



Nesecret

DIRECȚIA TRANSPORT NAVAL

Nr.

Data

## REFERAT DE APROBARE

a Ordinului ministrului transporturilor, infrastructurii și comunicațiilor pentru publicarea acceptării amendamentelor la Codul internațional din 2008 privind stabilitatea navei în starea intactă (Codul IS din 2008) - textul consolidat al amendamentelor adoptate de Organizația Maritimă Internațională prin rezoluțiile MSC.414(97) și MSC.444(99) ale Comitetului de siguranță maritimă

Organizația Maritimă Internațională (OMI), înființată prin Convenția de la Geneva din 1948, cu sediul la Londra, este instituția specializată din sistemul Națiunilor Unite în domeniul navigației maritime comerciale internaționale și are ca scop principal elaborarea cadrului juridic, tehnic și organizatoric pentru asigurarea siguranței navigației, securității navelor și a instalațiilor portuare și prevenirii poluării mediului marin de către nave. România este stat membru al acestei organizații ca urmare a aderării, prin Decretul Consiliului de Stat nr.114/1965, la Convenția de la Geneva din 1948 privind crearea OMI și în prezent este parte la toate convențiile internaționale principale privind siguranța maritimă, securitatea maritimă și prevenirea poluării mediului marin de către nave, adoptate sub egida organizației.

În vederea realizării scopurilor sale, OMI organizează conferințe internaționale și sesiuni ale Adunării statelor membre și ale comitetelor sale, pentru adoptarea convențiilor maritime, codurilor și rezoluțiilor în materie.

Una dintre cele mai importante probleme din domeniul siguranței navigației o reprezintă stabilitatea navelor. În acest sens, în anul 1993, Adunarea OMI a adoptat prin rezoluția A.749(18) denumită „Codul privind stabilitatea în starea intactă a tuturor tipurilor de nave prevăzute de instrumentele OMI”, unele recomandări privind criteriile de stabilitate și măsurile necesare pentru a se asigura operarea în siguranță a navelor maritime. Acest cod a fost perfecționat continuu, astfel încât, prin rezoluția MSC.267(85) a Comitetului de siguranță maritimă (MSC) a fost adoptat „Codul internațional din 2008 privind stabilitatea navei în starea intactă (Codul IS din 2008)”, care a devenit obligatoriu în baza amendamentelor la Convenția internațională din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare (Convenția SOLAS 1974) și, respectiv, la Protocolul din 1988 asupra liniilor de încărcare, adoptate prin rezoluțiile MSC.269(85) și, respectiv, MSC.270(85).

Codul IS din 2008, structurat pe părți, cuprinde, pe lângă cerințele obligatorii incluse în Introducere și în partea A, și prevederi cu caracter de recomandare, incluse în partea B, referitoare la stabilitatea navei în starea intactă, ținând seama de principiile de bază ale proiectării și construcției navelor maritime, precum și de experiența acumulată în cursul exploatării acestor nave.

Codul IS din 2008 a intrat în vigoare în condițiile Convenției SOLAS, în temeiul legii și a fost publicat prin Ordinul ministrului transporturilor și infrastructurii nr. 675/2010, în Monitorul Oficial nr. 663 din 28 septembrie 2010, iar amendamentele ulterioare la partea B, adoptate prin Rezoluția MSC.319(89) din 20 mai 2011 și prin Rezoluția MSC.398(95) din 5 iunie 2015, au fost publicate prin Ordinul ministrului transporturilor nr. 722/2015, în Monitorul Oficial nr. 419 din 12

iunie 2015, respectiv prin Ordinul ministrului transporturilor nr. 1024/2015, publicat în Monitorul Oficial nr. 779 din 20 octombrie 2015.

În 2016, Comitetul de siguranță maritimă al OMI a adoptat amendamente la Introducere și la partea A, obligatorii sub Convenția SOLAS 1974 și sub Protocolul din 1988 asupra liniilor de încărcare, prin rezoluția MSC.413(97) și, respectiv, MSC.414(97), precum și amendamente la partea B din Codul IS din 2008 prin rezoluția MSC.415(97).

Ulterior, în 2018, au fost adoptate noi amendamente la partea A din Codul IS din 2008, prin Rezoluția MSC.443(99) (sub Convenția SOLAS 1974) și Rezoluția MSC.444(99) (sub Protocolul din 1988 asupra liniilor de încărcare).

Amendamentele adoptate în 2016 și 2018 se referă la navele care efectuează operațiuni de manevrare a ancorelor, de ridicare sau de remorcare, inclusiv remorcarea de escortare.

