

Anexă

privind manualul referitor la controlul statului pavilionului la navele care arborează pavilionul român

SECȚIUNEA 1

PREVEDERI GENERALE

1.1. Definiții

Art. 1. - În înțelesul prezentului ordin, termenii utilizați se definesc după cum urmează:

1.1. a) Ministerul Transporturilor - organ de specialitate al administrației publice centrale, autoritate de stat în domeniul transporturilor navale, denumit în continuare MT;

b) Autoritatea Navală Română - organ tehnic de specialitate din subordinea MT, care îndeplinește funcția de autoritate de stat în domeniul siguranței navigației și care efectuează controlul statului pavilionului, denumit în continuare ANR;

c) controlul statului pavilionului la navele maritime care arborează pavilionul român și efectuează voiajuri internaționale, denumit în continuare FSC;

1.2. certificate statutare - documentele emise de către ANR sau de o organizație recunoscută autorizată prin care se atestă conformitatea navei, precum și a instalațiilor și echipamentelor, cu prevederile convențiilor internaționale;

1.3. deficiență - o stare de fapt sau o situație, unde dovezile obiective indică neîndeplinirea cerințelor specifice;

1.4. inspecție - vizita la bordul navei pentru a verifica atât valabilitatea certificatelor relevante și documentelor necesare, cât și starea navei, a echipamentelor sale și a echipajului acesteia, precum și condițiile de viață și de muncă ale echipajului;

1.5 inspector FSC - persoană fizică autorizată de către ANR pentru efectuarea inspecțiilor la navele care arborează pavilionul român, denumit în continuare IFSC;

1.6 motive întemeiate - dovezi că nava, echipamentele sau echipajul acesteia nu corespund în mod substanțial cerințelor sau nu sunt în concordanță cu prevederile convențiilor aplicabile sau că membrii echipajului sau comandantul nu sunt familiarizați cu normele de procedură de la bord privitor la siguranța navei sau prevenirea poluării;

1.7 navă substandard - o navă la care corpul, mașinile, echipamentele sau siguranța operațională sunt în mod substanțial sub standardele cerute prin convențiile aplicabile sau al cărui echipaj nu este în conformitate cu documentul privind echipajul minim de siguranță la bord;

1.8 organizație recunoscută - o organizație recunoscută în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 391/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 aprilie 2009 privind normele și standardele comune pentru organizațiile cu rol de inspecție și control al navelor, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene nr. L 131 din 28 mai 2009.

1.9 organizație recunoscută autorizată - o organizație recunoscută care a încheiat un contract de mandat special cu ANR;

1.10 reținere - măsura luată de către ANR atunci când starea navei, a echipamentelor sau a echipajului acesteia nu corespund în mod substanțial cu prevederile convențiilor aplicabile, cu scopul de a se asigura că nava nu va naviga și nu își va continua voiajul dacă prezintă un pericol pentru echipaj, siguranța navigației și pasageri sau o amenințare pentru mediul marin, indiferent dacă această acțiune afectează sau nu programul normal al navei;

- 1.11 stoparea operațiunilor – interdicția impusă unei nave de a opera datorită unor deficiențe constatate care ar putea pune în pericol siguranța navei, a echipajului acesteia și a mediului;
- 1.12 COW - spălarea tancurilor de marfă cu țitei la navele petroliere;
- 1.13 COF - certificat care atestă starea tehnică bună a navei;
- 1.14 CNLS - certificatul pentru substanțe lichide nocive;
- 1.15 CRB - Jurnalul de înregistrare a mărfii;
- 1.16 Manualul P&A - Manualul procedurilor și planurilor;
- 1.17 ORB - Jurnalul de înregistrare a hidrocarburilor;
- 1.18 IMO - Organizația maritimă internațională;
- 1.19 Certificatul IOPP - Certificatul internațional de prevenire a poluării cu hidrocarburi IOPP;
- 1.20 MEPC – Comitetul pentru protecția mediului, din cadrul IMO;
- 1.21 ILO - Organizația Internațională a Muncii.
- 1.21 MLC - Convenția muncii în sectorul maritim

1.2. Scopul

Art. 2. - Acest Manual are scopul de a stabili un ghid de procedură pentru efectuarea inspecțiilor FSC, de a oferi suportul pentru îndeplinirea cerințelor de inspecție, modalitățile de stingere a deficiențelor constatate.

1.3. Aplicare

Art. 3. - (1) Prezentele norme se aplică navelor maritime sub pavilion român care efectuează voiajuri internaționale și echipajelor acestora care sunt sub incidența prevederilor convențiilor internaționale aplicabile.

(2) Prezentele norme nu se aplică navelor de pescuit, navelor Ministerului Apărării Naționale, navelor Ministerului Afacerilor Interne, navelor auxiliare, navelor construite din lemn, navelor guvernamentale exploatate în scopuri necomerciale, precum și navelor de agreement.

(3) În efectuarea inspecțiilor FSC se vor aplica numai acele instrumente relevante care sunt în vigoare sau pe care România le-a acceptat.

(4) Normele de procedură se aplică navelor în conformitate cu:

- a) Ordonanța Guvernului nr. 42/1997 privind transportul maritim și pe căile navigabile interioare, republicată cu modificări și completările ulterioare;
- b) Convenția internațională din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare, încheiată la Londra la 1 noiembrie 1974, la care România a aderat prin Decretul nr. 80/1979;
- c) Protocolul din 1978 privind Convenția internațională din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare (Convenția SOLAS), adoptat la Londra la 17 februarie 1978, astfel cum acesta a fost modificat prin amendamentele din 1981, respectiv 1988, la care România a aderat prin Legea nr. 308/2007;
- d) Protocolul din 1988 privind Convenția internațională din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare, la care România a aderat prin O.G. nr. 53/1999;
- e) Convenția internațională asupra liniilor de încărcare, încheiată la Londra la 5 aprilie 1966, la care România a aderat prin Decretul nr. 80/1971;
- f) Protocolul din 1988 privind Convenția internațională din 1966 asupra liniilor de încărcare, la care România a aderat prin O.G. nr. 53/1999;
- g) Convenția internațională din 1973 pentru prevenirea poluării de către nave, modificată prin Protocolul încheiat la Londra la data de 17 februarie 1978, la care România a aderat prin Legea nr. 6/1993;

- h) Protocolul din 1997 privind amendarea Convenției internaționale din 1973 pentru prevenirea poluării de către nave, așa cum a fost modificată prin Protocolul din 1978 referitor la aceasta, la care România a aderat prin Legea nr. 269/2006;
- i) Convenția internațională privind standardele de pregătire a navigatorilor, brevetare/atestare și efectuare a serviciului de cart, adoptată la Londra la 7 iulie 1978 (STCW 1978), la care România a aderat prin Legea nr. 107/1992;
- j) Convenția internațională asupra măsurării tonajului navelor, încheiată la Londra la 23 iunie 1969, la care România a aderat prin Decretul nr. 23/1976, cu modificările ulterioare;
- k) Convenția nr. 147/1976 privind standardele minime la bordul navelor comerciale și Protocolul din 1996 la această convenție, ratificată de România prin Ordonanța Guvernului nr. 56/1999;
- l) Convenția privind munca în domeniul maritim, 2006 (MLC, 2006);
- m) Convenția internațională privind răspunderea civilă pentru pagubele produse prin poluare cu hidrocarburi, 1969, la care România a aderat prin O.G. nr. 15/2000;
- n) Protocolul din 1992 de modificare a Convenției internaționale privind răspunderea civilă pentru prejudicii cauzate de poluare, 1969, la care România a aderat prin O.G. nr.15/2000;
- o) Convenția internațională din 2001 privind controlul sistemelor antivegetative dăunătoare utilizate la nave, adoptată la Conferința Organizației Maritime Internaționale la Londra la 5 octombrie 2001, la care România a aderat prin Legea nr. 585/2004;
- p) Convenția internațională din 2001 privind răspunderea civilă pentru prejudicii provocate de poluarea cu hidrocarburi de consum de la navele maritime (BUNKERS), adoptată la Londra la 23 martie 2001, la care România a aderat prin Legea nr. 108/2009;
- q) Convenția referitoare la Regulamentul internațional din 1972 pentru prevenirea abordajelor pe mare, încheiată la Londra la 20 octombrie 1972, la care România a aderat prin Decretul nr. 239/1974;
- r) Codul internațional pentru construcția și echipamentul navelor pentru transportul în vrac al produselor chimice periculoase (Codul IBC), adoptat de Organizația Maritimă Internațională prin Rezoluția MSC.4(48) a Comitetului Securității Maritime la Londra la 17 iunie 1983 și, respectiv, prin Rezoluția MEPC.19(22) a Comitetului pentru Protecția Mediului Marin la Londra la 5 decembrie 1985, astfel cum a fost modificat prin amendamentele ulterioare, acceptate de România prin Legea nr.72/2003;
- s) Codul internațional pentru construcția și echipamentul navelor pentru transportul în vrac al gazelor lichefiate (Codul IGC), adoptat de Organizația Maritimă Internațională prin Rezoluția MSC.5(48) a Comitetului Securității Maritime la Londra la 17 iunie 1983, astfel cum a fost modificat prin amendamentele din 1992, precum și pentru acceptarea amendamentelor din 1990, 1994, 1996 și 2000 referitoare la acesta, acceptate de România prin Legea nr.71/2003;

Toate aceste convenții internaționale și acte normative vor fi denumite în continuare "instrumente relevante".

1.4 *Inspecții*

Art. 4. - Potrivit prevederilor convențiilor aplicabile IFSC va efectua inspecții la navele românești aflate în porturile românești sau străine pe baza:

- a) inițiativei proprii;
- b) cererii sau informațiilor furnizate de către alt stat parte;
- c) informațiilor primite de la un membru al echipajului, o asociație, un sindicat sau orice altă persoană care are interes în siguranța navei, a echipajului și a pasagerilor acesteia sau pentru protecția mediului marin.

Art. 5.

(1) IFSC se va informa cât mai repede posibil, în legătură cu anul de construcție și dimensiunile navei cu scopul de a determina care norme de procedură ale convențiilor sunt aplicabile.

(2) IFSC va examina certificatele statutare ale navei și documentele acesteia. Lista certificatelor și documentelor care trebuie să fie în permanență la bordul navei sunt prevăzute în Anexa nr. 4.

(3) -Conform procedurilor de control prevăzute în Cap. IX din Convenția SOLAS 74 privind Codul internațional de management pentru operarea în siguranță și pentru prevenirea poluării (Codul ISM), IFSC va utiliza Liniile directe de la paragraful 2.7.

(4) Pentru diminuarea numărului de nave substandard și eliminarea neconformităților inspecțiile FSC se vor efectua cel puțin o dată la 12 luni .

1.5 Profilul profesional al inspectorului FSC

Art. 6. - Inspecțiile FSC trebuie să fie efectuate numai de inspectori calificați care îndeplinesc cerințele privind pregătirea profesională prevăzute la art. 10-13.

Art. 7. - Atunci când consideră necesar, în vederea verificării în profunzime a unor deficiențe constatate, IFSC poate solicita să fie asistat de specialiști cu pregătire profesională în domeniu (radio, arhitecți navali etc.).

Art. 8. - IFSC precum și persoana care îl asistă nu trebuie să aibă interese comerciale sau de altă natură cu privire la nava inspectată și nu trebuie să fie angajatul sau să lucreze în numele unei organizații recunoscute.

Art. 9. - IFSC trebuie să aibă asupra lui o legitimație eliberată de ANR, care atestă faptul că IFSC este autorizat să efectueze inspecția FSC. Modelul legitimației este prevăzut în Anexa nr. 12.

1.6 Cerințe privind pregătirea profesională și calificarea IFSC

Art. 10. - IFSC trebuie să fie o persoană autorizată de ANR, cu experiență în domeniul naval, având calificarea necesară pentru verificarea implementării convențiilor internaționale aplicabile și trebuie să poată comunica în limba engleză cu membrii de echipaj, cu funcții cheie la bordul navei.

Art. 11. - (1) IFSC care efectuează inspecții la nave trebuie:

a) să fie posesorul unui brevet nivel managerial (Convenția STCW Regula II/2 sau Regula III/2,) și să fi deținut cel puțin un an funcția de inspector având atribuția de inspecție și certificare, în concordanță cu convențiile aplicabile și să fi absolvit un curs de pregătire a inspectorilor PSC/FSC, sau

b) să fie posesorul unei diplome de arhitect naval, inginer mecanic sau de inginer în domeniul maritim, cu o experiență adecvată la bordul navelor de cel puțin 5 ani de zile în una din aceste funcții și care a absolvit un curs de pregătire a inspectorilor PSC/FSC, sau

c) să fie deținătorul unei diplome universitare de profil sau să fi urmat o formă de învățământ echivalentă și a deținut cel puțin doi ani funcția de inspector al statului pavilionului având atribuția de inspecție și certificare, în concordanță cu convențiile aplicabile și a absolvit un curs de pregătire a inspectorilor PSC/FSC.

(2) IFSC trebuie să cunoască prevederile convențiilor aplicabile și la procedurile care trebuie urmate în activitatea de control al statului pavilionului.

Art. 12.- (1) Instruirea IFSC trebuie să-i ofere acestuia cunoștințele necesare referitoare la prevederile convențiilor aplicabile corespunzătoare pentru efectuarea inspecțiilor FSC luând în considerare cele mai recente cursuri model IMO pentru FSC.

(2) Instruirea IFSC se va face pe baza unor cursuri autorizate sau agreate de ANR.

Art. 13.- Periodic, se vor organiza seminarii, schimburi de experiență, în scopul creșterii nivelului de pregătire profesională a IFSC.

1.7 Linii directoare generale procedurale pentru IFSC

Art. 14. - IFSC trebuie să trateze cu un înalt profesionalism efectuarea tuturor sarcinilor de serviciu și să aibă în vedere și posibilitatea consultării cu alte persoane pe care le consideră potrivite.

Art. 15. - Când inspectează o navă, IFSC trebuie să prezinte comandantului sau reprezentantului armatorului, dacă acesta o cere, legitimația IFSC, prin care IFSC este deplin autorizat de către ANR să efectueze inspecții FSC.

Art. 16. - În cazul în care inițierea inspecției are la bază o reclamație provenită de la o persoană prevăzută la art. 4 lit. c), sursa de informație nu va fi dezvăluită.

Art. 17. - (1) Când efectuează inspecția, IFSC va evita reținerea sau întârzierea nejustificată a navei. IFSC trebuie să aibă în vedere, în permanență, faptul că scopul principal al inspecției FSC este acela de preveni plecarea unei nave pe mare dacă aceasta este nesigură sau prezintă o amenințare majoră pentru mediul marin.

(2) IFSC trebuie să trateze cu înalt profesionalism luarea deciziei de reținere a unei nave, sau de a permite acesteia să plece către următorul port, având în vedere și circumstanțele specifice voiajului intenționat.

(3) Având în vedere că toate echipamentele sunt predispuse degradării și defectării, iar piesele de schimb nu pot fi disponibile întotdeauna, în aceste cazuri, IFSC va căuta să nu întârzie nava, dacă în opinia sa au fost luate măsuri alternative sigure.

Art. 18. - Atunci când motivele de reținere sunt rezultatul avariilor accidentale suferite de navă în voiajul său către port, nu se va emite nota de reținere, dacă:

1. s-a acordat atenția cuvenită cerințelor privind notificarea către ANR, s-a făcut informare către organizația recunoscută responsabilă pentru emiterea certificatului;

2. înainte de intrarea în port, compania sau comandantul navei a înaintat ANR raportul prevăzut de lege cu toate detaliile privitoare la împrejurările accidentului și avariile suferite;

3. se iau măsuri de remediere corespunzătoare în conformitate cu cerințele autorității competente;

4. ANR s-a asigurat, după ce a fost informată în legătură cu finalizarea acțiunilor de remediere, că deficiențele care ar fi putut pune în pericol siguranța navei, echipajului, pasagerilor sau mediul, au fost remediate;

Art. 19. - (1) Deoarece reținerea unei nave este o problemă serioasă care presupune efectuarea unor serii de formalități, IFSC poate colabora cu părțile interesate. IFSC poate solicita reprezentantului armatorului ca acesta să prezinte propuneri pentru corectarea situației. IFSC poate avea, de asemenea, posibilitatea cooperării cu reprezentanții organizației recunoscute care sunt responsabile de emiterea certificatelor statutare și să se consulte cu privire la acceptarea propunerilor armatorului și în legătură cu posibilele lor solicitări suplimentare.

(2) Fără a limita în vreun fel decizia IFSC, implicarea altor părți nu trebuie să aibă ca rezultat decât certitudinea că nava este mai sigură, evitând, în cazul unui litigiu argumentele ulterioare cu privire la faptul că reținerea navei a fost nejustificată.

Art. 20. - În cazul în care deficiențele nu pot fi remediate în portul de inspecție, IFSC poate permite navei să meargă către un alt port, prin stabilirea condițiilor cele mai potrivite.

Art. 21. - Raportul de inspecție FSC trebuie să fie suficient de detaliat pentru a permite evaluarea severității deficiențelor care au condus la reținerea navei.

SECȚIUNEA A 2-A

PROCEDURI PRIVIND EFECTUAREA INSPECȚIILOR FSC

2.1. Prevederi generale

Art. 22. - Pe timpul inspecției FSC se va avea în vedere să nu se verifice toate echipamentele și procedurile operaționale decât dacă echipajul sau comandantul nu sunt familiarizați cu procedurile operaționale esențiale de la bord.

2.2. Linii directoare privind cerințele structurale și de echipament

Art. 23- IFSC, pe baza impresiilor generale sau a observațiilor făcute la bordul navei, poate decide complexitatea inspecției, pe baza judecății sale profesionale, ținând cont de următoarele considerații:

a. Structura

1. Impresia generală asupra stării de întreținere a corpului navei, punților, scărilor, balustrăzilor, starea apărătorilor tubulaturilor, zonelor corodate ori străpunse, trebuie să stea la baza deciziei IFSC, dacă este necesar sau nu să facă o examinare când nava este în stare de plutire.

2. Zone semnificative de avarii sau coroziune, găuri de rugină în punți sau la corp, care afectează buna stare de navigabilitate, sau rezistența punții la încărcături locale, pot justifica reținerea navei. În cazul în care consideră necesară verificarea operei vii a navei, IFSC va avea în vedere buna stare de navigabilitate și nu vârsta navei luând o toleranță pentru o uzură normală care să nu depășească nivelul minim acceptabil de șaționaj.

3. Avariile care nu afectează buna stare de navigabilitate, avariile care au fost temporar, dar efectiv reparate pentru un voiaj spre un port, unde urmează să fie făcute reparații permanente, nu vor constitui motive întemeiate pentru reținerea navei. Oricum, în evaluarea efectului avariei, IFSC trebuie să aibă în vedere localizarea spațiilor de locuit ale echipajului și dacă avaria a afectat în mod substanțial suprastructura navei.

4. IFSC va acorda o atenție deosebită integrității structurale și bune stări de navigabilitate a navelor petroliere și vrachiere și va avea în vedere faptul că aceste nave să fie supuse programului intensificat de inspecție în timpul inspecțiilor efectuate de organizațiile recunoscute, conform prevederilor legale în vigoare.

5. Evaluarea pe care o face IFSC asupra siguranței structurale a navelor trebuie să se bazeze pe dosarul rapoartelor de inspecție intensificată a organizației recunoscute, care a emis certificatele, aflate la bordul navei. Acest dosar trebuie să conțină rapoarte de inspecție a structurii, rapoarte de măsurători ale grosimii tablelor și documentul de planificare a inspecției, precum și rapoarte de evaluare a stării navei, traduse în limba engleză, ștampilate de către organizația recunoscută emitentă și vizate de ANR. IFSC va trebui să țină seama de faptul că ar putea exista o mică întârziere în actualizarea dosarelor de inspecție după efectuarea inspecției intensificate. Acolo unde există îndoieli în privința inspecției, IFSC va trebui să obțină o confirmare de la societatea de clasificare.

6. Dacă din dosarul cu raportul de inspecție intensificată rezultă necesitatea unei inspecții detaliate a structurii navei, sau dacă acest raport nu există la bord, IFSC trebuie, dacă este posibil, să acorde o atenție specială structurii corpului navei, sistemului de tubulaturi spre tancurile sau magaziile de marfă, camera pompelor, coferdamurilor, tunelelor, spațiilor goale din zona destinată mărfii și tancurilor de balast.

7. La vrachiere, IFSC va inspecta structura de rezistență a magaziilor pentru a observa, dacă există deficiențe sau orice reparație evidentă realizată fără să fi fost certificată.

b. Compartimentul mașini

8. IFSC trebuie să evalueze starea motoarelor și a instalațiilor electrice pentru a se asigura că acestea sunt capabile să asigure în mod continuu energie pentru propulsie și pentru serviciile auxiliare.

9. În timpul inspecției în compartimentul mașini, IFSC trebuie să-și formeze o impresie asupra standardului de întreținere. Cabluri uzate sau deconectate, deconectarea sau nefuncționarea pârghiilor de control ale valvulelor cu închidere rapidă, lipsa rozetelor de acționare manuală a valvulelor, dovada unor pierderi mari de aburi, scurgeri de apă și hidrocarburi, murdărie pe suprafața tancurilor și santinelor, coroziunea extinsă a postamentelor instalațiilor, sunt indicii a unei organizări nesatisfăcătoare a întreținerii sistemelor. Un mare număr de reparații temporare, incluzând coliere și chesoane de ciment, indică lipsa de preocupare pentru efectuarea de reparații definitive.

10. Atunci când nu este posibilă determinarea stării instalației fără a efectua probe de performanță, deficiențele generale cum sunt scurgeri pe la garniturile pompelor, sticla murdară de la indicatoarele de nivel, manometre defecte, supape de siguranță ruginite, dispozitive de siguranță și control deconectate sau care nu funcționează, dovada folosirii de curele de transmisie uzate la motorul Diesel, nefuncționarea sau funcționarea defectuoasă a sistemului de automatizare și a sistemului de alarmă, neetanșietatea mantalei caldarinei sau a conductelor verticale, impun verificarea jurnalului de mașini și a înscrisurilor privind defecțiunile și accidentele instalațiilor precum și efectuarea de teste de funcționare a instalațiilor.

11. Dacă un generator electric este scos din funcțiune sau este defect, IFSC trebuie să investigheze dacă există suficientă putere generată pentru asigurarea bilanțului energetic care să asigure funcționarea echipamentelor esențiale și în caz de urgență și, va efectua teste.

12. Dacă dovezile de neglijență devin evidente, IFSC va extinde scopul investigației, incluzând de exemplu testarea echipamentului principal și auxiliar al instalației de guvernare, protecția la supratensiune, întrerupătoare electrice etc.

13. Odată constatate una sau mai multe deficiențe din cele enumerate mai sus, acestea permit să se aprecieze dacă nava este substandard și decizia în aceste cazuri va face obiectul aprecierii IFSC.

c. Condiții de atribuire a liniilor de încărcare

14. IFSC poate să considere că nu este necesară o inspecție a corpului navei, dar dacă, pe baza observațiilor făcute pe punte nu este satisfăcut datorită unor deficiențe cum sunt defecțiuni ale sistemului de închidere a magaziiilor, tubulaturi de aerisire a tancurilor și guri de ventilație corodate, va examina îndeaproape condițiile de atribuire a liniilor de încărcare, acordând o atenție deosebită dispozitivelor de închidere, mijloacelor de drenare a apei de pe punte și amenajărilor pentru protecția echipajului.

d. Mijloace de salvare

15. Eficiența echipamentelor de salvare a vieții pe mare depinde în mod deosebit de buna întreținere de către echipaj și folosirea lor regulată în cadrul rolurilor de abandon. Perioada de timp care a trecut de la ultima inspecție pentru eliberarea sau pentru vizarea anuală a Certificatului de siguranță a echipamentului poate fi un factor important pentru gradul de deteriorare a echipamentului dacă nu a fost inspectat și întreținut în mod corespunzător de către echipaj. În afară de lipsa unor echipamente prevăzute în convențiile aplicabile sau defecte obișnuite cum ar fi găurile de apă la bărcile de salvare, IFSC trebuie să caute semne de nefolosire sau blocare a gruielor bărcilor de salvare care s-ar putea datora acumulărilor de vopsea, gripare a punctelor de pivotare, lipsa agentului de gresare, starea siguranțelor și a limitatorilor, starea căilor de rulare, stivuirea și amararea necorespunzătoare a mărfii pe punte.

16. Dacă astfel de observații relevante, cum sunt cele de la pct. 15, sunt evidente, IFSC este îndreptățit să facă o inspecție amănunțită a tuturor mijloacelor de salvare de la bord. O astfel de inspecție poate să includă: lansarea la apă a bărcilor de salvare, verificarea colacilor și a vestelor de salvare, asigurându-se că echipamentul pirotehnic de semnalizare nu este expirat. Se va acorda o importanță deosebită funcționării efective a iluminatului exterior, a dispozitivelor de alertare a

echipajului și pasagerilor, precum și iluminatului căilor de acces spre punctele de îmbarcare și a punctelor de adunare pentru îmbarcare.

e. Siguranța contra incendiilor

17. Pentru nave în general: gradul redus de întreținere a tubulaturilor de incendiu, a hidranților, absența manicilor și a stingătoarelor portabile din spațiile de locuit și alte compartimente, constituie un indiciu asupra necesității de a se efectua o inspecție amănunțită a întregului echipament de prevenire și stingere a incendiilor. În plus, pentru conformarea cu cerințele Convenției SOLAS, IFSC va acorda o atenție deosebită asupra unui risc de incendiu mai mare decât cel normal, aceasta putând fi chiar nivelul scăzut al gradului de curățenie în compartimentul mașini, care coroborat cu celelalte deficiențe ale instalației fixe și portabile de stins incendiu, pot conduce la concluzia că nava este substandard.

18. Pentru navele de pasageri: inițial, IFSC trebuie să-și formeze o opinie asupra necesității inspecției echipamentului de detectare și stingere a incendiilor, în general pe considerentele pct. 17 și în particular pe cele privitoare la siguranța contra incendiilor. Dacă IFSC consideră că trebuie să inspecteze detaliat echipamentele pentru siguranța contra incendiilor, atunci, pentru a obține o vedere generală a măsurilor de siguranță existente la bord, a evalua gradul de conformare al acestora cu cerințele Convenției SOLAS în funcție de anul de construcție, va examina cu atenție planul de incendiu al navei. Dacă IFSC are dubii cu privire la metoda de realizare a protecției structurale contra incendiilor, acesta se poate adresa direcției de specialitate din cadrul ANR, dar în general, el se va limita la inspectarea eficacității echipamentelor prevăzute la bord.

19. Răspândirea focului ar putea fi accelerată dacă ușile de incendiu nu sunt operabile. De aceea, IFSC trebuie să inspecteze funcționarea mijloacelor de închidere a ușilor din zona principală a pereților etanși de compartimentare și a casei scărilor, în zonele cu un grad mare de risc la incendii, cum sunt: compartimentul mașini, bucătăriile, acordând o atenție deosebită acelor uși care sunt ținute în poziția deschisă. De asemenea, o atenție deosebită ar trebui acordată zonelor verticale principale, care ar putea fi compromise în mod direct de noua construcție. Un risc în plus în cazul izbucnirii unui incendiu este acela al răspândirii fumului prin sistemele de ventilație. Pentru a evalua gradul de operativitate se pot efectua testări scurte ale clapetelor pentru fum și a capacelor de închidere etanșă a gurilor de ventilație. IFSC se va asigura de asemenea, că ventilatoarele pot fi oprite de pe comanda navei și că acele mijloace sunt disponibile pentru închiderea și deschiderea principalelor guri de intrare/ieșire ale sistemelor de ventilație.

20. Se va acorda atenție eficacității rutelor de evacuare, asigurându-se că ușile vitale nu sunt închise sau blocate, iar coridoarele de trecere și scările nu sunt obstrucționate.

f. Reguli pentru prevenirea coliziunilor pe mare

21. Un aspect esențial pentru asigurarea siguranței vieții pe mare este conformitatea cu prevederile Convenției COLREG. Pe baza observațiilor făcute pe punte, IFSC va lua în considerare necesitatea de a inspecta lumini de navigație, ecranele, mijloacele de semnalizare sonoră și de semnalizare în caz de pericol.

g. Certificatul de siguranță al construcției pentru nava de mărfuri

22. Starea generală a unei nave poate determina IFSC să ia în considerare problemele, altele decât cele privind siguranța echipamentului și atribuirea liniilor de încărcare, dar întotdeauna asociate cu siguranța navei, cum ar fi elementele efective legate de Certificatul de siguranță a construcției pentru navele de mărfuri, care pot include instalațiile de pompare, dispozitivele de închidere a alimentării cu aer și combustibil în caz de incendiu, sistemele de alarmă și sursele de energie în caz de urgență.

h. Certificatul de siguranță al echipamentului radio pentru nava de mărfuri

23. Valabilitatea Certificatului de siguranță al echipamentului radio, conform Convenției SOLAS poate fi acceptată ca o dovadă a prevederilor și a funcționalității echipamentului, dar IFSC trebuie să

se asigure că la bord există suficient personal calificat și certificat pentru exploatarea echipamentului radio și respectarea orelor de ascultare. Cerințele pentru întreținerea echipamentului radio se regăsesc în Convenția SOLAS 774, cap. IV regula 15. Vor fi examinate înregistrările radio și jurnalul radio și, ori de câte ori este necesar, se vor face testări operaționale.

i. Echipamente în plus față de cerințele Convențiilor SOLAS și MARPOL sau ale statului pavilionului.

24. Echipamentul de la bord de care depinde siguranța navei și prevenirea poluării mediului, trebuie să fie în stare de exploatare. Dacă acest echipament nu funcționează și este în plus față de echipamentele prevăzute de o convenție și/sau de statul pavilionului, acesta trebuie reparat, înlăturat sau dacă înlăturarea lui nu este posibilă, acesta trebuie să fie marcat cu mențiunea "defect" și bine asigurat.

2.3. Linii directoare în conformitate cu Anexele I și II ale Convenției MARPOL 73/78 privind deversările

Art. 24. - Regulile 9 și 10 din Anexa I a Convenției MARPOL 73/78 interzic descărcarea de hidrocarburi în mare și regula 5 din Anexa II interzice descărcarea în mare a substanțelor lichide nocive, exceptând situațiile precis definite. Evidența acestor operațiuni trebuie să fie ținută și să conțină informații corespunzătoare în Jurnalul de înregistrare a mărfii la tancuri sau Jurnalul de înregistrare a hidrocarburilor și să fie păstrate astfel încât să fie oricând gata pentru inspecție.

Art. 25. - Conform regulilor prevăzute la art. 24, atunci când sunt observate urme vizibile de hidrocarburi pe suprafața apei, în imediata vecinătate a unei nave sau în siajul său, ANR va efectua, în măsura în care este posibil, extinderea investigațiilor pentru a verifica dacă există sau nu o încălcare a regulilor de descărcare.

Art. 26. - Condițiile în care se permite descărcarea în mare a substanțelor lichide nocive includ cantitatea, calitatea și limitările de poziție, care depind de categoria substanței și de zona de navigație.

Art. 27. - IFSC va stabili dacă a fost făcută o descărcare în mare, indiferent dacă operațiunile care au condus la această descărcare au fost făcute în conformitate cu Manualul P&A, prevăzut de Convenția SOLAS și cu reglementările legale în vigoare.

