamentului, arată că forma inițiatorului și cea adoptată de Camera Deputaților conține un articol unic cu 5 puncte, în timp ce forma adoptată de Senat cuprinde trei articole, dintre care primul are 3 puncte, unul dintre acestea introducând un articol cu 17 alineate. În jurisprudența sa, Curtea Constituțională a reținut existența unei configurații semnificativ diferite chiar și în situația în care o propunere legislativă adoptată de Camera de reflecție cuprindea un articol, iar forma adoptată de Camera decizională cuprindea două articole (Decizia nr. 62 din 13 februarie 2018).

9. Prin raportare la aceste considerente, autorul obiecției de neconstituționalitate apreciază că Legea pentru modificarea și completarea Legii administrației publice locale nr. 215/2001 și pentru abrogarea art. 21 din Legea nr. 213/1998 privind bunurile proprietate publică încalcă, prin modul său de adoptare, principiul bicameralismului prevăzut de art. 61 alin. (2) din Legea fundamentală, cu consecința neconstituționalității legii în ansamblul său.

10. În ce privește **criticile de neconstituționalitate intrinsecă**, susține că legea în discuție nesocotește dispozițiile art. 1 alin. (5), art. 44 alin. (3) și art. 136 alin. (5) din Constituție.

11. În acest sens, arată că la art. III din legea supusă controlului de constituționalitate se abrogă art. 21 din Legea nr. 213/1998 privind bunurile proprietate publică. Totodată, la art. I pct. 1 din legea criticată, prin intervenția asupra art. 122 din Legea nr. 215/2001, se introduce o nouă procedură privind inventarul bunurilor aparținând unităților administrativ-teritoriale.

12. Modificarea adusă prin legea supusă controlului de constituționalitate prevederilor art. 122 din Legea nr. 215/2001 schimbă procedura stabilită în prezent de art. 21 din Legea nr. 213/1998 cu privire la realizarea inventarului bunurilor care alcătuiesc domeniul public al unităților administrativ-teritoriale, în sensul că atestarea apartenenței bunurilor la domeniul public județean sau de interes local nu se mai face prin hotărâre a Guvernului, ci, după înscrierea provizorie a bunurilor — realizată de către oficiul teritorial al Agenției Naționale de Cadastru și Publicitate Imobiliară, ca urmare a unei hotărâri a autorității deliberative —, printr-o hotărâre a autorității deliberative, prin care se atestă inventarul bunurilor din domeniul public local.

13. Precizează, de asemenea, că valabilitatea atestării la domeniul public al unităților administrativ-teritoriale este condiționată de existența, ca premisă, a unui mod legal de dobândire a proprietății publice. Prin urmare, instituirea posibilității ca un bun pentru care nu există acte doveditoare ale dreptului de proprietate să fie inclus în inventarul bunurilor aparținând domeniului public, prin simpla declarație pe propria răspundere a secretarului unității administrativ-teritoriale, care atestă simplul fapt că nu există litigii soluționate definitiv, deschide posibilitatea ca bunurile să fie trecute în inventarul bunurilor din domeniul public al unităților administrativ-teritoriale, chiar și în lipsa unor acte doveditoare ale dreptului de proprietate. Declarația pe propria răspundere prevăzută de art. 122 alin. (7) din Legea nr. 215/2001 privește doar faptul că, în privința aceluși bun, nu există litigii nesoluționate definitiv, între acest aspect și existența sau nu a unor documente care să dovedească dreptul de proprietate, însoțite de extrasele de carte funciară, neexistând o legătură.

14. Mai mult, art. 122 alin. (8) menționează că această declarație pe propria răspundere va fi însoțită de un referat al conducătorului compartimentului de resort, privind „conformitatea cu realitatea pentru bunul respectiv”. Or, această sintagmă este neclară și imprecisă, fiind dificil de înțeles dacă acest referat are în vedere confirmarea faptului că, în privința aceluși bun, nu există litigii nesoluționate definitiv sau vizează și alte elemente, cum ar fi faptul că pentru respectivul bun nu există un titlu de proprietate, că nu este grevat de sarcini sau că nu face obiectul unor cereri de reconstituire a dreptului de proprietate privată. Neclaritatea acestei sintagme este contrară dispozițiilor art. 1 alin. (5) din Constituție în dimensiunea sa referitoare la calitatea legii.

15. Totodată, întrucât se deschide posibilitatea ca un bun proprietate privată să fie trecut în inventarul bunurilor aparținând domeniului public al statului, chiar și în lipsa unui titlu de proprietate, dispozițiile menționate din legea criticată contravin și art. 44 alin. (3) și art. 136 alin. (5) din Constituție.

16. În continuare, Președintele României arată că, în opinia sa, legea criticată contravine dispozițiilor art. 1 alin. (5) și celor ale art. 16 alin. (1) din Constituție, întrucât, prin art. I pct. 2 din legea supusă controlului de constituționalitate, care completează art. 123 din Legea nr. 215/2001 cu două noi alineate, alin. (2¹) și alin. (2²), se instituie unele excepții de la regula potrivit căreia concesionarea bunurilor ce aparțin domeniului privat al unităților administrativ-teritoriale se face prin licitație publică, regulă stabilită în art. 123 alin. (2) din Legea nr. 215/2001. Astfel, concesionarea terenurilor ce aparțin domeniului privat al unităților administrativ-teritoriale se va putea realiza în mod direct către proprietarii construcțiilor edificate pe acestea, precum și în situațiile prevăzute de Legea nr. 50/1991 privind autorizarea executării lucrărilor de construcții, republicată, cu modificările și completările ulterioare. Însă, potrivit art. 123 alin. (3) din Legea nr. 215/2001, constructorii de bună-credință beneficiază de un drept de preempțiune la

cumpărarea terenului din proprietatea privată a unității administrativ-teritoriale, iar prețul de vânzare se stabilește pe baza unui raport de evaluare, aprobat de consiliul local sau județean, după caz. Așadar, legiuitorul a instituit acest drept de preempțiune doar pentru constructorii de bună-credință. Or, prin textele nou-introduse se creează posibilitatea concesionării respectivelor terenuri în mod direct, către proprietarii construcțiilor edificate pe acestea, fără licitație publică și fără a se face distincție între constructorii de bună-credință și cei de rea-credință, ceea ce constituie un privilegiu nejustificat obiectiv și rațional pentru această categorie față de alți proprietari interesați de concesionarea respectivului teren, dar care nu au ridicat o construcție pe acesta. Totodată, prin introducerea acestei dispoziții, inclusiv constructorii de rea-credință vor putea să beneficieze de acest privilegiu, în raport cu o persoană interesată de concesionarea terenului, o atare reglementare fiind contrară scopului legii și reglementărilor privind concesiunea, ca modalitate de exploatare a unui bun al unei unități administrativ-teritoriale, aspect ce contravine și art. 1 alin. (5) din Constituție.

17. În considerarea argumentelor mai sus prezentate, Președintele României solicită Curții Constituționale să admită obiecția de neconstituționalitate și să constate că Legea pentru modificarea și completarea Legii administrației publice locale nr. 215/2001 și pentru abrogarea art. 21 din Legea nr. 213/1998 privind bunurile proprietate publică este neconstituțională în ansamblul său.

18. În conformitate cu dispozițiile art. 16 alin. (2) din Legea nr. 47/1992 privind organizarea și funcționarea Curții Constituționale, obiecția de neconstituționalitate a fost comunicată Președinților celor două Camere ale Parlamentului și Guvernului, pentru a-și exprima punctele lor de vedere.

19. **Președintele Camerei Deputaților** apreciază că motivele invocate de autorul sesizării de neconstituționalitate nu pot fi reținute. Astfel, cu privire la critica de neconstituționalitate extrinsecă referitoare la încălcarea principiului bicameralismului, arată că acesta urmărește implicarea celor două Camere ale Parlamentului — Camera Deputaților și Senatul — în activitatea de legiferare, prin dezbaterile proiectului de act normativ și adoptarea acestuia atât în prima Cameră sesizată (Camera de reflecție), cât și în Camera decizională. Susține că admiterea argumentelor din obiecția formulată poate conduce spre anularea intenției avute în vedere la revizuirea Constituției și declararea neconstituțională a unei norme ce a fost validată de către ambele Camere ale legislativului.

20. În același sens, invocă efectele art. 75 alin. (3) din Legea fundamentală, potrivit căruia una dintre Camere este cea chemată să decidă definitiv. Cu alte cuvinte, ulterior analizării proiectului de lege în cadrul primei Camere sesizate sau după aprobarea/respingerea proiectului, forma finală a normei este cea stabilită în Camera decizională. O interpretare conform căreia textul adoptat în prima Cameră sesizată ar trebui să fie oarecum similar cu forma adoptată în Camera decizională lipsește de conținut textul articolului din Constituție menționat anterior sau chiar limitează dreptul parlamentarilor din Camera decizională de a-și exercita dreptul la inițiativă legislativă și/sau de a propune amendamente. În sprijinul acestei afirmații, face trimitere la Decizia nr. 1.093 din 15 octombrie 2008, în care Curtea Constituțională a arătat că nu poate reține încălcarea principiului bicameralismului ca urmare a faptului că „modificările de fond aduse proiectului de lege nu au fost supuse dezbaterii Senatului”. Curtea a precizat că „în dezbaterile unei inițiative legislative, Camerele au un drept propriu de decizie asupra acesteia, atât timp cât ambele Camere ale Parlamentului au dezbătut și s-au exprimat cu privire la același conținut și la aceeași formă ale inițiativei legislative”.

21. Stabilind limitele principiului bicameralismului, prin Decizia nr. 1 din 11 ianuarie 2012, Curtea a observat că aplicarea acestui principiu nu poate avea ca efect „deturnarea rolului de Cameră de reflecție a primei Camere sesizate [...] în

sensul că aceasta ar fi Camera care ar fixa în mod definitiv conținutul proiectului sau propunerii legislative (și, practic, conținutul normativ al viitoarei legi), ceea ce are drept consecință faptul că cea de-a doua Cameră, Camera decizională, nu va avea posibilitatea să modifice ori să completeze legea adoptată de Camera de reflecție, ci doar posibilitatea de a o aproba sau de a o respinge”.

22. În ce privește criticile de neconstituționalitate intrinsecă, formulate prin raportare la dispozițiile art. 1 alin. (5) din Constituție, ca urmare a schimbării procedurii privind inventarul bunurilor ce alcătuiesc domeniul public al unității administrativ-teritoriale, face referire la Decizia nr. 733 din 10 iulie 2012, prin care Curtea Constituțională s-a pronunțat asupra unor aspecte privitoare la lipsa de claritate și previzibilitate în sensul că acestea „nu reprezintă o veritabilă critică de neconstituționalitate, ci vizează, în fapt, probleme de aplicare a legii”, aceste dispoziții neintrând în sfera de competență a Curții Constituționale, ci în competența exclusivă a Parlamentului de a interveni pe calea unor modificări, completări sau abrogări, pentru a asigura ordinea juridică necesară. Precizează că, prin această modificare, legiuitorul a urmărit o mai mare transparentizare a procedurii de centralizare a bunurilor ce alcătuiesc domeniul public al unităților administrativ-teritoriale, prin etapizare, hotărârea privind aprobarea inventarului bunurilor putând fi atacată de orice persoană interesată, în condițiile Legii contenciosului administrativ nr. 554/2004, așa cum este prevăzut la pct. 1, art. 122 alin. (15) din legea ce face obiectul sesizării de neconstituționalitate. Prin urmare, nu poate fi vorba de o încălcare a dreptului de proprietate privată sau de expropriere, deoarece textul legii se referă la acele terenuri care se dovedesc a nu avea proprietar, fapt rezultat în urma unor investigații amănunțite, așa cum rezultă din art. 122 din lege, fiind vorba, așadar, doar de preluarea în domeniul public al unităților administrativ-teritoriale a bunurilor fără proprietar.

23. Cu referire la completarea art. 123 cu alin. (2¹) și (2²), nou-introduse în Legea nr. 215/2001, precizează că legiuitorul a avut în vedere legiferarea unui drept de preempțiune la concesionarea terenurilor ce fac parte din domeniul privat al unităților administrativ-teritoriale către proprietarii construcțiilor deja edificate pe aceste terenuri sau în curs de edificare. Procedura de concesionare a acestor bunuri urmează a fi aprobată printr-o hotărâre a consiliului local/județean, a Consiliului General al Municipiului București, a consiliilor locale ale subdiviziunilor administrativ-teritoriale ale municipiilor, conform legii.

24. Având în vedere motivele expuse mai sus, Președintele Camerei Deputaților apreciază că obiecția de neconstituționalitate este neîntemeiată.

25. **Președintele Senatului și Guvernul** nu au transmis punctele lor de vedere asupra obiecției de neconstituționalitate.

CURTEA,

examinând obiecția de neconstituționalitate, punctul de vedere al președintelui Camerei Deputaților, raportul întocmit de judecătorul-raportor, dispozițiile legii criticate, raportate la prevederile Constituției, precum și Legea nr. 47/1992, reține următoarele:

26. Curtea Constituțională a fost legal sesizată și este competentă, potrivit dispozițiilor art. 146 lit. a) din Constituție, precum și ale art. 1, art. 10, 15 și 18 din Legea nr. 47/1992, republicată, să soluționeze obiecția de neconstituționalitate.

27. **Obiectul controlului de constituționalitate** îl constituie Legea pentru modificarea și completarea Legii administrației publice locale nr. 215/2001 și pentru abrogarea art. 21 din Legea nr. 213/1998 privind bunurile proprietate publică.

28. Dispozițiile din Legea fundamentală invocate în susținerea obiecției de neconstituționalitate sunt cele ale art. 1 alin. (5) care instituie principiul legalității, art. 44 alin. (3) care stabilește condițiile în care este permisă exproprierea, art. 61 alin. (2) care consacră principiul bicameralismului Parlamentului și art. 136 alin. (5) referitor la caracterul inviolabil al proprietății private.

(1) **Admisibilitatea obiecției de neconstituționalitate**

29. Curtea constată că sesizarea formulată îndeplinește condițiile de admisibilitate prevăzute de art. 146 lit. a) teza întâi din Constituție atât cu referire la titularul dreptului de sesizare, întrucât a fost formulată de Președintele României, cât și în ce privește obiectul acesteia, fiind vorba de o lege adoptată, dar nepromulgată încă.

30. Sub aspectul termenului în care a fost sesizată, Curtea observă că legea a fost trimisă Președintelui României spre promulgare în data de 26 iunie 2018, iar obiecția de neconstituționalitate a fost formulată și înregistrată la Curtea Constituțională în data de 13 iulie 2018. Așadar, și verificarea îndeplinirii acestei condiții conduce la concluzia că instanța de control constituțional a fost legal sesizată, și anume în interiorul termenului de promulgare de 20 de zile, în conformitate cu art. 77 alin. (1) din Constituție.

(2) **Analiza obiecției de neconstituționalitate**

31. În ce privește criticile de neconstituționalitate extrinsecă formulate prin raportare la prevederile art. 61 alin. (2) din Legea fundamentală, care consacră principiul bicameralismului Parlamentului, Curtea reține că, în jurisprudența sa, reprezentată, de exemplu, de Decizia nr. 710 din 6 mai 2009, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 358 din 28 mai 2009, a observat că acesta se reflectă nu numai în dualismul instituțional în cadrul Parlamentului, care este format din Camera Deputaților și Senat, ci și în cel funcțional, referitor la procedura legislativă. Ținând seama de indivizibilitatea Parlamentului ca organ reprezentativ suprem al poporului român și de unicitatea sa ca autoritate legiuitoare a țării, Curtea a constatat că, prin Constituție, nu se permite adoptarea unei legi de către o singură Cameră, fără ca proiectul de lege/propunerea legislativă să fi fost dezbătut/ă și de cealaltă Cameră. De asemenea, prin Decizia nr. 472 din 22 aprilie 2008, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 336 din 30 aprilie 2008, Curtea a statuat că dezbaterile parlamentare a unui proiect de lege sau a unei propuneri legislative nu poate face abstracție de evaluarea acesteia în plenul celor două Camere ale Parlamentului. Așa fiind, modificările și completările pe care Camera decizională le aduce proiectului de lege sau propunerii legislative adoptate de prima Cameră sesizată trebuie să se raporteze la materia avută în vedere de inițiator și la forma în care a fost reglementată de prima Cameră. Altminteri, se ajunge la situația ca o singură Cameră, și anume Camera decizională, să legifereze în mod exclusiv, ceea ce contravine principiului bicameralismului.

32. Totodată, Curtea a statuat, prin Decizia nr. 624 din 26 octombrie 2016, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 937 din 22 noiembrie 2016, că art. 75 alin. (3) din Constituție, folosind sintagma „*decide definitiv*” cu privire la Camera decizională, nu exclude, ci, dimpotrivă, presupune ca proiectul sau propunerea legislativă adoptată de prima Cameră sesizată să fie dezbătută în Camera decizională, unde i se pot aduce modificări și completări. Curtea a subliniat însă că, în acest caz, Camera decizională nu poate modifica substanțial obiectul de reglementare și configurația inițiativei legislative, cu consecința deturnării de la finalitatea urmărită de inițiator.

33. În același timp, stabilind limitele principiului bicameralismului, Curtea a apreciat, prin Decizia nr. 1 din 11 ianuarie 2012, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 53 din 23 ianuarie 2012, că „este de netăgăduit că principiul bicameralismului presupune atât conlucrarea celor două Camere în procesul de elaborare a legilor, cât și obligația acestora de a-și exprima prin vot poziția cu privire la adoptarea legilor (...)”.

34. Ca atare, Curtea a conturat, în jurisprudența sa, două criterii esențiale pentru a determina cazurile în care, prin procedura legislativă, se încalcă principiul bicameralismului: pe de o parte, existența unor deosebiri majore de conținut juridic între formele adoptate de cele două Camere ale Parlamentului

și, pe de altă parte, existența unei configurații semnificativ diferite între formele adoptate de cele două Camere ale Parlamentului (a se vedea, în acest sens, Decizia nr. 710 din 6 mai 2009, precizată, Decizia nr. 413 din 14 aprilie 2010, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 291 din 4 mai 2010, sau Decizia nr. 1.533 din 28 noiembrie 2011, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 905 din 20 decembrie 2011). În același sens este și jurisprudența recentă (Decizia nr. 62 din 13 februarie 2018, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 373 din 2 mai 2018, paragraful 63), prin care instanța de control constituțional a arătat, în plus, că, printre elementele esențiale ce trebuie să caracterizeze procesul legislativ pentru ca acesta să întrunească exigența constituțională analizată, se numără și menținerea scopului inițial al legii, în sensul de voință politică a autorilor propunerii legislative sau de filosofie, de concepție originară a actului normativ. Curtea a apreciat că întrunirea acestor criterii este de natură a afecta principiul constituțional care guvernează activitatea de legiferare a Parlamentului, plasând pe o poziție privilegiată Camera decizională, cu eliminarea, în fapt, a primei Camere sesizate din procesul legislativ.

