

# **Regulamentul portuar**

**al porturilor maritime românești aflate în administrarea Companiei  
Naționale “Administrarea Porturilor Maritime” S.A. Constanța**

**actualizat decembrie 2020**

**(variantă de lucru)**

# Cuprins

<b>PARTEA A - REGULI ȘI NORME GENERALE DE EXPLOATARE A PORTURILOR MARITIME CONSTANȚA (CU ZONELE CONSTANȚA, MIDIA ȘI BASARABI), MANGALIA ȘI TOMIS</b>	4
<b>CAPITOLUL I - DISPOZIȚII GENERALE</b>	4
Secțiunea 1 - Domeniul de aplicare	4
Secțiunea 2 - Prevederile legale	4
Secțiunea 3 - Prezentarea generală a administrației portuare ce asigură funcționalitatea porturilor maritime Constanța (cu zonele Constanța, Midia și Basarabi), Mangalia și Tomis	5
Secțiunea 4 - Prezentarea generală a porturilor maritime Constanța (cu zonele Constanța, Midia și Basarabi), Mangalia	6
Secțiunea 5 - Servicii prestate în porturi	6
<b>CAPITOLUL II - NAVIGAȚIA ÎN PORTURI ȘI RADELE ACESTORA</b>	7
Secțiunea 1 - Reguli generale privind navigația	7
Secțiunea 2 - Reguli privind intrarea și ieșirea navelor în/din porturi	10
Secțiunea 3 - Reguli privind acostarea, manevra și plecarea navelor în/din danele porturilor	11
Secțiunea 4 - Reguli privind staționarea navelor la dană în porturi	12
Secțiunea 5 - Reguli specifice în porturi	13
<b>CAPITOLUL III - OPERAREA NAVELOR ÎN PORTURILE MARITIME CONSTANȚA (CU ZONELE CONSTANȚA, MIDIA ȘI BASARABI) ȘI MANGALIA</b>	15
Secțiunea 1 - Reguli generale privind operarea navelor	15
Secțiunea 2 - Reguli privind încărcarea și descărcarea navelor	16
Secțiunea 3 - Reguli speciale privind mărfurile periculoase, poluante și agabaritice	18
<b>CAPITOLUL IV - TARIFAREA PRESTAȚIILOR PORTUARE</b>	25
Secțiunea 1 - Principii generale	25
Secțiunea 2 - Tarife portuare de bază	25
Secțiunea 3 - Tarifarea serviciilor aferente activităților de transport naval	26
Secțiunea 4 - Tarife speciale (specifice)	27
<b>CAPITOLUL V - SERVICII DE SIGURANȚĂ PRESTATE ÎN PORTURI</b>	27
Secțiunea 1 - Pilotajul navelor	28
Secțiunea 2 - Remorcajul navelor	30
<b>CAPITOLUL VI - ALTE SERVICII PRESTATE ÎN PORTURI</b>	31
Secțiunea 1 - Servicii asigurate de către CN Administrația Porturilor Maritime SA	31

a. Preluarea deșeurilor menajere și a gunoiului	31
b. Dragajul și întreținerea acvatoriului portuar	32
c. Apărarea împotriva incendiilor	33
d. Prevenirea, combaterea poluării, salubritatea și depoluarea acvatoriului și teritoriului portuar	35
e. Distribuția de energie electrică și termică	37
f. Distribuția de apă, colectarea apelor menajere și pluviale, canalizarea portuară	37
g. Construcția, întreținerea și repararea infrastructurii și suprastructurii portuare	38
Secțiunea 2 - Alte servicii prestate în porturi	39
a. Manipularea și depozitarea mărfurilor	39
b. Legarea și dezlegarea navelor	39
c. Agenturarea navelor	40
d. Aprovizionarea navelor	40
e. Repararea și întreținerea navelor.	41
f. Bunkerajul navelor	42
g. Servicii de telecomunicații	42
<b>CAPITOLUL VII - ACCESUL ȘI CIRCULAȚIA ÎN PORTURI</b>	43
Secțiunea 1 - Reguli generale	43
Secțiunea 2 - Identificarea, accesul și controlul persoanelor, vehiculelor și mărfurilor în porturi	45
<b>CAPITOLUL VIII - MUNCA ȘI SECURITATEA MUNCII ÎN PORTURI</b>	49
<b>CAPITOLUL IX - CONTROLUL ȘI SANȚIUNILE APLICABILE ÎN PORTURI</b>	50
<b>CAPITOLUL X - TRANSMITEREA ȘI PRELUCRAREA DATELOR</b>	51
<b>PARTEA B - DISPOZIȚII FINALE</b>	52

# Regulamentul Portuar

## PARTEA A

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

## CAPITOLUL I DISPOZIȚII GENERALE

### **Secțiunea 1 - Domeniul de aplicare**

**Art. 1.** Prevederile prezentului regulament se aplică tuturor persoanelor fizice și juridice care își desfășoară activitatea în porturile maritime comerciale Constanța (cu zonele Constanța, Midia și Basarabi), Mangalia și 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 navele, protecția mediului și managementul deșeurilor se aplică și în portul de agrement Tomis, celelalte prevederi privind transportul de mărfuri, încărcarea/descărcarea navelor, accesul și circulația nu se aplică, acesta fiind un port deschis publicului pentru activități de agrement și sportive. În prezentul Regulament, porturile Constanța (cu zonele Constanța și Midia), Mangalia, portul turistic Tomis, precum și zona administrată de CN APMC în portul Basarabi vor fi denumite „porturi”.

**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 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 Autoritatea Navală Română cât și de Administrația Porturilor Maritime.

**Art. 6.** Pentru îndeplinirea prevederilor prezentului regulament și a altor reglementări aplicabile, Ministerul Transporturilor, Autoritatea Navală Română, Administrația Porturilor Maritime 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 competente, operatorii economici portuari, alți operatori economici localizați în limitele teritoriului portuar sau orice persoană aflată în acest teritoriu, precum și toate navele, trebuie să se conformeze planurilor, indicațiilor și măsurilor dispuse de autoritățile competente.

### **Secțiunea 2 - Prevederile legale**

**Art. 8.** Prezentul regulament de exploatare a porturilor a fost întocmit în conformitate cu prevederile Ordonanței Guvernului nr. 22/1999 art. 24 alin. (2)-(5), ale Legii nr. 235/2017 *pentru modificarea și completarea Ordonanței Guvernului nr. 22/1999 privind administrarea porturilor și a căilor navigabile, utilizarea infrastructurilor de transport naval aparținând domeniului public, precum și desfășurarea activităților de transport naval în porturi și pe căile*

*navigabile interioare*, cu modificările și completările ulterioare și ale Anexei la Ordinul MTI nr. 636/2010 pentru aprobarea Regulamentului portuar-cadru.

### **Secțiunea 3 - Prezentarea generală a administrației portuare ce asigură funcționalitatea porturilor Constanța (cu zonele Constanța, Midia și Basarabi), Mangalia și Tomis**

**Art. 9.** Administrarea porturilor Constanța (cu zonele Constanța, Midia și Basarabi), Mangalia și Tomis se asigură de către Compania Națională „Administrația Porturilor Maritime” S.A. Constanța, denumită în continuare „administrația”. 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.

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

Administrația funcționează sub autoritatea Ministerului Transporturilor și desfășoară activități de interes public național, în calitate de administrație portuară, conform reglementărilor legale în vigoare și statutului.

Pe suprafețele de teren aparținând domeniului public pe care s-a instituit regimul de zonă liberă, Administrația este și administrație de zonă liberă.

Principalele domenii de activitate ale Administrației 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, eliberând permisele de lucru;
- f) asigurarea serviciilor prevăzute în statut pentru nave și agenții economici care desfășoară activități în porturi.

**Art. 10.** Administrația 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, art. 19 alin. (1) lit.b) pct. 1, cu modificările și completările ulterioare și în OMTIC nr. 991/2020;
- 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, pe bază de contracte individuale de muncă;
- l) 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;

m) să participe la intervențiile în caz de dezastre, inclusiv poluări, conform legislației în vigoare.  
Alte informații privind activitatea C.N. Administrația Porturilor Maritime S.A. Constanța se găsesc pe pagina de Web: [www.portofconstanța.com](http://www.portofconstanța.com)

#### **Secțiunea 4 - Prezentarea generală a porturilor Constanța (cu zonele Constanța, Midia și Basarabi), Mangalia și Tomis**

**Art. 11.** Portul Constanța este port comercial, cu infrastructura aparținând domeniului public, situat pe coasta vestică a Mării Negre, la 179 Mm de strâmtoarea Bosfor și la 85 Mm de brațul Sulina. Portul este delimitat de digurile de nord și de sud, având ca vecinătăți municipiul Constanța și localitatea Agigea.

