

Avizat,
MINISTERUL TRANSPORTURILOR ȘI
INFRASTRUCTURII
DIRECȚIA TRANSPORT NAVAL

Director
Doina -Teodora Cojocaru



Emitent,
C.N. ADMINISTRAȚIA PORTURILOR
MARITIME S.A. CONSTANȚA

Director General
Mihai Teodorescu



Avizat
din punct de vedere al siguranței navigației,
AUTORITATEA NAVALĂ ROMÂNĂ

Director General,
Alexandru Mezei



Regulamentul Portuar

al porturilor maritime românești aflate în administrarea
Companiei Naționale „Administrația Porturilor Maritime” S.A. Constanța

Ediția 2025

1 din 68

pagina albă

Cuprins:

Capitol	Titlul	Pag.
PARTEA A	REGULI ȘI NORME GENERALE DE EXPLOATARE A PORTURILOR MARITIME CONSTANȚA (CU ZONELE CONSTANȚA, MIDIA, MANGALIA, BASARABI) ȘI TOMIS....	5
CAPITOLUL I	DISPOZIȚII GENERALE.....	5
<i>Secțiunea 1</i>	<i>Domeniul de aplicare</i>	5
<i>Secțiunea a 2 - a</i>	<i>Prevederile legale.....</i>	6
<i>Secțiunea a 3 - a</i>	<i>Prezentarea generală a administrației portuare ce asigură funcționalitatea porturilor Constanța (cu zonele Constanța, Midia, Mangalia și Basarabi) și Tomis.....</i>	6
<i>Secțiunea a 4 - a</i>	<i>Prezentarea generală a porturilor Constanța (cu zonele Constanța, Midia, Mangalia, Basarabi) și Tomis.....</i>	7
<i>Secțiunea a 5 - a</i>	<i>Servicii prestate în porturi.....</i>	8
CAPITOLUL II	NAVIGAȚIA ÎN PORTURI ȘI RADELE ACESTORA.....	9
<i>Secțiunea 1</i>	<i>Reguli generale privind navigația.....</i>	9
<i>Secțiunea a 2 - a</i>	<i>Reguli privind intrarea și ieșirea navelor în/din porturi.....</i>	12
<i>Secțiunea a 3 - a</i>	<i>Reguli privind acostarea, manevra și plecarea navelor în/din danele porturilor.....</i>	14
<i>Secțiunea a 4 - a</i>	<i>Reguli privind staționarea navelor la dană în porturi.....</i>	15
<i>Secțiunea a 5 - a</i>	<i>Reguli specifice în porturi.....</i>	17
CAPITOLUL III	OPERAREA NAVELOR ÎN PORTURILE MARITIME CONSTANȚA (CU ZONELE CONSTANȚA, MIDIA, MANGALIA) ȘI BASARABI	19
<i>Secțiunea 1</i>	<i>Reguli generale privind operarea navelor.....</i>	19
<i>Secțiunea a 2 - a</i>	<i>Reguli privind încărcarea și descărcarea navelor.....</i>	21
<i>Secțiunea a 3 - a</i>	<i>Reguli speciale privind mărfurile periculoase, poluante și agabaritice..</i>	23
	<i>3.1. Reguli speciale privind mărfurile periculoase.....</i>	23
	<i>3.2. Raportarea incidentelor.....</i>	29
	<i>3.3. Reguli speciale privind mărfurile agabaritice.....</i>	30
<i>Secțiunea a 4 - a</i>	<i>Reguli speciale privind operarea navelor fluviale nepropulsate.....</i>	31
CAPITOLUL IV	TARIFAREA PRESTAȚIILOR PORTUARE.....	31
<i>Secțiunea 1</i>	<i>Principii generale.....</i>	31
<i>Secțiunea a 2 - a</i>	<i>Tarife portuare de bază.....</i>	32
<i>Secțiunea a 3 - a</i>	<i>Tarifarea serviciilor aferente activităților de transport naval.....</i>	32
<i>Secțiunea a 4 - a</i>	<i>Tarife speciale (specifice).....</i>	34
CAPITOLUL V	SERVICII DE SIGURANȚĂ PRESTATE ÎN PORTURI.....	34
<i>Secțiunea 1</i>	<i>Pilotajul navelor.....</i>	36
<i>Secțiunea a 2 - a</i>	<i>Remorcajul navelor.....</i>	39
CAPITOLUL VI	ALTE SERVICII PRESTATE ÎN PORTURI.....	40
<i>Secțiunea 1</i>	<i>Preluarea deșeurilor menajere de la operatorii economici portuari și a reziduurilor provenite de la nave.....</i>	40
<i>Secțiunea a 2 - a</i>	<i>Dragajul și întreținerea acvatoriului portuar.....</i>	41
<i>Secțiunea a 3 - a</i>	<i>Apărarea împotriva incendiilor.....</i>	42
<i>Secțiunea a 4 - a</i>	<i>Prevenirea și combaterea poluării, salubritatea și depoluarea acvatoriului și a teritoriului portuar.....</i>	44

Capitol	Titlul	Pag.
Secțiunea a 5 - a	Distribuția de energie electrică și termică.....	46
Secțiunea a 6 - a	Distribuția de apă, colectarea apelor menajere și pluviale, canalizarea portuară.....	46
Secțiunea a 7 - a	Construcția, întreținerea și repararea infrastructurii și suprastructurii portuare.....	47
Secțiunea a 8 - a	Efectuarea activităților de evaluare, audit extern, certificare și confirmarea declarațiilor de conformitate a securității facilităților portuare.....	48
Secțiunea a 9 - a	Alte servicii prestate în porturi.....	49
	9.1. Manipularea și depozitarea mărfurilor.....	49
	9.2. Legarea și dezlegarea navelor.....	50
	9.3. Agenturarea navelor.....	50
	9.4. Aprovizionarea navelor.....	51
	9.5. Repararea și întreținerea navelor.....	51
	9.6. Bunkerajul navelor.....	53
	9.7. Servicii de telecomunicații.....	53
CAPITOLUL VII	ACCESUL ȘI CIRCULAȚIA ÎN PORTURI.....	54
Secțiunea 1	Reguli generale.....	54
Secțiunea a 2 - a	Identificarea, accesul și controlul persoanelor.....	56
Secțiunea a 3 - a	Identificarea, controlul și verificarea șoferilor autovehiculelor, a mecanicilor de locomotivă, a însoțitorilor mărfurilor și a pasagerilor vehiculelor.....	58
Secțiunea a 4 - a	Vizitatorii ocazionali (toate persoanele neincluse în alte categorii).....	58
Secțiunea a 5 - a	Reprezentanții autorităților și ai organismelor guvernamentale, precum și ziariștii acreditați.....	59
Secțiunea a 6 - a	Membrii echipajelor și pasagerii navelor acostate în port.....	59
CAPITOLUL VIII	MUNCA ȘI SECURITATEA MUNCII ÎN PORTURI.....	62
CAPITOLUL IX	CONTROLUL ȘI SANCTIUNILE APLICABILE ÎN PORTURI...	64
CAPITOLUL X	TRANSMITEREA ȘI PRELUCRAREA DATELOR.....	64
PARTEA B	DISPOZIȚII FINALE.....	65
ANEXA nr. 1	Definiții	67

PARTEA A
REGULI ȘI NORME GENERALE DE EXPLOATARE A PORTURILOR MARITIME
CONSTANȚA (CU ZONELE CONSTANȚA, MIDIA, MANGALIA, BASARABI) ȘI TOMIS

CAPITOLUL I
DISPOZIȚII GENERALE

Secțiunea 1
Domeniul de aplicare

Art. 1. – (1) Prevederile prezentului regulament se aplică tuturor persoanelor fizice și juridice care își desfășoară activitatea în portul maritim comercial Constanța (cu zonele Constanța, Midia, Mangalia, Basarabi) și portul Tomis, cu excepția acelor zone în care se desfășoară în exclusivitate activități militare, de ordine publică și securitate națională. Prevederile prezentului regulament privind siguranța navigației, intrarea și ieșirea navelor, transportul de persoane cu nave, protecția mediului și managementul deșeurilor se aplică și în portul turistic și de agrement Tomis.

(2) Celelalte prevederi privind transportul de mărfuri, încărcarea/descărcarea navelor, accesul și circulația nu se aplică portului Tomis, acesta fiind un port deschis publicului pentru activități de agrement și sportive.

Art. 2. - Respectarea reglementărilor acordurilor și convențiilor internaționale la care România este parte, referitoare la activitățile din porturi și radele acestora, este obligatorie pentru toate navele și pentru toți operatorii economici care desfășoară activități în porturi.

Art. 3. - (1) Respectarea prevederilor prezentului regulament este obligatorie pentru toate persoanele juridice și fizice care își desfășoară activitatea în porturi, conform prevederilor legale în vigoare.

(2) Aceștia trebuie să acționeze și să se comporte astfel încât desfășurarea activităților portuare să nu fie periclitată, lezată sau împiedicată.

Art. 4. - Reglementările Ministerului Transporturilor și Infrastructurii în domeniul transporturilor navale, precum și cele ale Autorității Navale Române sau ale altor autorități publice sunt obligatorii pentru toți operatorii economici portuari, pentru toți utilizatorii serviciilor asigurate în porturi și pentru toate navele.

Art. 5. - Urmărirea aplicării și respectării prevederilor prezentului regulament se face atât de către administrația portuară cât și de Autoritatea Navală Română.

Art. 6. - Pentru îndeplinirea prevederilor prezentului regulament și a altor reglementări aplicabile, Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, Autoritatea Navală Română, administrația portuară/CN APM SA și celelalte autorități publice dispun toate măsurile legale, potrivit competențelor proprii.

Art. 7. - În caz de forță majoră, sinistru, calamitate, evenimente naturale sau de interes general toate autoritățile publice, toate persoanele juridice, toate persoanele fizice precum și toate navele localizate în limitele teritoriului porturilor trebuie să se conformeze prevederilor legale incidente, planurilor, indicațiilor și măsurilor dispuse de autoritățile competente.

Secțiunea a 2 - a
Prevederile legale

Art. 8. - Prezentul regulament al porturilor a fost întocmit în conformitate cu prevederile Ordonanței Guvernului nr. 22/1999, republicată, art. 24 alin. (2)-(5), cu modificările și completările ulterioare și ale Anexei la Ordinul MTI nr. 636/2010 pentru aprobarea Regulamentului portuar-cadru.

Secțiunea a 3 - a

Prezentarea generală a administrației portuare ce asigură funcționalitatea porturilor Constanța (cu zonele Constanța, Midia, Mangalia și Basarabi) și Tomis

Art. 9. – (1) Administrarea porturilor Constanța (cu zonele Constanța, Midia, Mangalia și Basarabi) și Tomis se asigură de către administrația portuară. Aceasta este persoană juridică de naționalitate română, organizată ca societate pe acțiuni, cu sediul în municipiul Constanța, cod poștal 900900, incinta Portului Constanța, Gara Maritimă, județul Constanța, înregistrată la ORC sub nr. J13/2308/1998, CUI 11062831, CIF RO11062831.

(2) Administrația portuară își desfășoară activitatea conform reglementărilor legale române în vigoare și a statutului. Administrația portuară îndeplinește funcția de autoritate portuară în porturile a căror infrastructură i-a fost concesionată de către Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, respectiv în portul comercial Constanța (cu zonele Constanța, Midia, Mangalia, Basarabi) și Tomis.

(3) Administrația portuară funcționează sub autoritatea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii și desfășoară activități de interes public național.

(4) Pe suprafețele de teren aparținând domeniului public pe care s-a instituit regimul de zonă liberă, administrația portuară este și administrație de zonă liberă.

(5) Principalele domenii de activitate ale administrației portuare sunt:

a) întreținerea, repararea și exploatarea bunurilor proprietate publică a statului, precum și a bunurilor proprietate a companiei;

b) executarea de servicii, operațiuni și lucrări, în scopul îndeplinirii unor angajamente luate de statul român prin acorduri și convenții internaționale privind porturile maritime, la care România este parte;

c) asigurarea tuturor serviciilor publice portuare, care îi revin în calitate de administrație portuară, direct sau prin concesionare;

d) punerea la dispoziție utilizatorilor, în mod nediscriminatoriu, a infrastructurilor portuare, a celorlalte bunuri proprietate publică a statului și a bunurilor proprietate a companiei;

e) aprobarea desfășurării de activități în porturi, altele decât cele supuse autorizării sau licențierii de către Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, eliberând licențe și/sau permise de lucru, după caz, precum și permise de acces auto;

f) asigurarea serviciilor pentru nave și operatori economici care desfășoară activități în porturi, în concordanță cu prevederile statutare;

Art. 10. – (1) Administrația portuară are în principal următoarele atribuții:

a) să pună infrastructura portuară la dispoziția tuturor utilizatorilor, în mod liber și nediscriminatoriu;

b) să întrețină, să repare, să modernizeze, să dezvolte și să mențină caracteristicile tehnice minime ale infrastructurii portuare, astfel cum sunt stabilite prin planurile de proiectare sau cărțile tehnice aferente fiecărui element de infrastructură ori grupuri de elemente reprezentând o unitate funcțională, aflate în administrarea sau proprietatea lor;

c) să întrețină, să repare, să modernizeze, să dezvolte și să mențină caracteristicile tehnice minime ale oricăror rețele de utilități existente pe teritoriul porturilor, aflate în administrarea sau în proprietatea lor;

d) să asigure operatorilor economici, la cererea acestora, furnizarea sau distribuția utilităților, cu respectarea regulilor stabilite de către autoritățile de reglementare competente;

e) să asigure, după caz, furnizarea serviciilor de siguranță așa cum sunt prevăzute în O.G. 22/1999, republicată, art. 19 alin. (1) lit. b) pct. 1, art. 50 și art. 52, cu modificările și completările ulterioare;

f) să asigure în permanență adâncimile minime în bazinele portuare și la dane, astfel cum sunt stabilite prin planurile de proiectare ale acestor elemente de infrastructură;

g) să asigure în permanență adâncimile pe șenalele de acces necesare intrării/ieșirii navelor în/din port;

h) să asigure în permanență semnalizarea pe șenalele de acces și în porturi;

i) să asigure, după caz, semnalizarea în mare largă, activitate pentru care pot percepe tarife;

j) să țină evidența muncitorilor portuari care efectuează activitățile specifice prevăzute la art. 60 alin. (1) din O.G. 22/1999, republicată, pe bază de contracte individuale de muncă;

k) să întrețină drumurile de acces existente pe teritoriile portuare. În cazuri excepționale, cu acceptul ministerului și al autorităților locale, administrațiile portuare pot participa la întreținerea căilor de legătură între teritoriile portuare și drumurile naționale sau autostrăzi;

l) să participe la intervențiile în caz de dezastru, inclusiv poluări, conform legislației în vigoare.

(2) Alte informații privind activitatea C.N. Administrația Porturilor Maritime S.A. Constanța se găsesc pe pagina de Web: www.portofconstanța.com.

Secțiunea a 4 - a

Prezentarea generală a porturilor Constanța (cu zonele Constanța, Midia, Mangalia, Basarabi) și Tomis

Art. 11. – (1) Portul Constanța – zona Constanța este port comercial, cu infrastructura aparținând domeniului public al Statului Român și domeniului privat (Șantierul Naval Constanța) și este situat pe coasta vestică a Mării Negre, la 179 Mm de strâmtoarea Bosfor și la 85 Mm de brațul Sulina.

(2) Portul Constanța – zona Constanța este delimitat de digurile de nord și de sud, având ca vecinătăți municipiul Constanța și localitatea Agigea.

(3) Portul Constanța - zona Constanța are suprafața totală (cu alți deținători) de 3.949 ha, din care 2.599 ha, reprezintă suprafața totală a bazinelor și 1.350 ha reprezintă suprafața totală a teritoriilor.

(4) CN APM SA deține în concesiune în Portul Constanța - zona Constanța, în suprafața de 3.762 ha din care 2.581 ha reprezintă suprafața bazinelor portuare și 1181 ha reprezintă suprafața teritoriilor.

(5) Cele două diguri situate în partea de nord și în partea de sud adăpostesc portul, creând condițiile de siguranță optimă pentru activitățile portuare. În prezent, lungimea totală a digului de nord este de 9,39 km, iar cea a digului de sud de 5,56 km.

(6) Portul Constanța - zona Constanța are 157 de dane pentru acostarea navelor, dintre care 130 sunt operaționale numite dane operative (destinate încărcării/descărcării navelor).

(7) Lungimea totală a cheurilor/danelor este de 32 km, iar adâncimile variază între -4 și -19 m. Portul are radă interioară și exterioară, cu șenal de acces și zone de ancoraj pentru nave.

Art.12. – (1) Portul Constanța - zona Midia este port comercial cu infrastructura aparținând domeniului public și este situat pe coasta vestică a Mării Negre, la aproximativ 7 Mm nord de portul Constanța, având ca vecinătăți localitățile Năvodari și Corbu.

(2) Acesta are o suprafață totală de 816 ha (cu alți deținători), din care 579 ha reprezintă suprafața bazinelor portuare, iar 225 ha reprezintă suprafața teritoriilor (în concesiunea CN APM SA). Navele care intră/ies, în/din portul Constanța - zona Midia, folosesc rada portului Constanța.

Art. 13. – (1) Portul Constanța – zona Mangalia este port comercial, cu infrastructura aparținând domeniului public și este situat pe coasta vestică a Mării Negre, la aproximativ 20 Mm sud de portul Constanța, având ca vecinătăți localitatea Mangalia și șantierul naval.

(2) Portul Constanța – zona Mangalia are o suprafață totală de 187 ha, din care 156 ha reprezintă suprafața bazinului portuar, iar 31 ha reprezintă suprafața teritoriilor.

(3) Portul Constanța – zona Mangalia are radă exterioară.

Art. 14. – (1) Portul Tomis este port turistic și de agrement, situat la nord de portul Constanța, având ca vecinătate municipiul Constanța.

(2) Portul are o suprafață de 22 ha, din care 18 ha reprezintă suprafața bazinelor portuare, iar 4 ha reprezintă suprafața teritoriilor.

(3) Acest port este destinat numai pentru acostarea navelor de agrement, navelor tehnice și de pescuit.

Art.15. – (1) Portul Constanța - zona Basarabi, cu infrastructură aparținând domeniului public, este situat pe malul drept al Canalului Dunăre Marea Neagră, la km 25+000.

(2) Suprafața totală aflată în concesiunea CN APM SA aferentă portului Constanța- zona Basarabi, este de 11,4 ha din care 0,7 ha reprezintă suprafața bazinelor portuare și 10,7 ha reprezintă suprafața teritoriilor.

(3) Portul Constanța - zona Basarabi are ca vecinătate CN Administrația Canalelor Navigabile SA și Orașul Basarabi.

Secțiunea a 5 - a **Servicii prestate în porturi**

Art. 16. - (1) În porturi se efectuează următoarele servicii:

a) activități de transport de mărfuri și/sau de persoane cu nave, care cuprind:

- a.1. transporturile publice de persoane și/sau de mărfuri, efectuate de persoane juridice sau fizice autorizate în condițiile legii;

- a.2. transporturile de persoane și/sau de mărfuri în folos propriu, efectuate de persoanele juridice ori fizice autorizate în condițiile legii, mărfurile transportate fiind proprietatea acestora sau rezultatul activității lor, iar persoanele transportate fiind angajații lor;

- a.3. transporturile de bunuri și/sau de persoane în interes personal, pe apele naționale navigabile, efectuate de persoane fizice pentru satisfacerea cerințelor proprii de transport pe apă, pentru sport sau agrement;

b) activități conexe activităților de transport naval, care cuprind:

- b.1. serviciile de siguranță în porturi și pe căi navigabile interioare, denumite în continuare servicii de siguranță, precum: pilotajul navelor maritime și fluvio-maritime la intrarea și ieșirea din porturi, între danele aceluiași port și pe căile navigabile interioare și remorcajul de manevră al navelor maritime și fluvio-maritime în porturi;

- b.2. activitățile în legătură cu operarea navelor, cum ar fi: îmbarcarea/debarcarea de persoane, încărcarea/descărcarea navelor, depozitarea, stivuirea, amararea, sortarea, marcarea, paletizarea, pachetizarea, containerizarea, însăcuirea și alte activități privind mărfurile, agenturarea, curățarea magaziilor navelor, bunkerajul, curățarea și degazarea tancurilor navelor, legarea-dezlegarea navelor maritime și fluvio-maritime;

c) activități auxiliare activităților de transport naval, care cuprind:

- c.1. activitățile privind întreținerea și repararea infrastructurii de transport naval, semnalizarea costieră și plutitoare pentru navigație, dragajul de întreținere pentru asigurarea adâncimilor în porturi și pe căile navigabile interioare, asistența navelor la operarea mărfurilor periculoase, preluarea reziduurilor și a apelor uzate de la nave, preluarea gunoiului și a resturilor menajere de la nave;

- c.2. alte activități, cum ar fi: executarea de construcții hidrotehnice specifice transportului naval, lucrările de scafandrierie realizate în apele naționale navigabile interioare și în porturi, supravegherea navelor fără echipaj, serviciile pentru nave de agrement și turism, dragajul de extracție, furnizarea de apă, de energie electrică și de energie termică, asistența, salvarea și ranfluarea navelor, reparațiile la nave, aprovizionarea navelor.

CAPITOLUL II NAVIGAȚIA ÎN PORTURI ȘI RADELE ACESTORA

Secțiunea 1

Reguli generale privind navigația

Art. 17. - (1) Regulile de navigație în rade și în porturi se stabilesc de autoritatea de stat în domeniul transporturilor navale în conformitate cu reglementările OG 42/1997 privind transportul maritim și pe căile navigabile interioare, cu modificările și completările ulterioare.

(2) Supravegherea, coordonarea și controlul navigației în rade și în porturi se exercită de către Autoritatea Navală Română.

(3) Verificările de frontieră asupra persoanelor îmbarcate pe nave se exercită de către Poliția de Frontieră prin Punctele Poliției de Frontieră, care reglementează și accesul pe teritoriul național al acestor persoane.

Art. 18. - Poliția de Frontieră, prin Garda de Coastă, Poliția Română prin Secția de Poliție Port precum și orice alte autorități competente au prerogativa de a lua sub paza lor sau în custodie bunurile găsite sau abandonate în zona de control a traficului sau pe teritoriul porturilor, în condițiile legii.

Art. 19. - (1) Navele de orice categorie, indiferent de pavilion, care intră în rade sau porturi sunt obligate să respecte dispozițiile, privind intrarea și navigația în apele naționale, staționarea, operarea și plecarea din porturi, prevăzute de OG 42/1997 privind transportul maritim și pe căile navigabile interioare, cu modificările și completările ulterioare.

(2) Toate navele, de la intrarea și până la ieșirea din șenalul de acces, trebuie să aibă disponibile, la prova și la pupa, parâme suficient de lungi și de rezistente, care să poată fi utilizate imediat pentru acordarea asistenței în cazul unor defecțiuni ale instalației de propulsie sau a instalației de guvernare.

(3) Pe durata manevrei, navele cu pescaj mai mare de 12,5 m trebuie să aibă în asistență minim un remorcher dintre cele desemnate la manevră.

(4) Pe timpul cât navigă în apele naționale navigabile sau la ieșirea navelor din porturi, toate navele vor avea la bord, personalul menționat în certificatul pentru echipajul minim de siguranță.

(5) Persoanele îmbarcate la bordul navelor de orice categorie, indiferent de pavilion, intră/ies din țară și au acces la uscat, numai cu respectarea prevederilor Regulamentului (UE) nr. 399/2016 - Codul Frontierelor Schengen.

Art. 20. - (1) Comandantul navei exercită comanda asupra persoanelor ambarcate pe navă conform autorității cu care este investit și îndeplinește atribuțiile ce-i revin potrivit dispozițiilor legale și convențiilor internaționale.

(2) Manevra navelor de navigație interioară propulsate care nu au la bord ofițeri de navigație posesori de brevete maritim-portuare sau de căpitan fluvial A, se poate executa cu pilot maritim la bord sau căpitan maritim portuar. Navele de navigație interioară nepropulsate sunt în responsabilitatea comandantului remorcherului sau împingătorului care le manevrează. Navele de navigație interioare nepropulsate aflate în port în locurile de staționare stabilite de administrație care nu se află sub asistența unui remorcher sau împingător sunt în responsabilitatea proprietarilor/operatorilor de nave sau a reprezentanților acestora.

(3) Comandanții navelor sunt obligați să aducă imediat la cunoștința VTS sau Căpitaniei de Port în canalul VHF 67, producerea oricărui eveniment precum eșuări, abordaje, coliziuni, avarii, incendii, poluări, accidente, greve, acte de indisciplină sau altele asemenea.

(4) În termen de cel mult 24 de ore de la producerea evenimentului, comandantul navei va depune la Autoritatea Navală Română raportul scris privind aceste evenimente.

Art. 21. - (1) Autoritatea Navală Română coordonează toate acțiunile de intervenție în porturi și în radele acestora în caz de forță majoră, sinistru, calamități, pericol, poluare, evenimente naturale sau de interes general cu privire la nave.

(2) Autoritatea Navală Română poate dispune, în caz de necesitate sau pericol pentru siguranța navigației, închiderea sau evacuarea porturilor sau a unor zone ale acestora.

(3) Orice navă aflată în port sau în apropiere precum și orice persoană juridică sau fizică care desfășoară activități în port este obligată să acorde, în cazurile prevăzute la alin. (1), sprijinul solicitat de Autoritatea Navală Română și să respecte ordinele acesteia.

Art. 22. - Este interzisă lansarea la apă a bărcilor, plutelor de salvare, șalupelor de serviciu sau a altor construcții plutitoare în acvatoriul portuar sau în șenalul de acces, fără aprobarea prealabilă a Autorității Navale Române.

Art. 23. - (1) În porturile Constanța (cu zonele Constanța, Midia, Mangalia), și Tomis este adoptat Sistemul maritim internațional „A” de balizaj, realizat în conformitate cu prevederile Asociației Internaționale de Semnalizare Maritimă (IALA). În zona Basarabi semnalizarea este asigurată în conformitate cu regulamentele aplicabile CDMN.

(2) Semnalizarea și balizarea acvatoriului portuar, a șenalelor de acces și a radelor revine administrației portuare, după aprobarea acestora de către Autoritatea Navală Română, prin căpitanii de port.

Art. 24. - Limitele radelor și ale șenalelor de acces se stabilesc de către autoritatea de stat în domeniul transporturilor navale.

Art. 25. - Mijloacele de semnalizare existente, caracteristicile lor funcționale precum și orice modificări ale acestor caracteristici se fac public cunoscute de către Direcția Hidrografică Maritimă și Autoritatea Navală Română, prin Căpitanii de Port prin avize către navigatori.

Art. 26. - Este interzisă orice instalare a unor mijloace de semnalizare fără acordul administrației portuare și aprobarea Autorității Navale Române.

Art. 27. - (1) Oricine produce sau constată avarierea mijloacelor de semnalizare sau defecțiuni ale acestora are obligația de a anunța imediat, prin orice mijloace, Autoritatea Navală Română, respectiv Serviciul de Trafic Maritim (VTS) Constanța, denumit în continuare VTS, sau Căpitania de port, care va notifica administrația portuară.

(2) Răspunderea pentru avariile produse mijloacelor de semnalizare cade în sarcina celui care le-a produs.

(3) În cazul neanunțării avarierii mijloacelor de semnalizare de către cel care le-a produs, răspunderile menționate la alin. (2) se extind în sarcina celui care le-a produs, din momentul producerii avariei până la repunerea lor în stare de funcționare, și asupra altor consecințe ce pot apărea ca urmare a avariilor produse.

Art. 28. - (1) Orice navă având ca destinație un port românesc are obligația să-și facă cunoscută apropierea Autorității Navale Române prin VTS sau Căpitania de Port, după caz, imediat ce ajunge la limita zonei de supraveghere a traficului, comunicarea se efectuează prin radiotelefon.

(2) Din momentul intrării în zona de control a traficului navele sunt obligate să se conformeze dispozițiilor VTS sau ale Căpitaniei de Port.

(3) Dispozițiile VTS sau ale Căpitaniei de Port au prioritate față de orice alte dispoziții și sunt obligatorii pentru toate navele din zona de control a traficului.

(4) Pe toata durata staționării în rade și a efectuării manevrelor și timp de 30 de minute înainte și după terminarea acestora, navele trebuie să asigure o legătură de comunicație permanentă cu VTS sau cu Căpitania de Port.

(5) Restricționarea sau interzicerea navigației în anumite zone va fi comunicată în timp util prin avize către navigatori.

Art. 29. - (1) Manevrele navelor de orice categorie în porturi se efectuează numai cu aprobarea administrației portuare și Autorității Navale Române.

(2) Regulile specifice privind modul de efectuare al manevrelor în porturi sunt prevăzute în prezentul Regulament portuar.

Art. 30. - Comandanții navelor trebuie să se asigure și să ia toate măsurile necesare pentru a fi în orice moment gata să acționeze la apariția unor evenimente de natură a pune în pericol siguranța navei proprii, a instalațiilor portuare și a altor nave aflate în apropiere.

Art. 31. - (1) Folosirea aparatelor radiotelefonice VHF în porturi se va face numai de către persoane autorizate.

(2) Canalele VHF pentru comunicații în porturi sunt cele menționate în cuprinsul prezentului Regulament portuar.

Art. 32. - În interiorul porturilor, în șenalele de acces și în radele acestora sunt interzise:

- a) manevrele navelor cu ancorele la apă exceptând întoarcerea navei pe ancoră pentru acostare;
- b) ancorarea navelor în apropierea locurilor unde există interdicție semnalizată;
- c) ancorarea navelor în bazinele de manevră și în șenalul de acces exceptând situațiile de forță majoră în care se impune o astfel de manevră pentru evitarea unui pericol, cu informarea VTS sau Căpitaniei de Port, după caz.