35. În analiza prezentei obiecții de neconstituționalitate, Curtea va verifica respectarea principiului bicameralismului, mai întâi sub aspectul existenței unor deosebiri majore, substanțiale, de conținut juridic între formele adoptate de cele două Camere ale Parlamentului. Comparând cele două forme ale legii adoptate succesiv de Camera Deputaților și Senat, Curtea constată că acest criteriu nu a fost întrunit în situația analizată. Funcția deliberativă a Parlamentului, prin intermediul căreia acesta își îndeplinește rolul de unică autoritate legiuitoare a țării, prevăzut de art. 61 alin. (1) din Constituție, nu poate fi realizată în mod real și efectiv decât în măsura în care ambele Camere își exprimă opinia cu privire la conținutul normativ al legilor pe care le adoptă. Or, în speță, Senatul, în calitate de Cameră decizională, a suplimentat legea votată de Camera Deputaților, adăugând un articol constituit din 17 alineate — art. 122 din Legea nr. 215/2001 — care reglementează în mod amplu procedura întocmirii și modificării inventarului bunurilor aparținând unităților administrativ-teritoriale. Consecutiv, Senatul a abrogat art. 21 din Legea nr. 213/1998, adaptând, în mod corespunzător, titlul legii trimise spre promulgare. În prezent, obligația inventarierii anuale este înscrisă generic în art. 122 din Legea nr. 215/2001 care, în forma în vigoare, are un alineat unic. Totodată, procedura inventarierii se regăsește, într-o

reglementare sintetică, în art. 21 din Legea nr. 213/1998 privind bunurile proprietate publică.

36. Curtea observă că art. 122 din Legea nr. 215/2001, astfel cum a fost inserat de Senat, ulterior votului Camerei Deputaților, cuprinde o multitudine de aspecte legate de problematica inventarierii bunurilor aparținând unităților administrativ-teritoriale, pe care prima Cameră sesizată nu le-a luat în discuție, acestea fiind introduse *ab novo* de Camera decizională, fiind rodul exclusiv al dezbaterilor purtate în cadrul acesteia. Având în vedere complexitatea procedurii de realizare a operațiunii inventarierii bunurilor menționate, astfel cum aceasta a fost prefigurată prin amendamentele adoptate de Senat, lipsa dezbaterii și votului Camerei Deputaților, în calitate de Cameră de reflecție, asupra acestei proceduri, determină nesocotirea principiului bicameralismului parlamentar, în componenta sa funcțională. Mai mult, Senatul a adus modificări unei alte legi decât cea asupra căreia inițiatorii propunerii legislative intenționau să o modifice și care a fost luată în dezbateri și adoptată de prima Cameră sesizată.

37. Cu privire la existența unei configurații semnificativ diferite între formele adoptate de cele două Camere ale Parlamentului, ca element esențial pentru respectarea principiului bicameralismului, decelat de instanța de control constituțional în jurisprudența sa, Curtea constată că forma finală a legii a dobândit o configurație semnificativ diferită, în condițiile în care au fost eliminate trei dintre cele cinci modificări ale Legii nr. 215/2001 votate de Camera Deputaților [art. 44 alin. (1), art. 44 alin. (11) și art. 63 alin. (4) lit. d) din Legea nr. 215/2001], dar a fost introdus, în plus, un nou articol, art. 122, format din 17 alineate, prezentând o pondere importantă în arhitectura formei finale a legii, precum și încă două articole, art. II și art. III, referitoare la comisiile constituite în vederea inventarierii bunurilor, conform art. 122 din Legea nr. 215/2001, respectiv la abrogarea art. 21 din Legea nr. 213/1998, text care conține reglementări privitoare la inventarul bunurilor din domeniul public al statului.

38. În concluzie, din toate cele mai sus arătate, rezultă că legea supusă controlului de constituționalitate a fost adoptată cu încălcarea principiului bicameralismului consacrat de art. 61 alin. (2) din Constituție, ceea ce îi conferă caracter neconstituțional în ansamblul său. Prin urmare, nu se mai impune analizarea criticilor de neconstituționalitate intrinsecă, viciul de neconstituționalitate legat de modalitatea de adoptare a legii afectând în totalitate validitatea actului normativ.

39. Pentru considerentele arătate, în temeiul art. 146 lit. a) și al art. 147 alin. (4) din Constituție, precum și al art. 11 alin. (1) lit. A.a), al art. 15 alin. (1) și al art. 18 alin. (2) din Legea nr. 47/1992, cu unanimitate de voturi,

CURTEA CONSTITUȚIONALĂ

În numele legii

DECIDE:

Admite obiecția de neconstituționalitate formulată și constată că Legea pentru modificarea și completarea Legii administrației publice locale nr. 215/2001 și pentru abrogarea art. 21 din Legea nr. 213/1998 privind bunurile proprietate publică este neconstituțională, în ansamblul său.

Definitivă și general obligatorie.

Decizia se comunică Președintelui României, președinților celor două Camere ale Parlamentului și prim-ministrului și se publică în Monitorul Oficial al României, Partea I.

Pronunțată în ședința din data de 20 septembrie 2018.

PREȘEDINTELE CURȚII CONSTITUȚIONALE

prof. univ. dr. **VALER DORNEANU**

Magistrat-asistent,
Valentina Bărbățeanu

ACTE ALE ORGANELOR DE SPECIALITATE ALE ADMINISTRAȚIEI PUBLICE CENTRALE

MINISTERUL TRANSPORTURILOR
AUTORITATEA PENTRU REFORMĂ FERROVIARĂ

DECIZIE

privind stabilirea valorii compensației unitare pentru transportul feroviar public de călători și a volumului de transport feroviar public de călători pe care operatorii de transport feroviar de călători îl pot executa în cadrul obligației de serviciu public, pentru care aceștia primesc compensații de la bugetul de stat în anul 2018, ca urmare a Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 78/2018 cu privire la rectificarea bugetului de stat pe anul 2018 și în conformitate cu bugetul rectificat al Autorității pentru Reformă Feroviară pe anul 2018 aprobat de ordonatorul principal de credite conform anexei de la Adresa MT-DE nr. 63/38.549 din 4 octombrie 2018

Având în vedere:

- art. 2 alin. (1) lit. f), h) și i) și art. 5 alin. (2) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 62/2016 privind înființarea Autorității pentru Reformă Feroviară, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 53/2017;
- art. 38 și 39 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 12/1998 privind transportul pe căile ferate române și reorganizarea Societății Naționale a Căilor Ferate Române, republicată, cu modificările și completările ulterioare;
- Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 78/2018 cu privire la rectificarea bugetului de stat pe anul 2018;
- contractele de servicii publice în transportul feroviar de calatori valabile în perioada 1 ianuarie 2016—2 decembrie 2019, încheiate cu operatorii de transport feroviar;
- Ordinul ministrului transporturilor nr. 974/2018 pentru aprobarea Normelor metodologice de calcul, evidențiere și acordare de la bugetul de stat a compensației de serviciu public în transportul feroviar public de călători, valabile pentru anul 2018;
- Referatul nr. 32/598 din 8.10.2018 și Procesul-verbal nr. 21/1.025 din 8.10.2018, în temeiul prevederilor:
 - art. 6 alin. (3) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 62/2016 privind înființarea Autorității pentru Reformă Feroviară, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 53/2017;
 - art. 5 alin. (3) din Hotărârea Guvernului nr. 98/2017 privind organizarea și funcționarea Autorității de Reformă Feroviară și pentru modificarea și completarea Hotărârii Guvernului nr. 21/2015 privind organizarea și funcționarea Ministerului Transporturilor,

președintele Autorității pentru Reformă Feroviară emite următoarea decizie:

Art. 1. — Valorile unitare ale compensației pentru serviciul public de călători ce se vor utiliza în anul 2018, ca urmare a Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 78/2018 cu privire la rectificarea bugetului de stat pe anul 2018, și în conformitate cu bugetul rectificat al Autorității pentru Reformă Feroviară pe anul 2018 aprobat de ordonatorul principal de credite conform anexei de la Adresa MT-DE nr. 63/38.549 din 4.10.2018, pe baza celor menționate în Referatul nr. 32/598 din 8.10.2018 și în anexa la Procesul-verbal nr. 21/1.025 din 8.10.2018, sunt următoarele:

a) pentru trenurile Interregio, 28,6912 lei pe mia de călători—km și 13.958,2756 lei pe mia de tren—km;

b) pentru trenurile Regio, 190,8764 lei pe mia de călători—km și 13.958,2756 lei pe mia de tren—km.

Art. 2. — Volumul de transport feroviar public de călători actualizat, pe care operatorii de transport feroviar de călători îl pot executa în cadrul obligației de serviciu public pentru care aceștia primesc compensații de la bugetul de stat în anul 2018, se stabilește după cum urmează:

a) pentru trenurile Interregio — 25.305.697,3 tren—km;

b) pentru trenurile Regio — 36.923.006,6 tren—km.

Art. 3. — Prezenta decizie se publică în Monitorul Oficial al României, Partea I.

Președintele Autorității pentru Reformă Feroviară,
Gigi Gavrilă

MINISTERUL ENERGIEI

ORDIN
privind aprobarea definiției categoriei „client protejat”

Având în vedere:

— art. 2 din Regulamentul (UE) 2017/1938 al Parlamentului European și al Consiliului din 25 octombrie 2017 privind măsurile de garantare a siguranței furnizării de gaze și de abrogare a Regulamentului (UE) nr. 994/2010 referitor la obligațiile impuse de către Comisia Europeană fiecărui stat membru de a transmite, până la data de 2 februarie 2018, definiția categoriei „client protejat”, volumele de consum anual de gaze ale consumatorilor protejați și procentul pe care respectivele volume de consum îl reprezintă în consumul final total anual de gaze din respectivul stat membru;

— consumul anual care revine clienților protejați, precum și procentul pe care acesta îl reprezintă în consumul total de gaze naturale, pentru anul 2017, la nivel de țară;

— volumul de consum detaliat corespunzător fiecărei subcategorii de clienți pe care categoria „client protejat” le include, respectiv procentul pe care acestea îl reprezintă în consumul total anual în 2017;

— art. 6 alin. (1) din Regulamentul (UE) 2017/1938, conform căruia fiecare stat membru informează Comisia cu privire la definiția categoriei „clienți protejați”;

— art. 102 din Legea energiei electrice și a gazelor naturale nr. 123/2012, cu modificările și completările ulterioare, privind stabilirea competențelor autorităților în domeniul energiei și ale Ministerului Energiei, ca minister de resort;

— Legea nr. 346/2004 privind stimularea înființării și dezvoltării întreprinderilor mici și mijlocii, cu modificările și completările ulterioare;

— Referatul de aprobare nr. 220.987/18.09.2018 întocmit de către Direcția generală țigetei și gaze naturale, în temeiul art. 8 alin. (6) din Hotărârea Guvernului nr. 980/2015 privind organizarea și funcționarea Ministerului Energiei, cu modificările și completările ulterioare,

ministrul energiei emite prezentul ordin.

Art. 1. — Se aprobă definiția „clienți protejați”, în conformitate cu prevederile Regulamentului (UE) 2017/1938 al Parlamentului European și al Consiliului din 25.10.2017 privind măsurile de garantare a siguranței furnizării de gaze și de abrogare a Regulamentului (UE) nr. 994/2010, după cum urmează: „Sunt *clienți protejați* toți clienții casnici racordați la o rețea de distribuție a gazelor naturale, precum și următoarele categorii de clienți finali:

a) întreprinderile mici și mijlocii, racordate la rețelele de distribuție a gazelor naturale;

b) prestatorii de servicii sociale esențiale care au legătură cu asistența medicală, asistența socială esențială, de urgență, de

securitate, cu educația sau cu administrația publică, racordate la rețelele de distribuție sau la Sistemul Național de Transport al gazelor naturale;

c) producătorii de energie termică, care nu pot funcționa cu alți combustibili decât gazele naturale și care furnizează energie termică clienților casnici, întreprinderilor mici sau mijlocii și/sau prestatorilor de servicii de asistență medicală, asistență socială esențială, de urgență, de securitate sau prestatorii de servicii care au legătură cu educația sau cu administrația publică.”

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

Ministrul energiei,

Anton Anton

București, 20 septembrie 2018.

Nr. 692.

MINISTERUL AFACERILOR EXTERNE

ORDIN
privind publicarea textului revizuit al Memorandumului de înțelegere de la Paris
privind controlul statului portului

Având în vedere modificările succesive ale Memorandumului de înțelegere de la Paris privind controlul statului portului și informarea Secretariatului Memorandumului de înțelegere de la Paris privind publicarea unei versiuni revizuite a Memorandumului de înțelegere de la Paris privind controlul statului portului,

în temeiul art. 38 alin. (4) din Legea nr. 590/2003 privind tratatele și al art. 5 alin. (7) din Hotărârea Guvernului nr. 16/2017 privind organizarea și funcționarea Ministerului Afacerilor Externe, cu modificările și completările ulterioare,

ministrul afacerilor externe emite prezentul ordin.

Articol unic. — Se dispune publicarea în Monitorul Oficial al României, Partea I, a textului revizuit al Memorandumului de înțelegere de la Paris privind controlul statului portului, adoptat la Paris la 26 ianuarie 1982 la care România a aderat prin Legea nr. 113/2008, prevăzut în anexa care face parte integrantă din prezentul ordin.

Ministrul afacerilor externe,
Teodor-Viorel Meleșcanu

București, 19 septembrie 2018.
 Nr. 1.828.

ANEXĂ

MEMORANDUMUL DE ÎNȚELEGERE
de la Paris privind controlul statului portului

Autoritățile maritime din: Belgia, Bulgaria¹⁾, Canada²⁾, Croația³⁾, Cipru⁴⁾, Danemarca, Estonia⁵⁾, Finlanda, Franța, Republica Federală Germania, Grecia, Islanda⁶⁾, Irlanda, Italia, Letonia⁷⁾, Lituania⁸⁾, Malta⁹⁾, Olanda, Norvegia, Polonia¹⁰⁾, Portugalia, România¹¹⁾, Federația Rusă¹²⁾, Slovenia¹³⁾, Spania, Suedia, Regatul Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord,

denumite în continuare *autorități*,

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

notând ca pozitiv progresul înregistrat în aceste domenii de Organizația Maritimă Internațională și Organizația Internațională a Muncii,

notând, de asemenea, contribuția Uniunii Europene la atingerea obiectivelor antementionate,

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

recunoscând cu toate acestea că se cere acțiunea efectivă a statului portului în vederea prevenirii operării navelor sub standard,

¹⁾ Autoritatea maritimă din Bulgaria a aderat la Memorandum la 10 mai 2007; pentru Autoritatea maritimă din Bulgaria Memorandumul a intrat în vigoare la 1 iulie 2007.

²⁾ Autoritatea maritimă din Canada a aderat la Memorandum la 3 mai 1994; pentru Autoritatea maritimă din Canada Memorandumul a intrat în vigoare la 3 mai 1994.

³⁾ Autoritatea maritimă din Croația a aderat la Memorandum la 8 noiembrie 1996; pentru Autoritatea maritimă din Croația Memorandumul a intrat în vigoare la 1 ianuarie 1997.

⁴⁾ Autoritatea maritimă din Cipru a aderat la Memorandum la 12 mai 2006; pentru Autoritatea maritimă din Cipru Memorandumul a intrat în vigoare la 1 iulie 2006.

⁵⁾ Autoritatea maritimă din Estonia a aderat la Memorandum la 12 mai 2005; pentru Autoritatea maritimă din Estonia Memorandumul a intrat în vigoare la 1 iulie 2005.

⁶⁾ Autoritatea maritimă din Islanda a aderat la Memorandum la 11 mai 2000; pentru Autoritatea maritimă din Islanda Memorandumul a intrat în vigoare la 1 iulie 2000.

⁷⁾ Autoritatea maritimă din Letonia a aderat la Memorandum la 12 mai 2005; pentru Autoritatea maritimă din Letonia Memorandumul a intrat în vigoare la 1 iulie 2005.

⁸⁾ Autoritatea maritimă din Lituania a aderat la Memorandum la 12 mai 2006; pentru Autoritatea maritimă din Letonia Memorandumul a intrat în vigoare la 1 iulie 2006.

⁹⁾ Autoritatea maritimă din Malta a aderat la Memorandum la 12 mai 2006; pentru Autoritatea maritimă din Malta Memorandumul a intrat în vigoare la 1 iulie 2006.

¹⁰⁾ Autoritatea maritimă din Polonia a aderat la Memorandum la 27 noiembrie 1991; pentru Autoritatea maritimă din Polonia Memorandumul a intrat în vigoare la 1 ianuarie 1992.

¹¹⁾ Autoritatea maritimă din România a aderat la Memorandum la 10 mai 2007; pentru Autoritatea maritimă din România Memorandumul a intrat în vigoare la 1 iulie 2007.

¹²⁾ Autoritatea maritimă din Federația Rusă a aderat la Memorandum la 10 noiembrie 1995; pentru Autoritatea maritimă din Federația Rusă Memorandumul a intrat în vigoare la 1 ianuarie 1996.