Portul are o suprafață totală de 3.926 ha (cu alți deținători)/3.718 ha (doar în concesiunea CN APM), din care 2.613 ha reprezintă suprafața bazinelor portuare/2.588 ha (bazin în concesiunea CN APM) iar 1.313 ha reprezintă suprafața teritoriilor/1.130 ha (teritoriu aflat în concesiunea CN APM). 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 8,34 9,39 km, iar cea a digului de sud de 5,56 km.

Portul Constanța are 156 de dane pentru acostarea navelor, dintre care 140 sunt operaționale dane operative (destinate încărcării/descărcării navelor). Lungimea totală a cheurilor/danelor este de 29,83 30,19 km, iar adâncimile variază între 5 și 19 m. Portul are radă interioară și exterioară, cu șenal de acces și zone de ancoraj pentru nave.

**Art. 12.** Zona Midia din Portul Constanța este constituită ca port comercial, cu infrastructura aparținând domeniului public, situat pe coasta vestică a Mării Negre, la aproximativ 7 Mm nord de portul Constanța, având ca vecinătăți localitățile Năvodari și Corbu. Acesta are o suprafață totală de 834 ha (cu alți deținători), din care 600 ha reprezintă suprafața bazinelor portuare, iar 234 ha reprezintă suprafața teritoriilor. Navele care intră/ies în/din port, folosesc rada portului Constanța.

**Art. 13.** Portul Mangalia este port comercial, cu infrastructura aparținând domeniului public, situat pe coasta vestică a Mării Negre, la aproximativ 20 Mm sud de portul Constanța, având ca vecinătăți localitatea Mangalia și șantierul naval. Portul are o suprafață totală de 187 ha, din care 156 ha reprezintă suprafața bazinului portuar iar 31 ha reprezintă suprafața teritoriilor. Portul Mangalia are radă exterioară.

**Art. 14.** Portul Tomis, port de agrement, este situat la nord de portul Constanța, având ca vecinătate municipiul Constanța. Portul are o suprafață de 22 de ha, din care 18 ha reprezintă suprafața bazinelor portuare iar 4 ha reprezintă suprafața teritoriilor. Acest port este destinat numai pentru acostarea navelor de agrement.

**Art.15.** Portul Basarabi este port fluvio-maritim, cu infrastructură aparținând domeniului public, situat pe malul drept al Canalului Dunăre Marea Neagră, la km 25+000.

Suprafața totală aflată în concesiunea CN APM aferentă portului Basarabi, denumită în continuare Zona Basarabi, este de 12,1 ha din care 0,7 ha reprezintă suprafața bazinelor portuare și 11,4 ha reprezintă suprafața teritoriilor. Vecini: CN Administrația Canalelor Navigabile SA și Orașul Basarabi.

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

**Art. 16.** În porturi se efectuează următoarele servicii:

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

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

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 aceluiasi port și pe căile navigabile interioare și remorajul de manevră al navelor maritime și fluvio-maritime în porturi;
2. activitățile în legătură cu operarea navelor, cum ar fi: imbarcarea/debarcarea de persoane, încărcarea/descărcarea navelor, depozitarea, stivuirea, amararea, sortarea, marcarea, paletizarea, pachetizarea, containerizarea, însăcuirea și alte activități privind mărfurile, agenturarea, curățarea magaziiilor navelor, buncherajul, curățarea și degazarea tancurilor navelor, legarea-dezlegarea navelor maritime și fluvio-maritime;

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

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;
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.

**Art. 18.** Poliția de frontieră, Garda de Coastă și Serviciul de Poliție Transporturi Maritime Constanța au competențe 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 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.

**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. Navele de navigație interioară nepropulsate sunt în responsabilitatea comandantului remorcherului sau împingătorului care le manevrează. Navele nepropulsate aflate în port care nu se află sub asistența unui remorcher sau împingător sunt în responsabilitatea proprietarilor, operatorilor sau a reprezentanților acestora.

(3) Comandanții navelor sunt obligați să aducă imediat la cunoștința VTS sau căpitaniei de port, în canalul VHF 67, producerea oricăror evenimente precum: abordaje, coliziuni, avarii, incendii, poluări, accidente, greve, acte de indisciplină sau altele asemenea.

**(4)** Raportul scris privind aceste evenimente va fi depus de comandantul navei la Autoritatea Navală Română în termen de cel mult 24 de ore de la producerea evenimentului.

**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 și Midia), Mangalia și Tomis este adoptat Sistemul maritim internațional „A” de balizaj, realizat în conformitate cu prevederile Asociației Internaționale de Semnalizare Maritimă (IALA).

**(2)** Semnalizarea și balizarea acvatoriului portuar, a șenalelor de acces și a radelor revine administrației, după aprobarea acestora de către 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 căpitanii de port prin avize către navigatori.

**Art. 26** Este interzisă orice instalare a unor mijloace de semnalizare fără acordul administrației 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, 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 aliniatul 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 toată 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)** Manevrelle navelor de orice categorie în porturi se efectuează numai cu aprobarea administrației și Autorității Navale Române.

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



**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.

**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 porturile comerciale Constanța (cu zonele Constanța și Midia) și Mangalia, manevrele navelor sunt permise oricând, atât ziua cât și noaptea, cu excepția perioadelor de timp comunicate de VTS sau de căpitania de port.

**(2)** În portul Constanța sunt interzise pe timp de noapte manevrele de intrare/ieșire 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.

**(3)** Căpitania de port, direct sau prin VTS poate suspenda efectuarea manevrelor atunci când vântul depășește forța 7 BFS în portul Constanța sau forța 6 BFS în zona Midia și portul Mangalia, sau când vizibilitatea afectează desfășurarea manevrelor în siguranță.

**(4)** 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 canalele VHF pentru 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 Omenești pe Mare (ARSVOM);
- CH 67 - Serviciul de Trafic Maritim (VTS) Constanța;
- CH 67, CH 71 - Căpitania de port;
- CH 69 - Manevrelor și operațiunile efectuate pentru Oil Terminal;
- CH 9 - Manevrelor și operațiunile efectuate în zona fluvio-maritimă;
- CH 68 – canal de lucru navele Administrației.

**(2)** În portul Mangalia canalele VHF pentru lucru sunt următoarele:

- CH 16 – Apel în caz de pericol și/sau urgență;
- CH 14 - Pilotaj;
- CH 5, CH 11, CH 17 - Remorcaj;
- CH 67 – Căpitania de port;

**(3)** În zona Midia canalele VHF pentru lucru sunt următoarele:

- CH 16 - Apel în caz de pericol și/sau urgență;
- CH 14, CH 68 - Pilotaj;
- CH 5, CH 11, CH 17 - Remorcaj;
- CH 67 - Căpitania de port;

**Art. 36.** În portul de agrement Tomis se aplică dispozițiile Autorității Navale Române și Poliției de Frontieră privind siguranța navigației și transportul turiștilor/pasagerilor.

## **Secțiunea 2 - Reguli privind intrarea și ieșirea navelor în/din porturi**

**Art. 37.** Până la obținerea permisiunii de acostare nava va 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 căpitaniei de port și/sau, după caz, a administrației. 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 căpitaniei 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 căpitaniei 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 sunt obligate să folosească dispozitivul de separare a traficului.

**(2)** Orice manevră, de ancorare, schimbarea zonei de ancoraj sau plecare de la ancoră, intrare sau ieșire din port, va fi făcută numai după obținerea aprobării VTS sau 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 vor înainta serviciului de specialitate din cadrul administrației, 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 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.

**(4)** În cazul în care există mai multe solicitări de la operatorii portuari pentru alocarea unei dane, CN APMC va prioritiza intrarea navelor în această dană după cum urmează: nave de linie, după care dana se va aloca celorlalte nave, în ordinea sosirii acestora la radă, în baza principiului „primul venit, primul servit”.

**Art. 41. (1)** Proprietarii sau operatorii de nave, 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 au responsabilitatea informării proprietarilor sau operatorilor navelor asupra raportărilor obligatorii ce trebuie efectuate înainte de sosirea navei.

**(3)** Navele, 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.

**Art. 42. (1)** Notificarea privind data sosirii navei 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 este răspunzător de eventualele date nereale transmise autorităților portuare competente.

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

**Art. 43. (1)** La acostarea navelor în porturi și după avizarea/aprobarea de către autoritățile competente a notificării transmise prin "Interfața Unică de Raportare" (Maritime Single Window), reprezentanții căpitaniei de port vor elibera permisul de acostare.

