

EXPUNERE DE MOTIVE

Organizația Maritimă Internațională (O.M.I.), cu sediul la Londra, activează ca agenție specializată a Organizației Națiunilor Unite și se ocupă cu elaborarea și aplicarea cadrului juridic și organizatoric privind navigația maritimă în apele internaționale.

În cadrul Organizației Maritime Internaționale funcționează Comitetul pentru Siguranță Maritimă care tratează problemele legate de siguranța navelor și a navigației maritime și care, până în prezent, a elaborat și propus spre adoptare mai multe convenții internaționale dintre care cea mai însemnată este Convenția internațională pentru ocrotirea vieții omenești pe mare – SOLAS 1974 – încheiată la Londra la 01.11.1974 și la care România a devenit parte prin Decretul Consiliului de Stat nr.80 din 02.03.1979.

După evenimentele de la 11 septembrie 2001, Organizația Maritimă Internațională a luat în considerare riscurile care pot apare ca urmare a actelor de terorism îndreptate asupra navelor și facilităților portuare și a stabilit, la Adunarea generală OMI din 19 – 30 noiembrie 2001, necesitatea tratării acestei probleme într - o formă cât mai elaborată și pe baza experienței colective a comunităților implicate în activitatea de transport maritim (companii de navigație, autorități portuare, autorități maritime, operatori portuare, agenți maritimi etc) în vederea elaborării și adoptării cu prioritate a unui instrument juridic internațional. În acest sens, s-a format un grup de lucru care a întocmit proiectul Codului internațional pentru securitatea navei și a facilității portuare, care a fost aprobat, în principiu, în cadrul sesiunii a 75-a a Comitetului Siguranței Maritime din februarie 2002, cu scopul supunerii spre adoptare, conferinței diplomatice din 9- 13 decembrie 2002. În acest context, OMI a asigurat organizarea și desfășurarea activităților necesare pentru elaborarea, finalizarea și transmiterea către toate statele membre a textului final al Codului internațional pentru securitatea navei și a facilității portuare.

Cu prilejul Conferinței Diplomatice a Guvernelor Contractante, care a avut loc la Londra în perioada 9 – 13 decembrie 2002, prin Rezoluția nr.1 s-au adoptat amendamente la Convenția internațională pentru ocrotirea vieții omenești pe mare – SOLAS 1974 și s-a adăugat un nou subcapitol XI-2 la această convenție. Prin Rezoluția nr.2 a fost adoptat Codul internațional pentru securitatea navei și a facilității portuare, denumit în continuare Codul ISPS, ca un instrument de lucru în cadrul Convenției. Totodată au fost făcute recomandări referitoare la unele măsuri pentru sporirea securității navelor, facilităților portuare, unităților mobile de foraj marin aflate la locul de activitate și platformelor fixe și plutitoare care nu fac parte din categoria celor acoperite de prevederile subcapitolului XI – 2 al Convenției internaționale pentru ocrotirea vieții omenești pe mare – SOLAS 1974, precum și recomandări pe termen scurt, precum și acțiunile viitoare care prevăd cooperarea tehnică, cooperarea cu Organizația Internațională a Vămirilor, cu Organizația Internațională a Muncii, precum și modul de adoptare a amendamentelor viitoare la capitolul XI.

În esență, prevederile Codului ISPS, stabilesc un set de măsuri obligatorii pentru navele care efectuează voiaje internaționale, precum și pentru autoritățile sau administrațiile portuare, destinat să conducă la creșterea nivelului de securitate pentru nave și facilități portuare și să reducă cât mai mult cu putință riscul unui atac terorist, fie asupra navelor maritime, fie asupra facilităților portuare sau, în cazul cel mai nefericit, al atacurilor teroriste asupra navelor care operează la terminalele portuare.