¹³⁾ Autoritatea maritimă din Slovenia a aderat la Memorandum la 15 mai 2003; pentru Autoritatea maritimă din Slovenia Memorandumul a intrat în vigoare la 22 iulie 2003.

recunoscând, de asemenea, necesitatea evitării concurenței neloiale între porturi, convinge pentru aceste scopuri de necesitatea unui sistem armonizat și îmbunătățit de control al statului portului și a întăririi cooperării și schimbului de informații, au ajuns la următoarea înțelegere:

SECȚIUNEA 1

Angajamente

1.1. Fiecare autoritate va aplica prevederile prezentului memorandum și ale anexelor la acesta.

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

1.3. Fiecare autoritate va efectua o inspecție la fiecare navă comercială străină de prioritate I care ancorează sau face escală în unul dintre porturile sau zonele sale de ancoraj, sub rezerva unei obligații flexibile și regionale, așa cum este descris în anexa nr. 11. Fiecare autoritate va efectua un număr total de inspecții ale navelor comerciale străine de prioritate I și II care să corespundă cel puțin obligației sale anuale de control stabilite în conformitate cu anexa nr. 11. Autoritățile ar trebui să se abțină de la selectarea inspecțiilor periodice de prioritate II, atunci când acestea nu sunt cerute pentru îndeplinirea obligațiilor lor anuale.

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

1.5. Fiecare autoritate sau orice alt organism, după caz, va stabili o procedură corespunzătoare pentru serviciile de pilotaj, inclusiv cei angajați pe nave care se îndreaptă spre un port sau aflate în tranzit în statul său și autorități portuare, pentru informarea imediată a autorității competente a statului portului sau statului costier, după caz, ori de câte ori iau cunoștință în cursul normal al serviciului lor de existența deficiențelor aparente care pot prejudicia siguranța navei sau care pot amenința să dăuneze mediului marin.

1.6. În îndeplinirea obligațiilor lor, autoritățile vor efectua inspecții de tipul celor specificate în anexa nr. 9.

1.7. Nicio prevedere din memorandum nu va fi interpretată ca limitând atribuțiile autorităților în a lua măsuri în cadrul ariei lor de competență în ceea ce privește orice problemă la care instrumentele relevante se referă.

SECȚIUNEA a 2-a

Instrumente relevante

2.1. În scopul memorandumului, instrumente relevante sunt următoarele:

.1 Convenția internațională din 1966 asupra liniilor de încărcare (LL 66);

.2 Protocolul din 1988 la Convenția internațională din 1966 asupra liniilor de încărcare (LL Protocol 88);

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

.4 Protocolul din 1978 la Convenția internațională din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare (SOLAS Protocol 78);

.5 Protocolul din 1988 la Convenția internațională din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare (SOLAS Protocol 88);

.6 Convenția internațională din 1973 pentru prevenirea poluării de către nave, modificată prin Protocolul din 1978 și astfel cum a fost modificat ulterior prin Protocolul din 1997 (MARPOL);

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

.8 Convenția referitoare la Regulamentul internațional din 1972 pentru prevenirea abordajelor pe mare (COLREG 72);

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

.10 Convenția nr. 147/1976 privind standardele minime la bordul navelor comerciale (Convenția ILO nr. 147);

.11 Protocolul din 1996 la Convenția ILO nr. 147/1976 privind standardele minime la bordul navelor comerciale (Protocolul din 1996 la Convenția ILO nr. 147/1976) (IMO P147);

.12 Convenția privind munca în domeniul maritim, 2006 (MLC, 2006);

.13 Convenția internațională privind răspunderea civilă pentru pagubele produse prin poluare cu hidrocarburi, 1969 (CLC1969);

.14 Protocolul din 1992 de modificare a Convenției internaționale privind răspunderea civilă pentru prejudicii cauzate de poluare, 1969 (CLC Protocolul 1992);

.15 Convenția internațională din 2001 privind controlul sistemelor antivegetative dăunătoare utilizate la nave (AFS 2001);

.16 Convenția internațională privind răspunderea civilă pentru prejudicii provocate de poluare cu hidrocarburi de consum de la navele maritime, 2001 (BUNKERS);

.17 Convenția internațională pentru controlul și managementul apei de balast și al sedimentelor de la nave (BWM).

2.2. În ceea ce privește Convențiile ILO (inclusiv MLC, 2006) din secțiunea 2.1 fiecare autoritate va aplica procedurile prevăzute în anexa nr. 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 de către respectiva autoritate.

2.4. La aplicarea unui instrument relevant, autoritățile se vor asigura că nu acordă un tratament mai favorabil navelor unui stat care nu este parte și vor aplica în acest caz procedurile specificate în anexa nr. 1.

În cazul navelor cu dimensiunea sub cerința convenției, autoritățile vor aplica procedurile din anexa nr. 1.

SECȚIUNEA a 3-a

Raportare, profil de risc al navei, selecție, inspecție și reținere

3.1. Fiecare navă trebuie să respecte obligațiile de raportare în conformitate cu anexa nr. 12.

3.2. Fiecărei nave i se va atribui în sistemul de informații un profil de risc, în conformitate cu anexa nr. 7, care va determina prioritatea sa pentru inspecție, intervalul dintre inspecții și amplexarea inspecției. La selectarea navelor pentru inspecție autoritățile vor stabili prioritatea lor utilizând sistemul de selecție menționat în anexa nr. 8.

3.3. Inspecțiile vor fi efectuate de către persoane calificate și instruite corespunzător, autorizate pentru acel scop de autoritatea în cauză și care acționează sub responsabilitatea acesteia, ținând cont, în special, de anexa nr. 6. Atunci când expertiza profesională cerută nu poate fi furnizată de către autoritate, ofițerul PSC al acelei autorități poate fi asistat de orice persoană cu expertiza cerută. Ofițerul PSC și persoanele care îl asistă nu vor avea niciun interes comercial, nici în portul de

inspecție, nici în nava inspectată, iar ofițerii PSC nu vor fi nici angajați de către, și nici nu vor efectua servicii în numele organizațiilor nonguvernamentale care emit certificate statutare și de clasă sau care efectuează inspecțiile necesare pentru emiterea acelor certificate navelor. Fiecare ofițer PSC va deține asupra sa un document personal sub forma unui card de identitate emis de către autoritatea sa, în conformitate cu legislația națională, care să menționeze că ofițerul PSC este autorizat să efectueze inspecții.

3.4. Fiecare autoritate va căuta să se asigure de remedierea tuturor deficiențelor depistate. Cu condiția de a fi fost făcute toate eforturile posibile pentru remedierea tuturor deficiențelor, altele decât cele care sunt un pericol clar pentru siguranță, sănătate sau mediu, navei i se poate permite să se îndrepte spre un port unde orice asemenea deficiențe pot fi rectificate. În cazul deficiențelor care sunt în mod cert periculoase pentru siguranță, sănătate sau mediu, autoritatea se va asigura, cu excepția celor prevăzute în paragraful 3.8, că pericolul este înlăturat înainte de a permite navei să plece pe mare. În acest scop vor fi luate măsurile adecvate, care pot include reținerea navei sau o interdicere formală ca nava să continue o operațiune din cauza deficiențelor stabilite, care, individual sau împreună, ar face periculoasă continuarea operării. Pentru a decide cu privire la măsurile corespunzătoare ce trebuie luate, ofițerii PSC se vor ghida după instrucțiunile Comitetului (PSCIn).

3.5. Atunci când motivul unei rețineri este rezultatul unei avarii accidentale suferite la o navă, nu va fi emis un ordin de reținere, cu condiția ca:

.1 cerințele conținute în Regula I/11 (c) din Convenția SOLAS privind notificarea administrației de pavilion, a inspectorului nominalizat sau a organizației recunoscute, responsabili de emiterea certificatului relevant, au fost luate în considerare în mod corespunzător;

.2 înainte de intrarea într-un port sau imediat după producerea avariei, comandantul sau proprietarul navei a înaintat autorității de control al statului portului detalii privind circumstanțele accidentului și ale daunei suferite și informarea privind notificarea solicitată către administrația de pavilion;

.3 acțiuni corespunzătoare de remediere, spre satisfacția autorității, au fost întreprinse de către navă; și

.4 autoritatea s-a asigurat, în baza notificării cu privire la finalizarea acțiunilor de remediere, că deficiențele care au fost în mod cert periculoase pentru siguranță, sănătate sau mediu au fost luate în considerare spre satisfacția sa.

3.6. În circumstanțe excepționale în care toate certificatele statutare, așa cum sunt ele definite în instrucțiunile Comitetului (PSCIn), sunt pierdute, expirate sau și-au pierdut valabilitatea ori, ca urmare a unei inspecții mai detaliate, condiția generală a navei și a echipamentului său, luând de asemenea în considerare echipajul și condițiile de viață și de muncă ale acestuia, se găsesc a fi evident substandard, autoritatea poate suspenda o inspecție. Suspendarea inspecției poate continua până când părțile responsabile au luat măsurile necesare pentru a se asigura că nava este conformă cu cerințele instrumentelor relevante. Înainte de suspendarea unei inspecții, autoritatea trebuie să aibă înregistrate deficiențele de reținere pe fiecare din zone, așa cum este prevăzut în instrucțiunile Comitetului (PSCIn). Notificarea reținerii către părțile responsabile va menționa că inspecția este suspendată până când autoritatea va fi informată că nava este în conformitate cu toate cerințele relevante.

3.7. În cazul unei rețineri, autoritatea va notifica imediat administrația de pavilion¹, în scris, incluzând și raportul de inspecție. De asemenea, organizația recunoscută care a emis certificatele relevante în numele administrației de pavilion va fi notificată, acolo unde este cazul. Părțile de mai sus vor fi, de asemenea, notificate în scris de încetarea reținerii.

În cazul unei rețineri impuse de o neconformitate privind MLC, 2006, autoritatea va notifica, de asemenea, imediat organizațiile armatorilor și navigatorilor relevante, din portul statului unde a fost efectuată inspecția.

3.8. Atunci când deficiențele care au cauzat o reținere, așa cum este menționat în paragraful 3.4, nu pot fi remediate în portul de inspecție, autoritatea poate permite navei în cauză să plece spre cel mai apropiat șantier de reparații disponibil (sau, în cazul unor deficiențe care impun rețineri în conformitate cu MLC, 2006, spre portul unde planul de acțiuni corective trebuie implementat) în conformitate cu instrucțiunile Comitetului (PSCIn).

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

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

3.9. Prevederile paragrafelor 3.7 și 3.8 nu aduc prejudicii cerințelor instrumentelor relevante sau procedurilor stabilite de organizațiile internaționale privind notificarea și procedurile de raportare în legătură cu controlul statului portului.

3.10. Autoritățile se vor asigura că la încheierea unei inspecții comandantul navei va primi un raport de inspecție, care să cuprindă rezultatele inspecției incluzând referințe la instrumentele relevante și detalii privind orice acțiune ce ar urma să fie întreprinsă.

3.11. În cazul în care orice inspecție la care se face referire în paragraful 3.1 confirmă sau relevă deficiențe în legătură cu cerințele instrumentelor relevante care justifică reținerea unei nave, toate costurile legate de inspecții în orice perioadă normală de lucru justificată ar trebui să fie acoperite de către proprietarul sau operatorul navei ori de către reprezentantul său în statul portului.

Toate costurile legate de inspecții efectuate de către autoritate, potrivit prevederilor secțiunii a 4-a, vor fi facturate proprietarului sau operatorului navei.

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

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

¹ Referitor la MSC-Circ, 781 și MEPC 6/Circ 2 „Punctul de contact național al membrilor privind siguranța și prevenirea poluării” (anexele 1 și 2). Când nu este disponibil un punct de contact valabil, ar trebui informată reprezentanța diplomatică cea mai apropiată.

3.13. Atunci când își exercită controlul potrivit memorandumului, autoritățile vor face toate eforturile posibile pentru a evita reținerea sau întârzierea nefondată a unei nave.

Nicio prevedere a memorandumului nu afectează drepturile create de instrumentele relevante privind compensarea pentru reținere sau întârziere nefondată. În orice moment al presupusei rețineri sau întârzieri, sarcina dovezii cade în sarcina proprietarului sau operatorului navei.

SECȚIUNEA a 4-a

Interdicție

4.1. Refuzul de acces al navelor în urma reținerilor multiple

.1 Fiecărei autorități i se recomandă să se asigure că unei nave comerciale străine i se refuză accesul în porturile și zonele sale de ancorare în cazul în care:

— arborează pavilionul unui stat care figurează în lista gri publicată în raportul anual al memorandumului și a fost reținută sau a fost emis un ordin de interzicere a operării sub sistemul de inspecții obligatorii la navele de tip feribot ro-ro, precum și la navele de pasageri de mare viteză care operează în serviciu regulat, mai mult de două ori în cursul ultimelor 24 de luni într-un port sau într-o zonă de ancoraj în zona memorandumului; sau

— arborează pavilionul unui stat care figurează în lista neagră publicată în raportul anual al memorandumului și a fost reținută sau a fost emis un ordin de interzicere a operării sub sistemul de inspecții obligatorii la navele de tip feribot ro-ro, precum și la navele de pasageri de mare viteză care operează în serviciu regulat, mai mult de două ori în cursul ultimelor 36 de luni într-un port sau într-o zonă de ancoraj în zona memorandumului.

.2 Refuzul accesului ca urmare a reținerilor multiple va deveni aplicabil îndată ce nava părăsește portul sau zona de ancoraj.

.3 Ordinul de refuz al accesului va fi ridicat după o perioadă de 3 luni de la data emiterii ordinului și când condițiile din instrucțiunile Comitetului (PSCIn) sunt îndeplinite.

Dacă nava face obiectul unui al doilea refuz al accesului, perioada va fi de 12 luni.

.4 Orice reținere ulterioară într-un port sau într-o zonă de ancoraj trebuie să ducă la refuzul accesului navei în orice port sau zonă de ancoraj. Acest al treilea refuz al accesului poate fi ridicat după o perioadă de 24 de luni de la emiterea ordinului și numai în cazul în care:

— nava arborează pavilionul unui stat a cărui rată de reținere nu se încadrează nici în lista neagră, nici în lista gri;

— certificatele statutare și de clasă ale navei sunt emise de către o organizație sau organizații care sunt recunoscute de unul sau mai multe din statele membre ale Memorandumului, așa cum se menționează în anexa nr. 7;

— nava este administrată de o companie cu o performanță ridicată; și

— condițiile dispuse în instrucțiunile Comitetului (PSCIn) sunt îndeplinite.

Oricărei nave care nu îndeplinește criteriile specificate mai sus, după o perioadă de 24 de luni trecută de la emiterea ordinului, i se va refuza permanent accesul în orice port și în orice zonă de ancoraj.

.5 Orice reținere ulterioară într-un port sau zonă de ancoraj, după al treilea refuz de acces, trebuie să ducă la refuzul permanent al accesului navei în orice port sau zonă de ancoraj.

.6 Înainte de a refuza intrarea, autoritatea poate solicita consultări cu administrația navei în cauză.

4.2. Refuzul de acces al navei în urma altor întâmplări

.1 navele străine menționate la paragraful 3.4 și paragraful 3.8 care continuă să navigheze fără a respecta condițiile stabilite de către autoritate în portul de inspecție; sau

.2 navele străine menționate la paragraful 3.8 care refuză să se conformeze cerințelor aplicabile ale instrumentelor relevante de a nu intra în șantierul de reparații indicat.

4.3. Pentru respectarea paragrafelor 4.1 și 4.2 fiecare autoritate se va asigura că procedura stabilită în instrucțiunile Comitetului (PSCIn) a fost respectată.

4.4. Fără a aduce atingere dispozițiilor paragrafelor 4.1 și 4.2, accesul la un anumit port poate fi autorizat de către autoritatea competentă a statului portului în caz de forță majoră sau din considerente imperative de siguranță sau pentru a reduce sau minimiza 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 5-a

Furnizarea de informații

5.1. Fiecare autoritate va raporta inspecțiile efectuate potrivit memorandumului și rezultatele acestora, în conformitate cu informațiile menționate în anexa nr. 3.

5.2. Secretariatul, în numele statelor semnatare ale memorandumului, va lua măsurile necesare pentru a se asigura că informațiile înscrise în anexa nr. 4 sunt publicate, la intervale prescrise în aceasta, sub rezerva conformității cu politica de acces la date stabilită de comitet. Informațiile furnizate în conformitate cu paragraful 5.1 pot fi disponibile pentru publicare în versiunea tipărită sau în format electronic, în vederea asistării autorităților cu publicațiile menționate în anexa nr. 4, precum și pentru alte scopuri în conformitate cu deciziile comitetului menționat în secțiunea 6.

5.3. Secretariatul, menționat în secțiunea 7.4, poate facilita publicarea de date nealterate din sistemul de informații menționat în anexa nr. 3, prin furnizarea acestora în orice format electronic sau tipărit.

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

SECȚIUNEA a 6-a

Violări operaționale

Autoritățile, la cererea unei alte autorități, vor încerca să păstreze în siguranță probele referitoare la încălcări suspectate ale cerințelor privind aspecte operaționale din Regula 10 a Convenției COLREG 72 și din Convenția MARPOL. În cazul încălcărilor suspectate implicând deversarea de substanțe dăunătoare, o autoritate, la solicitarea unei alte autorități, va vizita nava în port în vederea obținerii de informații și, după caz, prelevării de probe din orice presupus poluant. Procedurile de investigare a contravențiilor la prevederile privind deversările sunt menționate în instrucțiunile Comitetului (PSCIn).

SECȚIUNEA a 7-a**Organizare**

7.1. Va fi înființat un comitet compus din reprezentanți ai fiecărei autorități și ai Comisiei Uniunii Europene. Un consultant din cadrul fiecărei organizații guvernamentale internaționale, observatori și asociați vor fi invitați să participe la lucrările comitetului și la orice alte ședințe.

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

7.3. Comitetul:

1. va îndeplini sarcinile specifice ce i-au fost atribuite prin Memorandum;

2. va promova prin toate mijloacele necesare, inclusiv prin seminare pentru ofițerii PSC, armonizarea practicilor și procedurilor legate de inspecție, remediere, reținere, interdicție și a celor legate de aplicarea secțiunii 2.4;

3. va dezvolta și revizui liniile directoare și procedurile pentru efectuarea inspecțiilor potrivit Memorandumului;

4. va dezvolta și revizui procedurile referitoare la schimbul de informații;

5. va urmări alte aspecte legate de activitatea și eficiența Memorandumului;

6. va alege președintele și vicepreședintele Comitetului (PSCCIn) din cadrul autorităților;

7. stabilește un consiliu consultativ al memorandumului pentru a asista Comitetul (PSCCIn) în concentrarea pe problemele-cheie și, în special, în ghidarea Secretariatului între întâlnirile Comitetului (PSCCIn).