Art. 33. - Asistența și salvarea navelor aflate în pericol pe mare sau în apele naționale navigabile, a bunurilor, a încărcăturii și a persoanelor aflate la bordul acestora se efectuează potrivit prevederilor OG 42/1997 privind transportul maritim și pe căile navigabile interioare, cu modificările și completările ulterioare și ale acordurilor și convențiilor internaționale la care România este parte.

Art. 34. - (1) În portul Constanța (cu zonele Constanța, Midia și Mangalia) manevrele navelor sunt permise oricând, atât ziua cât și noaptea, cu excepția perioadelor de timp când acestea sunt suspendate, astfel cum sunt comunicate de Autoritatea Navală Română prin VTS sau de Căpitania de Port.

(2) În portul Constanța este interzisă efectuarea următoarelor tipuri de manevre:

- a) manevrele de intrare/ieșire pe timp de noapte a navelor cu un pescaj mai mare de 16 m în danele 80, 81, 82 atunci când în dana 79 se află la operare un tanc petrolier;
- b) efectuarea manevrelor de sosire pe timp de noapte în zona PGM;
- c) manevrele de intrare/ieșire pe timp de noapte a navelor de tip suprastructuri mobile agabaritice precum platforme de foraj marin, macarale plutitoare de mari dimensiuni sau alte corpuri de nave fără propulsie;
- d) manevrele de intrare/ieșire la docurile plutitoare și uscate ale șantierelor navale din portul Constanța (zonele Constanța, Midia și Mangalia) atunci când vântul depășește 13 Nd de la travers/înaintea traversului/înapoia traversului și când nu există spațiu suficient în vecinătăți.

(3) Căpitania de port, direct sau prin VTS, va suspenda efectuarea manevrelor pentru navele maritime sau fluvio-maritime, atunci când viteza medie a vântului depășește 30 Nd din ultimele 10 minute în portul Constanța - zona Constanța sau atunci când viteza medie a vântului depășește 22 Nd din ultimele 10 minute în portul Constanța - zona Midia și zona Mangalia sau atunci când vizibilitatea afectează desfășurarea manevrelor în siguranță.

(4) Decizia suspendării manevrelor nu afectează manevrele navelor tehnice care, intră/ies sau se deplasează separat în interiorul portului.

(5) Căpitania de Port, direct sau prin VTS poate suspenda și efectuarea manevrelor navelor tehnice, atunci când vizibilitatea afectează desfășurarea manevrelor în siguranță.

(6) Ca urmare a solicitării comandantului unei nave, Căpitanul Șef poate aproba plecarea acesteia din port în condițiile hidrometeorologice menționate la alin. (3), în cazul în care, ca urmare a unei analize efectuate împreună cu pilotul navei și compania de remorcaj, se decide că manevra se poate executa în siguranță.

Art. 35. - (1) În portul Constanța (zona Constanța, Midia, Mangalia) canalele VHF de lucru sunt următoarele:

- CH 16 - Apel în caz de pericol și/sau urgență;
- CH 14 - Pilotaj;
- CH 11, CH 5, CH 17 - Remorcaj;
- CH 13 - Agenția Română pentru Salvarea Vieții Omenеști pe Mare (ARSVOM);
- CH 67 - Serviciul Dirijare Trafic (VTS) Constanța;
- CH 67, CH 71 - Căpitănia de Port;
- CH 69 - Manevrele și operațiunile efectuate pentru OIL Terminal;
- CH 9 - Manevrele și operațiunile efectuate în zona fluvio-maritimă;
- CH 68 - canal de lucru navele Administrației portuare.
- CH 74 - Canalul de lucru al MRCC;
- CH 16 - Apel în caz de pericol și/sau urgență;
- CH 14, CH 68 - Pilotaj;
- CH 5, CH 11, CH 17 - Remorcaj;
- CH 67 - Căpitănia de Port.

(2) În portul Tomis se aplică dispozițiile Autorității Navale Române privind siguranța navigației, la intrarea/ieșirea navelor în/din port și dispozițiile Poliției de Frontieră/Gărzii de Coastă, în ceea ce privește controlul persoanelor aflate la bordul navelor de agrement.

Art. 36. - Viteza navelor tehnice și fluviale, în dreptul danelor 77, 78, 89 și 90 nu va depăși 6 Noduri, excepție fac navele de intervenție care pleacă în misiune. Deplasarea navelor maritime se va face cu respectarea vitezei de siguranță.

Secțiunea a 2 – a

Reguli privind intrarea și ieșirea navelor în/din porturi

Art. 37. - Până la obținerea permisiunii de acostare navele maritime și fluvio-maritime vor staționa în zona de ancoraj, în sectorul corespunzător categoriei sale și a mărfurilor transportate.

Art. 38. - (1) În cazuri de interes general sau de pericol, intrarea navelor în port se va face numai cu autorizarea specială și prealabilă a Autorității Navale Române, prin Căpitănia de Port și/sau, după caz, a administrației portuare. Aceste situații pot fi atunci:

- a) când nava este în pericol de scufundare;
- b) când există incendiu la bord, se suspectează existența unui incendiu sau când nu există siguranța că, odată incendiul declanșat, acesta poate fi stins;
- c) când, din cauza construcției lor, pot pune în pericol infrastructura sau suprastructura portuară;
- d) când nava are la bord bolnavi sau persoane susceptibile de boli care necesită carantină; această situație va fi raportată VTS sau Căpităniei de Port cu cel puțin 6 ore înainte de intrarea în zona de control a traficului;
- e) când nava are la bord deșeuri de natură toxică, radioactivă, explozivă sau altele asemenea care pot pune în pericol viața și siguranța publică; acest fapt va fi notificat VTS sau Căpităniei de Port cu cel puțin 24 de ore înainte de intrarea navei în zona de control a traficului; când se intenționează transportul de materiale sau mărfuri radioactive, nava va solicita aprobarea intrării în port cu cel puțin 30 de zile înainte de data prevăzută pentru sosire;
- f) când, din orice motive, constituie un pericol pentru ordinea și siguranța publică;
- g) când sunt destinate reparării, modificării sau dezmembrării în afara perimetrelor șantierelor navale aflate în port;
- h) când intră în port pentru adăpost, staționare sau alte activități în afara operațiunilor portuare.

(2) Navele cu propulsie nucleară vor putea intra în port numai cu aprobarea autorității de stat în domeniul transporturilor navale; în acest caz data și ora sosirii precum și perioada de staționare solicitată vor fi anunțate cu cel puțin 30 de zile înainte.

Art. 39. - (1) La intrarea în porturi navele maritime și fluvio-maritime sunt obligate să folosească dispozitivul de separare a traficului.

(2) Orice manevră de ancorare, de schimbarea zonei de ancoraj sau plecarea de la ancoră, de intrare sau ieșire din port, precum și de mutare de la o dană la alta, va fi făcută numai după obținerea aprobării VTS sau a Autorității Navale Române.

(3) Nicio navă indiferent de pavilion nu poate staționa sau ancora în afara limitelor radei, sau în apele teritoriale, fără aprobarea Căpitaniei de Port.

Art. 40. - (1) Agenții navelor maritime și fluvio-maritime vor înainta serviciului de specialitate din cadrul administrației portuare, documentul de avizare a navei:

a) cu cel puțin 24 de ore în prealabil; sau

b) cel târziu în momentul în care nava părăsește portul anterior, în cazul în care durata voiajului este mai mică de 24 de ore; ori

c) dacă portul de escală nu este cunoscut sau este schimbat în timpul voiajului, de îndată ce această informație este disponibilă.

(2) Ordinea de intrare a navelor maritime și fluvio-maritime în port sau la dană va fi comunicată navelor de Autoritatea Navală Română prin VTS sau de Căpitanii de Port, după caz.

(3) Pentru efectuarea manevrelor de intrare și de ieșire a navelor maritime și fluvio-maritime, sau de schimbare a danei, agenții navelor vor întocmi în mod obligatoriu buletinul de pilotaj, folosind sistemul informatic online al administrației portuare. La fel și pentru manevrele de tragere pe parâme efectuate cu pilot la bord, prevăzute la art.124.

(4) În cazul în care există mai multe solicitări de la operatorii portuari pentru alocarea unei dane, administrația portuară va prioritiza intrarea navelor de linie în această dană, după care dana se va alocă celorlalte nave, după cum urmează:

a) alocarea danelor și ordinea intrării în port se stabilesc în funcție de solicitările operatorilor economici care desfășoară activități de încărcare/descărcare nave și îmbarcare/debarcare pasageri;

b) au prioritate în aceste alocări operatorii economici ale căror elemente de suprastructură se află în danele respective, în ordinea sosirii acestora la radă, în baza principiului „primul venit, primul servit”, nefiind restricționat accesul la danele respective;

c) operatorii economici ale căror elemente de suprastructură se află în danele respective, nu pot restricționa accesul la aceste dane, pentru alți operatori economici care intenționează să utilizeze dana liberă în vederea operării navelor.

Art. 41. - (1) Proprietarii sau operatorii de nave maritime și fluvio-maritime direct sau prin agentul navei, sunt obligați să prezinte autorităților portuare competente, la intrarea sau plecarea navei în sau din port documentele prevăzute de Convenția FAL 1965 privind facilitarea traficului maritim internațional, precum și orice alte documente ce sunt obligatorii urmare altor convenții și reglementări interne și internaționale aplicabile.

(2) Agenții navelor maritime și fluvio-maritime au responsabilitatea informării proprietarilor sau operatorilor navelor asupra raportărilor obligatorii ce trebuie efectuate înainte de sosirea navei.

(3) Navele maritime și fluvio-maritime, autoritățile competente și operatorii economici portuari vor utiliza cu precădere transmisia electronică de date, pe suport de date compatibil, sau documente standardizate internațional, elaborate în conformitate cu prevederile Convenției FAL 1965 privind facilitarea traficului maritim internațional și vor respecta procedurile, formalitățile și documentele cerute la sosirea, plecarea și staționarea navelor angajate în voiaje internaționale prevăzute în Normele metodologice de punere în aplicare a prevederilor Convenției privind facilitarea traficului maritim internațional (FAL 1965), aprobate prin HG nr. 1335/2000, precum și orice alte documente ce sunt obligatorii urmare altor convenții și reglementări interne și internaționale aplicabile.

Art. 42. - (1) Notificarea privind data sosirii navei maritime și fluvio-maritime se va face obligatoriu la plecarea din ultimul port și cu 10, 7, 5, 3 zile și 24 de ore înaintea sosirii, când se va indica și ora sosirii (ETA).

(2) Comandantul navei maritime și fluvio-maritime este răspunzător de eventualele date nereale transmise autorităților portuare competente.

Secțiunea a 3 - a
**Reguli privind acostarea, manevra și plecarea navelor
în/din danele porturilor**

Art. 43. - (1) La acostarea navelor maritime și fluvio-maritime în porturi și după avizarea/aprobarea de către autoritățile competente a notificării transmise prin Interfața Unică de Raportare (Maritime Single Window), reprezentanții Autorității Navale Române, respectiv reprezentanții Căpitaniei de Port vor elibera permisul de acostare.

(2) Eliberarea permisului de acostare este condiționată de obținerea de către nava maritimă și fluvio-maritimă a liberei practici sanitare.

(3) La cheurile ce necesită precauții deosebite la acostare, stabilite de administrația portuară, acostarea navelor este permisă numai în prezența unui reprezentant autorizat al acesteia.

(4) La acostarea navelor, comandanții acestora sunt obligați să ia toate măsurile necesare pentru asigurarea navei, evitarea stârnjenirii altor manevre sau a activității de la cheu.

(5) Operatorii portuari sunt obligați să lase liberă dana pentru manevră și să poziționeze utilajele astfel încât să se evite posibilitatea avarierii lor de către nave.

(6) Operatorii economici deținători de mijloace de operare nave, de exemplu: macarale, poduri de încărcare/descărcare și alte asemenea, nu vor obstrucționa manevra navelor în bazinele portuare prin poziționarea mijloacelor de operare în afara fronturilor de acostare, spre bazinul portuar.

(7) În cazul în care mijloacele de operare nave prevăzute la alin. (6) sunt defecte și nu pot fi retrase înspre uscat, pentru eliberarea frontului de acostare, operatorul economic deținător al acestor mijloace va anunța imediat Autoritatea Navală Română, VTS și administrația portuară despre situația creată.

(8) În situația în care la mijloacele de operare prevăzute la alin. (6) urmează a se efectua reparații ce necesită imobilizarea lor în afara frontului de acostare spre bazin, operatorul economic va înștiința Autoritatea Navală Română și administrația portuară pentru efectuarea acestora specificând faptul că mijloacele de operare și de reparații depășesc frontul de acostare înspre bazin obstrucționând total sau parțial manevrele în bazinul respectiv și nu vor începe reparațiile decât după obținerea aprobărilor. În acest sens, administrația portuară va întreprinde demersurile necesare pentru informarea companiilor care efectuează servicii de siguranță.

(9) Nerespectarea obligațiilor de la alin. (4) - alin. (8) duce la răspunderea materială, civilă sau penală pentru toate daunele ce pot apărea.

(10) Administrația portuară va transmite către toți cei interesați mesaje de informare privind suspendarea și/sau reluarea manevrelor în porturi.

(11) Manevrelor de acostare/plecare a navelor în/din danele fund de bazin, pentru asigurarea (îndeplinirea) condițiilor de siguranță a acestora se execută cu prioritate față de cele ale navelor din danele limitrofe, fără a afecta dispozițiile art. 40 alin. (4), în ceea ce privește navele de linie.

(12) Operatorii portuari care deservește aceste dane (de fund de bazin și cele limitrofe) sunt obligați să furnizeze în timp util serviciului de exploatare portuară/serviciului de pilotaj toate informațiile necesare privind caracteristicile tehnice ale acestor nave (lungime totală, lățime, pescaj maxim) și ora estimată de sosire/plecare, astfel încât să se facă o programare eficientă a ordinii de acostare/plecare ținând cont ca întârzierile să fie rezonabile. Serviciul de pilotaj va comunica operatorilor

portuari/agenților de navă ordinea manevrelor acestor nave, din danele fund de bazin și danele limitrofe, decizia fiind asumată de către toate părțile implicate.

Art. 44. - (1) Acostarea cu extremitățile navei ieșită în afara limitelor danei se va face numai cu aprobarea Căpitaniei de Port și fără a se depăși:

a) 1/10 din lungimea maximă a navei pentru navele cu lungimi maxime mai mici sau egale cu 100 m;

b) 10 m sau cel mult 1/15 din lungimea maximă pentru navele cu lungimi maxime de peste 100 m;

(2) În danele situate în capăt de mol, extremitățile navei pot depăși ambele capete ale danei, cu respectarea limitărilor de 1/15 din lungimea maximă a navei, la fiecare extremitate.

(3) Extremitățile navei ce depășește limita danei de acostare vor fi semnalizate corespunzător pe timp de zi și noapte.

Art. 45. - (1) Comandantul unei nave este obligat să efectueze manevrele în așa fel și cu o viteză de rotație a propulsorului stabilită astfel încât să nu provoace avarii altor nave, mijloacelor de legare sau infrastructurii portuare.

(2) Folosirea propulsoarelor poate fi interzisă de Autoritatea Navală Română, prin Căpitania de Port, în anumite zone ale porturilor.

Art. 46. - Navele care trec pe lângă navele tehnice ce execută lucrări în port sunt obligate să micșoreze viteza, astfel încât să nu afecteze activitatea acestora și nici deplasarea lor în siguranță.

Art. 47. - (1) Navele maritime și fluvio-maritime de orice categorie vor părăsi porturile numai după obținerea permisului de plecare sau a avizului de plecare eliberat de Autoritatea Navală Română, prin Căpitania de Port, după caz.

(2) Solicitarea piloților pentru asigurarea manevrei de plecare din port se va face numai după finalizarea formalităților legale, de către autoritățile competente, privind plecarea navei din port.

(3) Permisul de plecare se eliberează cu condiția ca nava maritimă și fluvio-maritimă să fi obținut, după caz, acceptul de la toate autoritățile competente, accept dat prin Interfața Unică de Raportare, Maritime Single Window și să depună permisul de acostare în port completat cu toate datele necesare referitoare la operațiunile de încărcare/descărcare efectuate de navă.

Art. 48. - Se interzice plecarea navelor din port atunci când nava, echipamentele și echipajul nu îndeplinesc condițiile cerute de siguranța navigației sau dacă există o solicitare justificată de reținere a navei.

Secțiunea a 4 - a

Reguli privind staționarea navelor la dană în porturi

Art. 49. - (1) Echipajul navei poate părăsi nava numai după obținerea documentelor de liberă practică și îndeplinirea tuturor celorlalte formalități legate de sosirea navei.

(2) Persoanele ce provin din țări terțe (în afara spațiului UE), îmbarcate la bordul navelor, (membrii de echipaj și pasagerii), pot coborî de pe navă cu aprobarea Poliției de Frontieră, prin emiterea unui permis de coborâre la uscat.

Art. 50. - (1) Pe timpul staționării la dană, accesul la navă se va face numai pe dispozitive de acces prevăzute cu elementele de siguranță necesare pentru evitarea accidentării persoanelor care le utilizează. Pe timp de noapte acestea trebuie iluminate corespunzător. Dispozitivele de acces la cheu ale navei aflate pe bordul dinspre larg vor fi asigurate la post. Navele maritime trebuie să asigure mijloace sigure de acces la bordul acestora, atât pe bordul de la uscat cât și pe bordul de la apă, pentru tot personalul care desfășoară activități pe navă.

(2) Amplasarea dispozitivelor de acces la cheu trebuie să se facă astfel încât să nu se împiedice circulația și activitățile de la cheu sau să blocheze mijloacele de legare. Marginea dinspre apă a părții

inferioare a dispozitivelor de acces nu trebuie să depășească 1 m de la fața cheului, iar dispozitivele vor fi dotate cu plasa de protecție și colac de salvare cu saulă.

(3) Fiecare navă acostată lângă altă navă trebuie să asigure la bordul dinspre uscat mijloace de acces care să îndeplinească prevederile alin. (1). Comandantul navei dinspre uscat trebuie să permită trecerea și să acorde ajutorul necesar realizării trecerii. Comandanții ambelor nave trebuie să asigure mijloace de acces necesare realizării trecerii în siguranță. În cazul în care nava dinspre larg este navă fluvială, navă tehnică cu sau fără echipaj la bord, mijloacele de acces, care să îndeplinească prevederile alin. (1), vor fi asigurate de către nava maritimă dinspre uscat.

(4) Pe timp de iarnă dispozitivele de acces la cheu și mijloacele de acces dintre navele maritime și fluvio-maritime vor fi curățate de zăpadă și de gheață de către nava deținătoare.

(5) Navele maritime și fluvio-maritime dinspre larg trebuie să asigure suficiente mijloace de protecție a bordajelor spre nava de la cheu. În cazul navelor de navigație interioară nepropulsate fără echipaj mijloacele de protecție vor fi asigurate de nava maritimă.

(6) Pentru a-și marca prezența pe timpul nopții navele trebuie să aibă asigurate luminile necesare stabilite prin reglementările naționale și internaționale. Dacă una din extremitățile navei iese în afara limitelor cheului atunci ea va purta o lumină albă la extremitatea respectivă, vizibilă pe întreg orizontul și de la o distanță suficientă pentru a preveni orice pericol.

(7) Nava nu trebuie să aibă părți din instalații sau obiecte în afara bordului care să împiedice activitatea în zonă sau care pot provoca accidente. Dacă în timpul staționării este inevitabilă depășirea limitelor bordului de părți ale unor instalații sau obiecte care nu participă direct la activitățile desfășurate în zonă, acestea trebuie să fie semnalizate corespunzător pe timp de zi și de noapte.

(8) Ancorele nefolosite trebuie asigurate la post.

(9) Dispozitivele de acces la bordul navelor maritime și fluvio-maritime puse la dispoziția operatorilor portuari precum și orice alte dispozitive de instalații puse la dispoziție de navă, vor fi certificate, omologate, precum și examinate și verificate periodic de către echipajul navei, în conformitate cu regulile internaționale și de pavilion. Punerea la dispoziție este responsabilitatea navei. Documentele doveditoare care vor atesta certificarea și verificarea acestora vor fi puse la dispoziția părților interesate, prin agentul navei.

(10) Armatorii și operatorii navelor maritime sunt obligați să respecte standardele internaționale de siguranță, de prevenire a poluării, precum și condițiile de muncă și viață la bordul navelor.

Art. 51. - Pe timpul staționării navelor la dană se interzice:

- a) perturbarea activității de operare prin alte activități desfășurate de navă;
- b) depozitarea pe cheu a gunoaielor, deșeurilor sau materialelor rezultate din operarea navei;
- c) lucrări de reparații, imobilizarea sau pornirea motorului principal, probe la instalația de propulsie, lucrul cu foc deschis și folosirea mijloacelor pirotehnice de orice fel fără autorizarea Căpitaniei de Port;
- d) scăldatul în acvatoriul portului;
- e) conectarea la rețelele electrice, telefonice, de apă și canalizare fără autorizația prealabilă a furnizorilor acestor servicii cu informarea corespunzătoare a operatorului portuar din zonă;
- f) utilizarea sau introducerea la bord de arme, muniții, materiale explozive ori radioactive sau aparate militare, dacă acestea nu sunt însoțite de documentele de comercializare și transport prevăzute de reglementările legale în vigoare. Comandantul navei este obligat să declare existența unor asemenea obiecte aparținând echipajului. Acestea vor fi închise și sigilate la bord, de către vamă, imediat după sosirea navei;
- g) curățarea de rugină a bordajelor, piturarea sau spălarea acestora în afara șantierelor navale, fără aprobarea Căpitaniei de Port;
- h) instalarea în port și în radă a sculelor și uneltelor de pescuit;
- i) organizarea de evenimente sportive fără aprobarea prealabilă a autorităților competente;
- j) practicarea unor activități sportive precum windsurfing, schi nautic, scufundări sau altele asemenea;

k) accesul neautorizat pe faruri, instalații de ridicat sau în zonele în care accesul este limitat sau restricționat prin reguli specifice.

l) acostarea navelor destinate transportului de țiței sau produselor petroliere, gaze lichefiate în dană dublă. Fac excepție navele degazate ce execută reparații sau sunt în așteptarea reparațiilor în afara zonei petroliere și navele de bunkeraj;

m) depășirea pescajului maxim admis la danele portului;

n) coborârea de pe navă a persoanelor cărora Poliția de Frontieră nu le-a emis permis de coborâre la uscat sau nu le-a permis intrarea în țară, respectiv fără efectuarea formalităților de debarcare aferente, conform cadrului legal în vigoare.

Art. 52. - (1) Autoritatea Navală Română și/sau alte autorități competente, prin reprezentanții lor, au acces la bordul navelor pentru control, inspecție sau cercetări pe toată durata staționării în port, potrivit reglementărilor interne și internaționale în vigoare.

(2) Controlul la sosirea navelor în port se execută după obținerea liberei practici sanitare, în conformitate cu prevederile legale în vigoare.

(3) Autoritatea Navală Română, prin Căpitanii de Port se asigură de respectarea condițiilor de încărcare a mărfurilor pe punte prin depunerea la Căpitania de Port, înainte de plecarea navei, a calculului de stabilitate al navei, indiferent de pavilion.

(4) Autoritatea Navală Română verifică navele să nu depășească linia de încărcare corespunzătoare perioadei și zonei de navigație.

(5) Pe timpul staționării în port navele trebuie să aibă la bord personalul minim necesar efectuării în siguranță a manevrelor. Mașinile vor fi pregătite astfel ca în orice moment nava să fie gata de manevră.

(6) Orice navă cu echipaj care staționează în port sau radă și este aptă pentru navigație, trebuie să aibă în bună stare de funcționare toate mijloacele de salvare și de stingere a incendiilor, atât pentru nevoile proprii cât și pentru a fi gata să acorde ajutorul necesar altor nave și instalații portuare.

(7) Este interzis tuturor navelor aflate în port sau în radă să execute lucrări de scafandrierie, să instaleze geamanduri și să întindă cabluri sub apă fără avizul administrației portului și aprobarea Autorității Navale Române, prin Căpitania de Port.

(8) Navele tehnice care lucrează special în acest sens se vor supune aceluiași reguli.

(9) Toate navele maritime și fluvio-maritime de orice categorie și sub orice pavilion aflate în port sau radă, sunt obligate să arboreze micul sau marele pavoaz la cererea Autorității Navale Române, prin Căpitania de Port.

(10) Folosirea semnalelor fonice este permisă numai în măsura în care sunt prevăzute în COLREG. Utilizarea semnalelor fonice pentru alarma de antrenament și pentru încercarea sau reglarea fluierului este permisă numai cu aprobarea Autorității Navale Române, prin Căpitania de Port.

(11) Exceptând manevrele de sosire și plecare din dană, se interzice navelor aflate la cheu să pună în mișcare propulsorul fără aprobarea Autorității Navale Române, prin Căpitania de Port.

(12) Orice eveniment ce poate pune în pericol siguranța navei și a portului pe timpul cât nava se află acostată, trebuie anunțat imediat cu aprobarea Autorității Navale Române, respectiv Căpitaniei de Port prin VHF sau prin orice alte mijloace.

Art. 53. - (1) În portul Constanța staționarea la ancoră a navelor de navigație interioară nepropulsate se face în zonele stabilite de administrația portuară, în grupuri de maxim 3 nave sub stricta supraveghere și responsabilitate a operatorului acestor nave.

(2) Căpitania de Port poate suspenda manevrele navelor de navigație interioară în portul Constanța dacă forța vântului depășește 12 m/s, vizibilitatea afectează desfășurarea manevrelor în siguranță sau înălțimea valului depășește 0,6 m.

(3) Autoritatea Navală Română, prin Căpitania de Port, poate aproba la solicitarea proprietarului/operatorului navei manevra unei nave de navigație interioară în portul Constanța în condițiile hidrometeorologice prevăzute la art.1 alin. (2) din OMT 341/2008.

(4) Pentru evitarea avarierii cheurilor, acostarea navelor de navigație interioară nepropulsate aflate în așteptare este permisă numai cu pupa la cheu.

Art. 54. - (1) Navele de navigație interioară sunt obligate să-și facă cunoscută apropierea de zona Midia anunțând Căpitania Midia în VHF CH 67, cu cel puțin 2 ore înainte de sosirea la ecluza Năvodari.

Secțiunea a 5 – a **Reguli specifice în porturi**

Art. 55. - Proprietarii sau operatorii navelor de navigație interioară sunt obligați să avizeze convoaiele sau navele care sosesc în porturi, astfel:

- a) la data părăsirii portului de plecare;
- b) cu cel puțin 24 de ore înainte de sosirea lor în zona Km 300 pe Dunăre;
- c) cu cel puțin 6 ore înainte de sosirea acestora la ecluza Cernavodă.

Art. 56. - (1) Acordarea permisului de acostare pentru navele de navigație interioară care sosesc dintr-un voiaj internațional la o dană operativă este condiționată de prezentarea solicitării/acceptului operatorului portuar care își desfășoară activitatea la dana respectivă.

(2) Navele de navigație interioară vor fi acceptate în porturi numai dacă îndeplinesc condițiile tehnice privind siguranța navigației și prevenirea poluării, specifice zonei de navigație sau îndeplinesc cerințele conform OMT 341/2008 pentru zonele Constanța și Midia.

Art. 57. - (1) Navele de navigație interioară vor staționa numai în danele și zonele de acostare și ancoraj stabilite de administrația portuară și aprobate de Autoritatea Navală Română, prin Căpitania de Port, conform planului de situație zona fluvio-maritimă, publicat pe pagina de internet a companiei.

(2) Se interzice ancorarea în alte zone decât cele prevăzute în planul de situație zona fluvio-maritimă, publicat pe pagina de internet a companiei.

(3) Staționarea la ancoră se va face astfel încât să nu fie stânjenită intrarea sau ieșirea altor nave sau convoaie din canalele navigabile sau manevra celorlalte nave din apropiere.

(4) Manevrarea și acostarea barjelor tanc se va face numai cu câte o unitate separată.

(5) Staționarea barjelor tanc în timpul operării este permisă numai la cheu și numai câte una în dană în cazul barjelor propulsate sau o unitate formată dintr-o barjă tanc nepropulsată cu un remorcher/împingător navă autopropulsată în asistență. Barjele tanc vor folosi corespunzător toate mijloacele de protejare a bordajelor.

(6) În zonele de staționare a unităților fluviale tip tanc de produse lichide sunt interzise executarea de lucrări de reparații, folosirea focului deschis, circulația autovehiculelor și accesul persoanelor neautorizate.

(7) Regulile specifice privind staționarea la ancoră a navelor de navigație interioară nepropulsate sunt cele prevăzute în cuprinsul prezentului regulament.

(8) Staționarea navelor de navigație interioară se tarifează conform condițiilor tarifare, astfel cum sunt publicate de administrația portuară.

Art. 58. - (1) Navele de navigație interioară nepropulsate nu vor fi părăsite de către navele cu propulsie decât după ancorarea sau acostarea și legarea acestora în siguranță. Supravegherea, paza și integritatea acestora și a mărfii transportate sunt în responsabilitatea proprietarilor/operatorilor navelor respective.

(2) Împingătoarele și remorcherele vor aduce unitățile convoiului până la locul de așteptare și dezmembrare/formare a convoaielor.

Art. 59. - (1) Proprietarii sau operatorii navelor de navigație interioară nepropulsate fără echipaj, aflate în staționare în porturi, sunt obligați să asigure personalul de pază, siguranță și servicii, precum și navele propulsate necesare pentru realizarea manevrelor sau a altor intervenții.

(2) Numărul și componența personalului de deservire și de pază a navelor de navigație interioară nepropulsate vor fi astfel stabilite încât să asigure toate cerințele privind siguranța staționării și manevrării lor.

(3) Personalul trebuie să aibă calificarea necesară pentru efectuarea manevrelor, stabilirea pescajului și a cantității de marfă încărcată sau descărcată, întocmirea actelor de predare/primire și a altor documente, tratarea avariilor și altele asemenea.