**(2)** Eliberarea permisului de acostare este condiționată de obținerea de către navă a liberei practici sanitare.

**(3)** La cheurile ce necesită precauții deosebite la acostare, stabilite de administrație, 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 stânjenirii 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 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 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 va întreprinde demersurile necesare pentru informarea companiilor care efectuează servicii de siguranță.

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

**Art. 44. (1)** Acostarea cu una din 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)** Extremitatea navei ce depășește limita danei de acostare va fi semnalizată corespunzător pe timp de zi și noapte.

**Art. 45. (1)** Comandantul unei nave autopropulsate 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 Autoritățile Navale Române 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 de orice categorie vor părăsi porturile numai după obținerea permisului de plecare sau a avizului de plecare eliberat de căpitania de port, după caz.

**(2)** Permisul de plecare se eliberează cu condiția ca nava 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 4 - Reguli privind staționarea navelor la dană în porturi**

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

**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.

**(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.

**(4)** Pe timp de iarnă dispozitivele de acces la cheu și mijloacele de acces dintre nave vor fi curățate de zăpadă și de gheață de către nava deținătoare.

**(5)** Navele dinspre larg trebuie să asigure suficiente mijloace de protecție a bordajelor spre nava de la cheu.

**(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.

**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 punților, 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 petroliere 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.

**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 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 căpitaniei de port. Navele tehnice care lucrează special în acest sens se vor supune aceluiași reguli.

**(8)** Toate navele de orice categorie și sub orice pavilion aflate în port sau radă, sunt obligate să arboreze micul sau marele pavoz la cererea căpitaniei de port.

**(9)** Folosirea semnalelor fonice este permisă numai în măsură în care sunt prevăzute în COLREG. Utilizarea semnalelor fonice pentru alarma de antrenament și pentru încercarea sau reglarea fluierului este permisă numai cu aprobarea căpitaniei de port.

**(10)** Exceptând manevrele de sosire și plecare din dană, se interzice navelor aflate la cheu să pună în mișcare propulsorul fără aprobarea căpitaniei de port.

**(11)** Orice eveniment ce poate pune în pericol siguranța navei și a portului pe timpul cât nava se află acostată, trebuie anunțat imediat căpitaniei de port prin VHF sau prin orice alte mijloace.

**Art. 53. (1)** În portul Constanța (zona 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)** Efectuarea manevrelor navelor de navigație interioară în portul Constanța este interzisă dacă înălțimea valului depășește 0,6 m sau atunci când vizibilitatea afectează desfășurarea manevrelor în siguranță.

**(3)** Căpitanul Șef de Port poate aproba manevra unei nave de navigație interioară în portul Constanța în condițiile hidrometeorologice prevăzute la alin. (2) în conformitate cu OMT 341/2008.

**(4)** Pentru evitarea avarierii cheurilor, acostarea navelor de navigație interioară nepropulsate 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.

**(2)** În zona Midia staționarea la ancoră a navelor de navigație interioară nepropulsate se face în zonele stabilite de administrația portuară, în grupuri de maxim 2 nave, sub stricta supraveghere și responsabilitate a operatorului acestor nave.

## **Secțiunea 5 - Reguli specifice în porturi**

**Art. 55.** Proprietarii sau operatorii navelor de navigație interioară sunt obligați să avizeze convoaiile 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)** Permisul de acostare pentru navele de navigație interioară care sosesc dintr-un voiaj internațional în porturi este acordat de Autoritatea Navală Română cu acceptul administrației în baza solicitării proprietarilor sau operatorilor acestor nave, sau după caz, a reprezentanților autorizați ai acestora sau a operatorilor portuari interesați.

**(2)** Solicitarea trebuie să conțină numele proprietarului navei de navigație interioară, numele agentului, numele agentului plătitor și după caz, numele operatorului de navă, numele operatorului portuar, denumirea și cantitatea de marfă, datele caracteristice ale navei sau navelor din convoi (dimensiunile principale și deplasamentul), data plecării din portul de origine și data estimată a sosirii la ecluza Cernavodă.

**(3)** Permisul de acostare, care va conține și zona sau dana de acostare a acestor nave, va fi transmis și dispeceratului administrației. Acordarea permisului de acostare la o dană operativă este condiționată de prezentarea solicitării/acceptului operatorului portuar care își desfășoară activitatea la dana respectivă.

**(4)** 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 căpitania de port.

**(2)** 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.

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

**(4)** Staționarea barjelor tanc este permisă numai la cheu și numai câte una în dană în cazul barjelor propulsate sau o unitate formată dintr-o barjă nepropulsată și un remorcher în asistență. Barjele tanc vor folosi corespunzător toate mijloacele de protecție a bordajelor.

**(5)** În zonele de staționare a acestor nave sunt interzise executarea de lucrări de reparații, folosirea focului deschis, circulația autovehiculelor și accesul persoanelor neautorizate.

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

**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 deservire, 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 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 ȘI BASARABI) ȘI MANGALIA**

### **Secțiunea 1 - Reguli generale privind operarea navelor**

**Art. 61.** Executarea operațiunilor de încărcare și descărcare a navelor se face de către operatorii portuari în baza autorizației de funcționare eliberată în condițiile prevăzute de lege.

**Art. 62. (1)** Fiecare operator portuar are obligația de a desfășura numai activitățile autorizate.

**(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 vor solicita zilnic administrației programarea sosirii și plecării navelor la sau de la operare, prevăzută pentru următoarele 24 de ore.

**(2)** Zilnic, între orele 09.00 – 10.00 administrația portuară coordonează ședința online a 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 căpitania aprobă efectuarea operațiunilor și se emite procesul verbal al ședinței online a CCMN. 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.

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

**(4)** 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 de VTS sau de căpitania de port.

**(2)** În cazul danelor care au fost definite cu utilizarea de către mai mulți operatori 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”. Dacă unul dintre acești operatori 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.

**(3)** În situații de congestie portuară 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.

**Art. 66. (1)** Nava va ocupa, la cheu, numai spațiul alocat conform dispozițiilor CCMN.

**(2)** Orice manevră de intrare și ieșire din dană sau tragere pe parâme a navei va fi făcută numai cu aprobarea căpitaniei de port și cu înștiințarea administrației și VTS.

**Art. 67. (1)** Operatorii portuari sunt obligați să avizeze asupra orei de terminare a operațiunilor portuare cu cel puțin 8 ore înainte de terminarea acestora, 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 vor părăsi dana imediat după încheierea tuturor formalităților de plecare sau cel mai târziu la ora stabilită de administrația portuară, cu aprobarea căpitaniei 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) Operarea navelor în radele interioare ale porturilor se poate face, la cererea operatorului portuar, cu aprobarea căpitaniei de port și a administrației și cu respectarea tuturor măsurilor necesare pentru siguranța navigației și protecția mediului.

(3) 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 toate datele necesare pentru aprecierea modului de îndeplinire a acestor criterii.

## **Secțiunea 2 - 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.

**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 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 personal 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) Nava care încarcă mărfuri în porturi este răspunzătoare pentru stivuirea și amararea mărfurilor la bord.

(4) Comandantul navei 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 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 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 care pot fi utilizate pentru încărcare/descărcare nave conform normelor tehnice specifice.

**Art. 77. (1)** Operatorii economici care desfășoară activități de transport naval în porturi și pe căile navigabile interioare au obligația să transmită administrațiilor 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 3 - Reguli speciale privind mărfurile periculoase, poluante și agabaritice**

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

**(3)** 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 autoreactive, 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

**(4)** 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 art 82(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 Explosivi, 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 cu Securitatea Facilității Portuare este responsabilă cu monitorizarea procedurilor interne și armonizarea lor cu Regulamentul de Exploatare a Porturilor Maritime privind 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.

### **3.3 Limitări și segregarea mărfurilor periculoase**

**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 navigatie interioara 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 O.M.T. nr. 813/2008 privind procedurile de inspecție și supraveghere a operării navelor de transport produse petroliere, gaze lichefiate și substanțe lichide nocive în terminalele din porturi.

**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 inertată;

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: operare în dane specializate (terminal petrolier-chimic), transfer navă-navă (STS) acostat la cheu sau în rada portului, transfer la geamandură (SPM), sau în dane nespecializate cu aprobări speciale;

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 țigielui 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 toată 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 acvatorului portuar, la toate navele care efectuează operațiuni de încărcare/descărcare hidrocarburi 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)** Barajele antipoluante vor împrejmuia zona de operare a navelor și vor rămâne instalate pe toată durata de staționare a tancurilor petroliere în aceste dane.