Conform prevederilor de la punctul 2 al Rezoluției MSC.444(99), Rezoluția MSC.444(99) și Rezoluția MSC.414(97) trebuie citite și interpretate împreună, ca un singur instrument. Copia certificată a textului consolidat al amendamentelor adoptate prin cele două rezoluții, pregătită de către Secretarul General al OMI conform punctului 7 al aceleiași rezoluții, face obiectul prezentului proiect de ordin.

Întrucât la 1 iulie 2019 au fost îndeplinite condițiile de acceptare a amendamentelor la Codul IS din 2008 adoptate prin Rezoluția MSC.414(97) și Rezoluția MSC.444(99) (prin așa-numita procedură de *acceptare tacită*) în conformitate cu prevederile specifice ale Protocolului din 1988 asupra liniilor de încărcare precizate în rezoluție, respectivele amendamente vor intra în vigoare pe plan internațional la 1 ianuarie 2020.

Ținând seama de prevederile paragrafelor 2(f)(ii)(bb) și 2(g)(ii) ale articolului VI din Protocolul din 1988 privind Convenția internațională din 1966 asupra liniilor de încărcare la care România a aderat prin Ordonanța Guvernului nr. 53/1999, precum și ale Ordinului ministrului transporturilor și infrastructurii nr. 675/2010 pentru publicarea acceptării Codului internațional din 2008 privind stabilitatea navei în stare intactă (Codul IS din 2008), adoptat de Organizația Maritimă Internațională prin Rezoluția MSC.267(85) a Comitetului Securității Maritime din 4 decembrie 2008, precum și ale art. 4 alin. (1) din Ordonanța Guvernului nr. 42/1997 privind transportul maritim și pe căile navigabile interioare, republicată, cu modificările și completările ulterioare, Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor (în calitatea sa de autoritate de stat în domeniul transportului maritim și pe căile navigabile, respectiv de organ de specialitate al administrației publice centrale) asigură ducerea la îndeplinire a obligațiilor ce revin statului din acordurile și convențiile internaționale la care România este parte și, respectiv, ia măsuri de aplicare a convențiilor internaționale din domeniul său de activitate și, implicit, a codurilor internaționale cu caracter obligatoriu în temeiul respectivelor convenții.

Având în vedere cele de mai sus, am elaborat alăturatul proiect de *Ordin al ministrului transporturilor, infrastructurii și comunicațiilor pentru publicarea acceptării amendamentelor la Codul internațional din 2008 privind stabilitatea navei în starea intactă (Codul IS din 2008) - textul consolidat al amendamentelor adoptate de Organizația Maritimă Internațională prin rezoluțiile MSC.414(97) și MSC.444(99) ale Comitetului de siguranță maritimă*, pe care, dacă sunteți de acord, vă rugăm să îl aprobați.

**DIRECTOR**

**Gabriela MURGEANU**



**ORDIN** nr. .... din .....

**pentru publicarea acceptării amendamentelor la Codul internațional din 2008 privind stabilitatea navei în starea intactă (Codul IS din 2008) - textul consolidat al amendamentelor adoptate de Organizația Maritimă Internațională prin rezoluțiile MSC.414(97) și MSC.444(99) ale Comitetului de siguranță maritimă**

**Ministrul transporturilor, infrastructurii și comunicațiilor,**

Având în vedere referatul Direcției Transport Naval nr. 38567/1837 din 16.12.2019 pentru publicarea acceptării amendamentelor la Codul internațional din 2008 privind stabilitatea navei în starea intactă (Codul IS din 2008) - textul consolidat al amendamentelor adoptate de Organizația Maritimă Internațională prin rezoluțiile MSC.414(97) și MSC.444(99) ale Comitetului de siguranță maritimă,

Ținând seama de prevederile paragrafelor 2(f)(ii)(bb) și 2(g)(ii) ale articolului VI din Protocolul din 1988 privind Convenția internațională din 1966 asupra liniilor de încărcare la care România a aderat prin Ordonanța Guvernului nr. 53/1999, precum și ale Ordinului ministrului transporturilor și infrastructurii nr. 675/2010 pentru publicarea acceptării Codului internațional din 2008 privind stabilitatea navei în stare intactă (Codul IS din 2008), adoptat de Organizația Maritimă Internațională prin Rezoluția MSC.267(85) a Comitetului Securității Maritime din 4 decembrie 2008, precum și ale art. 4 alin. (1) din Ordonanța Guvernului nr. 42/1997 privind transportul maritim și pe căile navigabile interioare, republicată, cu modificările și completările ulterioare,

Luând în considerare prevederile art. 5 alin.(1) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 68/2019 privind stabilirea unor măsuri la nivelul administrației publice centrale și pentru modificarea și completarea unor acte normative,

În temeiul prevederilor art. 57 alin. (1) și (3) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 57/2019 privind Codul administrativ, cu completările ulterioare,

Emite prezentul

**ORDIN:**

**Art. 1** - Se publică amendamentele la Codul internațional din 2008 privind stabilitatea navei în starea intactă (Codul IS din 2008) - textul consolidat al amendamentelor adoptate de Organizația Maritimă Internațională prin rezoluțiile MSC.414(97) și MSC.444(99) ale Comitetului de siguranță maritimă, prevăzut în anexa care face parte integrantă din prezentul ordin.