(4) Personalul care asigură paza, siguranța și deservirea navelor fără echipaj, aflate în staționare în porturi este răspunzător de orice daune produse infrastructurii și suprastructurii portuare sau altor nave, ca urmare a unor evenimente determinate de neîndeplinirea sau îndeplinirea necorespunzătoare a obligațiilor de serviciu privind paza și siguranța acestor nave.

Art. 60. - Proprietarii, operatorii de nave sau reprezentanții autorizați ai acestora vor prezenta administrației portuare situația privind locul și perioada de staționare în porturi, a fiecărei nave de navigație interioară aflată în responsabilitatea sa.

CAPITOLUL III OPERAREA NAVELOR ÎN PORTURILE MARITIME CONSTANȚA (CU ZONELE CONSTANȚA, MIDIA, MANGALIA) ȘI BASARABI

Secțiunea I

Reguli generale privind operarea navelor

Art. 61. - Executarea operațiunilor de încărcare/descărcare a navelor se face de către operatorii portuari în baza licențelor și/sau permiselor de lucru, precum și a Declarației de conformitate a unei facilități portuare, eliberate de administrația portuară.

Art. 62. - (1) Fiecare operator portuar are obligația de a desfășura numai activitățile pentru care administrația portuară a eliberat licențe și/sau permise de lucru.

(2) Efectuarea de activități în alte zone se poate face numai cu acordul operatorului economic portuar care gestionează zona respectivă.

Art. 63. - Operatorii economici care desfășoară activități de transport naval în porturi și pe căile navigabile interioare au obligația să transmită administrației toate datele solicitate de către aceasta privind volumul de marfă operat, portul de încărcare/descărcare a mărfurilor, numărul de nave operate și normele de operare.

Art. 64. - (1) Operatorii portuari pot consulta electronic programarea sosirii și plecării navelor la sau de la operare, pentru următoarele 24 de ore în aplicația informatică pusă la dispoziție de administrația portuară.

(2) Zilnic, între orele 09.00 – 10.00 administrația portuară coordonează ședința online ale Comisiei de Coordonare a Mișcării Navelor, denumită în continuare CCMN, respectiv stabilește planificarea tuturor manevrelor de intrare/ieșire sau schimbare a danei pentru navele maritime pentru următoarele 24 de ore. Buletinul de pilotaj online trebuie inițiat de agentul navei până la ora începerii ședinței CCMN, iar operatorii portuari au obligația să confirme buletinul de pilotaj online și dana solicitată până la terminarea ședinței CCMN, respectiv ora 10.00. După închiderea ședinței CCMN, administrația portuară și Autoritatea Navală Română, prin Căpitania de Port aprobă efectuarea operațiunilor și se emite procesul verbal al ședinței online a CCMN.

(3) Un nou buletin de pilotaj se poate iniția, după ora 10:00, numai cu justificarea temeinică transmisă de către operatorul portuar și/sau agent.

(4) Nesemnarea buletinului de pilotaj de către operatorul portuar în intervalul precizat mai sus trebuie justificată de acesta prin explicarea clară a motivelor neacceptării sau întârzierii semnării. Lipsa confirmării operatorului portuar pe buletinul de pilotaj online, cumulată cu lipsa motivării neacceptării

manevrei solicitate de agentul navei în ședința comandamentului online poate duce la neprogramarea manevrei.

(5) Toți operatorii economici portuari vor comunica zilnic dispeceratului administrației portuare datele necesare solicitate de aceasta pentru întocmirea informărilor publice privind activitatea desfășurată.

(6) Operatorii economici portuari răspund de conținutul și exactitatea datelor furnizate.

Art. 65. - (1) Operatorii economici portuari sunt obligați să respecte programarea intrării navelor și alocarea danelor aprobată de administrația portuară și comunicată navelor de către Autoritatea Navală Română, prin VTS sau Căpitănia de Port.

(2) În cazul danelor care au fost definite cu utilizarea de către mai mulți operatori economici portuari, încă de la încheierea contractelor de închiriere teren/elemente suprastructură aferente, ordinea intrării navelor la dană se va face conform principiului „primul venit, primul servit”.

(3) Dacă unul dintre acești operatori economici portuari are la dispoziție mai multe dane aferente platformei închiriate, acesta are obligația de a accepta intrarea navei planificate într-una dintre celelalte dane libere, pentru a nu obstrucționa folosirea danei solicitate de celălalt operator economic portuar.

(4) În situații de congestie portuară în zona fluvio-maritimă, administrația portuară poate cere Companiei Naționale „Administrația Canalelor Navigabile” S.A. Constanța sistarea ecluzării convoaielor și navelor de navigație interioară care nu sunt solicitate la operare directă și imediată de către operatorii portuari. Operatorii portuari vor fi informați pe e-mail de către dispeceratul administrației portuare privind sistarea ecluzării barjelor.

Art. 66. - (1) Nava va ocupa, la cheu, numai spațiul alocat conform dispozițiilor Comisiei de Coordonare a Mișcării Navelor, denumită în continuare CCMN.

(2) Orice manevră de intrare și ieșire din dană sau tragere pe parâme a navei va fi făcută numai cu aprobarea Autorității Navale Române, prin Căpitănia de Port și cu înștiințarea administrației și VTS.

Art. 67. - (1) Operatorii portuari sunt obligați să avizeze ora de terminare a operațiunilor portuare, fie prin completarea Catalogului Naval, fie prin corespondență electronică cu dispeceratul serviciului exploatare al administrației portuare, iar nava/agentul, autoritățile portuare și celelalte părți implicate în plecarea navei trebuie să întreprindă toate acțiunile necesare pentru încheierea documentelor și plecarea acesteia.

(2) Navele maritime vor părăsi dana imediat după încheierea tuturor formalităților de plecare sau cel mai târziu la ora stabilită de administrația portuară, cu aprobarea Autorității Navale Române, prin Căpitănia de Port.

(3) Operatorii navelor de navigație interioară vor lua toate măsurile necesare pentru eliberarea imediată a locului de operare și pentru manevrarea și acostarea acestora în locurile de staționare indicate de Autoritatea Navală Română sau administrația portuară.

Art. 68. - (1) Operatorii portuari vor folosi infrastructura și suprastructura portuară date în folosință pe bază de contract de către administrația portuară, în conformitate cu instrucțiunile de exploatare ale acestora, numai în scopul și cu destinația stabilită prin contractele semnate și corespunzător cu autorizarea deținută.

(2) Pe timpul executării lucrărilor de către administrația portuară la fronturile de acostare/cheuri sau în cazul efectuării unor lucrări de dragaj în bazinele portuare, operatorii economici portuari vor acționa cu maximă diligență. În cazul unor incidente imputabile operatorilor economici portuari, aceștia vor întreprinde în mod prompt toate măsurile necesare pentru diminuarea și/sau înlăturarea situației respective, notificând administrația portuară imediat sau cel mai târziu în prima zi lucrătoare cu privire la situația intervenită și măsurile luate până la acel moment.

(3) Operarea navelor în radele interioare ale porturilor se poate face, la cererea operatorului portuar, cu aprobarea Autorității Navale Române, prin Căpitănia de Port și a administrației portuare și cu respectarea tuturor măsurilor necesare pentru siguranța navigației și protecția mediului.

(4) Operatorii portuari sunt obligați să respecte criteriile de performanță prevăzute în contractele încheiate cu administrația portuară, să țină evidența acestora și să pună la dispoziția administrației portuare toate datele necesare pentru aprecierea modului de îndeplinire a acestor criterii.

Secțiunea a 2 – a
Reguli privind încărcarea și descărcarea navelor

Art. 69. - (1) Operațiunile de încărcare și de descărcare se efectuează în tot timpul anului.

(2) Din punct de vedere comercial sunt considerate zile nelucrătoare în porturi, cele stabilite prin normele legale în vigoare.

Art. 70. - Orele oficiale de birou în care se predau actele privind punerea la dispoziție a navei pentru operațiuni de încărcare sau descărcare sunt următoarele:

a) în zilele lucrătoare (luni – joi): 08:00 – 16:00;

b) vinerea și în zilele lucrătoare dinaintea celor stabilite convențional ca nelucrătoare: 08:00 – 14:00.

Art. 71. - După eliberarea permisului de plecare, cu excepția situațiilor deosebite constatate și aprobate de Autoritatea Navală Română, continuarea operațiunilor de încărcare/descărcare a navelor este interzisă.

Art. 72. - (1) Agentul navei trebuie să depună la Autoritatea Navală Română orice document care permite stabilirea unor condiții deosebite privind operarea, depozitarea, transportul sau siguranța mărfurilor.

(2) Încărcarea sau descărcarea containerelor este permisă imediat după acostarea navei, cu excepția carantinei, dispozițiilor exprese ale serviciilor vamale sau altor autorități competente.

(3) Navele maritime și fluvio-maritime care încarcă marfă pe punte, exceptând navele care transportă containere, înaintează spre aprobarea Autorității Navale Române, calculul inițial de stabilitate și calculul final de stabilitate.

Art. 73. - (1) Autoritatea Navală Română poate ca, la cererea oricărui operator economic portuar implicat în operarea navei, să desemneze un expert autorizat pentru a expertiza contra cost în contul solicitantului, starea, stivuirea și amararea mărfurilor la navă, înainte de începerea operării sau în timpul acesteia.

(2) Autoritatea Navală Română are dreptul de a sista continuarea operării mărfurilor dacă în urma expertizei efectuate rezultă că există un pericol pentru siguranța navei, a persoanelor care manipulează mărfurile sau pentru mediul înconjurător.

(3) Autoritatea Navală Română are dreptul de a interzice sau de a opri operațiunile de încărcare/descărcare a navelor și de a lua măsuri corespunzătoare dacă se constată că:

a) navele au gaură de apă la corp;

b) continuarea încărcării/descărcării periclitează securitatea infrastructurilor și a instalațiilor portuare;

c) pescajul navei depășește pescajul maxim admis în dana de operare;

d) există pericol de poluare;

e) în orice alte cazuri în care se constată că este periclitată securitatea infrastructurii portuare.

(4) Orice daune sau consecințe rezultate în urma deteriorării mărfurilor la bordul navei care fac imposibilă continuarea operării navei precum și orice cheltuială efectuată pentru eliminarea pericolelor determinate de acestea sau a celor prevăzute la alin. (3) cad în sarcina celor care le-au produs.

Art. 74. - (1) Nava maritimă și fluvio-maritimă este obligată să declare numărul și capacitatea instalațiilor de ridicare și să le pună la dispoziția operatorului portuar în stare bună de funcționare pentru efectuarea operațiunilor de încărcare sau descărcare, dacă contractul comercial prevede acest lucru.

(2) Instalațiile proprii de ridicare cu grad mare de complexitate vor fi deservite de personalul asigurat de navă, dacă nava are în echipaj personal calificat în acest sens și dacă contractul comercial o

prevede. Nava va asigura personal pentru instalațiile proprii de ridicat și în cazul încărcării sau descărcării mărfurilor periculoase sau agabaritice, în aceleași condiții.

(3) Atât în cazul navelor maritime și în cel al navelor de navigație pe ape interioare, propulsate și nepropulsate, care încarcă mărfuri în porturi, armatorul sau operatorul navei, este răspunzător pentru stivuirea și amararea mărfurilor la bord.

(4) În cazul navelor maritime, armatorul sau operatorul navei, prin comandantul acesteia, răspunde de toate consecințele rezultate ca urmare a executării defectuoase a operațiunilor prevăzute la alin. (3) sau a neexecutării lor.

(5) În cazul navelor de navigație pe ape interioare, armatorul sau operatorul navei, prin reprezentantul său, răspunde de toate consecințele rezultate ca urmare a executării defectuoase a operațiunilor prevăzute la alin. (3) sau a neexecutării lor.

Art. 75. - Comandantul navei este obligat să informeze imediat Autoritatea Navală Română, prin Căpitania de Port, administrația portuară și operatorul portuar asupra tuturor avariilor sau pagubelor cauzate infrastructurii și suprastructurii portuare sau altor nave în timpul executării operațiunilor de încărcare sau descărcare.

Art. 76. - (1) La bordul navei maritime și fluvio-maritime care efectuează operațiuni de încărcare/descărcare, comandantul navei este responsabil pentru implementarea și respectarea normelor de sănătate și securitate în muncă.

(2) Operatorii portuari au obligația ca înainte de începerea lucrului să verifice la bordul navei condițiile existente de operare în siguranță a mărfurilor și să solicite comandantului adoptarea și menținerea tuturor măsurilor de siguranță care se impun.

(3) Operatorii portuari sunt obligați să asigure în perimetrul în care își desfășoară activitatea măsurile de siguranță necesare conform obiectului și specificului activității lor. Orice abatere de la aceste măsuri, neadoptarea sau nerespectarea lor va fi anunțată imediat autorităților competente. Toate consecințele rezultate din lipsa acestor măsuri cad în sarcina celor responsabili de neadoptarea sau nerespectarea lor.

(4) Operatorii portuari au obligația de a elabora și respecta măsurile de sănătate și securitate în muncă în zona de activitate.

(5) Operatorii portuari vor pune la dispoziția comandantului, înainte de încărcare, toate informațiile despre mărfurile ce urmează a fi încărcate pe navă.

(6) Operatorii portuari pot opera la navă numai cu instalații, utilaje și echipamente:

a) deținute în proprietate sau în folosință și destinate pentru desfășurarea activității de încărcare/descărcare nave;

b) autorizate;

c) pentru care dețin avize/planuri de amplasare emise de entitățile competente, pe cheurile unde urmează să lucreze.

Art. 77. - (1) Operatorii economici care desfășoară activități de transport naval în porturi și pe căile navigabile interioare au obligația să transmită administrațiilor portuare în a căror zonă își desfășoară activitatea toate datele solicitate de către acestea privind volumul de marfă operat, portul de încărcare/descărcare a mărfurilor, numărul de nave operate și normele de operare.

(2) Normele portuare de operare nu se aplică navelor de linie, lash, ferry-boat, navelor de pasageri și animaliere precum și celor care încarcă sau descarcă alte categorii de mărfuri ce nu sunt nominalizate în normele publicate, precum bitum lichid, LPG etc.

(3) Administrațiile au obligația să centralizeze aceste date și să le publice anual.

(4) Pentru navele menționate la alin. (2) condițiile pe care trebuie să le îndeplinească navele, condițiile de operare sau orice alte prevederi referitoare la operarea navelor și manipularea mărfurilor precum și normele de operare se stabilesc prin contractele încheiate între operatorii portuari și beneficiarii acestora.

(5) Condițiile tehnice pe care trebuie să le îndeplinească alte nave specializate cum ar fi: navele ferry-boat, Ro-Ro, portcontainere și altele asemenea sau cele care încarcă mărfuri ce nu se încadrează în

normele prevăzute la alin. (1), ca de exemplu ciment în vrac, uleiuri vegetale, melasă și altele asemenea se stabilesc prin contract.

Art. 78. - (1) Operatorii portuari sunt obligați să respecte normele portuare de operare și condițiile de aplicabilitate ale acestora pentru operarea navelor și a mărfurilor precum și toate condițiile prevăzute în contractele încheiate privind utilizarea infrastructurilor și suprastructurilor portuare și orice alte prevederi ale legislației în vigoare referitoare la aceste activități.

(2) Operarea vrachierelor se va face în conformitate cu prevederile Ordinului M.L.P.T.L nr 727/2003 privind aprobarea cerințelor și procedurilor armonizate pentru încărcarea și descărcarea în siguranță a vrachierelor, cu modificările și completările ulterioare.

Art. 79. - (1) Este interzisă folosirea echipamentelor de lucru la sarcini care depășesc valorile nominale ale acestora.

(2) Orice accident de muncă și/sau avarie produsă infrastructurii portuare sau suprastructurii portuare precum și mărfurilor sau echipamentelor ca urmare a nerespectării prevederilor alin. (1), cade în sarcina celor responsabili sau a celor care au dat informații eronate privind greutatea mărfurilor manipulate, a sarcinii nominale a echipamentelor utilizate sau asupra stării tehnice a acestora.

(3) Operatorii portuari sunt obligați să anunțe imediat prin orice mijloace, Autoritatea Navală Română, administrația portuară și celelalte autorități competente despre cauzele și consecințele acestor accidente de muncă sau avarii, să comunice datele necesare pentru identificarea celor care le-au produs și să ia imediat toate măsurile posibile pentru limitarea efectelor acestora.

Secțiunea a 3 - a

Reguli speciale privind mărfurile periculoase, poluante și agabaritice

3.1. Reguli speciale privind mărfurile periculoase

Art. 80. - (1) Toți operatorii economici care transportă sau operează mărfuri periculoase în porturi au obligația să respecte prevederile legislației naționale și ale acordurilor și convențiilor internaționale la care România este parte, respectiv Codul maritim internațional pentru mărfuri periculoase (Codul IMDG) aprobat prin Ordinul M.T. nr.1597/22.10.2018 privind publicarea acceptării Codului maritim internațional pentru mărfuri periculoase (Codul IMDG), adoptat de Organizația Maritimă Internațională prin Rezoluția MSC.122(75) a Comitetului de siguranță maritimă din 24 mai 2002, așa cum a fost integral amendat prin Rezoluția MSC.406(96) a Comitetului de siguranță maritimă din 13 mai 2016 și ulterior rectificat prin documentul MSC 96/25/Add.2/Corr.1 din 26 octombrie 2017.

(2) Navele de navigație interioară care sunt implicate în transportul de mărfuri periculoase vor respecta prevederile legislației naționale, acordurilor și convențiilor internaționale în vigoare.

(3) Mărfuri periculoase înseamnă substanțe, materiale și produse incluse în Codul IMDG.

(4) Conform Codului IMDG substanțele (inclusiv amestecurile și soluțiile) și obiectele sunt alocate uneia din clasele 1-9 în funcție de riscul cel mai predominant sau riscurile cele mai predominante pe care acestea le prezintă. Unele din aceste clase se subîmpart în diviziuni. Aceste clase sau diviziuni sunt:

Clasa 1: Explozivi

Diviziunea 1.1: Substanțe și obiecte care prezintă riscul de explozie în masă

Diviziunea 1.2: Substanțe și obiecte care prezintă risc de proiecție, dar fără risc de explozie în masă

Diviziunea 1.3: Substanțe și obiecte care prezintă fie un risc de incendiu și de suflu minor, fie un risc minor de proiecție sau ambele riscuri, dar fără risc de explozie în masă

Diviziunea 1.4: Substanțe și obiecte care nu prezintă un risc semnificativ

Diviziunea 1.5: Substanțe foarte puțin sensibile care prezintă un risc de explozie în masă

Diviziunea 1.6: Substanțe extrem de puțin sensibile fără pericol de explozie în masă

Clasa 2: Gaze

Clasa 2.1: gaze inflamabile

Clasa 2.2: gaze neinflamabile, netoxice

Clasa 2.3: gaze toxice

Clasa 3: Lichide inflamabile

Clasa 4: Solide inflamabile; substanțe susceptibile de aprindere spontană; substanțe care, în contact cu apa, degajă gaze inflamabile

Clasa 4.1: solide inflamabile, substanțe auto reactive, explozivi solizi desensibilizați și substanțe de polimerizare

Clasa 4.2: substanțe susceptibile de aprindere spontană

Clasa 4.3: substanțe care, în contact cu apa, degajă gaze inflamabile

Clasa 5: Substanțe oxidante și peroxizi organici

Clasa 5.1: substanțe oxidante

Clasa 5.2: peroxizi organici

Clasa 6: Substanțe toxice și infecțioase

Clasa 6.1: substanțe toxice

Clasa 6.2: substanțe infecțioase

Clasa 7: Materiale radioactive

Clasa 8: Substanțe corozive

Clasa 9: Diverse substanțe și obiecte periculoase.

Art. 81. - Conform Codului IMDG multe dintre substanțele alocate claselor de la 1 până la 6.2, 8 și 9 sunt considerate a fi poluanți marini.

Art. 82. - (1) Accesul mărfurilor periculoase, cu mijloace de transport pe uscat, în porturi se va face numai după notificarea administrației portului de către operatorul economic interesat.

(2) Notificarea menționată la alin. (1) va fi transmisă cu cel puțin 3 zile înainte de sosirea mărfurilor periculoase în port și va trebui să conțină toate elementele de identificare conform prevederilor legale, inclusiv fișa cu date de securitate a produsului (FDS).

(3) Societățile care operează mărfuri periculoase pe teritoriul portuar vor deține fișele tehnice de securitate ale produselor emise de către producător, suplimentar, în cazul mărfurilor periculoase clasa 1 Explozivi, sunt necesare lista de împachetare, acceptul ANCEX (Agenția Națională de Control al Exporturilor), planul de intervenție în caz de situații de urgență.

(4) Persoana desemnată de operatorul portuar este responsabilă cu monitorizarea procedurilor interne și armonizarea lor cu prezentul Regulament în ceea ce privește operarea mărfurilor periculoase.

(5) Durata/perioada/timpul de stocare/depozitare în incinta portuară cu caracter temporar a mărfurilor periculoase (direct legată de transportul naval, rutier sau pe cale ferată), pe alte amplasamente în afara celor special amenajate și autorizate conform legii, este admisă pentru perioade limitate de timp, în conformitate cu prevederile legale.

Art. 83. - (1) Containerele, rezervoarele portabile și mijloacele terestre de transport al acestora precum și autocisternele care transportă mărfuri periculoase vor avea documentele de însoțire și semnalizarea de avertizare în conformitate cu reglementările naționale și internaționale în vigoare.

(2) Operatorul portuar trebuie:

a) să se asigure că tancurile portabile, autocisternele și containerele folosite pentru a transporta mărfuri periculoase au fost certificate conform Convenției Internaționale pentru Siguranța Containerelor (CSC) 1972, unde este cazul, Codului ADR (Acordul european referitor la transportul internațional rutier al mărfurilor periculoase) sau corespund prevederilor secțiunilor 12 și 13 ale Introducerii Generale a Codului IMDG ori sunt certificate printr-un sistem de certificare sau aprobare a unei autorități competente;

b) să verifice prin examinare externă starea fizică a fiecărui container, autocisternă sau tanc portabil, dacă rezistența acestora ar putea fi afectată și de asemenea, prezența oricărui semn de scurgere

a conținutului; dacă la oricare dintre aceste verificări se descoperă vreo deficiență ce poate afecta siguranța manipulării sau depozitării unui container de marfă, tanc portabil sau autocisterne, acesta trebuie să fie atent inspectat pentru a determina dacă mai poate fi manipulat sau depozitat;

c) să verifice ca fiecare container, autocisternă sau tanc portabil care conține mărfuri periculoase să fie corect etichetat, sau să aibă pancarte în conformitate cu codul IMDG/ADR (European Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road) ori cu standardele naționale și internaționale aplicabile tipului de transport al mărfurilor în cauză;

d) să se asigure ca nicio persoană nu deschide sau operează un container, tanc portabil sau o autocisternă conținând mărfuri periculoase, fără un motiv temeinic justificat; dacă un container, autocisternă sau tanc portabil sunt deschise de către o persoană autorizată să inspecteze conținutul acestora, operatorul portuar trebuie să se asigure că persoana în cauză cunoaște posibilele riscuri ce decurg din prezența mărfurilor sau substanțelor periculoase.

Art. 84. - (1) Administrația portuară sau operatorul portuar pot să refuze accesul, primirea, depozitarea, manipularea, încărcarea sau descărcarea mărfurilor periculoase, din proprie inițiativă sau la sesizarea oricărei persoane fizice sau juridice, atunci când constată că există elemente ce nu corespund solicitării sau dacă, din cauza unor modificări ale stării mărfurilor în timpul transportului, acestea ar putea pune în pericol viața, mediul și proprietatea.

(2) Mărfurile aflate în situațiile prevăzute la alin. (1) vor fi depozitate pe baza avizului autorităților competente în locuri special amenajate de operatorul portuar, sub pază severă, cu o semnalizare corespunzătoare și cu o supraveghere adecvată și calificată, asigurată de operatorul portuar.

(3) Toate cheltuielile și responsabilitățile privind aceste mărfuri precum și consecințele rezultate din acțiunea acestora cad în sarcina expeditorului mărfurilor periculoase sau poluante.

Art. 85. - Toți operatorii economici implicați în transportul și/sau operarea mărfurilor periculoase sunt obligați să respecte prevederile reglementărilor interne și internaționale, Codului IMDG privind condițiile de transport, depozitare și manipulare, a celor indicate de solicitant și prevederile normelor de securitate și sănătate în muncă referitoare la manipularea acestor mărfuri pentru protejarea vieții umane și a mediului în conformitate cu Fișa cu date de securitate a produsului (FDS).

Art. 86. - (1) Comandantul navei și operatorul portuar vor lua măsurile necesare pentru existența unor mijloace de comunicare cu serviciile de urgență; acestea vor fi menținute în permanentă stare de funcționare pe toată durata operării acestor mărfuri.

(2) Operatorul portuar va transmite celor implicați în manipularea mărfurilor periculoase lista telefoanelor de urgență și alte posibilități de contact cu autoritățile și mijloacele de intervenție necesare în caz de incendiu sau alte pericole.

(3) Comandantul navei și operatorul portuar, în limita atribuțiilor ce revin fiecăruia, trebuie să se asigure că sunt luate toate măsurile de siguranță în cazul eventualei prezențe a unor vapori nocivi, scurgeri de gaze sau pericol de incendiu, înaintea pătrunderii personalului într-un spațiu închis.

Art. 87. - Operatorul portuar implicat în transportul și/sau operarea mărfurilor periculoase este obligat să prezinte la solicitarea autorităților publice implicate și administrației, documentele întocmite în conformitate cu cerințele legale.

Art. 88. - (1) Operatorul portuar, anterior realizării operațiunilor de transport și/sau operare a mărfurilor periculoase, este obligat să notifice autoritățile competente desemnate la nivel județean responsabile pentru aplicarea prevederilor legale în acest sens.

(2) Operatorul portuar trebuie să se asigure că:

a) mărfurile periculoase care urmează a fi manipulate sunt certificate și corect clasificate, ambalate, marcate și etichetate de către producătorii sau distribuitorii/expeditorii mărfurilor astfel încât să se supună specificațiilor codului IMDG sau ADR (Acordul european referitor la transportul internațional rutier al mărfurilor periculoase) și standardelor naționale sau internaționale aplicabile tipului de marfă și de transport al acesteia;

b) orice persoană angajată în manipularea mărfurilor periculoase are grijă să evite deteriorarea ambalajelor;

c) în afara cazurilor în care mărfurile periculoase sunt ambalate în containere și încărcate la bord pe nave special destinate transportului de containere, nici un alt tip de marfă nu va fi manipulat în sau din navă pe deasupra altor mărfuri periculoase stivuite pe punte sau pe dană în cazul când aceste mărfuri periculoase nu sunt protejate eficient în eventualitatea unui impact;

d) sunt asigurate toate măsurile pentru minimizarea efectelor asupra sănătății persoanelor din apropiere în cazul în care substanța periculoasă penetrează ambalajul.

Art. 89. - (1) Operatorul portuar trebuie să ia toate măsurile de siguranță necesare în cazul operării și depozitării mărfurilor periculoase, inclusiv separarea de alte mărfuri incompatibile cu acestea, în conformitate cu exigențele stabilite prin acest regulament precum și reglementările internaționale și naționale.

(2) Se va respecta legislația națională, internațională și prevederile codului IMDG aprobat prin Ordinul M.T. nr.1597/22.10.2018 privind segregarea mărfurilor periculoase.

Art. 90. - (1) Operatorul portuar este obligat să asigure marcarea zonelor de operare a mărfurilor periculoase, paza și supravegherea acestor zone, iar atâta timp cât sunt manipulate substanțe periculoase, vor fi luate măsuri de prevedere pentru a preîntâmpina accesul neautorizat al persoanelor și utilajelor în zonele de manipulare.

(2) Accesul în locurile de manipulare a mărfurilor periculoase este permis numai persoanelor autorizate și al celor implicate direct în operarea acestor mărfuri.

(3) Accesul se va face numai după un instructaj prealabil privind condițiile de operare și depozitare ale acestor mărfuri.

(4) Utilajele care acționează în zona de operare a mărfurilor periculoase trebuie să fie conforme cu cerințele prevăzute în normele de securitate și sănătate în muncă pentru asemenea mărfuri, iar conducătorii lor trebuie să respecte instrucțiunile de manipulare și transport ale acestora, în conformitate cu Codul ADR (Acordul european referitor la transportul internațional rutier al mărfurilor periculoase).

Art. 91. - (1) Navele specializate care transportă mărfuri periculoase lichide în vrac (produse petroliere/produse chimice/gaze lichefiate) și care intră în porturi sau care se află în zona de control a traficului trebuie să îndeplinească cerințele impuse de convențiile internaționale privind transportul maritim al produselor petroliere, chimice și gazelor lichefiate și Codul ADN (Acordul european referitor la transportul internațional pe căi navigabile interioare al mărfurilor periculoase) - pentru navele de navigație interioară și să posede certificatele necesare și valabile privind starea tehnică a navei și echipamentelor sale, în conformitate cu produsele transportate.

(2) Permitearea operării navelor pentru transportul de mărfuri periculoase lichide în vrac din porturi se va face în conformitate cu legislația în vigoare.

