

EXPUNERE DE MOTIVE

Organizația Maritimă Internațională (OMI), cu sediul la Londra, activează ca agenție specializată a Organizației Națiunilor Unite și se ocupă cu elaborarea cadrului juridic, tehnic și organizatoric privind navigația maritimă în apele internaționale. Prin convențiile, codurile și instrucțiunile adoptate, OMI stabilește cerințele minime care se impun navelor comerciale care efectuează voiaje internaționale.

România a devenit membră a acestei organizații prin Decretul nr.114/1965 și, în această calitate, a aderat la toate convențiile internaționale majore privind siguranța navigației și prevenirea poluării de către navele maritime.

Una din cele mai importante convenții adoptate de OMI este Convenția internațională din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare, adoptată la Londra la 1 noiembrie 1974 (SOLAS 74) la care România a aderat prin Decretul Consiliului de Stat nr.80 din 2 martie 1979, publicat în Buletinul Oficial nr.21 din 7 martie 1979. Prevederile Anexei la această convenție, structurată în douăsprezece capitole, care cuprinde reguli privind construcția, dotarea și operarea navelor maritime, sunt perfecționate continuu prin rezoluții adoptate în cadrul sesiunilor Comitetului Securității Maritime (MSC).

În perioada 1998 - 2001, Anexa Convenției SOLAS 74 a fost amendată succesiv prin Rezoluțiile : MSC.69(69) adoptată la 18 mai 1998, MSC.91(72) adoptată la 26 mai 2000, MSC.99(73) adoptată la 5 decembrie 2000 și MSC.117(74) adoptată la 6 iunie 2001. România nu a avut obiecții la nici unul din respectivele amendamente.

În principal, aceste amendamente au ca obiect revizuirea în totalitate a capitolelor II-2 „Construcție – Protecția contra incendiului, detectarea și stingerea incendiului” și V „Siguranța navigației”, capitolul IV „Radiocomunicații” suferind mai puțin modificări.

Noul capitol II-2, adoptat prin Rezoluția MSC.99(73), este mai clar și mai ușor de utilizat și cuprinde cerințele de construcție referitoare la protecția contra incendiului, detectarea și stingerea incendiului aplicabile, începând cu 1 iulie 2002, în mod selectiv, navelor construite înainte sau după această dată, pe baza unor standarde și a unui cod specific care au ca obiect construcția și verificarea anumitor echipamente ale navelor. Odată cu apariția acestui nou capitol, prescripțiile tehnice detaliate referitoare la instalațiile de protecție contra incendiului au fost scoase din Convenția SOLAS 74 și introduse într-un nou Cod internațional pentru instalațiile de protecție contra incendiului (Codul FSS), adoptat tot la 5 decembrie 2000 prin Rezoluția MSC.98(73), care are caracter obligatoriu în virtutea acestui nou capitol.

Completările la capitolul IV, adoptate prin rezoluția MSC.69(69), au fost introduse în scopul facilitării operațiilor de căutare și salvare. Astfel, se stabilesc baze de date conținând identitatea navelor, cerințe privind verificarea unui mijloc de semnalizare în caz de sinistru și obligativitatea includerii poziției navei în mesajul de alarmare.

Noul capitol V, adoptat prin Rezoluția MSC.99(73), reprezintă modernizarea și restructurarea cerințelor privind navigația și echipamentele ajutătoare, din punct de vedere al dezvoltării tehnologice, luând în considerare cerințele rezultate ca urmare a analizării accidentelor maritime ce au avut loc în ultimii ani.

Pentru aceste patru amendamente și respectiv pentru Codul FSS, nu există încă acte normative naționale de acceptare explicită, deși, conform dispozițiilor convenției, guvernele contractante se angajează să dea efect prevederilor acesteia și să adopte, pe plan național, actele normative corespunzătoare.

Față de cele prezentate mai sus, a fost întocmit proiectul de lege alăturat, pe care, în conformitate cu prevederile Legii nr.4/1991 privind încheierea și ratificarea tratatelor, vă rugăm să-l aprobați.



PRIM-MINISTRU

ADRIAN NĂSTASE