



ORDIN nr. din

pentru modificarea și completarea Ordinului ministrului transporturilor nr. 411/2016 privind publicarea acceptării amendamentelor la Convenția internațională din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare, așa cum a fost amendată, adoptate de Organizația Maritimă Internațională prin Rezoluția MSC.380(94) a Comitetului de siguranță maritimă din 21 noiembrie 2014

Ministrul transporturilor, infrastructurii și comunicațiilor

Având în vedere Referatul Direcției transport naval nr. 24381/970 din 24.06.2014 pentru modificarea și completarea Ordinului ministrului transporturilor nr. 411/2016 privind publicarea acceptării amendamentelor la Convenția internațională din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare, așa cum a fost amendată, adoptate de Organizația Maritimă Internațională prin Rezoluția MSC.380(94) a Comitetului de siguranță maritimă din 21 noiembrie 2014,

În temeiul prevederilor art. 4 alin. (1) din Ordonanța Guvernului nr. 42/1997 privind transportul maritim și pe căile navigabile interioare, republicată, cu modificările și completările ulterioare și ale art. 9 alin. (4) din Hotărârea Guvernului nr. 90/2020 privind organizarea și funcționarea Ministerului Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor,

Emite următorul

ORDIN:

Art. I. - Ordinul ministrului transporturilor nr. 411/2016 privind publicarea acceptării amendamentelor la Convenția internațională din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare, așa cum a fost amendată, adoptate de Organizația Maritimă Internațională prin Rezoluția MSC.380(94) a Comitetului de siguranță maritimă din 21 noiembrie 2014, publicat în Monitorul Oficial al României, partea I, nr. 412 din 1 iunie 2016, se modifică și se completează după cum urmează:

1. Articolul 2 se modifică și va avea următorul cuprins:

„Art. 2. - Pentru verificarea masei brute, conform anexei nr. 1, expeditorul trebuie să se asigure că măsurătorile au fost efectuate utilizând echipament calibrat, certificat și au fost respectate toate normele și standardele aplicabile la nivel național cerute de autoritățile competente în domeniu.”

2. După articolul 2 se introduc șase noi articole, articolele 2¹- 2⁶, cu următorul cuprins:

„Art. 2¹. - Prevederile prezentului ordin se aplică numai containerelor care urmează a fi încărcate cu mărfuri, ambalaje, paleți, material de fixare și fardaj și orice alt material de amarare pe teritoriul României.

Art. 2². - (1) Pentru mărfurile în vrac se va folosi numai metoda prevăzută la paragraful 4.1 din pct. 2 al rezoluției MSC.380(94).

(2) Modul de determinare a masei brute verificate prin metoda prevăzută la paragraful 4.2 din pct. 2 al anexei la rezoluția MSC.380(94) este prevăzut în anexa nr.2.

Art. 2³. - Utilizarea acestor metode se face numai sub aspectul asigurării siguranței navigației conform cerințelor SOLAS 1974, expeditorul neputând să se prevaleze de acestea față de alte cerințe legale ale autorităților române privind declararea mărfurilor, greutatea acestora și alte cerințe conexe acestora.

Art. 2⁴. - La solicitarea Autorității Navale Române, expeditorul are obligația de a pune la dispoziție documentele justificative privind utilizarea metodelor de determinare a masei brute verificate a containerului încărcat.

Art. 2⁵. - În cazul unui litigiu, expeditorul va trebui să pună la dispoziția celor interesați documentele care să confirme modul de determinare a masei brute verificate a containerului încărcat și respectarea cerințelor prezentului ordin

Art. 2⁶. - Nerespectarea prevederilor prezentului ordin constituie contravenție dacă nerespectarea nu a fost săvârșită în astfel de condiții încât să fie considerată potrivit legii penale infracțiune și se sancționează în conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului nr. 876/2007 pentru stabilirea și sancționarea contravențiilor la regimul transporturilor navale, cu modificările și completările ulterioare.”