Art. 92. - Comandantul unei nave care transportă mărfuri periculoase lichide în vrac, fie direct, fie prin agentul său, va comunica în avizarea de sosire și următoarele date:

a) starea de încărcare a navei, în balast sau încărcată specificând totodată și dacă este "gas free,, "non gas free" sau inertă;

b) natura mărfurilor periculoase ce fac obiectul transferului astfel: denumirea mărfii, densitate, numărul UN, clasa de mărfuri periculoase din care face parte, cantitatea de marfă ce va fi transferată, MSDS/ Fișa Tehnică de Securitate a Produsului;

c) procedura de transfer a mărfurilor periculoase: operarea în terminale specializate (terminal petrolier-chimic, gaze lichefiate), transfer navă-navă (STS) acostat la cheu, transfer la geamandură (SPM - zona Midia, Mangalia) sau în alte terminale, numai cu aprobarea Căpitanului Șef de Port și cu supravegherea operării de către serviciul specializat din cadrul Autorității Navale Române;

d) specificații privind echipamentul special necesar pentru manipularea în siguranță a produsului ce face obiectul transferului astfel: transferul se va realiza cu echipamentele navei, ale terminalului petrolier sau folosind echipamentele unei alte nave;

e) dacă nava va descărca și va încărca în aceleași tancuri de marfă, mărfuri care necesită curățare la schimbarea încărcăturii, degazare, neutralizare;

f) procedura de urgență a navei conform cu „Planul de răspuns” și Lista de contacte în situații de urgență care trebuie să conțină numele și numărul de telefon al instituțiilor ce trebuie anunțate în cazul unei deversări a produsului, în caz de incendiu, accidente cauzate de contactul cu produsul sau accidente de altă natură apărute în timpul transferului și necesită intervenție specializată imediată;

g) dacă nava are la bord și mărfuri în tranzit, punctul b) se aplică și pentru acestea.

Art. 93. - (1) Răspunderea pentru modul de legare a navei și menținerea acestuia în siguranță pe tot parcursul operării revine comandantului navei.

(2) Comandantul unei nave care transportă mărfuri periculoase lichide în vrac trebuie să se asigure că este menținut serviciul de cart pe punte și în compartimentul mașină de către personalul calificat, atunci când nava este acostată la dană sau se află la ancoră în radele portului.

Art. 94. - (1) Comandantul unei nave care transportă mărfuri periculoase lichide în vrac trebuie să ia toate măsurile necesare pentru a evita apariția incendiilor și acumulărilor de gaze la bord precum și a celor de siguranță pentru prevenirea apariției unui incendiu.

(2) Comandantul unei nave care transportă mărfuri periculoase lichide în vrac, trebuie să se asigure că dispozitivele electrice folosite sunt dintr-o clasă certificată drept sigură pentru lucrul în atmosferă explozivă/inflamabilă, atunci când în zona de utilizare a acestora se poate forma o asemenea atmosferă. Aceste dispozitive vor trebui să fie marcate cu „Ex”.

a) Accesul în spațiile mai sus menționate va fi permis numai cu respectarea următoarelor condiții:

- Concentrația oxigenului = 20,9 %;
- Concentrația de vapori toxici < TLV specific produsului ce a fost transportat în tancul respectiv;

- Concentrația de vapori inflamabili < 1% din LEL specific produsului ce a fost transportat în tancul respectiv;

- Măsurătorile vor trebui confirmate de către o persoană autorizată, deprinsă cu utilizarea echipamentului potrivit și având suficiente cunoștințe pentru a interpreta rezultatele obținute care trebuie să fie înregistrate.

b) Dacă este necesar, în scopul realizării unor obiective privind operarea mărfii, să se pătrundă în incinta care nu poate fi eliberată de vapori nocivi sau toxici într-un interval de timp rezonabil și care, din acest motiv, nu poate fi certificată în temeiul celor stipulate mai sus sau unde este puțin probabil ca incinta să rămână liberă de vapori nocivi sau toxici, intrarea se va efectua doar de către personal având în dotare aparate de respirat autonome și îmbrăcăminte impermeabilă, iar întreaga operațiune se va desfășura sub supravegherea atentă a ofițerului responsabil; în exteriorul incintei va trebui să se afle personal dotat cu aparat de respirat autonom individual, echipament de protecție și echipament de salvare, pregătit pentru intervenție. Aparatele de respirat și echipamentele de protecție și salvare trebuie să fie de tip aprobat.

Art. 95. - (1) Comandantul unei nave care transportă mărfuri periculoase lichide în vrac, în cooperare cu operatorul portuar, trebuie să se asigure, unde este cazul, că în timpul manipulării substanțelor periculoase lichide în vrac care ar putea reacționa într-un mod periculos, fizic sau chimic, cu orice altă substanță transportată sau manipulată, vor fi luate toate măsurile de precauție pentru prevenirea unui asemenea risc, prin selectarea pentru transportul acestora a unor tancuri non-adiacente, cu sisteme de ventilație și de pompare separate pentru manipularea lor.

(2) Comandantul navei trebuie să se asigure că nicio substanță periculoasă lichidă în vrac nu vine în contact cu vreun tanc, conductă, valvă sau orice alt echipament al navei care poate reprezenta pericol prin reacție chimică, coroziune sau prin orice alt tip de acțiune asupra acestora.

Art. 96. - (1) Comandantul navei trebuie să se asigure că:

a) sunt luate în permanență măsuri de precauție pentru prevenirea pătrunderii de vapori inflamabili și/sau toxici în spațiile de serviciu și control, în cele de locuit sau în compartimentul de mașini, și se va menține o presiune pozitivă în toate aceste compartimente;

b) cu excepția valvulelor de respirație tip p/v menite să prevină acumularea de presiune/vacuum în compartimentele de marfă, toate deschiderile din spațiile de depozitare sunt menținute închise în timpul manipulării substanțelor inflamabile și/sau toxice sau a apelor de balast contaminate cu astfel de substanțe;

c) toate uneltele sau echipamentele folosite, de exemplu, pentru probe de marfă sau măsurători ale cantității de marfă (ulaj, sondare), sunt utilizate astfel încât să nu producă scântei care pot genera aprindere produsului.

(2) Deschiderile pentru inspecție sau de ulaj din spațiile închise nu trebuie să fie deschise, iar deschiderile din spațiile parțial închise vor fi închise imediat după utilizare. Pentru măsurători a cantităților de produs în tancurile de marfă se va folosi un sistem închis; orice astfel de deschidere va fi protejată de un ecran de protecție la aprindere eficient sau de un dispozitiv echivalent destinat prevenirii extinderii focului și care va fi menținut curat și în stare bună de funcționare.

(3) Comandantul navei trebuie să se asigure că operarea va fi întreruptă și nu va fi reluată până nu se adoptă măsurile de siguranță corespunzătoare, în cazul când se produce un incident în timpul manipulării substanțelor periculoase lichide vrac sau a apei de balast contaminată cu substanțe periculoase lichide în vrac și care necesită reparații la sistemul de pompare sau conectare a încărcăturii sau care intervine în vreun fel în fluxul neîntrerupt al substanțelor periculoase lichide în vrac sau al apelor de balast.

Art. 97. - (1) Comandantul navei care transportă sau a transportat mărfuri periculoase lichide în vrac trebuie să se asigure că degazarea, curățarea navelor care transportă substanțe periculoase, inclusiv spălarea țiteiului de pe pereți, sau purjarea gazului inert este desfășurată conform manualului de operare al navei care descrie procedura corectă de efectuare a acestor operațiuni.

(2) Nicio operațiune de degazare, curățare a navelor care transportă substanțe periculoase sau de neutralizare nu va fi făcută fără permisiunea reprezentanților Căpitaniei de Port și, unde este cazul, a operatorului portuar.

Art. 98. - Comandantul navei care transportă substanțe periculoase lichide în vrac trebuie să se asigure că în timpul operațiunilor de manipulare a acestor substanțe toate deschiderile de drenaj în bordajul exterior sunt menținute închise cu excepția cazului când este necesar ca apa să fie evacuată și că acestea sunt inspectate periodic. Deschiderile de evacuare ale navei pot fi ținute deschise numai dacă există permisiunea reprezentantului Căpitaniei de Port.

Art. 99. - (1) Operatorul portuar este obligat să elaboreze împreună cu comandantul navei un plan de acțiune valabil pe toata durata staționării navei la dană, care va cuprinde:

- a) măsuri specifice comune privind comunicațiile și controlul operațiunilor;
- b) planul detaliat de operare a mărfurilor;
- c) modalități și responsabilități de supraveghere și verificare a operațiunilor;
- d) măsuri, responsabilități și procedee de intervenție în eventualitatea unor evenimente care pot pune în pericol operarea.

(2) Planul elaborat va fi în concordanță cu, și va avea la bază elementele comunicate de navă, conform art. 98 din prezentul regulament și particularitățile manipulării, transportului și depozitării mărfurilor în terminal.

Art. 100. - (1) Comandantul navei și operatorul portuar, în limita obligațiilor ce revin fiecăruia, trebuie să se asigure că aparatura de monitorizare a mărfurilor, sistemul de oprire în caz de urgență și sistemul de alarmă, unde este cazul, au fost testate și declarate satisfăcătoare înainte de începerea operării mărfurilor.

(2) Comandantul navei și operatorul portuar, în limita obligațiilor ce revin fiecăruia, trebuie să se asigure că:

- a) sunt efectuate verificări frecvente pentru a se asigura că sunt respectați parametrii de operare (presiuni, temperaturi, debite).

b) se acordă atenția necesară pentru prevenirea producerii oricăror scurgeri din sistemul de pompare și din echipamentul conex aflat la bordul navei sau la țărm și că acestea sunt ținute sub o supraveghere corespunzătoare pe parcursul manipulării substanțelor periculoase lichide în vrac;

c) tancurile navei sunt operate astfel încât să nu se producă deteriorarea sistemului de conducte pentru conectare sau a echipamentului conex, sau să poată, în orice alt mod, să nu se pună în pericol operațiunile de manipulare în desfășurare, pe toata durata manipulării substanțelor periculoase lichide în vrac, a manipulării apei de balast contaminate cu substanțe periculoase, degazării sau curățării tancurilor;

d) pe durata manipulării substanțelor periculoase lichide în vrac se efectuează măsurarea tancurilor navei și a depozitelor de la țărm pentru a se asigura ca nici unul nu este supraîncărcat (max. 98 % vol.).

Art. 101. - (1) Operarea navelor care transportă mărfuri periculoase, produse petroliere, gaze lichefiate și produse chimice, este permisă în funcție de condițiile hidrometeorologice, după cum urmează: pe vânt dinspre postul de acostare de maxim forța 4; pe vânt de vest sau est (prova sau pupa) de maxim forța 6; pe vânt de sud de maxim forța 5 și numai atunci când în timpul ploii nu există descărcări electrice în atmosferă.

(2) Pe toată perioada operării la dană, navele care transportă mărfuri periculoase, produse petroliere, gaze lichefiate și produse chimice, vor avea legătura de împământare la uscat.

(3) Pe toată perioada operării la dană, navele maritime de 20.000 tdw sau mai mari, care transportă mărfuri periculoase, produse petroliere, gaze lichefiate și produse chimice, vor avea legături/parâme „fire wire” fixate în poziție la prova și la pupa navei pregătite pentru remorcarea de urgență a navei în caz de incendiu.

Art. 102. - (1) Pentru evitarea poluării acvatoriului portuar, la toate navele care efectuează operațiuni de încărcare/descărcare hidrocarburi sau alte substanțe chimice lichide poluante în terminalele petroliere, administrația portuară va instala, contracost, baraje antipoluare (conform prevederilor Ordinului Ministrului Transporturilor nr. 261/1996 privind stabilirea unor măsuri pentru prevenirea poluării la terminalele petroliere din portul Constanța inclusiv zona Midia).

(2) Operatorul terminalului petrolier/agentul navei va solicita, în mod obligatoriu, administrației portuare montarea barajului antipoluare, în caz contrar nefiind permisă începerea operațiunilor de încărcare/descărcare a navei.

(3) Barajele antipoluare vor împrejmui zona de operare a navelor și vor rămâne instalate pe toată durata de staționare a tancurilor petroliere în aceste dane.

(4) Acostarea navelor ce transportă produse petroliere, chimice și LPG în alte terminale decât cele specializate este permisă numai cu aprobarea Autorității Navale Române și dacă acestea au obținut un certificat de “gas free” eliberat de către Autoritatea Navală Română.

(5) Operarea navelor ce transportă produse petroliere este permisă numai în terminale specializate.

(6) Intrarea în șantier a navelor maritime tip tanc ce transportă produse petroliere, chimice sau LPG este permisă numai după ce nava a obținut un certificat de “gas free” eliberat de Autoritatea Navală Română.

3.2. Raportarea incidentelor

Art. 103. - Orice persoană care observă o anomalie în starea mărfurilor periculoase de natură a genera un pericol iminent va informa imediat, prin orice mijloace, administrația portuară și operatorul portuar și în limita posibilităților, pe toți ceilalți operatori economici implicați în operarea lor.

Art. 104. - În cazul în care nu se respectă procedurile sau există orice tip de impedimente care pot conduce la incidente prin detonare/explozie, Persoana Desemnată cu Securitatea Facilității Portuare va anunța Dispeceratul Siguranță Portuară la numărul 0241.60.12.17, e-mail siguranta-apmc@constantza-port.ro și orice alte persoane abilitate pentru luarea măsurilor necesare.

Art. 105. - (1) Fiecare operator economic implicat, conform îndatoririlor pe care le are, va lua toate măsurile necesare pentru evitarea unui pericol iminent pentru persoane, bunuri sau mediul înconjurător și va solicita, dacă este cazul, sistarea operațiunilor.

(2) Reluarea operațiunilor va putea fi făcută numai după obținerea acordului din partea administrației portuare.

Art. 106. - (1) Pe timpul staționării navelor în port este interzisă existența la bordul navelor a unei cantități mai mari de mărfuri periculoase decât cantitățile prevăzute în reglementările naționale sau în convențiile internaționale la care România este parte.

(2) În urma unei solicitări justificate a operatorului portuar, avizată de autoritatea publică competentă, cantitățile stabilite pot fi modificate, dacă condițiile o impun.

(3) Aceste modificări vor fi comunicate tuturor celor interesați de către operatorul economic solicitant în cel mult 24 de ore de la obținerea avizului.

(4) Substanțele radioactive ambalate vor putea fi introduse în perimetrul porturilor numai dacă se conformează reglementărilor Agenției pentru Energia Atomică (IAEA) pentru transportul în siguranță al materialelor radioactive și reglementărilor naționale pentru acest tip de mărfuri.

3.3. Reguli speciale privind mărfurile agabaritice

Art. 107. - (1) Accesul mărfurilor agabaritice în porturi este permis numai după obținerea acordului din partea administrației portuare. Operatorul economic interesat va solicita obținerea acordului de intrare/ieșire și deplasare în incinta portuară a mărfurilor agabaritice.

(2) Solicitarea de acord, transmisă administrației cu cel puțin 2 zile înainte de sosirea/efectuarea transportului agabaritic în incinta portuară, va conține toate elementele necesare care să permită transportul în siguranță al mărfurilor prin port.

(3) Datele minime necesare ce trebuie transmise sunt: greutatea și dimensiunile de gabarit ale mărfii, numărul mijlocului de transport, dimensiunile de gabarit ale acestuia, razele de manevră, greutatea totală pe osii, dimensiunile de gabarit totale ale mijlocului de transport cu marfa încărcată, denumirea operatorului mărfii, locul de operare/depozitare în incinta portului, data sosirii transportului la intrarea în port, data estimată sosire/operare navă. Administrația portuară poate solicita și prezentarea avizului unei instituții de specialitate agreeate, privind posibilitatea de transport în interiorul portului, care va indica și traseul ce trebuie urmat.

(4) Transmiterea acordului sau comunicarea interdicției transportului agabaritic în port se va face de către administrația portuară înainte de data prevăzută pentru sosirea/efectuarea transportului în incinta portuară.

(5) Transmiterea acordului sau comunicarea interdicției transportului se acordă în funcție de următoarele aspecte:

a) existența licenței valabil deținută, la data solicitării, de către operatorul economic portuar pentru operare marfă/depozitare în incinta portului;

b) existența dreptului legal de utilizare a terenului/platfomei de către operatorul economic portuar, pentru locul de depozitare în incinta portului;

c) condițiile de trafic existente la momentul formulării cererii;

d) alte situații care sunt de natură a afecta buna desfășurare a transportului agabaritic sau a activității în incinta portului.

(6) Administrația portuară poate cere limitarea sau rearanjarea încărcăturii dacă aceasta depășește dimensiunile maxime ale mărfurilor ce pot fi transportate prin port sau dacă ea poate reprezenta un potențial pericol pentru circulația în interiorul portului.

(7) Transporturile agabaritice auto se tarifează conform tarifelor publicate pe pagina de internet a companiei.

Art. 108. - Vehiculul care transportă mărfurile agabaritice va avea documentele de însoțire și semnalizarea de avertizare necesare stabilite prin reglementările naționale în vigoare.

Art. 109. - Toate lucrările ocazionate de transportul mărfurilor agabaritice în interiorul porturilor vor fi suportate de proprietarul acestor mărfuri.

Art. 110. - (1) Transportul agabaritic are prioritate absolută în raport cu celelalte mijloace de transport aflate în circulație sau staționare de-a lungul traseului acestuia.

(2) Pe toată durata efectuării transportului în interiorul portului acesta va fi însoțit de un reprezentant al administrației portuare care va dirija transportul.

(3) Conducătorul vehiculului ce transportă mărfurile agabaritice precum și conducătorii celorlalte vehicule se vor supune necondiționat dispozițiilor reprezentantului administrației portuare.

(4) Orice consecință apărută ca urmare a unor evenimente cauzate de nerespectarea prevederilor alineatelor precedente cade în sarcina celor vinovați.

Art. 111. - În zona de activitate a operatorului portuar dirijarea transportului agabaritic va fi efectuată de către un reprezentant al acestuia, în condițiile specificate din prezentul regulament.

Secțiunea a 4 - a

Reguli speciale privind operarea navelor fluviale nepropulsate

Art. 112. - (1) Încărcarea și descărcarea navelor de navigație interioară fără echipaj se va face cu respectarea instrucțiunilor de operare puse la dispoziția operatorului portuar de către operatorul navei.

(2) Încărcarea cu mărfuri în vrac se va face prin două treceri succesive de la prova la pupa și invers, iar eliberarea mărfii din graifer, macara, echipament de încărcare, se va face de la înălțime redusă, pentru a preveni suprasolicitarea structurii navei.

CAPITOLUL IV TARIFAREA PRESTAȚIILOR PORTUARE

Secțiunea 1

Principii generale

Art. 113. - (1) Pentru punerea la dispoziția utilizatorilor a infrastructurii de transport naval și pentru prestarea de servicii administrația portuară percepe tarife stabilite conform legislației în vigoare.

(2) Tarifele pentru prestațiile efectuate navelor, indiferent de pavilion, aflate în porturi, de către administrația portuară sunt exprimate în EURO și sunt aprobate de Consiliul de Administrație. Orice modificare a tarifelor se face numai în ultimul trimestru al anului în curs pentru anul următor.

(3) Contravaloarea acestor prestații este în sarcina proprietarului sau a operatorului de navă și se achită prin agentul navei sau direct de către aceștia, în cazul în care nava nu are agent propriu.

(4) Pentru prestațiile efectuate navelor tarifele se plătesc în EURO pentru navele aparținând persoanelor fizice și juridice străine și în echivalent LEI pentru navele care aparțin persoanelor fizice și juridice române la cursurile oficiale de schimb din data facturării contravalorii prestației, comunicate de Banca Națională a României, conform reglementărilor legale în vigoare.

Art. 114. - (1) Plata pentru prestațiile efectuate navelor este obligatorie, iar sumele rezultate din aplicarea tarifelor pentru prestațiile efectuate sunt datorate înainte de plecarea navei din port.

(2) Agentul/utilizatorul navei este obligat să garanteze sumele și să efectueze plata sumelor aferente prestațiilor înainte de plecarea navei din port sau după aceasta, în conformitate cu clauzele prevăzute în contractele încheiate cu administrația portuară și cu operatorii economici portuari care au

prestat servicii navei, independent de încasarea de către acesta a sumelor reprezentând aceste tarife de la proprietarul navei, navlositor sau persoana care deține și/sau folosește nava cu orice titlu.

(3) Neplata sumelor datorate poate determina reținerea navei sau a altor nave ale aceluiași proprietar sau operator de nave.

Art. 115. La sumele rezultate din aplicarea tarifelor se adaugă cota TVA, după caz, conform normelor legale în vigoare.

Secțiunea a 2 - a **Tarife portuare de bază**

Art. 116. Tarifele portuare de bază pentru navele maritime comerciale sunt:

a) Tariful de acces în port - se aplică la TB al navei înscris în certificatele acesteia, pentru fiecare intrare în port, în funcție de tipul navei și diferențiat pe grupe de TB. La navele care nu au înscris în documente TB, acesta se va calcula, rotunjit la unități conform prevederilor art. 19, după Regula 3 din Convenția internațională asupra măsurării tonajului navelor, (TONNAGE – 1969) astfel:

$$TB = (0,2 + 0,02 \times \log 10V) \times V$$

unde: $V = L \times B \times D \times 0,9$, în care:

V= volumul corpului de navă (m³);

L=lungimea (m);

B=lățime (m);

D = pescajul (m);

b) Tariful de cheiaj - se aplică la lungimea maximă a navei (LOA) și la numărul de zile de escală în port, în funcție de tipul navei, de grupa de TB în care se încadrează nava și felul mărfii operate;

c) Tariful de bazin - se aplică la lungimea maximă a navei (LOA) și la numărul de zile de escală în port, în funcție de tipul navei și de grupa de TB în care se încadrează nava;

d) Tarife ale autorităților publice, pentru serviciile efectuate în porturi – se stabilesc prin reglementări ale autorităților publice centrale și locale, conform legii.

Art. 117. - (1) Tarifele portuare de bază se aplică tuturor navelor, indiferent dacă acestea se află la cheu, în dană dublă, triplă etc., în acvatoriul portuar, la ancoră sau ancorate la geamandură conform tarifelor și condițiilor tarifare de aplicare stabilite de administrația portuară și făcute publice de aceasta prin broșuri editate ori de câte ori este necesar sau prin portalul administrației portuare.

(2) Tarifele portuare de bază se aplică în mod nediscriminatoriu.

Art. 118. - Navele de linie, navele aflate în serviciu de linie, precum și navele de cabotaj sau alte tipuri de nave pot beneficia de facilități, conform condițiilor tarifare elaborate de administrație portuare. Facilitățile sau reducerile se aplică tuturor utilizatorilor în mod nediscriminatoriu și se fac publice, conform condițiilor tarifare publicate pe pagina de internet a administrației portuare.

Art. 119. - (1) Documentele acceptate ca bază pentru aplicarea tarifelor portuare sunt Certificatul Internațional de Tonaj (International Tonnage Certificate - ITC 1969), Certificat de registru (Register Certificate)/Certificatul de naționalitate al navei.

(2) Documentele trebuie să fie valabile și vor fi prezentate în copie administrației portuare.

Secțiunea a 3 - a **Tarifarea serviciilor aferente activităților de transport naval**

Art. 120. - Tarifele pentru serviciile de siguranță aferente activităților de transport naval sunt obligatorii.

Art. 121. - (1) Tarifele pentru serviciile speciale se aplică astfel:

a) Tariful de siguranță și securitate pentru nave pe timpul operării se aplică în funcție de TB al navei la navele maritime de transport mărfuri sau de pasageri și în funcție de capacitatea maximă de încărcare, exprimată în tone, la navele de navigație interioară;

b) Tariful de utilizare Terminal de pasageri de către pasagerii de la nave se calculează în funcție de numărul de pasageri care tranzitează Terminalul, implicit dana aferentă acestuia, în baza listei de pasageri transmisă de către ofițerul de securitate, angajat al administrației portuare, confirmată de către comandantul navei/Agentul navei;

c) Tariful de folosință temporară scanner, care se redenumeste tarif de mentenanță scanner începând cu data de 01.01.2021, se percepe pentru toate containerele care fac obiectul operațiunilor de import prin portul Constanța Sud (cu excepția containerelor aflate în tranzit), în baza Declarațiilor de marfă – FAL întocmite de Agent.

(2) Tarifele pentru furnizarea unor utilități portuare se aplică astfel:

a) Tariful de furnizare apă se aplică diferențiat în funcție de modul de furnizare: direct de la uscat sau cu nava specializată;

a.1. Prestația de furnizare apă la nave de la cheu se tarifează în baza bonului de prestație confirmat de navă sau agent. Această prestație se execută de către Sucursala de Servicii Port din cadrul administrației portuare.

a.2. În cazul furnizării apei cu o navă specializată (în radă sau acvatoriul portuar), se livrează maxim 60 t/transport, se tarifează în baza bonului de livrare apă dulce confirmat de navă sau agent, iar la costul apei livrate se adaugă tariful pentru orele de prestații ale navei respective. Această prestație se execută de către Sucursala Nave Tehnice Port din cadrul administrației portuare.

b) Tariful de furnizare energie electrică se aplică la cantitatea de energie electrică consumată, măsurată în kwh.

(3) Pentru activitatea de preluare reziduurilor lichide de la nave, precum și a reziduurilor menajere și a gunoiului, administrația portuară aplică următoarele tarife, astfel cum sunt publicate pe pagina de internet:

a) Tarif indirect de preluare deșeurilor de la nave;

b) Tarif direct de preluare deșeurilor de la nave;

c) Chirie nave colector.

(4) Tariful pentru folosirea barajului antipoluant la navele care operează în terminalele petroliere ale portului Constanța (zona Constanța și zona Midia) se aplică la lungimea barajului antipoluare și la numărul de zile de escală a navei, astfel:

- L baraj antipoluare x tarif euro/m liniar/zi x nr. zile escală;

- Lungimea barajului antipoluant instalat în jurul navei pentru prevenirea poluării bazinelor portuare se calculează după formula $L \text{ baraj antipoluare (m)} = 1,5 \times \text{LOA (m)}$, unde LOA reprezintă lungimea maximă a navei, în metri.

Această prestație este obligatorie pentru toate navele care operează hidrocarburi în terminalele petroliere. Barajele antipoluare rămân instalate în jurul navelor care desfășoară operațiuni de încărcare/descărcare în terminalele petroliere, pe toată durata de staționare a navelor în aceste dane.

(5) Tariful pentru prestațiile executate cu navele și utilajele portuare se aplică conform prevederilor regulamentului, ale anexelor sale și ale comenzilor, convențiilor sau contractelor în vigoare între părți la data efectuării prestației.

(6) Serviciile de preluare a reziduurilor lichide se prestează, la notificarea emisă de agent/armator, o dată pe escală pentru navele maritime care intră în domeniul de aplicare a OG nr. 9/2022 și o dată pe lună pentru navele exceptate de la aplicarea tarifului indirect de preluare deșeurilor de la nave, în următoarele condiții:

a) transferul reziduurilor lichide se face prin racord internațional;

b) reziduurile se preiau neîncălzite;

c) rata minimă de transfer a reziduurilor trebuie să fie 5 mc/oră;

(7) Pentru navele aflate în rada exterioară, navele tehnice, navele fluviale și navele militare, exceptate de la aplicarea tarifului indirect, prestațiile se efectuează la comandă, costul prestației se calculează astfel:

- A - Durata prestației x chiria navelor colector (numai atunci când nava colector se deplasează la nava care predă deșeuri);

- B - Cantitatea de reziduuri x tarif direct de preluare deșeuri de la nave;

- Total: A + B

a) pentru rate de transfer a reziduurilor mai mici de 5 mc/oră se percepe o majorare cu 50% a tarifului direct;

b) pentru intervenții la poluări accidentale ale bazinului portuar se percepe majorarea cu 100% a chiriei pentru nava prestatoare.

Secțiunea a 4 – a **Tarife speciale (specifice)**

Art. 122. - (1) Condițiile tarifare și nivelul tarifelor pentru alte servicii decât cele prestate de administrație sau de alte autorități și cele de siguranță, se stabilesc de către operatorii economici prestatori cu respectarea normelor legale în vigoare.

(2) Comunicarea și publicarea tarifelor și a condițiilor tarifare aferente se fac conform prevederilor Capitolului X – „Transmiterea și prelucrarea datelor” din prezentul regulament portuar.

CAPITOLUL V **SERVICII DE SIGURANȚĂ PRESTATE ÎN PORTURI**

Art. 123. - (1) În porturile maritime sunt stabilite ca servicii de siguranță următoarele activități conexe activităților de transport naval:

a) pilotajul navelor maritime și fluvio-maritime la intrarea și la ieșirea din porturi, între danele aceluiși port și pe șenalele de acces;

b) remorcajul de manevră al navelor maritime și fluvio-maritime în porturi.

(2) Serviciile de siguranță sunt prestate tuturor utilizatorilor care apelează la ele, în conformitate cu prevederile prezentului regulament și ale legislației în vigoare, pe o bază permanentă, nediscriminatorie, uniformă și continuă, în condiții egale în ceea ce privește calitatea, timpul și prețul.

(3) Este interzis ca serviciile de siguranță să fie efectuate de operatori economici care:

a) sunt persoane afiliate cu un alt operator economic care prestează servicii de siguranță în același port sau zonă de pilotaj din România (a se vedea Art. 7. pct. 26 Cod Fiscal).

O persoană este afiliată dacă relația ei cu altă persoană este definită de cel puțin unul dintre următoarele cazuri:

i) o persoană fizică este afiliată cu altă persoană fizică dacă acestea sunt soț/soție sau rude până la gradul al III-lea inclusiv;

ii) o persoană fizică este afiliată cu o persoană juridică dacă persoana fizică deține, în mod direct sau indirect, inclusiv deținerile persoanelor afiliate, minimum 25% din valoarea/numărul titlurilor de participare sau al drepturilor de vot ale unei persoane juridice ori dacă controlează în mod efectiv persoana juridică;

iii) o persoană juridică este afiliată cu altă persoană juridică dacă cel puțin aceasta deține, în mod direct sau indirect, inclusiv deținerile persoanelor afiliate, minimum 25% din valoarea/numărul titlurilor de participare sau al drepturilor de vot la cealaltă persoană juridică ori dacă controlează în mod efectiv acea persoană juridică;

b) gestionează/utilizează orice resurse materiale, active sau forță de muncă destinate efectuării ambelor servicii de siguranță, astfel cum sunt menționate la alin. (1) de mai sus;

c) au interese de orice natură care pot afecta desfășurarea în bune condiții a serviciilor de siguranță;

d) fără a aduce atingere drepturilor și obligațiilor administrației stabilite prin prevederile legale aplicabile, este interzis ca serviciul de pilotaj să fie efectuat de către operatori economici, care să fie persoane afiliate cu persoane care prestează, în porturile aflate în administrarea CN APM SA, servicii de siguranță remorcaj nave maritime și/sau servicii de agenturare și/sau servicii de operare nave și/sau servicii de legare/dezlegare nave.