**(3)** Acostarea navelor ce transportă produse petroliere, chimice și LPG în alte dane decât cele specializate este permisă numai dacă acestea au obținut un certificat de „gas free” eliberat de către A.N.R. sau de o altă autoritate, societate comercială sau persoană fizică autorizată și numai cu aprobarea Autorității Navale Române.

**(4)** Operarea navelor ce transportă produse petroliere este permisă numai în dane specializate.

**(5)** 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 A.N.R.

### 3.4 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 Desemnata cu Securitatea Facilității Portuare va anunța Dispeceratul Siguranță Port la numărul 0241.60.3333 e-mail [siguranta-apmc@constanta-port.ro](mailto:siguranta-apmc@constanta-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 unui acord din partea administrației.

**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.

### 3.5 Mărfuri agabaritice

**Art. 107. (1)** Accesul mărfurilor agabaritice în porturi este permis numai după obținerea acordului din partea administrației. Operatorul economic interesat va solicita obținerea acordului de intrare în porturi a mărfurilor agabaritice.

**(2)** Solicitarea de acord, transmisă administrației cu cel puțin 2 zile înainte de sosirea transportului agabaritic în port, 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, numele operatorului mărfii, data sosirii transportului la intrarea în port. 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 în port se va face de către administrația portuară înainte de data prevăzută pentru sosirea transportului la intrarea în port.

**(5)** 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 pericol potențial pentru circulația în interiorul portului.

**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 toata durata efectuării transportului în interiorul portului acesta va fi însoțit de un reprezentant al administrației care va dirija transportul.

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

**(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 4 -Reguli speciale privind operarea navelor fluviale nepropulsate

**Art. 112. (1)** Operatorii portuari sunt obligați să preia navele fluviale nepropulsate în vederea operării pe baza unui proces verbal de predare/primire.

**(2)** Pe perioada operării navelor fluviale nepropulsate operatorul portuar are obligația de a asigura personal de pază și personal calificat de supraveghere a modului de operare a acestora.

**(3)** După terminarea operațiunilor portuare navele fluviale nepropulsate vor fi predate operatorului de nave cu proces verbal de predare/primire.

**(4)** Operatorii portuari sunt exonerati de obligațiile prevăzute la alin. (2) și (3) în cazul în care personalul de pază și de supraveghere este asigurat de către armatorul sau operatorul navelor fluviale nepropulsate.

### 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 2 - 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 ( $m^3$ );

$L$  = lungimea (m);  $B$  = lățime (m);

$D$  = pescajul (m);

- b) Tariful de cheaj - 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 o geamandură, pentru navele care utilizează acvatoriul portuar pentru instalații private de acostare 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.

**(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. Facilitățile sau reducerile se aplică tuturor utilizatorilor în mod nediscriminatoriu și se fac publice.

**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.

### **Secțiunea 3 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 C.N. „A.P.M.” – S.A. Constanța) confirmată de către comandantul navei / Agentul navei.
- c) Tariful de folosință temporară scanner, care se redenumește tarif de mentenanță scanner începând cu data de 01.01.2021, se percepe pentru toate containerele care fac obiectul operațiilor 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 a apei: direct de la uscat sau din barje pentru transport apă; cantitatea minimă de apă furnizată cu barja pentru transport apă este de 30 m<sup>3</sup>;
- b) Tariful de furnizare energie electrică se aplică la cantitatea de energie electrică consumată, măsurată în kwh;
- c) Tariful pentru colectarea resturilor reziduurilor menajere și a gunoiului se aplică pe navă și număr de zile calendaristice de staționare în port; prestarea acestor servicii se face conform prezentului regulament;
- d) Tariful pentru folosirea barajului antipoluant se aplică în funcție de lungimea maximă a navei (LOA), pe toată perioada cât nava este acostată la dană. Această prestație este obligatorie pentru toate navele care transportă mărfuri periculoase aflate în porturi pe timpul operațiilor de încărcare/descărcare;
- e) 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;
- f) Tariful pentru preluarea reziduurilor lichide de la nave se aplica la cantitatea totală preluată de la navă, măsurată în m<sup>3</sup>.

**(3)** Prestațiile de preluare a reziduurilor lichide de la nave (reziduuri petroliere, apa de santină și apa menajeră) sunt gratuite cu excepția:

- a) prestațiilor efectuate pentru navele aflate în rada exterioară, în danele șantierei navale precum și a celor care solicită predarea de produse petroliere din tancurile de marfă, înainte de intrarea în șantierele navale;

- b) prestațiilor efectuate pentru preluarea altor reziduuri lichide de la nave dacă această prestație a fost acceptată;  
c) prestațiilor efectuate pentru preluarea reziduurilor petroliere, a apei de santină și balastului murdar în danele Oil Terminal.

#### **Secțiunea 4 - 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.

### **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 fluviomaritime la intrarea și la ieșirea din porturi, între danele aceluiași port și pe șenalele de acces;

b) remorajul de manevră al navelor maritime și fluviomaritime 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;

iv) o persoană juridică este afiliată cu altă persoană juridică dacă o persoană 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) Este interzis ca serviciul de pilotaj să fie efectuat de către operatori economici, care să fie persoane afiliate cu persoane care prestează orice altă activitate în porturi din România. Excepție face administrația portuară având în vedere natura competențelor și obligațiilor pe care i le conferă prevederile legale.

**Art.124.** În porturile comerciale Constanța (cu zonele Constanța și Midia) și Mangalia pilotajul navelor maritime și fluviomaritime este obligatoriu în următoarele situații: la intrarea/ieșirea în/din porturi sau zone ale acestora, la tranzitarea acvatoriilor portuare spre/dinspre șantierul naval 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.

**Art. 125.** Toate navele intrate în zona de control a traficului se vor conforma indicațiilor VTS sau A.N.R.

**Art. 126. (1)** În porturile comerciale Constanța (cu zonele Constanța și Midia) și Mangalia, navele cu un tonaj registru net mai mic de 1.000 pot fi exceptate de obligativitatea folosirii de remorhere la manevră în cazul în care

comandantul navei, după consultarea cu pilotul desemnat să-l asiste la manevră și informarea prealabilă a VTS sau a căpitaniei de port, hotărăște că poate efectua manevra în siguranță. Excepția de mai sus nu se aplică navelor care transportă produse petroliere și navelor care transportă mărfuri periculoase, altele decât navele port container.

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

a) navele cu un tonaj registru net mai mare de 1.000 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 minimum 5 tf, funcție de condițiile hidrometeorologice;

b) 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 10tf, funcție de condițiile hidrometeorologice;

c) navele cu o lungime maximă mai mare de 150 m dar mai mică sau egală cu 200 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, funcție de condițiile hidrometeorologice;

d) navele cu o lungime maximă mai mare de 200 m dar mai mică sau egală cu 250 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, funcție de condițiile hidrometeorologice;

e) navele cu lungimea maximă mai mare de 250 m sau cu pescajul mai mare de 17 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.

**(3) a)** Dacă condițiile hidrometeorologice permit, navele prevăzute la art. 126 (2) lit. a) și lit. b) din prezentul articol, dotate cu instalații de manevră cu propulsoare transversale funcționale sau cele care au două cârme și două elice în funcțiune pot fi scutite de utilizarea remorcherelor la manevră, în cazul în care comandantul navei, după consultarea cu pilotul desemnat să-l asiste la manevră, hotărăște că poate executa manevra în deplină siguranță.

**b)** Dacă condițiile hidrometeorologice permit, navele prevăzute la art. 126 (2) lit. c), lit. d) și lit. e) din prezentul articol și care au dotările prevăzute la alineatul (3) lit. a) pot fi scutite de utilizarea la manevră a unui remorcher.

**c)** În cazurile prevăzute la 126 (3) a) și 126 (3) b), comandantul este obligat să informeze în prealabil VTS, sau, după caz, Căpitania de port.

**(4)** Scutirea prevăzută la alin. (3) lit. a) din prezentul articol, nu se aplică navelor care transportă produse petroliere sau mărfuri periculoase, altele decât navele port container, acestea fiind obligate să utilizeze la manevră cel puțin un remorcher.

**(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 VTS sau a căpitaniei de port, funcție de condițiile hidrometeorologice.

**(7)** Numărul de remorchere folosit la manevra de plecare de la punct geamanduri multiple (PGM) va fi stabilit de comandantul navei după consultarea cu pilotul desemnat să-l asiste la manevră, funcție de condițiile hidrometeorologice, cu informarea prealabilă a VTS sau a căpitaniei 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 sau cele care au două cârme și două elice în funcțiune, va fi stabilită de comandantul navei, după consultarea cu pilotul desemnat să-l asiste la manevră, funcție de condițiile hidrometeorologice, cu informarea prealabilă a VTS, sau după caz, a Căpitaniei de port.