3. După anexă, care devine anexa nr. 1, se introduce o nouă anexă, anexa nr. 2, având cuprinsul prevăzut în anexa la prezentul ordin.

Art. II. - Autoritatea Navală Română va duce la îndeplinire dispozițiile prezentului ordin.

Art. III. - Prezentul ordin se publică în Monitorul Oficial al României, Partea I.

MINISTRU

LUCIAN NICOLAE BODE

PROPUNEM SEMNAREA

SECRETAR DE STAT

Octavian Alexandru HAGIANI

SECRETAR GENERAL

Ștefania Gabriella FERENCZ

NUME PRENUME	FUNȚIA PUBLICĂ	SEMNĂTURA	DATA	NR. ÎNREGISTRARE
Direcția Avizare				
Daniela DEUȘAN	Director			
Direcția Afaceri Europene și Relații Internaționale				
Gabriela SÎRBU	Director			
Direcția Transport Naval				
Gabriela MURGEANU	Director			



MINISTERUL TRANSPORTURILOR,
INFRASTRUCTURII ȘI COMUNICAȚIILOR

DIRECȚIA TRANSPORT NAVAL

Nr. 24381/970
Data 24.06.2020

REFERAT DE APROBARE

a Ordinului ministrului transporturilor, infrastructurii și comunicațiilor pentru modificarea și completarea Ordinului ministrului transporturilor nr. 411/2016 privind publicarea acceptării amendamentelor la Convenția internațională din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare, așa cum a fost amendată, adoptate de Organizația Maritimă Internațională prin Rezoluția MSC.380(94) a Comitetului de siguranță maritimă din 21 noiembrie 2014

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 convenții privind siguranța navigației adoptate de OMI este Convenția internațională din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare (Convenția SOLAS 1974), la care România a aderat prin Decretul Consiliului de Stat nr. 80/1979. Prevederile anexei la această convenție, structurată în treisprezece capitole, care cuprinde reguli privind construcția, dotarea și operarea navelor maritime, sunt perfecționate continuu prin rezoluții de amendare, adoptate în cadrul sesiunilor Comitetului de siguranță maritimă (MSC) al OMI; menționăm că toate amendamentele intrate în vigoare pe plan internațional au fost implementate în legislația națională prin acte normative specifice.

La sesiunea 94 a MSC din noiembrie 2014, prin Rezoluția MSC.380(94) au fost adoptate noi amendamente la Convenția SOLAS 1974. Aceste amendamente au fost acceptate de România în temeiul legii și publicate în Monitorul Oficial, pe baza versiunii în limba engleză, prin Ordinul ministrului transporturilor nr. 411/2016.

Una dintre problemele care se doresc a fi reglementate prin amendamentele introduse prin MSC.380(94) o reprezintă modul de determinare a masei containerelor încărcate cu marfă. Această determinare se precizează că poate fi făcută printr-una din următoarele două metode:

1. fie prin cântărirea containerului încărcat, utilizând un echipament calibrat și certificat;
2. fie prin cântărirea tuturor ambalajelor și articolelor de marfă, incluzând masa paleților, fardajului și a oricărui alt material pentru arimare, ce urmează să fie încărcate în container, și adăugând tara containerului la suma diferitelor mase, utilizând o metodă certificată aprobată de către autoritatea competentă a statului în care a fost terminată încărcarea containerului.

Pentru cea de-a doua metodă rezoluția prevede ca administrațiile statelor parte la Convenția SOLAS 1974 să emită proceduri autorizate în acest sens.

Având în vedere cele de mai sus, în sprijinul clarificării modului de aplicare a metodei nr.2 prevăzută în rezoluție, am elaborat proiectul de *Ordin al ministrului transporturilor infrastructurii și comunicațiilor pentru modificarea și completarea Ordinului ministrului transporturilor nr. 411/2016 privind publicarea acceptării amendamentelor la Convenția internațională din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare, așa cum a fost amendată, adoptate de Organizația Maritimă Internațională prin Rezoluția MSC.380(94) a Comitetului de siguranță maritimă din 21 noiembrie 2014*, pe care, dacă sunteți de acord, vă rugăm să îl aprobați.