Prevederile Codului ISPS se referă la cele două laturi ale activității, cea de la bordul navelor maritime și cea din porturi și presupun și conduc în primul rând la evaluarea factorului de risc privind un atac terorist. Drept consecință, măsurile ce trebuiesc avute în vedere se vor diferenția corespunzător în funcție de nivelul de securitate aplicabil, dictat de factorul de risc evaluat și definit. Un alt aspect care este introdus prin acest cod este acela al faptului că implementarea lui înseamnă realizarea unui sistem de management al securității care, în conformitate cu procedurile generale, se evaluează și certifică pe bază de audit extern. În cadrul acestui sistem managerial al securității se impune efectuarea de exerciții și antrenamente care trebuie să fie executate în conformitate cu programele definite prin documentația tehnică a sistemului. Totodată, având în vedere importanța problemei, precum și necesitatea tratării responsabile a ei, atât la bordul navei, la nivelul companiilor de navigație cât și în porturi vor fi nominalizate persoane responsabile cu securitatea ale căror sarcini sunt de asemenea definite în cadrul Codului.

Prin acest Cod sunt stabilite sarcinile și responsabilitățile care revin Guvernelor statelor contractante, companiilor de navigație și navelor, precum și autorităților portuare și operatorilor care activează în porturi.

Conform prevederilor înscrise în Cod, Guvernul fiecărui stat contractant va stabili gradele de securitate la nivelul cărora trebuie organizate sistemele de management al securității și va transmite toate informațiile pertinente legate de sistemele de securitate, Secretarului General al Organizației Maritime Internaționale până cel mai târziu la 1 iulie 2004, care urmează să le aducă la cunoștință celorlalte Guverne contractante.

Toate companiile de navigație precum și navele acestora, fie că sunt în proprietate, fie că sunt operate de acestea în baza unor contracte corespunzătoare, trebuie să dovedească că au organizat un sistem de management al securității care să corespundă cu cerințele înscrise în Cod, precum și a gradului de securitate stabilit și să facă dovada conformității prin certificate eliberate în numele Guvernului statului în care își desfășoară activitatea. În conformitate cu prevederile art.1⁶ lit a), c), d), i), j), k), din Ordonanța Guvernului nr.42/1997 privind transportul naval, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 412/2002, în calitate de autoritate în domeniul siguranței navigației, Autoritatea Navală Română va aduce la îndeplinire toate sarcinile ce revin Guvernului din implementarea prevederilor Codului ISPS de către companiile de navigație românești și navele aflate în proprietate, sau operate de acestea în baza unor contracte corespunzătoare, precum și controlul și verificarea navelor indiferent de pavilion care vin în porturile românești.

Operatorii facilităților portuare, așa cum sunt ele definite în Codul ISPS sunt obligați să-și organizeze propriile sisteme de management al securității pentru facilitatea portuară în care își desfășoară activitatea, pe baza unor planuri de securitate realizate în care respectă cerințele înscrise în Cod. În conformitate cu prevederile art. 26 din Ordonanța Guvernului nr. 22/1999 privind administrarea porturilor și a căilor navigabile precum și desfășurarea activităților de transport naval în porturi și pe căi navigabile, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr.528/2002, administrațiile portuare și/sau de căi navigabile pot aduce la îndeplinire unele obligații ce revin statului din acordurile și convențiile internaționale la care România este parte. În aceste condiții administrațiile portuare și/sau de căi navigabile vor aduce la îndeplinire sarcinile ce revin Guvernului din implementarea prevederilor Codului ISPS, pentru facilitățile portuare aflate în zona lor de jurisdicție.

Comunicarea de informații între nave și port și invers trebuie să se realizeze în timp util și cu păstrarea caracterului confidențial. Aceste comunicații se înscriu în mesaje de apel, pericol și salvare stabilite prin prevederile art.1 și art.2, din Ordonanța Guvernului nr.17/1999 privind constituirea, organizarea și funcționarea “ Serviciului Public de Radiocomunicații Navale de Apel, Pericol și Salvare” aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 450/2001. În conformitate cu art. 3 din aceeași Ordonanță a Guvernului această activitate este îndeplinită de Compania Națională de Radiocomunicații Navale “RADIONAV” S.A. Constanța. Prin dotarea tehnică adecvată și regimul continuu de lucru, stația radio aparținând acestei companii “CONSTANȚA RADIO” poate fi apelată oricând și poate comunica cu navele, indiferent de pavilion în toate frecvențele alocate serviciului maritim mobil de Uniunea Internațională de Telecomunicații (UIT).