8. va elabora și aproba instrucțiunile Comitetului (PSCCIn).

7.4. Un secretariat pus la dispoziție de Ministerul Infrastructurii și Gospodării Apelor din Olanda va fi înființat și va avea biroul la Haga.

7.5. Secretariatul, acționând sub îndrumarea comitetului și în limita resurselor pe care le are la dispoziție:

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

2. va facilita schimbul de informații, va îndeplini procedurile specificate în anexele nr. 3 și 4 și va pregăti rapoartele ce vor fi necesare pentru îndeplinirea scopurilor memorandumului;

3. va desfășura orice muncă necesară asigurării funcționării eficiente a Memorandumului.

SECȚIUNEA a 8-a**Amendamente**

8.1. Orice autoritate poate propune amendamente la Memorandum.

8.2. În cazul amendamentelor propuse la secțiunile Memorandumului se va aplica următoarea procedură:

1. amendamentul propus va fi înaintat prin secretariat spre a fi analizat de către comitet;

2. amendamentele vor fi adoptate cu o majoritate de două treimi a reprezentanților autorităților prezente și votante în comitet. Astfel adoptat, un amendament va fi comunicat autorităților de către secretariat, în vederea acceptării;

3. un amendament va fi considerat acceptat fie la sfârșitul unei perioade de 6 luni de la adoptarea lui de către reprezentanții autorităților în comitet, fie la sfârșitul oricărei alte perioade diferite, stabilită în mod unanim de către reprezentanții autorităților în comitet la momentul adoptării, cu condiția să nu

fie comunicată secretariatului vre o obiecție de către o autoritate în decursul perioadei relevante;

4. un amendament va intra în vigoare după 60 de zile de la adoptare sau la sfârșitul oricărei alte perioade diferite, stabilită în mod unanim de către reprezentanții autorităților în comitet.

8.3. În cazul amendamentelor propuse la anexele Memorandumului se va aplica următoarea procedură:

1. amendamentul propus va fi înaintat prin secretariat spre a fi analizat de către autorități;

2. amendamentul va fi considerat acceptat la sfârșitul unei perioade de 3 luni de la data la care a fost comunicat de către secretariat, cu excepția cazului în care o autoritate solicită în scris ca amendamentul să fie analizat de comitet. În acest din urmă caz se va aplica procedura menționată la paragraful 8.2;

3. amendamentul va intra în vigoare după 60 de zile de la acceptare sau la sfârșitul oricărei alte perioade diferite, stabilită în mod unanim de către autorități.

SECȚIUNEA a 9-a**Prevederi administrative**

9.1. Memorandumul nu aduce prejudicii drepturilor și obligațiilor ce revin prin alte acorduri internaționale sau legislația națională relevantă.

9.2. O autoritate maritimă a unui stat costier european și a unui stat costier din bazinul Atlanticului de Nord din America de Nord până în Europa, care întrunește criteriile menționate în anexa nr. 5, poate adera la Memorandum cu consimțământul tuturor autorităților participante la Memorandum.

9.3. Atunci când Memorandumul intră în vigoare, acesta înlocuiește Memorandumul de înțelegere dintre anumite autorități maritime privind menținerea standardelor navelor comerciale, semnat la Haga la data de 2 martie 1978.

9.4. Memorandumul intră în vigoare la 1 iulie 1982.

9.5. Versiunea în limba engleză și cea în limba franceză sunt în mod egal autentice.

Semnat la Paris, în limbile engleză și franceză, astăzi, 26 ianuarie 1982 (douăzeci și șase ianuarie o mie nouă sute optzeci și doi).

Anexe la memorandum

Anexa nr. 1 Navele aparținând statelor nemembre și navele situate sub dimensiunile reglementate de Convenție

Anexa nr. 2 Convenția privind munca în domeniul maritim, 2006 (MLC, 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, după cum este cazul

Anexa nr. 3 Sistemul de informații privind inspecțiile

Anexa nr. 4 Publicarea informațiilor referitoare la rețineri și inspecții

Anexa nr. 5 Criterii calitative pentru aderare la memorandum

Anexa nr. 6 Criterii minime pentru ofițerii PSC

Anexa nr. 7 Profilul de risc al navei

Anexa nr. 8 Inspecția și sistemul de selecție

Anexa nr. 9 Tipul inspecției și motivele întemeiate

Anexa nr. 10 Examinarea documentelor și a certificatelor

Anexa nr. 11 Obligații de inspecție ale autorităților

Anexa nr. 12 Obligații de raportare pentru nave

Navele aparținând statelor nemembre și navele situate sub dimensiunile reglementate de Convenție

1. Navele care au drept de arborare a pavilionului unui stat care nu este parte la unul dintre instrumentele relevante și deci nu au la bord certificatele care constituie dovadă *prima facie* a existenței condițiilor satisfăcătoare la bordul navei sau sunt dotate cu echipaj ai cărui membri nu dețin certificate STCW valabile, nave care ajung într-un port al unui stat membru la Paris MoU care este parte la instrumentul relevant vor fi supuse unei inspecții mai detaliate sau, după caz, unei inspecții extinse. La efectuarea unei asemenea inspecții, ofițerul PSC va urma aceleași proceduri ca și cele prevăzute în cazul navelor cărora li se aplică instrumentele relevante.

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

2. Nave 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 ofițerului 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, ofițerul 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, ofițerul PSC se va ghida după orice certificat sau alt document emis de către sau în numele administrației statului de pavilion. Ofițerul 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 astfel de inspecții, ofițerul PSC va acorda atenție, în măsura în care este necesar, aspectelor menționate în paragraful 2.3 al prezentei anexe. Această listă nu este considerată exhaustivă, ci este doar destinată a exemplifica aspectele relevante.

2.3. Aspecte de importanță generală

2.3.1. Aspecte legate de condițiile de determinare a liniilor de încărcare:

- .1 integritatea etanșeității la intemperii (etanșeitatea 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;
- .5 deschizăturile în bordaj;
- .6 ventilatoarele și tuburile de aerisire;
- .7 informațiile de stabilitate.

2.3.2. Alte aspecte legate de siguranța vieții pe mare:

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

2.3.3. 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.

2.4. În cazul deficiențelor care sunt considerate periculoase pentru siguranță, sănătate și mediu, ofițerul 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.

Convenția privind munca în domeniul maritim, 2006 (MLC, 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, după cum este cazul

1. Convenția privind munca în domeniul maritim, 2006 (MLC, 2006), după cum este cazul

Inspecțiile referitoare la certificatele de competență se efectuează conform instrucțiunilor Comitetului (PSCIn). În exercitarea controlului asupra aplicării MLC, 2006, ofițerul PSC va decide, pe baza motivelor întemeiate menționate la anexa nr. 9 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. Acesta se va baza, de asemenea, pe judecata sa profesională

pentru a decide dacă condițiile de la bord care conduc la situații care pun în pericol siguranța sau sănătatea navigatorilor, condiții care trebuie rectificate și poate, dacă este cazul, să rețină nava până la luarea de măsuri corective adecvate. Procedurile de raportare pentru rețineri sunt prevăzute în anexa nr. 4.

Implementarea procedurilor PSC care sunt specifice MLC, 2006 sunt prevăzute în instrucțiunile Comitetului (PSCIn).

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

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 privind vârsta minimă de încadrare în munca maritimă; ori

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 se efectuează conform instrucțiunilor Comitetului (PSCCIn). În exercitarea controlului asupra aplicării convențiilor menționate la pct. 1—7, ofițerul PSC va decide, pe baza judecății sale profesionale și a motivelor întemeiate menționate la anexa nr. 9, 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 anexa nr. 4.

2.2. Convențiile relevante în condițiile prevederilor paragrafului 2.3 din prezenta anexă sunt:

.1 Convenția nr. 22/1926 privind contractul de angajare al navigatorilor;

.2 Convenția nr. 23/1926 referitoare la repatrierea marinarilor;

.3 Convenția nr. 55/1936 privind obligațiile armatorilor în cazul îmbolnăvirii sau accidentării marinarilor sau Convenția nr. 56/1936 privind asigurarea în caz de boală a navigatorilor ori 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 navigant;

.7 Convenția nr. 135/1971 privind reprezentanții lucrătorilor;

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

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

2.3. Dacă ofițerul PSC primește un raport, o notificare sau o plângere ca efect al faptului că standardele prevăzute în convențiile menționate la paragraful 2.2 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 au legătură cu:

.1 procedurile de control pentru navele sub pavilion național;

.2 pregătirea în domeniu;

.3 certificatele de competență ale ofițerilor (conform Convenției STCW 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 ofițerii PSC.

*ANEXA Nr. 3
la memorandum*

Sistemul de informații privind inspecțiile

1. Pentru a sprijini autoritățile în efectuarea selecției navelor străine ce vor fi inspectate în porturile lor, este necesar să existe la dispoziția acestora informațiile actualizate privind datele particulare, escalele și inspecțiile efectuate în regiunea memorandumului, pentru fiecare navă individuală sub pavilion străin.

2. Managerul sistemului de informații, astfel cum este definit în acord, va gestiona sistemul de informații în conformitate cu acordul adoptat de către comitet. Acest acord va conține toate detaliile cu privire la procedurile standardizate, schimbul de informații, de transmitere a datelor, toate informațiile din sistem și alte aspecte relevante.

3. Sistemul de informații va include următoarele funcții:

— încorporarea inspecției PSC și datele portului de escală al statului membru;

— furnizarea de date privind profilul de risc al navelor și prioritatea de inspecție;

— calcularea obligațiilor de inspecție pentru fiecare stat membru;

— furnizarea de date pentru calcularea listei albe, gri și negre a statelor de pavilion și a tabelului de performanță a organizațiilor recunoscute;

— calcularea performanței companiilor;

— identificarea elementelor în zonele de risc care urmează să fie verificate la fiecare inspecție;

— asigurarea transferului (intrare și ieșire) lotului de date privind inspecția PSC și ale portului de escală înspre și de la un stat membru.

4. În acest scop, autoritățile se angajează să furnizeze managerului sistemului de informații, prin mijloace de transmitere computerizată a datelor, informații referitoare la navele inspectate în porturile naționale. Introducerea de informații în dosarele de inspecție va fi realizată prin intermediul unor intrări directe, computerizate, efectuate zilnic.

5. În scopul schimbului rapid de informații, sistemul de informații va cuprinde o facilitate de comunicare care permite un schimb direct, computerizat de mesaje între autoritățile individuale.

6. Informații precum cele de la pct. 4 și 5 de mai sus vor fi utilizate într-o formă standardizată și în conformitate cu procedurile standardizate prevăzute în ghidul pentru utilizatorii sistemului de informații, dezvoltat de către managerul de sistem și adoptat de către comitet.

7. În utilizarea informațiilor, managerul de sistem de informații nu va modifica nicio dată furnizată de către autorități, cu excepția situațiilor prevăzute în procedurile standardizate, asigurând coerența utilizării anumitor coduri pentru acțiuni întreprinse. În caz contrar, managerul sistemului de informații va face modificări ale datelor numai la cererea scrisă specifică a autorității care a introdus datele respective.

8. Managerul sistemului de informații va organiza procesarea de informații ca la pct. 4 de mai sus astfel încât să se asigure că datele de control sunt ușor accesibile pentru scopuri de consultare și actualizare, în conformitate cu procedurile stabilite în Ghidul pentru utilizatorii sistemului de informații, pus la dispoziție de către managerul de sistem de informații în forma adoptată de către comitet.

9. Informațiile cu caracter administrativ, cum ar fi informațiile statistice, vor fi transmise prin secretariat conform instrucțiunilor

comitetului. Acestea vor fi bazate pe datele furnizate de managerul sistemului de informații.

10. Sistemul de informații menționat în paragrafele precedente va fi utilizat atât timp cât memorandumul va fi funcțional. Sistemul de informații va fi monitorizat și îmbunătățit continuu.

11. Cu acordul și în numele acestei autorități, managerul sistemului de informații va înainta date, așa cum a fost convenit de către comitet, către Organizația Maritimă Internațională, în conformitate cu Regula I/19 din SOLAS, art. 11 din MARPOL, art. 21 din LOAD LINES 66 și art. X din STCW 78.

12. Cu acordul și în numele acestei autorități, managerul sistemului de informații înaintează date, așa cum a fost convenit de către comitet, către Organizația Internațională a Muncii, în conformitate cu Standardul A5.2.1 din MLC, 2006 sau cu art. 4 din ILO 147, după cum este cazul.

13. Cu acordul comitetului, secretariatul poate stabili contracte de schimb de date cu alte organizații. La stabilirea contractului și a unui studiu de fezabilitate tehnic, managerul sistemului de informații, în numele memorandumului, va efectua schimbul de date cu alte organizații.

*ANEXA Nr. 4
la memorandum*

Publicarea informațiilor referitoare la rețineri și inspecții (menționate în paragraful 5.2 din memorandum)

1. Site-ul web al memorandumului asigură publicului un punct de acces la informații legate de navă.

2. Informațiile despre navele reținute vor cuprinde următoarele date, date care ar trebui publicate cel puțin lunar:

- a) numele navei;
- b) numărul de identificare IMO;
- c) tipul navei;
- d) tonajul brut;
- e) anul construcției, așa cum reiese din baza de date indicată

în certificatele de siguranță a navei;

- f) numele și adresa companiei;
- g) în cazul navelor care transportă mărfuri lichide sau solide

în vrac, numele și adresa navlositorului responsabil cu angajarea navei și tipul de contract;

- h) statul de pavilion;
- i) societatea sau societățile de clasificare, acolo unde este

cazul, care a/au emis acelei nave certificatele de clasificare, incluzând data emiterii și expirării, dacă există;

j) organizația recunoscută sau organizațiile și/sau orice altă parte care a/au emis acelei nave certificate în conformitate cu convențiile aplicabile în numele administrației de pavilion, cu precizarea certificatelor eliberate, incluzând data emiterii și expirării;

k) portul și data ultimei verificări intermediare sau anuale pentru certificatele de la lit. i) și j) de mai înainte, precum și numele autorității sau organizației care a efectuat verificarea;

- l) data, țara, portul de reținere;
- m) numărul reținerilor în ultimele 36 de luni;
- n) data la care a fost ridicată reținerea;
- o) durata reținerii, în zile;
- p) motivele reținerii, în termeni clari și expliciti;
- q) indicarea, unde este cazul, a organizației recunoscute

care a efectuat verificarea, are o responsabilitate în legătură cu

deficiențele care, singure sau în combinație, au condus la reținere;

r) descrierea măsurilor luate în cazul unei nave, căreia i s-a permis să se îndrepte spre cel mai apropiat șantier de reparații corespunzător;

s) în cazul refuzului accesului navei în orice port sau în orice zonă de ancoraj ale memorandumului, motivele pentru măsura luată, în termeni clari și expliciti.

3. Informațiile privind navele inspectate vor include următoarele:

- a) numele navei;
- b) numărul de identificare IMO;
- c) tipul navei;
- d) tonajul brut;
- e) anul de construcție determinat în baza datei indicate în

certificatele de siguranță ale navei;

- f) numele și adresa companiei de care aparține nava;
- g) în cazul navelor care transportă mărfuri solide sau lichide

în vrac, numele și adresa navlositorului responsabil pentru alegerea navei și tipul de navlosire;

- h) statul de pavilion;
- i) societatea sau societățile de clasificare, acolo unde este

cazul, care a/au emis navei certificatele de clasă, incluzând data emiterii și expirării, dacă există;

j) organizație recunoscută sau organizațiile și/sau orice altă parte care a/au emis pentru această navă certificate în conformitate cu convențiile aplicabile în numele administrației de pavilion, specificând certificatele eliberate, incluzând data emiterii și expirării;

k) portul și data ultimei verificări intermediare sau anuale pentru certificatele de la lit. i) și j) de mai sus, precum și numele autorității sau organizației care a efectuat verificarea;

- l) data, țara, portul de inspecție.

Criterii calitative pentru aderare la memorandum

O autoritate maritimă a unui stat, care întrunește criteriile geografice specificate în paragraful 9.2 din memorandum, 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 ratifica toate instrumentele relevante în vigoare, înainte finalizării procesului de aderare;

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 inspecți calificați corespunzător și care acționează în numele acestei administrații în conformitate cu cerințele comitetului menționate în paragraful 7.1 din memorandum;

4. acea autoritate maritimă va trebui să dețină suficiente resurse și logistica necesară pentru a se conforma în totalitatea prevederilor și activităților specificate în memorandum, în scopul de a întări obligațiile sale, incluzând angajarea ofițerilor PSC

calificați corespunzător, care acționează în numele acestei administrații, în conformitate cu cerințele comitetului menționate în paragraful 7.1 din memorandum;

5. o autoritate maritimă, al cărei pavilion figurează în lista reținerilor, depășind procentul mediu de reținere, așa cum este publicat în raportul anual, în oricare din ultimii 3 ani care precedă cererea de aderare ca membru cu drepturi depline, nu poate fi acceptată ca membru cu drepturi depline al memorandumului;

6. acea autoritate maritimă va trebui, la data aderării sale efective, să stabilească o conexiune cu sistemul de informații on-line menționat în anexa nr. 3;

7. acea autoritate maritimă va semna un acord financiar pentru a plăti partea sa din cheltuielile de operare conform memorandumului și va trebui, la data aderării sale efective, să achite contribuția sa financiară la buget, așa cum a fost aprobată de comitetul menționat în 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.

Criterii minime pentru ofițerii PSC

1. În virtutea dispozițiilor paragrafului 3.3 din memorandum, ofițerul PSC trebuie să fie calificat corespunzător, instruit și autorizat de autoritate să efectueze inspecții privind controlul statului portului fără a aduce atingere dispozițiilor naționale.

2. Ofițerii trebuie să aibă cunoștințe teoretice corespunzătoare și experiența practică a navelor și operarea acestora. Aceștia trebuie să fie competenți în aplicarea prevederilor convențiilor și a procedurilor privind controlul statului portului. Aceste cunoștințe și competențe în aplicarea cerințelor trebuie să fie dobândite prin programe de instruire documentate.

3. Ofițerii trebuie cel puțin să aibă fie:

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, de arhitect naval, inginer mecanic sau inginer în domeniul maritim și au lucrat în această capacitate cel puțin 5 ani; sau

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

4. Ofițerii trebuie:

— să fi lucrat cel puțin un an ca inspector de pavilion (FSC), având ca atribuții fie verificarea și certificarea conform convențiilor, fie 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 ofițer PSC experimentat.