DIRECTOR

Gabriela MURGEANU

**Modul de determinare a masei brute verificate prin metoda prevăzută la
paragraful 4.2 din pct. 2 al anexei la rezoluția MSC.380(94)**

1. - În sensul prezentului ordin:

a) prin *masa brută* se înțelege tara unui container însumată cu masele tuturor pachetelor și articolelor de marfă, incluzând paleții, fardajul și orice alte materiale pentru ambalare și amarare încărcate în container;

b) prin *masa brută verificată* se înțelege masa brută totală a unui container încărcat obținută prin aplicarea uneia dintre metodele descrise la paragraful 4.1 și 4.2 din pct. 2 al anexei la rezoluția MSC.380(94);

c) prin *metodă certificată*, utilizată de producător, de determinare a masei unor mărfuri ce urmează a fi încărcate într-un container sau a masei ambalajelor, fardajelor, materialelor de fixare sau oricărui alt material de amarare, se înțelege procedura utilizată de producătorul acestor bunuri, pentru o astfel de operațiune, ce face parte dintr-un sistem de management al calității acestuia, certificat în conformitate cu standardele internaționale aplicabile în materie de calitate. Această procedură asigură faptul că masa a fost verificată utilizând mijloacele prevăzute la art. 2 din prezentul ordin.

2. Pentru determinarea masei brute verificate a containerului în conformitate cu paragraful 4.2 din pct. 2 al anexei la rezoluția MSC.380(94), expeditorul va urma următoarea procedură.

Etapa 1: expeditorul va obține masa fiecărei mărfi conținută în container fie cu ajutorul unui instrument de cântărire corespunzător, fie obținând-o de la producător în baza unei metode certificate a acestuia.

Etapa 2: expeditorul obține masele ambalajelor mărfurilor, paleților, a materialului de fixare și a fardajului și a oricărui alt material de amarare care urmează a fi încărcat în container, fie cu ajutorul unui instrument de cântărire corespunzător, fie obținându-le de la producător în baza unei metode certificate a acestuia.

Etapa 3: expeditorul utilizează tara containerului indicată pe acesta.

Etapa 4: expeditorul adună toate masele obținute în etapele 1-3.

Masa brută verificată a containerului obținută prin această metodă este rezultatul adunării descrise în etapa 4.

3. Dacă un container este încărcat de mai multe părți sau dacă conține mărfuri furnizate de mai multe părți, expeditorul este responsabil pentru obținerea și atestarea cu documente a masei brute verificate a containerului încărcat.

4. Pachetele sigilate original, individual, pe suprafața cărora sunt înscrise clar și de o manieră permanentă masa exactă a pachetelor și articolelor de marfă (inclusiv aceea a oricărui alt material, cum ar fi materialul pentru ambalare și agenții refrigeranți din interiorul pachetelor), nu este nevoie să fie cântărite din nou atunci când sunt încărcate în container.

5. Documentele care atestă metoda utilizată de determinare a greutății containerului vor fi păstrate de expeditor un an de zile de la data încărcării containerului.

6. Orice discrepanță dintre masa brută a unui container încărcat declarată înaintea verificării masei sale brute și masa brută verificată a lui va trebui să fie rezolvată prin folosirea masei brute verificate.

7. Orice discrepanță dintre o masă brută verificată a unui container încărcat obținută înaintea livrării containerului la instalația terminalului portuar și o masă brută verificată a aceluși container obținută prin cântărirea containerului de către instalația portuară va trebui rezolvată prin folosirea acestei din urmă mase brute verificate obținută de către instalația terminalului portuar.