**(9)** În condiții hidrometeorologice nefavorabile, necesarul de remorchere de manevră pentru porturile Midia și Mangalia, se stabilește de către comandantul navei și pilot, cu aprobarea Căpitanului Șef de Port și înștiințarea Administrației.

## **Secțiunea 1 - Pilotajul navelor**

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

(2) Fac excepție următoarele categorii de nave care arborează pavilion român: navele de supraveghere și control, navele tehnice portuare, navele de pescuit maritim costier, navele de agrement și ambarcațiunile sportive, navele aparținând autorităților guvernamentale române și navele militare.

(3) Tragerea pe parâme este considerată manevra 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 porturile Constanța (cu zonele Constanța și Midia) și Mangalia serviciul de pilotaj al navelor maritime și fluviomaritime se asigură de către administrație prin intermediul operatorilor economici specializați, autorizați în condițiile legii, iar începând cu data de 01.01.2021 acest serviciu va fi asigurat de administrație, conform OMTIC nr. 991/2020. **(va intra în vigoare la data încetării suspendării OMTIC 991/2020)**

(5) Pilotajul este permis la orice oră, ziua și noaptea. 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 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 sau debarcarea pilotului în condiții hidrometeorologice nefavorabile se poate face, cu aprobarea VTS sau a căpitaniei de port, la adăpostul digurilor.

(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 societatea de pilotaj.

(5) Formatul fișei cu schimbul de informații va fi înaintată spre avizare ANR de către fiecare companie de pilotaj autorizată.

**Art. 129. (1)** Solicitarea pilotului se face de către agentul navei prin buletinul de pilotaj.

(2) Piloții vor executa manevrele numai după înștiințarea operatorului portuar și a luării de către acesta a măsurilor necesare desfășurării în siguranță a manevrelor, inclusiv stabilirea poziției navei la cheu, prin semnale mobile vizibile atât ziua cât și noaptea.

(3) Aprobarea de începere precum și eventualele decalări ale manevrelor față de termenele de începere prevăzute vor fi date numai de 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 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 și administrației de către societățile de pilotaj care vor 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, alăturarea altor nave de navă în manevră.

**Art. 131. (1)** Manevra de sosire se consideră începută în momentul urcării pilotului la bordul navei și terminată odată cu efectuarea ultimei legături la cheu și acostarea navei în siguranță;

(2) Manevra de plecare se consideră începută odată cu molarea primei legături la cheu și terminată odată cu coborârea pilotului de la bordul navei sau punerea navei pe drum, dacă debarcarea pilotului este împiedicată de existența unor condiții deosebite.

- (3) Nava aflată în manevră va fi în permanentă legătură cu VTS sau, după caz, cu Căpitania de Port informând asupra începerii, condițiilor de derulare și finalizării manevrei, precum și asupra producerii oricărui eveniment petrecut în timpul manevrei.
- (4) Comandantul navei și pilotul sunt obligați să își furnizeze reciproc toate informațiile în vederea efectuării în siguranță a manevrei.
- (5) Pilotul nu va părăsi nava decât după aprobarea 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, 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)** Societățile de pilotaj au obligația de a asigura permanența serviciilor incluzând și veghea în canalele VHF de lucru.

(2) Societatea de pilotaj va ține o evidență strictă a manevrelor efectuate, în registrul de manevre, care 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 acest registru toate datele privind manevrele efectuate precum și observațiile lor asupra modului de desfășurare a acestora. Situațiile speciale (spre exemplu, punerea navei pe uscat în timpul manevrei, întârzierile nejustificate ale remorchereleor, pescaje declarate eronat etc.) vor fi comunicate administrației portuare și Căpitaniei de Port.

(4) Societatea de pilotaj este obligată să pună la dispoziția Autorității Navale Române și a administrației 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) oricărui încălcări ale regulilor de navigație, a oricărui 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) oricărui schimbări față de situația cunoscută în zona de control a traficului;

c) obiectelor scoase din apă la virarea ancorelor;

d) oricărui avarii produse sau 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 2 - Remorcajul navelor**

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

**Art. 135. (1)** Serviciul de remorcaj de manevră al navelor maritime și fluvio-maritime în porturile Constanța (cu zonele Constanța și Midia) și Mangalia se asigură de către administrație 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 remorcherelor corespunzătoare, cu documente și certificate valabile și este răspunzătoare de starea tehnică a acestora și de existența capacităților de remorcare comunicate navelor.

**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. Prezenta prevedere devine obligatorie pentru toți operatorii de remorcaj de manevră după 12 luni de la data intrării în vigoare a prezentului Regulamentului Portuar. După depășirea termenului de 12 luni nu va mai fi permisă la manevră folosirea remorcherelor care nu îndeplinesc această prevedere.

**Art. 137.** Navele maritime sau, după caz, remorcherelor participante la manevră care au în dotare parâme de remorcă au obligația de a le pune la dispoziție pentru desfășurarea în condiții de siguranță a manevrelor.

**Art. 138.** 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.

**Art. 139.** Remorcherelor vor părăsi nava numai după ce aceasta a fost acostată și legată în siguranță la cheu și numai cu acordul comandantului navei.

**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 - Servicii asigurate de către CN Administrația Porturilor Maritime SA**

#### **a. Preluarea deșeurilor menajere și a gunoiului**

**Art. 141. (1)** Administrația portuară organizează colectarea periodică a deșeurilor menajere și a gunoaielor de la nave și de la operatorii economici portuari.

(2) Preluarea deșeurilor menajere și a gunoiului se face de către operatori economici specializați pentru desfășurarea acestei activități în porturi, care au încheiat contracte cu administrația portuară pentru furnizarea acestui serviciu.

**Art. 142. (1)** Fiecare navă sosită în port este obligată să colecteze gunoiul în recipienti sau în saci de plastic, conform prevederilor Convenției MARPOL și altor dispoziții legale în vigoare și să le predea înainte plecării din port.

(2) Preluarea gunoiului de la nave se efectuează la un interval de 2 zile în sezonul cald (mai-octombrie) și de 4 zile în sezonul rece (noiembrie-aprilie). Plata serviciilor aferente se efectuează conform prevederilor art. 120 (2) lit. c) ale prezentului regulament.

(3) Nava este obligată să predea întreaga cantitate de gunoi existentă la bord echipei de salubritate ce se prezintă la navă în acest scop.

(4) Este interzisă amestecarea gunoiului cu deșeuri de natură toxică, radioactivă, explozivă sau alte asemenea materiale care pot dăuna vieții, mediului înconjurător sau pot produce accidente și avarii ale infrastructurii și

suprastructurii portuare. Navele vor asigura colectarea, sortarea, ambalarea și depozitarea deșeurilor de la bord conform prevederilor Convenției MARPOL, anexa 5.

(5) Este interzisă amplasarea în afara bordului a oricărui recipient destinat gunoiului sau deversarea acestora în radele sau acvatoriul porturilor.

**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.** Fac excepție de la prevederile articolului precedent navele aflate în carantină care se vor supune regimului instituit de autoritățile publice sanitare, navele militare și navele deținute de statul român și care sunt folosite numai pentru un serviciu guvernamental necomercial.

**Art. 145. (1)** Preluarea deșeurilor menajere și a gunoiului se face astfel:

· în zilele lucrătoare între orele 07:00 – 15:00;

· sâmbăta, duminica și în zilele nelucrătoare, între aceleași ore, numai de la navele care părăsesc portul în aceste zile.

(2) La navele a căror durată de staționare în port este sub 24 de ore, preluarea se poate face și în timpul nopții, la solicitarea expresă a agentului de navă.

(3) Comandantul navei este obligat să ia toate măsurile necesare pentru asigurarea accesului la bord a echipei de salubritate.

(4) Prestația este obligatorie indiferent de cantitatea de deșeuri menajere existente la bord în momentul prezentării echipei de salubritate.

(5) Navele vor confirma, prin semnătura persoanei responsabile și ștampila, prezentarea echipei de salubritate la bord, indiferent dacă au sau nu deșeuri menajere sau gunoi de predat.

**Art. 146. (1)** Neprezentarea echipei de salubritate la termenele stabilite la art.133, alin. (2) din prezentul regulament sau orice alte situații care împiedică predarea deșeurilor menajere vor fi comunicate de navă prin agentul său administrației pentru adoptarea măsurilor care se impun.

(2) Agentul navei are dreptul de a se adresa administrației pentru adoptarea unor măsuri corespunzătoare, în cazul în care nu se acționează pentru eliminarea imediată a cauzelor și a efectelor produse de neridicarea deșeurilor menajere și a gunoiului de la navă, conform programului.