Art.124. - În portul comercial Constanța (cu zonele Constanța, Midia și Mangalia) pilotajul navelor maritime și fluvio-maritime este obligatoriu în următoarele situații: la intrarea/ieșirea în/din porturi sau zone ale acestora, la tranzitarea acvatoriilor portuare spre/dinspre șantierele navale sau la tranzitarea acvatoriilor portuare pentru intrarea/ieșirea în/din canalele navigabile conectate la porturi, precum și pentru efectuarea manevrelor între danele aceluiași port sau între radele interioare și danele sale. Pentru manevrele de tragere pe parâme, pilotajul este obligatoriu atunci când distanța de deplasare este mai mare decât jumătate din lungimea maximă a navei (LOA).

Art. 125. - Toate navele intrate în zona de control a traficului se vor conforma indicațiilor ale Autorității Navale Române, prin VTS.

Art. 126 - (1) În portul Constanța (cu zonele Constanța, Midia și Mangalia) remorcajul de manevră este obligatoriu pentru orice navă pentru manevrele de intrare, ieșire, mutare de la o dană la alta, schimbarea liniei de acostare sau manevra de tragere pe parâme în cazurile în care pilotajul este obligatoriu.

(2) Remorcajul de manevră se va executa după cum urmează:

a) navele cu un TRN mai mic de 1000 sunt obligate să utilizeze la manevră cel puțin un remorcher cu tracțiunea la cârlig de minim 5tf. În funcție de condițiile hidrometeorologice, comandantul poate solicita suplimentarea numărului de remorchere;

b) navele cu un TRN mai mare de 1000 și o lungime maximă mai mică sau egală cu 120 m sunt obligate să utilizeze la manevră cel puțin un remorcher cu tracțiunea la cârlig de minim 5 tf. În funcție de condițiile hidrometeorologice, comandantul poate solicita suplimentarea numărului de remorchere;

c) navele cu o lungime maximă mai mare de 120 m dar mai mică sau egală cu 150 m sunt obligate să utilizeze la manevră cel puțin două remorchere, din care unul cu tracțiunea la cârlig de minimum 5 tf și unul cu tracțiunea la cârlig de minimum 10 tf. În funcție de condițiile hidrometeorologice, comandantul poate solicita suplimentarea numărului de remorchere;

d) navele cu o lungime maximă mai mare de 150 m dar mai mică sau egală cu 175 m sunt obligate să utilizeze la manevră cel puțin două remorchere din care unul cu tracțiunea la cârlig de minimum 10 tf și unul cu tracțiunea la cârlig de minimum 20 tf. În funcție de condițiile hidrometeorologice, comandantul poate solicita suplimentarea numărului de remorchere;

e) navele cu o lungime maximă mai mare de 175 m, dar mai mică sau egală cu 200 m sunt obligate să utilizeze la manevră cel puțin 3 remorchere din care unul cu tracțiunea la cârlig de minimum 10 tf și două cu tracțiunea la cârlig de minim 20 tf. În funcție de condițiile hidrometeorologice, comandantul poate solicita suplimentarea numărului de remorchere;

f) navele cu o lungime maximă mai mare de 200 m dar mai mică sau egală cu 240 m sunt obligate să utilizeze la manevră cel puțin trei remorchere din care două cu tracțiunea la cârlig de minimum 20 tf și unul cu tracțiunea la cârlig de minimum 40 tf. În funcție de condițiile hidrometeorologice, comandantul poate solicita suplimentarea numărului de remorchere;

g) navele cu lungimea maximă mai mare de 240 m sau cu pescajul mai mare de 15 m sunt obligate să utilizeze la manevră cel puțin patru remorchere din care două cu tracțiunea la cârlig de minimum 20 tf și două cu tracțiunea la cârlig de minim 40 tf. În funcție de condițiile hidrometeorologice, comandantul poate solicita suplimentarea numărului de remorchere.

(3) Dacă condițiile hidrometeorologice permit, navele prevăzute la art. 126 alin. (2) și care sunt dotate cu instalații de manevră cu propulsoare transversale funcționale, sau navele care efectuează manevre de tragere pe parâme (pentru care pilotajul este obligatoriu sau pentru care se solicită pilot) pot fi scutite de utilizarea la manevră a unui remorcher. Scutirea se aplică în cazul în care comandantul navei, după consultarea cu pilotul desemnat să-l asiste la manevră, hotărăște că poate executa manevra în deplină siguranță. În acest caz, comandantul este obligat să informeze în prealabil Autoritatea Navală Română, respectiv VTS, sau, după caz, Căpitănia de port.

(4) Scutirea prevăzută la alin. (3) din prezentul articol nu se aplică navelor care transportă produse petroliere sau mărfuri periculoase, altele decât navele port container.

(5) Comandantul unei nave poate solicita un număr suplimentar de remorchere la manevră față de cerințele minime impuse, funcție de condițiile hidrometeorologice și/sau ori de câte ori consideră necesar.

(6) Numărul de remorchere folosit la manevra de tragere pe parâme în condițiile art.126 alin. (3), vor fi stabilite de comandantul navei după consultarea cu pilotul desemnat să-l asiste la manevră, cu informarea prealabilă a Autorității Navale Române, respectiv a VTS sau a Căpităniei de Port, funcție de condițiile hidrometeorologice.

(7) Numărul de remorchere folosit la manevra de plecare de la punctul geamanduri multiple (PGM) va fi stabilit de comandantul navei după consultarea cu pilotul desemnat să-l asiste la manevră, în funcție de condițiile hidrometeorologice, cu informarea prealabilă a Autorității Navale Române, respectiv VTS sau a Căpităniei de Port. La aceste manevre navele sunt obligate să utilizeze cel puțin un remorcher care să asigure o tracțiune la cârlig de minimum 20 tf.

(8) Necesitatea folosirii remorcherelor și numărul acestora la manevra navelor de pasageri și a navelor de pasageri de tip RO-RO dotate cu instalații de manevră cu propulsoare transversale funcționale, va fi stabilită de comandantul navei, după consultarea cu pilotul desemnat să-l asiste la manevră, în funcție de condițiile hidrometeorologice, cu informarea prealabilă a Autorității Navale Române, respectiv VTS, sau după caz, a Căpităniei de Port.

(9) În condiții hidrometeorologice nefavorabile, necesarul de remorchere de manevră pentru manevrele care se efectuează în zonele Midia și Mangalia din portul Constanța, se stabilește de către comandantul navei și pilot, cu aprobarea Autorității Navale Române, respectiv a Căpitanului Șef de Port și înștiințarea administrației portuare.

Secțiunea 1 *Pilotajul navelor*

Art. 127. - (1) Pilotajul navelor maritime și fluvio-maritime constituie serviciu de siguranță și este obligatoriu în porturi, conform prezentului Regulament portuar și a legislației în vigoare.

(2) Fac excepție următoarele categorii de nave:

- nave militare;
- navele tehnice portuare;
- navele de pescuit costier cu zonă de navigație de până la 50 Mm față de coastă;
- ambarcațiunile de agrement astfel cum sunt definite în Hotărârea Guvernului nr. 464/2017 privind ambarcațiunile de agrement și moto vehiculele nautice;
- navele din dotarea Poliției de Frontieră Române, Poliției Române, Autorității Naționale a Vămirilor, Autorității Navale Române și Regiei Autonome "Administrația Fluvială a Dunării de Jos" Galați;

- navele A.R.S.V.O.M..

(3) Tragerea pe parâme este considerată manevră și va fi efectuată cu pilot la bord, dacă distanța de deplasare este mai mare de jumătate din lungimea maximă a navei. Răspunderea asupra unor eventuale

daune cauzate infrastructurii și suprastructurii portuare sau altor nave ca urmare a folosirii manevrei de tragere pe parâme revine comandantului navei.

(4) În portul Constanța (cu zonele Constanța, Midia și Mangalia) serviciul de pilotaj al navelor maritime și fluvio-maritime se asigură de către administrația portuară, conform prevederilor legale în vigoare.

(5) Pilotajul este asigurat la orice oră, ziua și noaptea, exceptând situațiile menționate la art. 34 alin. (2). Suspendarea manevrelor va fi dispusă de Autoritatea Navală Română și comunicată celor interesați prin VTS sau direct, după caz.

Art. 128. - (1) Toate navele intrate în zona de control al traficului se vor conforma indicațiilor Autorității Navale Române, respectiv VTS sau Căpitaniei de Port privind locul și momentul ambarcării și debarcării pilotului.

(2) Comandantul navei este obligat să ia toate măsurile de siguranță pentru ambarcarea și debarcarea pilotului și pentru siguranța pilotinei.

(3) Ambarcarea/debarcarea pilotului în condiții, hidrometeorologice nefavorabile se poate face cu aprobarea, VTS sau a Căpitaniei de Port, la adăpostul digurilor. În acest caz pilotina va monitoriza nava până la ambarcarea pilotului sau până când nava va părăsi portul.

(4) Pilotul este obligat ca la toate manevrele pe care le efectuează să realizeze un schimb de informații eficient cu comandantul navei asigurând astfel creșterea siguranței efectuării manevrei. Pilotul este obligat să prezinte comandantului navei schița manevrei în care va fi specificat, fără a se limita la traseul de manevră, dimensiunile șenalului navigabil, adâncimile pe traseul de manevră, poziționarea geamandurilor, numărul de remorhere, locul de acțiune al acestora pe timpul manevrei, puterea la cârlig, înaintea începerii manevrei. O copie a schiței de manevră semnată și ștampilată de comandant va fi păstrată și arhivată pe o perioadă de 1 an de către administrația portuară, prin structura sa funcțională care desfășoară serviciul de pilotaj.

(5) Formatul fișei cu schimbul de informații va fi înaintată spre avizare de către Autoritatea Navală Română.

(6) Pilotul are obligația ca pe durata întregii manevre să informeze căpitaniii remorcherelor participante la manevră în legătură cu modul în care este acționată mașina navei, înainte sau imediat după darea comenzii asupra mașinilor navei.

Art. 129. - (1) Solicitarea pilotului se face de către agentul navei prin buletinul de pilotaj. Prezența pilotului la bordul navei va fi solicitată după ce agentul/operatorul navei confirmă că nava este gata de plecare (formalități, control terminat, avizări primite, nava liberă de plecare inclusiv macarale/barje/vecinatăți libere în vederea efectuării manevrei în siguranță).

(2) Operatorii portuari vor informa serviciul de pilotaj că au luat toate măsurile necesare desfășurării în siguranță a manevrelor de sosire/plecare/mutare, respectiv:

a) prezența unui reprezentant al operatorului pe dană, înainte de sosirea navei, care să asigure stabilirea poziției navei la cheu, prin mijloace tehnice specifice precum bicon semnalizare culoare fosforescentă pe timp de zi și bicon cu lumină intermitentă pe timp de noapte destinat poziționării navei la una din extremitățile navei, cu condiția asigurării unui spațiu de cel puțin 10% din lungimea navei la extremitățile prova și pupa. În cazul navelor care vor acosta în danele fund de bazin, se va păstra o distanță de siguranță față de danele adiacente;

b) poziționarea macaralelor de cheu, în așa fel încât să reducă la minim riscul colizionării acestora în timpul manevrei, gruparea macaralelor la mijlocul navei.

(3) Aprobarea de începere precum și eventualele decalări ale manevrelor față de termenele de începere prevăzute vor fi date numai de Autoritatea Navală Română, prin VTS sau de Căpitania de Port, cu acordul administrației.

(4) Pilotul nu va executa manevra navelor care nu dispun de mijloacele necesare efectuării în siguranță a manevrei și va informa Autoritatea Navală Română, respectiv VTS sau Căpitania de Port.

(5) Agentul navei va comunica comandantului data și ora efectuării manevrei. Acesta este obligat să aibă în acel moment nava gata de manevră.

(6) Întârzierile în executarea manevrelor și motivele acestora vor fi aduse la cunoștința Căpitaniei de Port de către administrația portuară prin structura sa funcțională care desfășoară serviciul de pilotaj al administrației portuare, și care va consemna acest fapt în evidențele lor.

(7) Toate consecințele rezultate din aceste întârzieri cad în sarcina celor care le-au produs.

Art. 130. - (1) Piloții sunt obligați să cunoască adâncimile pe traseul pe care se efectuează manevra astfel încât aceasta să se facă cu asigurarea permanentă a rezervei minime de siguranță sub chila navei. Determinarea și comunicarea adâncimilor în porturi se face de către administrația portuară.

(2) Cu excepția navelor specializate ce participă la manevră, nu este permisă, pe toata durata manevrei, apropierea altor nave de nava aflată în manevră.

Art. 131. - (1) Manevra de sosire se consideră începută din momentul urcării pilotului la bordul navei, care informează Autoritatea Navală Română, respectiv VTS sau Căpitania de Port în legătură cu începerea manevrei și după ce primește acordul de efectuare al manevrei.

(2) Manevra de sosire și acostare a navei în siguranță la cheu se consideră terminată în momentul asigurării ultimei legături la cheu, respectiv eliberarea de la manevră a tuturor remorcherelor și informarea Autorității Navale Române, respectiv VTS sau a Căpitaniei de Port în legătură cu terminarea manevrei.

(3) În cazul manevrei de sosire la rada interioară sau într-un punct de acostare la geamanduri multiple, manevra de sosire se consideră terminată odată cu ancorarea în siguranță a navei sau legarea acesteia la geamanduri, după caz și informarea Autorității Navale Române, respectiv VTS sau a Căpitaniei de Port în legătură cu terminarea manevrei.

(4) Manevra de plecare se consideră începută din momentul urcării pilotului la bordul navei, care informează și solicită acordul Autorității Navale Române, respectiv al VTS sau al Căpitaniei de Port în legătură cu începerea manevrei și după ce primește acordul de efectuare a manevrei.

(5) Manevra de plecare se consideră terminată odată cu coborârea pilotului de la bord sau punerea navei pe drum, dacă debarcarea pilotului este împiedicată de existența unor condiții deosebite. Pilotul solicită permisiunea de a coborâ de la bordul navei, informând în același timp Autoritatea Navală Română, respectiv VTS sau Căpitania de Port cu privire la finalizarea manevrei.

(6) Nava aflată în manevră va fi în permanentă legătură cu Autoritatea Navală Română, respectiv VTS sau, după caz, Căpitania de Port, informând asupra începerii, condițiilor de derulare și a finalizării manevrei, precum și asupra producerii oricărui eveniment petrecut în timpul manevrei.

(7) Comandantul navei și pilotul sunt obligați să își furnizeze reciproc toate informațiile în vederea efectuării în siguranță a manevrei.

(8) Pilotul nu va părăsi nava decât după aprobarea Autorității Navale Române, respectiv VTS sau a Căpitaniei de Port.

Art. 132. - (1) Pilotul este obligat ca pe tot timpul desfășurării manevrei să asiste comandantul navei și să-l avertizeze asupra riscurilor ce pot apărea dacă constată că drumul pe care se deplasează nava poate pune în pericol infrastructura și suprastructura portuară, alte nave, mediul înconjurător sau ar putea conduce la încălcarea regulilor de navigație și siguranță din zona respectivă.

(2) Pilotul va anunța imediat, prin orice mijloace, Autoritatea Navală Române, respectiv VTS sau Căpitania de Port în cazul în care comandantul navei, indiferent de rezultatele acțiunilor întreprinse, nu va urma indicațiile sale.

(3) Pe timpul cât pilotul este prezent la bord, comandantul continuă a fi răspunzător de manevra navei sale și de orice daune care vor rezulta în urma manevrelor ce se execută cu nava sa. Pilotul nu înlocuiește pe comandant la manevra navei; el indică drumul și asistă pe comandant la efectuarea manevrelor necesare pentru a urma drumul indicat la intrare, acostare, ancorare sau plecare din port.

(4) Pilotul nu este răspunzător de incidentele sau accidentele produse în timpul manevrei, cu excepția cazurilor în care acestea s-au produs ca urmare a informațiilor incomplete sau incorecte pe care le-a furnizat comandantului navei.

Art.133. - (1) Administrația portuară, prin structura sa funcțională care desfășoară serviciul de pilotaj al navelor maritime și fluvio-maritime în portul Constanța (zonele Constanța, Midia și Mangalia) are obligația de a asigura permanența serviciilor, incluzând și veghea în canalele VHF de lucru.

(2) Administrația portuară, prin structura sa funcțională care desfășoară serviciul de pilotaj va ține o evidență strictă a manevrelor efectuate, în registrul de manevre, care poate fi și în format electronic, și se arhivează pe o perioadă de 5 ani. Acest registru trebuie să conțină cel puțin următoarele informații: Nr.crt., Numele navei, Pavilion, LOA, Agent, Tipul manevrei, Data, și ora începerii și finalizării manevrei, Numele pilotului/piloților, Remorchere folosite la manevră, Observații.

(3) Piloții sunt obligați să consemneze în rapoartele de manevră toate situațiile speciale, pescaje declarate eronat, eventuale întârzieri nejustificate ale manevrei etc., ce vor fi comunicate administrației portuare și Căpitaniei de Port.

(4) Administrația portuară, prin structura sa funcțională care desfășoară serviciul de pilotaj al navelor maritime și fluvio-maritime în portul Constanța (zonele Constanța, Midia și Mangalia) este obligată să pună la dispoziția Autorității Navale Române evidențele sale și orice alte documente privind manevrele, ori de câte ori acestea îi vor fi solicitate.

(5) Piloții sunt obligați să anunțe imediat Căpitania de Port și administrația portuară asupra:

a) oricăror încălcări ale regulilor de navigație, a oricăror evenimente de natură a pune în pericol siguranța portului sau mediul înconjurător sau despre orice nerespectare a indicațiilor lor de către comandantul navei pe durata efectuării manevrei;

b) oricăror schimbări față de situația cunoscută în zona de control a traficului;

c) obiectelor scoase din apă la virarea ancorelor;

d) oricăror avarii produse, eșuări, abordaje, coliziuni, avarii, incendii, poluări, accidente, greve, acte de indisciplină sau altele asemenea sau avarii constatate în timpul manevrei asupra sistemului de balizaj, infrastructurii și suprastructurii portuare, mediului înconjurător sau asupra altor nave, chiar dacă acestea nu au fost produse de nava pilotată.

(6) În cazul producerii unor evenimente în timpul desfășurării manevrei, pilotul va depune la Autoritatea Navală Română un raport scris.

Secțiunea a 2 - a **Remorcajul navelor**

Art. 134. - (1) Remorcajul de manevră al navelor maritime și fluvio-maritime constituie serviciu de siguranță și este obligatoriu în porturi, conform prevederilor prezentului Regulament portuar și ale legislației în vigoare.

(2) Dezeșuarea navelor sau prestațiile speciale ale remorcherelor în orice situații periculoase inclusiv în cazuri de ajutor și/sau salvare nu constituie remorcaj de manevră al navei, chiar dacă aceste situații au survenit în timpul efectuării manevrei de remorcare.

Art. 135. - (1) Serviciul de remorcaj de manevră al navelor maritime și fluvio-maritime în portul Constanța (cu zonele Constanța, Midia, și Mangalia) se asigură de către administrația portuară prin intermediul operatorilor economici specializați, autorizați în condițiile legii, în baza contractului de prestări servicii încheiat în mod nediscriminatoriu, conform criteriilor impuse de contractul cadru.

(2) Societatea de remorcaj va trimite la manevră remorchere corespunzătoare, cu documente și certificate valabile și este răspunzătoare de starea tehnică a acestora și de existența certificatului de *bollard pull*.

Art. 136. - (1) În timpul manevrelor, comandanții remorcherelor execută dispozițiile primite de la comandantul navei direct sau prin intermediul pilotului.

(2) În cazul manevrelor de tragere pe parâme comandantul va stabili dacă este necesară asistența remorcherelor și numărul acestora.

(3) Comandantul navei poate solicita asistența pilotului și a remorcherelor și în cazul când tragerea pe parâme se efectuează pe o distanță mai mică decât jumătatea din lungimea maximă a navei.

(4) Este interzisă folosirea la manevră a remorcherelor dotate doar cu un motor principal, o cârmă și o elice, chiar dacă respectivul remorcher este dotat cu bowthruster.

Art. 137. - Navele maritime au obligația de a le pune la dispoziție remorcherelor parâme de remorcă pentru desfășurarea în condiții de siguranță a manevrelor. Navele maritime pot opta pentru folosirea parâmelor de remorcă ale remorcherelor participante la manevră, atunci când acestea sunt dotate cu astfel de parâme. Orice parâmă de remorcă folosită în activitatea de remorcaj trebuie să fie destinată activității de remorcă și să dețină certificate care să ateste rezistența de rupere.

Art. 138. - (1) Dacă se folosește manevra de împingere, locul de acțiune al remorcherului va fi stabilit de comandantul navei care își asumă întreaga răspundere pentru avariile produse din cauza alegerii unui loc de împingere necorespunzător.

(2) În cazul în care căpitanul maritim portuar al unui remorcher participant la manevră consideră că instrucțiunile primite de la comandantul navei remorcate, direct sau prin intermediul pilotului, pun sau pot pune în pericol siguranța navei proprii, va comunica în cel mai scurt timp aceste aspecte navei. Comandantul navei remorcate va lua toate măsurile necesare pentru a asigura atât siguranța navei sale, cât și siguranța remorcherelor participante la manevră.

Art. 139. - (1) Remorcherele vor părăsi nava numai după ce aceasta a fost acostată și legată în siguranță la cheu și numai cu acordul comandantului navei.

(2) Manevra efectivă de remorcaj a unei nave maritime sau fluvio-maritime se consideră începută odată cu ajungerea remorcherului în locul indicat de pilot ca zonă de începere a manevrei (pentru manevrele de sosire) sau la nava (pentru manevrele de plecare sau mutare) și se consideră încheiată în momentul în care remorcherul primește comanda "liber de la manevră" de la comandantul navei sau prin intermediul pilotului.

Art. 140. - (1) Căpitanul șef de port, prin VTS sau Căpitania de Port poate cere întreruperea remorcajului în curs pentru acordarea de asistență altei nave sau pentru a preveni alte pericole asupra portului, numai dacă această cerință nu generează pericole pentru nava remorcată, determinate de lipsa remorcajului sau a asistenței.

(2) Remorcherul care a părăsit manevra în aceste circumstanțe nu va fi răspunzător pentru nici o pierdere, avarie, prejudiciu sau întârziere cauzate navei remorcate ca o consecință a acestui fapt.

CAPITOLUL VI ALTE SERVICII PRESTATE ÎN PORTURI

Secțiunea 1

Preluarea deșeurilor menajere de la operatorii economici portuari și a reziduurilor provenite de la nave

Art.141. - (1) Administrația portuară asigură colectarea deșeurilor menajere generate de activitățile desfășurate de operatorii economici în incinta portuară.

(2) Preluarea deșeurilor menajere se realizează de către operatori de salubritate autorizați de către autoritatea locală pentru protecția mediului și care dețin licență de lucru pentru desfășurarea acestei activități.

Art. 142. - (1) Administrația portuară asigură preluarea deșeurilor provenite de la navele care fac escală sau operează în porturile maritime românești și care intră sub incidența anexelor I, II, IV, V și VI la Convenția Internațională MARPOL 73/78.

(2) Administrația portuară asigură dotarea adecvată și disponibilitatea permanentă a instalațiilor de preluare a deșeurilor de la nave, în conformitate cu necesitățile navelor care fac escală în port, fără a produce întârzieri nejustificate acestora.

(3) Administrația portuară elaborează și implementează planul de preluare și gestionare a deșeurilor provenite de la nave conform cerințelor legislației în vigoare și îl înaintează în vederea aprobării către Agenția pentru Protecția Mediului Constanța, după ce în prealabil a fost avizat de Autoritatea Navală Română.

(4) Planul de preluare și gestionare a deșeurilor provenite de la nave este disponibil tuturor utilizatorilor portuari prin intermediul paginii de internet a administrației portuare la secțiunea "Certificări" - Protecția Mediului.

Art. 143. - Obligația de a preda deșeurile menajere și gunoiul revine atât navelor acostate la cheu cât și celor aflate în dană dublă, triplă sau ancorate în radele interioare.

Art. 144. - O navă maritimă și fluvio-maritimă poate pleca spre următorul port de escală fără să predea deșeurile generate de ea dacă, în urma informațiilor furnizate înainte de intrarea în port, reiese că există suficient spațiu destinat pentru depozitarea deșeurilor care au fost acumulate și a celor care vor fi acumulate în timpul voiajului prognozat până la următorul port de destinație cunoscut, conform prevederilor legale în vigoare privind instalațiile portuare de preluare a deșeurilor generate de navă și a reziduurilor mărfii.

Art. 145. - Obligațiile administrației referitoare la preluarea gunoiului de la nave devin inaplicabile în situația în care se află în imposibilitate obiectivă de preluare, generată de lipsa accesului la navă a instalațiilor de preluare (ex.: Nava se află sub operare, acces obturat de marfă sau vagoane, nava se află în rada interioară, alte asemenea).

Secțiunea a 2 - a

Dragajul și întreținerea acvatoriului portuar

Art. 146. - Administrația portuară organizează și efectuează prin operatorii economici specializați activitatea de dragaj în conformitate cu planurile de dezvoltare și întreținere a porturilor în vederea asigurării condițiilor necesare pentru desfășurarea normală a activităților portuare.

Art. 147. - Lucrările în acvatoriile porturilor, inclusiv dragajele, se pot executa în condițiile legii, numai după autorizarea lor de către administrația portuară în conformitate cu planurile de întreținere și dezvoltare ale porturilor și după înștiințarea Autorității Navale Române sau a Căpitaniei de Port, după caz, pentru începerea lucrărilor.

Art. 148. - Materialele rezultate din dragaje se depun ca material de umplutură în zone special destinate, stabilite de administrația portuară.

Art. 149. - În porturi administrația portuară organizează și efectuează întreaga activitate de măsurători hidrografice necesare utilizării de către nave a acvatoriului portuar.

Art. 150. - (1) Administrația portuară are obligația de a aduce la cunoștința Căpitaniei de Port și operatorilor economici portuari ce prestează servicii de siguranță adâncimile și orice modificare a adâncimilor ca urmare a execuției lucrărilor de dragaj.

(2) În zona danelor unde se manipulează mărfuri solide în vrac, operatorii portuari au obligația de a lua măsuri pentru evitarea căderilor de marfă în bazinul portuar.

(3) Plata prestațiilor de dragaj efectuate ca urmare a modificării adâncimilor în zona gestionată de operatorul portuar se va face de către acesta în toate situațiile care îi sunt imputabile.

Art. 151. - Administrația portuară furnizează contracost operatorilor economici interesați, la cererea acestora, planurile cu adâncimile efectuate în zona solicitată.

Art. 152. - Activitatea de dragaj în porturi se efectuează de către operatori economici specializați, în baza unui contract încheiat cu administrația portuară.

Art. 153. - (1) Dragajul se realizează în baza unor proceduri de achiziție publică, organizate de administrația portuară, în baza prevederilor legale în vigoare.

(2) Administrația portuară elaborează caietele de sarcini necesare realizării obiectivelor din programele sale privind întreținerea acvatoriului portuar.

(3) Operatorul economic câștigător al licitației este obligat să respecte prevederile caietului de sarcini și ale ofertei depuse și să execute lucrarea în condițiile calitative și în termenele prevăzute în contract.

Art. 154. - (1) Activitățile de dragaj din zona danelor și a bazinelor portuare care pot afecta activitatea navelor se fac pe baza unor grafice de dragaj elaborate de administrația portuară și de executantul dragajului de comun acord cu operatorii portuari ce au activități în zonele afectate.

(2) Executantul lucrărilor de dragaj trebuie să se conformeze prevederilor acestor grafice, să comunice zilnic administrației portuare și Căpitaniei de Port lucrările ce le va executa și să obțină aprobările necesare.

(3) Executantul este obligat să semnalizeze în mod corespunzător activitatea sa în zonă, conform regulilor naționale și internaționale în vigoare.

Secțiunea a 3 – a *Apărarea împotriva incendiilor*

Art. 155. - Persoanele fizice și juridice care desfășoară activități în porturi sau care utilizează serviciile acestora, precum și navele, sunt obligate să respecte în orice împrejurare reglementările tehnice și dispozițiile de apărare împotriva incendiilor și să nu primejduiască, prin deciziile și faptele lor, viața, bunurile și mediul.

Art. 156. - (1) Persoanele fizice și juridice care desfășoară activități în porturi sau care utilizează serviciile acestora, precum și navele, răspund, potrivit legii, de stabilirea și aplicarea măsurilor de apărare împotriva incendiilor, precum și de consecințele producerii incendiilor.

(2) La încheierea oricăror acte de transmitere temporară a dreptului de folosință asupra bunurilor imobile, precum și a contractelor de antrepriză, părțile sunt obligate să prevadă expres în actele respective răspunderile ce le revin în ceea ce privește apărarea împotriva incendiilor.

(3) Persoanele fizice și juridice care desfășoară activități în porturi sau care utilizează serviciile acestora, precum și navele, au obligația să conlucreze cu autoritățile portuare și cu organele de specialitate ale acestora în organizarea, asigurarea, pregătirea și punerea în aplicare a planurilor de intervenție în caz de incendiu.