Art. 28. - Având în vedere posibilitatea ca multe din încălcările prevederilor privind descărcările sunt făcute în afara zonei de control și fără știința statului pavilionului, art. 6 din Convenția MARPOL 73/78 prevede obligația autorității competente că trebuie să coopereze pentru descoperirea încălcărilor și întărirea aplicării prevederilor convențiilor aplicabile folosind cele mai potrivite și practice măsuri de detecție și monitorizare a mediului, proceduri adecvate de raportare și de strângere a probelor. O serie de informații pentru o posibilă încălcare a prevederilor privind poluarea include:

1. Rapoarte de la comandanți: art. 8 și Protocolul I al Convenției MARPOL 73/78 cer printre altele comandantului navei să raporteze anumite incidente privind o descărcare sau o descărcare probabilă de hidrocarburi sau amestec de hidrocarburi, ori substanțe lichide nocive sau amestecuri care conțin astfel de substanțe nocive;

2. Rapoarte de la organisme oficiale: art. 8 din Convenția MARPOL 73/78 cere în plus ca organele maritime de inspecție (avioane sau nave) să raporteze ANR incidentele privind o descărcare sau o descărcare probabilă de hidrocarburi sau amestec de hidrocarburi ori substanțe lichide nocive, sau amestecuri care conțin astfel de substanțe;

3. Alte rapoarte: nu este posibilă o listă completă a tuturor surselor de informații cu privire la posibilele încălcări privind descărcările. ANR va lua în considerare toate circumstanțele cu privire la decizia de a investiga aceste rapoarte;

Art. 29. - Acțiunile care pot fi inițiate de ANR la primirea unei informații referitoare la încălcări ale prevederilor privind descărcările:

1. Când se primește un raport de poluare cu hidrocarburi sau substanțe lichide nocive, poluarea presupusă a fi cauzată de o navă, poate investiga problema și poate culege dovezi de susținere (detalii în Anexele nr. 2 și 3 din prezentul Manual);

2. Dacă investigația la care s-a făcut referire la pct. 1 scoate în evidență faptul că portul de destinație al navei în cauză se află sub jurisdicția sa, România va iniția acțiuni în conformitate cu art. 30 alin. (1) și art. 33.

a. Acțiunea Statului Pavilionului

Art. 30. - (1) ANR va efectua, atunci când este cazul, investigații pentru a stabili dacă o navă a descărcat hidrocarburi sau substanțe lichide nocive încălcând prevederile Convenției MARPOL 73/78.

(2) ANR va iniția astfel de investigații din proprie inițiativă sau pe baza rapoartelor prevăzute la art. 29.

(3) Aceste investigații vor fi direcționate în sensul obținerii unui număr suficient de dovezi prin care să se stabilească dacă nava a încălcat sau nu cerințele cu privire la procedurile de descărcare. Liniile directoare cu privire la strângerea dovezilor sunt prezentate în Anexele nr. 2 și 3.

Art. 31. - Dacă în urma investigației rezultă probe care să ateste o încălcare a cerințelor cu privire la procedurile de descărcare în zona de jurisdicție a unui port românesc, autoritățile portuare vor proceda în conformitate cu legislația națională în vigoare.

Art. 32. - În cazul constatării unei încălcări a Convenției MARPOL 73/78, IFSC va lua în considerare procedurile operaționale ale respectivei Convenții.

Art. 33. - Dacă în urma investigației rezultă dovezi că poluarea a fost cauzată de avarierea corpului sau a echipamentelor navei, aceasta înseamnă că nava nu se face vinovată de încălcarea cerințelor privind descărcările din ANEXA I sau II ale Convenției MARPOL 73/78, dacă se dovedește că:

a) după apariția avariei sau după descoperirea deversării au fost luate toate măsurile de precauție rezonabile în scopul de a preveni ori minimiza deversarea; și

b) armatorul sau comandantul navei nu au acționat cu intenția de a provoca daune ori cu indiferență și având cunoștință că ar putea să apară pagube.

b. Inspecția operațiunilor de spălare a tancurilor de marfă cu țitei (COW)

Art. 34. - Regulile 18, 33 și 35 ale Anexei I din Convenția MARPOL 73/78, printre altele, prevăd că spălarea cu țitei a tancurilor de marfă trebuie făcută la o anumite categorii de nave care transportă țitei. Pentru navele care nu au tancuri de balast separat sau volumul acestora este insuficient, un număr suficient de tancuri de marfă vor fi spălate cu țitei întrucât apa de balast trebuie să fie introdusă numai în tancuri de marfă spălate. Tancurile de marfă rămase vor fi spălate printr-un sistem programat bazat pe controlul nivelului de reziduuri în aceste tancuri.

Art. 35. - IFSC va efectua inspecții pentru a se asigura că spălarea cu țitei a tancurilor de marfă este făcută de către toate navele care transportă țitei cărora li se cere să aibă sistemul de spălare cu țitei a tancurilor de marfă (COW), sau la acelea la care armatorul sau operatorul, pentru a se conforma prevederii Regulii 18 din Anexa I la MARPOL 73/78 a decis să echipeze nava cu un sistem de spălare cu țitei a tancurilor de marfă. În plus, trebuie să fie asigurată conformitatea cu cerințele operaționale așa cum se prevede în specificațiile revizuite pentru proiectare: Sistemul de operare și control al spălării cu țitei (Rezoluția IMO A.446(11)). Aceasta trebuie făcută, de regulă, în portul de descărcare a mărfii când nava este goală.

Art. 36. - (1) Inspecțiile la care se face referire la art. 35 pot, de asemenea, conduce la identificarea unui risc de poluare care necesită din partea ANR acțiuni suplimentare așa cum este prevăzut în Secțiunea a 3-a.

(2) Liniile directe detaliate pentru inspectarea în port a operațiunilor de spălare cu țitei au fost aprobate de IMO și sunt cuprinse în Secțiunea a 2-a a Anexei nr. 2.

c. Inspecția operațiunilor descărcare, stripuire și prespălare

Art. 37. - (1) IFSC este autorizat să urmărească conformitatea cu prevederile regulii 13 din Anexa II a Convenției MARPOL 73/78. Prevederile regulii 13 au drept scop să se asigure că, înaintea procedurii de prespălare sau descărcare a reziduurilor, tancurile de marfă ale navei au fost descărcate la maximum posibil, în conformitate cu prevederile regulii 12 din Anexa II a Convenției MARPOL 73/78 și procedurilor prescrise în Manual.

(2) Conformitatea acestor prevederi este asigurată în cazul substanțelor lichide nocive, așa cum sunt clasificate de regula 6 din Anexa II a Convenției MARPOL 73/78, prin aplicarea prespălării în portul de descărcare și prin predarea amestecului de reziduuri cu apă la facilitățile portuare.

(3) Deversarea în mare a reziduurilor ce conțin substanțe lichide nocive a fost efectuată conform prevederilor regulii 13 din Anexa II a Convenției MARPOL 73/78.

Art. 38. - Navele existente pentru produsele chimice angajate în voiajuri restrictive, în virtutea Regulii 4 din Anexa II din Convenția MARPOL 73/78, pot fi scutite în totalitate de la prevederilor privind limitarea cantității. Dacă un tanc de marfă trebuie să fie spălat sau balastat, prespălarea trebuie să se facă după descărcarea substanțelor lichide nocive, iar amestecul de reziduuri cu apă trebuie să fie predat la facilitățile portuare. Scutirea trebuie să fie indicată în certificat.

Art. 39. - Nava ale cărei caracteristici operaționale și de construcție nu presupune necesitatea balastării tancurilor de marfă, iar spălarea tancurilor de marfă este cerută doar pentru situațiile în care nava urmează să fie reparată sau andocată, poate fi scutită în virtutea Regulii 4 a Anexei II din Convenția MARPOL 73/78. De asemenea, trebuie să se indice particularitățile scutirilor acordate de ANR sau organizația recunoscută cu privire la sistemul de pompare, tubulaturi și descărcare.

Art. 40. - Instrucțiunile detaliate privind stripuirea eficientă și procedurile de prespălare, precum și procedurile alternative care trebuie urmate în cazul defectării echipamentului, sunt incluse în Manualul de planuri și proceduri ale navei (Manualul P&A). Manualul trebuie să conțină de asemenea, proceduri alternative care ar trebui să fie urmate în cazul defectării echipamentului.

Art. 41. - Inspecția la care se face referire la art. 26 și 27 duce la identificarea unui risc de poluare sau o contravenție la prevederile privind descărcările în care este necesară acțiunea statului portului așa cum se prevede în Secțiunea a 3-a.

2.5. Linii directe pentru controale operaționale

Art. 42.

(1) În exercitarea inspecțiilor recomandate prin aceste linii directe, IFSC nu trebuie să includă teste operaționale sau să impună cerințe fizice care, în opinia comandantului ar pune în pericol siguranța navei, a echipajului, a pasagerilor, a IFSC sau a încărcăturii.

(2) Când efectuează un control operațional, IFSC trebuie să se asigure atât cât este posibil, să nu se interfereze cu operațiunile ce se desfășoară la bordul navei, cum sunt încărcarea, descărcarea mărfii sau acțiunile de debalastare, care sunt operațiuni în responsabilitatea comandantului și nici nu va solicita demonstrații sau operațiuni care ar putea întârzia nava în mod inutil.

Art. 43. - Având în vedere aceste cerințe operaționale, IFSC trebuie să analizeze cu profesionalism pentru a determina competența operațională a echipajului la un nivel suficient care să permită ca nava și echipajul de la bord să navigheze în siguranță și să se asigure că nu există un risc de amenințare a mediului marin.

a. Rolul de urgență

Art. 44. - IFSC va determina dacă membrii echipajului pot face față îndatoririlor menționate în rolul de urgență.

Art. 45. - IFSC se va asigura că rolurile sunt afișate în locuri vizibile pe navă cum ar fi: pe punte, în compartimentul mașini și în spațiile de locuit ale echipajului. Când se stabilește dacă rolul de urgență este în concordanță cu regulamentele, IFSC va verifica dacă rolul de urgență:

1. menționează îndatoririle membrilor echipajului;
2. specifică care sunt membrii de echipaj desemnați să mențină în bune condiții și gata de folosire mijloacele de salvare a vieții și mijloacele de stins incendiul;
3. specifică înlocuitorii persoanelor cheie ale echipajului în cazul în care aceștia nu-și pot exercita atribuțiile, ținând cont de faptul că urgențele diferite presupun acțiuni diferite;
4. arată îndatoririle atribuite membrilor echipajului cu privire la pasageri, în caz de urgență;
5. folosit pe navele de pasageri este aprobat.

Art. 46. - Pentru a determina dacă persoanele cu atribuții specifice rolurilor de urgență sunt la bord, IFSC poate cere o listă de echipaj pentru a le compara. În acest scop poate fi utilizat Certificatul privind echipajul minim de siguranță și/sau alte documente relevante.

Art. 47. - IFSC va verifica dacă membrii echipajului responsabili cu bărcile sau plutele de salvare sunt familiarizați cu rolurile de salvare și verifică dacă ofițerul de punte sau persoana desemnată are ca îndatorire ca fiecare ambarcațiune de salvare să poată fi într-o stare tehnică corespunzătoare. În situații deosebite, ANR, având în vedere tipul voiajului, componenta echipajului de la bordul navei, precum și caracteristicile navei, poate permite persoanelor care nu sunt calificate pentru servicii și operațiuni de salvare a vieții cu ambarcațiunile de salvare să fie însărcinate să folosească ambarcațiunile de salvare în locul persoanelor calificate, mai sus menționate, în cazul bărcilor de salvare va fi numit și un adjunct.

Art. 48. - IFSC va determina dacă membrii echipajului sunt familiarizați cu îndatoririle încredințate din rolul de urgență și dacă aceștia cunosc pozițiile/locurile unde trebuie să-și îndeplinească îndatoririle.

b. Comunicarea

Art. 49. - IFSC va solicita comandantului navei să precizeze care sunt limbile de circulație internațională cunoscute de echipaj, în cazul echipajelor multinaționale.

Art. 50. - IFSC va determina dacă membrii cheie ai echipajului pot comunica unul cu celălalt și cu pasagerii acolo unde este cazul, în așa fel încât operarea în siguranță a navei să nu fie pusă în pericol, în special în situațiile de urgență.

Art. 51. - În timpul inspecțiilor, IFSC se va asigura că membrii echipajului cheie sunt capabili să se înțeleagă unul pe celălalt când se efectuează roluri de antrenament. În caz de urgență membrii de echipaj desemnați să acorde asistență pasagerilor trebuie să fie în stare să le furnizeze acestora informațiile necesare.

c. Rolurile de incendiu și de abandon

Art. 52. - IFSC va asista la un exercițiu de rol de incendiu și de rol de abandon și se va asigura că membrii echipajului sunt familiarizați cu sarcinile ce le revin și utilizează echipamentele și instalațiile în mod corect.

c1. Exerciții privind rolul de incendiu

Art. 53. - IFSC va asista la un rol de incendiu efectuat de către echipajul desemnat pentru această îndatorire prin rolul de urgență. După consultarea cu comandantul navei pentru a simula un incendiu, pot fi alese unul sau mai multe locuri specifice de pe navă. Un membru al echipajului poate fi trimis

la locul sau la locurile stabilite pentru a activa sistemul de alarmare în caz de incendiu sau să dea semnale de alarmă prin folosirea altor mijloace de alarmare.

Art. 54. - (1) IFSC poate descrie membrilor echipajului indicațiile cu privire la exercițiul de incendiu și va observa felul în care raportul de incendiu este transmis la comanda navei pentru cazurile de urgență. În această fază va suna alarma de incendiu pentru a se mobiliza echipele de luptă contra incendiilor. IFSC va observa sosirea echipelor la locul incendiului, desfășurarea echipamentului și lupta împotriva incendiului simulat. Șefii de echipe trebuie să dea ordine membrilor echipei în mod corespunzător după care vor raporta situația la comanda navei. Se va observa dacă echipele acționează și folosesc corect echipamentul. IFSC trebuie să se asigure că echipamentul este complet. Se va observa acțiunea de răspuns a echipajului pentru răniți care poate fi verificată prin desemnarea unui alt membru din echipaj ca victimă simulată. Utilizarea pentru servicii medicale a târgii prin spații înguste, uși, scări este dificilă și presupune experiență.

(2) Rolul de incendiu, pe cât este posibil, trebuie condus ca și cum ar fi real.

(3) Acei membri de echipaj care la rolul de incendiu au alte îndatoriri cum ar fi asigurarea funcționării generatorului de avarie, camera CO₂, pompa de incendiu de avarie și instalația de stins incendiu cu dispersoare, vor trebui să fie implicați în rolul de incendiu. IFSC poate cere acestor membri de echipaj să explice care sunt îndatoririle lor și să demonstreze că sunt familiarizați cu acestea.

(4) La navele de pasageri se va acorda o atenție specială îndatoririlor acelor membri de echipaj desemnați cu închiderea manuală a ușilor și porților etanșe. În timpul rolului de incendiu aceste dispozitive vor fi manevrate de persoanele responsabile în zona de simulare a incendiului. Membrii echipajului nedeseznați pentru echipele de luptă contra incendiului sunt în general numiți pe tot cuprinsul zonelor rezervate pasagerilor, pentru a asista la evacuarea acestora și li se va cere să explice îndatoririle pe care le au, semnificația diferitelor semnale de urgență, să indice care sunt cele două căi de evacuare din zonă și unde trebuie să raporteze situația pasagerii. Membrii de echipaj numiți să asiste pasagerii trebuie să fie capabili să comunice cu aceștia transmițând cel puțin suficiente informații pentru a-i direcționa către locurile de adunare și de îmbarcare.

c.2 . Exerciții privind rolul de abandon

Art. 55. - După consultarea cu comandantul, IFSC va cere efectuarea unui exercițiu de rol de abandon pentru una sau mai multe ambarcațiuni de salvare. Esența acestui exercițiu este acela de a demonstra că ambarcațiunea de salvare este echipată și operată de către membrii de echipaj care prin rolul de abandon sunt desemnați să o facă. Dacă este posibil, IFSC va include în exercițiu și barca sau bărci de salvare de urgență. Pe cât posibil exercițiul trebuie condus ca și cum ar fi o situație reală. Cap. III din SOLAS 74 prevede cerințe specifice pentru antrenamente și roluri de abandon, din care următoarele principii sunt în particular relevante:

1. că au luat la cunoștință despre semnalul de alarmă și despre locurile de adunare a pasagerilor și a echipajului, așa cum prevede rolul de abandon;

2. raportarea la comanda navei și pregătirea pentru sarcinile descrise în rolul de abandon;

3. se verifică, ca pasagerii și membrii echipajului să fie îmbrăcați corespunzător;

4. se verifică dacă vestele de salvare sunt puse corect;

5. coborârea a cel puțin o barcă, după pregătirile necesare de lansare;

6. pornirea motorului și manevrarea bărcii;

7. manevrarea gruielor folosite pentru lansarea plutelor de salvare, acolo unde este cazul.

Art. 56. - (1) Dacă barca care a fost lăsată nu este barca de salvare, ținând cont că lansarea și punerea la post în timpul cel mai scurt se face la barca de salvare de urgență, va trebui coborâtă și aceasta. IFSC se va asigura că membrii echipajului își cunosc îndatoririle atribuite în timpul exercițiilor de abandon a navei, și că cel răspunzător de ambarcațiunea de salvare are cunoștințe complete despre echipamentul și operarea ambarcațiunii de salvare.

(2) Fiecare ambarcațiune de salvare trebuie să fie păstrată astfel încât să fie într-o permanentă stare de utilizare, pentru ca doi membri de echipaj să poată efectua pregătirile de lansare și îmbarcare în mai puțin de cinci minute.

(3) La pasagere, va verifica, ca bărcile de salvare și plutele de salvare care se lansează cu ajutorul gruielor să fie apte de lansare în cel mult 30 de minute.

(4) La navele de transport marfă, bărcile de salvare și plutele de salvare care se lansează cu ajutorul gruielor să fie apte de lansare în cel mult 10 de minute.

d. Planul de vitalitate și planul de urgență în caz de poluare (SOPEP)

Art. 57. - IFSC va determina dacă nava de pasageri este dotată cu planul de vitalitate, echipajul este familiarizat cu îndatoririle sale și folosirea corectă a instalațiilor și echipamentelor de vitalitate. Planul de urgență în caz de poluare (SOPEP) se aplică în același mod în cazul tuturor navelor.

Art. 58. - IFSC va verifica dacă listele de contact din SOPEP sunt actualizate.

Art. 59. - IFSC va determina dacă ofițerii navei sunt informați despre conținutul manualului de vitalitate care ar trebui să le fie pus la dispoziție, sau despre planului de vitalitate.

Art. 60.

(1) Ofițerii vor fi întrebați despre măsurile ce trebuie luate în diferite situații de avarie.

(2) Ofițerilor li se vor cere de asemenea informații despre limitele dintre compartimentele etanșe, deschiderile existente, modalitățile de închidere, precum și măsurile pentru corectarea oricărei înclinări datorate inundării.

(3) Ofițerii trebuie să aibă cunoștințe solide despre efectul asietei și a stabilității navei în situația avarierii unui compartiment care are drept consecință inundarea acestuia și contra măsurile ce trebuie luate.

e. Planul de control în caz de incendiu

Art. 61. - (1) IFSC va determina dacă manualul sau planul de acțiune în caz de incendiu este pus la dispoziția membrilor echipajului și dacă aceștia sunt familiarizați cu informațiile oferite de acestea.

(2) IFSC va verifica dacă planurile de acțiune în caz de incendiu sunt în permanență afișate pentru îndrumarea ofițerilor navei. Alternativ, fiecărui ofițer i se poate da câte o broșură care să conțină informații despre planul de acțiune în caz de incendiu, iar o copie a acestei broșuri trebuie să fie afișată tot timpul la bordul navei într-un loc accesibil. Planurile și broșurile trebuie ținute la zi, înregistrându-se modificări.

Art. 62. - (1) IFSC va determina dacă ofițerii responsabili, în special aceia care conform rolurilor au îndatoriri specifice, cunosc informațiile din broșura sau planul de control în caz de incendiu și știu cum să acționeze în caz de incendiu.

(2) IFSC se va asigura că ofițerii de serviciu de pe navă sunt familiarizați cu părțile structurale principale care fac parte din diferite secțiuni ale planului de acțiune în caz de incendiu și mijloacele de acces către diferite compartimente.

f. Operațiuni pe comanda de navigație

Art. 63. - (1) IFSC va determina dacă ofițerii de cart responsabili cu navigația sunt familiarizați cu comanda și echipamentul de navigație, cu schimbarea guvernării de pe automat pe manual și viceversa, precum și cu caracteristicile de manevră ale navei.

(2) Ofițerii de cart ar trebui să aibă cunoștință despre localizarea și funcționarea întregului echipament de siguranță și de navigație. În plus, aceștia ar trebui să cunoască procedurile care se aplică în navigația unei nave în toate circumstanțele și să cunoască toate documentațiile disponibile.

Art. 64. - (1) IFSC va verifica modul în care ofițerii sunt familiarizați cu toate informațiile disponibile lor, cum sunt caracteristicile de manevră ale navei, semnalele de pericol, publicațiile

nautice corectate la zi, listele de verificare pentru procedurile de pe comandă, instrucțiuni, manuale etc.

(2) IFSC va verifica dacă ofițerii sunt familiarizați cu proceduri cum sunt testarea și verificarea periodică a echipamentului, pregătirea pentru sosire și plecare a navei, schimbarea modurilor de guvernare a navei, semnalizare, comunicații, manevră, situații de urgență și completarea jurnalului de bord și a jurnalului radio.

g. Operațiuni de încărcare/descărcare a mărfurilor

Art. 65. - (1) IFSC va determina dacă personalul navei care are îndatoriri privind încărcarea/descărcarea și echipamentul de încărcare/descărcare, sunt familiarizați cu aceste îndatoriri, cu pagubele ce pot apărea la încărcarea/descărcarea mărfurilor și cu măsurile ce se impun în acest cazuri.

(2) Cu privire la transportul mărfurilor solide în vrac, IFSC ar trebui să verifice în mod particular dacă încărcarea mărfii se face în concordanță cu planul de încărcare al navei, și descărcarea se face în conformitate cu planul de descărcare convenit de către navă și terminal.

Art. 66. - (1) Când este cazul, IFSC poate determina dacă membrii de echipaj responsabili, sunt familiarizați cu prevederile relevante ale Codului practic de siguranță pentru mărfurile solide în vrac, în special acelea cu privire la limitele de umiditate și condițiile de rujare a mărfii, Codul practic pentru transportul în siguranță a cherestelei pe punte și Codul practic pentru stivuirea și amararea mărfii pe punte.

(2) Datorită naturii chimice și a proprietăților lor fizice, materialele solide transportate în vrac, pot prezenta un grad de risc. Precauții generale sunt date de Secțiunea a 2-a din Codul practic pentru transportul mărfurilor solide în vrac. Secțiunea a 4-a din același Cod conține obligativitatea impusă încărcătorului de a furniza toate informațiile necesare pentru transportul în siguranță a mărfii. IFSC poate determina dacă toate detaliile relevante incluzând toate testele atașate certificatelor relevante au fost furnizate de către încărcătorul navei, comandantului navei.

(3) Pentru acele mărfuri, cum sunt cele care se pot lichefia, sunt oferite măsuri speciale de protecție, prevăzute în Secțiunea a 7-a din Codul BC. IFSC va determina dacă au fost luate toate măsurile de precauție, o atenție specială acordându-se stabilității acelor nave angajate în transportul mărfurilor care se pot lichefia și a reziduurilor solide periculoase în vrac.

Art. 67. - Ofițerii responsabili cu manipularea mărfii și membrii de echipaj cheie de pe navele petroliere, navele chimice și nave de transport gaze lichefiate, vor trebui să fie familiarizați cu marfa și echipamentul și cu măsurile de siguranță așa cum este stipulat în secțiunile relevante din Codul IBC și Codul IGC.

Art. 68. - Pentru transportul cerealelor în vrac se fac referiri în partea C, cap. VI din SOLAS 74 și în Codul pentru transportul în siguranță a cerealelor în vrac (Rezoluția MSC.23(59)).

Art. 69. - IFSC va determina dacă manualele pentru operațiuni și încărcare conțin toate informațiile relevante pentru siguranța operațiunilor de încărcare/descărcare, atât în port cât și pentru condiții de tranzit.

h. Funcționarea instalațiilor

Art. 70. - IFSC va determina dacă personalul responsabil al navei este familiarizat cu îndatoririle ce-i revin în legătură cu funcționarea instalațiilor esențiale, cum sunt:

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

Art. 71. - IFSC va verifica dacă personalul responsabil al navei este familiarizat printre altele cu:

1. generatorul de avarie;

- a) acțiunile necesare a fi întreprinse înainte de pornire;
- b) diferite posibilități de pornire a motorului în combinație cu sursa de energie pentru pornire;
- c) proceduri de urmat când prima încercare de pornire a motorului eșuează;

2. motorul generatorului în stare de așteptare;

- a) posibilitățile de pornire a motorului generatorului pe automat sau manual;
- b) procedurile în caz de „blackout” și;
- c) sistemul de împărțire a încărcării;

Art. 72. - IFSC va verifica dacă personalul responsabil al navei este familiarizat printre altele cu:

- a) ce tip de sistem de guvernare de avarie se aplică navei;
- b) cum este evidențiată unitatea instalației de guvernare care este în funcțiune;
- c) ce acțiune este necesară pentru a pune în funcțiune instalația de guvernare auxiliară.

Art. 73. - IFSC va verifica dacă personalul responsabil al navei este familiarizat printre altele cu:

1. pompele de santină:

a) numărul și localizarea pompelor de santină instalate la bord (incluzând și pompele de santină de avarie);

b) procedurile de pornire pentru toate aceste pompe;

c) valvulele care trebuie manevrate; și

d) cele mai probabile cazuri care generează nefuncționarea pompelor de santină și posibile remedieri.

2. Pompele de incendiu:

a) numărul și zonele în care se află pompele de incendiu instalate la bordul navei (inclusiv pompa de incendiu de avarie);

b) procedurile de pornire pentru toate pompele de incendiu;

c) valvulele care trebuie manevrate.

Art. 74. - IFSC va verifica dacă personalul responsabil al navei este familiarizat printre altele cu:

a) întreținerea și pornirea motorului bărcii de salvare și a motorului bărcii de urgență;

b) procedurile comenzii locale pentru acele sisteme care în mod normal sunt comandate din comanda de navigație;

c) folosirea sursei de alimentare de avarie cu energie total independentă a echipamentelor radio;

d) proceduri de întreținere a bateriilor;

e) opririle de avarie, sistemul de detectare a incendiilor și de alarmare, funcționarea ușilor etanșe și rezistente la foc; și

f) comutarea comenzii de pe automat la manual a sistemelor de răcire cu apă și ungere a motorului principal și a motoarelor auxiliare.

i. *Manuale, instrucțiuni etc.*

Art. 75. - IFSC va determina dacă membrii de echipaj responsabili sunt capabili să înțeleagă informațiile oferite de manuale, instrucțiuni, etc. informații relevante pentru starea navei, operarea ei și a instalațiilor în condiții de siguranță și că aceștia cunosc cerințele privind întreținerea, testarea periodică, instruire, roluri și înregistrarea lor în jurnalul de bord.

Art. 76. - Următoarele informații ar trebui să fie puse la dispoziție la bordul navei și IFSC va determina dacă acestea sunt într-o limbă sau limbi înțelese de echipaj, dacă aceștia cunosc conținutul lor și sunt capabili să răspundă în conformitate cu:

1. instrucțiunile privind întreținerea și funcționarea tuturor echipamentelor și instalațiilor de la bordul navei pentru lupta contra și limitarea incendiilor la bord vor fi protejate și disponibile în locuri accesibile;

2. instrucțiunile clare care trebuie urmate în situații de urgență să fie puse la dispoziție fiecărei persoane de la bord;

3. ilustrații și instrucțiuni în limbi de circulație, trebuie puse în cabinele pasagerilor, care să fie vizibile în locurile de adunare conform rolurilor și în alte spații destinate lor, pentru a informa pasagerii despre locul lor de adunare, de principalele acțiuni pe care aceștia trebuie să le întreprindă în caz de urgență și de modul de folosire a vestei de salvare;

4. semne indicatoare și afișe trebuie dispuse pe sau în imediata vecinătate a ambarcațiunilor de salvare și a zonei de control pentru lansarea la apă a acestora, care să illustreze controlul și procedurile de punere în funcțiune a dispozitivelor și să conțină instrucțiuni sau avertismente;

5. instrucțiuni pentru întreținerea la bord a mijloacelor de salvare;

6. manualele de instrucțiuni trebuie să fie expuse în fiecare sală de mese sau loc de recreere, sau în cabina fiecărui membru de echipaj. Manualul de instrucțiuni, care poate să conțină mai multe volume, trebuie să conțină instrucțiuni și informații folosind termeni ușor de înțeles, ilustrând, pe cât de mult posibil, mijloacele de salvare a vieții de la bordul navei, și cea mai bună metodă de supraviețuire;

7. Planul de urgență în caz de poluare cu hidrocarburi (SOPEP) în conformitate cu regula 37, Anexa I, MARPOL 73/78;

8. cartea de stabilitate asociată cu planurile și informația de stabilitate.

j. Hidrocarburi și amestecuri de hidrocarburi din compartimentul mașini

Art. 77. - IFSC va stabili dacă toate cerințele operaționale ale Anexei I din Convenția MARPOL 73/78 au fost îndeplinite, luând în considerare:

1. cantitatea de reziduuri de hidrocarburi generată;
2. capacitatea tancurilor de stocare reziduuri și apa de santină;
3. capacitatea separatorului de santină.

Art. 78. - IFSC va inspecta Jurnalul de înregistrare a hidrocarburilor (ORB). IFSC va stabili dacă au fost folosite facilitățile de recepție de la uscat, și va nota orice inadvertență constatată în legătură cu acestea.

Art. 79. - IFSC va determina dacă ofițerul responsabil este familiarizat cu manipularea reziduurilor și a apei de santină. Ca ghid se pot folosi liniile directe pentru sistemele de manipulare a reziduurilor din spațiile compartimentului mașini. Luând în considerare cele de mai sus, IFSC poate determina dacă spațiul gol al tancului de reziduuri lichide este suficient pentru reziduurile care vor fi generate în timpul următorului voiaj. În anumite situații, ANR poate renunța la cerințele regulilor 14 din Anexa I din Convenția MARPOL 73/78. IFSC poate verifica dacă toată cantitatea de apă de santină și reziduuri petroliere este reținută la bord pentru predarea ulterioară la facilitățile de recepție de la uscat.

k. Proceduri privind încărcarea, descărcarea și curățarea spațiilor destinate mărfii la navele petroliere

Art. 80. - (1) IFSC va determina dacă au fost îndeplinite toate cerințele operaționale prevăzute de Anexele I și II ale Convenției MARPOL 73/78, luând în considerare tipul de navă petrolieră și tipul de marfă transportată, incluzând verificarea ORB sau CRB. IFSC va determina dacă facilitățile de recepție de la uscat au fost folosite și va nota orice presupusă neconcordanță cu privire la acestea.

(2) Pentru controlul procedurilor privind încărcarea, descărcarea și curățarea tancurilor de marfă, la care s-a făcut referire la art. 34 și 36, se vor folosi îndrumările cu privire la inspecția operațiunilor COW. În Anexa nr. 2, Secțiunea a 2-a sunt prevăzute Liniile directe cu privire la inspecția în port a procedurilor de spălare cu țitei a tancurilor de marfă.

(3) Pentru controlul procedurilor privind încărcarea, descărcarea și curățarea tancurilor de marfă de la navele care transportă substanțe lichide nocive, care reprezintă un risc de poluare a mediului marin, la care s-a făcut referire la art. 37 și 43, se vor folosi îndrumările cu privire la inspecția

operațiunilor de descărcare, stripuire și prespălare. În Anexa nr. 3, Secțiunea 2-a sunt prevăzute Liniile directe cu privire la efectuarea acestor inspecții.

(4) Când i se permite unei nave să plece către următorul port cu o cantitate mai mare de substanțe lichide nocive decât cea permisă să fie descărcată în mare în timpul voiajului, se va stabili ca reziduurile să fie primite de către acel port. Trebuie ca portul să fie informat despre adoptarea acestei soluții.