**Art. 147. (1)** Este interzisă părăsirea portului de către nave care au deșeuri menajere la bord.

(2) Totuși, o navă 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 ca 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 art. 7 (2) ale OG nr. 20/2012 privind instalațiile portuare de preluare a deșeurilor generate de navă și a reziduurilor mărfii.

(3) Nava este obligată să facă dovada predării deșeurilor inclusiv a celor pentru ziua plecării, conform programului prevăzut la art. 133, alin. (2) din prezentul regulament sau, la solicitarea căpitaniei de port, să facă dovada că îndeplinește prevederile alin.2.

**Art. 148.** Incinerarea deșeurilor menajere în incinta porturilor este permisă numai la instalațiile administrației.

## **b. Dragajul și întreținerea acvatoriului portuar**

**Art. 149. (1)** 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.

(2) Lucrările în acvatoriile porturilor, inclusiv dragajele, se pot executa în condițiile legii, numai după autorizarea lor de către administrația portuară dată în conformitate cu planurile de întreținere și dezvoltare ale porturilor și după înștiințarea ANR sau a Căpitaniei de port, după caz, pentru începerea lucrărilor.

(3) Materialele rezultate din dragaje se depun ca material de umplutură în zone special destinate, stabilite de administrația portuară.



**(4)** 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 specializați în pilotaj 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 portuari specializați, în baza unui contract încheiat cu administrația portuară.

**Art. 153. (1)** Pentru realizarea acestei activități administrația portuară organizează licitații, în condițiile legii.

**(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 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.

### **c. 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 oricărui 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 oricărui persoane interesate;

**b)** să asigure identificarea, evaluarea și implementarea măsurilor de apărare împotriva incendiilor conform criteriilor stabilite;

**c)** 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;

- d)** 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;
- e)** să permită alimentarea cu apă a autospecialelor de intervenție în situații de urgență;
- f)** să întocmească, să actualizeze permanent și să transmită inspectoratului 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;
- g)** să elaboreze instrucțiunile de apărare împotriva incendiilor și să stabilească atribuțiile ce revin salariaților la locurile de muncă;
- h)** 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;
- i)** să asigure constituirea, în condițiile legii, cu avizul inspectoratului, a serviciului de urgență privat, precum și funcționarea acestuia conform reglementărilor în vigoare ori să încheie contract cu un alt serviciu de urgență voluntar sau privat, capabil să intervină operativ și eficace pentru stingerea incendiilor;
- j)** 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;
- k)** să asigure întocmirea și actualizarea planurilor de intervenție și condițiile pentru aplicarea acestora în orice moment;
- l)** să permită, la solicitare, accesul forțelor inspectoratului în unitatea sa în scop de recunoaștere, instruire sau de antrenament și să participe la exercițiile și aplicațiile tactice de intervenție organizate de acesta;
- m)** să asigure utilizarea, verificarea, întreținerea și repararea mijloacelor de apărare împotriva incendiilor cu personal atestat, conform instrucțiunilor furnizate de proiectant;
- n)** să asigure pregătirea și antrenarea serviciului de urgență privat pentru intervenție;
- o)** 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;
- p)** 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;
- r)** 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;
- s)** să utilizeze în unitatea sa numai mijloace tehnice de apărare împotriva incendiilor, certificate conform legii;
- t)** 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/zonile pe care le administrează/utilizează.

**(2)** Administrația portuară are obligația să asigure intervenția operativă pentru stingerea incendiilor, salvarea, acordarea primului ajutor și protecția persoanelor, la obiectivele terestre din sectoarele/zonile care nu se află în administrarea/folosința vreunui operator economic portuar.

**(3)** 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, 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/zonile 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.

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.

**(4)** În cazul unei situații de urgență se apelează numerele de urgență, iar dacă împrejurările permit, se staționează în zonă până la sosirea ajutoarelor. Nu se întreprind acțiuni care ar putea agrava situația existentă.

**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 la centrul VTS sau la căpitania 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 căpitania 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 căpitania de port.

#### **d. Prevenirea, combaterea poluării, salubritatea și depoluarea acvatoriului și teritoriului portuar**

**Art. 165. (1)** În porturi activitatea de control și prevenire a poluării apelor cauzată de nave este în sarcina A.N.R. Activitatea de salubritate, depoluare a acvatoriului și teritoriului portuar, precum și cea de montare de baraje antipoluante la navele care transportă hidrocarburi, revine CN APM SA.

**(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)** Administrația portuară elaborează planul de preluare și gestionare a reziduurilor de la nave, aprobat de autoritatea publică competentă pentru protecția mediului.

**(4)** Șantierelor navale, terminalele de petrol și operatorii instalațiilor de manipulare a hidrocarburilor sunt obligați să posede un plan propriu de intervenție pentru combaterea poluării cu hidrocarburi, avizat de A.N.R. și 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 economici portuari specializați în salubritatea porturilor vor folosi numai depozitele de gunoi autorizate în condițiile impuse de autoritatea de mediu competentă.

**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 recipientilor, 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.

**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, conform prevederilor art. 115, alin. (2) lit. f) din prezentul regulament.

**Art. 175.** Operațiunea de predare a apelor de santină sau a reziduurilor de hidrocarburi de către nave va fi certificată de administrația portuară prin eliberarea certificatului MARPOL.

**Art. 176. (1)** Predarea și preluarea balastului cu conținut de hidrocarburi și/sau a apelor de spălare a tancurilor petroliere este obligatorie și se face numai în terminalul petrolier la instalațiile specializate sau în zonele special amenajate.

**(2)** Operațiunile de predare vor fi înregistrate în jurnalul de hidrocarburi.

**Art. 177. (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. 178.** 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.

### **e. Distribuția de energie electrică și termică**

**Art. 179.** 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. 180.** 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.

### **f. Distribuția de apă, colectarea apelor menajere și pluviale, canalizarea portuară**

**Art. 181.** Distribuția de apă potabilă și colectarea apelor menajere și pluviale din porturi se face prin rețelele aflate în patrimoniul administrației.

**Art. 182.** Navele ce utilizează porturi sunt obligate să declare cantitățile de apă potabilă sau tehnică existente la bord, atât la intrarea cât și la ieșirea din port.

**Art. 183. (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. 184. (1)** Este interzisă orice conectare sau intervenție la rețelele de apă și de canalizare aparținând administrației sau distribuitorilor autorizați.

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

**(3)** Defecțiunile apărute la aceste rețele vor fi anunțate imediat administrației sau distribuitorilor care vor lua măsurile ce se impun pentru remedierea acestora.

**(4)** Intervențiile vor fi făcute numai de către personalul autorizat al administrației sau al distribuitorilor autorizați, pe baza solicitării operatorilor economici portuari.

**Art. 185. (1)** Furnizarea de apă la nave se poate face fie prin racordarea acestora la instalațiile de la cheu, fie prin distribuire cu salanda sau barja.

**(2)** 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.

**(3)** Administrația va asigura publicarea pe pagina oficială de internet a unei liste a 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 Administrație și informarea operatorului portuar care își desfășoară activitatea în dana respectivă. Comanda va fi transmisă către Dispeceratul de apă și va conține numele agenției, datele navei, dana propusă pentru acostare, data și ora de sosire/plecare, cantitatea de apă solicitată. Operatorul portuar nu va împiedica acostarea unității fluviale în dana specificată în vederea ambarcării de apă fără un motiv temeinic justificat.

## **g. 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 administrației care va solicita, după caz, aprobarea autorității de stat în domeniul transporturilor navale.

**(2)** În cazul în care proprietarul bunurilor 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 organizează și efectuează prin operatori economici specializați activitățile de construcție, întreținere și reparare a infrastructurii portuare și a suprastructurii portuare aflate în administrarea sau în proprietatea sa în conformitate cu planurile de dezvoltare și întreținere a porturilor în vederea asigurării condițiilor necesare pentru desfășurarea normală a activităților portuare, în condițiile legii.

**(2)** Înainte de începerea lucrărilor, executantul este obligat să obțină toate avizele necesare, conform legii.

**(3)** Operatorii economici portuari care au obținut dreptul de a executa asemenea lucrări sunt obligați să respecte condițiile din avizul administrației.

**(4)** 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.

**Art. 188.** Operatorii economici portuari sunt obligați ca pe toată perioada folosirii infrastructurii și suprastructurii portuare să respecte condițiile tehnice de exploatare a acestora, sarcinile maxime admisibile stabilite pentru elementele de construcție și să păstreze în bună stare bunurile încredințate.