Art. 157. - În scopul prevenirii incendiilor operatorii economici care desfășoară activități în porturi sunt obligați:

a) să stabilească, prin dispoziții scrise, responsabilitățile și modul de organizare pentru apărarea împotriva incendiilor în unitatea sa, să le actualizeze ori de câte ori apar modificări și să le aducă la cunoștință salariaților, utilizatorilor și oricăror persoane interesate;

b) să solicite și să obțină avizele și autorizațiile de securitate la incendiu, prevăzute de lege și să asigure respectarea condițiilor care au stat la baza eliberării acestora;

c) să permită, în condițiile legii, executarea controalelor și a inspecțiilor de prevenire împotriva incendiilor, să prezinte documentele și informațiile solicitate și să nu îngreuneze sau să obstrucționeze în niciun fel efectuarea acestora;

d) să permită alimentarea cu apă a autospecialelor de intervenție în situații de urgență;

e) să întocmească, să actualizeze permanent și să transmită Inspectoratului pentru Situații de Urgență lista cu substanțele periculoase, clasificate potrivit legii, utilizate în activitatea sa sub orice formă, cu mențiuni privind: proprietățile fizico-chimice, codurile de identificare, riscurile pe care le prezintă pentru sănătate și mediu, mijloacele de protecție recomandate, metodele de intervenție și prim ajutor, substanțele pentru stingere, neutralizare sau decontaminare;

f) să elaboreze instrucțiunile de apărare împotriva incendiilor și să stabilească atribuțiile ce revin salariaților la locurile de muncă;

g) să verifice dacă salariații cunosc și respectă instrucțiunile necesare privind măsurile de apărare împotriva incendiilor și să verifice respectarea acestor măsuri semnalate corespunzător prin indicatoare de avertizare de către persoanele din exterior care au acces în unitatea sa;

h) să asigure, conform criteriilor de performanță constituirea, cu avizul Inspectoratului pentru Situații de Urgență, a serviciului de urgență privat, precum și funcționarea acestuia;

i) să solicite și să obțină avizele de înființare și pentru sectoarele de competență ale serviciului privat pentru situații de urgență și să asigure respectarea condițiilor care au stat la baza eliberării acestora;

j) să permită, la solicitare, accesul forțelor Inspectoratului pentru Situații de Urgență în unitatea sa în scop de recunoaștere, instruire sau de antrenament și să participe la exercițiile și aplicațiile tactice de intervenție organizate de acesta;

k) să asigure utilizarea, verificarea, întreținerea și repararea mijloacelor de apărare împotriva incendiilor cu personal atestat, conform instrucțiunilor furnizate de proiectant;

l) să asigure pregătirea și antrenarea serviciului de urgență privat pentru intervenție;

m) să asigure și să pună în mod gratuit la dispoziție forțelor chemate în ajutor mijloacele tehnice pentru apărare împotriva incendiilor și echipamentele de protecție specifice riscurilor care decurg din existența și funcționarea unității sale, precum și antidotul și medicamentele pentru acordarea primului ajutor;

n) să stabilească și să transmită către transportatorii, distribuitorii și utilizatorii produselor sale regulile și măsurile de apărare împotriva incendiilor, specifice acestora, corelate cu riscurile la utilizarea, manipularea, transportul și depozitarea produselor respective;

o) să informeze de îndată, prin orice mijloc, inspectoratul despre izbucnirea și stingerea cu forțe și mijloace proprii a oricărui incendiu, iar în termen de 3 zile lucrătoare să completeze și să trimită acestuia raportul de intervenție;

p) să asigure echiparea construcțiilor și amenajărilor cu mijloace tehnice de apărare împotriva incendiilor certificate conform legii;

q) să îndeplinească orice alte atribuții prevăzute de lege privind apărarea împotriva incendiilor.

Art. 158. - (1) La obiectivele terestre din porturi, operatorii economici portuari au obligația să asigure intervenția operativă pentru stingerea incendiilor, salvarea, acordarea primului ajutor și protecția persoanelor, în sectoarele/zonele pe care le administrează/utilizează.

(2) Intervenția operativă pentru stingerea incendiilor la navele aflate în port se asigură de către toate navele și echipajele aflate în port sau în apropiere, administrația portuară, precum și orice operator economic portuar care dispune de forțe și mijloace de intervenție, sub coordonarea Căpitaniei de Port în a cărei zonă de competență s-a produs incidentul, în conformitate cu prevederile legislației naționale și ale acordurilor și convențiilor internaționale.

Art. 159. - Orice persoană care observă un incendiu este obligată să anunțe în cel mai scurt timp, prin orice mijloace serviciile de urgență profesionale, Autoritatea Navală Română și administrația portuară și să ia măsuri, după posibilitățile sale, pentru limitarea și stingerea incendiului.

Art. 160. - În toate cazurile de sinistru, calamitate, de pericol, poluare și altele asemenea sau de interes general, apărute pe mare, în apele naționale navigabile sau în porturi, Autoritatea Navală Română în a cărei zonă de activitate se petrec acestea coordonează toate activitățile de salvare și de limitare a efectelor acestora.

Art. 161. - (1) Operatorii economici care desfășoară activități în porturi au obligația să asigure accesul permanent la mijloacele fixe de stingere a incendiului, precum și la hidranții și rețeaua de apă de incendiu și să mențină libere căile de acces și ieșirile de urgență.

(2) Operatorii economici care desfășoară activități în porturi au obligația să își asigure mijloacele de primă intervenție specifice activităților proprii, precum și echipamentul individual de protecție și intervenție adecvat pentru tot personalul propriu, pentru locurile/zonele în care efectuează lucrări periculoase, cum ar fi lucrările cu foc deschis.

(3) Operatorii economici care desfășoară activități în porturi au obligația să-și instruiască personalul propriu pentru aplicarea planurilor de intervenție în caz de urgență.

(4) Planurile de urgență includ numerele de telefon vitale, procedurile și căile de evacuare, zonele de adunare, persoanele de contact pentru informații și clarificări, persoanele care trebuie anunțate în caz de urgență.

Art. 162. - (1) În caz de incendiu sau altă situație de urgență, administrația portului împreună cu Autoritatea Navală Română și/sau Inspectoratul Județean pentru Situații de Urgență pot decide evacuarea navelor și a personalului din zonă și închiderea oricărui sector sau a portului în întregime.

(2) Orice persoană aflată într-o zonă de interdicție a portului instituită ca urmare a apariției unui incendiu sau a altei situații de urgență, este obligată să respecte dispozițiile conducătorilor operațiunii de intervenție și să participe, după posibilitățile sale și conform dispozițiilor primite, la stingerea incendiului, limitarea efectelor acestuia sau la ajutorarea persoanelor aflate în pericol.

Art. 163. - Operatorii economici care desfășoară activități în porturi au obligația:

a) să permită necondiționat accesul serviciilor de urgență și al persoanelor care acordă ajutor în zona afectată;

b) să permită necondiționat utilizarea apei, a materialelor și a mijloacelor proprii pentru operațiuni de salvare, de stingere și de limitare a efectelor incendiilor produse la bunurile proprii ori ale altor persoane;

c) să accepte măsurile stabilite de comandantul intervenției pentru degajarea terenurilor, demolarea unei construcții sau a unei părți din construcție, tăierea/dezmembrarea mijloacelor de transport, oprirea temporară a activităților sau evacuarea din zona periclitată și să acorde sprijin, cu forțe și mijloace proprii, pentru realizarea acestor măsuri.

Art. 164. - (1) Orice început de incendiu la bordul unei nave sau în apropierea acesteia trebuie anunțat imediat Autoritatea Navală Română, respectiv VTS sau Căpitănia de Port.

(2) Alarma se va da prin mai mult de 5 sunete lungi de sirenă, alarmă de incendiu și prin voce, în clar, prin canalele 16 și 67 VHF.

(3) Comandantul navei este obligat să ia toate măsurile necesare pentru stingerea incendiului și să se conformeze ordinelor și dispozițiilor primite de la Autoritatea Navală Română, respectiv prin Căpitănia de Port.

(4) Orice navă acostată lângă o navă la care a izbucnit un incendiu trebuie să ia măsuri imediate pentru plecarea de lângă aceasta și să se conformeze ordinelor și dispozițiilor primite de la Autoritatea Navală Română, respectiv prin Căpitănia de Port.

Secțiunea a 4 – a

Prevenirea și combaterea poluării, salubritatea și depoluarea acvatoriului și a teritoriului portuar

Art. 165. - (1) În porturi activitatea de control și prevenire a poluării apelor cauzată de nave este în sarcina Autorității Navale Române. Activitatea de salubritate, depoluare a acvatoriului și teritoriului portuar, precum și cea de montare de baraje antipoluante la navele care transportă hidrocarburi, revine administrației portuare.

(2) Administrația portuară elaborează planul de intervenție în caz de poluare cu hidrocarburi care trebuie aprobat de Administrația Națională Apele Române, Administrația portuară, Agenția Română pentru Salvarea Vieții Omenești pe Mare, precum și alți operatori economici care au în dotare mijloace de limitare a efectelor poluării și de depoluare, asigură această activitate cu forțele, mijloacele și echipamentele deținute.

(3) Șantierul naval, terminalele de petrol și operatorii instalațiilor de manipulare a hidrocarburilor sunt obligați să posede un plan propriu de intervenție pentru combaterea poluării cu hidrocarburi, aprobat de Administrația Națională Apele Române.

Art. 166. - Operatorii economici portuari sunt obligați să respecte normele naționale și internaționale privind protecția mediului, aplicabile activității pe care o desfășoară în porturi.

Art. 167. - Toate contractele încheiate de administrație cu operatorii economici portuari vor conține obligațiile acestora privind protecția mediului, stabilite în conformitate cu legislația în vigoare, referitoare la:

- a) colectarea, tratarea, depozitarea și reciclarea deșeurilor rezultate din activitatea proprie;
- b) evacuarea apelor menajere uzate în rețeaua de canalizare portuară;
- c) salubritatea spațiului și teritoriului în care își desfășoară activitatea.

Art. 168. - (1) Operatorii portuari care manipulează mărfuri pulverulente sunt obligați să ia toate măsurile care se impun pentru prevenirea răspândirii pulberilor în aer sau în acvatoriul portului, în caz contrar aceștia fiind sancționați potrivit prevederilor legale aplicabile.

(2) Pe timpul efectuării operațiunilor de încărcare sau descărcare acești operatori sunt obligați să folosească mijloace adecvate pentru prevenirea poluării aerului și a scurgerilor de marfă în acvatoriul portuar.

Art. 169. - Operatorii de salubritate care își desfășoară activitatea în incintele porturilor maritime în baza licenței/permisului de lucru emise de administrația portuară vor elimina deșeurile menajere colectate de pe platformele portuare sau de la agenții economici numai la depozitele de deșeuri autorizate de către autoritatea competentă pentru protecția mediului.

Art. 170. - Navele și operatorii portuari care au ca obiect de activitate operarea mărfurilor periculoase și a produselor petroliere trebuie să se conformeze regulilor speciale privind operarea acestora astfel încât să nu producă poluarea mediului înconjurător.

Art. 171. - (1) Este interzisă depozitarea permanentă pe teritoriul portului sau aruncarea în acvatoriul portuar a gunoaielor, a resturilor rezultate din marfa transportată, a materialelor sau deșeurilor rezultate în urma oricăror lucrări sau procese de producție, a recipientelor, echipamentelor și utilajelor, a unor părți ale acestora sau a altor materiale.

(2) Depozitarea temporară a unor asemenea materiale se va face numai cu permisiunea administrației portuare.

Art. 172. - (1) Deversarea ori scurgerea din nave a oricăror reziduuri sau aducerea în scopul deversării, aruncării sau scufundării în acvatoriile porturilor sau în radele acestora a substanțelor sau reziduurilor poluante, de orice fel, este interzisă și se sancționează conform prevederilor legale în vigoare.

(2) Aplicarea sancțiunii pentru nerespectarea prevederilor de la alin. (1) nu scutește contravenientul de obligația de a suporta toate cheltuielile ce decurg din cauza poluării și acelor pentru eliminarea oricăror alte efecte produse prin poluare.

Art. 173. - (1) Este interzisă deversarea în port a reziduurilor de orice fel, a balastului murdar, a amestecurilor de hidrocarburi sau de substanțe nocive și a apei de santină.

(2) Proprietarul/operatorul navei va suporta costul acțiunilor de curățare a acvatoriului portuar, precum și toate daunele cauzate infrastructurii, suprastructurii portuare și vieții datorate unor scurgeri sau deversări.

Art. 174. - Preluarea apelor de santină și a reziduurilor de hidrocarburi de la nave se face de către administrația portuară la solicitarea scrisă a agentului navei.

Art. 175. - (1) În cazul unor scurgeri de substanțe poluante de pe navă sau dacă observă producerea sau existența unei poluări în zona unde nava este acostată sau ancorată, comandantul navei este obligat să informeze imediat VTS sau Căpitania de Port.

(2) Dacă scurgerea sau deversarea s-a produs de pe nava sa, comandantul este obligat să ia imediat toate măsurile posibile pentru oprirea și limitarea poluării prin aplicarea planului propriu de urgență.

Art. 176. - Este interzisă utilizarea rețelelor de canalizare pluvială pentru deversarea apelor uzate de tip menajer, a apelor uzate de tip tehnologic, a balastului murdar sau a apelor de spălare a tancurilor.

Secțiunea a 5 – a
Distribuția de energie electrică și termică

Art. 177. - Distribuția de energie electrică și termică în porturi se face prin rețeaua aflată în patrimoniul administrației sau prin rețelele altor distribuitori autorizați de energie electrică sau termică.

Art. 178. - Operatorii economici ce utilizează energie electrică sau termică sunt obligați să încheie cu distribuitorii contracte pentru prestarea serviciilor de distribuție sau în cazul utilizării ocazionale, să emită comenzi ce trebuie aprobate de distribuitor.

Secțiunea a 6 – a
Distribuția de apă, colectarea apelor menajere și pluviale, canalizarea portuară

Art. 179. - Distribuția de apă potabilă și colectarea apelor menajere și pluviale din porturi se face prin rețelele aflate în patrimoniul administrației.

Art. 180. - (1) Operatorii economici ce utilizează rețelele de apă și de canalizare ale administrației sunt obligați să încheie contracte pentru prestarea serviciilor de distribuție a apei și de canalizare cu administrația portuară sau cu distribuitorii autorizați de aceasta sau, în cazul utilizării ocazionale, să emită comenzi ce vor fi aprobate de administrația portuară.

(2) Administrația portuară și distribuitorii autorizați sunt obligați să asigure distribuția de apă la parametrii prevăzuți în contract.

Art. 181. - (1) Este interzisă orice conectare sau intervenție la rețelele de apă și de canalizare aparținând administrației portuare sau distribuitorilor autorizați.

(2) Conectarea și deconectarea la rețelele de apă și canalizare va fi făcută numai de personalul autorizat al administrației portuare sau al distribuitorilor autorizați cu înștiințarea prealabilă a operatorului economic portuar.

Art. 182. - Defecțiunile apărute la aceste rețele vor fi anunțate imediat administrației portuare sau distribuitorilor care vor lua măsurile ce se impun pentru remedierea acestora.

Art. 183. - Intervențiile vor fi făcute numai de către personalul autorizat al administrației sau al distribuitorilor autorizați, pe baza solicitării operatorilor economici portuari.

Art. 184. - Furnizarea de apă la nave se poate face fie prin racordarea acestora la instalațiile de la cheu, fie prin distribuție cu șalandă sau barjă.

Art. 185. - (1) Prestația se efectuează pe bază de comandă emisă de navă sau de agentul acesteia și se tarifează pe baza bonului de prestație confirmat de navă sau de agent, în baza tarifelor în vigoare la data furnizării.

(2) Administrația portuară asigură publicarea pe pagina oficială de internet lista danelor/punctelor unde se poate ambarca apă în Portul Constanța. Unitățile fluviale pot fi alimentate cu apă în aceste dane cu transmiterea în prealabil a unei comenzi către administrația portuară și informarea operatorului economic portuar care își desfășoară activitatea în dana respectivă. Comanda va fi transmisă către Dispeceratul de apă și va conține numele agentului navei, datele navei, dana propusă pentru acostare, data și ora de sosire/plecare, cantitatea de apă solicitată. Operatorul economic portuar nu va împiedica acostarea unității fluviale în dana specificată în vederea ambarcării de apă fără un motiv temeinic justificat.

Secțiunea a 7 – a

Construcția, întreținerea și repararea infrastructurii și suprastructurii portuare

Art. 186. - (1) Orice modificare adusă infrastructurii portuare, suprastructurii sau capacităților portuare existente și destinației acestora ca urmare a realizării de construcții noi, extinderi, modernizări sau prin lucrări de întreținere și reparații, indiferent de proprietar, se va face numai cu avizul/acordul de principiu/avizul C.T.E. al administrației portuare. După caz, se va solicita, avizarea/aprobarea/avizul C.T.E. al Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, prin direcția de specialitate.

(2) Operatorii economici portuari care au obținut acordul/avizul de principiu /avizul C.T.E. cu privire la dreptul de a executa lucrări de construcții, sunt obligați să respecte condițiile din acestea.

(3) Înainte de începerea lucrărilor, beneficiarul, este obligat să obțină toate avizele/autorizațiile necesare, conform legislației în vigoare și să le comunice administrației portuare.

(4) În cazul în care proprietarul bunurilor, ce intră în categoria elementelor de suprastructură portuară, renunță sau pierde, în condițiile legii, dreptul de folosință asupra infrastructurii pe care se află acestea, el este obligat să elibereze infrastructura și să o aducă la starea inițială în care a preluat-o sau să cedeze bunurile sau dreptul de folosință asupra acestora, prin formele prevăzute de lege, celui care va prelua dreptul de folosință a infrastructurii portuare.

Art. 187. - (1) Administrația portuară realizează, prin personalul propriu sau prin operatori economici specializați, lucrări de construcții, întreținere/reparații și modernizare a infrastructurii/suprastructurii portuare aflate în administrarea sau în proprietatea sa, respectiv lucrări de investiții, în conformitate cu planurile de dezvoltare și întreținere a porturilor.

(2) Administrația portuară va consulta utilizatorii portuari cu privire la investițiile de interes public din portul Constanța.

(3) În condițiile derulării unor lucrări de construcție sau reabilitare a elementelor de infrastructură portuară - construcții hidrotehnice, se interzice acostarea la cheurile respective a navelor care nu participă la lucrarea respectivă. În cazul în care, prin natura lucrării și evoluția acesteia, este posibilă acostarea și a altor nave la cheul respectiv, iar executantul permite acest lucru, manevrele se vor efectua numai cu respectarea cerințelor executantului și în prezența unei persoane desemnate de administrație portuare.

Art. 188. - Administrația portuară are obligația de a răspunde în termen de 30 de zile calendaristice oricărei solicitări transmise în scris, inclusiv prin mijloace electronice de comunicare, de către operatorii economici portuari licențiați.

Art. 189. - Operatorii economici portuari care dețin elemente de suprastructură în patrimoniu propriu, au obligația să execute lucrări de întreținere și/sau reparații ale acestora, pentru a nu afecta activitatea în incinta portuară, infrastructura portuară, sau mediul înconjurător.

Art. 190. - Operatorii economici portuari care utilizează bunuri imobile domeniu public și bunuri imobile proprietatea privată a administrației portuare au următoarele obligații:

a) să întrețină, să repare și să păstreze într-o stare funcțională pe riscul și cheltuiala sa bunurile preluate conform contractului perfectat cu administrației portuare, precum și instalațiile (electrice, sanitare, de încălzire și sau răcire, etc.)

b) în eventualitatea în care intenționează să efectueze lucrări (necesare/utile/voluntare) asupra bunului, este obligat să obțină în prealabil acordul scris al administrației portuare;

c) să obțină și să păstreze valabile, pe cheltuiala și riscul propriu, orice avize și autorizații necesare pentru desfășurarea activităților sale, inclusiv licențele și permisele de lucru eliberate de administrația portuară;

d) să nu blocheze accesul reprezentanților administrației portuare și/sau a altor operatori economici portuari la infrastructura și suprastructura portuară, la utilități și/sau la căile de acces portuare. În caz contrar, în situația blocării căilor de acces către elementele de infrastructură/suprastructură portuară, spre/dinspre bun și/sau în cazul împiedicării desfășurării altor activităților vor fi obligați la plata contravalorii costurilor determinate de aceste situații;

e) să asigure și să întrețină în permanență curățenia bunului precum și a spațiilor de folosință comune care deserveșc bunul, sens în care vor asigura colectarea deșeurilor în recipiente corespunzătoare, amplasate în spații special amenajate și vor sorta deșeurile la locurile de producere în componente reciclabile și nereciclabile. În vederea aducerii la îndeplinire a acestei obligații, operatorii economici portuari au obligația încheierii unui contract cu o societate comercială autorizată să asigure salubritatea în port. Colectarea gunoaielor se va face conform prevederilor legale și contractuale;

f) să nu depoziteze orice tipuri de deșeuri direct pe sol sau pe infrastructura portuară, cu respectarea prevederilor de la art. 190 lit. e);

g) în situația în care bunul face parte din categoria bunurilor declarate „monumente istorice” are obligația respectării legislației specifice în vigoare;

h) să înștiințeze administrația portuară, Poliția, Autoritatea Navală Română, după caz, sau orice altă autoritate sau instituție competentă, despre orice situație sau incident care apare în folosirea normală a bunului închiriat, precum și circumstanțele neprevăzute sau anormale (accidente, incendii, explozii etc) de natură să pună în pericol securitatea persoanelor și/sau a mediului, integritatea bunului sau buna lui funcționare, obligându-se în același timp să combată pericolul și să limiteze consecințele acestuia;

i) să asigure în permanență starea corespunzătoare a exteriorului imobilelor în care își desfășoară activitatea, sau pe care aceștia le dețin/utilizează în incinta portuară prin întreținerea, spălarea, curățarea firmelor și zugrăvirea periodică a fațadelor imobilelor, efectuarea lucrărilor de reparații locative, amenajări și a altor lucrări specifice, inclusiv repararea, spălarea geamurilor și a vitrinelor, înlocuirea celor sparte, etc.;

j) să contracteze servicii de protecție și pază a bunului, fiind unici răspunzători pentru asigurarea protecției și a pazei bunului utilizat, și a personalului său și a persoanelor și bunurilor introduse în perimetrul acestuia. Administrația portuară nu va fi ținută răspunzătoare pentru pierderile sau daunele cauzate prin neîndeplinirea acestei obligații de către operatorul economic portuar;

k) să ia măsuri pentru securizarea perimetrală în mod corespunzător, astfel încât să împiedice, pe cât este posibil, migrația câinilor (aflați în grija acestora) din incintele închiriate, către sectoarele publice destinate traficului auto și pietonal; să efectueze, pe cheltuiala proprie în incintele deținute și în proximitatea acestora, la cererea administrației (în mod individual sau în colaborare cu reprezentanții instituțiilor care își desfășoară activitatea în incintele portuare), acțiuni de ecarisaj, ori de câte ori situația o impune; să nu intervină direct sau indirect în sensul împiedicării activităților de ecarisaj organizate de către reprezentanții administrației portuare și a celorlalte instituții pentru colectarea câinilor fără stăpân, astfel cum sunt desfășurate pe sectoarele publice destinate traficului auto și pietonal și/sau pe suprafețele concesionate.

Secțiunea a 8 – a

Efectuarea activităților de evaluare, audit extern, certificare și confirmarea declarațiilor de conformitate a securității facilităților portuare

Art. 191. - Pentru facilitățile portuare situate în porturi, evaluarea și certificarea se fac de către administrația portuară.

Art. 192. - Toți operatorii portuari care operează una sau mai multe facilități portuare și/sau de căi navigabile care se înscriu în categoria celor la care face referire Codul ISPS sunt obligați să își organizeze, să implementeze și să mențină în funcțiune sistemul propriu de management al securității facilității portuare, cu respectarea prevederilor înscrise în Codul ISPS și să dețină Declarația de conformitate a facilității portuare. Administrația portuară aplică tarife pentru implementarea codului ISPS, astfel cum sunt publicate pe pagina de internet a companiei.

Art. 193. - Operarea navelor se va putea face numai de către operatorii economici care dețin Declarația de conformitate a facilității portuare, valabilă la data alocării danei.

Art. 194. - (1) Toți operatorii portuari care desfășoară activitatea de operare în facilități portuare, care se înscriu în categoria celor la care face referire Codul ISPS, supun spre avizarea administrației portuare Planul de securitate al facilității portuare, cu 3 luni înainte de certificarea facilității portuare. Odată cu avizarea documentației se stabilește și data efectuării auditului extern.

(2) Administrația portuară poate decide ca auditul extern al facilității portuare să fie efectuat de către personalul propriu sau poate accepta ca auditul extern să fie efectuat de către auditorii unei organizații recunoscute, care să aibă încheiat cu Ministerul Transporturilor și Infrastructurii un contract de mandat special corespunzător.

Art. 195. - După avizarea documentației, operatorii portuari care operează facilități portuare solicită eliberarea Declarației de conformitate a facilității portuare, formulând în acest sens o cerere către administrația portuară, la care anexează următoarea documentație:

- a) actele doveditoare asupra legalității funcționării companiei;
- b) lista facilităților, caracteristicile acestora, o copie de pe planul general al facilităților;
- c) documentația tehnică aferentă sistemului de management al securității pentru fiecare dintre facilitățile portuare pe care le are în proprietate sau operare;
- d) rapoartele de audit intern;
- e) dovezile obiective că sistemul de management al securității funcționează corespunzător de cel puțin 3 luni.

Art. 196. - (1) Pe baza planului de securitate și a rezultatelor obținute la auditul extern și consemnate în raportul de audit, administrația portuară eliberează Declarația de conformitate a facilității portuare, în conformitate cu prevederile legale în vigoare.

(2) Declarația de conformitate se eliberează pentru o perioadă de 5 ani, sub rezerva confirmării anuale a valabilității, prin efectuarea de audituri externe de evaluare și ca urmare a obținerii de rezultate satisfăcătoare.

(3) Verificarea anuală a Declarației de conformitate a unei facilități portuare se face în intervalul de timp de plus/minus 3 luni de la data aniversară, la solicitarea scrisă pe care agentul economic care operează respectiva facilitate o formulează către autoritatea portuară.

Secțiunea a 9 – a *Alte servicii prestate în porturi*

9.1. Manipularea și depozitarea mărfurilor

Art. 197. - (1) În cazul mărfurilor agabaritice sau a celor periculoase cererea de accept va fi transmisă și administrației portuare. Condițiile de transmitere a cererii de accept, a datelor ce trebuie furnizate și a acceptării mărfurilor sunt cele stabilite în Capitolul III, Secțiunea a 3-a, Reguli speciale privind mărfurile periculoase, poluante și agabaritice din prezentul regulament.

(2) Mărfurile prezentate pentru depunere în spațiile de depozitare portuare, inclusiv în silozuri, trebuie să îndeplinească condițiile prevăzute în normele interne și/sau internaționale pentru conservarea lor în siguranță în spațiile de depozitare, pe toată perioada solicitată.

(3) Mărfurile al căror transport terestru sau pe apă este interzis prin acte normative interne sau internaționale nu vor fi manipulate, recepționate sau depozitate în perimetrul porturilor. Mărfurile care sunt admise la transportul terestru sau pe apă, cu respectarea anumitor condiții speciale trebuie ca la recepția, manipularea și depozitarea lor în spațiile de depozitare portuare să satisfacă condițiile respective prevăzute în actele normative, în vigoare.

(4) Se interzice manipularea la uscat/încărcarea - descărcarea navelor/depozitarea mărfurilor pe căile de acces sau în alte zone decât cele pentru care operatorul de marfă are un drept legal de utilizare, în condițiile legii și/sau ale contractului încheiat cu administrația portuară.

9.2. Legarea și dezlegarea navelor

Art. 198. - (1) Legarea și dezlegarea navelor maritime se efectuează numai de către societăți autorizate și numai în zona prevăzută în autorizație.

(2) La următoarele categorii de nave: navele de supraveghere și control, navele tehnice portuare, navele de pescuit maritim costier, navele de agrement, navele aparținând autorităților guvernamentale, navele militare, ambarcațiunile sportive și navele de aprovizionare a platformelor de foraj marin, legarea-dezlegarea se poate face de către personalul de specialitate din cadrul echipajelor proprii.

Art. 199. - Legarea navelor este permisă numai la dotările portuare care au această destinație.

Art. 200. - (1) Navele maritime și fluviu-maritime sunt obligate să pună la dispoziție parâme de legare la cheu în stare bună, prevăzute cu apărători împotriva rozătoarelor, precum și instalațiile de manevră pentru manipularea acestora. În situația navelor nepropulsate, legăturile se dau de la navă la barjă.

(2) Este interzisă blocarea mijloacelor de legare la cheu sau depozitarea în jurul acestora pe o rază de 5 m a mărfurilor, ambalajelor, materialelor de separație sau a altor produse și obiecte, de orice fel.

Art. 201. - Echipele de legători execută dispozițiile primite de la comandantul navei care răspunde de legarea în siguranță a acesteia.

Art. 202. - Echipele de legători vor părăsi dana de acostare numai după ce nava a fost legată în siguranță și numai cu aprobarea comandantului navei.

9.3. Agenturarea navelor

Art. 203. - Agenturarea navelor se efectuează numai de către agentul navei, persoană juridică română care își desfășoară activitatea în conformitate cu legislația în vigoare și care deține licență și/sau permis de lucru pentru prestarea acestei activități.

Art. 204. - (1) Agentul navei este persoană juridică autorizată care reprezintă interesele navei, comandantului navei, proprietarului sau operatorului de navă în fața autorităților publice, a administrației, a tuturor operatorilor economici care prestează servicii pentru navă, echipaj, proprietar sau operator. Această reprezentare se face în limitele mandatului de împuternicire acordat de proprietarul sau operatorul navei respective.

(2) Agentul navei este obligat să respecte prevederile legale care reglementează activitatea autorităților publice, instrucțiunile directe ale acestora și are obligația de a aduce la cunoștința comandantului navei prevederile legale aplicabile din domeniul transportului naval.

(3) Agentul navei este obligat să acorde asistență navei în relația cu reprezentanții autorităților publice.

(4) Pentru navele pe care le agenturează, agentul navei garantează plata tarifelor, a taxelor și a celorlalte cheltuieli portuare, inclusiv a amenzilor și a penalităților, către autoritățile publice, administrația portuară și operatorii economici portuari care prestează servicii de siguranță și alte servicii în contul navei, stabilite în conformitate cu reglementările în vigoare sau prevăzute în contractele încheiate.