1. Mărfuri periculoase și substanțe dăunătoare în formă pachetizată

Art. 81. - (1) IFSC va determina dacă documentele cerute pentru transportul mărfurilor periculoase sau dăunătoare pachetizate există la bord, dacă aceste substanțe sunt corect stivuite și izolate în mod corespunzător, și dacă membrii echipajului sunt familiarizați cu principalele acțiuni întreprinse care trebuie luate într-o situație de urgență care implică o astfel de marfă pachetizată.

(2) Anexa III din Convenția MARPOL 73/78 conține cerințe pentru transportul substanțelor dăunătoare în formă pachetizată, substanțe care sunt identificate în Codul IMDG ca poluanți marini. Substanțele identificate ca poluanți marini trebuie să fie etichetate și stivuite în conformitate cu prevederile Anexei III din Convenția MARPOL 73/78.

Art. 82. - IFSC va stabili dacă la bord se află un Document de conformitate pentru transportul mărfurilor periculoase și dacă personalul de la bord este familiarizat cu cerințele pentru construcție și echipament ale documentului eliberat de organizația recunoscută. Controlul suplimentar va releva:

1. dacă mărfurile periculoase au fost stivuite la bord în conformitate cu Documentul de conformitate, folosind manifestul mărfii periculoase sau cargo-planul așa cum este prevăzut de cap. VII din Convenția SOLAS 74. Acest manifest sau cargo-planul poate fi combinat cu documentul cerut de Anexa III a Convenției MARPOL 73/78;

2. dacă pomparea scurgerilor de substanțe lichide inflamabile sau toxice nu este posibilă, în cazul când aceste substanțe sunt transportate în spațiile de marfă de sub puntea principală; sau

3. dacă personalul navei este familiarizat cu prevederile relevante ale Ghidului medical de prim ajutor și a Procedurilor de urgență pentru navele care transportă mărfuri periculoase.

m. Gunoii

Art. 83. - (1) IFSC va stabili dacă au fost îndeplinite toate cerințele operaționale stipulate în Anexa V din Convenția MARPOL 73/78. IFSC va stabili dacă au fost folosite facilitățile de recepție de la uscat, și va nota orice presupusă neconformitate a acestor facilități.

(2) "Liniile directe pentru implementarea Anexei V a Convenției MARPOL 73/78" au fost aprobate și publicate de către MEPC la cea de a 29 -a sesiune. Unul din obiectivele acestor linii directe este acela "de a asista operatorii navelor pentru conformarea cu cerințele Anexei V și a legii interne".

Art. 84. - IFSC va stabili dacă:

1. personalul navei cunoaște aceste linii directe, în special secțiunea a 3-a "Minimalizarea cantității probabile de gunoi" și secțiunea 4 "Proceduri pentru manipularea și depozitarea gunoaielor la bordul navei";

2. dacă personalul navei este familiarizat cu cerințele Anexei V privind depozitarea și aruncarea în mare a gunoaielor în afara zonelor speciale, în zonele speciale și dacă au cunoștință de zonele speciale așa cum sunt stabilite în Anexa V din Convenția MARPOL 73/78.

Art. 85. - Dacă facilitățile de recepție de la uscat din alte porturi nu au fost folosite pentru că nu erau corespunzătoare, IFSC va sfătui comandantul navei să raporteze autorităților competente neconcordanța.

2.5 Certificarea și standardele minime de dotare cu echipaj a navelor

Art. 86. - Principiile de îndrumare pentru inspecția FSC în legătură cu dotarea cu echipaj minim de siguranță a navelor sub pavilion român vor fi stabilite în conformitate cu cerințele legislației în vigoare privind echipajul minim de siguranță. Acolo unde sunt dubii se va consulta direcția de specialitate din cadrul ANR;

a. *Controlul echipajului de siguranță*

Art. 87.

(1) Dacă nava este echipată în conformitate cu Certificatul privind echipajul minim de siguranță, se va considera că din acest punct de vedere nava este sigură, în caz contrar, dacă documentul a fost emis fără a se ține cont de principiile conținute de instrumentele relevante, IFSC va acționa în concordanță cu procedurile prevăzute la alin. (3).

(2) Dacă numărul actual sau alcătuirea echipajului nu este în conformitate cu Certificatul privind echipajul minim de siguranță, IFSC va solicita autorității competente detalii cu privire la posibilitatea de navigație a navei în numărul și componența prezentă. Solicitarea și răspunsul în scris vor fi făcute prin mijloace eficiente. Dacă numărul sau componența echipajului nu corespund certificatului, sau dacă ANR nu a indicat că nava poate naviga în condițiile constatate, după luarea în considerare a criteriilor de la art. 89 de mai jos, nava poate fi considerată reținută.

(3) Dacă nava nu are un Certificat privind echipajul minim de siguranță sau un document echivalent valabil, IFSC va cere ANR să specifice care este numărul și componența de echipaj cerută, și să elibereze un document în timpul cel mai scurt.

(4) În cazul în care numărul membrilor de echipaj sau componența acestuia nu corespund cu specificațiile permise de la ANR, atunci se vor aplica procedurile prevăzute la alin. (2).

b. *Controlul sub incidența prevederilor Convenției STCW 78/95*

Art. 88. - Controlul exercitat de IFSC se va limita la următoarele:

1. verificarea membrilor echipajului care lucrează la bord și cărora li se cere să fie brevetati/certificați, ca dețin un brevet/certificat corespunzător sau o dispensă valabilă;

2. verificarea ca numărul personalului navigant care execută serviciul la bordul navei și brevetele/certIFICATELE membrilor echipajului deținute de aceștia sunt în conformitate cu cerințele Certificatului de echipaj minim de siguranță eliberat de Autoritate;

3. evaluarea abilității membrilor echipajului navei de a menține standardele serviciului de cart așa cum este cerut de convenție, dacă există motive clare pentru a crede că astfel de standarde nu sunt menținute deoarece au intervenit următoarele situații:

a) nava a fost implicată într-o coliziune, eșuare sau o punere intenționată pe uscat, sau

b) a avut loc o descărcare de substanțe de pe navă în timpul marșului, la ancoră sau la dană, fapt ilegal conform oricărei convenții internaționale, sau

c) nava a fost manevrată într-o manieră lipsită de siguranță sau haotică acolo unde Organizația a adoptat măsuri de reglementare a traficului privind rutele recomandate sau practici și proceduri de navigație în siguranță, sau

d) nava este de altfel exploatată într-o astfel de manieră încât prezintă un pericol pentru persoane, bunuri sau mediu.

c. *Reținerea datorită standardelor privind echipajul minim de siguranță și certificarea*

Art. 89. - Înainte de a reține o navă, trebuie luate în considerare:

1. durata și natura voiajului intenționat sau a serviciului de cart;

2. dacă deficiența prezintă un pericol pentru navă, pasagerii de la bord sau pentru mediu;

3. dacă perioadele de odihnă ale echipajului sunt respectate;

4. mărimea, tipul navei și a echipamentului din dotare;

5. natura mărfii.

2.6. *Linii directe pentru controlul FSC conform cerințelor Codului ISM*

Art. 90. - IFSC va examina copia Documentului de conformitate (DOC), eliberat companiei și Certificatul de management al siguranței (SMC), eliberat navei. SMC nu este valabil dacă compania nu deține un DOC valabil pentru acel tip de navă. IFSC va verifica în mod special dacă tipul de navă este inclus în DOC și dacă datele companiei sunt aceleași atât în DOC cât și în SMC.

Art. 91. - În timpul examinării documentelor și certificatelor de la bord IFSC va ține cont:

1. de definiția termenului "vrachier" dată de către Convenția SOLAS;
2. de practica obișnuită de eliberare, după finalizarea pozitivă a unui audit a SMC și DOC valabile pentru o perioadă care (6 luni respectiv 12 luni) pentru acoperirea perioadei dintre finalizarea auditului și eliberarea certificatului definitiv de către ANR;
3. că DOC-ul este valabil, cu vizele anuale corespunzătoare;

Art. 92. - Dacă unei nave i s-a eliberat un certificat interim (DOC și/sau SMC), IFSC va verifica dacă acestea au fost eliberate în conformitate cu prevederile paragrafelor 3.3.2 și 3.3.4 din rezoluția IMO A.788(19).

Art. 93. - (1) Când se efectuează o inspecție detaliată a Sistemului de management al siguranței (SMS), IFSC poate utiliza următoarele întrebări:

1. Există o politică a siguranței și de protecție a mediului și echipajul este familiarizat cu aceasta? (2.2);
2. Există documentația de management al siguranței disponibilă la bord (ex. Manualul)? (11.3);
3. Documentația (SMS) de la bord este redactată într-o limbă de lucru sau într-o limbă înțeleasă de echipajul navei? (6.6);
4. Ofițerii superiori de la navă pot să identifice persoana responsabilă de operarea navei de la companie și corespunde acesta cu cea specificată în certificatele de Cod ISM? (3);
5. Ofițerii superiori de la navă pot să identifice "persoana desemnată"? (4);
6. Există proceduri de stabilire și menținere a contactului cu managementul de la uscat în situațiile de urgență? (8.3);
7. Există la bord programe de antrenament și exerciții pentru pregătirea acțiunilor de urgență? (8.2);
8. Cum au fost familiarizați noii membrii de echipaj, îmbarcați recent, cu sarcinile care le revin și dacă există instrucțiuni esențiale disponibile pentru pregătirea înaintea plecării în voiaj? (6.3);
9. Poate comandantul navei să facă dovada cu privire la responsabilitățile și autorității sale depline de la bord printr-un document, care trebuie să includă dovada autorității sale depline? (5);
10. S-au raportat companiei nonconformități și dacă da, compania a luat măsuri adecvate de corecție? IFSC nu trebuie în mod normal să cerceteze conținutul nici unei note de nonconformitate (NCN) rezultate din audituri interne. (9.1, 9.2);
11. Are nava o practică de întreținere și înregistrările sunt disponibile? (10.2).

(2) Deficiențele constatate în Sistemul de management al siguranței (SMS) vor fi înregistrate în raportul de inspecție al IFSC, prevăzute în Anexele nr. 5, 6. Acele deficiențe identificate în Sistemul de management al siguranței ca nonconformități majore, care sunt definite de Rezoluția IMO A.788(19), trebuie să fie remediate înainte de plecarea navei din port. Procedurile care se aplică sunt cele prevăzute Secțiunea a 3-a.

Art. 94. - Liniile directe pentru inspecții efectuate în conformitate cu Convenția nr. 147/1976 privind standardele minime la bordul navelor comerciale sunt prevăzute în Anexa nr. 10.

SECȚIUNEA A 3-A **REȚINEREA NAVEI**

3.1. Identificarea unei nave substandard

Art. 95. - (1) În general, o navă este considerată substandard atunci când siguranța în exploatare a echipamentului, instalațiilor sau siguranța corpului navei se află substanțial sub standardele cerute de convențiile internaționale relevante, sau echipajul navei nu este în conformitate cu Certificatul privind echipajul minim de siguranță, după cum urmează:

1. absența principalelor echipamente sau a planurilor cerute prin convenții;
2. neconformitatea echipamentului sau a planurilor cu specificațiile relevante ale convențiilor;
3. deteriorarea substanțială a navei sau echipamentului;
4. insuficienta experiență profesională a echipajului, sau nefamiliarizarea acestuia cu procedurile operaționale esențiale;
5. asigurarea insuficientă cu echipaj minim de siguranță și certificarea necorespunzătoare a acestora.

(2) Dacă acești factori evidenți luați în considerare la un loc sau individual au ca rezultat periclitatea siguranței navei și a navigației și presupun un risc pentru viața persoanelor de la bord sau o amenințare a mediului, această navă va fi considerată substandard și va fi reținută. IFSC va înmâna comandantului navei Nota de reținere a navei prevăzută în Anexa nr. 8.

3.2. Prezentarea informațiilor privind deficiențele

Art. 96. - (1) Informația potrivit căreia o navă poate fi suspectată a fi substandard poate fi adusă la cunoștința ANR de către un membru al echipajului, o organizație profesională, o asociație, un sindicat sau orice altă persoană interesată de siguranța navei, a echipajului, a pasagerilor sau protecția mediului marin.

(2) Informația trebuie prezentată în scris, pentru a permite o documentare corespunzătoare în cazul în care se stabilesc presupuse deficiențe. Când informația este dată verbal se va solicita un raport scris cu identificarea persoanei fizice sau juridice care a furnizat informația, cu scopul de a fi înregistrată în evidențele ANR.

(3) Informația care poate conduce la efectuarea unei investigații va trebui să fie prezentată ANR, cât mai curând posibil după sosirea navei, pentru a permite autorităților să acționeze în conformitate.

3.3. Măsurile luate de ANR față de nave suspectate a fi substandard

Art. 97. - (1) La primirea informației privind o presupusă navă substandard sau un presupus risc de poluare, ANR va acționa în conformitate cu circumstanțele ce se impun, așa cum este prevăzut în secțiunile precedente.

(2) În cazul în care ANR primește informații despre o navă substandard, informații care ar putea duce la reținerea acesteia, va informa, după caz, armatorul/operatorul, căruia i se va solicita să inițieze anchete și să remedieze situația, cooperând în acest sens cu ANR.

Art. 98. - (1) Dacă ANR, a primit o plângere de la o persoană care are un interes legitim în ceea ce privește siguranța navei, inclusiv în ceea ce privește siguranța echipajului sau riscurile pentru sănătatea acestuia, condițiile de viață și de muncă la bordul navei, precum și prevenirea poluării, trebuie să facă rapid o evaluare inițială a plângerii înaintate pentru a putea stabili dacă aceasta este justificată.

(2) În situația în care ANR consideră că plângerea este în mod evident nefondată, trebuie informat reclamantul cu privire la decizia sa și la motivele care au stat la baza acesteia.

(3) În situația în care ANR consideră că plângerea este fondată, va lua măsurile necesare pentru verificarea și remedierea situației.

(4) i) În situația în care ANR este informat oficial de reținerea PSC a unei nave sub pavilion românesc și armatorul/proprietarul nu ia măsuri pentru remediere deficiențe, se va analiza oportunitatea retragerii SMC și verificarea situația la bordul navei respective de către IFSC.

(ii) Toate cheltuielile ocazionate vor fi suportate de către proprietarul sau operatorul navei sau reprezentantul acestuia în port.

3.4. *Responsabilitatea statului pavilionului de a lua măsuri de remediere*

Art. 99 - Când un IFSC stabilește că o navă este substandard, așa cum se specifică în Anexa nr. 1, ANR trebuie să întreprindă imediat acțiuni de corectare pentru garantarea siguranței navei, a pasagerilor și/sau echipajului, și să se asigure că a fost eliminată orice amenințare de degradare a mediului, înainte ca nava să părăsească portul.

3.5. *Îndrumări pentru reținerea navelor*

Art. 100. - În acțiunea de reținere a navei vor fi luate în considerare deficiențele constatate, ținând cont și de îndrumările pentru reținerea navelor prezentate în Anexa nr. 1.

3.6. *Dreptul la contestație*

Art. 101 - (1) Proprietarul sau operatorul navei sau reprezentantul acestuia în port are drept de contestație împotriva deciziei de reținere a navei luată de către ANR. Contestația nu va determina suspendarea deciziei de reținere.

(2) Procedurile în cazul unei contestații sunt conforme cu procedurile stabilite de legislația română în vigoare;

(3) ANR va informa comandantul navei despre dreptul său de a contesta împotriva deciziei de reținere.

3.7. *Rambursarea cheltuielilor*

Art. 102. - În cazul în care inspecțiile prevăzute în Secțiunea a 2-a confirmă că nava are deficiențe de cod 17, 19 și 30 în raport cu cerințele convențiilor aplicabile, toate cheltuielile implicate de efectuarea inspecțiilor pentru anularea acestor deficiențe vor fi suportate de către proprietarul sau operatorul navei sau reprezentantul acestuia în port.

Art. 103. - Toate cheltuielile privind inspecțiile efectuate de ANR, în cazul inspecțiilor la navele care au primit acces de intrare în port în caz de forță majoră, cad în sarcina proprietarului sau operatorul navei sau reprezentantul acestuia în port.

Art. 104. - Decizia de reținere a navei va fi ridicată atunci când s-a efectuat plata integrală sau s-au depus garanții bancare suficiente pentru acoperirea cheltuielilor.

3.8. *Suspendarea inspecției*

Art. 105. - (1) În împrejurări excepționale, IFSC poate suspenda inspecția începută în cazul unei nave substandard.

(2) Înaintea suspendării inspecției, IFSC trebuie să înregistreze deficiențe ce pot duce la reținerea navei. Deficiențele sunt prevăzute în Anexa nr. 1.

Art. 106. - Suspendarea inspecției se poate prelungi până când părțile responsabile vor fi luat măsurile necesare pentru ca nava să respecte cerințele instrumentelor relevante.

Art. 107. - În cazurile în care nava este reținută și inspecția suspendată, ANR va notifica părțile interesate fără întârziere. Notificarea va cuprinde informații referitoare la reținerea navei și va preciza că inspecția a fost suspendată, și va fi reluată la solicitare în scris, după ce deficiențele au fost remediate.

3.9. *Proceduri de remediere a deficiențelor și eliberarea navei*

Art. 108. - IFSC va lua măsurile necesare pentru a se asigura că deficiențele constatate să fie remediate.

Art. 109. - În cazul deficiențelor care sunt clar periculoase pentru siguranță sau mediu, IFSC va lua măsuri de îndepărtare a pericolului înainte ca nava să fie lăsată să plece. În acest caz se vor lua măsuri necesare care pot include reținerea navei sau o interdicție oficială a navei de a continua o

operațiune din cauza deficiențelor semnalate care, individual sau împreună, ar face periculoasă desfășurarea în continuare a operațiunii.

Art. 110. - În cazul deficiențelor care au condus la reținerea navei și care nu pot fi remediate în portul în care se face inspecția, ANR poate permite navei în cauză să meargă spre cel mai apropiat șantier de reparații disponibil, ales de companie/armator și agreat de către ANR. În astfel de situații, nava nu va putea pleca până ce nu va mai exista nici un risc privind siguranța pasagerilor sau a echipajului, a altor nave, sau o amenințare pentru mediul marin. În aceste condiții, ANR va informa autoritatea următorului port de escală a navei.

Art. 111. - În cazul în care au fost întreprinse toate eforturile posibile pentru remedierea tuturor deficiențelor, nava poate fi lăsată să plece într-un port unde toate aceste deficiențe pot fi remediate și i se va înmâna comandantului Notificarea eliberării navei. Notificarea eliberării navei este prevăzută în Anexa nr. 9.

Art. 112. - Dacă în situația prevăzută la art.109 nava pleacă fără a respecta condițiile agreate de către ANR, aceasta va alerta imediat următorul port de escală dacă este cunoscut, și va acționa în conformitate cu prevederile legale în vigoare.

Art. 113. - Dacă în situația prevăzută la art.110, nava nu face escală în portul de reparații nominat, ANR va proceda conform prevederilor legale în vigoare.

SECȚIUNEA A 4-A CERINȚE PRIVIND RAPORTAREA

4.1. *Raportul statului pavilionului*

Art. 114. - ANR se va asigura că, pe baza concluziei unei inspecții, i se va pune la dispoziție comandantului documentul ce conține rezultatul inspecției, detaliile în legătură cu orice acțiune întreprinsă de IFSC.

Art. 115. - În exercitarea controlului FSC, dacă se refuză intrarea unei nave în port sau la terminalul din largul mării, ANR va prezenta de îndată comandantului/operatorului/armatorului motivele pentru care este refuzată intrarea.

Art. 116. - În cazul reținerii unei nave, ANR va informa în scris comandantul/operatorul/armatorul despre măsura luată. Dacă o astfel de înștiințare va fi făcută verbal, aceasta va fi confirmată și în scris. După caz, ANR va înștiința și organizația recunoscută care a eliberat certificatele statutare.

Art. 117. - Raportul de inspecție se va întocmi în conformitate cu modelele prevăzute în Anexele nr. 5 și 6.

Art. 118. - O copie a Raportului de inspecție va fi trimis de către ANR, după caz și organizației recunoscute care a eliberat certificatele statutare.

Art. 120. - Răspunsul cu privire la deficiențele și acțiunile de remediere va fi înaintat ANR pentru a fi difuzate informații tuturor părților interesate.

Art. 121. - Anexele nr. 1-12 fac parte integrantă din prezentul Manual.

LINII DIRECTOARE PENTRU REȚINEREA NAVELOR

1. Introducere

1.1. Atunci când decide, dacă deficiențele constatate la o navă sunt destul de grave pentru a reține nava, IFSC va evalua dacă:

1. nava deține certificatele și documentele necesare, valabile;
2. nava are echipajul necesar în conformitate cu Certificatul privind echipajul minim de siguranță.

1.2. În timpul inspecției, IFSC va trebui să stabilească dacă nava și/sau echipajul, pentru voiajul planificat, vor putea să:

1. navigheze în siguranță;
2. opereze nava, transporte și monitorizeze mărfurile în siguranță;
3. asigure funcționarea în siguranță a agregatelor și instalațiilor navei;
4. mențină în mod corespunzător propulsia și guvernarea;
5. participe la acțiunile de prevenire și luptă contra incendiilor, în orice loc de pe navă, atunci când este necesar;
6. abandoneze nava rapid și în siguranță;
7. fie apt în orice moment pentru acțiuni de asistență și salvare;
8. prevină, combată și să limiteze poluarea mediului înconjurător;
9. mențină în permanență stabilitatea navei;
10. mențină în permanență integritatea etanșeității compartimentelor;
11. efectueze comunicațiile în situațiile de pericol, după caz;
12. asigure condițiile de siguranță și sănătate la bordul navei, în conformitate cu reglementările în vigoare.

1.3. Dacă rezultatul oricărei evaluări de acest fel este negativ, ținând cont de toate deficiențele găsite, IFSC va analiza posibilitatea reținerii navei și va lua măsurile corespunzătoare.

2. Deficiențe care conduc la reținerea navei

Pentru a ajuta IFSC în folosirea acestor linii directoare, se prezintă o listă cu deficiențe considerate a fi atât de serioase, încât ele pot garanta reținerea navei implicate, deficiențe prevăzute mai jos grupate după convențiile și/sau codurile relevante.

Această listă nu este exhaustivă.

2.1 Deficiențe sub incidența Convenției SOLAS

1. Lipsa certificatelor statutare prevăzute de instrumentele relevante;

2. Nefuncționarea sau funcționarea necorespunzătoare a instalațiilor de propulsie sau a altor instalații esențiale, cât și a instalațiilor electrice;
3. Curățenia insuficientă a compartimentului mașini, cantitate în exces de amestec de apă cu hidrocarburi în santine, izolația tubulaturilor inclusiv a tubulaturilor de evacuare a gazelor de eșapament din compartimentul mașini contaminate cu hidrocarburi și funcționarea defectuoasă a instalației de pompare a santinei;
4. Nefuncționarea sau funcționarea necorespunzătoare a generatorului de avarie, a iluminatului, a bateriilor și a întrerupătoarelor;
5. Nefuncționarea sau funcționarea necorespunzătoare a instalației principale de guvernare și auxiliară;
6. Absența, capacitatea insuficientă sau deteriorarea serioasă a mijloacelor individuale de salvare, a ambarcațiunilor de salvare și a dispozitivelor de lansare la apă;
7. Absența, funcționarea necorespunzătoare sau deteriorarea substanțială a instalației de detectare a incendiilor, a alarmelor în caz de incendiu, a echipamentului de luptă contra incendiului, a instalațiilor fixe de stins incendiul, a supapelor de ventilație, a porților și a ușilor antiincendiu și a dispozitivelor de închidere rapidă;
8. Absența, funcționarea necorespunzătoare sau deteriorarea substanțială a instalației pentru lupta contra incendiului de pe punte, în zona tancurilor de marfă la navele petroliere;
9. Absența, neconformitatea sau degradarea serioasă a luminilor de navigație, a mijloacelor de semnalizare optică sau sonoră;
10. Absența sau funcționarea necorespunzătoare a echipamentului radio în caz de pericol sau pentru comunicarea în condiții de siguranță;
11. Absența sau funcționarea necorespunzătoare a echipamentului de navigație.
12. Absența hărților de navigație corectate la zi, și/sau toate celelalte publicații nautice relevante pentru voiajul următor.
13. Absența protecției anticânteie la ventilatoarele de extracție din camera pompelor;
14. Deficiențe serioase privind cerințele operaționale prezentate de la art. 44 la art. 82;
15. Numărul, componența sau certificarea echipajului nu corespund cu Documentul de echipaj minim de siguranță.

2.2 Deficiențe sub incidența codului **IBC**

1. Transportul substanțelor care nu sunt menționate în Anexa la Certificatul de bună stare tehnică sau lipsa informațiilor despre marfă;
2. Lipsa sau avarierea dispozitivelor de siguranță de înaltă presiune;
3. Instalațiile electrice nu corespund cerințelor Codului;
4. Surse de aprindere în locuri ce prezintă riscuri;
5. Încălcarea cerințelor speciale;
6. Depășirea cantității maxime de marfă admisă per tanc de marfă;
7. Protecția insuficientă contra căldurii pentru produsele sensibile.

2.3 Deficiențe sub incidența Codului **IGC**

1. Transportul substanțelor care nu sunt menționate în Anexa la Certificatul de bună stare tehnică sau lipsa informațiilor despre marfă;
2. Lipsa dispozitivelor de închidere pentru spațiile de locuit și de servicii;
3. Neetanșietatea pereților între compartimente la gaze;
4. Obturatoare de aer defecte;
5. Valvule de închidere rapidă defecte sau lipsă;
6. Valvule de siguranță defecte sau lipsă;
7. Instalațiile electrice nu corespund cerințelor Codului;

8. Ventilatoarele din zona tancurilor de marfă nu funcționează;
9. Alarmerle de presiune pentru tancurile de marfă nu funcționează;
10. Instalațiile de detectare a gazelor sau a gazelor toxice sunt defecte;
11. Transportul substanțelor care trebuie inhibate fără certificat de inhibitor valabil.

2.4 Deficiențe sub incidența Convenției LOAD LINES

1. Zone semnificative avariate sau corodate, bordaj sau coroziune pătrunsă a tablelor și întăriturilor aferente punților și corpului navei care afectează starea de navigabilitate sau rezistența locală scăzută la încărcare a unor greutăți, în afară de cazul când au fost efectuate reparații temporare autorizate, pentru un voiaj către un port de reparații definitive;

2. Un caz recunoscut de stabilitate insuficientă;

3. Absența informațiilor într-o formă aprobată, care prin mijloace simple și rapide să permită comandantului să pregătească nava pentru încărcare și balastare, într-o asemenea manieră încât pe toată durata voiajului este menținută marja de siguranță a stabilității în condiții variate de călătorie, ceea ce permite evitarea apariției unei deformări neacceptabile a structurii navei;

4. Absența, defectarea sau deteriorarea substanțială a dispozitivelor de închidere, a mijloacelor de închidere a capacelor de magazie și a ușilor/porților etanșe rezistente la apă;

5. Încărcarea peste marcă;

6. Absența sau imposibilitatea citirii, a scărilor de pescaj și a mărcii de bord liber.

2.5 Deficiențe sub incidența Anexei I la Convenția MARPOL 73/78

1. Absența, deteriorarea substanțială, defectarea sau funcționarea necorespunzătoare a separatorului de santină, a sistemului de control, monitorizare și avertizare de 15 ppm;

2. Capacitatea de stocare a tancurilor de santină și/sau de reziduuri este insuficientă pentru voiajul pe care intenționează să-l efectueze nava;

3. Jurnalul de înregistrare al hidrocarburilor (ORB) nu este disponibil;

4. Existența unui bypass neautorizat pentru descărcări.

2.6 Deficiențe sub incidența ANEXEI II la Convenția MARPOL 73/78

1. Absența Manualului de aranjamente tehnice și proceduri (P&A Manual).

2. Marfa nu este clasificată.

3. Jurnalul de înregistrare a mărfii (CRB) nu este disponibil.

4. Existența unui bypass neautorizat pentru descărcări.

2.7 Deficiențe sub incidența ANEXEI III la Convenția MARPOL 73/78

1. Absența Documentului de conformitate pentru transportul mărfurilor periculoase (dacă este cazul).

2. Absența Manifestului pentru mărfuri periculoase sau a planului detaliat de stivuire înaintea plecării navei.

3. Dispozițiile de depozitare și de segregare din Codul IMDG nu sunt îndeplinite.

4. Nava transportă mărfuri periculoase neconform cu Documentul de conformitate pentru transportul mărfurilor periculoase.

5. Nava transportă mărfuri periculoase pachetizate care prezintă deteriorări sau scurgeri.

6. Personalul navei căruia îi sunt desemnate atribuții specifice, nu este familiarizat cu aceste atribuții, cu pericolele legate de marfă și cu măsurile ce trebuiesc luate în acest context.

2.8 Deficiențe sub incidența ANEXEI V la Convenția MARPOL 73/78

1. Absența planului de gestiune a gunoiului.

2. Absența registrului de înregistrare a gunoiului.

3. Personalul navei nu este familiarizat cu cerințele privind predarea sau descărcarea gunoiului prevăzute în planul de gestiune a gunoiului.

2.9 Deficiențe sub incidența Convenției STCW 78/95

1. Absența unui brevet/certificat de capacitate sau a unui brevet/certificat de capacitate necorespunzător pentru personalul navigant.

2. Nerespectarea cerințelor aplicabile privind echipajul minim de siguranță;

3. Nerespectarea cerințelor aplicabile în privința organizării serviciului de cart de navigație și în compartimentul mașini;

4. Absența din serviciul de cart a unui membru de echipaj calificat să exploateze echipamentele necesare pentru siguranța navigației și radiocomunicațiile privind siguranța maritimă sau prevenirea poluării marine;

5. Înregistrările false a timpului de muncă și odihnă a echipajului

3. Deficiențe care nu pot justifica reținerea, dar care pot duce la suspendarea operațiunilor de încărcare/descărcare

- 3.1 Neîntreținerea sau funcționarea necorespunzătoare a sistemului de gaz inert, a instalațiilor de operare a mărfii.

SECȚIUNEA 1

LINII DIRECTOARE PENTRU INSPECȚII EFECTUATE ÎN CONFORMITATE CU ANEXA I LA CONVENȚIA MARPOL 73/78

INSPECȚIA CERTIFICATULUI IOPP, A NAVEI ȘI A ECHIPAMENTULUI

1. Nave cărora li se cere să dețină Certificatul internațional de prevenire a poluării cu hidrocarburi (IOPP)

1.1. După urcarea la bordul navei, IFSC se va prezenta comandantului său ofițerului responsabil, va examina Certificatul IOPP, incluzând suplimentul pentru construcție și echipament și Jurnalul de înregistrare al hidrocarburilor (ORB).

1.2. Certificatul furnizează informații despre navă și datele când s-au făcut inspecțiile. Ca o verificare preliminară, ar trebui confirmat faptul că, datele când s-au efectuat inspecțiile anuale sunt încă valabile. Mai mult decât atât, ar trebui să se stabilească dacă nava transportă o încărcătură cu produse petroliere și dacă transportul acestei încărcături se face în conformitate cu certificatul IOPP.

1.3. Prin examinarea Anexei pentru construcție și echipament, IFSC va stabili cum este echipată nava pentru prevenirea poluării mediului marin.

1.4. Dacă certificatul este valabil, impresia generală și observațiile la bordul navei confirmă un bun standard de întreținere, IFSC va limita inspecția și va raporta deficiențele, în cazul în care acesta există.

1.5. Oricum, dacă din impresia generală sau din observațiile de la bord IFSC are motive întemeiate să creadă că echipamentul sau starea navei nu corespund în mod substanțial cu particularitățile din certificat, se va iniția o inspecție mai amănunțită.

1.6. Inspecția compartimentului mașini va începe prin formarea unei impresii generale despre starea în care se află, prezența urmelor de hidrocarburi în sala mașini și santină, modalitatea de colectare folosită, a apei contaminate cu hidrocarburi provenită din spațiile compartimentului mașini.

1.7. Se va desfășura o examinare amănunțită a echipamentelor listate în Certificatul IOPP. Această examinare trebuie să confirme faptul că nu au fost făcute modificări neautorizate navei sau echipamentului.