**Art. 189.** Administrația portuară impune operatorilor economici portuari care au patrimoniu propriu în interiorul porturilor să execute lucrări de întreținere sau reparare a acestora dacă constată că, prin neexecutarea lor, se pune în pericol activitatea în port, infrastructura portuară sau mediul înconjurător.

**Art. 190.** Operatorii economici care utilizează bunuri imobile domeniu public și bunuri imobile proprietatea privată a Administrației 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 Administrația, precum și instalațiile (electrice, sanitare, de încălzire și sau răcire, etc.)

b) să nu efectueze lucrări autonome asupra bunului; în eventualitatea în care intenționează să efectueze lucrări (necesare/utile/voluptuare) asupra bunului, este obligat să obțină acordul scris, prealabil al Administrației;

c) să obțină și să păstreze valabile, pe cheltuiala și riscul propriu, orice avize și autorizații necesare pentru desfășurarea activităților sale;

d) să nu blocheze accesul la utilități și/sau la căile de acces portuare. În caz contrar, în situația blocării căilor de acces spre/dinspre bun și/sau în cazul împiedicării desfășurării activităților celorlalți operatori, este obligat la plata contravalorii costurilor determinate de această situație;

e) să asigure și să întrețină în permanență curățenia bunului precum și a spațiilor de folosință comune care deservesc bunul, sens în care va asigura colectarea deșeurilor în recipiente corespunzătoare, amplasate în spații special amenajate și va sorta deșeurile la locurile de producere în componente reciclabile și nereciclabile. În vederea aducerii la îndeplinire a acestei obligații, chiriașul are obligația încheierii unui contract cu o societate comercială autorizată să asigure salubritatea în port;

f) să nu depoziteze orice tipuri de deșeuri direct pe sol sau pe infrastructura portuară, sens în care va contracta cu o societate autorizată serviciile de preluare a deșeurilor;

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, 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, 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 singur răspunzător pentru asigurarea protecției și a pazei bunului utilizat, a personalului său și a persoanelor și bunurilor introduse în perimetrul acestuia. Administrația nu va fi ținută răspunzătoare pentru pierderile sau daunele cauzate prin neîndeplinirea acestei obligații de către operatorul economic.

## **Secțiunea 2 - Alte servicii prestate în porturi**

### **a. Manipularea și depozitarea mărfurilor**

**Art. 191. (1)** În cazul mărfurilor agabaritice sau a celor periculoase cererea de accept va fi transmisă și administrației. 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 caror 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.

### **b. Legarea și dezlegarea navelor**

**Art. 192. (1)** Legarea și dezlegarea navelor maritime se efectuează numai de către societăți autorizate și numai în zona prevăzută în autorizație.

**(2)** Fac excepție 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. La aceste categorii de nave legarea-dezlegarea se poate face de către personalul de specialitate din cadrul echipajelor navelor.

**Art. 193.** Legarea navelor este permisă numai la dotările portuare care au această destinație.

**Art. 194. (1)** Navele 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.

**(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. 195.** Echipele de legători execută dispozițiile primite de la comandantul navei care răspunde de legarea în siguranță a acesteia.

**Art. 196.** Echipele de legători vor părăsi dana de acostare numai după ce nava a fost legată în siguranță și numai cu aprobarea comandantului navei.

### c. Agenturarea navelor

**Art. 197.** Agenturarea navelor se efectuează numai de către agentul navei, persoană juridică română care își desfășoară activitatea în conformitate cu legislația în vigoare și care posedă o autorizație pentru prestarea acestor servicii.

**Art. 198. (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 asistența 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 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. 199.** 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 legătura cu escaleta navei și operarea mărfurilor, informații despre existența transfulgilor dacă este cazul;

b) obținerea, înainte de sosirea navei, a acceptului căpitaniei de port și administrației 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 copie după listele de echipaj, pasageri, a permiselor de acces (unde este cazul), avizate de poliția de frontieră în vederea accesului la uscat;

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, 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 navă, comandant, proprietar sau operator de navă în timpul escalei în porturi, în baza contractelor existente între agent și terți precum și în baza comenzilor ferme prezentate la terți de către agent.

**Art. 200.** Pentru serviciile de agenturare prestate, agentul percepe tarife stabilite prin negociere directă cu proprietarul sau operatorul navei.

### d. Aprovizionarea navelor

**Art. 201.** 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. 202.** 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.

### **e. Repararea și întreținerea navelor**

**Art. 203.** Repararea și întreținerea navelor în afara șantiierelor navale sau atelierelor specializate se face numai cu aprobarea căpitaniei de port.

**Art. 204. (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 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 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. 205. (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. 203 alin. (2) și (3) din prezentul regulament.

**Art. 206. (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 apelor murdare rezultate în urma efectuării operațiunilor menționate anterior.

**(2)** Preluarea deșeurilor sau materialelor auxiliare rezultate de la operarea navei și activitățile menționate la alin. (1) se vor efectua, 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 acestuia sau agentului navei și cu informarea prealabilă a căpitaniei de port.

**Art. 207. (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 șantiere/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. 208. (1)** Pentru lucrările la care se folosesc instalații cu flacără deschisă sau lucrări care pot provoca scânteii, efectuate în afara șantiierelor 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. 209.** Pentru execuția lucrărilor la bordul navelor, angajații prestatorului trebuie să posede legitimații de urcare la bord valabile, vizate de Autoritatea Navală Română și eliberate de Direcția Poliției de Frontieră Constanța.

**Art. 210.** 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. 211.** 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. 212.** Probele de cheu se vor face numai cu acordul prealabil al administrației și aprobarea căpitaniei de port.

**Art. 213.** Executantul lucrărilor de reparații este obligat să asigure curățarea locurilor de muncă și eliminarea oricăror deșeuri produse ca urmare a activității sale.

**Art. 214.** 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. 215.** 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.

## **f. Bunkerajul navelor**

**Art. 216. (1)** În porturi bunkerajul se face numai cu aprobarea și sub supravegherea căpitaniei de port de către operatori economici specializați. Combustibilii livrați trebuie să îndeplinească cerințele prevăzute de normele legale în materie.

**Art. 217.** Navele care fac bunkerajul se vor supune regulilor specifice privind transferul de produse petroliere în zonele respective.

**Art. 218. (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 toata 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. 219.** 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. 220.** Reprezentanții autorizați ai operatorilor economici portuari care execută activitatea de bunkeraj trebuie să posede documentele necesare care să ateste parametri tehnici și calitativi ai combustibilului livrat, cantitățile de combustibil livrate, numele navei alimentate și dana la care s-a făcut operațiunea.

## **g. Servicii de telecomunicații**

**Art. 221. (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 au obținut o autorizație sau un permis de lucru în port.

**Art. 222. (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. 223.** Porturile deschise traficului internațional, cu platformele, imobilele și instalațiile aferente reprezintă, în conformitate cu art 4 (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. 224. (1)** Drumurile aflate în 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 Serviciului de Poliție Transporturi Maritime Constanța, sistemul de semnalizare și dirijare a circulației rutiere pe teritoriile porturilor, asigură întreținerea acestuia, a parcărilor 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. 225. (1)** Accesul persoanelor fizice în porturi este permis numai pe la porțile stabilite de administrația portuară pentru acces pietonal, care au organizată paza 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. 226. (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 va stabili criterii stricte pentru acordarea permiselor de acces pentru autovehiculele proprietate personală și va limita accesul acestor autoturisme la minim.

**Art. 227. (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 pentru autovehicule pe durată determinată, se obțin în urma aprobării de către administrația portuară a solicitărilor scrise ale persoanelor juridice autorizate care desfășoară activități în incinta porturilor.

(3) Autovehiculele care transportă marfă vor utiliza porțile stabilite de administrația portuară pentru categoria și tipul acestora.

(4) Serviciul de taximetrie în port se efectuează numai pe baza licenței/permisului de lucru în port acordat de administrația portuară.

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

**Art. 228.** Utilizatorii căilor rutiere din interiorul porturilor sunt obligați să se conformeze dispozițiilor și instrucțiunilor lucrătorilor Direcției Poliției de Frontieră Constanța, Serviciului de Poliție Transporturi Maritime Constanța aflați în exercițiul funcțiunii, reprezentanților administrației și agenților de pază de la porțile de acces.

**Art. 229. (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 refuza 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. 230. (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. 231. (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 amenzile dispuse de Serviciul de Poliție Transporturi Maritime Constanța, 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. 232.** Orice persoană implicată într-un accident sau care observă un asemenea fapt este obligată să anunțe de urgență Serviciul de Poliție Transporturi Maritime Constanța și administrația portuară.

**Art. 233.** 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. 234. (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. 235. (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. 236. (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 al porturilor comerciale.