Art. 205. - Agentul navei este obligat să asiste nava și pe comandantul acesteia în toate acțiunile sale, de la sosire și până la plecarea din port asigurând:

a) prezentarea avizărilor de sosire ale comandantului navei către autoritățile portuare și operatorul portuar. Prima avizare de sosire transmisă va cuprinde, în mod obligatoriu, următoarele informații: numele navei, pavilionul navei, anul de construcție, caracteristicile principale ale navei, cantitatea și felul mărfii care urmează să fie operată, originea sau destinația mărfii, numele operatorului portuar care va opera nava, alte probleme deosebite în legătură cu escaleta navei și operarea mărfurilor, informații despre existența transfugilor dacă este cazul;

b) obținerea, înainte de sosirea navei, a acceptului Căpitaniei de Port și administrației portuare pentru sosirea în radă, în port și alocarea danei sau danelor de operare;

c) obținerea documentului de liberă practică sanitară prin vizita la bordul navei a autorităților publice competente;

d) obținerea permisului de acostare de la Căpitania de Port, pe baza documentului de liberă practică sanitară;

e) obținerea copiei după listele de echipaj, pasageri și eliberarea de către Poliția de Frontieră a permiselor de coborâre la uscat, pentru membrii de echipaj aparținând statelor terțe;

f) predarea permisului de acostare comandantului navei în vederea completării și păstrării pe toată durata escalei;

g) întocmirea documentelor internaționale de transport maritim;

h) intermedierea și facilitarea aprovizionării navei cu provizii, materiale de întreținere, combustibili, uleiuri, reparații și orice alte solicitări ale navei. Pentru toate aceste servicii sau solicitări ale navei, agentul este obligat să folosească numai prestatori autorizați în condițiile prevăzute de lege;

i) efectuarea sau îndeplinirea tuturor formalităților necesare pentru plecarea navei din port, la terminarea operării navei, predarea permisului de acostare Căpitaniei de Port și în copie administrației portuare, obținerea permisului de plecare de la Căpitania de Port, furnizarea tuturor informațiilor, documentelor și a declarațiilor de plecare către autoritățile publice, Autoritatea Navală Română și administrația portuară;

j) efectuarea decontărilor pentru toate serviciile portuare prestate navei care au fost solicitate de către comandant, agent/armator sau operator de navă în timpul escalei în porturi, în baza contractelor existente între agent și furnizorii de servicii portuare precum și în baza comenzilor ferme către aceștia;

k) asumarea responsabilității pentru membrul de echipaj străin (terț) care se debarcă, în situația încheierii serviciului la bordul navei sau pentru transferul acestuia la bordul altei nave aflată în port, în scopul ieșirii efective din țară printr-un alt punct de trecere al frontierei (rutier, feroviar, aerian), prin garantarea costurilor staționării și returnării imediate a persoanei în statul de îmbarcare sau în orice alt loc în care persoana este admisă;

l) îmbarcarea efectivă a membrilor de echipaj la bordul mijloacelor de transport cu care părăsesc teritoriul României, inclusiv până în momentul finalizării verificărilor la frontieră de ieșire din țară;

m) efectuarea formalităților de debarcare a persoanelor îmbarcate pe navă (membri de echipaj, pasageri) numai după finalizarea controlului trecerii frontierei de către autoritățile competente asupra navei care a intrat în port.

Art. 206. - Pentru serviciile de agenturare prestate, agentul percepe tarife stabilite prin negociere directă cu proprietarul sau operatorul navei.

9.4. Aprovizionarea navelor

Art. 207. - Aprovizionarea navelor se face de către societăți comerciale specializate care posedă permise de lucru sau licențe pentru desfășurarea acestei activități în porturi pe baza comenzii primite de la agentul navei sau direct de la comandantul navei.

Art. 208. - Încărcarea produselor și descărcarea ambalajelor se va face numai în condițiile stabilite de operatorul portuar prin planul de securitate al facilității portuare în care este operată nava.

9.5. Repararea și întreținerea navelor

Art. 209. - Repararea și întreținerea navelor în afara șantierelor navale sau a atelierelor specializate se face numai cu aprobarea Căpitaniei de Port și pe baza licenței și/sau permisului de lucru.

Art. 210. - (1) Curățarea de rugină a bordajelor și/sau vopsirea bordajelor se vor face numai în șantierele navale sau pe docuri specializate.

(2) Lucrările de reparații și întreținere care intră sub incidența articolului anterior se vor face în baza unor solicitări scrise înaintate Căpitaniei de Port înainte de începerea lucrărilor, în care se va indica nava, natura și tipul lucrărilor, durata estimată a acestora și măsurile de prevenire a poluării mediului ce vor fi luate pe timpul execuției lucrărilor.

(3) Începerea lucrărilor care intră sub incidența articolului anterior se va face numai după obținerea aprobării Căpitaniei de Port.

(4) Comandantul navei este răspunzător de orice poluare a mediului cauzată de realizarea acestor lucrări, chiar dacă a luat toate măsurile stabilite și aprobate de Căpitania de Port.

Art. 211. - (1) Lucrările executate la nave, care nu afectează mediul înconjurător, dar care pun nava în imposibilitate de manevră, vor fi efectuate cu acordul Căpitaniei de Port.

(2) Solicitantul va trebui să se conformeze în acest caz prevederilor art. 210 alin. (2) și (3) din prezentul regulament.

Art. 212. - (1) Spălarea, curățarea hambarelor după descărcare și depozitarea temporară a materialelor rezultate din aceste activități se va face numai în locurile și în condițiile convenite cu administrația portuară, cu acordul Căpitaniei de Port și cu avizul operatorului portuar din zonă. Este interzisă deversarea în bazinele portuare a deșeurilor și a apelor murdare rezultate în urma efectuării operațiunilor menționate anterior.

(2) Preluarea deșeurilor sau a materialelor auxiliare rezultate de la operarea navei și activitățile menționate la alin. (1) se vor efectua chiar și în cazul în care ele nu sunt realizate direct de navă, de către operatori economici portuari care posedă autorizație sau permis de lucru pentru aceste activități și numai cu acceptul scris al comandantului, înlocuitorului legal al acestuia sau agentului navei și cu informarea prealabilă a Căpitaniei de Port.

Art. 213. - (1) Reparațiile la tancurile de combustibil se vor face numai după obținerea unui permis de lucru având la bază certificatul de „gas free” eliberat de un expert autorizat, desemnat de către Căpitania de Port.

(2) Reparațiile în încăperile în care sunt prezente materiale inflamabile sau în care există posibilitatea declanșării unui incendiu se vor face numai după obținerea avizului Căpitaniei de Port.

(3) Navele tanc vor putea efectua lucrări de reparații în șantierele navale numai după ce au obținut acceptul de manevră din partea Căpitaniei de Port în urma prezentării certificatului de „gas free”. Acceptul de manevră poate fi dat și în situația în care tancurile de marfă sunt sub acțiunea gazelor inerte având un conținut de oxigen sub 8% și dacă nu se execută reparații la tancurile de marfă.

(4) Navele de orice tip care urmează să intre în șantier/docuri pentru reparații vor transmite căpitaniei portului certificatul „gas-free” ca măsură necesară de creștere a securității muncii, a siguranței navei și a facilităților portuare.

Art. 214. - (1) Pentru lucrările la care se folosesc instalații cu flacăra deschisă sau lucrări care pot provoca scântei, efectuate în afara șantierele navale, este necesară obținerea prealabilă a permisului de lucru cu foc, semnat de comandantul sau șeful mecanic al navei și a autorizației de reparație de la Căpitania de Port.

(2) Aceste lucrări vor fi efectuate numai de către persoane care posedă o autorizație valabilă pentru execuția lor.

Art. 215. - Pentru execuția lucrărilor la bordul navelor, angajații prestatorului trebuie să posedă legitimații de urcare la bord valabile, vizate de Autoritatea Navală Română și eliberate de Poliția de Frontieră Constanța.

Art. 216. - Prestatorul este obligat să respecte reglementările referitoare la sănătatea și securitatea în muncă și să efectueze instructajele de protecție a muncii specifice lucrărilor de reparații executate și activității la bordul navei, fiind răspunzător de toate consecințele rezultate din nerespectarea acestora.

Art. 217. - Comandantul navei este obligat să ia toate măsurile de siguranță, să asigure toate condițiile necesare pentru buna execuție a lucrărilor și să desemneze un responsabil competent care să supravegheze execuția acestora și respectarea măsurilor de securitate a muncii necesare evitării accidentelor, incendiilor sau altor evenimente la bordul navei ce pot pune în pericol siguranța vieții, a navei, a mediului înconjurător și a portului.

Art. 218. - Probele de cheu se vor face numai cu acordul prealabil al administrației portuare și aprobarea Căpitaniei de Port.

Art. 219. - Executantul lucrărilor de reparații este obligat să asigure curățarea locurilor de muncă și eliminarea oricăror deșeuri produse ca urmare a activității sale.

Art. 220. - Pentru lucrările care necesită aducerea unor materiale, echipamente sau scule care necesită manipularea de la cheu la navă, executantul va lua măsuri pentru evitarea accidentelor, avariilor la infrastructura portuară sau poluarea mediului înconjurător.

Art. 221. - Daunele produse mediului înconjurător, infrastructurii și suprastructurii portuare sau navei ca urmare a execuției necorespunzătoare a lucrărilor, a nerespectării normelor de sănătate și securitate în muncă sau a prevederilor prezentului regulament cad în sarcina celor care le-au produs.

9.6. Bunkerajul navelor

Art. 222. - În porturi bunkerajul se face numai cu aprobarea și sub supravegherea Căpitaniei de Port de către operatori economici specializați și care dețin licență și/sau permis de lucru pentru prestarea acestei activități. Combustibilii livrați trebuie să îndeplinească cerințele prevăzute de normele legale în materie.

Art. 223. - Navele care fac bunkerajul se vor supune regulilor specifice privind transferul de produse petroliere în zonele respective.

Art. 224. - (1) Navele care fac bunkerajul de la nave tanc specializate sau de la cisterne auto sunt obligate să ia toate măsurile de siguranță necesare privind:

- a) legarea la cheu și controlul permanent pe toată durata operației de bunkeraj;
- b) controlul și supravegherea bunkerajului în vederea evitării poluării și prevenirii apariției de incendii;
- c) asigurarea etanșeității instalației de alimentare cu combustibil în timpul și după terminarea bunkerajului.

(2) Bunkerajul se va face pe baza unui plan în care vor fi prevăzute toate elementele necesare pentru desfășurarea corectă a operațiunii de bunkeraj, responsabilii cu supravegherea și controlul operațiunii, măsurile de siguranță pentru evitarea poluării mediului înconjurător și a accidentelor de muncă la lucrul în mediul toxic, comunicările și semnalele necesare pe durata desfășurării bunkerajului.

Art. 225. - Este interzisă alimentarea cu combustibil la dana cu tancuri specializate în următoarele cazuri:

- a) în timpul ambarcării și debarcării pasagerilor;
- b) simultan cu încărcarea sau descărcarea mărfurilor periculoase inflamabile.

Art. 226. - Reprezentanții autorizați ai operatorilor economici portuari care execută activitatea de bunkeraj trebuie să posede documentele necesare care să ateste parametrii tehnici și calitativi ai combustibilului livrat, cantitățile de combustibil livrate, numele navei alimentate și dana la care s-a făcut operațiunea.

9.7. Servicii de telecomunicații

Art. 227. - (1) Administrația portuară pune la dispoziție operatorilor economici rețeaua de telefonie și centralele telefonice proprii pe bază de contract.

(2) În porturi, serviciile de telecomunicații pot fi prestate de operatori economici specializați care dețin licență și/sau permis de lucru pentru prestarea acestei activități.

Art. 228. - (1) Serviciile de telecomunicații sau radiocomunicații se efectuează pe baza contractelor încheiate între operatorii economici specializați și operatorii economici portuari interesați.

(2) Operatorii economici specializați ce prestează servicii de telecomunicații în porturi sunt obligați să asigure serviciile la parametrii prevăzuți în contract.

CAPITOLUL VII ACCESUL ȘI CIRCULAȚIA ÎN PORTURI

Secțiunea 1 Reguli generale

Art. 229. - Porturile deschise traficului internațional, cu platformele, imobilele și instalațiile aferente reprezintă, în conformitate cu art. 4 alin. (3) din OUG nr. 105/2001, privind frontiera de stat a României, cu modificările și completările ulterioare, zone supuse regimului de control al Poliției de Frontieră.

Art. 230. - (1) Drumurile aflate în administrarea CN APM SA din interiorul porturilor sunt drumuri tehnologice de incintă, circulația pe aceste drumuri efectuându-se în conformitate cu prevederile prezentului regulament, OUG nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice precum și a celorlalte prevederi legale.

(2) Administrația portuară organizează, cu acordul Secțiilor de Poliție sub jurisdicția cărora intră zonele Portului Constanța, sistemul de semnalizare și dirijare a circulației rutiere pe teritoriile porturilor, asigură întreținerea acestuia, a parcarilor și a mijloacelor de protecție.

(3) Respectarea indicatoarelor de circulație și a mijloacelor de protecție este obligatorie pentru toți participanții la traficul rutier efectuat pe teritoriile porturilor.

Art. 231. - (1) Accesul persoanelor fizice în porturi este permis numai pe la porțile stabilite de administrația portuară pentru acces pietonal, care au organizată pază și controlul accesului.

(2) Sunt strict interzise și se pedepsesc conform legii escaladarea gardurilor, practicarea de spărturi în garduri precum și orice alte procedee de intrare prin efracție în teritoriul portuar.

(3) Accesul la bordul navelor a angajaților operatorilor economici portuari se face pe baza legitimației de acces la bordul navei vizată de Poliția de Frontieră. Angajații celorlalți operatori economici precum și cetățenii străini au acces la bordul navelor pe baza documentelor justificative, cu aprobarea prealabilă a Poliției de Frontieră obținută de agenții navelor.

(4) Membrii de familie sau invitații marinarilor români sau străini au acces la bordul navelor aflate în porturi în baza documentelor de identitate, cu aprobarea prealabilă a Poliției de Frontieră, obținută de agenții navelor.

Art. 232. - (1) În porturi accesul auto se face pe baza permiselor de acces pe durată determinată eliberate de administrația portuară în conformitate cu prevederile Regulamentului privind eliberarea permiselor de acces auto în port emis de administrație sau în baza bonului de acces cu valoare fixă achitat la porțile de acces.

(2) Administrația portuară va stabili criterii stricte pentru acordarea permiselor de acces pentru autovehiculele proprietate personală și va limita accesul acestor autoturisme la minim.

Art. 233. - (1) Autovehiculele care dețin permise de acces pe durată determinată sunt obligate să se supună controlului la cererea organelor de pază și control. Permisul de acces va fi afișat pe mijlocul de transport la loc vizibil.

(2) Permisele de acces pe durată determinată pentru autovehicule, se obțin în urma aprobării de către administrația portuară a cererilor depuse.

(3) Intrarea și ieșirea autovehiculelor în/din port sunt permise numai prin punctele de acces stabilite de administrația portuară, în funcție de tipul și categoria autovehiculelor.

(4) Organele de control ale Ministerului Afacerilor Interne direct sau împreună cu organele vamale au drept de control al mijloacelor de transport, de orice fel, în incinta porturilor.

(5) Accesul în port a autovehiculelor de transport marfă și autospecialelor cu masa maximă ce depășește 12 tone (categoria N3) este permis numai cu îndeplinirea cumulativă a următoarelor condiții:

a) plata accesului în port prin:

1) achiziționarea unui permis de liberă trecere, în condițiile regulamentului de acces aplicabil;

2) bon acces/tichet, achiziționat de la porțile de acces sau online, prin aplicația Constanta PortALL disponibilă atât pe dispozitive mobile, cât și pe stațiile de lucru fixe;

b) rezervarea/avizarea de intrare în port, pentru o perioadă de timp predefinită, validată de către un operator economic portuar în aplicația informatică pusă la dispoziție de către administrația portuară, în funcție de capacitatea de operare.

(6) Accesul celorlalte autovehicule care nu sunt prevăzute la alin. (5) va fi permis cu respectarea prevederilor alin. 5, lit. a);

(7) Autovehiculele prevăzute la alin. 6, care au intrat în port în baza unui bon de acces, valabil 24 de ore, vor fi tarificate, la ieșirea din port, pentru fiecare zi de staționare suplimentară în incinta portuară. Valoarea tarifului aplicat pentru perioada de staționare suplimentară se calculează la valoarea tarifului zilnic publicat pe pagina de internet a companiei.

(8) Transporturile auto agabaritice se tarifează conform tarifelor publicate pe pagina de internet a companiei.

Art. 234. - Utilizatorii căilor rutiere din interiorul porturilor sunt obligați să se conformeze dispozițiilor și instrucțiunilor reprezentanților Gărzii de Coastă, ai Secțiilor de Poliție de jurisdicție aflată în exercițiul funcțiunii, ai reprezentanților administrației portuare și agenților de pază de la porțile de acces.

Art. 235. - (1) Mijloacele de transport rutier care circulă în porturi trebuie să respecte prevederile legale privind deținerea și valabilitatea documentelor impuse de legislația privind circulația pe drumurile publice, inclusiv, dar fără a se limita la certificatul de înmatriculare și inspecția tehnică periodică.

(2) Organele de pază și control pot interzice accesul în port al mijloacelor de transport rutier care nu au valabile documentele prevăzute la alin. (1), nu se prezintă curate sau au marfă transportată insuficient protejată și asigurată împotriva deplasărilor în timpul transportului.

Art. 236. - (1) Este interzisă staționarea autovehiculelor sau utilajelor portuare pe drumurile interioare, pe pasaje și pe diguri dacă aceasta împiedică desfășurarea activităților sau circulației din zonă.

(2) Parcarea autovehiculelor se va face numai în locurile marcate pentru această destinație sau în spații special amenajate.

(3) Vehiculele care nu sunt autorizate pentru transportul persoanelor nu vor fi utilizate pentru transportul acestora în interiorul portului.

Art. 237. - (1) Vitezele maxime admise pentru vehiculele care circulă pe drumurile interioare ale porturilor sunt:

a) autoturisme, indiferent de capacitate - 50 km/h;

b) autovehiculele de transport marfă autorizate pentru circulația pe drumurile naționale - 40 km/h;

c) tractoare cu maxim două remorci goale - 25 km/h;

d) tractoare cu maxim 2 remorci pline sau trailere - 15 km/h;

e) alte utilaje portuare sau tehnologice - 10 km/h.

(2) Depășirea acestor viteze se sancționează, pe lângă amenziile dispuse de Secțiile de Poliție din port, prin suspendarea permisului de acces în port.

(3) Autovehiculele și pietonii care circulă pe drumurile interioare ale porturilor se vor conforma tuturor celorlalte reguli stabilite prin legislația națională în vigoare privind circulația pe drumurile publice.

(4) Mărfurile transportate în interiorul porturilor care depășesc dimensiunile de gabarit stabilite de lege sunt considerate mărfuri agabaritice și se supun prevederilor regulilor speciale privind aceste transporturi.

Art. 238. - Orice persoană implicată într-un accident sau care observă un asemenea fapt este obligată să anunțe de urgență Secția de Poliție din port și administrația portuară.

Art. 239. - Consecințele avariilor produse infrastructurii sau suprastructurii portuare precum și utilajelor portuare sau altor autovehicule ca urmare a unor accidente sau a nerespectării regulilor de circulație cad în sarcina celor care le-au produs.

Art. 240. - (1) Operatorii economici sau persoanele fizice care manipulează, asigură sau transportă marfă sunt direct răspunzători pentru orice pierdere din încărcătura vehiculelor și pentru toate consecințele rezultate din insuficienta asigurare a mărfii pentru transport, a manipulării defectuoase a acesteia, a nerespectării regulilor de circulație sau a neadaptării la condițiile de trafic pe teritoriile porturilor.

(2) Toate cheltuielile ocazionate de eliminarea consecințelor generate de evenimentele prevăzute la alin. (1) vor fi suportate de cei care le-au produs.

Art. 241. - (1) Expunerea unor semne, reclame, panouri publicitare, afișe sau orice alte inscripționări în interiorul porturilor, indiferent de locul de amplasare a acestora, se va face numai cu acordul prealabil al administrației.

(2) Administrația portuară este obligată ca la solicitarea operatorului economic interesat să-i comunice acestuia decizia sa și să solicite, contra cost, autorizația de construcție de la primăria din raza portului în care acestea vor fi amplasate.

Art. 242. - (1) În vederea prevenirii și combaterii actelor de terorism și a respectării prevederilor rezoluțiilor organismelor internaționale și a actelor normative naționale privind prevenirea și combaterea terorismului în porturi este constituit Comitetul de Securitate Portuară în conformitate cu prevederile Planului de Securitate.

(2) În cazul apariției unor acte de terorism în porturi comerciale persoanele fizice și juridice care desfășoară activități în aceste porturi sau care utilizează serviciile acestora precum și navele sunt obligate să acționeze conform planurilor de securitate întocmite în conformitate cu prevederile codului ISPS, să se supună necondiționat ordinelor Comitetului de Securitate Portuară și a dispozițiilor instituțiilor statului special abilitate pentru asemenea situații.

Secțiunea a 2 - a

Identificarea, accesul și controlul persoanelor

Art. 243. - Toate persoanele care intră în port trebuie să dețină și să prezinte personalului cu atribuții de control de la porțile de acces și organelor de poliție, înainte de intrarea în port, unul din documentele de identificare, cu fotografie, valabile, conform prevederilor legale.

Art. 244. - (1) Legitimațiile de serviciu/acces pentru salariații societăților comerciale care au activitate permanentă în porturi sunt furnizate de către administrația portuară în conformitate cu ghidul de eliberare a cardurilor de identificare și acces în perimetrul portuar și vor fi ridicate, pe bază de comandă, de către delegații autorizați ai societăților comerciale.

(2) Societățile comerciale vor prezenta pe lângă comanda pentru legitimațiile de serviciu și o listă a personalului căruia urmează să li se distribuie legitimațiile solicitate, avizată de Poliția de Frontieră, cuprinzând numele, prenumele, funcția/meseria, codul numeric personal, tipul, numărul și seria buletinului/cărții de identitate sau a altui document de identificare, tipul angajării și data la care expiră contractul de angajare pentru salariații angajați pe durată determinată. Societățile comerciale vor

comunica de îndată CN APM SA Constanța fiecare încetare a raporturilor de muncă cu salariații săi, în vederea conformării la cerințele regulamentului sus menționat cu privire la ștergerea datelor cu caracter personal, conform Regulamentului (UE) 2016/679 privind protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal și privind libera circulație a acestor date și de abrogare a Directivei 95/46/CE (Regulamentul general privind protecția datelor).

Art. 245. - (1) La gradul 1 de securitate controlul accesului în port se va face prin sondaj, asupra a cel puțin 5% din persoanele și vehiculele care intră în port.

(2) Pentru celelalte grade de securitate stabilite pentru porturi conform codului ISPS sau dispozițiilor date de conducerea administrației controlul accesului poate fi extins până la controlul tuturor persoanelor, pachetelor, bagajelor însoțitoare ale pasagerilor, vehiculelor și mărfurilor care intră în port.

(3) Personalul cu atribuțiuni de control de la poarta de acces va verifica documentul de identificare prezentat, asupra elementelor prevăzute în art. 243 și va compara persoana cu fotografia din document pentru identificare.

(4) Personalul cu atribuțiuni de control de la porțile de acces, patrulele mobile sau reprezentanții administrației portuare au dreptul să legitimizeze orice persoană în scopul de a identifica în mod cert persoana respectivă cu fotografia și datele de pe documentul de identificare.

(5) Persoanele care nu pot fi identificate pe baza unui document acceptat și valabil nu li se va permite accesul în port, iar cele care vor fi găsite în interiorul portului fără legitimație de serviciu, card de acces în port, neînscrise în documentul de plată al accesului autovehiculului în port sau fără foaie de parcurs vor fi chestionate în vederea stabilirii motivelor prezenței lor în port și, dacă este cazul, vor fi predate organelor în drept în vederea luării măsurilor care se impun.

Art. 246. - Pentru accesul în port sunt aplicabile următoarele prevederi:

(1) Pentru salariații societăților comerciale cu activitate permanentă în port:

a) toți salariații societăților comerciale cu activitate permanentă în port trebuie să prezinte o legitimație de serviciu valabilă la data accesului, eliberată de către administrația portuară, la solicitarea societăților comerciale ai căror salariați sunt;

b) identificarea salariaților acestor societăți cărora nu li s-au eliberat încă legitimații de serviciu se va face pe baza oricărui document de identificare valabil, cu fotografie, din categoria celor prevăzute la art. 244 și a unei liste de acces actualizată ori de câte ori este cazul și distribuită la porțile de acces în port de către societățile comerciale interesate;

c) societățile comerciale au obligația de a recupera legitimațiile de serviciu/cardurile de acces ale persoanelor care și-au încetat activitatea în cadrul lor și de a le returna administrației portuare;

d) în cazurile excepționale în care nu s-au putut recupera legitimațiile de serviciu/cardurile de acces sau în cazul pierderii acestora, societățile comerciale respective vor comunica imediat către administrația portuară necesitatea revocării accesului.

e) pe toată perioada cât se află în port salariații societăților comerciale cu activitate permanentă în port trebuie să dețină asupra lor legitimația de serviciu sau cardul de acces în port însoțit de un document de identitate;

f) toate persoanele din această categorie aflate în port trebuie să prezinte legitimația de serviciu sau cardul de acces în port ori de câte ori aceasta le va fi cerută de personalul cu atribuțiuni de control sau de reprezentanții administrației.

(2) Pentru vizitatori (personalul societăților care au interese comerciale în port):

a) la intrarea în port vizitatorii trebuie să prezinte un document de identificare valabil, cu fotografie, din categoria celor prevăzute la art. 244 și dacă este cazul, un document care să dovedească necesitatea accesului în port. Acest document poate fi o delegație, un ordin de serviciu, un document de transport, o comandă a unei societăți comerciale cu activitate permanentă în port sau a agentului unei nave acostate în port etc.;

b) la intrarea în port vizitatorii români trebuie să prezinte un document de identificare valabil, cu fotografie;

c) numele vizitatorului, seria și numărul documentului de identificare, societatea de care aparține, societatea la care se deplasează, scopul și data vizitei vor fi înregistrate în registrul de evidență de la poarta de acces respectivă;

d) vizitatorii străini au dreptul de acces în portul Constanța numai prin poarta de acces numărul 1 și poarta de acces numărul 10, pentru portul Constanța - zona Constanța și, respectiv, porțile de acces numărul 2 și numărul 3 pentru portul Constanța - zona Midia. În cazul în care vizitatorii străini se prezintă prin alte porți decât cele stabilite, personalul societăților de pază, care efectuează controlul accesului în Porțile de acces, va informa de îndată Poliția de Frontieră și nu va permite accesul în port a acestor persoane, îndrumându-le către porțile de acces stabilite;

e) vizitatorii străini vor fi luați în evidență conform procedurii pentru vizitatorii români. În cazul în care vor exista suspiciuni cu privire la documentele prezentate, la identitatea acestora sau la mijlocul de transport, se va solicita sprijinul personalului Poliției de Frontieră;

f) pe toată perioada cât se află în port vizitatorii trebuie să posede un document de identificare valabil, din categoria celor prevăzute la art. 244 pe care să îl prezinte ori de câte ori le va fi cerut de personalul cu atribuțiuni de control sau de reprezentanții administrației;

g) la gradele 2 și 3 de securitate vizitele tuturor persoanelor care doresc să intre în port trebuie să fie planificate și anunțate în avans la poarta de acces pe unde se va intenționa intrarea în port;

h) dacă sosirea persoanelor nu a fost anunțată în avans, accesul le va fi interzis până când necesitatea de a intra în port este verificată de personalul cu atribuțiuni de control de la poarta de acces. Aceasta va consta fie din verificarea documentelor pe care vizitatorul le posedă și prin care poate dovedi necesitatea prezenței sale în port, fie, dacă acesta nu posedă un asemenea document, prin contactarea persoanelor cu care vizitatorul declară că are legătură pe perioada activității sale în port și confirmarea de către acestea a necesității prezenței vizitatorului în port.

Secțiunea a 3 - a

Identificarea, controlul și verificarea șoferilor autovehiculelor, a mecanicilor de locomotivă, a însoțitorilor mărfurilor și a pasagerilor vehiculelor

Art.247. – (1) La intrarea în port toți șoferii autovehiculelor de marfă sau transport persoane, mecanicii de locomotive, însoțitorii mărfurilor și pasagerii trebuie să posede un document de identificare din categoria celor prevăzute la art. 244 valabil, cu fotografie.

(2) Numele șoferului și al însoțitorilor mărfii vor fi înscrise pe documentul prin care se face plata intrării în port a vehiculului respectiv prin care se va atesta, la control, prezența acestora în port.

(3) Pasagerii vehiculelor, în funcție de interesele lor în port, vor fi tratați ca vizitatori.

(4) Pe perioada cât se află în port toți șoferii, mecanicii de locomotive și însoțitorii mărfurilor trebuie să posede un document de identificare din categoria celor prevăzute la art. 244 valabil, cu fotografie, pe care să îl prezinte, dacă acesta le va fi cerut, personalului cu atribuțiuni de control sau împuterniciților administrației portuare.

(5) La gradele 2 și 3 de securitate șoferii vehiculelor care transportă marfă trebuie să-și planifice și să anunțe sosirea în port, în avans. Dacă sosirea autovehiculului nu a fost anunțată în avans, accesul le va fi interzis până când necesitatea de a intra în port va fi verificată de personalul cu atribuțiuni de control de la poarta de acces. Verificarea va consta din controlul documentelor de transport pe care șoferii sau însoțitorii mărfurilor le posedă și prin care aceștia pot dovedi necesitatea prezenței în port.