1.8. Dacă apare vreun dubiu cu privire la întreținerea sau starea necorespunzătoare a navei sau a echipamentului său, atunci se va putea trece la o altă examinare și testare după cum consideră necesar. În acest sens se va face referire la liniile directoare ale IMO pentru inspecție în conformitate cu Anexa I la Convenția MARPOL 73/78 (Rezoluția MEPC.11(18)).

1.9. IFSC trebuie să aibă în vedere faptul că o navă poate fi echipată în exces față de cerințele Anexei I la Convenția MARPOL 73/78. Oricum, acest fapt nu trebuie să cauzeze reținerea navei, în afară de cazul când defecțiunea constatată prezintă o potențială amenințare a mediului marin.

1.10. În cazul navelor petroliere, inspecția ar trebui să includă tancurile de marfă și camera pompelor de marfă și se va începe prin formarea unei impresii generale despre aspectul tancurilor de marfă și despre înregistrările privind depozitarea și predarea reziduurilor petroliere.

2. Navele cărora nu li se cere să dețină Certificat IOPP

2.1. Având în vedere faptul că aceste categorii de nave nu dețin Certificat IOPP, IFSC va verifica standardele relevante navei privind construcția și echipamentul, în baza prevederilor Anexei I la MARPOL 73/78.

2.2. Pentru toate celelalte cazuri, IFSC se va orienta după procedurile la care se face referire la punctul 1 de mai sus.

2.3. Dacă nava are o altă formă de certificat decât Certificatul IOPP, IFSC va examina forma și conținutul acestei documentații, atunci când face evaluarea acelei nave.

3. Controlul

În exercitarea funcțiilor sale de control, IFSC trebuie să trateze cu înalt profesionalism pentru a stabili dacă nava trebuie reținută până când deficiențele constatate sunt remediate, sau să permită navei să plece cu anumite deficiențe, dar care nu reprezintă o amenințare a siguranței navei și a mediului marin. Când procedează în acest fel, IFSC se va ghida după principiul conform căruia cerințele prevăzute în Anexa I la Convenția MARPOL 73/78 cu privire la construcție, echipament și operațiunile navei sunt esențiale pentru prevenirea poluării mediului marin, iar îndepărtarea de la aceste cerințe poate constitui o amenințare pentru mediul marin.

SECȚIUNEA A 2-A

LINII DIRECTOARE PENTRU INSPECȚIA ÎN PORT A PROCEDURILOR DE SPĂLARE CU ȚIȚEI A TANCURILOR DE MARFĂ

1. Preambul

1.1. Îndrumările privind inspecția în port a procedurilor de spălare cu țiței a tancurilor de marfă, așa cum a fost denumită în Rezoluția nr. 7 a Conferinței internaționale pentru siguranța navelor petroliere și prevenirea poluării din 1978, prevăd ca IFSC să efectueze un control amănunțit al spălării cu țiței pentru a se asigura că în orice moment navele se conformează prevederilor **Convenției** MARPOL 73/78.

1.2. Având în vedere că Manualul operațiunilor COW și Manualul echipamentului conțin toate informațiile necesare în legătură cu operațiunea de spălare cu țiței a tancurilor de marfă pe o anumite navă petrolieră, atunci, obiectivele inspecției vor fi acelea de a se asigura că prevederile Manualului privind procedurile de siguranță și prevenirea poluării sunt respectate cu strictețe.

2. Inspecțiile

2.1. ANR va aplica prevederile legale în vigoare referitoare la spălarea cu țiței a tancurilor de marfă la navele petroliere. Oricum aceasta nu înseamnă că armatorii sau operatorii terminalelor petroliere se pot considera eliberați de obligația lor de a se asigura că operațiunea se desfășoară în conformitate cu prevederile regulilor.

2.2. Inspecția poate cuprinde întreaga operațiune de spălare cu țiței sau numai anumite segmente ale acesteia. Astfel, este de datoria tuturor părților interesate ca documentele navei în conformitate cu operațiunile COW, să fie menținute permanent la bordul navei, astfel încât IFSC să poată verifica acele operațiuni întreprinse înainte de începerea inspecției.

3. Personalul navei

3.1. Vor fi identificate persoana sau persoanele care au responsabilități în legătură cu operațiunile de spălare COW. Aceștia trebuie, dacă li se cere, să poată face dovada că sunt calificați, conform cerințelor instrumentelor relevante.

3.2. Verificarea poate fi însoțită de inspectarea documentelor sau a certificatelor eliberate de către un centru de instruire recunoscut de ANR, iar numărul personalului instruit trebuie să fie cel puțin egal cu cel prevăzut de Manual operațiunilor COW.

4. Documentele

4.1. Următoarele documente trebuie să fie disponibile pentru inspecție:

1. Certificatul IOPP și suplimentul pentru construcție și echipament, pentru a stabili:

1.1. Dacă nava este dotată cu instalație de spălare cu țitei așa cum cer regulile 35 sau 10 ale Anexei I la **Convenția MARPOL 73/78**;

1.2. Dacă sistemul de spălare cu țitei este în conformitate cu cerințele regulii 33 a Anexei I la Convenția MARPOL 73/78;

1.3. Valabilitatea Manualului pentru operațiuni și echipamente;

1.4. Valabilitatea certificatului IOPP.

1.5. Manualul aprobat;

1.6. Jurnalul de înregistrare a hidrocarburilor;

5. Instalația de gaz inert

5.1. Regulile pentru sistemul de gaz inert stipulează că instrumentele trebuie să fie pregătite pentru indicarea continuă și înregistrarea permanentă atunci când gazul inert este livrat, a presiunii și conținutul de oxigen de pe tubulatura principală de furnizare a gazului. Referirea privind înregistrarea permanentă va indica dacă sistemul de gaz inert a operat într-un mod adecvat înainte și în timpul descărcării mărfii.

5.2 Dacă, condițiile prevăzute de Manualul COW nu sunt întrunite, atunci spălarea cu țitei va fi oprită până când sunt restabilite condiții satisfăcătoare de operare în siguranță.

5.3 Ca o măsură suplimentară de precauție, nivelul de oxigen pentru fiecare tanc care se va spăla se va determina la fiecare tanc în parte. Instrumentele de măsurat folosite vor fi calibrate și inspectate pentru a se asigura că acestea lucrează în bune condiții. Rezultatele măsurătorilor de la tancurile deja spălate în port, înainte de inspecție, vor trebui să fie puse la dispoziție pentru verificare. Acestea pot fi verificate prin sondaj.

6. Comunicarea

Se va stabili că există mijloace efective de comunicare între persoana responsabilă și celelalte persoane implicate în operațiunea COW.

7. Scurgeri pe punte

IFSC se va asigura că sistemul de tubulaturi ale instalației de COW a fost testat operațional împotriva scurgerilor înainte de descărcarea mărfii și că testarea a fost înregistrată în ORB.

8. Compatibilitatea țiteiului

În stabilirea compatibilității țiteiului pentru operațiuni COW se vor lua în considerare îndrumările și criteriile conținute în secțiunea 9 din Manualul operațiunilor COW, de la bordul navei.

9. Lista de verificare

Pe baza înregistrărilor din jurnalele de la bord, se va stabili dacă prespălarea cu țitei a fost făcută în conformitate cu lista operațională de verificare și dacă toate instrumentele au funcționat bine. Acestea pot fi verificate prin sondaj.

10. Programele de spălare

10.1 Acolo unde nava este angajată într-un voiaj de descărcare în mai multe porturi, în ORB se va indica dacă tancurile au fost spălate în porturile de descărcare anterioare sau pe mare. Se va stabili ca toate tancurile care pot fi sau vor fi folosite pentru balastare în voiajul următor au fost spălate cu țitei înainte de plecarea navei din port. Nu este obligatorie spălarea tancurilor altele decât cele folosite

pentru balastare în portul de descărcare, cu excepția tancurilor care au fost spălate în conformitate cu prevederile punctului 6.1 din specificațiile revizuite (Rezoluția IMO A.466(XII)). ORB va fi verificat pentru a se stabili dacă a fost completat corespunzător.

10.2 Spălarea cu țitei trebuie terminată înainte ca nava să părăsească ultimul port de descărcare.

10.3 Dacă tancurile nu au fost spălate în una din variantele de ordine prevăzute de operațiunea COW, IFSC trebuie să stabilească motivele care au dus la această situație și dacă ordinea de spălare a tancurilor propusă este acceptabilă.

10.4 Se va asigura că pentru fiecare tanc spălat, operațiunile s-au desfășurat în conformitate cu Manualul COW și că:

1. mașinile de spălat montate pe punte și cele imersate sunt operabile
2. mașinile de spălat montate pe punte, acolo unde este cazul, au fost programate așa cum s-a stabilit;
3. durata spălării este în conformitate cu cerințele;
4. numărul de mașini de spălat tancurile a fi folosite simultan nu depășește numărul specificat.

11. Stripuirea tancurilor

11.1 Condițiile minime de asietă și parametrii operațiunilor de stripuire să fie menționate în Manualul de operațiunilor de încărcare și descărcare.

11.2 Toate tancurile care au fost spălate cu țitei să fie stripuite. Eficiența stripuirii va fi verificată cel puțin prin sondare manuală în partea dinspre pupa tancurilor, sau prin oricare alte mijloace puse la dispoziție și descrise de Manual. Se va stabili dacă eficiența stripuirii a fost verificată înainte ca nava să părăsească ultimul port de descărcare.

12. Balastarea

12.1. Tancurile care au fost spălate cu țitei pe mare vor fi înregistrate în ORB. Aceste tancuri trebuie lăsate goale între porturile de descărcare pentru inspecția din următorul port de descărcare. Dacă aceste tancuri sunt desemnate ca tancuri de balast pentru plecarea din port, li se poate cere să fie balastate în faza de început a descărcării. Aceasta se datorează motivelor operaționale și de asemenea, pentru că ele trebuie balastate în timpul descărcării dacă emanarea gazelor de pe navă continuă. Dacă aceste tancuri urmează să fie inspectate când sunt goale, inspecția trebuie să se facă imediat după acostarea navei. Dacă IFSC sosește după ce a început balastarea tancurilor, atunci sondarea fundului tancurilor nu ar mai fi posibilă. Oricum, este posibilă examinarea suprafeței apei de balast din tancuri. Grosimea peliculei de hidrocarburi nu ar trebui să fie mai mare decât cea specificată la punctul 4.2.10(b) și specificațiile revizuite (Rezoluția A.466(XII)).

12.2. Tancurile care sunt destinate balastării vor fi listate în Manual echipamentelor. Oricum, comandantul sau ofițerul responsabil au posibilitatea să stabilească care tancuri vor fi folosite pentru balastare, pentru următorul voiaj. Din ORB se va stabili dacă aceste tancuri au fost spălate înainte de plecarea navei din ultimul port de descărcare. Trebuie menționat faptul că o navă care, într-un port intermediar încarcă țitei în tancurile destinate balastului, atunci nu i se va cere să spele tancurile în acel port, ci în portul următor.

12.3. Din ORB se va stabili că în tancurile care nu au fost spălate cu țitei în voiajele precedente nu a fost introdusă suplimentar apa de balast.

12.4. Se va verifica ca tancurile de balast pregătite de încărcare să fie stripuite cât de mult posibil. Când tancurile de balast au fost balastate cu pompele și tubulaturile de marfă, acestea trebuie stripuite, fie într-un alt tanc de marfă, fie predate la facilitățile de la uscat cu ajutorul tubulaturii de diametru special mai mic, destinată acestui scop.

12.5. Metodele de evitare a emisiei de vapori trebuie să fie respectate, acolo unde se cere. Acestea se găsesc în Manual. IFSC se va asigura că aceste metode sunt aplicate în conformitate.

12.6. IFSC se va asigura că procedurile tipice pentru balastare sunt respectate.

12.7. La plecare, când tancurile de balast trebuie golite, deversarea în apa mării trebuie să se facă în conformitate cu regula 9 din Anexa I la **Convenția MARPOL 73/78**. Se va inspecta ORB pentru a vedea dacă nava se conformează acestei reguli.

ANEXA Nr. 3
la manual

SECȚIUNEA 1

LINII DIRECTOARE PENTRU INSPECȚII EFECTUATE SUB INCIDENȚA ANEXEI II LA CONVENȚIA MARPOL 73/78

INSPECȚIA CERTIFICATULUI ȘI ECHIPAMENTULUI NAVEI, CERTIFICATULUI DE BUNĂ STARE TEHNICĂ (COF) ȘI A CERTIFICATULUI PENTRU SUBSTANȚE LICHIDE NOCIVE (CNLS)

1. Nave cărora li se cere să dețină certificatele COF, CNLS și Jurnalul CRB

1.1. IFSC, la bordul navei, după ce s-a prezentat comandantului sau ofițerului responsabil, va verifica COF, CNLS și CRB.

1.2. Certificatele conțin informații despre tipul navei, datele inspecțiilor și o listă cu produsele chimice pe care nava le poate transporta.

1.3. Ca verificare preliminară, se va confirma valabilitatea acestora prin verificarea datei de expirare, dacă sunt corect completate, semnate și dacă inspecțiile cerute au fost efectuate. La verificarea certificatelor, o atenție deosebită trebuie acordată identificării substanțelor lichide nocive transportate, care sunt listate în certificate și dacă aceste substanțe sunt transportate în tancuri care dețin aprobare pentru transportul lor.

1.4. CRB se va inspecta pentru a se vedea dacă înregistrările sunt la zi. Jurnalul trebuie să conțină informații, privind plecarea navei din portul sau porturile precedente cu reziduuri de substanțe lichide nocive la bord și care nu au putut fi deversate în mare. Jurnalul poate conține de asemenea și observații relevante ale autorităților din portul precedent. Dacă din examinare reiese că navei i s-a permis să plece din ultimul port de descărcare în anumite condiții, IFSC va stabili dacă aceste condiții au fost respectate.

1.5. Dacă certificatele sunt valabile, impresia generală și observațiile vizuale la bord confirmă un bun standard de întreținere și din CRB nu rezultă încălcări operaționale, atunci IFSC se va limita la o inspecție privind deficiențele raportate, dacă acestea există.

1.6. Oricum, dacă din impresia generală și observațiile de la bord ale IFSC, acesta are motive întemeiate pentru a crede că starea navei, a echipamentelor sau operațiunile cu marfă și cele de manipulare a reziduurilor nu corespund substanțial cu particularitățile din certificate, se va proceda la o inspecție amănunțită:

1. inițial aceasta necesită o examinare a Manualului P & A

2. inspecția va include zona de încărcare a mărfii, a camerei pompelor de marfă și a altor echipamente.

3. în continuare, va avea loc o examinare amănunțită a echipamentului navei, așa cum se arată în Manualul P & A. Această examinare va confirma că la navă și la echipamentul său nu au fost făcute modificări neaprobate

4. dacă apar dubii în legătură cu întreținerea ori cu condiția navei sau a echipamentului acesteia, și se consideră necesar, se poate proceda la o examinare și testare a echipamentelor, dacă este posibil

1.7. IFSC trebuie să aibă în vedere că o navă poate să fie echipată în exces față de cerințele Anexei II la **Convenția** MARPOL 73/78. Dacă acest echipament nu funcționează corespunzător va fi informat ANR. Oricum, aceasta nu ar trebui să conducă la reținerea navei, decât în cazul în care defecțiunea ar prezenta o amenințare serioasă pentru mediul marin.

2. Navele care nu intră sub incidența convențiilor

2.1. Cum această categorie de nave nu este prevăzută cu COF sau CNLS, în conformitate cu Anexa II la Convenția MARPOL 73/78, IFSC va trebui să-și limiteze inspecția la verificarea standardelor de construcție și echipament ale navei.

2.2. În toate celelalte privințe, IFSC va trebui să se ghideze după procedurile menționate la punctul 1.

2.3 - Dacă nava are altă formă de certificat, alta decât cea cerută, pentru evaluarea navei, IFSC va examina conținutul și forma certificatului și a Manualului P & A.

3. Controlul

În exercitarea funcțiilor sale de control, IFSC trebuie să trateze cu înalt profesionalism luarea deciziei de a reține o navă, până când deficiențele notate vor fi remediate, sau de a permite acesteia să plece cu anumite deficiențe, care nu reprezintă o amenințare a mediului marin. Când procedează în acest fel, IFSC trebuie să se ghideze după cerințele Anexei II la Convenției MARPOL 73/78 cu privire la construcție, echipament și funcționarea acestuia. Respectarea acestor reguli sunt esențiale pentru prevenirea poluării mediului marin, iar îndeplănirea de la aceste cerințe poate constitui o serioasă amenințare a mediului marin.

SECȚIUNEA A 2-A

PROCEDURI PENTRU INSPECȚIA OPERAȚIUNILOR DE DESCĂRCARE (DEVERSARE) STRIPUIRE ȘI PRESPĂLARE, ÎN PRINCIPAL ÎN PORTURILE DE DESCĂRCARE

1. Introducere

IFSC sau inspectorul autorizat de către ANR să efectueze controlul în conformitate cu regula 8, Anexa II la Convenția MARPOL 73/78, va trebui să fie pe deplin familiarizat cu Anexa II la Convenția MARPOL 73/78 și cu uzanțele portului, cu privire la operarea mărfii, spălarea tancurilor, curățarea danelor etc.

2. Documentele

2.1. Documentația cerută pentru inspecție la care face referire prezenta anexă constă din:

1. Certificatul COF sau CNLS;
 2. Cargo-planul și documentele de încărcare;
 3. Manualul pentru proceduri și planuri (P & A);
 4. Jurnalul de înregistrare a mărfii (CRB).
3. Informații de la personalul navei

3.1. Următoarele sunt relevante pentru IFSC sau inspectorul autorizat:

1. Programul de încărcare/descărcare intenționat;
2. Dacă descărcarea și stripuirea pot fi efectuate în conformitate cu Manualul P & A, în caz contrar se vor stabili motivele care împiedică efectuarea acestor operațiuni;
3. Constrângerile de operare eficiente a sistemului de stripuire, dacă există (ex. presiune inversă, temperatura aerului ambiant, funcționarea defectuoasă etc.);
4. Dacă nava procedează către, rămâne în, sau părăsește o zonă specială; și
5. Dacă nava solicită o scutire de prespălare și predă reziduurile în portul de descărcare.

3.2. Când se cere ca spălarea să se facă fără utilizarea apei, IFSC sau inspectorul autorizat de ANR vor fi informați despre procedeul de spălare și depozitare a reziduurilor.

3.3. Când CRB nu este completat la zi, se vor furniza orice informații cu privire la operațiunile de prespălare și depozitarea reziduurilor.

4. Informații de la conducerea terminalului

Conducerea terminalului va trebui să furnizeze informații cu privire la limitările impuse navei în legătură cu contrapresiunea și/sau facilitățile de recepție de la uscat.

5. Controlul

5.1. După ce se prezintă comandantului sau ofițerului responsabil, IFSC sau inspectorul autorizat de ANR va examina documentația necesară.

5.2. Documentația poate fi folosită pentru stabilirea:

1. Substanțelor lichide nocive care vor fi descărcate, categoria din care fac parte, stivuire, (cargo-plan și Manualul P & A);

2. Detaliilor sistemului de stripuire eficientă (posibilități și limitări), dacă nava este dotată cu Manualul P & A;

3. Tancurilor care necesită prespălare și predarea reziduurilor la facilitățile de recepție de la uscat (documentul de încărcare și temperatura mărfii);

4. Tancurilor care necesită prespălare și predarea reziduurilor fie la facilitățile de recepție de la uscat fie deversarea în apa mării (Manualul P & A, documentul de încărcare și temperatura mărfii);

5. Operațiunilor de prespălare și/sau depozitare a reziduurilor care nu au fost înregistrate în CRB; și

6. Tancurilor care nu pot fi spălate cu apă datorită naturii substanțelor pe care le conțin (Manualul P & A).

5.3. În legătură cu operațiunile de prespălare la care s-a făcut referire la punctul 5.2, sunt relevante și următoarele informații;

1. Presiunea cerută pentru mașinile de spălare a tancurilor;

2. Durata unui ciclu de spălare pentru mașinile de spălare a tancurilor și cantitatea de apă necesară;

3. Programele de spălare pentru substanțele implicate;

4. Temperatura cerută pentru apa de spălare;

5. Proceduri speciale.

5.4. IFSC sau inspectorul autorizat de ANR, în conformitate cu regula 8, Anexa II la **Convenția MARPOL 73/78** va stabili dacă operațiunile de descărcare, stripuire/sau prespălare sunt efectuate în conformitate cu informațiile obținute potrivit pct. 2 Documentele, din această parte. Dacă aceasta nu poate fi obținută, vor trebui luate măsuri alternative pentru a se asigura ca nava să nu plece pe mare cu o cantitate de reziduuri mai mare decât cea stabilită de regula 5A, Anexa II la Convenția MARPOL 73/78.

5.5. Vor fi luate măsuri pentru a se asigura ca furtunile și tubulaturile terminalului nu sunt drenate înapoi pe navă.

5.6. Dacă o navă este scutită de la anumite cerințe privind eficiența pompării în conformitate cu regula 5A a Anexei II la Convenția MARPOL 73/78 sau solicită o scutire pentru anumite proceduri privind stripuirea și prespălarea sub incidența regulii 8 a Anexei II la Convenția MARPOL 73/78, condițiile acordării scutirii vor fi cele prevăzute de regulile la care s-a făcut referire, și vor fi respectate. Acestea se referă la:

1. Regula 5A(6). Nava este construită înainte de 1 iulie 1986 și este scutită de la cererea privind reducerea cantităților sale de reziduuri la limitele specificate (exemplu: 0,3 m cubi sau 1 m cub pentru substanțele din categoria B și 0,9 m cubi sau 3 m cubi pentru substanțele din categoria C). Ori de câte ori, atunci când un tanc de marfă urmează să fie spălat sau balastat, se cere o prespălare și predarea reziduurilor la facilitățile de recepție de la uscat. Certificatele COF sau NLS trebuie să poarte mențiunea că nava este angajată numai în voiajuri limitate;

2. Regula 5A(7). Navei nu i se va cere niciodată să balasteze tancurile de marfă și spălarea tancurilor va fi cerută numai în caz de reparații sau andocare. Certificatul COF sau NLS trebuie să indice particularitățile scutirii. Fiecare tanc de marfă trebuie certificat numai pentru transportul unei anumite substanțe;

3. Regulile 8(2)(b)(i), 8(6)(c)(i) și 8(7)(c)(i). Tancurile de marfă nu vor fi spălate sau balastate înainte de următorul port de încărcare;

4. Regulile 8(2)(b)(ii), 8(5)(b)(ii) și 8(7)(c)(ii). Tancurile de marfă vor fi spălate și reziduurile de la prespălare va fi predat la facilitățile de recepție de la uscat într-un alt port. În acest sens se va solicita o confirmare în scris că în acel port există facilități de recepție la uscat destinate acestui scop; și

5. Regulile 8(2)(b)(iii), 8(5)(b)(iii) și 8(7)(c)(iii). Reziduurile de marfă pot fi îndepărtate prin ventilare.

5.7. Inspectorul autorizat de ANR trebuie să aprobe CRB, ori de câte ori navei i s-a acordat o scutire la care se face referire la punctele 5.6.3, 5.6.4 și 5.6.5, sau un tanc care descarcă substanțe din categoria A a fost prespălat în conformitate cu Manualul P & A.

5.8. Alternativ, pentru substanțele din categoria A, regula 8(3) a Anexei II la Convenția MARPOL 73/78, concentrația reziduală va fi măsurată prin procedeele pe care ANR le-a autorizat. În acest caz, inspectorul autorizat de ANR trebuie să aprobe CRB, secțiunea K, ori de câte ori concentrația reziduală cerută a fost atinsă.

5.9. În plus față de punctul 5.7 de mai sus, inspectorul autorizat de ANR va aproba CRB ori de câte ori au fost descărcate, stripuite sau prespălate substanțe din categoria B,C și D, care au fost efectuate în conformitate cu Manualul P & A.

5.10. IFSC sau inspectorul autorizat de ANR trebuie să fie conștient de faptul că anumite substanțe lichide nocive care arată că hidrocarburile, pot fi transportate de navele specializate pentru transportul unor astfel de substanțe. Astfel de substanțe trebuie să fie înscrise în Certificatul IOPP. Pentru controlul navelor care transportă astfel de substanțe se aplică procedurile de control în conformitate cu prevederile Anexei I la Convenția MARPOL 73/78. IFSC sau inspectorul autorizat de ANR care efectuează controlul potrivit reguli 8 a Anexei II la Convenția MARPOL 73/78, trebuie să cunoască în detaliu prevederile Anexei I la Convenția MARPOL 73/78.

**LISTA CERTIFICATELOR ȘI A DOCUMENTELOR CARE TREBUIE
SĂ FIE ÎN PERMANENȚĂ LA BORDUL NAVELOR**

- 1.** Certificatul internațional de tonaj (1969) - International Tonnage Certificate (1969) - (Tonnage 69, Art. 7)
- 2.** Certificatul de siguranță pentru nava de pasageri - Passenger Ship Safety Certificate - (SOLAS regula I/12, așa cum a fost amendată de amendamentele GMDSS);
 - 2.1.** Lista echipamentului pentru Certificatul de siguranță pentru nava de pasageri (Formular P) - Record of Equipment for the Passenger Ship Safety Certificate (Form P);
- 3.** Certificatul de siguranță a construcției pentru nava de mărfuri - Cargo Ship Safety Construction Certificate - (SOLAS 74, regula I/12, așa cum a fost amendată de amendamentele GMDSS);
- 4.** Certificatul de siguranță a echipamentului pentru nava de mărfuri - Cargo Ship Safety Equipment Certificate - (SOLAS 74, regula I/12, așa cum a fost amendată de amendamentele GMDSS);
 - 4.1.** Lista echipamentului pentru Certificatul de siguranță a echipamentului pentru nava de mărfuri (Formular E) - Record of Equipment for the Cargo Ship Safety Equipment Certificate (Form E);
- 5.** Certificatul de siguranță radio pentru nava de mărfuri - Cargo Ship Safety Radio Certificate - (SOLAS 74, regula I/12, așa cum a fost amendată de amendamentele GMDSS);
 - 5.1.** Lista echipamentului pentru Certificatul de siguranță radio pentru nava de mărfuri (Formular E) - Record of Equipment for the Cargo Ship Safety Radio Certificate (Form R);
- 6.** Certificatul de scutire - Exemption Certificate - SOLAS 74, regula I/12), (a), (vi);
- 7.** Certificatul de siguranță pentru nava de mărfuri - Cargo Ship Safety Certificate - (SOLAS 74, regula I/12, așa cum a fost amendată);
- 8.** Documentul de Conformitate (copie) - Document of Compliance (Copy) - (SOLAS 74 Cap. IX/4);
 - 8.1.** Documentul de Conformitate cu cerințele speciale pentru navele care transportă mărfuri periculoase - Document of Compliance with the special Requirements for Ships Carrying Dangerous Goods - (SOLAS 74 Cap. IX/4);
- 9.** Manifestul sau planul de arimare mărfuri periculoase - Dangerous Goods Special List or Manifest, or Detailed Stowage Plan - SOLAS 74, regula VII/5(5) și MARPOL 73/78, Anexa III, regula 4);
- 10.** Certificatul internațional de conformitate pentru transportul gazelor lichefiate în vrac - International Certificate of Fitness for the Carriage of Liquefied in Bulk, or the Certificate of Fitness for the Carriage of Liquefied in Bulk, whichever is appropriate - Codul IGC, secțiunea 1.5;
- 11.** Certificatul internațional de conformitate pentru transportul produselor chimice în vrac - International Certificate of Fitness for the Carriage of Dangerous Chemicals in Bulk, or the Certificate of Fitness for the Carriage of Dangerous Chemicals in Bulk, whichever is appropriate -, (Codul IBC, secțiunea 1.5, sau Codul BCH, secțiunea 1.6, coduri care sunt obligatorii, sub incidența cap. VII din SOLAS 74 și Anexa II din MARPOL 73/78, pentru navele petroliere care transportă produse chimice construite înainte sau după 1 Iulie 1986);

- 12.** Certificatul internațional pentru prevenirea poluării cu hidrocarburi de la nave - International Oil Pollution Prevention Certificate - (MARPOL 73/78, Anexa I, regula 5);
- 12.1.** Fișă de construcție și echipament pentru nave altele decât nave petroliere (Formular A) - Record of Construction and Equipment for Ships other than Tankers (Form A);
- 12.2.** Fișă de construcție și echipament pentru nave petroliere (Formular B) - Record of Construction and Equipment for Oil Tankers (Form B);
- 13.** Certificatul internațional pentru prevenirea poluării pentru transportul substanțelor lichide nocive în vrac (Certificat NLS) - International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk (NLS Certificate); - (MARPOL 73/78 Anexa II, regula 10, 12 și 12A);
- 14.** Certificatul internațional de bord liber - International Load Line Certificate (1966) - (LL 66) art. 16;
- 15.** Certificatul internațional de scutire pentru bordul liber - International Load Line Exemption Certificate - (LL 66) art. 16;
- 16.** Jurnalul de înregistrare a hidrocarburilor partea I și II - Oil Record Book, parts I and II - (ORB), MARPOL 73/78, Anexa I, reg. 20);
- 17.** Planul de vitalitate și planul de urgență în caz de poluare - SOPEP - Shipboard Oil Pollution Emergency Plan - (MARPOL 73/78 Anexa I regula 26);
- 18.** Jurnalul de înregistrare a mărfii - Cargo Record Book - MARPOL 73/78, Anexa II, reg. 9);
- 19.** Documentul sau Certificatul privind echipajul minim de siguranță - Minimum Safe Manning Document - (SOLAS 74, amendamentele din 1989 regula V/13(b);
- 20.** Certificatele de competență - Certificates of Competency - **STCW 78**, art. 6);
- 21.** Certificatele de sănătate - Medical certificates - ILO nr. 73;
- 22.** Informația pentru stabilitate - Stability Information - (SOLAS 74, reg. II-I/22);
- 23.** Certificatul Managementului Siguranței - Safety Management Certificate - (SOLAS capitolul IX);
- 24.** Certificatele de clasificare a navei pentru corp și mașină eliberate de societatea de clasificare - Certificates as to the ship's hull strength and machinery installation issued by the classification society in question;
- 25.** Rapoartele de inspecție intensificată pentru navele care transportă produse în vrac și nave petroliere - Survey Report Files (in case of bulk carriers or tankers in accordance with resolution A. 744(18);
- 26.** Informația privind raportul A/Amax, pentru navele ro/ro care transportă pasageri - For ro-ro passenger ships, information on the A/Amax ratio;
- 27.** Documentul pentru autorizarea transportului de grâne - Document of authorization for the carriage of grain - (SOLAS 74, regula VI/9, Codul internațional de reguli de siguranță pentru transportul de grâne în vrac, Partea A, paragraf 3);
- 28.** Certificatul de siguranță pentru nave speciale - Special Purpose Ship Safety Certificate - (Rezoluția IMO A.534(13) Secțiunea 1.7);
- 29.** Certificat de siguranță pentru ambarcațiuni de mare viteză și Permisul de exploatare a unei ambarcațiuni de mare viteză - High-Speed Craft Safety Certificate and Permit to Operate High-Speed Craft - (SOLAS 74, regula X/3 Secțiunea 1.8 și 1.9);
- 30.** Certificat de siguranță pentru unitățile mobile de foraj marin - Mobile Off-shore Drilling Unit Safety Certificate - (Rezoluția IMO A.414 (XI) și A.649 (16) secțiunea 1.6);
- 31.** Jurnalul de monitorizare a descărcărilor de hidrocarburi și sistemul de control al balastului din ultimul voiaj, la tancuri - For oil tankers, the record of oil discharge monitoring and control system for the last ballast voyage;
- 32.** Rolul de echipaj, Planul de control în caz de incendiu și Planul de vitalitate - The muster list, fire control plan and damage control plan;

33. Jurnalul navei cu înregistrarea testelor și exercițiilor cu privire la roluri și înregistrarea inspecțiilor și întreținerea mijloacelor de salvare - Ship's log-book with respect to the records of tests and drills and the log for records of inspection and maintenance of life-saving appliances and arrangements;

34. Manualul de aranjamente tehnice și proceduri (pentru navele care transportă produse chimice) - Procedures and Arrangements Manual (chemical tankers);

35. Manualul pentru amararea/arimarea mărfurilor - Cargo Securing Manual;

36. Certificatul de naționalitate sau alt document de naționalitate - Certificate of Registry or other document of nationality;

37. Planul de gestionare al gunoiului - Garbage Management Plan;

38. Jurnalul de înregistrare a gunoiului - Garbage Record Book;

39. Certificatul internațional de prevenire a poluării cu ape uzate - International Sewage Pollution Prevention Certificate;

40. Certificatul internațional de prevenire a poluării atmosferei - International Air Pollution Prevention Certificate ;

41. Certificatul internațional pentru sistemul antivegetativ - International Anti-fouling System Certificate;

42. Declarația pentru sistemul antivegetativ – Declaration on Anti-fouling System;

43. Certificatul internațional de securitate al navei – International Ship Security Certificate

44. Planul de securitate al navei – Ship Security Plan

45. Certificatul Internațional de eficiență energetică – International Energy Efficiency Certificate

46. Planul de management pentru eficiența energetică a navei – Ship Energy Efficiency Management Plan;

47. Fișa tehnică pentru indexul de proiectare a eficienței energetice – Energy Efficiency Design Index Technical File;

48. Înregistrările timpului de odihnă – Records of hours of rest;

49. Informația comandantului pentru navele care transportă produse în vrac - Bulk carrier booklet - (SOLAS 74 capitolul VI regula 7);

50. Certificatul de asigurare sau altă garanție financiară în legătură cu răspunderea civilă pentru pagubele produse prin poluare cu hidrocarburi - Certificate of Insurance or other Financial Security in respect of Civil Liability for Oil Pollution Damage - (CLC, 1992, articolul VII);

51. Convenția internațională privind răspunderea civilă pentru prejudicii provocate de poluare cu hidrocarburi de consum de la navele maritime – International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage (BUNKER);

52. Asigurarea proprietarilor navelor în ceea ce privește creanțele maritime – Insurance of shipowners of maritime claims;

53. Registrul sinoptic permanent – Continuous synopsis record;

54. Certificatul de conformitate de înregistrare a sistemului de înregistratoare de date privind voiajul – Voyage Data Recorder System Certificate of Compliance;

55. Raportul testului sistemului de identificare automată a navei – Automatic Identification System test report;

56. Raportul testului de conformitate a sistemului de identificare și urmărire la distanță mare a navelor – Long Range Identification and tracking of ships conformance test report

57. Planul de urgență de bord în cazul poluării marine cu substanțe lichide nocive – Shipboard Marine Pollution Emergency Plan for Noxious Liquid Substances;

58. Certificat de siguranță pentru nava nucleară de mărfuri – Nuclear Cargo Ship Safety Certificate;

58.1 Lista echipamentului pentru Certificatul de siguranță pentru nava nucleară de mărfuri – Record of equipment for the Nuclear Cargo Ship Safety Certificate;

59. Certificat de siguranță pentru nava nucleară de pasageri - Nuclear Passenger Ship Safety Certificate

59.1 Lista echipamentului pentru Certificatul de siguranță pentru nava nucleară de pasageri - Record of equipment for the Nuclear Passenger Ship Safety Certificate;

60. Plan de coordonare privind căutarea și salvarea pentru nave de pasageri care navighează pe rute fixe;

61. pentru navele de pasageri, lista limitărilor operaționale;

62. Fișa tehnică de securitate a produsului (MSDs);

63. Certificatul de omologare de tip pentru incinerator ;

64. notele de livrare privind combustibilul navei;

65. Certificatul internațional de prevenire a poluării atmosferei de către motoare (EIAPPC);

66. 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);

67. Tabelul privind organizarea muncii la bordul navei;

68. Înregistrări ale sistemului antivegetativ;

69. Rapoartele de inspecție PSC din ultimii 3 ani;

70. Rapoartele de inspecție FSC anterioare.



RAPORT DE INSPECȚIE CONTROLUL STATULUI PAVILIONULUI*)
REPORT OF INSPECTION FLAG STATE CONTROL*)

ROMÂNIA
ROMANIA
AUTORITATEA NAVALĂ ROMÂNĂ
Clădirea ANR, Incinta Port Nr. 1, Constanta 900900

Adresa:
Address:
Telefon: + 40 372 419 845 / 419 846
Telephone:
Telefax: + 40 372 416 801 / 419 883
E-mail: RNA@RNA.RO ; FSC@RNA.RO

În copie la: comandant
copy to: *master*
 serv. PSC/FSC
PSC/FSC dept.