5. 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 ofițer asistent 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.

6. Ofițerul trebuie să aibă capacitatea de a comunica oral și în scris cu navigatorii, în limba vorbită cel mai frecvent pe mare.

7. În cazul în care într-un stat membru inspecțiile privind securitatea sunt efectuate de către ofițerii de control ai statului portului, acei ofițeri trebuie să aibă calificările necesare, care să includă suficientă experiență teoretică și practică în securitatea maritimă. Aceasta va cuprinde în mod normal:

a) o bună înțelegere a securității maritime și modul în care aceasta este aplicată operațiunilor examinate;

b) o bună cunoaștere practică a tehnologiilor și tehnicilor de securitate;

c) o cunoaștere a principiilor de inspecție, procedurilor și tehnicilor;

d) o cunoaștere practică a operațiunilor examinate.

8. Ofițerii de control ai statului portului vor fi instruiți și competența lor evaluată, în conformitate cu schema armonizată adoptată de comitet. Autoritățile se vor asigura că fiecare dintre ofițerii lor de control ai statului portului este instruit și evaluat înainte ca acesta să fie autorizat să aibă atribuții de inspecție și, ulterior, periodic luate aceste măsuri, în conformitate cu sistemul armonizat.

9. În îndeplinirea atribuțiilor lor, ofițerii de control ai statului portului vor fi ghidați de „Codul de bune practici pentru ofițerii PSC care efectuează inspecții în cadrul memorandumului”.

Profilul de risc al navei

1. Tuturor navelor care apar în sistemul de informații le este atribuit un risc ridicat, standard sau redus, determinat de parametrii generici și istorici.

2. Tabelul 1 arată criteriile din cadrul fiecărui parametru pentru fiecare profil de risc al navei.

3. Fiecare criteriu are o pondere care reflectă influența relativă a fiecărui parametru asupra riscului global al navei.

4. Navele cu risc ridicat (NRR) sunt navele care îndeplinesc criteriile până la o valoare de 5 sau mai multe puncte pondere.

5. Navele cu risc scăzut (NRS) sunt navele care îndeplinesc toate criteriile parametrilor de risc scăzut și au avut cel puțin o inspecție în ultimele 36 de luni.

6. Navele cu risc standard (NRN) sunt nave care nu sunt nici NRR, nici NRS.

7. Un profil de risc al navei este recalculat zilnic, luând în considerare modificările intervenite în parametrii mai dinamici cum ar fi vârsta, istoricul din ultimele 36 de luni și performanța companiei. Recalcularea apare, de asemenea, după fiecare inspecție și atunci când aplicarea tabelor de performanță pentru pavilion și organizații recunoscute sunt modificate.

Tabelul 1: Profilul de risc al navei

		Profil de risc					
		Nave cu profil de risc ridicat (NRR)		Nave cu profil de risc normal (NRN)	Nave cu profil de risc scăzut (NRS)		
Parametri generici		Criterii	Pondere (în puncte)	Criterii	Criterii		
1.	Tipul navei	Navă pentru transportul produselor chimice Navă pentru transportul gazelor Navă pentru transportul produselor petroliere Vrachier Navă de pasageri	2	Navă care nu are nici profil de risc ridicat, nici profil de risc scăzut	Toate tipurile		
2.	Vechimea navei ¹	Toate tipurile > 12 ani	1		Toate vârstele		
3a.	Pavilionul	Listele neagră, gri și albă ²	Neagră — risc foarte ridicat, risc ridicat Risc de la mediu la ridicat		2	Albă	
3b.			Audit IMO ³		—		—
4a.	Organizație recunoscută	Performanță ⁴	Ridicată		—	Ridicată	
			Medie		—	—	
			Scăzută		Scăzută	1	—
			Foarte scăzută		Foarte scăzută		—
4b.		Recunoscută UE	—		—	Da	
5.	Societate	Performanță ⁵	Ridicată		—	Ridicată	
			Medie	—	—		
			Scăzută	Scăzută	2	—	
			Foarte scăzută	Foarte scăzută		—	
Parametri istorici							
6.	Numărul deficiențelor înregistrate în cursul fiecărei inspecții în ultimele 36 de luni	Deficiențe	Neeligibil	—	≤ 5 (și cel puțin o inspecție efectuată în ultimele 36 de luni)		
7.	Numărul de rețineri din ultimele 36 de luni	Rețineri	≥ 2 rețineri	1	Nicio reținere		

¹ În conformitate cu punctul 9 al prezentei anexe.

² În conformitate cu formularea în raportul anual.

³ În conformitate cu punctul 11 al prezentei anexe.

⁴ În conformitate cu formularea în raportul anual.

⁵ În conformitate cu punctul 15 al prezentei anexe.

Parametrii pentru profilul de risc al navei

Tipul navei

8. Denumirea tipului de navă este conform listei adoptate de comitet.

Vârsta navei

9. Vârsta navei este determinată de data punerii chilei în formatul dd/mm/yyyy în sistemul de informații. O navă atinge o vârstă mai mare de 12 ani la data dd/mm/yyyy + 12. În cazul în care numai anul punerii chilei este disponibil în sistemul de informații, atunci nava atinge o vârstă mai mare de 12 ani pe 31/12/yyyy + 12.

Listele neagră, gri și albă

10. Listele neagră, gri și albă pentru performanța statului de pavilion sunt stabilite anual, ținându-se cont de istoricul inspecțiilor efectuate și al reținerilor din precedenții 3 ani calendaristici, și sunt adoptate de comitet.

Auditul IMO

11. Pentru a respecta criteriul, statele de pavilion sunt invitate să trimită secretariatului memorandumului confirmarea scrisă că un raport final de audit incluzând, acolo unde este cazul, un plan de acțiuni corective, a fost întocmit în conformitate cu „Cadrul și procedurile pentru Schema de audit voluntar a unui stat membru” (Rezoluția IMO A.1067 (28))¹.

12. Secretariatul memorandumului va menține pe site-ul web public al memorandumului o listă actualizată cu statele de pavilion care îndeplinesc criteriile pavilionului pentru o navă cu risc scăzut.

Performanța organizațiilor recunoscute

13. Performanța tuturor organizațiilor recunoscute se stabilește anual, ținându-se cont de istoricul inspecțiilor și reținerilor din precedenții 3 ani calendaristici și este adoptată de către comitet.

14. Pentru a se califica pentru criteriile recunoscute de memorandum, organizația trebuie să fie recunoscută de unul sau mai multe state membre UE semnatare ale memorandumului. Lista organizațiilor recunoscute este inclusă în instrucțiunile Comitetului (PSCIn).

Performanța companiei

15. Performanța companiei ține cont de istoricul reținerilor și deficiențelor constatate la toate navele din flota companiei, atât timp cât acea companie a fost companie ISM pentru navă. Companiile sunt clasificate ca având un nivel al performanței de: „foarte scăzut”, „scăzut”, „mediu” sau „ridicat”. Calculul se face zilnic pe baza unei perioade de funcționare de 36 de luni. Nu există nicio limită inferioară pentru numărul de inspecții necesare pentru clasificare, cu excepția unei companii fără inspecție în ultimele 36 de luni, careia i se acordă calificativul de „performanță medie”.

16. Formula constă în două elemente, indicele de deficiență și indicele de reținere.

Indicele de deficiență

17. Atunci când se evaluează deficiențele, fiecare deficiență pe ISM are ponderea de 5 puncte. Celelalte deficiențe sunt evaluate la 1 punct.

18. Indicele de deficiență este raportul dintre totalul punctelor tuturor deficiențelor constatate la toate navele aparținând flotei companiei și numărul de inspecții efectuate tuturor navelor din flota companiei, în ultimele 36 de luni.

19. Acest raport se compară cu media pentru toate navele inspectate în memorandum în ultimii 3 ani calendaristici, pentru a determina dacă indicele este: mediu, peste mediu sau sub mediu, după cum urmează:

Indicele de deficiență	Punctul de deficiență per inspecție
Peste medie	> 2 peste media memorandumului
Mediu	media memorandumului $T \pm 2$
Sub medie	> 2 sub media memorandumului

Indicele de reținere

20. Indicele de reținere este raportul dintre numărul de rețineri ale tuturor navelor din flota companiei și numărul de inspecții efectuate tuturor navelor din flota companiei, din ultimele 36 de luni.

21. Acest raport se compară cu media pentru toate navele inspectate în memorandum în ultimii 3 ani calendaristici pentru a determina dacă indicele este: mediu, peste mediu sau sub mediu, după cum urmează:

Indicele de rețineri	Rata de reținere
Peste medie	> 2 peste media memorandumului
Mediu	media memorandumului $T \pm 2$
Sub medie	> 2 sub media memorandumului

22. În cazul în care un ordin de refuz al accesului (interdicție) este emis în ultimele 36 de luni pentru orice navă din flotă, atunci indicele de reținere pentru companie este automat „peste mediu”, indiferent de rezultatele tuturor celorlalte inspecții.

Matricea de performanță a companiei

23. Folosind matricea din tabelul 2, combinația indicilor de deficiență și de reținere determină nivelul de performanță.

Tabelul 2: Matricea de performanță a companiei

Indicele de deficiență	Indicele de rețineri	Performanța companiei
Peste medie	Peste medie	Foarte scăzut
Peste medie	Mediu	Scăzut
Peste medie	Sub mediu	
Mediu	Peste medie	
Sub mediu	Peste medie	Mediu
Mediu	Mediu	
Mediu	Sub mediu	
Sub mediu	Mediu	Ridicat
Sub mediu	Sub mediu	

¹ Statele de pavilion care anterior au transmis confirmare scrisă că un raport final de audit a fost întocmit în conformitate cu „Cadrul și procedurile pentru Schema de audit voluntar a unui stat membru” [Rezoluția IMO A.974 (24)] vor continua să îndeplinească criteriile pavilionului pentru navă cu profil de risc scăzut.

Inspekția și sistemul de selecție

1. Bazate pe profilul de risc al navei, inspekția și sistemul de selecție determină amploarea, frecvența și prioritatea inspekțiilor.

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

3. Factorii prioritari sau neprevăzuți ar putea declanșa o inspekție între inspekțiile periodice. Această categorie de inspekție este menționată ca o inspekție suplimentară.

4. Navele devin exigibile pentru inspekția periodică în următoarele intervale de timp:

— pentru NRR — între 5—6 luni de la ultima inspekție din regiunea memorandumului;

— pentru NRN — între 10—12 luni de la ultima inspekție din regiunea memorandumului;

— pentru NRS — între 24—36 luni de la ultima inspekție din regiunea memorandumului.

5. Inspekțiile periodice și suplimentare au aceeași valoare. Prin urmare, contarea intervalului de timp pentru următoarea inspekție periodică reîncepe după o inspekție suplimentară.

6. Sistemul de selecție se împarte în două priorități:

— prioritatea I: navele trebuie inspectate pentru că intervalul de timp a fost depășit sau pentru că există un factor imperativ;

— prioritatea II: navele pot fi inspectate deoarece acestea sunt în intervalul de timp sau pentru că statul portului consideră că un factor neprevăzut justifică o inspekție.

7. Dacă o inspekție periodică de prioritate II nu este efectuată, nava rămâne de prioritate II până când se încheie intervalul de timp și nava devine de prioritate I.

8. În cazul unor factori neprevăzuți, necesitatea de a se efectua o inspekție suplimentară este lăsată la latitudinea autorității. Dacă o astfel de inspekție de prioritate II nu este efectuată, nava rămâne o navă de prioritate II dacă și atunci când ajunge în alt port MOU, cu excepția cazului în care autoritatea consideră că orice informații relevante pe care le-a primit garantează că nu mai există acești factori neprevăzuți.

9. Prioritatea și nivelul de selecție vor fi afișate pentru fiecare navă în sistemul de informații.

10. Categoria și tipul de inspekție sunt determinate de matricea din tabelul 3:

Tabelul 3: Schema de selecție

Prioritatea	Nivelul	Categoriile de inspekție
I Nava trebuie să fie inspectată	Factori prioritari	Suplimentară
	NRR care nu au fost inspectate în ultimele 6 luni	Periodică
	NRN care nu au fost inspectate în ultimele 12 luni	Periodică
	Navele care nu au fost inspectate în ultimele 36 de luni	Periodică
II Nava poate fi inspectată	NRR care nu au fost inspectate în ultimele 5 luni	Periodică
	Navă supusă factorilor imprevizibili	Suplimentară
	NRN care nu au fost inspectate în ultimele 10 luni	Periodică
	NRS care nu au fost inspectate în ultimele 24 de luni	Periodică

Factorii prioritari și neprevăzuți**Factorii prioritari**

11. Factorii prioritari enumerați mai jos sunt considerați suficient de gravi pentru a declanșa o inspekție suplimentară de prioritate I:

— nave raportate de către alt stat membru, cu excepția factorilor neprevăzuți;

— nave implicate într-o coliziune, punere pe uscat sau eșuare în drumul lor spre port;

— nave acuzate de presupusă încălcare a prevederilor privind deversarea de substanțe dăunătoare sau efluenți;

— nave care au fost manevrate într-un mod dezordonat sau nesigur privind rutele de navigație adoptate de IMO sau când practicile și procedurile unei navigații în siguranță nu au fost respectate;

— navele cărora li s-a suspendat sau li s-a retras clasa după ultima inspekție PSC, din motive de siguranță;

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

Factorii neprevăzuți

12. Factorii neprevăzuți ar putea indica o amenințare gravă pentru siguranța navei și a echipajului sau pentru mediu, dar necesitatea de a se efectua o inspekție suplimentară este decisă de judecata profesională a autorității. Acești factori includ:

— navele raportate de piloți sau de autoritățile relevante, care pot include informații de la serviciile de trafic ale navelor (VTS) cu privire la navigația acestora;

— navele care nu respectă obligațiile de raportare;

— navele raportate cu o deficiență ISM nerezolvată (3 luni după emiterea deficienței);

— navele reținute anterior (la 3 luni după reținere);

— navele care fac obiectul unui raport sau plângere semnalate de către comandant, navigator sau de orice persoană sau organizație cu un interes legitim în operarea în siguranță a navei, în condițiile de viață și muncă la bord sau în prevenirea poluării, exceptând situația în care statul membru respectiv

consideră raportul sau plângerea ca fiind în mod evident nefondate;

— navele operate într-un astfel de mod care induce un pericol;

— navele raportate cu probleme în ceea ce privește marfa acestora, în special cele cu mărfuri periculoase sau nocive;

— navele în cazul cărora dintr-o sursă de încredere au devenit cunoscute informații care să ateste că parametrii de risc ai acestora diferă de cei înregistrați și în consecință nivelul de risc este crescut;

— navele care dețin certificate emise de către o organizație recunoscută anterior de memorandum, a cărei recunoaștere a fost retrasă de la ultima inspecție în regiunea memorandumului.

13. Navele cu factori neprevăzuți care nu au fost inspectate pot fi raportate în sistemul de informații și rămân eligibile pentru inspecție în porturile ulterioare, ca prioritate II.

14. Prevederile memorandumului se aplică unei nave care face obiectul unui sistem de verificări obligatorii pentru operarea în siguranță a serviciilor regulate de feriboturi ro-ro și a serviciilor pentru ambarcațiuni de mare viteză de pasageri, în cazul în care memorandumul se aplică navei. Cu toate acestea, o verificare a navei efectuată de către o autoritate (care nu este administrația statului de pavilion al navei), în conformitate cu un sistem de verificări obligatorii pentru operarea în siguranță a serviciilor regulate de feriboturi ro-ro și a serviciilor pentru ambarcațiuni de mare viteză de pasageri, va fi considerată ca fiind o inspecție extinsă sau inspecție mai detaliată, după cum este cazul. În situația în care nava nu este indicată ca prioritate I în sistemul de informații, verificarea va fi înregistrată ca o inspecție de prioritate II.

ANEXA Nr. 9
la memorandum

Tipul inspecției și motivele întemeiate

1. Tipul inspecției care urmează a fi efectuat în conformitate cu secțiunea 3.2 este determinat în tabelul 4:

Tabelul 4

Categoriile ale inspecției	Profilul de risc al navei	Tipul inspecției		
		Inițială	Mai detaliată	Extinsă
Periodică	NRR	NU	NU	DA
	NRN	DA	Dacă s-au găsit indicii temeinice	Dacă nava este de tipul ¹ supus riscului și mai veche de 12 ani
	NRS			
Suplimentară, datorată factorilor prioritari sau neprevăzuți	Toate	NU	DA	În acord cu judecata profesională a ofițerului PSC, dacă NRR sau NRN/NRS este de tipul ¹ supus riscului și mai veche de 12 ani

¹ Tipurile de nave supuse riscului sunt: tancuri chimice, nave pentru transport produse petroliere, nave de transport gaze, vrachiere și nave de pasageri.

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

— a controla certificatele și documentele menționate în anexa nr. 10;

— a controla dacă condițiile generale și de igienă de la bordul navei, inclusiv:

- puntea de navigație;
- spațiile de cazare și de stocare/procesare hrană;
- puntea, inclusiv teuga;
- zona/magaziile mărfurilor;
- camera mașinilor,

îndeplinesc regulile și standardele internaționale general acceptate;

— a verifica, dacă aceasta nu a mai fost făcută anterior, dacă deficiențele constatate de către o autoritate la o inspecție anterioară au fost remediate în acord cu timpul specificat în raportul de inspecție.

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

justifică o inspecție mai detaliată a navei, a echipamentului acesteia sau a echipajului. Absența unor certificate sau documente valabile este considerată drept un motiv întemeiat. Alte exemple de motive întemeiate sunt prevăzute în para. 6.

4. O inspecție mai detaliată va include o examinare în profunzime în:

- zonele în care motivele întemeiate au fost depistate;
- zonele relevante pentru orice factori prioritari sau neprevăzuți;

— alte zone alese aleatoriu dintre următoarele zone de risc:

- .1 documentație;
- .2 condiții structurale;
- .3 etanșeitate la apă/la intemperii;
- .4 sisteme de urgență;
- .5 comunicații radio;
- .6 operațiuni cu marfă;
- .7 siguranța privind incendiul;
- .8 alarme;
- .9 condiții de viață și muncă;
- .10 echipamente de navigație;
- .11 echipamente de salvare;
- .12 mărfuri periculoase;
- .13 mașini de propulsie și auxiliare;
- .14 prevenirea poluării.

