



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

pentru modificarea și completarea Ordinului ministrului transporturilor nr. 1132/2013 privind aplicarea Codului de reguli practice de siguranță din 2011 pentru navele care transportă încărcături de lemn pe punte (Codul TDC 2011), adoptat de Adunarea Organizației Maritime Internaționale prin Rezoluția A.1048(27) din 30 noiembrie 2011

**Ministrul transporturilor și infrastructurii,**

Având în vedere referatul Direcției Transport Naval nr.17389/647 din 28.04.2021 de aprobare a Ordinului ministrului transporturilor și infrastructurii pentru modificarea și completarea Ordinului ministrului transporturilor nr. 1132/2013 privind aplicarea Codului de reguli practice de siguranță din 2011 pentru navele care transportă încărcături de lemn pe punte (Codul TDC 2011), adoptat de Adunarea Organizației Maritime Internaționale prin Rezoluția A.1048(27) din 30 noiembrie 2011,

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

Emite prezentul

**ORDIN:**

**Art. I** - Ordinul ministrului transporturilor nr. 1132/2013 privind aplicarea Codului de reguli practice de siguranță din 2011 pentru navele care transportă încărcături de lemn pe punte (Codul TDC 2011), adoptat de Adunarea Organizației Maritime Internaționale prin Rezoluția A.1048(27) din 30 noiembrie 2011, publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 633 și 633 bis din 14 octombrie 2013, se modifică și se completează după cum urmează:

**1. Titlul ordinului se modifică și va avea următorul cuprins:**

„ORDIN  
privind aplicarea Codului de reguli practice de siguranță din 2011 pentru navele care transportă încărcături de lemn pe punte (Codul TDC 2011), adoptat de Adunarea Organizației Maritime Internaționale prin Rezoluția A.1048(27) din 30 noiembrie 2011, precum și a amendamentelor ulterioare la acesta”

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

„Art. 1 - Se aprobă aplicarea Codului de reguli practice de siguranță din 2011 pentru navele care transportă încărcături de lemn pe punte (Codul TDC 2011), adoptat de Adunarea Organizației Maritime Internaționale prin Rezoluția A.1048(27) din 30 noiembrie 2011, prevăzută în anexa nr. 1, precum și a amendamentelor aprobate de Comitetul de siguranță maritimă al Organizației Maritime Internaționale și difuzate prin circulara MSC.1/Circ. 1624 din 7 decembrie 2020, prevăzută în anexa nr. 2.”

**3. După articolul 2 se introduce un nou articol, articolul 2<sup>1</sup>, cu următorul cuprins:  
„Art. 2<sup>1</sup> - Anexele nr. 1 și 2 fac parte integrantă din prezentul ordin.”**

**4. După anexă, care devine anexa nr. 1, se introduce o nouă anexă, anexa nr. 2, având cuprinsul prevăzut în anexa care face parte integrantă din prezentul ordin.**

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

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

**MINISTRU**

**CĂTĂLIN DRULĂ**

**PROPUNEM SEMNAREA**

<b>SECRETAR GENERAL</b> Ramona MOLDOVAN				
NUME PRENUME	FUNCȚIA PUBLICĂ	SEMĂȚURA	DATA	NR. ÎNREGISTRARE
<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			



DIRECȚIA TRANSPORT NAVAL

Nr.  
Data

REFERAT DE APROBARE

**a Ordinului ministrului transporturilor și infrastructurii pentru modificarea și completarea Ordinului ministrului transporturilor nr. 1132/2013 privind aplicarea Codului de reguli practice de siguranță din 2011 pentru navele care transportă încărcături de lemn pe punte (Codul TDC 2011), adoptat de Adunarea Organizației Maritime Internaționale prin Rezoluția A.1048(27) din 30 noiembrie 2011**

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 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 domeniu.

Codul de reguli practice de siguranță pentru navele care transportă încărcături de lemn pe punte a fost adoptat pentru prima dată de către Organizație prin rezoluția A.287(VIII) din 20 noiembrie 1973. Ulterior, ca urmare a continuării producerii unor incidente navale legate de transportul încărcăturilor de lemn pe punte, a operării unor nave din ce în ce mai mari și mai complexe din punct de vedere tehnologic, s-a impus revizuirea codului în 1991 (prin rezoluția A.715(17)) și în 2011 (prin rezoluția A.1048(27) - Codul de reguli practice de siguranță din 2011 pentru navele care transportă încărcături de lemn pe punte (Codul TDC 2011), care abrogă rezoluția A.715(17)).

Codul TDC 2011 se adresează tuturor celor implicați în pregătirea, încărcarea, stivuirea, amararea și transportul încărcăturii de lemn pe punte (unitățile de pre-ambalare, expeditorii, proprietarii navelor, navlositorii, companiile de operare, echipajul navelor) precum și administrațiilor, constructorilor și proiectanților de nave și echipamente. Trimiteri la Codul TDC 2011 se regăsesc în importante instrumente adoptate în cadrul OMI, cum ar fi: *Convenția internațională din 1966 asupra liniilor de încărcare, modificată prin Protocolul din 1988* la care România a aderat prin Ordonanța Guvernului nr. 53/1999, *Convenția internațională din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare (Convenția SOLAS 1974)*, la care România a aderat prin Decretul nr. 80/1979, *Codul internațional din 2008 privind stabilitatea navei în starea intactă*, adoptat de OMI prin Rezoluția MSC.267(85), acceptat și publicat de către România prin Ordinul ministrului transporturilor și infrastructurii nr. 675/2010, cod obligatoriu în temeiul Convenției SOLAS 1974.