În cazul reținerii, în copie la:
if ship is detained, copy to
 societatea de clasificare
class society
 organizația recunoscută
recognised organisation

PARTICULARITĂȚILE NAVEI
SHIP PARTICULARS

1. Numele navei: _____ 2. Pavilionul navei: **ROMANIA**
Name of ship: _____ *Flag of ship:*
3. Tipul navei: _____ 4. Indicativ de apel/MMSI: _____
Type of ship: _____ *Call sign/MMSI:*
5. Numărul OMI: _____ 6. Tonajul brut: _____
IMO number: _____ *Gross tonnage:*
7. Data chilei / Data modificării majore: _____ 8. Deadweight: _____
Date keel laid / major conversion commenced: _____ *Deadweight:* _____

9a. Societatea de clasificare:
Classification society:

_____ *Data eliberării:* _____ *Data expirării:* _____
Issued on: _____ *Expired on:* _____

9b. Organizația recunoscută:
Recognised Organisation:

10. Datele de identificare ale Companiei (identice cu cele din SMC)**):
*Full particulars of company (identical to particulars as in the SMC)**):*

Numărul OMI al Companiei: _____ Nume: _____
IMO Company number: _____ *Name:* _____
Adresa: _____ Localitate: _____ Țara: _____
Address: _____ *City:* _____ *Country:* _____

11. Numele și adresa navlositorului (numai pentru navele ce transportă mărfuri lichide sau solide în vrac):
Name and address of charterer (Only ships carrying liquid or solid cargoes in bulk):

Contract bare-boat Contract pe timp Contract pe voiaj Nu se aplică
 Demise Charter *Time Charter* *Voyage Charter* *Not applicable*

Nume: _____ Adresa: _____ Localitate: _____ Țara: _____
Name: _____ *Address:* _____ *City:* _____ *Country:* _____

12. Numele și semnătura comandantului pentru certificarea corectitudinii datelor de la pct. 11 (și 10 dacă** se aplică):
*Name and signature of master to certify that the information under 11 (and 10 if** applicable) is correct:*

Nume: _____ Semnătură: _____
Name: _____ *Signature:* _____

*) Acest raport de inspecție a fost eliberat numai în scopul informării comandantului ca dovadă a efectuării unei inspecții a statului pavilionului. Acest raport de inspecție nu poate fi considerat un certificat de bună stare de navigabilitate în plus față de certificatele pe care nava este obligată să le dețină.
This inspection report has been issued solely for the purpose of informing the master that an inspection by the flag State, mentioned in the heading, has taken place. This inspection report cannot be construed as a seaworthiness certificate in excess of the certificates the ship is required to carry.

**) Navele care nu intră sub incidența Codului ISM: Semnătura comandantului la pct. 12 pentru confirmarea datelor de identificare ale companiei.
Non-ISM ships: Master to supply and sign under 12 for correct full particulars of company.

DATELE INSPECȚIEI*)**

INSPECTION PARTICULARS*)**

13a. **Data inspecției:**
Date of inspection: _____

13b. **Data finală a raportului:**
Date of final report: _____

14. **Locul inspecției:**
Place of inspection: _____

15. **În cazul reținerii, data eliberării Notificării reținerii navei:**
If vessel is detained, date of issue of Detention Notice: _____

16. Controale operaționale:
Operational controls:

- | | |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> Rol de abandon
<i>Abandon Ship drill</i> _____ | <input type="checkbox"/> Rol SOPEP
<i>SOPEP drill</i> _____ |
| <input type="checkbox"/> Rol de incendiu
<i>Fire drill</i> _____ | <input type="checkbox"/> Rol SMPEP
<i>SMPEP drill</i> _____ |
| <input type="checkbox"/> Guvernare de avarie
<i>Emergency steering</i> _____ | <input type="checkbox"/> Rol de vitalitate
<i>Damage control</i> _____ |
| <input type="checkbox"/> Altele
<i>Other</i> _____ | _____ |

17. Zone inspectate:
Areas inspected:

- | | |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> Comanda de navigație
<i>Navigation Bridge</i> _____ | <input type="checkbox"/> Compartiment mașini
<i>Engine room</i> _____ |
| <input type="checkbox"/> Castel/Bucătărie
<i>Accommodation/Galley</i> _____ | <input type="checkbox"/> Camera cârmei
<i>Steering gear</i> _____ |
| <input type="checkbox"/> Punți incl. forepeak
<i>Decks incl. forecastle</i> _____ | <input type="checkbox"/> Spații pasageri
<i>Passenger spaces</i> _____ |
| <input type="checkbox"/> Magazii/Tancuri marfă
<i>Cargo hold(s)/Tank(s)</i> _____ | <input type="checkbox"/> Punți autovehicule
<i>Vehicle decks</i> _____ |
| <input type="checkbox"/> Tancuri ballast (interior)
<i>Ballast tank(s) internal</i> _____ | <input type="checkbox"/> Tancuri ballast (autoclave)
<i>Ballast tk's manhole</i> _____ |
| <input type="checkbox"/> Altele
<i>Other:</i> _____ | <input type="checkbox"/> Altele
<i>Other:</i> _____ |

18. Certificate relevante
Relevant certificates

e.data ultimei inspecției anuale sau intermediare
e.information on last intermediate or annual survey

Nr. a.titlu b.emitent c.data eliberării d.data expirării viza anuală numele organizației tara
No. a.title b.issuing authority c.date of issue d.date of expiry date of survey surveying authority country

1.							
2.							
3.							
4.							
5.							
6.							
7.							
8.							
9.							
10.							
11.							
12.							
13.							
14.							
15.							

***) Comandanții, armatorii și/sau operatorii navelor sunt avizați că informații detaliate ale inspecției pot fi făcute publice.
Masters, Ship owners and/or Operators are advised that detailed information on the inspection may be subject to publication.

19. Acțiuni întreprinse

Ship related inspection action taken

- | | | |
|--|--|---|
| <input type="checkbox"/> Navă reținută
<i>Ship detained</i> | <input type="checkbox"/> OR informată
<i>RO informed</i> | <input type="checkbox"/> Societatea de clasificare informată
<i>Class society informed</i> |
| <input type="checkbox"/> Inspecție suspendată
<i>Inspection suspended</i> | <input type="checkbox"/> Toate deficiențele rectificate
<i>All deficiencies rectified</i> | |
| <input type="checkbox"/> Investigație MARPOL
<i>MARPOL investigation</i> | <input type="checkbox"/> Nava liberă din detenție
<i>Ship allowed to sail after detention</i> | |

20. Deficiențe

Deficiencies

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Nu
<i>No</i> | <input type="checkbox"/> Da (vezi Formular B/1 atașat)
<i>Yes (see attached FORM B/1)</i> |
|--|--|

21. Documentație atașată

Supporting documentation

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Nu
<i>No</i> | <input type="checkbox"/> Da (vezi anexa)
<i>Yes (see annex)</i> |
|--|--|

DATE DE IDENTIFICARE STAT PAVILION

FLAG STATE PARTICULARS

Biroul local
District office

Adresa

Address

Telefon

Telephone

Telefax

E-mail

Autoritatea Navală Română – PSC / FSC

Căldirea ANR, Incinta Port nr. 1, Constanta 900900

+ 40 372 419 845 / 419 846

+ 40 372 416 801 / 419 883

RNA@RNA.RO ; FSC@RNA.RO

Numele inspectorului FSC autorizat

Name of duly authorized FSC inspector

Semnătura

Signature

Acest raport de inspecție trebuie păstrat la bordul o perioadă de trei ani și trebuie să fie disponibil în orice moment pentru consultare de către inspectorii FSC.

This report of inspection must be retained on board for a period of at least three years and must be readily available for consultation by Flag State Control Inspectors at all times.



RAPORT DE INSPECȚIE CONTROLUL STATULUI PAVILIONULUI
REPORT OF INSPECTION FLAG STATE CONTROL

ROMÂNIA

ROMANIA
AUTORITATEA NAVALĂ ROMÂNĂ
Clădirea ANR, Incinta Port Nr. 1, Constanta 900900
Adresa: *Address:*
Telefon: + 40 372 419 845 / 419 846
Telephone:
Telefax: + 40 372 416 801 / 419 883
E-mail: RNA@RNA.RO ; FSC@RNA.RO

în copie la: comandant
copy to: master
 serv. PSC/FSC
PSC/FSC dept.

în cazul reținerii, în copie la:
if ship is detained, copy to
 societatea de clasificare
class society
 organizația recunoscută
recognised organisation

1. Numele navei: *Name of ship:* _____ 2. Numărul OMI: *IMO number:* _____ 3. Data inspecției: *Date of inspection:* _____ 4. Locul inspecției: *Place of inspection:* _____

DEFICIENȚE CONSTATATE ȘI ACȚIUNI CORECTIVE*)**

DEFICIENCIES FOUND AND FOLLOW UP ACTIONS*)**

Nr. No.	Cod Code	Element afectat Defective item	Natura deficienței ¹⁾ Nature of defect ¹⁾	Ref. convenție ²⁾ Convention ref. ²⁾	Acțiuni întreprinse Action taken	Comentarii suplimentare Additional comments	Resp. OR ²⁾ RO resp. ²⁾
1.							<input type="checkbox"/>
2.							<input type="checkbox"/>
3.							<input type="checkbox"/>
4.							<input type="checkbox"/>
5.							<input type="checkbox"/>
6.							<input type="checkbox"/>
7.							<input type="checkbox"/>

***) Comandanții, armatorii și/sau operatorii navelor sunt avizați că informații detaliate ale inspecției pot fi făcute publice.

Masters, Ship owners and/or Operators are advised that detailed information on the inspection may be subject to publication.

1) Această inspecție nu constituie o inspecție completă și lista deficiențelor enumerate nu este exhaustivă. În cazul reținerii, se recomandă o inspecție amănunțită și toate deficiențele vor fi rectificate înainte de efectuarea reinspecției.

This inspection was not a full survey and deficiencies listed may not be exhaustive. In the event of a detention, it is recommended that a full survey is carried out and all deficiencies are rectified before an application for re-inspection is made.

2) A se complete în caz de reținere (pentru nave <500TRB doar pentru referință).

To be completed in the event of a detention (for non-convention ships <500 GT for reference only).

8.							<input type="checkbox"/>
9.							<input type="checkbox"/>
10.							<input type="checkbox"/>
11.							<input type="checkbox"/>
12.							<input type="checkbox"/>
13.							<input type="checkbox"/>
14.							<input type="checkbox"/>
15.							<input type="checkbox"/>
16.							<input type="checkbox"/>
17.							<input type="checkbox"/>
18.							<input type="checkbox"/>
19.							<input type="checkbox"/>
20.							<input type="checkbox"/>
21.							<input type="checkbox"/>
22.							<input type="checkbox"/>
23.							<input type="checkbox"/>
24.							<input type="checkbox"/>
25.							<input type="checkbox"/>

Numele inspectorului FSC autorizat
Name of duly authorized FSC inspector

Semnătura
Signature

List of possible deficiency action(s) taken:

10	Rectificat <i>Rectified</i>	Deficiență rectificată <i>Deficiency rectified</i>
15	În portul următor <i>At the next port</i>	Deficiența se va rectifica în portul următor (1) <i>Rectify the deficiency at the next port (1)</i>
16	În 14 zile <i>Within 14 days</i>	Deficiența se va rectifica în termen de 14 zile (1) <i>Rectify the deficiency within 14 days (1)</i>
17	Înainte de plecare <i>Before departure</i>	Deficiența se va rectifica înainte de plecare <i>Rectify the deficiency before departure</i>
18	În 3 luni <i>Within 3 months</i>	Non-conformitatea se va rectifica în termen de trei luni (2) <i>Rectify non conformity in three month (2)</i>
19	Non-conformitate majoră <i>Major NC</i>	Non-conformitatea majoră se va rectifica înainte de plecare (3) <i>Rectify major non conformity before departure (3)</i>
26	Serviciul de spec. informat <i>ISPS dept. informed</i>	Serviciul de specialitate informat (4) <i>ISPS department informed (4)</i>
30	Reținută <i>Detained</i>	Motiv de reținere <i>Grounds for detention</i>
46	Port de reparații acceptat <i>Agreed repair port</i>	A fi rectificat în portul de reparații acceptat <i>To be rectified at agreed repair port</i>
47	Condiție stabilită de clasă <i>Agreed class condition</i>	Condiția stabilită de clasă acceptată <i>As in the agreed class condition</i>
48	Excepție stabilită de statul pavilionului <i>Agreed Flag exemption</i>	Excepție stabilită de statul pavilionului acceptată <i>As per agreed Flag exemption</i>
65	Stoparea operațiunii <i>Operation stopped</i>	Interzicerea operării <i>Prohibition to continue an operation</i>
80	Substituție temporară <i>Temporary substitute</i>	Substituție temporară a echipamentului <i>Temporary substitution of equipment</i>
81	Reparație temporară <i>Temporary repair</i>	Reparație temporară efectuată <i>Temporary repair to be carried out</i>
99	Comandantul instrucionat să <i>Master instructed to</i>	Comandantul instrucionat să

(1) niciodată deficiența asociată cu reținere
(1) never with a detainable deficiency

(2) numai pentru deficiențe ISM și niciodată deficiența asociată cu reținere
(2) only for ISM defective items and never with a detainable deficiency

(3) numai pentru deficiențe ISM și întotdeauna deficiența asociată cu reținere
(3) only for ISM defective items and always with a detainable deficiency

(4) numai pentru deficiențe sub incidența Codului ISPS
(4) only for ISPS defective items

CODURILE ACȚIUNII ÎNTREPRINSE

10	Rectificat <i>Rectified</i>	Deficiență rectificată <i>Deficiency rectified</i>
15	În portul următor <i>At the next port</i>	Deficiența se va rectifica în portul următor (1) <i>Rectify the deficiency at the next port (1)</i>
16	În 14 zile <i>Within 14 days</i>	Deficiența se va rectifica în termen de 14 zile (1) <i>Rectify the deficiency within 14 days (1)</i>
17	Înainte de plecare <i>Before departure</i>	Deficiența se va rectifica înainte de plecare <i>Rectify the deficiency before departure</i>
18	În 3 luni <i>Within 3 months</i>	Non-conformitatea se va rectifica în termen de trei luni (2) <i>Rectify non conformity in three month (2)</i>
19	Non-conformitate majoră <i>Major NC</i>	Non-conformitatea majoră se va rectifica înainte de plecare (3) <i>Rectify major non conformity before departure (3)</i>
26	Serviciul de spec. informat <i>ISPS dept. informed</i>	Serviciul de specialitate informat (4) <i>ISPS department informed (4)</i>
30	Reținută <i>Detained</i>	Motiv de reținere <i>Grounds for detention</i>
46	Port de reparații acceptat <i>Agreed repair port</i>	A fi rectificat în portul de reparații acceptat <i>To be rectified at agreed repair port</i>
47	Condiție stabilită de clasă <i>Agreed class condition</i>	Condiția stabilită de clasă acceptată <i>As in the agreed class condition</i>
48	Excepție stabilită de statul pavilionului <i>Agreed Flag exemption</i>	Excepție stabilită de statul pavilionului acceptată <i>As per agreed Flag exemption</i>
65	Stoparea operațiunii <i>Operation stopped</i>	Interzicerea operării <i>Prohibition to continue an operation</i>
80	Substituire temporară <i>Temporary substitute</i>	Substituire temporară a echipamentului <i>Temporary substitution of equipment</i>
81	Reparatie temporară <i>Temporary repair</i>	Reparatie temporară efectuată <i>Temporary repair to be carried out</i>
99	Comandantul instrucionat să <i>Master instructed to</i>	Comandantul instrucionat să <i>Master instructed to</i>



CONTROLUL STATULUI PAVILIONULUI FLAG STATE CONTROL

NOTIFICAREA REȚINERII NAVEI NOTIFICATION OF DETENTION OF SHIP

Armator / Operator / Agent

Owner / Operator / Agent

Societatea de clasificare / Organizația recunoscută

Classification society / Recognised organisation

Număr de pagini

Number of pages

Stimate Domn / Doamnă,

Dear Sir / Madam,

[Numele navei, număr OMI] – Reținere navă

[Ship's name, IMO No.] – Detention of ship

Autoritatea Navală Română a efectuat în data de

The Romanian Naval Authority has carried out on

o inspecție FSC a navei mai sus rubricate aflată în

an FSC inspection of the above ship at

Nava a fost reținută la orele

The ship was detained at

pentru următoarele deficiențe de reținere:

hours due to the following detainable deficiencies:

1.	
2.	
3.	
4.	
5.	
6.	
7.	
8.	
9.	
10.	

Atașat vă transmitem o copie a Raportului de inspecție formularele A și B precum și Notificarea reținerii navei.

Enclosed please find a copy of the Report of inspection forms A & B and the Notification of detention of Ship.

Pentru deficiențele cu cod 17, 19 și 30 este necesară efectuarea unei reinspecții înainte de plecarea navei pentru constatarea remedierii acestora.

For the action taken codes 17, 19 and 30 a follow-up inspection is required prior the Ship departure.

Pentru detalii suplimentare, vă rugăm să ne contactați la:

For further inquiries, please contact:

Autoritatea Navală Română

Adresa:

Address: Clădirea ANR, Incinta Port Nr. 1, Constanta 900900

Telefon: + 40 372 419 845 ; 419 846

Telephone: Telefax: + 40 372 416 801

E-mail: RNA@RNA.RO ; FSC@RNA.RO

Cu stimă,

Yours faithfully,



CONTROLUL STATULUI PAVILIONULUI FLAG STATE CONTROL

NOTIFICAREA ELIBERĂRII NAVEI NOTIFICATION OF RELEASE OF SHIP

Armator / Operator / Agent

Owner / Operator / Agent

Societatea de clasificare / Organizația recunoscută

Classification society / Recognised organisation

Număr de pagini

Number of pages

Stimate Domn / Doamnă,

Dear Sir / Madam,

[Numele navei, număr OMI] – Eliberare navă

[Ship's name, IMO No.] – Release of ship

Autoritatea Navală Română a efectuat în data de

The Romanian Naval Authority has carried out on

o reinspecție FSC a navei mai sus rubricate aflată în

an FSC re-inspection of the above ship at

Nava a fost eliberată la orele

The ship was released at _____ *hours.*

Atașat vă transmitem o copie a Raportului de inspecție formularele A și B.

Enclosed please find a copy of the Report of inspection forms A & B.

Cu stimă,

Yours faithfully,

LINII DIRECTOARE PENTRU INSPECȚII EFECTUATE ÎN CONFORMITATE
CU CONVENȚIA **NR. 147/1976** PRIVIND STANDARDELE
MINIME LA BORDUL NAVELOR COMERCIALE

1. LINII DIRECTOARE PROCEDURALE

1.1. Introducere

Aplicarea completă și eficientă a standardelor prevăzute de Convenția nr. 147 este o sarcină pentru ANR și pentru navele cu pavilion român. Respectarea standardelor în vigoare depinde într-o mare măsură de verificările și inspecțiile efectuate atât înainte de intrarea navei în port, dar și în timpul operării ei. Conform convenției ILO 147, fiecare stat trebuie să joace un rol important, ca autoritate de FSC, asigurând aplicarea eficientă a prevederilor convențiilor ILO legate de controlul navelor statului pavilionului și prin aceasta descurajarea situațiilor de operare a navelor substandard.

2. LINII DIRECTOARE PENTRU IFSC

Următoarele linii directoare referitoare la condițiile de muncă la bordul navelor se bazează pe prevederile Convenției nr. 147, precum și pe alte convenții și articole din convențiile nominalizate în anexa Convenției nr. 147. Ele sunt menite să ghideze în general IFSC la inspectarea navelor sub pavilion român cu privire la standardele de siguranță, condițiile de viață și muncă la bord, de angajare a navigatorilor, incluzând protecția socială, așa cum sunt definite în Convenția nr. 147.

Fiecare dintre subiecte relatate în liniile directoare prezentate mai jos începe cu un sumar al cerințelor de bază privind instrumentele relevante. Urmează indicațiile menite să fie în ajutorul IFSC în privința inspecțiilor și investigațiilor, dovezilor sau plângerilor privind neconformitatea cu standardele stabilite de prevederile Convenției **nr. 147**.

1. Dacă este primită o plângere provenind de la un membru al echipajului, o companie de comerț sau de la o altă persoană sau organizație interesată de siguranța navei aflată sub pavilion român, inclusiv sănătatea și siguranța echipajului, sau este obținută dovada că nava nu se conformează standardelor Convenției nr. 147, IFSC poate, în virtutea art. 4 din Convenția nr. 147, să investigheze cauzele privind neconformitatea cu prevederile Convenției nr. 147.

2. Liniile directoare detaliate aici pentru fiecare convenție din anexă sau pentru alte prevederi ale Convenției nr. 147 sunt destinate a veni în ajutorul IFSC la investigarea unor asemenea dovezi sau plângeri.

Pentru a determina dacă o navă aflată sub pavilion român se conformează prevederilor unei convenții din anexa Convenției nr. 147, IFSC va trebui să decidă dacă standardul de conformare aplicabil se încadrează ca "deplin" sau "echivalent substanțial".

3. Dacă în liniile directoare se face referire la cerința de conformare cu convenția nominalizată în anexa Convenției nr. 147, o notă de subsol atrage atenția IFSC asupra standardului conformării (dacă e "deplină" sau "echivalent substanțial");.

4. În situația în care există legislație națională anume aplicabilă navelor aflate sub pavilion roman, iar standardele acestei legislații depășesc cerințele unei prevederi sau prevederile Convenției nr. 147, IFSC se va conforma legislației naționale.

5. Ca urmare a investigației sale, IFSC poate de asemenea:

a) să întocmească un raport;

b) să ceară ca oricare din deficiențele de la bord care în mod evident periclitizează siguranța navei ori siguranța sau sănătatea echipajului să fie remediate.

6. Înainte de a lua astfel de măsuri pentru a remedia asemenea deficiențe, IFSC trebuie să notifice imediat ANR.

7. IFSC nu trebuie să rețină fără motiv o navă sau să o întârzie din cauza neconformării cu standardele cerute. Reținerea navei se va face pentru a se lua măsuri de a corecta necoformitățile numai când acestea periclitizează în mod clar siguranța navei ori siguranța sau sănătatea echipajului.

2.1. Vârsta minimă:

2.1.1. Cerințe de bază:

Anexa la Convenția nr. 147 conține mai multe Convenții ILO, după cum urmează:

- Convenția nr. 138/1973 - privind vârsta minimă de încadrare în muncă;
- Convenția nr. 58/1936 - privind vârsta minimă de încadrare în munca maritimă;
- Convenția nr. 7/1920 - privind vârsta minimă de încadrare în munca maritimă.

Statelor care au ratificat Convenția nr. 147 li se cere să aibă legi sau reglementări care să stabilească standarde care să fie substanțial echivalente cu prevederile oricărei dintre aceste trei convenții privitoare la vârsta minimă, fiind obligate să implementeze complet standardele corespunzătoare.

Convenția nr. 7/1920 privind vârsta minimă de încadrare în munca maritimă, 1920 (Nr. 7) solicită în esență ca nici un copil sub vârsta de 14 ani nu va fi angajat pe o navă maritimă. Excepție de la regulă sunt navele pe care sunt angajați membrii ai aceleiași familii, munca executată pe nava școală sau nave de instruire care sunt aprobate și supervizate de autoritatea statului pavilionului.

Comandantul va ține un registru cu toate persoanele sub 16 ani angajate la bordul navei sale.

Prevederile nr. 58/1936 Convenției privind vârsta minimă de încadrare în munca maritimă, (revizuite), 1936 (nr. 58) sunt similare dar stabilesc vârsta minimă la 15 ani. În plus, legile și reglementările naționale pot da certificate copiilor cu vârsta de peste 14 ani, care să le permită să fie angajați în cazuri autorizate de o autoritate națională, fiind acordată atenție sănătății și condiției fizice a copilului și beneficiul în viitor obținut de pe urma angajării copilului.

Convenția nr. 138/1973 privind vârsta minimă de încadrare în muncă, este un instrument general care se aplică tuturor muncitorilor indiferent de ocupație, solicită abolirea muncii prestate de copii și ridicarea progresivă a vârstei minime de angajare. Vârsta minimă de angajare nu va fi mai mică de 15 ani, cu excepția ca în anumite condiții naționale specifice, aceasta poate fi redusă la 14 ani. În cazul angajării, care poate prejudicia sănătatea, siguranța sau moravurile tinerilor, vârsta minimă nu va fi sub 18 ani, și poate coborî la 16, în anumite condiții prevăzute de convenție.

2.1.2. Procedurile de control

1. Dacă este primită o plângere de la un membru al echipajului, un sindicat sau orice persoană sau organizație ce este interesată de siguranța navei, inclusiv siguranța și sănătatea echipajului ei, sau dacă există vreo dovadă că nava nu se conformează standardelor stabilite.

IPSC trebuie să verifice dacă:

a) nici o persoană sub 14 sau 15 ani, în funcție de caz, nu este angajată la bordul navei (exceptând navele pe care sunt angajați numai membrii aceleiași familii);

b) contractele de angajare la bord, lista echipajului sau alt document similar care îi identifică pe toți membrii echipajului, arată că nici unul nu este mai mic de 14 sau 15 ani, după caz;

c) în ceea ce privește navele școală sau cele de instruire, orice muncă executată de persoane de la bord sub 14 sau 15 ani, în funcție de caz, este aprobată și supervizată de autoritatea statului pavilionului.

2. IFSC mai poate:

a) întocmi un raport adresat ANR.

b) solicita ca toate condițiile de la bord care sunt clar periculoase pentru siguranță și sănătate să fie corectate.

3. IFSC nu trebuie să rețină și să întârzie o navă fără motiv, din cauză că nu aceasta nu a îndeplinit standardele minime privind vârsta minimă de încadrare în muncă.

2.2. EXAMINAREA MEDICALĂ A NAVIGATORILOR

2.2.1. Cerințe de bază

Prevederile Convenției privind examinarea medicală a navigatorilor, ILO nr. 73/1946.

2.2.2. Procedurile de control

1. Dacă este primită o plângere de la un membru al echipajului, un sindicat sau orice persoană sau organizație ce este interesată de siguranța navei, inclusiv siguranța și sănătatea echipajului ei, sau dacă există vreo dovadă că nava nu se conformează standardelor stabilite de Convenția nr. 73, IFSC trebuie să:

a) compare certificatele medicale de la bord cu lista echipajului pentru a verifica dacă toți membrii echipajului au certificate;

b) examineze certificatele medicale pentru a le verifica autenticitatea și perioada de validitate. Dacă perioada de validitate a unui certificat expiră în cursul voiajului, certificatele trebuie considerate valabile până la sfârșitul voiajului.

c) confirme că certificatele medicale includ o atestare a auzului și a vederii satisfăcătoare și o distingere satisfăcătoare a culorilor pentru cei care au nevoie în munca lor.

d) confirme că nu există la bord persoane scutite de cerința certificatului medical care să fie o amenințare pentru celelalte persoane la bord. În cazuri nesigure, trebuie consultate autoritățile medicale competente românești.

2. Dacă la bord nici o persoană nu deține certificat medical, IFSC trebuie să constate dacă nu există altă dovadă legală a respectării cerințelor în privința examinării medicale. În această privință, trebuie consultate autoritățile medicale competente românești.