**Art. 2** - Autoritatea Navală Română va lua măsurile necesare pentru punerea în aplicare a prezentului ordin.

**Art. 3** - Prezentul ordin se publică în Monitorul Oficial al României, Partea I și intră în vigoare la data de 1 ianuarie 2020.

**MINISTRUL TRANSPORTURILOR,  
INFRASTRUCTURII ȘI COMUNICAȚIILOR**

**LUCIAN NICOLAE BODE**

**PROPUNEM SEMNAREA**

**SECRETAR DE STAT**

**SECRETAR GENERAL**

**Ștefania Gabriella FERENCZ**

<b>NUME PRENUME</b>	<b>FUNCȚIA PUBLICĂ</b>	<b>SEMĂȚURA</b>	<b>DATA</b>	<b>NR. ÎNREGISTRARE</b>
<b>Direcția Avizare</b>				
Daniela DEUȘAN	Director			
<b>Direcția Afaceri Europene și Relații Internaționale</b>				
Gabriela SÎRBU	Director			
<b>Direcția Transport Naval</b>				
Gabriela MURGEANU	Director			

**REZOLUȚIA MSC.444(99)**

(adoptată la 24 mai 2018)

**AMENDAMENTE LA PARTEA A DIN CODUL INTERNAȚIONAL DIN 2008 PRIVIND STABILITATEA NAVEI ÎN STAREA INTACTĂ (CODUL IS DIN 2008)**

COMITETUL DE SIGURANȚĂ MARITIMĂ,

AMINTIND articolul 28(b) al Convenției privind crearea Organizației Maritime Internaționale, referitor la funcțiile Comitetului,

AMINTIND, DE ASEMENEA, rezoluția MSC.267(85) prin care a adoptat Codul internațional din 2008 privind stabilitatea navei în starea intactă („Codul IS din 2008”),

AMINTIND ÎN PLUS rezoluția MSC.414(97) prin care a adoptat amendamente la introducerea și la partea A din Codul IS din 2008,

LUÂND NOTĂ de prevederile referitoare la procedura pentru amendamente la introducerea și la partea A din Codul IS din 2008, menționate în paragraful (16).1 din regula I/3 din Protocolul din 1988 privind Convenția internațională din 1966 asupra liniilor de încărcare („Protocolul din 1988 asupra liniilor de încărcare”), așa cum a fost modificat prin rezoluția MSC.270(85),

RECUNOSCÂND necesitatea includerii în Codul IS din 2008 a unor prevederi referitoare la nave care efectuează operațiuni de manevrare a ancorei, de ridicare și de remorcare, inclusiv remorcare de escortare,

LUÂND ÎN CONSIDERARE, la cea de-a nouăzeci și noua sesiune a sa, amendamentele la partea A din Codul IS din 2008, propuse și difuzate în conformitate cu paragraful 2(a) al articolului VI din Protocolul din 1988 asupra liniilor de încărcare,

1 ADOPTĂ, în conformitate cu paragraful 2(d) al articolului VI din Protocolul din 1988 asupra liniilor de încărcare, amendamentele la partea A din Codul IS din 2008, așa cum a fost amendat prin rezoluția MSC.414(97), al căror text este prezentat în anexa la prezenta rezoluție;

2 ESTE DE ACORD că prezenta rezoluție și rezoluția MSC.414(97) trebuie citite și interpretate împreună ca un singur instrument;

3 STABILEȘTE, în conformitate cu paragraful 2(f)(ii)(bb) al articolului VI din Protocolul din 1988 asupra liniilor de încărcare, că amendamentele menționate se vor considera ca fiind acceptate la 1 iulie 2019, cu excepția situației în care, înainte de această dată, mai mult de o treime din Părțile la Protocolul din 1988 asupra liniilor de încărcare sau Părțile ale căror flote comerciale reprezintă în total nu mai puțin decât 50% din totalul flotelor comerciale ale tuturor Părților, au notificat Secretarului General al Organizației obiecțiile lor cu privire la amendamente;

4 INVITĂ Părțile la Protocolul din 1988 asupra liniilor de încărcare să ia notă de faptul că, în conformitate cu paragraful 2(g)(ii) al articolului VI din Protocolul din 1988 asupra liniilor de încărcare, amendamentele vor intra în vigoare la 1 ianuarie 2020, după acceptarea lor în conformitate cu paragraful 3 de mai sus;