Codul TDC 2011 a fost publicat în legislația națională prin Ordinul ministrului transporturilor nr. 1132/2013.

La cea de-a 102-a sesiune a sa din noiembrie 2020, Comitetul de siguranță maritimă al OMI (MSC) a aprobat amendamente la Codul TDC 2011 (la capitolul 6-*Principii alternative de proiectare* din Partea B și la Anexa B-*Exemple de moduri de stivuire și de amarare*) pe care le-a difuzat prin circulara MSC.1/Circ. 1624 din 7 decembrie 2020.

În temeiul prevederilor art. 4 alin. (1) din Ordonanța Guvernului nr. 42/1997 privind transportul maritim și pe căile navigabile interioare, republicată, cu modificările și completările ulterioare, precum și ale art. 9 alin. (4) din Hotărârea Guvernului nr. 370/2021, Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, în calitate sa de autoritate de stat în domeniul transportului maritim, elaborează și promovează acte normative și norme specifice aplicabile transportului maritim, urmărește aplicarea acestora și asigură ducerea la îndeplinire a obligațiilor ce revin statului din acordurile și convențiile internaționale la care România este parte.

Având în vedere cele de mai sus, am elaborat alăturatul proiect de *Ordin al ministrului transporturilor și infrastructurii pentru modificarea și completarea Ordinului ministrului transporturilor nr. 1132/2013 privind aplicarea Codului de reguli practice de siguranță din 2011 pentru navele care transportă încărcături de lemn pe punte (Codul TDC 2011), adoptat de Adunarea Organizației Maritime Internaționale prin Rezoluția A.1048(27) din 30 noiembrie 2011*, pe care, dacă sunteți de acord, vă rugăm să îl aprobați.

**DIRECTOR**

**Gabriela MURGEANU**

**AMENDAMENTE LA  
CODUL DE REGULI PRACTICE DE SIGURANȚĂ DIN 2011 PENTRU NAVELE CARE TRANSPORTĂ  
ÎNCĂRCĂTURI DE LEMN PE PUNTE  
(CODUL TDC 2011)**

- 1 Adunarea, la cea de-a douăzeci și șaptea sesiune a sa (noiembrie 2011), a adoptat, prin rezoluția A.1048(27), *Codul de reguli practice de siguranță din 2011 pentru navele care transportă încărcături de lemn pe punte (Codul TDC 2011)*.
- 2 Comitetul de siguranță maritimă, la cea de-a 102-a sesiune a sa (4-11 noiembrie 2020), a aprobat amendamentele la *Codul de reguli practice de siguranță din 2011 pentru navele care transportă încărcături de lemn pe punte (Codul TDC 2011)*, astfel cum au fost elaborate de Subcomitetul privind transportul mărfurilor și containerelor, la cea de-a șasea sesiune a sa (9-13 septembrie 2019), așa cum sunt prevăzute în anexă.
- 3 Statele Membre sunt invitate să aducă amendamentele în atenția armatorilor, operatorilor de nave, comandanților și echipajelor navelor, precum și tuturor părților interesate.

\*\*\*

ANEXĂ  
la circulara MSC.1/Circ.1624

**Partea B  
PROIECTAREA MODURILOR DE DISPUNERE A DISPOZITIVELOR DE AMARARE A ÎNCĂRCĂTURII**

**Capitolul 6  
Principii alternative de proiectare**

**6.2 Accelații și forțe care acționează asupra încărcăturii**

- 1 Paragraful 6.2.1 se înlocuiește cu următorul:

„Modul de dispunere a dispozitivelor de amarare a încărcăturii ar trebui să fie proiectat pentru a rezista la accelerațiile, precum și la forțele produse de vânt și mare, calculate în conformitate cu anexa 13 la Codul CSS.”

- 2 Paragrafele de la 6.2.2 până la și inclusiv 6.2.5 se șterg.

**Anexa B  
Exemple de moduri de stivuire și de amarare**

**B.5 Exemplu de calcul - Montanți pentru lemne rotunde**

**Exemplul B.5.3 - Montanți pentru lemne rotunde pe o navă de 6000 TDW, ce navigă în Marea Baltică**

- 3 Textul de sub figura B.7 se înlocuiește cu următorul:

„Nava asigură un serviciu comercial în Marea Baltică, cu o prognoza meteorologică care prevede o înălțime semnificativă a valului de până la 5,5 metri. Astfel, factorul de reducere pentru operarea în pase cu restricții este calculat astfel:

$$f_R = 1 - (H_S - 13)^2 / 240 = 1 - (5,5 - 13)^2 / 240 = 0,76 \text{ ”}$$

## **B.6 Exemplu de calcul - Amararea prin frecare a lemnelor rotunde stivuite transversal**

### **Exemplul B.6.1 - Amararea prin frecare a lemnelor rotunde pe o navă de 6000 TDW**

4 Ultimul paragraf de sub figura B.8 se înlocuiește cu următorul:

„Valoarea maximă permisă a înălțimii semnificative a valului  $H_S$  în acest mod de stivuire este calculată ca fiind egală cu 2,4 m conform următoarelor formule:

$$a_t = a_{t \text{ bază}} \cdot f_{R1} \cdot f_{R2} \cdot f_R$$

$$f_R = \frac{a_t}{a_{t \text{ bază}} \cdot f_{R1} \cdot f_{R2}} = \frac{3,2}{6,5 \cdot 0,93 \cdot 1,00} = 0,53$$

$$f_R = 1 - (H_S - 13)^2 / 240$$

$$H_S = 13 - \sqrt{(1 - 0,53) \cdot 240} = 2,4 \text{ m ”}$$

---