3. Dacă nu se obțin dovezi satisfăcătoare, IFSC poate cere ca persoanele vizate să se supună unui examen medical efectuat de un specialist sau de o altă persoană autorizată să elibereze un certificat medical, înainte de a permite navei să părăsească portul.

4. IFSC mai poate:

a) recomanda ca un raport să fie pregătit și adresat ANR;

b) cere ca toate condițiile de la bord care sunt clar periculoase pentru sănătate și siguranță să fie remediate.

5. IFSC nu trebuie să rețină sau să întârzie fără motiv o navă din cauză că nu îndeplinește standardele privind examinarea medicală. Trebuie luată în considerație posibilitatea reținerii navei, până la remedierea deficiențelor care înseamnă un pericol clar pentru siguranță și sănătate, în conformitate cu cerințele Convenției nr. 73.

2.3. CONTRACTELE DE ANGAJARE

2.3.1. Cerințe de bază

1. Convenția privind contractul de angajare al navigatorilor, 1926 (ILO nr. 22) enumeră diverse particularități referitoare la termenii de contract de muncă între armator sau comandantul navei și membrii echipajului. Acestea se aplică tuturor navelor maritime cu excepția navelor guvernamentale care nu sunt angajate în scop comercial, a navelor costiere, a celor de pescuit și de agrement, și a navelor mai mici de 100 TRB sau 300 metri cubi.

2.3.2. Procedurile de control

1. Dacă este primită o plângere de la un membru al echipajului, un sindicat sau orice persoană sau organizație ce este interesată de siguranța navei, inclusiv siguranța și sănătatea echipajului ei, sau dacă există vreo dovadă că nava nu se conformează standardelor stabilite de Convenția nr. 22, IFSC trebuie să constate dacă:

a) există contracte de muncă semnate;

b) articolele din contractul de muncă care specifică condițiile de angajare sunt disponibile echipajului, fiind afișate într-un loc la bordul navei ușor accesibil echipajului sau printr-o altă metodă adecvată.

2. Dacă IFSC stabilește că nu există vreun contract de muncă sau obține o dovadă clară sau primește o plângere că aceste articole nu se conformează cerințelor specificate de Convenția nr. 22, el poate:

a) să recomande întocmirea unui raport și adresarea acestuia ANR;

b) să ceară ca oricare dintre condițiile care periclitizează în mod clar siguranța sau sănătatea ca rezultat al neconformității cu Convenția nr. 22 să fie remediate.

2.4. INSTRUIREA PROFESIONALĂ

2.4.1. Cerințe de bază

Conform articolului 2 (e) al Convenției nr. 147, fiecare din statele care au ratificat convenția trebuie să se asigure că navigatorii angajați pe nave înregistrate pe teritoriul lor sunt instruiți și calificați conform îndatoririlor pentru care au fost angajați, având în vedere Recomandarea privind pregătirea profesională a navigatorilor din convenție.

2.4.2 Proceduri de control

1. Dacă a fost primită o plângere din partea unui membru al echipajului unui companii de comerț sau a unei alte persoane sau organizații interesată de siguranța navei, precum și de siguranța sau sănătatea echipajului navei, IFSC va trebui să ceară să-i fie arătate și să examineze actele, documentele sau înregistrările relevante referitoare la calificare și instruire, pe care legislația statului pavilionului le prevede să fie ținute la bordul navei.

2. Dacă o astfel de examinare arată că documentația de la bordul navei nu este conformă cu legislația statului pavilionului, IFSC poate:

a) să recomande întocmirea unui raport și adresarea acestuia către ANR;

b) să ceară ca toate condițiile de la bord care periclitizează evident siguranța sau sănătatea ca rezultat al neconformării cu legislația statului pavilionului să fie remediate.

3. Înainte de a se lua măsuri pentru a remedia astfel de condiții, IFSC va trebui să notifice imediat ANR.

4. IFSC va trebui să nu rețină nejustificat sau să întârzie nava ca urmare a unei deficiențe privind instruirea profesională.

2.5. COMPETENȚA OFIȚERILOR

2.5.1. Cerințe de bază

Convenția nr. 53/1936 privind brevetele de capacitate ale ofițerilor, se aplică tuturor navelor angajate în navigația maritimă, exceptând navele guvernamentale neangajate în comerț precum și

navele din lemn de construcție simplă. De asemenea, legile sau regulile naționale pot acorda excepții navelor având mai puțin de 200 TRB.

2.5.2. Proceduri de control

1. Dacă este primită o plângere din partea unui membru al echipajului, o companie de comerț sau o altă persoană sau organizație interesată în siguranța navei, incluzând siguranța și sănătatea echipajului sau, sau dacă există dovezi că nava nu se conformează standardelor cerute de cele două articole relevante ale Convenției nr. 53, IFSC va trebui:

a) să stabilească dacă există la bord dovezi că persoanele definite drept comandant, șef mecanic, ofițer de cart posedă brevete/certificate de competență valabile și care sunt eliberate sau aprobate de statul pavilionului, și dacă aceste certificate corespund funcțiilor deținute de aceste persoane, luând în considerare tipul și mărimea navei respective, zonele în care navighează precum și timpul și puterea mașinilor de propulsie;

b) să stabilească, în cazul navelor sub 200 TRB ai căror comandanți și ofițeri nu dețin brevetele/certIFICATELE menționate anterior, dacă legile naționale ale statului pavilionului acordă o excepție sau o scutire de la cerința ca acești membri ai echipajului trebuie să posedă un brevet/certificat de competență.

c) să determine, având în vedere navele cărora li se solicită să aibă la bord personal certificat, dar care nu au brevete/certificate de competență la bord, modul în care se respectă cerința pentru astfel de brevete/certificate.

2. IFSC mai poate:

a) să recomande întocmirea unui raport și adresarea acestuia ANR;

b) să ceară ca toate condițiile de la bord care periclitizează evident siguranța sau sănătatea ca rezultat al neconformării cu legislația statului pavilionului să fie remediate.

3. Înainte de a se lua măsuri pentru a remedia astfel de condiții, IFSC va trebui să notifice imediat ANR.

4. Judecând dacă o navă trebuie reținută, IFSC trebuie să ia în considerare circumstanțele cazului aflat în discuție, cum ar fi:

- dacă deficiența creează un pericol clar pentru siguranța navei sau a vieții la bord;
- durata și natura voiajului;
- mărimea, tipul și echipamentul tehnic al navei;
- natura mărfii.

5. IFSC nu trebuie să rețină sau să întârzie fără motiv o navă din cauză că nu îndeplinește cerințele de competență ale ofițerilor. Dacă există neconformități ca cele prevăzute la art. 3 și 4 al Convenției nr. 53 care înseamnă un pericol clar pentru siguranță și sănătate, trebuie luată în considerare posibilitatea reținerii navei până se fac remediile.

2.6. ALIMENTAȚIA ECHIPAJULUI ȘI SERVIREA MESEI

2.6.1. Cerințe de bază

1. Convenția **nr. 68/1946** privind alimentația echipajului și servirea mesei la bordul navei prevede standardele minime în ceea ce privește furnizarea de hrană și de servicii pentru echipajele navelor. Se aplică tuturor navelor maritime care sunt angajate în transportul de marfă sau de pasageri, în scopuri comerciale.

2.6.2 Procedurile de control

1. Dacă este primită o plângere de la un membru al echipajului, un sindicat sau orice persoană sau organizație care este interesată de siguranța navei, inclusiv siguranța și sănătatea echipajului acesteia, sau dacă există vreo dovadă că nava nu se conformează standardelor stabilite de articolul 5 al Convenției nr. 68, IFSC trebuie:

a) să-și formeze o impresie generală asupra standardelor menținute și a deficiențelor, examinând dosarele aflate la dispoziție ale inspecțiilor periodice ale serviciilor de servire a mesei la bordul navelor, executate fie de autorități competente de la uscat, fie de personalul navei desemnat;

b) să inspecteze vizual condiția rezervelor de hrană și de apă potabilă, precum și aranjamentul general și curățenia depozitelor de hrană ale bucătăriilor, sălilor de mese și alte spații ale compartimentului bucătărie la bord, inclusiv măsurile de prevenire a contaminării mâncării și apei și procedurile de îndepărtare a deșeurilor;

c) să observe standardul de operare și întreținerea fizică a ventilației, încălzirii, iluminării și a sistemelor de apă legate la compartimentul bucătărie; echipamentul bucătăriei și a sălii de mese, camerele de refrigerare și alte echipamente ale compartimentului bucătărie.

2. IFSC mai poate:

a) să recomande întocmirea unui raport și adresarea acestuia către ANR;

b) să ceară ca toate condițiile de la bord care periclitează evident siguranța sau sănătatea, ca rezultat al neconformității cu reglementările legale în vigoare, să fie remediate și să ceară consilierea autorității medicale competente românești. Mostre de mâncare și de apă suspecte pot fi testate într-un laborator de la uscat.

3. Înainte de a se lua măsuri pentru a remedia astfel de condiții, IFSC va trebui să notifice imediat pe comandantul navei.

4. IFSC nu trebuie să rețină sau să întârzie fără motiv o navă din cauză că nu îndeplinește standardele privind alimentația echipajului și servirea mesei. Trebuie luată în considerație posibilitatea reținerii navei până se fac remediile, doar dacă neconformarea cu cerințele articolului 5 al Convenției nr. 68, care pot însemna un pericol clar pentru siguranță și sănătate.

2.7. CAZAREA ECHIPAJULUI

Convenția nr. 92/1949 privind cazarea echipajelor (revizuită), se aplică tuturor navelor maritime de 500 TRB sau mai mult, cu propulsare mecanică, cu excepția remorcherelor, velierelor și a navelor angajate în pescuit, vânătoare de balene sau în scopuri similare, cu condiția că se va aplica acolo unde este cazul, navelor între 200 și 500 TRB și a navelor angajate în vânătoare de balene și scopuri similare. De asemenea, conține prevederi detaliate privind standardele minime de localizare, construcție, aranjare, echipare a cabinelor la bordul navelor, inclusiv dormitoare, grupurile sanitare, sălile de mese și de spital. În termenii Convenției nr. 147, amenajările pentru viața la bord trebuie să se conformeze standardelor minime stabilite de Convenția nr. 92.

2.7.1. Cerințe de bază:

1. Localizarea, căile de acces, structura și amenajările în funcție de alte spații ale cabinelor echipajului trebuie să asigure o securitate corespunzătoare, o protecție împotriva factorilor meteorologici și marini, precum și împotriva căldurii, frigului, zgometelor puternice sau mirosuri provenind din alte spații.

2. Sursele de aburi și tubulaturile de evacuare, pentru vinciuri și echipamentele similare nu trebuie să treacă prin cabinele echipajului, iar dacă din punct de vedere tehnic este posibil, nici prin coridoarele care duc spre cabinele echipajului; în locurile prin care totuși traversează aceste coridoare, trebuie să fie izolate corespunzător.

3. Cabinele echipajului trebuie prevăzute cu un sistem de drenaj corespunzător.

4. Trebuie oferit un sistem adecvat de aerisire. Acesta trebuie să fie capabil să mențină aerul într-o condiție satisfăcătoare și să asigure mișcarea suficientă a aerului în toate condițiile de vreme și de climă.

5. Trebuie să fie prevăzut un sistem adecvat de încălzire al cabinelor echipajului, cu excepția navelor care navighează exclusiv în zona tropicelor și a Golfului Persic. Acest sistem se va baza pe aburi, apă fierbinte, aer cald sau electricitate. Radiatoarele sau alte aparate de încălzit vor fi plasate și, când e necesar, astfel acoperite încât să se evite vreun eventual pericol sau disconfort pentru ocupanții cabinelor.

6. Cabinele echipajului vor fi iluminate corespunzător. În situația în care cabinele nu pot fi iluminate adecvat pe cale naturală, va fi prevăzut un sistem de iluminare artificială corespunzător. În cabinetele de dormit se va instala câte o veioză/lampă de citit la capătul fiecărei cușete.

2.7.2. CABINELE DE DORMIT

1. Cabinele de dormit vor fi situate deasupra liniei de încărcare, la centrul navei sau la pupă. În cazuri excepționale, când orice altă localizare nu este rezonabilă sau nu este practică, cabinetele de dormit vor fi situate în partea dinspre provă a navei, dar în nici un caz înaintea peretelui de coliziune.

2. Suprafața de podea alocată fiecărui marinar în cabinetele de dormit nu trebuie să fie mai mică de:

- 1,85 m² pentru navele sub 800 TRB;
- 2,35 m² pentru navele având între 800 și 3000 TRB;
- 2,78 m² pentru navele de peste 3000 TRB.

În cazul navelor de pasageri în care în fiecare cabină vor fi mai mult de patru marinari, spațiul minim de podea pentru fiecare persoană poate fi 2,22 m².

3. Nu trebuie să existe nici un fel de deschidere directă între cabinetele de dormit și spațiile alocate încărcăturii, instalațiilor de încărcare, bucătării, lampisterii, magazii de pe punte sau din interior, grupuri sanitare sau closete. Porțiunile din pereții care separă astfel de locuri de cabinetele de dormit, precum și pereții exteriori trebuie să fie construiți din oțel sau alt material aprobat, și vor fi etanși la apă și gaze.

4. În cabinetele de dormit spațiul dintre punți (între podea și tavan) va fi de minim 190 cm.

5. Pentru fiecare cabină de dormit se va marca clar într-un loc vizibil numărul maxim de persoane care o vor ocupa după cum urmează:

- ofițerii conducând un compartiment, ofițerii de punte, ofițerii mecanici și ofițerii sau operatorii radiotelegrafiști: o persoană într-o cabină;
- alți ofițeri sau nebrevețați: când e posibil, câte o persoană într-o cabină, dar în nici un caz mai mult de două persoane într-o cabină;
- alți marinari: când e posibil, două sau trei persoane într-o cabină, dar în nici un caz mai mult de patru persoane, exceptând cazul unor anumite nave de pasageri când se permit până la zece persoane într-o cabină.

6. Referitor la cușetele de dormit vor fi prevăzute următoarele standarde:

- a) membrii echipajului vor dispune de cușete individuale;
- b) cușetele nu vor fi așezate una lângă alta astfel încât accesul la una dintre ele să se facă trecând peste cealaltă;
- c) cușetele nu vor fi așezate pe mai mult de două rânduri; în cazul cușetelor așezate în lungul navei, trebuie să existe un singur rând de cușete acolo unde există o sursă de iluminare pe peretele lateral deasupra fiecărei cușete. Cușetele inferioare de pe un eventual rând dublu trebuie să fie la minim 30 cm deasupra podelei;
- d) dimensiunile minime ale unei cușete trebuie să fie de 190 cm X 68 cm;

e) fiecare cușetă trebuie să aibă arcuri sau o saltea cu arcuri, precum și o saltea. Nu trebuie folosite saltelele cu umpluturi de paie sau alte materiale pasibile să adăpostească rozătoare.

7. Fiecare cabină de dormit trebuie să fie prevăzută cu o masă sau un birou, o oglindă și un dulăpior de toaletă, un raft de cărți, cuier și un dulap de haine (sau un spațiu echivalent) pentru fiecare din ocupanții cabinei.

2.7.3. SĂLILE DE MESE ȘI SPAȚIILE DE RECREERE

1. Trebuie să existe o sală de mese având dimensiunile, echipamentul (mese și scaune suficiente) pentru numărul de persoane posibil să-l folosească în orice moment.

2. Sălile de mese trebuie să se afle departe de cabinele de dormit și cât mai aproape posibil de bucătărie.

3. Trebuie să existe un spațiu sau spații de recreare pe una din punțile deschise la care echipajul să aibă acces în afara programului de lucru, aceste spații trebuie să aibă o suprafață corespunzătoare ținând cont de mărimea navei și a echipajului. Pentru navele care navighează în mod regulat în zona tropicelor sau în Golful Persic, aceste spații trebuie acoperite pentru protecția împotriva radiațiilor solare.

4. Trebuie să existe astfel de spații de recreare pentru ofițeri și pentru marinari, amplasate și dotate cu mobilier într-un mod corespunzător.

2.7.4. GRUPURILE SANITARE

1. Trebuie să existe un număr minim de W.C.-uri individuale, după cum urmează:

- pentru navele sub 800 TRB: trei
- pentru navele având între 800 și 3000 TRB: patru
- pentru nave peste 3000 TRB: șase

2. La navele unde ofițerii sau operatorii radiotelegrafiști au cabine situate într-o poziție izolată, trebuie să existe grupuri sanitare în apropiere sau plasate adiacent.

3. Pentru membrii echipajului care dețin cabine în care există grupuri sanitare individuale acestea vor fi dotate după cum urmează:

- baie sau un duș la fiecare 8 persoane sau mai puțin;
- un W.C. pentru 8 persoane sau mai puțin;
- o chiuvetă de spălat pentru 6 persoane sau mai puțin.

Atunci când numărul de persoane într-un grup este depășit cu o jumătate de persoană, acest surplus poate fi ignorat.

4. Instalațiile sanitare trebuie să respecte următoarele cerințe:

a) podelele să fie făcute din material durabil, ușor de curățat, impermeabil și uscat;

b) suficient luminate, încălzite, aerisite;

c) apă caldă și rece proaspătă în toate spațiile destinate spălării;

d) W.C.-urile situate în apropiere, dar separate de dormitoare;

e) W.C.-urile aerisite cu aer curat independent de orice altă parte a camerelor echipajului;

f) W.C.-urile prevăzute cu un flux abundent de apă, disponibil tot timpul și controlat independent;

g) W.C.-urile multiple în toate compartimentele, suficient izolate pentru a asigura intimitatea;

h) țevile de evacuare de dimensiuni adecvate, și construite astfel încât să minimalizeze riscul obstrucției și să faciliteze curățarea.

5. Navele de 500 TRB și mai mult cu excepția remorcherelor, vor fi echipate cu instalații de spălare și uscare a hainelor.

6. Echipamentele pentru spălarea hainelor include chiuvete care vor fi instalate în spațiile de spălare, cu o rezervă adecvată de apă proaspătă caldă și rece sau cu mijloace de încălzire a apei.

7. Echipamentele de uscare a hainelor vor fi prevăzute într-un compartiment separat de dormitoare și de sălile de mese, adecvat aerisite și încălzite și echipate cu mijloace de atârnat a hainelor.

8. Vor exista încăperi suficient și adecvat aerisite pentru uscarea hainelor de protecție. Acestea vor fi în afară, dar convenabil față de dormitoare.

2.7.5. PROTECȚIA SĂNĂTĂȚII

1. Orice navă fără medic la bord va avea un dulăpior cu medicamente cu instrucțiuni pe înțeles.

2. Pe nave de 500 TRB și mai mari, cu excepția remorcherelor, cu un echipaj de 15 oameni și mai mult, și cu un voiaj cu o durată mai mare de 3 zile, altul decât voiaj de coastă, o cabină specială pentru infirmerie va fi convenabil aranjată astfel încât accesul să fie ușor la ea, iar ocupanții să fie cazați confortabil și să poată primi atenția cuvenită pe orice tip de vreme.

3. Amenajarea intrării, al cușetelor, luminii, aerisirii, încălzirii și rezervei de apă trebuie să asigure confortul și să faciliteze tratamentul ocupanților.

4. Numărul paturilor va fi stabilit de autoritățile statului pavilionului.

5. Grupul sanitar va fi destinat exclusiv ocupanților spitalului, ca parte a acestuia sau în apropierea sa.

6. Spitalul nu va fi folosit decât în scopuri medicale.

7. La navele ce trec frecvent prin porturi unde există infecții datorate țânțarilor, vor exista prevederi pentru a proteja echipajul de țânțari.

8. Cabinele destinate infirmeriei vor fi menținute curate, fără rezerve de hrană și bagaje ce nu aparțin ocupanților.

9. Navele care navighează la tropice sau în Golful Persic vor fi echipate cu acoperișuri de pânză deasupra punților expuse, deasupra cabinelor de locuit și deasupra spațiului sau spațiile de pe puntea de promenadă.

10. Cabinele echipajului vor fi inspectate cel puțin o dată pe săptămână de un ofițer de pe navă, iar rezultatele unor asemenea inspecții vor fi înregistrate.

2.7.6. Procedurile de control

1. Dacă este primită o plângere de la un membru al echipajului, un sindicat sau orice persoană sau organizație ce este interesată de siguranța navei, inclusiv siguranța și sănătatea echipajului ei, sau dacă există vreo dovadă că nava nu se conformează standardelor stabilite de Convenția nr. 92, IFSC trebuie să:

a) examineze rezultatele înregistrate, dacă există, ale inspecțiilor săptămânale ale cabinelor echipajului efectuate de un membru al echipajului de pe navă, așa cum este cerut de Convenția nr. 92 pentru a-și forma o impresie generală despre standardele menționate și deficiențele anterioare;

b) va inspecta condițiile existente și standardul de întreținere a cabinelor echipajului; va fi acordată o atenție deosebită încălzirii; sistemelor de aerisire și iluminare; W.C.-urilor comune și echipamentelor de spălare; stării instalațiilor și a accesoriilor, controlului insectelor și rozătoarelor. Trebuie acordată o atenție specială problemelor constatate deficitare, sau care au constituit motiv de plângere din partea echipajului sau a vreunei persoane sau organizații interesate de sănătatea și siguranța echipajului. Trebuie amintit că adesea este dificil, pentru navele mai mici de 500 TRB să respecte complet standardele menționate mai sus.

2. IFSC mai poate:

a) obține sfatul autorităților medicale competente românești în aprecierea importanței deficiențelor găsite și determinarea acțiunii de remediere în consecință;

b) să recomande întocmirea unui raport și adresarea acestuia către ANR, să ceară ca toate condițiile de la bord care periclitează evident siguranța sau sănătatea să fie corectate, ca rezultat al neconformității cu reglementările legale în vigoare.

3. Înainte de se lua măsuri pentru a remedia astfel de condiții, IFSC va trebui să notifice imediat comandantul/operatorul/armatorul.

4. IFSC nu va reține sau întârzia nava fără motiv. Va trebui avută în vedere reținerea numai în cazuri în care sănătatea sau siguranța echipajului este serios pusă în pericol (de ex. Cușetele aflate în fața peretelui de coliziune, W.C.-uri nefuncționale, sisteme de ventilație defecte etc.)

2.8. DURATA MUNCII NAVIGATORILOR ȘI ECHIPAJUL NAVELOR

2.8.1. Cerințe de bază:

În articolul 2 (a) al Convenției **nr. 147**, tuturor statelor ce au ratificat convenția li se cere să se asigure că navigatorii angajați la bordul navelor înregistrate pe teritoriile lor sunt apărați de legi și reglementări privitoare la durata muncii și efectivul echipajului.

Prin ratificarea Convenției **nr. 180/96** privind durata muncii navigatorilor și echipajul navelor românești se obligă să respecte prevederilor ce decurg din această convenție.

Limitele duratei muncii sau odihnei vor fi după cum urmează:

a) numărul maxim de ore de muncă nu va fi depăși:

(i) 14 ore pe o perioadă de 24 de ore;

(ii) 72 de ore pe o perioadă de 7 zile;

sau

b) numărul minim de ore de odihnă nu va fi mai mic de:

(i) 10 ore pe o perioadă de 24 de ore;

(ii) 77 de ore pe o perioadă de 7 zile.

Orele de odihnă nu pot fi împărțite în mai mult de două perioade, dintre care una fiind de cel puțin 6 ore, și intervalul dintre perioadele consecutive de odihnă nu va depăși 14 ore.

Apelurile, exercițiile privind stingerea incendiilor și cele de salvare, precum și rolurile prevăzute de legislația națională și de convențiile internaționale aplicabile vor fi efectuate astfel încât să reducă la minimum perturbarea perioadelor de odihnă și să nu provoace oboseală.

2.8.2. Procedurile de control

1. Dacă este primită o plângere de la un membru al echipajului, un sindicat sau orice persoană sau organizație ce este interesată de siguranța navei, inclusiv siguranța și sănătatea echipajului ei, sau dacă există vreo dovadă că navă nu respectă reglementările statului pavilionului în privința cerințelor minime privind durata muncii și efectivul echipajului, IFSC trebuie, în conformitate cu procedurile de FSC, să desfășoare o investigație la bord.

2. Desfășurând această investigație, IFSC trebuie să ceară să-i fie arătate și să examineze documente, certificate și hârtiile, inclusiv dosarele echipajului, care pot fi ținute la bord în legătură cu durata muncii și efectivul echipajului la navă.

3. IFSC trebuie să se asigure că există afișat, într-un loc ușor accesibil, un tabel care să cuprindă organizarea muncii la bordul navei, care va conține pentru fiecare funcție cel puțin:

a) programul serviciului pe mare și al serviciului în port.

b) numărul maxim de ore de muncă sau numărul minim de ore de odihnă, prevăzut de legislația, de regulamentele sau de contractele de muncă în vigoare.

4. În particular, IFSC trebuie să ceară să vadă orice document eliberat de statul de ANR, relevant pentru echipajul minim de siguranță de la navă.

5. IFSC trebuie să stabilească dacă:

a) echipajul minim al navei nu respectă cerințele minime și că nici o dispensă nu a fost obținută de la ANR, sau

b) nu sunt documente la bord sau disponibile relevante pentru cerințele echipajului minim de siguranță, atunci poate decide, pe baza judecății sale profesionale, că echipajul minim prezintă un pericol clar pentru siguranța navei sau pentru siguranța și sănătatea echipajului, și poate cere ca deficiența să fie remediată. Determinând că un asemenea pericol există, IFSC poate acorda atenție orelor de lucru cerute pentru ca echipajul să opereze nava în siguranță, și va lua măsuri care pot să includă interzicerea plecării din port a navei până când deficiențele constatate nu au fost remediate și navigatorii nu sunt suficient de odihniți.

6. IFSC poate, de asemenea, să întocmească un raport care este adresat ANR.

7. Înainte de a se lua măsuri pentru a remedia astfel de condiții, IFSC va trebui să notifice imediat comandantul/operatorului/armatorului.

8. IFSC nu trebuie să rețină sau să întârzie fără motiv o navă din cauza unei deficiente privind durata muncii navigatorilor și efectivul echipajului.

2.9. PREVENIREA ACCIDENTELOR DE MUNCĂ

Standardele minime în ceea ce privește prevenirea accidentelor în care sunt implicați navigatorii au fost stabilite de Convenția **nr. 134/1970** privind prevenirea accidentelor navigatorilor și se aplică tuturor navelor, altele decât cele de război, angajate în navigația maritimă. În esență, acest instrument cere guvernelor ce au ratificat convenția să ia toate măsurile necesare pentru a se asigura că toate accidentele de muncă sunt adecvat raportate și investigate, și că se țin statistici ale accidentelor care sunt analizate, și că se întreprind investigații pentru a afla cauzele și circumstanțele accidentelor de muncă. Printre alte prevederi, convenția cere numirea unui membru al echipajului responsabil, sub autoritatea comandantului, de prevenirea accidentelor și de instruirea navigatorilor privind prevenirea accidentelor și de protecție a sănătății.

2.9.1. Cerințe de bază:

Două articole specifice, nr. 4 și 7 ale Convenției **nr. 134** trebuie aplicate în termenii Convenției **nr. 147**:

Articolul 4, după cum urmează:

1. Prevederile privind prevenirea accidentelor de muncă vor fi stabilite prin legi sau reglementări, coduri de practică sau alte mijloace adecvate.

2. Aceste prevederi se vor referi la prevederile generale privind prevenirea accidentelor și protecția sănătății care se pot aplica muncii navigatorilor, și vor specifica măsurile pentru prevenirea accidentelor care sunt specifice muncii pe mare.

3. În particular, aceste prevederi vor acoperi următoarele subiecte:

- a) prevederi generale și de bază;
- b) elemente de structură ale navei;
- c) mașini;
- d) măsuri speciale de siguranță pe și sub punte;
- e) echipamente de încărcare și descărcare;
- f) prevenirea și combaterea incendiului;
- g) ancore, lanțuri și parâme;
- h) marfa periculoasă și balast;
- i) echipament individual de protecție pentru navigatori.

Articolul 7, după cum urmează:

Trebuie făcută o prevedere pentru numirea în cadrul echipajului a unei persoane potrivite sau mai multe, sau a unui comitet responsabil de prevenirea accidentelor, aflat sub autoritatea comandantului.

1. Dacă este primită o plângere de la un membru al echipajului, un sindicat sau orice persoană sau organizație ce este interesată de siguranța navei, inclusiv siguranța și sănătatea echipajului ei, sau există dovezi că există condiții la bord care pot submina direct eforturile de prevenire a accidentelor în care pot fi implicați navigatorii în timpul lucrului sau a orelor suplimentare, IPSC trebuie să efectueze o inspecție la navă.

2. Desfășurând această inspecție, IFSC poate cere să i se arate copii ale legilor, reglementărilor pavilionului în privința celor 9 domenii de prevenire a accidentelor de muncă ale navigatorilor specificate în Convenția nr. 134. IFSC trebuie, de asemenea, să se confirme de existența unei persoane corespunzătoare, sau mai multe, sau a unui comitet responsabil de prevenirea accidentelor aflat sub autoritatea comandantului.

3. IFSC va trebui să desfășoare o inspecție generală a navei, acordând o atenție deosebită zonelor de lucru și altor spații frecventate de membrii echipajului în privința celor 9 zone. De aceea, inspecția va trebui să urmărească anumite aspecte, cum sunt cele exemplificate, după cum urmează:

a) Generalități și prevederi de bază:

- existența și valabilitatea oricăror certificate și înregistrări care se referă la echipamentele și instalațiile navei de care pot depinde siguranța și sănătatea echipajului, precum și respectarea tuturor cerințelor naționale ale statului pavilionului privind protecția navigatorilor împotriva accidentelor și fenomenelor care pot periclita sănătatea;

- importanța esențială a păstrării ordinii în prevenirea accidentelor în rândul personalului, eliminarea pericolelor de incendiu și evitarea oricăror condiții de la bord capabile să pericliteze sănătatea navigatorilor;

- asigurarea unui iluminat adecvat și ventilarea tuturor spațiilor de la bord unde oamenii pot lucra sau folosi acele spații;

- afișarea de anunțuri corespunzătoare și semne de avertizare acolo unde poate exista un pericol deosebit, mai ales în zonele unde fumatul este interzis sau unde trebuie purtat sau folosit echipament de protecție;

- controlul, repararea, izolarea și îndepărtarea tuturor defecțiunilor din echipamente și instalațiile navei care pot fi găsite și raportate de membrii echipajului, și care pun în pericol sănătatea și siguranța sau dotările corespunzătoare care să asigure o operare în siguranță până când astfel de defecțiuni sunt remediate.

b) Elemente de structură ale navei:

- asigurarea de mijloace sigure de acces către/și prin navă, precum și integritatea corespunzătoare a scărilor, punților, parapetelor, grilajelor, balustradelor etc;

- detectarea oricăror fisuri, ruginiri sau coroziunii a articolelor din metal sau alte defecțiuni, cum ar fi reparațiile necorespunzătoare din structura navei, care periclitează personalul;

- integritatea și poziționarea scărilor din zona cabinelor echipajului, acordând o atenție deosebită oricăror situații de siguranță referitor la saulele de la balustrade, trepte, elementelor de greument rulante sau suspendate; starea capacelor de magazie, minginiilor, a ușilor și a altor închideri etanșe la apă, acordând o atenție deosebită elementelor de montare și etanșare lipsă, stricate sau necorespunzătoare;

- protecția tuturor capacelor și deschiderilor din punte asigurată de ramele gurilor de magazii de o înălțime corespunzătoare sau de un aranjament corespunzător al catargelor, balustradelor, lanțurilor sau barelor de metal.

c) Instalații

- funcționarea defectuoasă, reparațiile proaste sau incapacitate de operare a oricăror instalații sau echipamente, inclusiv instrumente, având implicații pentru sănătatea sau siguranța echipajului;

- absența sau instalarea necorespunzătoare a dispozitivelor de protecție încastrate, cum ar fi balustradele, grilajele sau apărătorile, pentru părți mobile ale instalațiilor și echipamentelor mecanice și electrice care prezintă un pericol pentru personal;

- asigurarea învelișurilor de protecție a unor elemente cum sunt tubulaturile pentru abur, tecile de evacuare și evacuările compresorului care, din cauza poziției și a temperaturii de operare, creează un pericol pentru siguranță;

- scurgerile și acumularea de hidrocarburi în santine sau în tancurile superioare, sau scurgerile în spațiile de evacuare a gazelor sau boilere, motoare diesel, conducte de ventilație și tubulaturi de evacuare;

- starea și funcționarea corespunzătoare a echipamentelor de telecomandă cum sunt tijele de acționare la distanță a valvelor de siguranță, dispozitivelor de închidere rapidă, alarme și alte dispozitive de siguranță.

d) Măsuri speciale de siguranță pe punte și sub punte:

- orice avarii, defecțiuni sau defecțiuni ascunse la vinciuri, vinciuri de ancoră, cabluri, lanțuri, plăci cu ochiuri, tacheți, etc.