5. Inspecția mai detaliată va ține cont de factorii umani care intră sub incidența ILO, ISM și STCW și include controale operaționale, după cum este cazul.

Motive întemeiate

6. În aplicarea tabelului 4 de mai sus, exemplele de „motive întemeiate” pentru o inspecție mai detaliată includ, dar nu se limitează la următoarele:

1. absența principalelor echipamente sau instalații cerute de convențiile relevante;

2. dovada unei recenzii a certificatelor navei că un certificat sau certificate sunt în mod clar nevalabile;

3. dovada că documentația cerută de convențiile relevante și enumerată în anexa 10 nu este la bord, este incompletă, nu este întreținută sau este păstrată în mod fals;

4. dovezile privind impresiile generale și observațiile ofițerilor PSC asupra deteriorării grave a corpului sau deficiențe structurale care pot crea un risc de integritate structurală, de etanșeitate la apă sau intemperii;

5. dovezi din impresiile sau observațiile generale ale ofițerilor PSC privind existența unor deficiențe grave în domeniul siguranței, al prevenirii poluării sau al echipamentelor de navigație;

6. informații sau dovezi 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;

7. există indicii că membrii echipajului cu atribuții specifice sunt în imposibilitatea de a comunica corespunzător între ei sau cu alte persoane de la bord;

8. emisiile false de alertă de primejdie nu sunt urmate de măsuri de anulare corespunzătoare;

9. primirea unui raport sau a unei reclamații care conține informații despre faptul că o navă pare să fie substandard;

10. nave cu factori prioritari sau neprevăzuți menționați în anexa nr. 8.

7. O inspecție extinsă va 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 comunicații radio;
- .6 operațiuni cu marfă;
- .7 siguranța privind incendiul;
- .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. Ofițerul trebuie să folosească judecata sa profesională pentru a determina profunzimea corespunzătoare a examinării sau pentru testarea fiecărui element specific.

8. Ofițerii 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 elementul uman reglementat de IMO, ISM și STCW și va include controale operaționale, după caz.

*ANEXA Nr. 10
la memorandum*

Examinarea certificatelor și documentelor

La inspecția inițială, ofițerul PSC examinează, cel puțin și în măsura în care se aplică, următoarele documente:

.1 Certificatul internațional de tonaj (1969) (ITC, Art. 7);

.2 Certificatul de registru sau alt document de naționalitate (UNCLOS);

.3 Certificatele navei pentru corp și mașini, emise de societatea de clasificare în cauză privind rezistența corpului navei și instalațiile mașinilor (necesare doar în cazul în care nava își menține clasa cu o societate de clasificare);

.4 Rapoartele inspecțiilor anterioare efectuate în cadrul controlului statului portului;

.5 Certificatul de siguranță pentru nava de pasageri (SOLAS 1988 Amend./CI/Reg. 12, SOLAS Protocol 1988/CI/Reg. 12);

.6 Certificatul de siguranță a construcției pentru nava de mărfuri (SOLAS/CI/Reg. 12, SOLAS Protocol 1988/CI/Reg. 12);

.7 Certificatul de siguranță a echipamentului pentru nava de mărfuri (SOLAS 1988 Amend./CI/Reg. 12, SOLAS Protocol 1988/CI/Reg. 12);

.8 Certificatul de siguranță radio pentru nava de mărfuri (SOLAS 1988 Amend./CI/Reg. 12, SOLAS Protocol 1988/CI/Reg. 12);

.9 Certificatul de siguranță pentru nava de mărfuri (SOLAS Protocol 1988/CI/Reg. 12);

.10 Certificatul de siguranță a navei cu destinație specială [SPS Code, C1/Art. 1.7.4, Res. A.791 (19)];

.11 Informația privind raportul maxim A/A pentru navele de pasageri de tip ro-ro (SOLAS 1995 Amend./CII-1/Reg. 8-1);

.12 Planurile și broșurile pentru controlul avariei (SOLAS 2006 Amend./CII-1/Reg. 19, 20, 23);

.13 Manualul de stabilitate și informație (SOLAS 2008 Amend./CII-1/Reg. 5, SOLAS/CII-1/Reg. 22; LLP88, Reg. 10);

.14 Manualul de manevră și informație (SOLAS 1981 Amend./CII-1/Reg. 28.2);

.15 Evidența pentru spații de mașină nesupravegheate (UMS) (SOLAS 1981 Amend./CII-1/Reg. 46.3);

.16 Certificatul de scutire, inclusiv lista de mărfuri (SOLAS/CII-2/Reg. 10.7.1.4);

.17 Planul de incendiu (SOLAS 2000 Amend./CII-2/Reg. 15.2.4);

.18 Manualul privind siguranță împotriva incendiilor (SOLAS 2000 Amend./CII-2/Reg. 16, 3,1);

.19 Manifestul sau lista specială pentru transportul mărfurilor periculoase ori cargo planul detaliat [ILO134/A4.3 (h), (SOLAS 2000 Amend./CII-2/R19)];

.20 Document de conformitate al mărfurilor periculoase (SOLAS 2001 Amend./CII-2/Reg. 19.4);

.21 Jurnalul de bord al navei pentru înregistrările exercițiilor de rol, inclusiv ale rolurilor de securitate, și jurnalul pentru înregistrări ale inspecției și întreținerii dispozitivelor și echipamentelor de salvare și dispozitivelor și echipamentelor de luptă împotriva incendiilor (*SOLAS 2006 Amend./CIII/Reg. 37, 19.3, 19.4, 20*);

.22 Documentul privind echipajul minim de siguranță (*SOLAS 2000 Amend./CV/Reg. 14.2*);

.23 Planul de coordonare privind căutarea și salvarea pentru navele de pasageri care navighează pe rute fixe (*SOLAS 1995 Amend./CV/Reg. 15, 7.2*);

.24 Raportul testului de conformitate a LRIT; (*SOLAS/CV/Reg. 19.1*)

.25 Copie a documentului de acceptare emis de către organismul de testare, precizând data conformării și standardele de performanță aplicabile ale VDR (înregistratorul datelor de voiaj) (*SOLAS/CV/R18.8*);

.26 Raportul testului AIS (*SOLAS 2010 Amend./CV/Reg. 18.9*);

.27 Pentru navele de pasageri, lista limitărilor operaționale (*SOLAS 2001 Amend./CV/R30.2*);

.28 Manualul de amarare a mărfurilor (*SOLAS 2002/Amend./CVI/R5.6*);

.29 Manual pentru vrachiere (*SOLAS 1996 Amend./CVI/R7.3*);

.30 Planul de încărcare-descărcare pentru navele de transport mărfuri în vrac (*SOLAS 1996 Amend./CVI/Reg. 7.3*);

.31 Documentul de autorizare pentru transportul cerealelor (*SOLAS 1991 Amend./CVI/Reg. 9*);

.32 Fișa tehnică de securitate a produsului (MSDs) (*SOLAS 2009 Amend./CVI/Reg. 5—1*);

.33 Certificatul de conformitate pentru transportul mărfii INF [Codul internațional pentru transportul în siguranță al combustibilului nuclear iradiat și deșeurilor cu nivel ridicat de radioactivitate, în formă ambalată, la bordul navelor (Codul IFN)] (*SOLAS 1999 Amend./CVII/Reg. 16, INFC 1.3*);

.34 Copie a Documentului de conformitate, emis în conformitate cu Codul internațional de management pentru operarea în siguranță a navelor și pentru prevenirea poluării (DoC) ISM Code (*SOLAS 1994 Amend./CIX/Reg. 4.1*);

.35 Certificat de management al siguranței, emis în conformitate cu Codul internațional de management pentru operarea în siguranță a navelor și pentru prevenirea poluării (SMC) (*SOLAS 1994 Amend./CIX/Reg. 4.2, 4.3*);

.36 Certificatul de siguranță pentru ambarcațiunile de mare viteză și Documentul de atestare pentru operarea acestora (*SOLAS 1994 Amend./CX/Reg. 3.2, HSCC 1.8.1, 2*);

.37 Registrul sinoptic permanent (*SOLAS 2005 Amend./CXI-1/Reg. 5*);

.38 Certificatul internațional de conformitate pentru transportul gazelor lichefiate în vrac sau certificatul de conformitate pentru transportul gazelor lichefiate în vrac, în funcție de situație (*GCC-4/CI/N1.6.4, IGCC/CI/N1.5.4*);

.39 Certificatul internațional de conformitate pentru transportul produselor chimice periculoase în vrac sau Certificatul de conformitate pentru transportul produselor chimice periculoase în vrac, oricare corespunde situației (*BCC-10/CI/N1.6.3, (IBCC/CI/N1.5.4); (BCH/1.6.1)*);

.40 Certificatul internațional pentru prevenirea poluării cu hidrocarburi (*MARPOL/ANI/Reg. 7.1*);

.41 Dosarele rapoartelor de inspecție (în cazul navelor pentru transportul mărfurilor în vrac și pentru navele de transport produse petroliere) (*SOLAS XI-1 reg. 2, 2011 ESP code*);

.42 Jurnal de înregistrare a hidrocarburilor, părțile I și II (*MARPOL/ANI/R17, Reg. 36*);

.43 Planul de urgență pentru situații de poluare marină cu substanțe lichide nocive în vrac (*MARPOL/ANII/Reg. 17*);

.44 (Provizoriu) Declarație de conformitate în sistemul de evaluare a stării navei (CAS) (*MARPOL/ANI/Reg. 20.6, 21.6.1*);

.45 Înregistrările privind sistemul de monitorizare și control al descărcărilor de hidrocarburi pentru ultimul voiaj efectuat în balast, pentru navele pentru transportul produselor petroliere (*MARPOL/ANI/Reg. 31.2*);

.46 Plan de urgență de prevenire a poluării (SOPEP) (*MARPOL/ANI/Reg. 37.1*);

.47 Plan de operare și înregistrare al transferului de marfă de la navă la navă (*MARPOL ANI/Reg. 41*);

.48 Certificatul internațional pentru prevenirea poluării la transportul substanțelor lichide nocive în vrac (NLS) (*MARPOL/ANII/Reg. 9.1*);

.49 Jurnal de înregistrare a mărfii (*MARPOL/ANII/Reg. 15, MARPOL/ANII - appendix 2*);

.50 Manual de proceduri și reglementări (nave pentru transport produse chimice) (*MARPOL/ANII/Reg. 14.1 + P&A manual*);

.51 Certificatul internațional pentru prevenirea poluării cu ape uzate (ISPPC) (*MARPOL/ANIV/Reg. 5.1*);

.52 Planul de management al gunoiului (*MARPOL/ANV/appendix I*);

.53 Jurnal de înregistrare a gunoiului (*MARPOL/ANV/appendix II*);

.54 Certificatul internațional de prevenire a poluării aerului (IAPPC) (*MARPOL/ANVI/Reg. 6.1*);

.55 Jurnal de bord pentru schimbare de combustibil (*MARPOL/ANVI/Reg. 14.5*);

.56 Certificatul de omologare de tip pentru incinerator [(*MARPOL/ANVI/Reg. 16.6.1*) + *apendicele IV (1)*];

.57 Notele de livrare privind combustibilul navei (*MARPOL/ANVI/Reg. 18.5 + apendicele V*);

.58 Certificatul internațional referitor la randamentul energetic (*MARPOL/ANVI/Reg. 6*);

.59 Planul de management al randamentului energetic al navei (SEEMP) (*MARPOL/ANVI/Reg. 22*);

.60 Dosarul tehnic al EEDI (*MARPOL/ANVI/Reg. 20*);

.61 Declarație de conformitate (*MARPOL/ANVI/Reg. 6*);

.62 Certificatul internațional de prevenire a poluării atmosferei de către motoare (EIAPPC) (*NoxTC2008/2.1.1.1*);

.63 Dosare tehnice (*NoxTC2008/2.3.6*);

.64 Jurnal de înregistrare a parametrilor motorului (*NoxTC2008/6.2.2.7.1*);

.65 Certificatul internațional asupra liniilor de încărcare (1966) (*LLP'88 Art. 16.1*);

.66 Certificatul internațional de scutire asupra liniilor de încărcare (*LLP'88 Art. 16.2*);

.67 Certificatele emise în conformitate cu Convenția STCW (*STCW95/Art. VI, RI/2, Codul STCW, Sect. AI/2*);

.68 Cartea Registru a instalațiilor de ridicare de la bordul navelor [*ILO134/C32/Art. 9(4)/ILO152 (25)*];

.69 Certificatele echipamentului de încărcare și descărcare [*ILO134/A4.3 (e); ILO/C32/Art. 9(4)*];

.70 Certificat de muncă în domeniul maritim și Declarație de conformitate a muncii în domeniul maritim part I and II (*MLC and DMLC part I and II*) (*MLC, 2006/Reg. 5.1/standard A5.1.3*);

.71 Certificate medicale (*MLC, 2006/Reg. 1.2/Standard A1.2 or ILO73*);

.72 Tabelul privind organizarea muncii la bordul navei ((MLC, 2006/Reg. 2.3/standard A2.3, 10 or ILO 180/Part. II/Art. 5.7 a & b and STCW95/A-VIII/1.5);

.73 Evidența orelor de muncă și de odihnă ale personalului navigant (MLC, 2006/Reg. 2.3/standard A2.3, 10 or ILO180/Part II/Art 8.1 and STCW95/A-VIII/1.5);

.74 Certificatul sau documentul justificativ al garanției financiare pentru repatriere (MLC, 2006/Reg. 2.5/standard A2.5.2);

.75 Certificatul sau documentul justificativ al garanției financiare pentru răspunderea armatorului (MLC, 2006/Reg. 4.2/standard A4.2.1);

.76 Certificatul de siguranță pentru platformele de foraj mobile (Cod MODU/II/secțiunea 6);

.77 Certificatul de asigurare sau altă garanție financiară privind răspunderea civilă pentru pagubele produse prin poluarea cu hidrocarburi (CLC69P92/AVII. 2);

.78 Certificat de asigurare sau altă garanție financiară privind răspunderea civilă pentru pagubele produse de poluarea cu hidrocarburi (BUNKER 2001/Art. 7.2);

.79 Certificatul internațional de securitate al navei (ISSC) (ISPSC/PA/19.2.1);

.80 Înregistrări ale AFS [AFS/anexa 4/Reg. 2(1)];

.81 Certificatul internațional pentru sistemul antivegetativ (Certificat IAFS) [AFS/anexa 4/Reg. 2(1)];

.82 Declarația privind sistemul antivegetativ [AFS/anexa 4/Reg. 5 (1)];

.83 Certificatul pentru nave care operează în zona polară [CodPolar/P1-A-C.1-/Reg. 1.3];

.84 Manualul operațional pentru nave care operează în zona polară (Cod Polar/P.I-A/C.2);

.85 Certificat internațional pentru managementul apei de balast (IBWMC) [BWMC Art. 9.1(a)];

.86 Manualul de înregistrare a apei de balast (BWRB) [BWMC Art. 9.1 (b)].

*ANEXA Nr. 11
la memorandum*

Obligații de inspecție ale autorităților

Obligații de inspecție ale statelor membre

1. Obligațiile de inspecție ale fiecărei autorități sunt:

a) să efectueze o inspecție fiecărei nave cu nivel de prioritate I, care face escală într-unul dintre porturile sau zonele sale de ancoraj; și

b) să efectueze un număr de inspecții asupra navelor de prioritate I și prioritate II, care să corespundă cel puțin obligațiilor sale anuale de inspecții.

2. Sistemul de informații prezintă, zilnic, dacă un stat membru este în avans sau în întârziere față de obligațiile prezentate la pct. 1 lit. b) de mai sus.

Flexibilitate în obligațiile pentru nivelul de prioritate I

3. Următoarele paragrafe descriu flexibilitatea pentru îndeplinirea obligației de la pct. 1 lit. a) de mai sus.

4. Navele care sosesc în port ca prioritate I trebuie să fie selectate pentru inspecție. Cu toate acestea, statul membru poate amâna inspecția în următoarele moduri:

a) la următoarea escală a navei în același stat membru, cu condiția ca nava să nu fi făcut escală într-un alt port din regiunea memorandumului și amânarea să nu fie mai mare de 15 zile;

b) într-un alt port de escală, dacă acest port este în regiunea memorandumului și autoritatea acestui port este de acord în prealabil pentru a inspecta nava și amânarea nu este mai mare de 15 zile. Inspecțiile care sunt amânate în acest mod și înregistrate în sistemul de informații nu sunt considerate ca inspecții pierdute.

5. În plus față de flexibilitatea prevăzută la pct. 4 de mai sus, o autoritate poate pierde:

a) până la 5% din numărul total de nave de prioritate I cu un profil de risc ridicat, care fac escală în porturile și zonele sale de ancoraj;

b) până la 10% din numărul total de nave de prioritate I, altele decât cele cu un profil de risc ridicat care fac escală în porturile sale și zonele sale de ancoraj.

6. În următoarele circumstanțe, inspecțiile de prioritate I care sunt pierdute nu sunt incluse în procentul menționat la pct. 5 de mai sus:

a) în cazul în care, în opinia autorităților, efectuarea inspecției ar crea un risc pentru siguranța ofițerilor PSC, a navei, a echipajului acesteia sau a portului sau pentru mediul înconjurător; sau

b) în cazul în care escala navei are loc numai pe timp de noapte. Statele membre ar trebui totuși să se asigure că navele care efectuează numai escale pe timp de noapte nu evită complet inspecția; sau

c) de asemenea, în cazul unei nave care face escală doar într-o zonă de ancoraj din jurisdicția unui port, în cazul în care nava a fost inspectată într-un alt port sau zonă de ancoraj în cadrul regiunii memorandumului în ultimele 15 zile; sau

d) de asemenea, în cazul unei nave care face escală doar într-o zonă de ancoraj din jurisdicția unui port, staționarea este doar pe timp de noapte sau dacă durata staționării este prea mică pentru ca o inspecție să fie efectuată în mod satisfăcător.

7. În situațiile descrise la pct. 6 de mai sus autoritatea este obligată să înregistreze în Sistemul de informații motivele pentru inspecțiile pierdute.