**(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 2 - Identificarea, accesul și controlul persoanelor, vehiculelor și mărfurilor în porturi** **Identificarea, accesul și controlul persoanelor**

**Art. 237.** 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. 238. (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. 239.** Persoanelor care intră temporar în port li se vor distribui la porțile de intrare în port carduri de acces în port pe care acestea sunt obligate să le prezinte la solicitarea organelor cu atribuțiuni de control în port.

**Art. 240. (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. 236 și va compara persoana cu fotografia din document pentru identificare.

**(4)** Personalul cu atribuțiuni de control de la porțile de acces, patrurile mobile sau reprezentanții administrației au dreptul să legitimeze 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. 241.** Pentru accesul în port sunt aplicabile următoarele prevederi:

### **A. Salariații societăților comerciale cu activitate permanentă în port:**

**(1)** Toti salariații societăților comerciale cu activitate permanentă în port trebuie să prezinte o legitimație de serviciu valabilă la data accesului, eliberată de către CN APM SA, la solicitarea societăților comerciale ai căror salariați sunt.

**(2)** 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. 236 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.

**(3)** Societățile comerciale au obligația de a recupera legitimațiile de serviciu ale persoanelor care și-au încetat activitatea în cadrul lor și de a le returna CN APM SA.

(4) În cazurile excepționale în care nu s-au putut recupera legitimațiile de serviciu sau în cazul pierderii acestora, societățile comerciale respective vor comunica imediat către CN APM SA necesitatea revocării accesului.

(5) 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.

(6) 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.

#### **B. Vizitatorii (personalul societăților care au interese comerciale în port)**

(1) La intrarea în port vizitatorii trebuie să prezinte un document de identificare valabil, cu fotografie, din categoria celor prevăzute la art. 236 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.

(2) Vizitatorilor români li se va elibera de către personalul cu atribuțiuni de control de la porțile de acces în port al societății cu care administrația portuară are contractate serviciile de pază, după identificare, un card de acces în port.

(3) 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.

(4) Vizitatorii străini au dreptul de acces în portul Constanța numai pe la porțile stabilite de comun acord de administrația portului și poliția de frontieră.

(5) 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.

(6) Pe toată perioada cât se află în port vizitatorii trebuie să posede cardul de acces în port și un document de identificare valabil, din categoria celor prevăzute la art. 236 pe care să îl prezinte ori de câte ori le va fi cerut de personalul cu atribuțiuni de control sau de reprezentanții administrației.

(7) 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.

(8) 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.

#### **C. Soferii vehiculelor, mecanicii de locomotive, însoțitorii mărfurilor și pasagerii vehiculelor**

(1) La intrarea în port toți soferii 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. 236, 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. 236, valabil, cu fotografie, pe care să îl prezinte, dacă acesta le va fi cerut, personalului cu atribuțiuni de control sau împuterniciților administrației.

(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.

#### **D. Vizitatorii ocazionali (toate persoanele neincluse în alte categorii)**

(1) Înainte de intrarea în port toți vizitatorii ocazionali trebuie să prezinte un document de identificare din categoria celor prevăzute la art. 236, valabil, cu fotografie. După identificare și stabilirea legitimității prezenței lor în port vizitatorii ocazionali vor primi un card de acces 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 posedă biletul de acces în port și un document de identificare din categoria celor prevăzute la art. 236, valabil, cu fotografie, pe care să le poată prezenta, dacă acestea le vor fi cerute, personalului cu atribuțiuni de control sau împuterniciților administrației.

(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 îngrădit și păzit, special destinat acestui scop, conform indicatoarelor montate de-a lungul traseului și se vor conforma instrucțiunilor personalului cu atribuțiuni de control.

#### **E. Reprezentanții autorităților și organismelor guvernamentale, ziaristii acreditați**

(1) Reprezentanților autorităților și 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 ziaristii 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.

#### **F. Membrii echipajelor și pasagerii navelor acostate în port**

(1) Membrii echipajelor navelor și pasagerilor li se permite intrarea și ieșirea din port numai pe la porțile stabilite de comun acord de administrația portului și poliția de frontieră, iar agenții navelor vor informa comandanții navelor și vor transmite copii după listele de echipaj vizate de poliția de frontieră la porturile respective.

(2) Membrii echipajelor navelor acostate în port și pasagerii navelor vor putea intra sau ieși din port numai după o identificare prealabilă efectuată de personalul Poliției de Frontieră pe timpul controlului de sosire.

(3) Agenții navelor vor furniza personalului care deservește porțile de acces stabilite precum și porțile de acces în porturile Mangalia și zona Midia fotocopii după listele echipajelor și ale pasagerilor navelor acostate în port, imediat după primirea acestora de la nave și le vor retrage de la porți după plecarea acestora. Agenții navelor vor transmite de asemenea și notificările necesare privind orice schimbare în echipajele navelor sau a pasagerilor pe perioada staționării navelor respective în porturi.

(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 nr. 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).

**Art. 242.** 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. 243.** 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. 244.** 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 sedere 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. 245.** 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. 246.** 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.247.** Accesul auto în port se face în conformitate cu Regulamentul de acordare a permiselor de acces în port, elaborat și aprobat de Administrație.

**Art. 248.** Orice vehicul care intră în port și care nu posedă un permis de acces în port, cu excepția vehiculelor 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. 249.** Toate vehiculele 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. 250.** 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 vehiculelor.

**Art. 251.** După identificarea șoferului și a însoțitorilor mărfii, controlul documentelor de transport, identificarea vehiculului, a mărfurilor transportate și plata accesului în port, personalul cu atribuții de control de la poarta de acces va înmâna șoferului vehiculului originalul documentului de plată.

**Art. 252.** 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 vehiculului și al mărfurilor.

**Art. 253. (1)** Personalul patrulelor mobile, reprezentanții administrației sau personalul cu atribuții de control pot să oprească, în vederea controlului, orice vehicul aflat în interiorul portului.

**(2)** Vehiculele 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 vehicule în port va fi interzis.



**Art. 254. (1)** Parcarea autovehiculelor în port este permisă numai în locurile de parcare special destinate acestui scop pentru categoria respectivă de vehicule sau, dacă acestea nu există, numai în locuri unde nu este împiedicată activitatea și circulația normală în zona respectivă.

**(2)** Este strict interzisă staționarea vehiculelor 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 vehiculelor 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. 255.** 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 vehiculele 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. 256. (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, însoțitorii 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 însoțitorii mărfurilor declară că au legătură cu marfa transportată și confirmarea de către acestea a necesității intrării vehiculului și mărfurilor în port.

**Art. 257. (1)** 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 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. 258.** 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. 259. (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, slinguire, însăcuire 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 CN APM SA Constanța 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 alineatul (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.

**Art. 260. (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 înscrși 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. 261.** 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. 262.** 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. 263.** Toate instalațiile și utilajele portuare și cele ale navelor trebuie să posedă documente valabile care să ateste starea tehnică corespunzătoare a acestora.

**Art. 264** 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 IS CIR.

**Art. 265** 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 IS CIR.

## **CAPITOLUL IX CONTROLUL ȘI SANCTIUNILE APLICABILE ÎN PORTURI**

**Art. 266.** În porturi, în funcție de specificul activităților desfășurate, agenți constatatori aparținând instituțiilor desemnate efectuează controale și aplică sancțiuni, în conformitate cu prevederile legale.

**Art. 267.** 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 R și HG nr. 876/2007.

**Art. 268.** 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 R.

**Art. 269.** Constituie contravenții la regimul zonelor libere faptele cuprinse în Legea 84/1992 privind regimul zonelor libere, cu modificările și completările ulterioare.

**Art. 270.** Constatarea contravențiilor și aplicarea sancțiunilor se fac, în conformitate cu dispozițiile cuprinse în Legea 84/1992, de către împuterniciții administrației.

**Art. 271. (1)** 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. 272.** 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. 273. (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. 274. (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 desfășurarea activității lor.

(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. 275. (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. 276. (1)** Regulamentul de exploatare a porturilor este întocmit în conformitate cu dispozițiile Ordinului Ministerului Transporturilor nr. 636/2010 și intră în vigoare după avizarea lui conform legii.

(2) Administrația va pune prezentul Regulament la dispoziția celor interesați în mod nediscriminatoriu.

(3) Ca urmare a aderării României la Convenția internațională care influențează prevederile prezentului Regulament sau a situațiilor care impun modificarea și completarea acestuia, Administrația elaborează completările și modificările corespunzătoare și le propune spre aprobare Ministerului Transporturilor.

La data intrării în vigoare a prezentului Regulament se abrogă orice dispoziții contrare.