- înnoirea tuturor anunțurilor esențiale de avertizare, vopsirea în culori puternic vizibile a obstrucțiilor de pe punte sau aflate la înălțimea capului care periclitează personalul;

- întreținerea corespunzătoare a suprafețelor nealunecoase de pe treptele scârilor, platforme și zone de lucru de pe punte și sub punte;

- întreținerea cablurilor electrice portabile, ventilatoarelor, sculelor pneumatice și electrice, burghiilor, echipamentelor de vopsit cu spray, ciocanelor de mașagonit și a altor echipamente de acest fel folosite în mod frecvent de personal;

- obstrucții pe punți sau în magazii sau spații de acces unde personalul trebuie să muncească sau să treacă, și care pot cauza alunecări, împiedicări sau căderi.

e) Echipamente de încărcare și descărcare:

- starea parâmelor, cablurilor, scripeților, sapanelor, lanțurilor și a altor articole ale instalațiilor de manevră folosite în operațiuni de ridicare;

- existența la bord a oricăror registre ale instalațiilor de ridicare și articolelor instalațiilor de manevră care să indice testele, examinările și inspecțiile realizate periodic pentru a stabili siguranța în operare de către ANR;

- înscrierea lizibilă a capacității de ridicare în siguranță pe echipamentele de încărcare și descărcare, în special pe brațele bigilor, vinciurilor, scripeților și alte dispozitive de manevră;

- prezența și instalarea corespunzătoare a instalațiilor de protecție încastrate, întrerupătoarelor limitatoare, întrerupătoarelor de supraîncărcare, indicatoare de limite operaționale, dispozitivelor de avertizare etc. pentru a proteja personalul de porțiuni periculoase ale echipamentelor sau de accidente implicând utilizarea acestor echipamente;

- dovada curățirii și lubrifierii corespunzătoare a echipamentelor și instalațiilor care necesită acestea, pentru a se evita accidentările.

f) Prevenirea și combaterea incendiilor:

- existența și întreținerea corespunzătoare a echipamentelor de prevenire, detecție și stingere a incendiilor, a aparatelor de respirat și a altor echipamente de siguranță folosite în prevenirea și stingerea incendiilor, în conformitate cu regulile stabilite de statul pavilionului;

- acoperirea corespunzătoare a luminilor portabile pentru a preveni spargerea bulbilor care le protejează sau contactul lor cu materiale combustibile;

- potrivirea corespunzătoare a acoperitorilor proiective încastrate, capacelor etc. ale echipamentelor și tubulaturilor care prezintă un pericol de incendiu din cauza scurgerilor, rupturilor, avariilor mecanice, căldurii excesive sau neglijenței în utilizare;

- păstrarea ordinii în cabinele echipajului, magaziile de pe punte, din compartimentul mașini sau aparținând bucătăriei, camera cârmei, magazii de pituri sau alte spații asemănătoare, pentru a se asigura evitarea situațiilor care prezintă un pericol de izbucnire a unui incendiu;

- afișarea clară a listelor cu rolurile de incendiu ale echipajului, și dovada desfășurării periodice a unor asemenea exerciții, în timpul cărora se va utiliza echipamentul care e folosit într-o situație de urgență.

(g) Ancore, lanțuri și parâme:

- starea ancorelor, lanțurilor și parâmelor pentru a se asigura că nu sunt afectate în vreun fel și prezintă pericole pentru siguranță;

- asigurarea corespunzătoare a ancorelor și parâmelor prin stope sau alte dispozitive adecvate;

- starea de depozitare corespunzătoare a parâmelor de acostare pentru a se asigura lipsa defecțiunilor sau expunerea lor la condiții de natură să ducă la deteriorarea lor;

- dovada testării periodice a vinciurilor, ancorelor și a parâmelor, în conformitate cu cerințele statului pavilionului;

- folosirea anumitor tipuri de parâme având caracteristici deosebite pentru altă folosință decât cea menționată.

(h) Mărfuri periculoase și balast:

- asigurarea la bord a mijloacelor de detecție a prezenței gazelor dăunătoare sau toxice sau a deficienței de oxigen în orice tanc sau compartiment în care trebuie să intre personalul;

- asigurarea promptă a informațiilor și instrucțiunilor de siguranță pentru membrii echipajului care trebuie să manevreze încărcături conținând substanțe periculoase, care să se refere la natura substanțelor și practicile și precauțiile în operarea lor în siguranță;

- existența la bord a oricărui ghid de prim-ajutor medical în cazul accidentelor implicând substanțe chimice sau alte mărfuri periculoase, așa cum prevede cerința din regulile naționale;

- verificarea stării tubulaturilor, sistemelor și valvulelor pentru marfă și balast, inclusiv sitele para-scânteii, pentru a se descoperi deteriorările, funcționările defectuoase, componentele lipsă etc. care ar putea duce la accidente periclitanț sănătatea și siguranța personalului;

- conformarea cu regulamentele naționale ale statului pavilionului în privința depozitării și transportului mărfurilor periculoase.

(i) Echipamentele de protecție individuală:

- disponibilitatea la bord într-un număr suficient a echipamentelor de protecție individuală a personalului, cum ar fi ochelarii de protecție, scuturile faciale, căști de protecție, mănușile, antifonanele pentru urechi, filtrele de respirat împotriva inhalăției prafului, aparatele de respirat, hamurile și centurile de siguranță; existența la bord a echipamentelor speciale de îmbrăcăminte cerute la bordul navelor care transportă substanțe chimice și alte substanțe prezentând un pericol deosebit;

- asigurarea promptă către echipaj a instrucțiunilor pentru folosirea corespunzătoare a echipamentului de protecție individuală;

- utilizarea, întreținerea și depozitarea corespunzătoare a echipamentului de protecție individuală pentru a se asigura funcționarea lui eficientă;

- conformarea echipajului navei cu regulamentele sau liniile directoare stabilite de autoritățile competente ale statului pavilionului în ceea ce privește utilizarea echipamentului individual de protecție.

4. IPSC trebuie să se asigure de faptul că cel puțin o persoană sau un comitet a fost însărcinat să fie responsabil, sub autoritatea comandantului, cu măsurile de prevenire a incendiilor, așa cum o cere articolul 7 din Convenția **nr. 134**. Informațiile importante se pot referi la existența documentelor sau a memorandumurilor stabilind ședințele, încurajarea interesului activ în rândul membrilor echipajului referitor la prevenirea incendiilor, considerații privind siguranța și sănătatea echipajului în cadrul operațiunilor de la bordul navei precum și probleme ori plângeri în această privință, și recomandările ce pot fi făcute comandantului referitor la prevenirea accidentelor.

5. Dacă IFSC consideră că există vreo deficiență în oricare din aspectele problemei prevenirii incendiilor la bord și care periclitează în mod clar siguranța și sănătatea, el poate dispune măsurile necesare remedierii acesteia. În această privință, poate obține recomandări din partea autorităților naționale.

6. De asemenea, IFSC poate recomanda întocmirea unui raport și expedierea acestuia către ANR.

7. Înainte de a lua măsuri pentru remedierea unor astfel de condiții, IFSC va trebui să notifice imediat comandantul/operatorul/armatorul.

8. IFSC nu trebuie să rețină sau să întârzie nejustificat nava ca urmare a unor deficiențe privind prevenirea accidentelor în ceea ce-i privește pe navigatori.

2.10. MĂSURI DE PROTECȚIE CA URMARE A ÎMBOLNĂVIRII SAU ACCIDENTĂRII NAVIGATORILOR

2.10.1. Cerințe de bază

Anexa la Convenția **nr. 147** menționează trei Convenții ILO (Nr. 55, 56 și 130) cu privire la îngrijirea medicală și beneficii în cazul îmbolnăvirii sau accidentării marinarilor.

Statele care au ratificat oricare din aceste trei Convenții trebuie să aplice integral prevederile respective în cadrul propriei legislații naționale.

Prima dintre acestea, Convenția nr. 55/1936 privind obligațiile armatorilor în cazul îmbolnăvirii sau accidentării marinarilor se aplică tuturor persoanelor angajate la bordul oricărui tip de navă, exceptând navele de război; totuși guvernele pot face excepții, după cum urmează:

- persoanele angajate la bordul navelor autorităților publice neangajate în comerț, navelor de pescuit costiere, navelor având mai puțin de 25 TRB și navelor din lemn de o construcție simplă;
- persoanele angajate la bord de un alt angajator decât armatorul;
- persoanele angajate numai în porturi pentru reparații, curățarea, încărcarea sau descărcarea navelor;

- membrii ai familiei armatorului;

- piloți.

În esență, convenția prevede obligația armatorului în ceea ce privește:

- boala și rănirea survenite în timp ce navigatorul este în timpul unui contract de muncă;
- moartea ce rezultă dintr-o asemenea boală sau rănire.

Armatorul este responsabil de acoperirea cheltuielilor îngrijirii medicale (tratament, medicamente și instrumente terapeutice), hrana și cazare până bolnavul sau rănitul este vindecat, sau până când boala și incapacitatea au fost declarate permanente. O perioadă de nu mai puțin de

16 săptămâni de la data accidentării sau începutul bolii poate fi limitată de lege, în cazuri în care navigatorii sunt acoperiți de asigurări naționale obligatorii de boală și accident sau scheme de compensare pentru accidente.

Acolo unde boala sau rănirea duc la incapacitate de muncă, armatorul va fi responsabil:

- de plata salariului întreg atâta vreme cât navigatorul bolnav sau accidentat rămâne la bord;
- dacă navigatorul bolnav sau rănit are persoane în îngrijire, să plătească salarii complete sau parțiale așa cum este prevăzut de reglementările legale în vigoare începând din momentul când ajunge la uscat pentru o perioadă determinată de circumstanțele de boală, sau până când navigatorul este îndreptățit să încaseze beneficiile în urma unei asigurări obligatorii de boală și accident, sau compensație în urma accidentelor.

Legile naționale pot limita responsabilitatea armatorului în privința unei persoane la bord la o perioadă de mai mult de 16 săptămâni.

Armatorul este, de asemenea, responsabil de cheltuielile legate de repatriere (inclusiv transportul, cazarea și mâncarea) a unui navigator bolnav sau accidentat care ajunge la uscat în timpul voiajului ca o consecință a bolii sau accidentării.

Armatorul este responsabil de acoperirea cheltuielilor de înmormântare în caz de moarte, ce survine la bord sau în caz de moarte survenită la uscat, dacă la timpul decesului, navigatorul se afla sub îngrijire medicală și întreținere pe cheltuiala armatorului.

La final, armatorul sau reprezentantul lui trebuie să ia măsuri pentru protejarea proprietății rămase la bord în urma navigatorului bolnav, rănit sau decedat.

Convenția nr. 56/1936, privind asigurarea în caz de boală a navigatorilor, se aplică tuturor persoanelor angajate la bordul navelor, altele decât cele de război, angajate în navigația maritimă sau de pescuit; totuși, guvernele pot oferi excepții în ceea ce privește:

- persoane angajate la bordul navelor autorităților publice neangajate în comerț;
- persoane ale căror salarii sau venituri depășesc suma prevăzută;
- persoane care nu sunt plătite în bani;
- persoane nerezidente pe teritoriul statului pavilionului;
- persoane aflate sub sau peste limitele de vârstă;
- membrii ai familiei angajatorului;
- piloții.

Convenția cere ca persoanele angajate la bord să fie asigurate în cadrul unei scheme obligatorii de asigurări în caz de boală. În esență, aceasta înseamnă că o persoană asigurată care este declarată incapabilă de muncă și privată de salarii din cauza bolii cauzată de propriul comportament neadecvat, să fie îndreptățită să încaseze un beneficiu în bani lichizi pentru cel puțin 26 de săptămâni sau 180 de zile de incapacitate. Asemenea beneficiu în bani lichizi poate fi reținut în timp ce persoana asigurată este la bord sau în străinătate, sau total sau parțial reținut în timp de compania de asigurări sau fonduri publice, sau primește compensație de la altă sursă prin care este îndreptățită de lege.

În general, persoana asigurată va putea fi îndreptățită gratis, de la începutul bolii și cel puțin până la perioada prescrisă pentru garantarea beneficiului de boală, la tratament medical din partea unui specialist calificat și la furnizarea de medicamente și instrumente adecvate și suficiente. Convenția mai cere ca legile naționale să prevadă beneficii pentru familiile persoanelor asigurate, pentru femei în caz de maternitate și pentru familiile persoanelor decedate. Alte plăți ale convenției se ocupă cu furnizarea resurselor financiare și administrația schemei de asigurare de boală, dreptul de a apela la justiție în caz de dispută privind dreptul persoanelor de beneficiu și așa mai departe.

Convenția nr. 130/1969 privind îngrijirile medicali și indemnizațiile de boală, este un instrument atotcuprinzător ce se aplică tuturor muncitorilor, inclusiv navigatorilor. Situațiile neprevăzute acoperite de convenție sunt:

- nevoia de îngrijire medicală de natură curativă și, în condițiile prescrise, nevoia de îngrijire medicală de natură preventivă și
- incapacitatea de muncă ce rezultă în urma bolii și suspendarea veniturilor așa cum este definită de legislația națională.

Stabilește prevederile detaliate privind îngrijirea medicală și indemnizațiile de boală, specificând persoanele protejate; natura și durata îngrijirii medicale; plata, rata și durata beneficiilor de boală; suspendarea beneficiilor; dreptul de a apela la justiție în caz de refuzul de a plăti un beneficiu și așa mai departe.

2.10.2. Procedurile de control

1. Dacă este primită o plângere de la un membru al echipajului, un sindicat sau orice persoană sau organizație ce este interesată de siguranța navei, inclusiv siguranța și sănătatea echipajului ei, sau dacă există vreo dovadă că nava nu se conformează standardelor acceptabile de protecție medicală și îngrijire medicală la bord, bazate pe principiile generale stabilite în Convențiile nr. 55, 56, și 130 de exemplu unde:

a) un navigator conform contractelor de muncă nu a primit tratamentul medical corespunzător pentru boală și accident;

b) un armator sau un comandant nu a fost de acord cu cererea unui navigator, susținută de o persoană competentă din punct de vedere medical, că un navigator bolnav sau rănit trebuie lăsat într-un port străin în timpul voiajului pentru tratament medical la țarm sau repatriat pe cheltuiala armatorului.

c) un navigator nu este complet protejat în ceea ce privește boala și rănirea survenită atunci când are contract de muncă, deces ce rezultă în urma unei boli sau răniri, salarii complete atâta timp când navigatorul bolnav sau rănit rămâne la bord, sau responsabilitatea armatorului în ceea ce privește o persoană ce nu mai este ținută la bord până se vindecă pentru perioada prescrisă;

IFSC poate:

- să recomande întocmirea unui raport și adresarea acestuia către ANR;
- să ceară ca toate condițiile de la bord care periclitează evident siguranța sau sănătatea, ca rezultat al neconformării cu legislația statului pavilionului, să fie remediate.

2. Înainte de a se lua măsuri pentru a remedia astfel de condiții, IFSC va trebui să notifice imediat comandantul/operatorul/armatorul. Dacă este necesar, IFSC trebuie să obțină consiliere de la autoritățile medicale sau de securitate socială competente.

3. IFSC nu trebuie să rețină sau să întârzie nava fără motiv. Trebuie luată în considerație posibilitatea reținerii navei numai după consultări cu autoritățile responsabile ale statului pavilionului și statului portului, numai atunci când asemenea deficiențe pun serios în pericol siguranța navei sau siguranța și sănătatea oricărui membru al echipajului, ca rezultat, de exemplu, a unei standard deficitar în echipajul de siguranță ca urmare a unei boli în rândul echipajului.

2.11. REPATRIEREA

Convenția nr. 23/1926, privind repatrierea marinarilor, se aplică tuturor navelor maritime și armatorilor, comandanților și navigatorilor de pe asemenea nave. Nu se aplică navelor de război, navelor guvernamentale neangajate în comerț, navelor angajate în comerț costier, iahturilor de agrement, ambarcațiunilor indiene, navelor de pescuit și navelor de mai puțin de 100 TRB sau 300 m³, sau anumite nave de comerț intern așa cum este prevăzut de legea națională.

2.11.1. Procedurile de control

1. Dacă este primită o plângere de la un membru al echipajului, un sindicat sau orice persoană sau organizație ce este interesată de siguranța navei, inclusiv siguranța și sănătatea echipajului ei, sau dacă există vreo dovadă că nava nu se conformează standardelor minime de repatriere prescrise de Convenția nr. 23, IFSC trebuie:

a) să recomande întocmirea unui raport și adresarea acestuia către Autoritate;

b) să ceară ca toate condițiile de la bord care periclitează evident siguranța sau sănătatea ca rezultat al neconformității cu legislația statului pavilionului să fie remediate pentru a superviza repatrierea oricărui membru al echipajului.

2. Înainte de a se lua măsuri pentru a remedia astfel de condiții, IFSC va trebui să notifice imediat.

3. IFSC nu trebuie să rețină sau să întârzie fără motiv o navă din cauză că nu se poate rezolva o problemă privind repatrierea, dacă o asemenea deficiență nu duce, de exemplu, la un standard deficitar în echipajul minim de siguranță ce urmează în urma repatrierii care ar putea pune serios în pericol siguranța și sănătatea celor aflați la bord.

2.12. LIBERTATEA DE ASOCIERE, PROTECȚIA DREPTULUI DE ORGANIZARE ȘI ÎNȚELEGERE COLECTIVĂ

Libertatea de asociere și dreptul de organizare și înțelegere colectivă sunt preocuparea ILO în ceea ce privește drepturile și libertățile umane de bază. Ele sunt premise esențiale pentru progresul către justiție sociale și îi fac capabili pe muncitori să dea expresie aspirațiilor lor. În această idee, Convenția nr. 87/1948 privind libertatea sindicală și protecția dreptului sindical și Convenția nr. 98/1949 privind dreptul de organizare și de negociere colectivă, sunt două din cele mai importante convenții ILO în domeniul drepturilor sindicale. Două din aceste instrumente sunt enumerate în apendicele la Convenția nr. 147; aceasta înseamnă că statele ce au ratificat convenția trebuie să îndeplinească, atât în legislația sa cât și în practică, și având în vedere navele înregistrate pe teritoriile lor, cerințele stipulate de prevederile Convențiilor nr. 87 și 98. Acestea sunt cerințe de bază care sunt direct relevante pentru respectarea condițiilor de muncă la bord după cum urmează:

2.12.1. Procedurile de control

1. Probleme asociate cu condițiile de angajare și activitățile sindicale ale navigatorilor pot apărea la bordul navelor aflate sub pavilion străin în porturi, ce afectează operațiile acestor nave și care cer intervenția autorităților de port state control.

2. Dacă este primită o plângere de la un membru al echipajului, un sindicat sau orice persoană sau organizație ce este interesată de siguranța navei, inclusiv siguranța și sănătatea echipajului ei, sau dacă există vreo dovadă că nava nu se conformează standardelor stabilite de Convențiile nr. 87 și 98, IFSC poate atrage atenția tuturor celor implicați asupra faptului că ILO oferă o procedură și o structură specifice pentru luarea în considerare a plângerilor venite de la organizațiile patronale și muncitorești sau de la guverne ce pretind încălcarea drepturilor sindicale.

IFSC mai poate:

a) să recomande întocmirea unui raport și adresarea acestuia ANR;

b) să ceară ca toate condițiile de la bord care periclitează evident siguranța sau sănătatea ca rezultat al neconformării cu legislația statului pavilionului să fie remediate.

3. Înainte de a se lua măsuri pentru a remedia astfel de condiții, IFSC va trebui să notifice imediat comandantul/operatorul/armatorul.

4. IFSC nu trebuie să rețină sau să întârzie fără motiv o navă. Trebuie luată în considerație posibilitatea reținerii navei atunci când navigatorii părăsesc nava, deci afectează echipajul minim de siguranță, așa cum cere legislația statului pavilionului, ori în ceea ce privește numărul sau categoriile solicitate de personal calificat, ori punând astfel în pericol siguranța sau sănătatea personalului uman la bord.

NOTĂ:

Convenția **nr. 147/1976** privind standardele minime la bordul navelor comerciale și **Protocolul** din 1996 la această convenție, ratificată de România prin Ordonanța Guvernului **nr. 56/1999**, aprobată prin Legea **nr. 19/2001**;

Anexa la Convenție:

1. - Convenția **nr. 138/1973** privind vârsta minimă de încadrare în muncă;
- Convenția nr. 58/1936 privind vârsta minimă de încadrare în munca maritimă;
- Convenția nr. 7/1920 privind vârsta minimă de încadrare în munca maritimă.
2. - Convenția nr. 55/1936 privind obligațiile armatorilor în cazul îmbolnăvirii sau accidentelor marinarilor;
- Convenția nr. 130/1969 privind îngrijirile medicale și indemnizațiile de boală.
3. - Convenția nr. 73/1946 privind examinarea medicală a navigatorilor.
4. - Convenția **nr. 134/1970** privind prevenirea accidentelor navigatorilor (art. 4 și 7).
5. - Convenția **nr. 92/1949** privind cazarea echipajelor (revizuită).
6. - Convenția **nr. 68/1946** privind alimentația echipajului și servirea mesei la bordul navelor (art. 5).
7. - Convenția nr. 53/1936 privind brevetele de capacitate a ofițerilor (art. 3 și 4).
8. - Convenția **nr. 22/1926** privind contractul de angajare al navigatorilor.
9. - Convenția nr. 23/1926 privind repatrierea marinarilor.
10. - Convenția **nr. 87/1948** privind libertatea sindicală și protecția dreptului sindical.
11. - Convenția **nr. 98/1949** privind dreptul de organizare și de negociere colectivă.

PROTOCOLUL DIN 1996, REFERITOR LA CONVENȚIA NR. 147/1976, PRIVIND STANDARDELE MINIME LA BORDUL NAVELOR COMERCIALE

ANEXA SUPLIMENTARĂ

Partea A

1. - Convenția **nr. 133/1970**, privind cazarea echipajelor (dispoziții complementare).
2. - Convenția **nr. 180/1996**, privind durata muncii navigatorilor și efectivele navelor.

Partea B

1. - Convenția **nr. 108/1958** privind actele de identitate pentru personalul navigant.
2. - Convenția **nr. 135/1971** privind reprezentanții lucrărilor.
3. - Convenția nr. 164/1987 privind protecția sănătății și îngrijirea medicală (navigatori).
4. - Convenția **nr. 166/1987** privind repatrierea marinarilor (revizuită).

LINII DIRECTOARE PENTRU INSPECȚII EFECTUATE ÎN CONFORMITATE CU CONVENȚIA MLC 2006 - CONVENȚIA MARITIMĂ A MUNCII ÎN SECTORUL MARITIM

1. LINII DIRECTOARE PROCEDURALE

Introducere

1.1. Aplicarea completă și eficientă a standardelor prevăzute de Convenția MLC 2006 este o sarcină pentru ANR și pentru armatorii navelor care arborează pavilion român. Respectarea standardelor în vigoare depinde într-o mare măsură de inspecțiile efectuate de IFSC, pentru descurajarea situațiilor de operare a navelor substandard sub pavilion românesc.

1.2 În situația în care există legislație națională anume aplicabilă navelor aflate sub pavilion român, iar standardele acestei legislații depășesc cerințele unei prevederi sau prevederile Convenției MLC 2006, IFSC se va urmări respectarea legislației naționale.

2. LINII DIRECTOARE PENTRU IFSC

2.1 Următoarele linii directoare referitoare la condițiile de muncă la bordul navelor se bazează pe prevederile Convenției MLC 2006. Ele sunt menite să ghideze în general IFSC la inspectarea navelor sub pavilion român cu privire la standardele de siguranță, condițiile de viață și muncă la bord, de angajare a navigatorilor, incluzând protecția socială, așa cum sunt definite în Convenția MLC 2006.

2.2 MLC 2006 revizuieste și completează convențiile ILO pe care România le-a ratificat până în acest moment.

În verificarea prevederilor Convenției MLC 2006, IFSC va lua în considerare anul de construcție al navei, corelat cu data intrării în vigoare a Convenției pentru România, urmărind respectarea prevederilor MLC 2006, respectiv Convenției ILO nr.147 și Protocolului din 1996 la Convenția ILO nr. 147, după cum este cazul

2.3 Pentru navele certificate conform MLC 2006, IFSC va verifica partea a II a Declarației de conformitate a muncii în sectorul maritim, pentru a se asigura că armatorii iau măsuri de respectare a prevederilor în toate cele 14 zone care sunt acoperite de certificare.

2.3 Fiecare dintre subiectele relatate în liniile directoare prezentate mai jos, începe cu un sumar al cerințelor de bază din instrumentul relevant. Urmează o descriere succintă a elementelor care trebuie verificate precum și exemple de deficiențe, ambele nefiind exhaustive.

Regula 1.2 – Certificatul medical

Norma A 1.2.

1.2.1 Cerințe de bază

- Niciun navigator nu poate să lucreze pe o navă decât dacă se atestă medical că este apt să își îndeplinească îndatoririle.
- Autoritatea competentă va solicita ca, înainte de începerea activității pe o navă, navigatorii să aibă un certificat medical valid asupra lor, care să ateste că aceștia sunt apti din punct de vedere medical să își desfășoare activitatea pe mare.

1.2.2 Procedurile de control

IPSC trebuie să verifice:

- existența certificatului medical la toți navigatorii;
- Forma și conținutul certificatului medical, pentru funcția executată la bord.

Exemple de deficiențe

- Lipsa certificatului medical pentru fiecare dintre navigatori prezenți pe navă;
- Certificatul medical deși existent la bord are perioada de valabilitate depășită.

Regula 1.3- Pregătirea profesională și calificări

Norma A 1.3

1.3.1 Cerințe de bază

- Pentru a desfășura o activitate la bordul unei nave, un navigator trebuie să fi urmat un curs de pregătire, să fie titularul unui certificat de capacitate sau să fie prin alte mijloace calificat pentru a își exercita îndatoririle.
 - Navigatorii nu trebuie să fie autorizați să lucreze la bordul unei nave decât dacă au absolvit un curs de pregătire în ceea ce privește securitatea individuală la bordul navelor.

1.3.2 Procedurile de control

IPSC trebuie să verifice:

- existența cursurilor de pregătire și certificatelor pentru toți navigatorii de pe navă;
- existența cursurilor de securitate individuală pentru toți navigatorii de la bordul navei.

Exemple de deficiențe

- Lipsa de la bordul navelor a cursurilor de pregătire, de securitate individuală sau certificatelor .

Regula 2.1 - Contractele individuale de muncă ale navigatorilor

Norma A2.1

2.1.1 Cerințe de bază

- Toți navigatorii trebuie să dețină o copie a contractului individual de muncă, semnat atât de către navigator, cât și de către armator sau reprezentantul armatorului (sau, în cazul în

care nu sunt angajați, alte dovezi ale unor acorduri contractuale sau similare).

- Un contract individual de muncă trebuie, cel puțin, să conțină cerințele prevăzute în Norma A2.1, alin. 4(a) - (k) din MLC, 2006 (Norma A2.1, alin.4).
- Navigatorilor trebuie să li se dea, de asemenea, un document care conține o înregistrare a poziției lor de pe navă (Norma A2.1, alin. 1(e))
- În cazul în care un contract colectiv de muncă este conținut, în totalitate sau parțial, într-un contract individual de muncă, contractul trebuie să fie la bordul navei cu dispozițiile relevante în limba engleză (cu excepția navelor implicate exclusiv în voiajuri interne). (Norma A2.1, alin.2).

2.1.2 Procedurile de control

IFSC trebuie să verifice:

- existența unei copii a contractului individual de muncă și a oricăror contracte de negociere colectivă aplicabile navigatorilor și, la un nivel minimal, un formular standard al contractului individual de muncă de la bord, în engleză, dacă se impune.
- deținerea de către navigatori o unei înregistrări a poziției sale pe navă
- contractele individuale de muncă înregistrate nu conțin înregistrări cu privire la calitate muncii sau la salariul acestora.

IFSC trebuie să discute în particular, cu un număr reprezentativ de navigatori pentru a confirma că la semnarea contractului individual de muncă, navigatorii au avut posibilitatea de a examina documentul și de a fi sfătuiți, înainte de semnare, și l-au acceptat în mod liber.

Exemple de deficiențe

- Un navigator care lucrează pe navă, fără un contract individual de muncă.
- Un navigator cu un contract individual de muncă care nu conține toate elementele din Norma A2.1, alin. 4 (a) - (k).
- Un navigator cu un contract individual de muncă care este incompatibil cu cerințele naționale.
- Nu exista un sistem sau prevederi pentru navigatorii de a avea locurile de muncă înregistrate.
- Navigatorilor nu li s-a dat o înregistrare a contractului de angajare la bordul navei la terminarea contractului.
- Contractul colectiv de muncă care face parte în tot sau numai parțiale din contract individual de muncă, nu se află la bord, sau dacă se află la bord nu este în limba engleză, pe o navă care este angajează în voiajuri internaționale.
- Formă standard a contract individual de muncă nu este în limba engleză, atunci când se impune.
- contract individual de muncă conține clauze care încalcă drepturile navigatorilor.

Regulament 2.2 - Salariile

Norma A2.2

2.2.1 Cerințe de bază

- Navigatorii trebuie să fie plătiți lunar și în deplină concordanță cu activitatea lor, în

conformitate cu prevederile contractului.

- Navigatorii au dreptul la un cont în care să fie virat lunar salariul și orice deduceri autorizate de aceștia precum alocații familiale.
- Nu sunt legale deduceri neautorizate, cum ar fi plățile pentru călătorie către sau de la navă.
- Taxe pentru servicii de transferuri / alocații și ratele de schimb trebuie să fie rezonabile și în conformitate cu cerințele naționale.

2.2.2 Procedurile de control

IPSC trebuie să verifice:

- dacă salariile sunt plătite la intervale nu mai mari de o lună
- documentele relevante, referitoare la tarifele serviciilor și ratelor de schimb aplicate la toate transferurile efectuate către familii navigatorului sau persoanelor aflate în întreținerea acestuia sau beneficiarilor legali, la cererea acestora.
- documentele relevante pentru a confirma plata salariilor, inclusiv cerința ca un cont lunar (cum ar fi un cont) este disponibil navigatorilor.

IFSC trebuie să discute în particular, cu un număr reprezentativ de navigatori pentru a confirma respectarea cerințelor privitoare la plata salariilor.

Exemple de deficiențe

- Un navigator nu este plătit în mod regulat (cel puțin lunar) și în deplină conformitate cu prevederile contractului.
- Unui navigator nu îi este alocat un cont lunar de salariu.
- Alocațiile nu sunt plătite sau nu se respectă instrucțiunile navigatorului privind plata.
- Plata utilizând conversia și transmiterea valutei nu este în concordanță cu cerințele naționale.
- Mai mult de un set de conturi de salarizare este în folosință.