Facilitate pentru statul membru care primește un număr excesiv de nave de prioritate I

8. Sistemul de repartizare echitabilă și sistemul de selecție sunt menite să asigure că un stat membru nu este obligat să efectueze inspecții de prioritate I mai mult decât obligația sa anuală. Cu toate acestea, ca precauție, pentru un stat care a inspectat mai multe nave de prioritate I decât obligația sa anuală, facilitatea de inspecții pierdute, așa cum este descrisă la pct. 5, ar fi de 30%.

Calcularea obligației regionale

9. În scopul de a calcula obligația de inspecții anuale a fiecărui stat membru, menționată la pct. 1 lit. b) de mai sus, primul pas este de a determina obligația globală anuală pentru regiunea memorandumului („obligație regională”).

10. Obligația regională pentru anul în cauză este estimată prin luarea în calcul a numărului mediu de inspecții cerute în ultimii 3 ani.

11. Obligația regională anuală se calculează de sistemul de informații, prin adăugarea următoarelor:

.1 număr de inspecții de prioritate I

(obligatorii, periodice și suplimentare);

.2 număr de inspecții periodice de prioritate II

(adică: cu excepția inspecțiilor declanșate de factori neprevăzuți);

.3 număr de nave de prioritate I care nu sunt inspectate în cursul anului.

NOTĂ:

Nu se ia în calcul numărul de inspecții pierdute, având în vedere că la aceeași navă ar putea fi pierdute inspecții de mai multe ori.

Calculul obligației de inspecții anuale pentru fiecare stat membru

12. Al doilea pas în calcularea obligației de inspecții pentru fiecare stat membru este de a calcula cota sa din obligația regională. Această cotă este numărul mediu pe 3 ani de nave individuale care fac escală în statul membru ca procent din suma numărului de nave individuale care fac escală în fiecare stat membru.

Facilitatea pentru un stat membru cu prea puține oportunități de inspecții

13. Un stat membru ar putea primi prea puține nave pentru a efectua prea puține inspecții de prioritate I și prioritate II pentru a putea să își îndeplinească obligația sa anuală. Într-un astfel de caz se va considera că și-a îndeplinit obligația dacă a inspectat cel puțin 85% din numărul de nave de prioritate II. Obligația prevăzută la pct. 1 lit. a) și facilitatea corespunzătoare de la pct. 5 se aplică în continuare.

ANEXA Nr. 12

la memorandum

Obligații de raportare pentru nave

Mijloacele electronice vor fi utilizate, ori de câte ori este posibil, pentru orice fel de comunicare prevăzută în prezenta anexă.

Mesaj de 72 de ore (72 ETA)

1. O navă care, în conformitate cu anexa nr. 9, este eligibilă pentru o inspecție extinsă și se îndreaptă spre un port sau spre o zonă de ancoraj a unui stat membru trebuie să notifice sosirea sa autorității cu 72 de ore înainte sau mai devreme, dacă acest lucru este cerut de prevederile naționale ale aceluia stat.

2. Cel puțin următoarele informații se vor înainta:

a) identificarea navei (obligatoriu numărul IMO și nume suplimentare, indicativul de apel și/sau numărul MMSI);

b) portul de destinație;

c) timpul estimat de sosire (ETA);

d) timpul estimat de plecare (ETD);

e) durata planificată pentru escală;

f) pentru tancuri:

(i) configurația: corp simplu, corp simplu cu SBT, corp dublu;

(ii) starea tancurilor de marfă și de balast: plin, gol, cu gaz inert;

(iii) volumul și natura mărfii;

g) operațiunile planificate pentru portul sau zona de ancoraj de destinație (încărcare, descărcare, altele);

h) verificări statutare planificate și operațiuni de întreținere și reparații importante care trebuie efectuate în portul de destinație;

i) data ultimei inspecții extinse în regiunea memorandumului.

Mesaj de 24 de ore (24 ETA)

3. Operatorul, agentul sau comandantul navei care se îndreaptă spre un port sau spre o zonă de ancoraj a unui stat membru trebuie să notifice sosirea sa cu cel puțin 24 de ore în avans sau cel mai târziu în momentul în care nava părăsește portul anterior, în cazul în care durata călătoriei este mai mică de

24 de ore sau în cazul în care portul de escală nu este cunoscut sau este schimbat în timpul voiajului, de îndată ce aceste informații sunt disponibile.

4. Următoarele informații se vor înainta:

a) identificarea navei (obligatoriu numărul IMO și nume suplimentare, indicativul de apel și/sau numărul MMSI);

b) portul de destinație;

c) timpul estimat de sosire (ETA);

d) timpul estimat de plecare (ETD).

Mesajul cu timpul real de sosire (ATA)

5. Statele membre raportează timpul real de sosire (ATA) pentru orice navă care face escală în porturile statelor membre (situate în regiunea memorandumului) și în zonele de ancoraj, împreună cu un identificator al portului în cauză, într-un termen rezonabil, în sistemul de informații.

6. Următoarele informații vor fi prezentate:

a) identificarea navei (obligatoriu numărul IMO și nume suplimentare, indicativul de apel și/sau numărul MMSI);

b) portul;

c) timpul real de sosire;

d) nava la ancoră: da, nu.

Mesajul cu timpul real de plecare (ATD)

7. Statele membre transferă timpul real de plecare (ATD) al oricărei nave care face escală în porturile statelor membre și zonele de ancoraj, împreună cu un identificator al portului în cauză, într-un termen rezonabil, în sistemul de informații.

8. Următoarele informații vor fi prezentate:

a) identificarea navei (obligatoriu numărul IMO și nume suplimentare, indicativul de apel și/sau numărul MMSI);

b) portul;

c) timpul real de plecare.

MINISTERUL DEZVOLTĂRII REGIONALE ȘI ADMINISTRAȚIEI PUBLICE

ORDIN**privind desemnarea organismului de evaluare și verificare a
constanței performanței produselor pentru construcții
Societatea EURO CERT SYSTEMS — S.R.L.
în vederea notificării la Comisia Europeană
pentru realizarea funcției specifice
de certificare a controlului producției în fabrică**

Având în vedere Procesul-verbal nr. 2 din 29.08.2018 al Comisiei de evaluare a organismelor de evaluare și verificare a constanței performanței și a organismelor de evaluare tehnică europeană a produselor pentru construcții,

în conformitate cu prevederile art. 3 lit. d) din Hotărârea Guvernului nr. 1.236/2012 privind stabilirea cadrului instituțional și a unor măsuri pentru aplicarea prevederilor Regulamentului (UE) nr. 305/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 9 martie 2011 de stabilire a unor condiții armonizate pentru comercializarea produselor pentru construcții și de abrogare a Directivei 89/106/CEE a Consiliului, cu modificările și completările ulterioare, precum și cu prevederile art. 11 alin. (2) din Procedura privind desemnarea organismelor de evaluare și verificare a constanței performanței produselor pentru construcții, aprobată prin Ordinul viceprim-ministrului, ministrul dezvoltării regionale și administrației publice, și al ministrului afacerilor interne nr. 2.141/92/2013, cu modificările și completările ulterioare,

în temeiul art. 12 alin. (6) din Hotărârea Guvernului nr. 51/2018 privind organizarea și funcționarea Ministerului Dezvoltării Regionale și Administrației Publice, cu modificările ulterioare,

viceprim-ministrul, ministrul dezvoltării regionale și administrației publice, emite prezentul ordin.

Art. 1. — Se aprobă desemnarea organismului de evaluare și verificare a constanței performanței produselor pentru construcții Societatea EURO CERT SYSTEMS — S.R.L. în vederea notificării la Comisia Europeană pentru realizarea funcției specifice de certificare a controlului producției în fabrică, conform anexei care face parte integrantă din prezentul ordin.

Art. 2. — Direcția tehnică va notifica Comisiei Europene organismul prevăzut la art. 1 prin înscrierea în banca de date NANDO a următoarelor date/informații:

- a) elementele de identificare a organismului;
- b) perioada de valabilitate a notificării;
- c) familiile de produse/produsele, utilizarea preconizată, sistemul de evaluare și verificare a constanței performanței și funcția organismului, precum și specificațiile tehnice armonizate pentru care organismul a fost acreditat de Asociația de Acreditare din România — RENAR și evaluat.

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

p. Viceprim-ministru,
ministrul dezvoltării regionale și administrației publice,
Adrian Ionuț Gâdea,
secretar de stat

Denumirea organismului:

Societatea EURO CERT SYSTEMS — S.R.L.

Adresa:

Aleea Bistricioara nr. 14, bl. 67, sc. 2, et. 3, ap. 25, sector 2, București, cod poștal 023.304

Punct de lucru:

Bd. Eroilor nr. 4, Clădirea C 24, birou 4, et. 2, Voluntari, județul Ilfov

Tel.: +40.021.313.34.03, fax: +40.021.313.34.03

E-mail: eurocertsystems@gmail.com, web: www.eurocertsystems.ro

Competența organismului a fost evaluată folosind ca referențial standardul SR EN ISO/CEI 17065:2013.

Valabilitatea notificării se acordă pe termen nelimitat (cu condiția îndeplinirii continue a cerințelor care au stat la baza desemnării).

Domeniile de competență:

Nr. deciziei CE	Familiiile de produse și utilizările preconizate	Sistemul de evaluare și verificare	Specificațiile tehnice armonizate	Funcția organismului
98/598/CE	Agregate pentru utilizări supuse unor cerințe stricte de securitate (2/2): . Blocuri de piatră pentru protecție Utilizare preconizată: construcții hidraulice și alte lucrări de construcții civile	Sistem 2+	EN 12620:2002+A1:2008 EN 13043:2002 EN 13043:2002/AC:2004 EN 13055-1:2002 EN 13055-1:2002/AC:2004 EN 13139:2002 EN 13139:2002/AC:2004 EN 13242:2002+A1:2007 EN 13383-1:2002 EN 13383-1:2002/AC:2004 EN 13450:2002 EN 13450:2002/AC:2004	CPF
98/598/CE	Agregate pentru utilizări supuse unor cerințe stricte de securitate (2/2): . Balast feroviar Utilizare preconizată: lucrări feroviare	Sistem 2+	EN 12620:2002+A1:2008 EN 13043:2002 EN 13043:2002/AC:2004 EN 13055-1:2002 EN 13055-1:2002/AC:2004 EN 13139:2002 EN 13139:2002/AC:2004 EN 13242:2002+A1:2007 EN 13383-1:2002 EN 13383-1:2002/AC:2004 EN 13450:2002 EN 13450:2002/AC:2004	CPF
98/598/CE	Agregate pentru utilizări supuse unor cerințe stricte de securitate (2/2): . Aggregate și filere pentru beton, mortar și pastă de ciment Utilizare preconizată: la clădiri, drumuri și alte lucrări de construcții civile	Sistem 2+	EN 12620:2002+A1:2008 EN 13043:2002 EN 13043:2002/AC:2004 EN 13055-1:2002 EN 13055-1:2002/AC:2004 EN 13139:2002 EN 13139:2002/AC:2004 EN 13242:2002+A1:2007 EN 13383-1:2002 EN 13383-1:2002/AC:2004 EN 13450:2002 EN 13450:2002/AC:2004	CPF

Nr. deciziei CE	Familiiile de produse și utilizările preconizate	Sistemul de evaluare și verificare	Specificațiile tehnice armonizate	Funcția organismului
98/598/CE	Agregate pentru utilizări supuse unor cerințe stricte de securitate (2/2): . Agregate pentru mixturi inerte sau cu lianți hidraulici Utilizare preconizată: drumuri și alte lucrări de construcții civile	Sistem 2+	EN 12620:2002+A1:2008 EN 13043:2002 EN 13043:2002/AC:2004 EN 13055-1:2002 EN 13055-1:2002/AC:2004 EN 13139:2002 EN 13139:2002/AC:2004 EN 13242:2002+A1:2007 EN 13383-1:2002 EN 13383-1:2002/AC:2004 EN 13450:2002 EN 13450:2002/AC:2004	CPF
98/598/CE	Agregate pentru utilizări supuse unor cerințe stricte de securitate (2/2): . Agregate pentru mixturi bituminoase și tratamente de suprafață Utilizare preconizată: drumuri și alte lucrări de inginerie civilă	Sistem 2+	EN 12620:2002+A1:2008 EN 13043:2002 EN 13043:2002/AC:2004 EN 13055-1:2002 EN 13055-1:2002/AC:2004 EN 13139:2002 EN 13139:2002/AC:2004 EN 13242:2002+A1:2007 EN 13383-1:2002 EN 13383-1:2002/AC:2004 EN 13450:2002 EN 13450:2002/AC:2004	CPF
98/598/CE	Agregate pentru utilizări supuse unor cerințe stricte de securitate (2/2): . Filere pentru mixturi bituminoase și tratamente de suprafață Utilizare preconizată: drumuri și alte lucrări de inginerie civilă	Sistem 2+	EN 12620:2002+A1:2008 EN 13043:2002 EN 13043:2002/AC:2004 EN 13055-1:2002 EN 13055-1:2002/AC:2004 EN 13139:2002 EN 13139:2002/AC:2004 EN 13242:2002+A1:2007 EN 13383-1:2002 EN 13383-1:2002/AC:2004 EN 13450:2002 EN 13450:2002/AC:2004	CPF
98/601/CE	Produse pentru construcția drumurilor (1/2): . Amestecuri bituminoase Utilizare preconizată: la construcția și tratarea suprafeței drumurilor	Sistem 2+	EN 13108-1:2006 EN 13108-1:2006/AC:2008 EN 13108-2:2006 EN 13108-2:2006/AC:2008 EN 13108-3:2006 EN 13108-3:2006/AC:2008 EN 13108-4:2006 EN 13108-4:2006/AC:2008 EN 13108-5:2006 EN 13108-5:2006/AC:2008 EN 13108-6:2006 EN 13108-6:2006/AC:2008 EN 13108-7:2006 EN 13108-7:2006/AC:2008	CPF

NOTĂ

CPF = funcția specifică de certificare a controlului producției în fabrică

ACTE ALE CONSILIULUI CONCURENȚEI

CONSILIUL CONCURENȚEI

ORDIN

privind punerea în aplicare a Instrucțiunilor pentru modificarea și completarea Instrucțiunilor privind individualizarea sancțiunilor pentru contravențiile prevăzute la art. 55 din Legea concurenței nr. 21/1996, puse în aplicare prin Ordinul președintelui Consiliului Concurenței nr. 694/2016

În baza prevederilor art. 19 alin. (4) lit. d), ale art. 26 alin. (1) și ale art. 27 alin. (1) din Legea concurenței nr. 21/1996, republicată, cu modificările și completările ulterioare,

președintele Consiliului Concurenței emite următorul ordin:

Art. 1. — În urma adoptării în Plenul Consiliului Concurenței se pun în aplicare Instrucțiunile pentru modificarea și completarea Instrucțiunilor privind individualizarea sancțiunilor pentru contravențiile prevăzute la art. 55 din Legea concurenței nr. 21/1996, puse în aplicare prin Ordinul președintelui Consiliului Concurenței nr. 694/2016, publicat în Monitorul Oficial

al României, Partea I, nr. 882 din 3 noiembrie 2016, prevăzute în anexa care face parte integrantă din prezentul ordin.

Art. 2. — Compartimentele de specialitate din cadrul Consiliului Concurenței vor urmări punerea în aplicare a prevederilor prezentului ordin.

Art. 3. — Prezentul ordin intră în vigoare la data publicării în Monitorul Oficial al României, Partea I.

Președintele Consiliului Concurenței,
Bogdan Marius Chirțoiu

București, 3 octombrie 2018.
Nr. 1.208.

ANEXĂ

INSTRUCȚIUNI

pentru modificarea și completarea Instrucțiunilor privind individualizarea sancțiunilor pentru contravențiile prevăzute la art. 55 din Legea concurenței nr. 21/1996, puse în aplicare prin Ordinul președintelui Consiliului Concurenței nr. 694/2016

În temeiul art. 26 alin. (1) din Legea concurenței nr. 21/1996, republicată, cu modificările și completările ulterioare,

Consiliul Concurenței adoptă prezentele instrucțiuni.

Art. I. — Instrucțiunile privind individualizarea sancțiunilor pentru contravențiile prevăzute la art. 55 din Legea concurenței nr. 21/1996, puse în aplicare prin Ordinul președintelui Consiliului Concurenței nr. 694/2016, publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 882 din 3 noiembrie 2016, se modifică și se completează după cum urmează:

1. **Punctul 5 se modifică și va avea următorul cuprins:**

„5. Punctul de plecare pentru determinarea nivelului de bază al amenzi în cazul contravențiilor prevăzute la art. 55 din lege este reprezentat de cifra de afaceri totală, aceasta fiind cifra de afaceri netă realizată de contravenient în anul financiar anterior sancționării, determinată conform reglementărilor contabile în vigoare.”

2. **După punctul 5 se introduc două noi puncte, punctele 51 și 52, cu următorul cuprins:**

„51. În cazul contravențiilor săvârșite în domeniul concentrărilor economice de către o persoană nerezidentă, astfel cum aceasta este definită la art. 55 alin. (5) din lege, cifra de afaceri la care se aplică amenda se înlocuiește cu suma următoarelor venituri:

a) cifra de afaceri realizată de către fiecare dintre întreprinderile înregistrate în România, controlate de contravenient;

b) veniturile obținute din România de către fiecare dintre întreprinderile nerezidente controlate de contravenient;

c) veniturile proprii obținute din România de către contravenient și înregistrate în situațiile financiare individuale ale acestuia.

52. În cazul în care în anul financiar anterior sancționării întreprinderea nu a înregistrat cifră de afaceri sau aceasta nu poate fi determinată, va fi luată în considerare cifra de afaceri aferentă anului financiar în care întreprinderea sau asociația de întreprinderi a înregistrat cifră de afaceri, an imediat anterior anului de referință pentru calcularea cifrei de afaceri în vederea aplicării sancțiunii. În situația în care nici în anul anterior anului de referință pentru calcularea cifrei de afaceri în vederea aplicării sancțiunii întreprinderea nu a realizat cifră de afaceri, va fi luată în calcul ultima cifră de afaceri înregistrată de întreprindere. În cazul întreprinderii sau asociației de întreprinderi nou-înființate, care nu a înregistrat cifră de afaceri în anul anterior sancționării, aceasta va fi sancționată cu amendă de la 15.000 lei la 2.500.000 lei.”