În conformitate cu hotărârile adoptate la Conferința Diplomatică menționată, prevederile Codului internațional pentru securitatea navei și a facilității portuare devin cerințe ale Convenției internaționale pentru ocrotirea vieții omenești pe mare – SOLAS 1974 și pe cale de consecință sunt obligatorii începând cu data intrării lor în vigoare. Având în vedere riscurile enorme cauzate de creșterea fenomenului terorismului, termenul de intrare în vigoare a fost stabilit la 1 iulie 2004. Începând cu această dată, nici o navă de pasageri, unitate de foraj marin sau navă de mărfuri având tonajul brut mai mare de 500 nu va mai fi admisă să opereze în porturi dacă nu are un “Certificat internațional de securitate a navei” eliberat în numele Guvernului statului de pavilion. Deasemenea, tot începând cu aceeași dată, fiecare facilitate portuară, va trebui să aibă un atestat denumit “Declarația de conformitate a unei facilități portuare”, eliberat în numele guvernului statului în care este situată facilitatea. În lipsa acestui document facilitatea respectivă este considerată nesigură și nu va mai putea fi folosită pentru operarea navelor maritime.

Cazul excepțional prevăzut la art.114 alin. (4) din Constituție constă în:

1). Dată fiind importanța pe care toate statele lumii o acordă prevenirii și luptei împotriva terorismului, Organizația Maritimă Internațională a adoptat Codul ISPS în regim de urgență la Conferința Diplomatică 9-13 decembrie 2002 și a impus un termen foarte scurt pentru aplicarea codului, 1 iulie 2004.

2). În această perioadă de un an și jumătate fiecare stat trebuie să-și creeze legislația internă proprie, să impună companiilor care au în proprietate sau operează nave maritime, precum și operatorii facilităților portuare, să-și creeze sisteme de securitate ce trebuie să corespundă exigențelor codului și să-și le certifice în mod corespunzător. Din experiența altor administrații pentru implementarea prevederilor codului este necesară o perioadă cuprinsă între un an și un an și jumătate.

3). În conformitate cu prevederile codului, Guvernului îi revine sarcina de a comunica Organizației, nu mai târziu de 1 iulie 2004 și va pune la dispoziție pentru informare:

- a) date pertinente despre sistemele de securitate atestate și/sau certificate;
- b) numele și detaliile privind contactarea tuturor organizațiilor de securitate autorizate;
- c) lista planurilor aprobate de securitate ale facilităților portuare;
- d) în cazul încheierii de acorduri în baza acestui Cod, Guvernul va comunica Organizației informații referitoare la aceste acorduri.

Pentru menținerea navelor și porturilor românești în circuitul economic mondial și pentru evitarea înregistrării acestora pe lista neagră a navelor și porturilor nesigure, este necesar ca guvernul României să aducă la îndeplinire sarcinile ce îi revin, fapt ce impune adoptarea cadrului legislativ în regim de urgență, pentru a putea oferi companiilor ce au în proprietate sau operează nave maritime, precum și operatorilor portuari, timpul necesar implementării prevederilor codului și transmiterea către Guvern a informațiilor ce trebuie comunicate Organizației Maritime Internaționale.

Față de cele prezentate mai sus, a fost întocmit proiectul de Lege privind aprobarea Ordonanței de urgență a Guvernului pentru acceptarea de către România a Amendamentelor la Anexa Convenției internaționale pentru ocrotirea vieții omenești pe mare, 1974, amendată și a Codului internațional pentru securitatea navelor și facilităților portuare, adoptate la Conferința Organizației Maritime Internaționale, la Londra, în perioada 9 – 13 decembrie 2002, pe care îl supunem Parlamentului spre adoptare.

PRIM MINISTRU

Adrian Năstase