5 SOLICITĂ Secretarului General al Organizației, în aplicarea paragrafului 2(e) al articolului VI din Protocolul din 1988 asupra liniilor de încărcare, să transmită copii certificate ale prezentei rezoluții și ale textului amendamentelor conținut în anexă tuturor Părților la Protocolul din 1988 asupra liniilor de încărcare;

6 SOLICITĂ, DE ASEMENEA, Secretarului General al Organizației să transmită copii ale acestei rezoluții și ale anexei sale Membrilor Organizației care nu sunt Părți la Protocolul din 1988 asupra liniilor de încărcare;

7 SOLICITĂ ÎN PLUS Secretarului General să pregătească un text consolidat al amendamentelor adoptate prin prezenta rezoluție și rezoluția MSC.414(97).

## ANEXĂ

### AMENDAMENTE LA CODUL INTERNAȚIONAL DIN 2008 PRIVIND STABILITATEA NAVEI ÎN STAREA INTACTĂ (CODUL IS DIN 2008)

(textul consolidat al amendamentelor adoptate prin rezoluțiile MSC.414(97) și MSC.444(99))

#### INTRODUCERE

##### 1 Scop

1 Partea introductivă a paragrafului 1.2 este înlocuită cu următoarea:

„1.2 Cu excepția cazului în care se specifică altfel, prezentul Cod conține criteriile de stabilitate în stare intactă aplicabile navelor și altor vehicule marine cu lungimea mai mare sau egală cu 24 m, menționate mai jos. Codul oferă, de asemenea, criteriile de stabilitate în stare intactă aplicabile aceluiași nave și vehicule marine atunci când efectuează anumite operațiuni.”

2 În paragraful 1.2, după subparagraful .6 existent se introduc următoarele noi subparagrafe de la .7 la .9:

„.7 nave care efectuează operațiuni de manevrare a ancorei;

.8 nave care efectuează operațiuni de remorcare portuară, costieră sau în larg, precum și operațiuni de escortare;

.9 nave care efectuează operațiuni de ridicare;”

și subparagrafele rămase se renumerotează în consecință.

##### 2 Definiții

3 După paragraful 2.26 existent se introduc următoarele paragrafe noi de la 2.27 la 2.31:

„2.27 *Navă care efectuează operațiuni de manevrare a ancorei* înseamnă o navă care efectuează operațiuni de lansare, recuperare și re poziționare a ancorelor și parâmelor de acostare conexe ale platformelor sau ale altor nave. Forțele care intervin în manevrarea ancorei sunt în general asociate cu forța de tracțiune exercitată de vinci asupra cablului și pot include forțe verticale, transversale și longitudinale aplicate în punctul de remorcare și pe rola de ghidare pupa.

2.28 *Navă care efectuează operațiuni de remorcare portuară* înseamnă o navă care efectuează o operațiune destinată asistării navelor sau altor structuri plutitoare în ape adăpostite, în mod normal în timpul intrării în port sau părăsirii acestuia și pe durata operațiunilor de acostare sau plecare de la dană.

2.29 *Navă care efectuează operațiuni de remorcare costieră sau în larg* înseamnă o navă care efectuează o operațiune destinată asistării navelor sau altor structuri plutitoare, în afara apelor adăpostite, în care forțele asociate remorcajului sunt adesea o funcție de forță de tracțiune la punct fix a navei.\*

2.30 *Navă care efectuează operațiuni de ridicare* înseamnă o navă care efectuează o operațiune care implică ridicarea sau coborârea obiectelor folosind forțe verticale cu ajutorul vinciurilor, a macaralelor, a cadrelor-A sau a altor dispozitive de ridicat. Navele de pescuit nu trebuie să fie incluse în această definiție.

2.31 *Navă care efectuează operațiuni de escortare* înseamnă o navă angajată în mod specific în guvernarea, oprirea sau controlarea în orice alt mod a navei asistate, pe durata unei manevre obișnuite sau a unei manevre de urgență, în timpul căreia forțele necesare guvernării sau opririi sunt generate de forțele hidrodinamice ce acționează asupra corpului navei și apendicelor sale și de forțele de împingere exercitate de unitățile de propulsie (a se vedea și figura 2.8-1).”

#### **NOTE DE SUBSOL**

4 Nota de subsol existentă la paragraful 2.29 se renumerează ca nota de subsol 3 iar notele de subsol rămase se renumerează în consecință\*.

---

\* Aceste note de subsol sunt destinate doar ca referință și nu fac parte din amendamentele adoptate.

\*\*\*