(6) Pasagerii vehiculului, dacă nu posedă un document prin care să se ateste motivele prezenței lor în port, nu li se va permite accesul în port fără o confirmare prealabilă a instituției, societății comerciale sau persoanei cu care aceștia declară că au legătură în port.

(7) Mecanicii de locomotivă își vor dovedi necesitatea prezenței în port cu legitimația de serviciu eliberată de societatea de care aparțin și cu foaia de parcurs a locomotivei pe care o deservesc.

Secțiunea a 4 - a
Vizitatorii ocazionali (toate persoanele neincluse în alte categorii)

Art. 248. - (1) Înainte de intrarea în port toți vizitatorii ocazionali trebuie să prezinte un document de identificare din categoria celor prevăzute la art. 244, valabil, cu fotografie. După identificare și stabilirea legitimității prezenței lor în port vizitatorii ocazionali vor fi luați în evidență într-un registru la poarta de acces. Nu se va permite intrarea în port a persoanelor care intenționează să practice pescuitul în port.

(2) Numele vizitatorului ocazional, seria și numărul documentului de identificare, scopul și data vizitei în port vor fi înregistrate în registrul de evidență de la poarta de acces respectivă.

(3) Pe perioada cât se află în port toți vizitatorii ocazionali trebuie să posede biletul de acces în port și un document de identificare din categoria celor prevăzute la art. 244, valabil, cu fotografie, pe care să le poată prezenta, dacă acestea le vor fi cerute, personalului cu atribuțiuni de control sau împuterniciților administrației portuare.

(4) La gradele de securitate 2 și 3 vizitatorii ocazionali trebuie să-și planifice și să-și anunțe vizita în avans. Dacă sosirea vizitatorilor ocazionali nu a fost anunțată în avans, accesul le va fi interzis până când necesitatea lor de a intra în port sau scopul vizitei sunt verificate de personalul de securitate de la poarta de acces.

(5) Verificarea va consta fie din controlul documentelor pe care vizitatorul ocazional le posedă și prin care acesta poate dovedi motivul prezenței sale în port fie, dacă vizitatorul ocazional nu posedă un asemenea document, prin contactarea persoanelor cu care vizitatorul ocazional declară că are legătură pe perioada activității sale în port și confirmarea de către acestea a necesității prezenței vizitatorului ocazional în port.

(6) Toate grupurile de vizitatori ocazionali, indiferent dacă au sau nu documente de identificare (cum ar fi copii sau elevii sub 14 ani etc.) vor fi însoțite în mod obligatoriu de un reprezentant al personalului societății vizitate pe tot parcursul vizitei în port.

(7) Vizitatorii ocazionali ai unor nave cu destinație specială sau ai navelor la care a fost admis accesul publicului vor urma numai traseul îngăduit și păzit, special destinat acestui scop, conform indicatoarelor montate de-a lungul traseului și se vor conforma instrucțiunilor personalului cu atribuțiuni de control.

Secțiunea a 5 - a
Reprezentanții autorităților și ai organismelor guvernamentale, precum și ziariștii acreditați

Art. 249. - (1) Reprezentanților autorităților și ai organismelor guvernamentale, ai altor autorități publice locale sau centrale sau ai guvernului și ziariștilor acreditați li se permite accesul necondiționat în port în timpul vizitelor oficiale, responsabilitatea prezenței acestora în perimetrul portuar revenind organizatorului.

(2) Reprezentanții autorităților și organismelor guvernamentale, ai altor autorități publice locale sau centrale sau ai guvernului precum și ziariștii acreditați care intră în port în afara vizitelor oficiale trebuie să prezinte personalului de securitate de la porțile de acces în port o legitimație cu fotografie, emisă de autoritatea sau de ziarul pe care le reprezintă.

Secțiunea a 6 - a
Membrii echipajelor și pasagerii navelor acostate în port

Art. 250. - (1) Membrii echipajelor navelor și pasagerilor li se permite intrarea și ieșirea din Portul Constanța numai prin porțile de acces stabilite, conform informărilor primite de la reprezentanții Poliției de Frontieră, respectiv porțile de acces numărul 1 și numărul 10, pentru portul Constanța - zona Constanța și, respectiv, porțile de acces numărul 2 și numărul 3 pentru portul Constanța - zona Midia.

(2) În cazul în care membrii de echipaj sau pasagerii debarcați se prezintă prin alte porți decât cele stabilite, personalul societăților de pază, care efectuează controlul accesului în porțile de acces, va informa de îndată Poliția de Frontieră și nu va permite accesul în port a acestor persoane, îndrumându-le către porțile de acces stabilite.

(3) La controlul de frontieră al navelor ce sosesc din voiaj internațional, poliștii de frontieră vor înmâna comandantului navei documentul „Reguli de port” ale punctului de trecere al frontierei, care reglementează accesul la uscat a membrilor de echipaj/pasagerilor pe perioada de escală a navei în port.

(4) Comandantul navei are obligația de a prelucra Regulile de Port cu toate persoanele îmbarcate la bordul navei. Toate persoanele îmbarcate la bordul navei au obligația să respecte aceste reguli pe perioada de escală a navei în port/finalizarea formalităților de debarcare de la bordul navei.

Art. 251. - (1) În cazul navelor care sosesc în port și au controlul de frontieră pentru intrarea în țară efectuat într-un port românesc în care nava a acostat anterior, agentul navei va informa Poliția de Frontieră despre sosirea navei, înaintând, totodată, Punctului Poliției de Frontieră din port, lista cu solicitările de coborâre la uscat ale membrilor de echipaj.

(2) Agentul navei va înmâna comandantului documentul „Reguli de Port”, emis de șeful Punctului de Trecere a Frontierei. Membrii de echipaj cărora li se eliberează permisul de coborâre la uscat vor putea intra/ieși în/din port numai după efectuarea identificării acestora de către personalul Poliției de Frontieră la porțile stabilite.

(3) Accesul membrilor de echipaj se va face numai în baza carnetului de marinar (sau a pașaportului) însoțit de permisul de coborâre la uscat, în cazul cetățenilor străini.

(4) Personalul cu atribuțiuni de control va identifica membrii echipajului pe baza copiei listei existente a membrilor echipajului și a carnetului de marinar sau a pașaportului și pe baza listei pasagerilor și a documentului de identitate sau pașaportului pentru pasagerii navelor aflate în porturi.

(5) Pasagerii de pe navele de croazieră care efectuează excursii organizate, vor fi verificați de personalul Poliției de Frontieră la coborârea/urcarea de pe/pe navă în zona special amenajată. La poarta de acces numărul 1, pe duplicatul bonului de acces al mijlocului de transport va fi trecut numărul de pasageri care intră/ies, transmis de ghid (însoțitorul de bord).

(6) Ieșirea/intrarea din/în port a membrilor de echipaj străini este permisă numai pe la porțile stabilite la alin. (1), în baza permisului nominal de coborâre la uscat eliberat de Punctul Poliției de Frontieră portuar, a carnetului de marinar sau a unui pașaport.

(7) Permisul de coborâre la uscat se acordă la cererea comandanților navelor, cu aprobarea șefului Punctului Poliției de Frontieră.

(8) Pentru motive legate de securitatea internă sau migrația ilegală, șeful Punctului Poliției de Frontieră, în temeiul analizei de risc, poate să nu aprobe eliberarea permiselor de coborâre la uscat membrilor de echipaj străini.

(9) În situația în care se constată că membrii de echipaj străini cărora le-au fost eliberate permise de coborâre pe uscat, nu au respectat Regulile de Port, emise de șeful punctului de trecere a frontierei, precum și pentru motive de ordine publică, securitate internă sau migrație ilegală, șeful punctului de frontieră poate retrage permisele de coborâre la uscat.

(10) Personalul societăților de pază care efectuează controlul accesului în porțile de acces, va opri membrul de echipaj străin prezent în altă poartă decât cea stabilită prin permisul de coborâre la uscat și va informa cu celeritate personalul Poliției de Frontieră.

Art. 252. - Persoanele asupra cărora există suspiciuni că ascund arme, substanțe sau dispozitive periculoase vor fi verificate cu atenție și anunțate organelor în drept în vederea luării măsurilor care se impun.

Art. 253. - Toate persoanele, pachetele, mărfurile și bagajele însoțitoare ale pasagerilor care prezintă suspiciuni vor fi verificate de personalul cu atribuțiuni de control de la porțile de acces pentru a elimina posibilitatea introducerii în port sau scoaterii din port de arme, substanțe și dispozitive periculoase.

Art. 254. - Documentele de identificare acceptate pentru intrarea, ieșirea și prezența în port sunt următoarele, fiind suficient oricare dintre ele:

- a) buletinul sau cartea/cardul de identitate;
- b) carnetul de conducere;
- c) carnetul de marinar;
- d) carnetul de lucru în port;
- e) pașaportul;
- f) legitimațiile de ședere temporară în România, pentru străini;
- g) legitimațiile de serviciu/acces emise de administrația portuară;
- h) legitimațiile emise de autorități publice sau de organisme guvernamentale;
- i) legitimațiile de serviciu emise de societățile de transport feroviar pentru mecanicii de locomotive;
- j) legitimația de ziarist acreditat.

Art. 255. - Documentele de identificare trebuie să fie valabile (să nu fie expirate sau să aibă înscrisuri șterse, neconforme, să prezinte uzură accentuată sau falsuri) și să aibă o fotografie a persoanei respective. Documentul de identificare trebuie să menționeze elementele relevante ale persoanei respective dar cel puțin numele și prenumele, data nașterii, autoritatea emitentă a documentului respectiv, data emiterii și data expirării valabilității.

Art. 256. - Operatorii economici portuari au obligația de a anunța toate societățile comerciale sau persoanele fizice cu care au relații comerciale asupra schimbării gradului de securitate în zona administrată imediat ce acest fapt le-a fost comunicat de către administrația portuară pentru ca aceștia să se poată conforma prevederilor prezentului regulament pentru gradul respectiv de securitate.

Art. 257. - Accesul auto în port se face în conformitate cu Regulamentul privind eliberarea permiselor de acces auto în Portul Constanța.

Art. 258. - Orice autovehicul care intră în port și care nu posedă un permis de acces în port, cu excepția autovehiculelor oficiale, va fi înregistrat la poarta de acces în port menționându-se destinația, numele proprietarului autovehiculului, numele șoferului și, dacă este cazul, al însoțitorilor mărfii, tipul autovehiculului și numărul de circulație, conform documentelor prezentate.

Art. 259. - Toate autovehiculele care intră sau părăsesc portul trebuie să aibă documentele corespunzătoare de transport ale mărfii în vederea verificării de către personalul cu atribuții de control de la porțile de acces în port. Aceștia vor verifica conform procedurilor specifice și marfa transportată pentru a se convinge că aceasta este cea înscrisă în documentele respective.

Art. 260. - La intrare și în port sunt afișate indicații care trebuie respectate de șoferii și însoțitorii mărfurilor, privind modul în care se face accesul în port al autovehiculelor.

Art. 261. - După identificarea șoferului și a însoțitorilor mărfii, controlul documentelor de transport, identificarea autovehiculului, a mărfurilor transportate și plata accesului în port, personalul cu atribuții de control de la poarta de acces va înmâna șoferului autovehiculului originalul documentului de plată.

Art. 262. - Autovehiculele care au documente de transport incorecte sau incomplete precum și cele la care marfa prevăzută în documente nu poate fi identificată în autovehicul sau diferă de cea existentă, vor fi îndrumate și însoțite de reprezentanții autorităților publice competente în zona restricționată destinată efectuării controlului amănunțit al autovehiculului și al mărfurilor.

Art. 263. - (1) Personalul patrulelor mobile, reprezentanții administrației portuare sau personalul cu atribuții de control pot să oprească, în vederea controlului, orice autovehicul aflat în interiorul portului.

(2) Autovehiculele care nu se supun controlului sunt date în urmărire la toate punctele de control al accesului în port și, dacă este cazul, se vor lua măsuri de anulare a permisului de liberă trecere, iar în cazuri deosebite accesul acestor autovehicule în port va fi interzis.

Art. 264. - (1) Parcarea autovehiculelor în port este permisă numai în locurile de parcare special destinate acestui scop pentru categoria respectivă de autovehicule sau, dacă acestea nu există, numai în locuri unde nu este împiedicată activitatea și circulația normală în zona respectivă.

(2) Este strict interzisă staționarea autovehiculelor pe platformele de depozitare sau tehnologice (cu excepția perioadelor de încărcare/descărcare), pe drumurile interioare ale portului, pe spațiile verzi, pe diguri sau în alte zone ale portului în care staționarea autovehiculelor împiedică desfășurarea normală a activității și circulației.

(3) Autovehiculele autorităților publice, ale organismelor guvernamentale care poartă însemnele acestora și ale delegațiilor oficiale au acces liber în port fără nicio verificare prealabilă, la gradul 1 de securitate.

Art. 265. - Porțile de intrare în port a vagoanelor și locomotivelor vor fi permanent închise și asigurate, cu excepția perioadei necesare pentru intrarea și ieșirea trenurilor sau locomotivelor din port. Sosirea trenurilor sau a locomotivelor în port va fi anunțată în prealabil de către reprezentanții societății care operează vehicule CF, firmei cu atribuțiuni de control care răspunde de poarta pe unde urmează să se facă accesul acestora în port. Anunțul trebuie să cuprindă elementele de identificare ale locomotivei (tip, serie, număr) și ale vagoanelor (numărul vagonului) precum și ale mărfurilor transportate.

Art. 266. - (1) La gradul de securitate 2 și 3 sosirile vehiculelor de transport marfă trebuie să fie planificate și anunțate în prealabil. Anunțul poate fi făcut și în momentul sosirii în port a vehiculului sau trenului de către șofer, însoșitorii mărfurilor sau reprezentanții transportatorului CF.

(2) Dacă sosirea vehiculelor nu a fost anunțată în prealabil accesul acestora va fi interzis până când necesitatea lor de a intra în port este verificată de personalul cu atribuții de control de la poarta de acces. Verificarea va consta din analiza documentelor de transport care trebuie să ateste că vehiculele și mărfurile respective sunt destinate a fi operate în port sau dacă acest lucru nu este specificat în documentele de transport prin contactarea persoanelor cu care șoferul, mecanicul de locomotivă sau însoșitorii mărfurilor declară că au legătură cu marfa transportată și confirmarea de către acestea a necesității intrării vehiculului și mărfurilor în port.

Art. 267. - În cazul când vehiculul transportă mărfuri periculoase, accesul și circulația acestuia în port se va face conform prevederilor Capitolului III, Secțiunea a 3-a – Reguli speciale privind mărfurile periculoase, poluante și agabaritice, iar personalul cu atribuții de control de la poarta de acces va verifica existența acordului administrației, iar destinatarul mărfurilor va răspunde de supravegherea mărfurilor periculoase pe timpul transportului acestora prin port.

Art. 268. - Identificarea, accesul și controlul persoanelor și vehiculelor în facilitățile portuare se face în conformitate cu regulile stabilite prin planurile de securitate ale facilităților portuare, întocmite și puse în aplicare de operatorii portuari ai facilităților respective, în concordanță cu prevederile codului ISPS și ale prezentului regulament.

CAPITOLUL VIII MUNCA ȘI SECURITATEA MUNCII ÎN PORTURI

Art. 269. - (1) Munca specifică în porturi este efectuată de muncitorii portuari.

(2) Muncitorii portuari participă la operațiunile de încărcare/descărcare a mărfurilor și/sau containerelor în și din nave, de manipulare în și din magaziile portuare sau în și din alte mijloace de

transport, de depozitare, stivuire, amarare, sortare, paletizare, pachetizare, containerizare, șlinguire, însăuire a mărfurilor precum și la operațiunile de curățare a hambarelor și navelor, efectuate manual sau mecanizat.

(3) Poate fi muncitor portuar orice persoană care a împlinit vârsta de 18 ani și îndeplinește criteriile de sănătate și de pregătire profesională în conformitate cu legislația în vigoare.

(4) Muncitorii portuari își desfășoară activitatea în port numai dacă sunt calificați și dețin carnet de lucru în port, în urma unui curs de introducere în activitatea portuară, realizat în una din instituțiile recunoscute în domeniu, cu activitate specifică în domeniu naval.

(5) Administrația portuară eliberează fiecărui muncitor portuar carnetul de lucru în port și înregistrează muncitorul portuar. Pentru aceste servicii administrația portuară percepe tarife stabilite conform prevederilor legale. Datele cu caracter personal ale lucrătorilor portuari vor fi prelucrate de către administrația portuară pentru o perioadă necesară atingerii scopului pentru care au fost colectate, precum și pentru o perioadă egală cu perioada stabilită de cerințele legale aplicabile în domeniul dreptului muncii, al legislației fiscale/financiare, precum și al altor legi, reglementări și/sau alte prevederi legale.

(6) Operatorii economici care desfășoară în porturile maritime activitățile prevăzute la alin. (2) au obligația să aibă angajat numai personal calificat care posedă carnet de lucru în port, este înregistrat la administrația portuară și face dovada că a realizat cu personalul respectiv cursurile de introducere în activitatea portuară.

(7) Eliberarea unui carnet de lucru în port pentru un muncitor portuar se face numai la solicitarea, în scris, a angajatorului acestuia, care trebuie să fie un operator economic ce desfășoară în port activitățile prevăzute la alin. (2).

(8) Carnetul de lucru în port eliberat este valabil numai pe perioada cât muncitorul portuar are contract de muncă cu operatorul economic. În cazul întreruperii contractului de muncă, operatorul economic este obligat să înștiințeze în scris administrația portuară, care îl va scoate din evidență și să predea carnetul de lucru în port.

(9) Pentru creșterea nivelului calitativ al pregătirii profesionale a muncitorilor portuari, precum și pentru asigurarea necesarului de forță de muncă în situațiile de creștere a traficului de mărfuri, formarea profesională pentru toate categoriile de lucrători portuari va fi susținută prin efortul comun al partenerilor sociali: administrația portuară, organizațiile patronale și federațiile sindicale reprezentative, care își desfășoară activitatea în portul Constanța.

(10) Modalitatea concretă de stabilire a condițiilor de formare profesională se stabilește prin dialog social tripartit între partenerii sociali prevăzuți la alineatul precedent.

Art. 270. – (1) Operatorii economici pot utiliza muncitori portuari angajați pe perioadă determinată sau nedeterminată.

(2) Operatorii economici pot utiliza și muncitori portuari din forța de muncă de rezervă furnizată de către Agenția pentru Ocuparea și Formarea Profesională a Muncitorilor Portuari Constanța, pe durate limitate, de cel puțin o zi, dar nu mai mult de 30 de zile calendaristice.

(3) Furnizarea forței de muncă de rezervă pe perioada stabilită la alin. (2) se realizează pe bază de contract între operatorul economic și agenție.

(4) Pentru muncitorii înscriși la Agenția pentru Ocuparea și Formarea Profesională a Muncitorilor Portuari Constanța, administrația portuară va elibera la cererea acesteia, carnete de lucru în port în condițiile prevăzute de lege, pentru o perioadă de maxim 30 de zile calendaristice. Valabilitatea carnetelor de lucru în port poate fi prelungită, la cererea agenției pentru perioade de 30 de zile calendaristice.

Art. 271. – Operatorii portuari sunt obligați să elaboreze norme specifice de sănătate și securitate în muncă și să respecte măsurile de sănătate și securitate în muncă în vigoare pentru activitatea portuară pe care o efectuează și să asigure condițiile de lucru necesare desfășurării în siguranță a activității.

Art. 272. – Comandanții navelor sunt obligați să asigure condițiile de lucru la bordul navei prevăzute de reglementările din domeniul sănătății și securității în muncă referitoare la activitatea ce urmează a se desfășura la bord.

Art. 273. – (1) Toate instalațiile, utilajele, echipamentele de muncă portuare și cele ale navelor trebuie să posede documente valabile care să ateste starea tehnică corespunzătoare a acestora.

(2) În cazul producerii unui accident de muncă la bordul navei, întreaga responsabilitate în fața autorităților române revine echipajului navei, pentru punerea la dispoziție a echipamentelor de muncă, instalațiilor, utilajelor neautorizate, neverificate, neomologate, fără să posede documente valabile, care să ateste starea tehnică corespunzătoare a acestora, în conformitate cu reglementările internaționale în vigoare.

(3) În cazul producerii unui eveniment, echipajul navei are obligația, conform reglementărilor legislației internaționale în vigoare, să pună la dispoziția autorităților, declarații scrise a celor implicați, documentele echipamentelor de muncă, instalațiilor, utilajelor etc. implicate în eveniment.

Art. 274. – Utilajele portuare, sculele și dispozitivele puse la dispoziție de către operatorii portuari trebuie să se prezinte în stare tehnică bună și să fie conforme cu regulile de siguranță și reglementările din domeniul sănătății și securității în muncă și, după caz, cu prescripțiile tehnice ISCIR.

Art. 275. – Utilajele portuare, sculele și dispozitivele trebuie să fie marcate corespunzător, având inscripționată sarcina maximă de lucru admisibilă, precum și celelalte elemente prevăzute de reglementările din domeniul sănătății și securității în muncă și, după caz, cu prescripțiile tehnice ISCIR.

CAPITOLUL IX CONTROLUL ȘI SANCTIUNILE APLICABILE ÎN PORTURI

Art. 276. – În porturi, în funcție de specificul activităților desfășurate, agenți constatatori aparținând instituțiilor desemnate efectuează controale și aplică sancțiuni, în conformitate cu prevederile legale.

Art. 277. – Constituie contravenții la normele privind administrarea porturilor și a căilor navigabile și se sancționează corespunzător, faptele cuprinse în actele normative ce reglementează activitatea portuară, inclusiv dar fără a se limita la Ordonanța de Guvern nr. 22/1999, republicată și HG nr. 1704/2024.

Art. 278. – Constatarea contravențiilor și aplicarea sancțiunilor se fac de către persoane împuternicite de minister, de Autoritatea Navală Română, de administrația portuară sau de autoritățile administrației publice locale conform OG nr. 22/1999, republicată.

Art. 279. – Constituie contravenții la regimul zonelor libere faptele cuprinse în Legea 84/1992 privind regimul zonelor libere, cu modificările și completările ulterioare.

Art. 280. – Constatarea contravențiilor și aplicarea sancțiunilor se fac, în conformitate cu dispozițiile cuprinse în Legea 84/1992, de către împuterniciții administrației.

Art. 281. – Nerespectarea prevederilor prezentului regulament atrage după sine răspunderea administrativă, materială sau penală a comandantului navei, a operatorilor economici sau persoanelor implicate, după caz.

CAPITOLUL X TRANSMITEREA ȘI PRELUCRAREA DATELOR

Art. 282. – Administrația portuară coordonează realizarea informatizării porturilor, legăturile cu sistemele informatice naționale sau internaționale și asigurarea serviciilor informatice privind activitatea

portuară, în conformitate cu Regulamentul (UE) 2016/679 privind protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal și privind libera circulație a acestor date și de abrogare a Directivei 95/46/CE (Regulamentul general privind protecția datelor) și alte prevederi legale în materie.

Art. 283. - (1) Pentru îndeplinirea prevederilor prezentului regulament și a sarcinilor rezultate din reglementările naționale, administrația portuară solicită și/sau furnizează, în măsura necesară, date de la autoritățile competente, instituții specializate, operatori economici portuari, alți operatori economici ce desfășoară activități în porturi sau de la persoane fizice fie în formă scrisă fie prin schimb de date automatizat.

(2) Structura și volumul datelor, periodicitatea, scopul prelucrării, limitele difuzării precum și orice alte elemente referitoare la acestea vor fi stabilite prin contractele încheiate între administrația portuară și operatorii economici respectivi sau prin acorduri sau convenții încheiate între părți, în conformitate cu Regulamentul (UE) 2016/679 privind protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal și privind libera circulație a acestor date și de abrogare a Directivei 95/46/CE (Regulamentul general privind protecția datelor).

(3) În special aceste date se referă la:

a) date de referință ale operatorilor economici portuari și a utilizatorilor serviciilor portuare ca: denumire, adresă, date privind comunicațiile (telefon, fax, telex, e-mail etc.), datele de identificare a conducătorilor și persoanelor de contact, iar pentru societățile comerciale și numărul de ordine în registrul comerțului, codul unic de înregistrare etc.;

b) date privind navele proprii sau aflate în administrarea acestora cum ar fi: numele navei, numele anterior, indicativul, numărul IMO, tipul, pavilionul, portul de înmatriculare, numele comandantului, clubul asigurator, numele agentului, dimensiunile principale, tonajul brut și net, deplasamentul și deadweightul precum și alte date care rezultă de obicei din documentele navei;

c) date despre marfa aflată la bordul navelor: denumirea mărfii, țara de origine, portul de încărcare, tipul, cantitatea, felul operării, țara de destinație, portul de destinație, iar pentru mărfurile periculoase, în plus, numele tehnic și clasa de pericolozitate IMDG;

d) date privind poziția și starea navelor din port, cu sau fără operațiuni portuare, în curs de sosire, așteptare sau avizate pentru plecare, în manevră etc.;

e) date privind situația operării navelor, necesare întocmirii buletinelor informative zilnice și cele necesare pentru întocmirea statisticilor privind traficul portuar și pentru măsurarea performanțelor activităților desfășurate de operatorii economici portuari conform angajamentelor contractuale ale acestora.

Art. 284. - (1) Operatorii economici portuari sunt obligați să comunice datele statistice solicitate de administrația portuară privind serviciile prestate.

(2) Administrația portuară face publice, anual sau ori de câte ori consideră necesar, tarifele pentru serviciile prestate navelor care intră în porturile românești, precizând elementele de identificare, domeniul de aplicare, facilitățile acordate și orice alte elemente necesare operatorilor economici pentru.

(3) Administrația portuară centralizează și publică anual normele portuare de operare, datele statistice privind traficul portuar, precum și orice alte date pe care le consideră necesare pentru desfășurarea activității în porturile românești.

(4) Administrația portuară publică ori de câte ori este necesar criteriile stabilite pentru acordarea permiselor de lucru și a permiselor de acces în port pe durată determinată.

Art. 285. - (1) Datele furnizate și stocate în formă scrisă sau automatizată vor fi prelucrate și făcute publice sau transmise numai pentru scopurile convenite între părți.

(2) Transmiterea este permisă numai în măsura necesară îndeplinirii prevederilor regulamentului sau dacă o altă reglementare permite sau impune transmiterea acestora.

(3) Transmiterea automatizată a datelor va fi făcută în structura, volumul și frecvența justificate, necesare desfășurării activității celui ce primește aceste date cu respectarea drepturilor și obligațiilor generale privind circulația informațiilor și a celor speciale stabilite prin contracte, convenții sau acorduri.

(4) Destinatarul este obligat să prelucreze și să stocheze datele numai în scopurile pentru care acestea i-au fost transmise.

PARTEA B DISPOZIȚII FINALE

Art. 286. - (1) Regulamentul portuar este întocmit în conformitate cu dispozițiile Ordinului Ministerului Transporturilor și Infrastructurii nr. 636/2010 și intră în vigoare după avizarea lui conform legii.

(2) Administrația portuară va pune prezentul Regulament la dispoziția celor interesați în mod nediscriminatoriu.

(3) Ca urmare a aderării României la Convenții internaționale care influențează prevederile prezentului Regulament sau a situațiilor care impun modificarea și completarea acestuia, administrația portuară elaborează completările și modificările corespunzătoare și le propune spre aprobare Ministerului Transporturilor și Infrastructurii.

DEFINIȚII

- **dană capăt de mol** - Element fix al infrastructurii portuare dotat cu cheu și elemente de acostare a navelor situat în extremitatea unui mol.

- **dană fund de bazin** - Element fix al infrastructurii portuare dotat cu cheu și elemente de acostare a navelor situat la baza dintre două moluri.

- **declarație de conformitate** – act juridic emis de administrația portuară în baza prevederilor legale ce fac referire la securitatea navelor și a instalațiilor portuare care certifică faptul că în facilitatea portuară pentru care a fost emis actul, sunt respectate procedurile de securitate prevăzute în Codul ISPS. Termenul de “facilitate portuară” din prezentul Regulament trebuie înțeles, de asemenea, în sensul prevederilor codului ISPS.

- **operator navă** - entitate responsabilă cu managementul unei nave sau a unei flote care poate să fie armatorul acesteia sau o companie specializată care se ocupă de exploatarea și gestionarea navei respective

- **operator economic, operator economic portuar** - agent economic autorizat să efectueze activități portuare

- **operator portuar** – în sensul prezentului Regulament, înseamnă orice operator economic care efectuează activitatea de încărcare/descărcare nave.

- **rada interioară** - înseamnă zona bazinului portuar delimitată conform planului publicat pe pagina de internet a companiei, după următoarele coordonate:

- lat(N) 44⁰-07.6383 / 44⁰-07.5282 / 44⁰-06.7418 / 44⁰-06.6192 / 44⁰-06.5806 / 44⁰-06.5739

- long(E) 028⁰-40.4867 / 028⁰-39.9665 / 028⁰-40.2786 / 028⁰-40.4470 / 028⁰-40.6341 / 028⁰-40.9170

- **terminal specializat** - terminalul care deține instalații și echipamente fixe sau mobile destinate în principal operațiunilor de încărcare/descărcare marfă la și de la nave, pentru operarea acestora în siguranță a anumitor categorii de mărfuri.

- **zona PGM** - bazinul portuar situat în zona Constanța-Sud, la adăpostul digului de Sud în care se află punctele de acostare la geamanduri multiple PGM-1, PGM-2, PGM-3.

- **zona de siguranță maritimă** - fâșia de teren, indiferent de forma de proprietate asupra terenului, situată în lungul țărmului mării, pe o lățime de 30 m măsurată de la marginea apei spre interiorul uscatului. În porturi, zona de siguranță maritimă coincide cu incinta portuară. Zona de siguranță maritimă este destinată accesului pentru supraveghere și intervenții vizând siguranța navigației.

pagina albă