Regula 2.3 - Ore de muncă și ore de odihnă

Norma A2.3

2.3.1 Cerințe de bază

- numărul minim de ore de odihnă * nu trebuie să fie mai mic de zece ore într-un interval de 24 de ore și 77 de ore într-un interval de șapte zile, în cazul în care legislația națională în cauză se referă la ore de odihnă, sau, în cazul în care legislația națională în cauză se referă la ore de lucru, numărul maxim de ore de lucru ** nu trebuie să depășească 14 ore într-un interval de 24 de ore și 72 de ore într-un interval de șapte zile (Norma A2.3, alin. 5, implementat în standardele naționale). ***
- Orele de repaus pot fi împărțite în cel mult două perioade, una dintre acestea trebuind să fie de cel puțin șase ore; intervalul între perioadele consecutive de odihnă nu trebuie să depășească 14 ore (Norma A2.3, alin. 6)
- Trebuie să se țină seama de pericolul reprezentat de oboseala navigatorilor (Norma A2.3, alin.4).

* "Ore de odihnă" reprezintă timpul în afara orelor de lucru; acest termen nu include pauzele scurte (Norma A2.3, alin. 1 (b)).

** "Ore de lucru" reprezintă timpul necesar navigatorilor pentru a face munca în sarcina navei (Standard A2.3, alin. 1 (a)).

Norma A2.3, alin. 3 prevede că "Fiecare Membru recunoaște că standardul orelor normale de lucru pentru marinari, cum ar fi pentru alți lucrători, trebuie să se bazeze pe o zi de opt ore, cu o zi de odihnă pe săptămână și odihnă în zilele de sărbătoare. Cu toate acestea, acest lucru nu împiedică Membru de a avea proceduri să autorizeze sau să înregistreze un acord colectiv care stabilește orele normale de lucru ale navigatorilor pe o bază nu mai puțin favorabilă decât această normă. "

Norma A2.3, alin. 13 prevede că "Nimic din paragrafele 5 și 6 din prezenta Normă nu împiedică un Membru de a avea legi naționale ori reglementări sau o procedură pentru autoritatea competentă să autorizeze sau să înregistreze acorduri colective, care permit excepții de la limitele stabilite.

Astfel de excepții trebuie, pe cât este posibil, să urmeze prevederile din prezenta Normă dar pot lua în considerare perioade de concediu mai frecvente sau mai lungi ori acordarea de concedii compensatorii pentru navigatorii de cart sau navigatorii care lucrează la bordul navelor pe voiaje scurte. "

2.3.2 Procedurile de control

IPSC trebuie să verifice:

- existența unui tabel standardizat aprobat privind organizarea timpului de muncă la bord, care să respecte cerințele naționale privind numărul maxim de ore de lucru sau numărul minim de ore de odihnă și programul de lucru pe mare și în port, postat pe navă într-un loc ușor accesibil.
- programul de lucru listat în tabel.
- documente (contractul și alte documente, cum ar fi jurnalul din comanda de navigație și din camera motoarelor), pentru a stabili conformitatea cu cerințele de bază referitoare la numărul minim de ore de odihnă sau numărul maxim de ore de lucru.
- tabelul privind organizarea timpului de muncă la bord întocmit în limba de lucru și în engleză.
- existența înregistrărilor pentru timpul de muncă sau de odihnă, în conformitate cu standardele naționale, pentru fiecare navigator, care servește la navă.
- Se verifică oboseala la navigator, indicată eventual de orele de muncă, care sunt în mod constant la limitele superioare și de alți factori contributivi, cum ar fi perioade perturbate de odihnă. Dacă există navigatorii care prezintă simptome, cum ar fi lipsa de concentrare, răspunsuri irelevante și inconsistente la întrebări, care manifestă căscat și timpii de reacție lenți, pot fi luate în considerare investigații suplimentare.

Exemple de deficiențe

- Programul de lucru al navigatorului nu este conform cu standardele aplicabile.
- Tabelul privind organizarea timpului de muncă la bord nu este postat sau nu conține informațiile necesare.
- Tabelul privind organizarea timpului de muncă la bord nu este în limba engleză și în limba de lucru a navei.
- Înregistrările de muncă sau odihnă nu sunt disponibile sau nu sunt menținute. Sunt menționate într-un jurnal de bord sau alt document dovezi ale depășirii limitelor de muncă și nici o înregistrare de suspendare a graficului, în conformitate cu Norma A2.3, alin. 14.

Regula 2.4 - Dreptul la concediu

Norma A2.4

2.4.1 Cerințe de bază

- Navigatorilor le este acordat concediu anual plătit * în conformitate cu legile și reglementările naționale de punere în aplicare a MLC, 2006.
- Este interzis orice acord de renunțare la concediul anual minim plătit (Norma A2.4, alin. 3).

* MLC, 2006, permite diferite metode de calcul, dar stabilește un concediu anual plătit calculat pe baza unui minim de 2,5 zile calendaristice pe lună de angajare - În plus față de perioada minimă de concediu anual, navigatorii pot avea de asemenea, dreptul la un număr de zilele de sărbători legale stabilite de legislația națională, chiar dacă sunt sau nu în perioada concediului anual plătit

2.4.2 Procedurile de control

IPSC trebuie să verifice:

- documente, cum ar fi contractul de ambarcare sau contractul colectiv de muncă relevant, pentru a confirma dacă navigatorii au dreptul la concediu anual plătit (la un minim, care urmează să fie calculat pe baza a 2,5 zile calendaristice lucrate pe lună).
- dacă locul de muncă și înregistrările salariale ale navigatorilor confirmă că această cerință este îndeplinită.

IFSC trebuie să discute în particular, cu un număr reprezentativ de navigatori pentru a confirma că ei primesc concediul anual plătit și li se permite un nivel adecvat de liber la uscat de către armator.

Exemple de deficiențe

- navigatorilor nu li se acordă concediul anual plătit.
- navigatorii care au dreptul la concediu anual care este mai mic decât cerința națională
- navigatorul nu are dreptul la concediu anual plătit în contractul de ambarcare.
- navigatorul a fost de acord să renunțe la concediul minim anual plătit (și autoritatea competentă nu a autorizat contractul) (Norma A2.4 alin. 3).
- navigatorilor nu le este permis să-și ia concediu (deși concediul ar fi în concordanță cu cerințele operaționale ale poziției navigatorului).

Regula 2.5 - Repatriere

Norma A2.5

2.5.1. Cerințe de bază

- Navigatorii sunt repatriați, fără nici un cost pentru ei înșiși, în conformitate cu dispozițiile naționale de punere în aplicare MLC, 2006.
- Armatorii sunt obligați să ofere securitate financiară în caz de repatriere.
- O copie a dispozițiilor naționale aplicabile privind repatrierea, trebuie să se afle la navă și pusă la dispoziția navigatorilor în limbaj corespunzător (Norma A2.5, alin. 9).
- ca aspecte minime, navigatorii au dreptul la repatriere în următoarele circumstanțe:

- în cazul în care contractul de muncă al navigatorilor expiră în timp ce aceștia se află în străinătate;
- în cazul în care contractul de muncă al navigatorilor este reziliat:
 - de către armator; sau
 - de către navigator din motive justificate; și
- în cazul în care navigatorii nu mai sunt în măsură să îndeplinească obligațiile conform contractului sau nu pot duce la sfârșit prevederile, datorită unor circumstanțe specifice (Norma A2.5, alin. 1 și 2).

2.5.2. Procedurile de control

IPSC trebuie să verifice:

- documente relevante care să confirme că armatorul a oferit securitate financiară.
- copia dispozițiilor naționale sau contractul de ambarcare ori contractul colectiv de muncă relevant în ceea ce privește repatrierea, pentru a confirma că este prevăzută navigatorilor (într-o limbă corespunzătoare).

Exemple de deficiențe

- navigatorii nu sunt repatriați în conformitate cu cerințele naționale, sau contractul de ambarcare ori contractul colectiv de muncă.
- Nava nu are o copie a dispozițiilor naționale privind repatrierea la bord, accesibilă navigatorilor.
- Nu există dovezi că securitatea financiară pentru repatriere a fost furnizată.

Regula 2.7- Nivelul de dotare cu echipaj

A2.7 Norma

2.7.1 Cerința de bază

- Nava trebuie să aibă la bord un număr suficient de navigatori angajați, pentru a asigura exploatarea sa în condiții de siguranță, eficiență și securitate, luând în considerare aspecte precum oboseală, caracterul și condițiile speciale ale voiajului.
- Nava trebuie să respecte nivelurile de dotare cu echipaj, așa cum sunt menționate în Certificatul pentru echipaj minim de siguranță emis de ANR (Standard A2.7, paragraf 1).

2.7.2 Procedurile de control

IPSC trebuie să verifice:

- Certificatul pentru echipaj minim de siguranță
- lista de echipaj pentru numă, categorie (de exemplu bucătari și cei responsabili de prepararea hranei și a celor care sunt responsabili de îngrijiri medicale), și a calificărilor navigatorilor.
- Lista cu orele de lucru ale echipajului pentru a confirma că cerințele de dotare de siguranță sunt puse în aplicare.

IFSC trebuie să discute în particular, cu un număr reprezentativ de navigatori pentru a confirma că cerințele sunt îndeplinite.

Exemple de deficiențe:

- Numărul și / sau categorii de navigatori care lucrează la bordul navei nu corespunde cu cele prevăzute în Certificatul pentru echipaj minim de siguranță.
- Nu există Certificat pentru echipaj minim de siguranță la bord.

Regula 3.1 – Acomodare și facilități de recreere

A3.1 Norma

3.1.1 Cerințe de bază

- Navele trebuie să fie în conformitate cu standardele minime stabilite de MLC, 2006, fiind prevăzute și menținute facilități decente de cazare și recreere pentru navigatorii care lucrează sau care trăiesc la bord, sau ambele, în concordanță cu prevederile de sănătate și bunăstare din legislație.
- Cazarea navigator trebuie să fie sigură și decentă și trebuie să îndeplinească cerințele naționale de punere în aplicare a MLC 2006 (Norma A3.1, alin. 1).
- Inspecții frecvente ale zonelor de cazare ale navigatorilor sunt efectuate de către comandant sau operoană desemnată de acesta (Norma A3.1, alin. 18), care sunt înregistrate, iar înregistrările sunt disponibile la bord.

Pentru navele care sunt în exploatare:

- facilitățile de cazare și de recreere sunt prevăzute în conformitate cu planurile aprobate. Același lucru se aplică navelor care au fost substanțial modificate.

Pentru navele existente înainte de intrarea în vigoare a MLC, 2006:

- facilitățile de cazare și de recreere sunt prevăzute în conformitate cu standardul din Convențiile ILO nr 92, 133, 147 sau la Protocolul din 1996 la Convenția nr 147:

3.1.2 Procedurile de control

IPSC trebuie să verifice:

- planul de construcție al navei care arată dimensiunile încăperilor și destinația în utilizare acestora.
- lista de echipaj în comparație cu numărul cabinelor și locului de dormit
- prin observare vizuală la bord, a facilităților de cazare și de agrement a navigatorilor, cu o atenție deosebită acordată următoarelor cerințe din MLC, 2006:
 - Cerințe generale (Norma A3.1, alin. 6);
 - dimensiunile încăperilor și a altor spații de cazare (Norma A3.1, alin. 9 și 10);
 - încălzire și ventilație (Norma A3.1, alin. 7);
 - zgomot și vibrații și alți factori de mediu (Norma A3.1, alin. 6 (h));
 - instalații sanitare și conexe acestora (Norma A3.1, alin. 11 și 13);
 - iluminat (Norma A3.1, alin. 8);
 - spital (Norma A3.1, alin. 12)
 - facilități de recreere (Norma A3.1, alin. 14 și 17);

- siguranța la locul de muncă și cerințele de prevenire a accidentelor pe navă, în funcție de necesitățile specifice ale navigatorilor care trăiesc, cât și lucrează la bord (Norma A3.1, alin. 2 (a) și 6 (h)).

- înregistrările de la bord care să confirme că inspecții frecvente sunt realizate de, sau sub autoritatea comandantului, precum și (pentru navele care transporta un certificat de muncă în domeniul maritim) că alte controale sau acțiuni prevăzute de armatorii conform DMLC, partea II, au fost efectuate.
- dacă sunt luate măsurile la bordul navei pentru a monitoriza nivelurile de zgomot și vibrații în zonele de muncă și de viață ale navigatorilor.

Exemple de deficiențe

- Locul de amplasare a camerelor de dormit pe navă, nu corespunde standardelor naționale de punere în aplicare a MLC, 2006.
- Numărul și / sau dimensiunea (inclusiv înălțimea) camerelor de dormit nu sunt conforme cu standardele naționale de punere în aplicare a MLC, 2006.
- Mai mult de un navigator per pat.
- Facilitățile de cazare și recreere nu sunt conforme cu standardele naționale de transpunere a MLC, 2006.
- Încălzire, iluminat sau ventilarea sunt inadecvate sau nu funcționează corect.
- Accesorii și dispozitive din zonele de cazare al navigatorilor, inclusiv spital, săli de masă, precum și camere de recreere, nu sunt conforme cu standardele naționale de transpunere a MLC, 2006.
- Dormitoare separate nu sunt prevăzute pentru bărbați și femei.
- Instalații sanitare separate nu sunt prevăzute pentru bărbați și femei.
- Instalații sanitare sunt inadecvate sau nu funcționează.
- Spitalul este folosit pentru a găzdui persoane care nu sunt bolnavi.
- Spațiile de cazare sau facilități de recreere pentru navigator nu sunt menținute în condiții curate și ordonate.
- Inspecții periodice a spațiilor de cazare a navigatorilor nu sunt efectuate de către comandant sau de o altă persoană desemnată.
- Spălătoriile sunt inadecvate sau nu funcționează corect.
- Expunerea la niveluri periculoase de zgomot și vibrații și la alți factori de mediu și produse chimice în spațiile de cazare sau facilități de agrement sau de catering.

Regula 3.2 - Alimentație și catering

Norma A3.2

3.2.1 Cerințe de bază

• Alimentele și apa potabilă trebuie să aibă o calitate, valoare nutritivă și cantitate corespunzătoare, ținând cont de cerințele navei și de diversele culturi și religii ale navigatorilor.

Alimentele trebuie să fie furnizate gratuit navigatorilor pe perioada de angajare.

- Navigatorii angajați ca bucătari pe navă, cu responsabilitate pentru prepararea hranei trebuie să fie formați și calificați pentru pozițiile deținute.

- Vârsta navigatorilor care lucrează ca bucătari pe navă nu trebuie să fie mai mică de 18 ani (Norma A3.2, alin. 8).
- Frecvența inspecțiilor la facilitățile de hrană, de apă și de catering și documentarea lor sunt efectuate de către comandant sau o persoană desemnată de acesta. (Norma A3.2, alin. 7).

"Bucătarul navei" înseamnă un navigator cu responsabilitate pentru prepararea hranei (Regula 3.2, alin. 3, Norma A3.2, alin. 3 și 4).

3.2.2 Procedurile de control

IPSC trebuie să verifice:

- documentele (a se vedea Regula 1.1 referitor vârsta minimă), pentru a confirma că bucătarii navei au vârsta de 18 ani sau mai mare și aceștia sunt instruiți , calificați și competenți pentru pozițiile lor, în conformitate cu cerințele naționale .

În cazurile în care nu este necesar un bucătar complet calificat, IFSC verifică dacă navigatorii care prelucrează alimentele în bucătărie sunt formați sau instruiți în legătură cu manipularea și păstrarea hranei la bordul navei, și condițiilor de igienă personală.

- dacă înregistrările de la bord confirmă că inspecțiile sunt frecvente, documentate și cuprind :
 - aprovizionarea cu apă potabilă și produse alimentare;
 - spații folosite pentru manipularea și depozitarea produselor alimentare ;
 - bucătării și alte echipamente utilizate la prepararea și servirea meselor .
 - observarea vizuală a facilităților de catering , inclusiv bucătării și spații de depozitare, pentru a verifica dacă acestea sunt igienice și adecvate scopului.
- ca alimentele și apa potabilă să fie de o calitate corespunzătoare (de exemplu să nu fie expirate) precum și cantitatea și valoarea nutrițională, prin :
 - verificarea calității apei potabile și asigurarea monitorizării calității acesteia;
 - revizuirea planurilor meniului, împreună cu observarea vizuală a aprovizionării cu produse alimentare și zonele de depozitare pentru a se asigura că produsele furnizate sunt variate în natură.

IFSC trebuie să discute în particular, cu un număr reprezentativ de navigatori pentru a confirma aceștia nu plătesc pentru produse alimentare și aprovizionarea cu apă potabilă și alimente este de calitate și cantitate corespunzătoare.

Exemple de deficiențe

- Mâncarea și apa potabilă nu sunt de calitate, valoare nutritivă și cantitate corespunzătoare, pentru navigatorii de pe navă
- Navigatorul trebuie să plătească pentru hrană și / sau nu i se asigură apă potabilă.
- Navigatorul care are responsabilitatea pentru prepararea hranei este neinstruit sau nu este instruit așa cum sunt cerințele.
- Bucătarul navei nu este instruit și calificat.
- Bucătarul navei are vârsta sub 18 ani.
- Nu se efectuează inspecții frecvente și documentate la hrană sau apă sau la zonele de preparare / depozitare / manipulare a acestora.
- Facilitățile de catering nu sunt igienice sau sunt improprie pentru scopul propus.

Regula 4.1 – Îngrijire medicală la bordul navei și la țărm

Norma A4.1;

4.1.1 Cerințe de bază

- Navigatorii trebuie să fie acoperiți de măsuri adecvate pentru protecția sănătății lor și să aibă acces la asistență medicală promptă și adecvată, inclusiv asistență stomatologică primară, în timp ce lucrează la bord.
- Protecția sănătății și asistența medicală vor fi furnizate gratuit navigatorului, în conformitate cu legislația și practicile naționale.
- Armatorii trebuie să acorde navigatorilor dreptul de a consulta un medic sau un stomatolog calificat fără întârziere în porturile de escală, acolo unde este posibil (Norma A4.1, alin. 1 (c)).

4.1.2 Procedurile de control

IPSC trebuie să verifice:

- documente (cum ar fi Contract de muncă al navigatorului) pentru a confirma că, în măsura în care acestea sunt în conformitate cu legislația și practica națională, îngrijirea medicală și serviciile de protecție a sănătății pe perioada în care navigatorii sunt la bordul navei sau au debarcat într-un port străin, sunt asigurate gratuit (a se vedea Norma A4.1, alin.1 (d)).
- documente (cum ar fi Contract de muncă al navigatorului) pentru a confirma că navigatorilor li se oferă dreptul de a merge la un medic sau un stomatolog calificat, fără întârziere, atunci când ajung într-un port, acolo unde este posibil (a se vedea Norma A4.1, alin. 1 (c)).
- înregistrări și echipamente pentru a confirma că dispozițiile generale privind protecția sănătății profesionale și asistența medicală sunt respectate (Norma A4.1, alin. 1 (a)).
- prin observare vizuală, pentru a confirma că nava este dotată cu provizii medicale suficiente, inclusiv un dulap cu medicamente și echipamente, care să includă cea mai recentă ediție a *Ghidului International Medical pentru Nave* sau un ghid medical, în conformitate cu legile și reglementările naționale.
- documente (cum ar fi Certificatul pentru echipaj minim de siguranță și lista de echipaj), pentru a confirma faptul că un medic calificat lucrează la bordul navei care transportă 100 sau mai multe persoane și care este angajată în mod obișnuit în călătoriile cu o durată mai mare de trei zile.
 - acolo unde navele nu sunt obligate să aibă la bord un medic, că acestea au cel puțin un navigator la bord (care este instruit și calificat conform cerințelor STCW), care să fie responsabil de îngrijiri medicale sau care este competent să acorde primul ajutor medical ca parte a atribuțiilor obișnuite.
- dacă formulare de raport medical există la bordul navei
- dacă există proceduri pentru comunicații radio sau prin satelit pentru asistență sau îngrijire medicală

IFSC trebuie să discute în particular, cu un număr reprezentativ de navigatori pentru a confirma că navigatorii au acces la îngrijire medicală gratuită la bord, și că li se acordă liber pentru a beneficia de servicii medicale și stomatologice de îngrijire, atunci când ajung într-un port, acolo unde este posibil.

Exemple de deficiențe

- Unui navigator, care lucrează la bordul navei, îi este refuzat, fără justificare, de comandantul navei și / sau proprietarul navei să meargă pe țărm pentru îngrijiri medicale sau stomatologice.
- Unui navigator nu i se acordă protecție corespunzătoare a sănătății și îngrijire medicală la bordul navei
- Personalul medical cu calificare corespunzătoare, în conformitate cu legislația națională, dar este sunt la bord.
- Dulăpiorul cu medicamente sau echipamentele medicale nu respectă standardele naționale și / sau nu există un ghid medical la bord.
- Nu există forme de rapoarte medicale la bord
- Dovadă că un navigator este taxat pentru îngrijiri medicale sau stomatologice, contrar legii sau practicilor naționale.

Regula 4.2. – Răspunderea armatorilor

Norma A4.2

4.2.1 Cerințe de bază

- Navigatorii au dreptul la asistență materială și ajutor din partea armatorului, în ceea ce privește consecințele financiare în urma unei boli, accidentare sau deces survenite în timp ce efectuează serviciu în baza unui contract sau a altor acorduri echivalente
- Armatorii sunt răspunzători cu acoperirea cheltuielilor de asistență medicală, inclusiv tratamentul medical și furnizarea medicamentelor necesare și a procedurilor terapeutice, precum și de cazare și masă departe de casă până când navigatorul bolnav sau rănit s-a recuperat sau până când boala sau incapacitatea este declarată ca fiind de natură permanentă (Norma A4.2, alin. 1(c)).
- Armatorii trebuie să dovedească o securitate financiară pentru a asigura compensarea în cazul unui deces sau a unei dezabilități a navigatorilor datorată unui accident la locul de muncă, a unei boli sau a unui pericol, după cum este prevăzut în legislația națională, în contractul individual de muncă sau în contractul colectiv (Norma A4.2, alin. 1 (b)).
- Trebuie luate măsuri pentru a proteja lucrurile personale rămase la bord ale navigatorilor bolnavi, răniți sau decedați (Norma A4.2, alin. 7).

4.2.2 Procedurile de control

IPSC trebuie să verifice:

- contractul în cauză pentru a vedea dacă navigatorii au acoperirea cerută de legislația națională prin care se pune în aplicare MLC, 2006.
- documente care confirmă că armatorul a oferit garanții financiare pentru a asigura compensarea așa cum sunt cerințele.
- Se verifică procedurile de la bord cu privire la bunurile personale care sunt lăsate la bord de către navigatorii bolnavi, răniți sau decedați.

Exemple de deficiențe

- Nu există dovezi că a existat securitatea financiară
- Nu există nici o informație despre acoperire în contract
- Prevederile din contract nu sunt în concordanță cu cerințele naționale prin care se pune în aplicare MLC, 2006.
- Nu există proceduri referitoare la siguranța bunurilor personale ale navigatorilor, lăsate la bord.

Regula 4.3 – Protecția sănătății și a siguranței și prevenirea accidentelor Norma A4.3;

4.3.1 Cerințe de bază

- Condițiile de muncă, trai și instruire trebuie să fie sigure și igienice și conforme cu legislația, regulile naționale și alte măsuri pentru protecția sănătății și siguranței și pentru prevenirea accidentelor la bordul navei. Trebuie luate măsuri de precauție rezonabile la bordul navei, pentru a preveni accidente de muncă, răniri și boli, inclusiv riscul de expunere la niveluri nocive ale factorilor de mediu și substanțe chimice, precum și riscul de accidentare sau de boală care ar putea rezulta din utilizarea echipamentelor și utilajelor de la bordul (Norma A4.3, alin. 1 (b)).
- Nava trebuie să aibă o politică de securitate și sănătate la locul de muncă și un program pentru a preveni rănirile accidentale și bolile ocupaționale, cu o preocupare deosebită pentru siguranța și sănătatea navigatorilor cu vârsta sub 18 (Norma A4.3, alin. 1 (c) și 2 (b)).
- Este necesar un comitet de siguranță al navei, care să includă participarea reprezentantului navigatorilor responsabil de siguranță, (pentru navele cu cinci sau mai mulți navigatori) (Norma A4.3, alin. 2 (d)).
- Este necesară evaluarea riscului pentru managementul securității și sănătății la locul de muncă de la bordul navei (ținând cont de datele statistice relevante) (Norma A4.3, alin. 8).

4.3.2. Procedurile de control

IPSC trebuie să verifice:

- documente relevante, cum ar fi rapoartele de accidente la locul de muncă de la bord, precum și rapoartele evaluărilor de risc efectuate pentru managementul securității și sănătății de pe navă.
- documentele care atestă calitatea de membru și reuniunile comitetului de siguranță (de exemplu, înregistrările și minute ale întâlnirilor, etc), în cazul în care nava are mai mult de cinci navigatori.

- documentele legate de politica navei privind securitatea, sănătatea și programul la locul de muncă de la bordul navei, pentru a confirma că:
 - sunt disponibile pentru navigatori;
 - sunt în conformitate cu dispozițiile naționale;
 - includ evaluare riscului, formarea și instruirea navigatorilor;
 - acordă o atenție deosebită pentru sănătatea și siguranța tinerilor navigatori;
 - sunt luate măsuri preventive adecvate;
 - echipament individual de protecție adecvat este utilizat și întreținut în mod corect.
- dacă notificările relevante privind siguranța la locul de muncă și cele privind sănătatea și prevenirea accidentelor și instrucțiunile oficiale cu privire la riscurile speciale de la bordul navei sunt postate pe navă într-o locație care poate fi accesată de toți navigatorii (Norma A4.3, alin. 7).
- dacă echipamentul de protecție adecvat este disponibil pentru a fi utilizat de către navigatori.
- dacă există o procedură de raportare pentru accidente de muncă.

IFSC trebuie să discute în particular, cu un număr reprezentativ de navigatori pentru a confirma programele și practicile privind securitatea și sănătatea, de la bordul navei.

IPSC trebuie să verifice:

- dacă , în ceea ce privește protecția sănătății și siguranței și prevenirea accidentelor, se acordă o atenție specială la cerințele naționale care reglementează:
 - caracteristicile structurale ale navei , inclusiv mijloacele de acces și a riscurilor legate de azbest ;
 - mașini ;
 - efectele temperaturii extrem de scăzute sau ridicate a tuturor suprafețelor cu care - navigatorii pot fi în contact ;
 - efectele zgomotului de la locul de muncă și din unitățile de cazare de la bordul navei;
 - efectele vibrațiilor de la locul de muncă și din unitățile de cazare de la bordul navei;
 - efectele factorilor de mediu (altele decât zgomot și vibrații) de la locul de muncă și din unitățile de cazare de la bordul navei, inclusiv fumul de tutun ;
 - măsuri speciale de siguranță de pe și de sub punte ;
 - echipament pentru încărcare și descărcare ;
 - de prevenire și de stingere a incendiilor ;
 - ancore, lanțuri și parâme ;
 - mărfuri periculoase și balast;
 - echipamentul individual de protecție pentru navigatori ;
 - lucrul în spații închise ;
 - efecte fizice și psihice de oboseală ;

- efectele dependenței de droguri și alcool;
- protecție și prevenție a HIV / SIDA ;
- intervenții în cazuri de urgență și de accident.

Exemple de deficiențe

- Există condiții la bordul navei, care pot afecta eforturile de prevenire a accidentelor.
- Nu există dovezi ale unei politici și / sau programe de prevenire a accidentelor de muncă, leziuni și boli la bordul navei.
- Nu este stabilit sau nu funcționează un comitet de securitate al navei, atunci când există cinci sau mai mulți navigatorii care lucrează la bordul navei.
- Echipamentul individual de protecție este în stare proastă sau utilizat incorect sau nu este utilizat.
- Lipsesc evaluările de risc
- Navigatorii nu sunt informați despre măsurile adoptate de conducere referitoare la prevenirea accidentelor.
- Nu au fost abordate riscurile pentru tineri navigatorilor.
- Accidentele de muncă nu sunt investigate sau raportate în conformitate cu procedurile navei.

Regula 4.5 – Securitatea socială

Norma A4.5;

4.5.1. Cerințe de bază

- Navigatorii care fac obiectul legislației naționale privind securitate socială, și, în măsura prevăzută de legislația națională, cei aflați în întreținerea acestora, au dreptul de a beneficia de protecție privind asistența socială nu mai puțin favorabilă decât cea pentru lucrătorii de pe uscat.

NOTĂ: În contextul inspecției navelor românești, principala preocupare este confirmarea protecției complementare care urmează să fie furnizată de către armatori și declarată în contractul individual de muncă (Norma A2.1, alin. 4 (h)).

4.5.2 Procedurile de control

IPSC trebuie să verifice:

- dovezi care atestă că, pentru navigatorii protejați de sistemul național de securitate socială, contribuțiile corespunzătoare se fac în cazul în care acesta este un sistem contributiv.
- contractul individual de muncă pentru a confirma protecția ce urmează să fie furnizată de către armator.
- IFSC trebuie să discute în particular, cu un număr reprezentativ de navigatori pentru a confirma că sunt făcute contribuțiile obligatorii, dacă este cazul.

Exemple de deficiențe

- Nu există informații cu privire la protecție în contractul individual de muncă.
- Contribuțiile obligatorii nu se fac.

Norma A5.1.1 – Principii generale

Norma A5.1.1

5.1.1.1 Cerințe de bază

- Este necesar ca navele să dețină o copie a certificatului MLC, 2006, disponibilă la bordul navei.

5.1.1.2 Procedurile de control

IPSC trebuie să verifice:

- existența certificatului MLC, 2006, la bordul navei.

Regula 5.1.5 – Procedurile privind plângeri la bordul navei

Norma A5.1.5;

5.1.5.1 Cerințe de bază

- La bordul navelor trebuie să existe proceduri pentru gestionarea echitabilă, eficientă și rapidă a plângerilor navigatorilor cu privire la încălcarea cerințelor MLC, 2006 (incluzând drepturile navigatorilor).
- Toți navigatorii trebuie să dețină o copie a procedurilor privind plângerile la bordul navei, aplicabile pe navă.
Aceasta trebuie să existe în limba de lucru pe navă.
- Victimizarea navigatorilor în ceea ce privește formularea plângerilor sub incidența MLC 2006 este interzisă.

5.1.5.2 Procedurile de control

IPSC trebuie să verifice:

- documentul care evidențiază procedurile privind plângerile la bordul navei, pentru a confirma că procedurile funcționează pe navă, acordând o atenție deosebită dreptului referitor la reprezentare și la protejare împotriva victimizării.
- dacă navigatorii dețin o copie a procedurilor privind plângerile la bordul navei, în limba de lucru pe navă.
- documentul care evidențiază procedurile privind plângerile la bordul navei, pentru a confirma că navigatorii pot formula plângeri destinate direct armatorului sau unei autorități din exterior.

Exemple de deficiențe

- Nu există un document(procedură) de stabilire a procedurilor de plângerile la bord.
- Procedurile privind plângerile de la bordul navei nu operează.
- Victimizarea unui navigator pentru formularea unei plângeri.
- Navigatorul nu deține o copie a procedurilor privind plângerile în limba de circulație utilizată pe navă.

<p>SIGLA AUTORITATEA NAVALĂ ROMÂNĂ</p> <p>LEGITIMAȚIE DE CONTROL NR. _____</p> <p>Dl. _____</p> <div data-bbox="163 664 321 802" style="border: 1px solid black; height: 85px; width: 75px; margin: 10px 0;"></div> <p>INSPECTOR CONTROLUL STATULUI PAVILIONULUI</p> <p>CNP _ _ _ _ _ _ _ _ _ _ _ _ _ _ _ _ </p> <p>Data emiterii _____</p> <p>Emitent</p> <p>Director General _____</p>	<p>Poseorul prezentei legitimații este împuternicit să execute controlul statului pavilionului, la bordul navelor maritime și fluviale în concordanță cu prevederile OG nr.42/1997 privind transportul maritim și pe căile navigabile interioare, republicată, cu modificările și completările ulterioare.</p>
--	--