3. **La punctul 18, litera a) se modifică și va avea următorul cuprins:**

„a) întreprinderea implicată furnizează dovezi că a pus capăt încălcării imediat ce a luat cunoștință de intervenția autorității de concurență prin orice acțiune întreprinsă de aceasta în scopul unei examinări preliminare sau investigării unei încălcări a legii.

Această situație nu se reține drept circumstanță atenuantă în cazul înțelegerilor de tip cartel sau al practicilor concertate prevăzute la art. 7 alin. (4) lit. a) din lege;”.

4. Punctul 21 se modifică și va avea următorul cuprins:

„21. În cazul în care consideră oportun să examineze disponibilitatea întreprinderilor investigate de a se angaja în discuții privind recunoașterea faptei, Consiliul Concurenței le transmite acestora o solicitare în acest sens, întreprinderea având la dispoziție un termen de 15 zile în care să își exprime, în scris, intenția de a se angaja în discuții privind posibila recunoaștere a faptei, pentru a putea depune ulterior propuneri privind formularea unei recunoașteri. Solicitarea Consiliului Concurenței se poate transmite oricând în cursul procedurii de investigație până la comunicarea raportului de investigație. La cererea motivată a întreprinderii, Consiliul Concurenței poate prelungi termenul acordat inițial, o singură dată, cu maximum 15 zile.”

5. Punctul 24 se modifică și va avea următorul cuprins:

„24. Întreprinderile interesate să recunoască săvârșirea unei fapte anticoncurențiale potrivit prevederilor art. 57 alin. (2) din lege pot solicita Consiliului Concurenței organizarea a cel mult două întâlniri bilaterale, clarificatoare, referitoare la condițiile recunoașterii.”

6. După punctul 24 se introduc trei noi puncte, punctele 24¹—24³, cu următorul cuprins:

„24¹. Prima întâlnire va avea ca scop descrierea faptelor investigate imputate întreprinderii participante la întâlnire, a principalelor elemente probatorii față de aceasta, precum și cuantumul preconizat al nivelului de bază al amenzii, putând fi discutate și cazurile de circumstanțiere a sancțiunii aplicabile întreprinderii. Ulterior acestei întâlniri, întreprinderea precizează în scris, în termenul stabilit de Consiliul Concurenței în procesul-verbal al întâlnirii, dacă dorește continuarea procedurii de recunoaștere și, totodată, poate să solicite accesul la principalele elemente probatorii aflate la dosarul de investigație, fără a putea obține copii după acestea. Accesul se acordă o singură dată, în termen de maximum 15 zile de la data solicitării continuării procedurii de recunoaștere.

24². În situația în care întreprinderea solicită continuarea procedurii potrivit pct. 24¹, Consiliul Concurenței poate organiza cea de-a doua întâlnire clarificatoare referitoare la condițiile recunoașterii în maximum 30 de zile de la data la care întreprinderea a solicitat continuarea procedurii de recunoaștere.

24³. Întâlnirile sunt consemnate într-un proces-verbal semnat de toți participanții la întâlnire, potrivit modelului prevăzut în anexa nr. 1. Procesul-verbal este confidențial față de celelalte părți din investigație.”

7. Punctul 25 se modifică și va avea următorul cuprins:

„25. Dacă două sau mai multe dintre părțile investigate fac parte din același grup și nu acționează independent pe piață, acestea pot participa la o întâlnire comună sau își pot desemna un reprezentant comun care să le reprezinte în fața Consiliului Concurenței.”

8. Punctul 29 se modifică și va avea următorul cuprins:

„29. La cerere, întreprinderea care a solicitat continuarea procedurii potrivit prevederilor pct. 24¹ poate consulta la sediul Consiliului Concurenței principalele elemente probatorii aflate la dosarul de investigație și versiunile neconfidențiale ale oricărui document accesibil, inclus la acel moment în dosarul de investigație, în măsura în care acest lucru este justificat pentru a permite întreprinderii să își exprime punctul de vedere cu privire la o perioadă de timp sau cu privire la orice alt aspect al încălcării. În acest scop, întreprinderii i se va pune la dispoziție

o listă cu toate documentele accesibile în acel moment din dosarul de investigație.”

9. Punctul 31 se modifică și va avea următorul cuprins:

„31. Părțile care optează pentru aplicarea procedurii prevăzute la art. 57 din lege trebuie să depună o cerere expresă în acest scop, sub forma unei propuneri privind formularea unei recunoașteri și/sau a unei cereri de acordare a unui tratament favorabil pentru recunoaștere, după caz, denumită *cerere de acordare a unui tratament favorabil în temeiul art. 57 alin. (3) din lege*, potrivit modelului prezentat în anexa nr. 11.”

10. La punctul 32, partea introductivă și litera b) se modifică și vor avea următorul cuprins:

„32. Pentru a putea fi luată în considerare, cererea de acordare a unui tratament favorabil în temeiul art. 57 alin. (3) din lege trebuie să îndeplinească următoarele condiții:

b) să fie expresă, clară și neechivocă și să includă, după caz, angajamentul privind formularea unei recunoașteri sau asumarea răspunderii pentru săvârșirea încălcării, descrierea încălcării, a obiectului său, posibila punere în aplicare, principalele fapte, încadrarea legală, inclusiv rolul și durata participării părților la încălcare, remediile asumate de întreprindere, dacă este cazul, în conformitate cu informarea transmisă potrivit prevederilor pct. 28 sau potrivit conținutului raportului de investigație;”.

11. Punctul 36 se modifică și va avea următorul cuprins:

„36. Atunci când raportul de investigație comunicat părților, însoțit de principalele elemente probatorii, reflectă conținutul propunerii de formulare a unei recunoașteri, întreprinderea va transmite, în termenul stabilit de Consiliul Concurenței pentru depunerea de observații la raport, recunoașterea expresă, clară și neechivocă a răspunderii ei pentru săvârșirea faptei anticoncurențiale sub aspectul dimensiunii sale materiale, geografice și temporale, precum și o declarație privind acceptarea cuantumului preconizat al amenzii, potrivit modelului de cerere privind acordarea unui tratament favorabil pentru recunoaștere prevăzut în anexa nr. 11. Părțile au posibilitatea de a declara că renunță la beneficiul termenului prevăzut de art. 45 alin. (1) din lege.”

12. Punctul 41 se modifică și va avea următorul cuprins:

„41. În situația în care cererea de acordare a unui tratament favorabil în temeiul art. 57 alin. (3) din lege este înregistrată după comunicarea raportului de investigație, potrivit prevederilor art. 45 din lege, pct. 24, 25, 31 și pct. 32 lit. a)—c) se aplică în mod corespunzător.”

13. La punctul 47, litera b) se modifică și va avea următorul cuprins:

„b) În cazul în care cererea de acordare a unui tratament favorabil în temeiul art. 57 alin. (3) din lege este înregistrată după comunicarea raportului de investigație, potrivit art. 45 din lege, dar înainte de audieri, întreprinderea poate beneficia de o reducere a cuantumului amenzii cu un procent de maximum 15% din nivelul de bază determinat potrivit prezentelor instrucțiuni.”

14. La punctul 48, litera a) se modifică și va avea următorul cuprins:

„a) pentru recunoașterea totală a faptei, formulată potrivit pct. 47 lit. a), se poate acorda o reducere a cuantumului amenzii de maximum 30% din nivelul de bază determinat potrivit prezentelor instrucțiuni;”.

15. Punctul 65 se modifică și va avea următorul cuprins:

„65. Anexele nr. 1, 1¹ și 2 fac parte integrantă din prezentele instrucțiuni.”

16. Anexa nr. 1 se modifică și va avea următorul cuprins:

ANEXA Nr. 1
la instrucțiuni

Proces-verbal al întâlnirii din data de

Întâlnire bilaterală clarificatoare referitoare la condițiile recunoașterii, solicitată Consiliului Concurenței de către, cu sediul în, nr. de înregistrare în registrul comerțului J/....., CUI

Participanți

Consiliul Concurenței		Întreprindere
Nr. crt.	Numele și prenumele/funcția	Numele și prenumele/calitatea (reprezentant legal/imputernicit)
1.		
2.		
3.		
4.		
5.		

Consiliul Concurenței, Piața Presei Libere nr. 1, corp D1, et., sală de ședință/camera

Ora început:

Ora final:

Părțile se angajează ca informațiile obținute în urma întâlnirilor clarificatoare să fie folosite numai în cadrul procedurilor judiciare și administrative pentru aplicarea regulilor privind concurența și doar în scopul pentru care au fost solicitate.

Rezumat

La întâlnirea bilaterală s-au discutat aspecte relevante referitoare la procedura privind recunoașterea săvârșirii unei fapte anticoncurențiale, astfel cum aceasta este prevăzută în Instrucțiunile privind individualizarea sancțiunilor pentru contravențiile prevăzute la art. 55 din Legea concurenței nr. 21/1996, puse în aplicare prin Ordinul președintelui Consiliului Concurenței nr. 694/2016, în cazul investigației declanșate prin Ordinul președintelui Consiliului Concurenței nr. Reprezentanții Consiliului Concurenței au menționat că decizia cu privire la constatarea faptelor analizate în cadrul investigației și la sancțiunile aplicabile aparține forului decizional al autorității de concurență, respectiv Plenului Consiliului Concurenței sau Comisiei Consiliului Concurenței.

S-a adus la cunoștința părților faptul că, după evaluarea materialului probator aflat la dosar, a rezultat că faptele analizate în cadrul investigației reprezintă:

....., fapte la care (denumire întreprindere) a luat parte.

În cadrul întâlnirii bilaterale s-au discutat următoarele aspecte:

1. Determinarea nivelului de bază în funcție de gravitate și de durată

Faptele anticoncurențiale analizate sunt fapte de gravitate (cuantumul preconizat este de la până la din cifra de afaceri totală a contravenientului), în sensul pct. 7 lit. b) din Instrucțiunile privind individualizarea sancțiunilor. Având în vedere durata încălcării, faptele săvârșite de către se încadrează în categoria faptelor: — de durată (..... ani șiluni).

2. Adaptarea nivelului de bază luându-se în considerare toate circumstanțele cazului

Au fost menționate circumstanțele agravante incidente:

.....

Au fost menționate ca posibile circumstanțe atenuante de care părțile ar putea beneficia următoarele:

DA/NU

a) întreprinderea implicată furnizează dovezi că a pus capăt încălcării imediat după ce a luat cunoștință că autoritatea a intervenit prin orice acțiune în scopul unei examinări preliminare sau investigării unei încălcări a legii¹

b) întreprinderea furnizează dovezi că participarea sa la încălcarea săvârșită este extrem de redusă și astfel demonstrează că, în cursul perioadei în care a fost parte la încălcare, în mod efectiv, a evitat punerea în aplicare a acesteia, adoptând un comportament concurențial corect pe piață

c) în perioada încălcării cifra de afaceri realizată din comercializarea produselor/serviciilor care constituie obiectul practicii anticoncurențiale reprezintă o parte relativ redusă, de până la 20% din cifra de afaceri totală a întreprinderii, cu condiția ca acest fapt să poată fi stabilit cu certitudine

¹ Nu poate fi reținută în cazul înțelegerilor de tip cartel sau al practicilor concertate prevăzute la art. 7 alin. (4) lit. a) din Legea concurenței nr. 21/1996, republicată, cu modificările și completările ulterioare.

d) întreprinderea implicată a colaborat în mod efectiv și pe deplin cu Consiliul Concurenței în afara domeniului de aplicare a politicii de clemență, prevăzută la art. 55 alin. (3) din Legea concurenței nr. 21/1996, republicată, cu modificările și completările ulterioare, și dincolo de obligația sa legală de a coopera	
e) comportamentul anticoncurențial al întreprinderii a fost autorizat sau încurajat de autorități publice ori de legislația existentă	
f) întreprinderea dovedește existența și implementarea efectivă a unui program de conformare cu regulile de concurență	
g) întreprinderea dovedește încheierea de tranzacții cu persoanele prejudiciate de încălcarea legislației în materia concurenței investigată în scopul acordării de despăgubiri pentru prejudiciul cauzat acestora	
h) alte împrejurări de natura celor de mai sus:	
Alte mențiuni: (<i>exemplu:</i> Întreprinderea trebuie să furnizeze explicații și documente care să demonstreze încadrarea în circumstanța prevăzută la lit. de mai sus)	
CONCLUZII	
Întâlnirea 1: Termenul stabilit de Consiliul Concurenței pentru ca întreprinderea să precizeze dacă dorește continuarea procedurii de recunoaștere și exercitarea dreptului de acces la principalele elemente probatorii este	
Întâlnirea 2: În urma întâlnirii clarificatoare s-a ajuns/nu s-a ajuns la o viziune comună în privința dimensiunii materiale, geografice și temporale a faptei anticoncurențiale, precum și a cuantumului preconizat al amenzii.	
Întreprinderea a acceptat nivelul maxim al amenzii de lei, reprezentând% din cifra de afaceri totală realizată de întreprindere în anul	
SEMNĂTURI	
Consiliul Concurenței Numele și prenumele/funția/semnătura	Întreprindere Numele și prenumele/calitatea/semnătura

17. După anexa nr. 1 se introduce o nouă anexă, anexa nr. 11, cu următorul cuprins:

ANEXA Nr. 11
la instrucțiuni

.....
(antet întreprindere)

Către: CONSILIUL CONCURENȚEI
Domnului Președinte

Subscrisa,, cu sediul în, județul, înregistrată la Oficiul Registrului Comerțului cu nr., CUI, reprezentată legal de, în calitate de, formulăm prezenta

Propunere privind formularea unei recunoașteri¹/Cerere de acordare a unui tratament favorabil pentru recunoaștere²

Potrivit prevederilor art. 57 alin. (2) și (3) din Legea concurenței nr. 21/1996, republicată, cu modificările și completările ulterioare, denumită în continuare *Legea concurenței*, având în vedere faptul că ne angajăm/înțelegem să recunoaștem în mod expres și neechivoc faptele anticoncurențiale și durata încălcării prevederilor Legii concurenței, astfel cum sunt prezentate în informarea transmisă de Consiliul Concurenței potrivit prevederilor pct. 28 din Instrucțiunile privind individualizarea sancțiunilor pentru contravențiile prevăzute la art. 55 din Legea nr. 21/1996, puse în aplicare prin Ordinul președintelui Consiliului Concurenței nr. 694/2016, denumită în continuare *informare/raportul investigației declanșate în baza Ordinului președintelui Consiliului Concurenței nr.* privind posibila încălcare a prevederilor art. din Legea concurenței și a art. din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, denumit în continuare *raport de investigație*, în scopul de a beneficia de reducerea cuantumului amenzii, conform dispozițiilor art. 57 alin. (2) din Legea concurenței, formulăm următoarele:

A. Recunoaștere integrală

..... (denumirea întreprinderii) se angajează să recunoască/recunoaște existența faptelor anticoncurențiale, astfel cum acestea rezultă din informare/raportul de investigație și pentru durata care rezultă din informare/raportul de investigație.

¹ Propunerea privind formularea unei recunoașteri se completează înainte de comunicarea raportului de investigație.

² Cererea de acordare a unui tratament favorabil pentru recunoaștere se completează după comunicarea raportului de investigație, în procedura simplificată sau obișnuită, după caz.

B. Recunoaștere parțială

..... (denumirea întreprinderii) se angajează să recunoască/recunoaște parțial existența faptelor anticoncurențiale, astfel cum acestea rezultă din informare/raportul de investigație, și se angajează să recunoască/recunoaște integral durata care rezultă din informare/raportul de investigație pentru faptele investigate, după cum urmează:

..... (denumirea întreprinderii) se angajează să recunoască/recunoaște integral existența faptelor anticoncurențiale, astfel cum acestea rezultă din informare/raportul de investigație, și se angajează să recunoască/recunoaște parțial durata care rezultă din informare/raportul de investigație pentru faptele investigate, după cum urmează:

..... (denumirea întreprinderii) se angajează să recunoască/recunoaște parțial existența faptelor anticoncurențiale, astfel cum acestea rezultă din informare/raportul de investigație și parțial durata care rezultă din informare/raportul de investigație pentru faptele investigate, după cum urmează:

De asemenea, considerăm că în cazul (denumirea întreprinderii) pot fi avute în vedere următoarele împrejurări de natură a fi calificate drept circumstanțe atenuante:

Motiv pentru care, potrivit prevederilor art. 57 alin. (3) din Legea concurenței, ne angajăm să/declaram că acceptăm ca sancțiunea prevăzută la art. 55 alin. (1) lit. a) din Legea concurenței să fie aplicată de către Consiliul Concurenței la un cuantum maxim al amenzii de% din cifra de afaceri totală, realizată de subscrisa în anul, respectiv suma de lei.

..... (denumirea întreprinderii) confirmă că a fost informată corespunzător și că i s-a oferit posibilitatea de a-și face cunoscut punctul de vedere cu privire la evaluarea încălcării realizată de Consiliul Concurenței³;

..... (denumirea întreprinderii) confirmă că va solicita accesul la dosar, potrivit prevederilor art. 45 din Legea concurenței, și/sau organizarea de audieri doar dacă raportul de investigație comunicat acestora nu reflectă conținutul propunerilor de formulare a unei recunoașteri⁴;

..... (denumirea întreprinderii) se angajează ca informațiile obținute în cadrul procedurii privind recunoașterea faptelor anticoncurențiale să fie folosite numai în cadrul procedurilor judiciare și administrative pentru aplicarea regulilor privind concurența și doar în scopul pentru care au fost solicitate.

Reprezentant legal

Numele și prenumele,

Semnătura.....”

Art. II. — Prezentele instrucțiuni vor fi puse în aplicare prin ordin al președintelui Consiliului Concurenței și intră în vigoare la data publicării în Monitorul Oficial al României, Partea I.

³ Se completează în cazul propunerii privind formularea unei recunoașteri.

⁴ Se completează în cazul propunerii privind formularea unei recunoașteri.

EDITOR: PARLAMENTUL ROMÂNIEI — CAMERA DEPUTAȚILOR



„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: RO12TREZ7005069XXX000531 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. 021.401.00.73, fax 021.401.00.71 și 021.401.00.72

Tiparul: „Monitorul Oficial” R.A.



5 948493 097488