

EXPUNERE DE MOTIVE

Activitățile de transport naval sunt însoțite de un important factor de risc și cu toate măsurile tehnico - organizatorice și manageriale luate de companiile de navigație și de autorități, accidentele navale se produc cu consecințe însemnate, dintre care cele mai importante sunt pierderile de vieți omenești, pierderile materiale sau afectarea mediului marin prin poluare.

Evenimentele care se produc impun necesitatea unor intervenții rapide și de amploare care să conducă la reducerea la minimum a pierderilor materiale și la salvarea vieților omenești aflate în pericol.

Organizația Maritimă Internațională (IMO) ca agenție specializată a Organizației Națiunilor Unite, înființată în 1948, a adoptat o serie de instrumente internaționale care au creat cadrul juridic corespunzător organizării și funcționării activităților de intervenție pentru salvare sau în caz de poluare. Locul central al preocupărilor acestui organism internațional îl ocupă ocrotirea vieții omenești pe mare și prevenirea poluării marine.

România a devenit membru al acestei Organizații prin Decretul Consiliului de Stat nr.114/1965 cu privire la aderarea Republicii Populare România la Convenția privind crearea Organizației Maritime Consultative Interguvernamentale încheiată la Geneva la 6 martie 1948.

Principala Convenție adoptată de Organizația Maritimă Internațională este Convenția internațională pentru ocrotirea vieții omenești pe mare – SOLAS 1974 care, printre altele, prevede:

„Fiecare guvern contractant se angajează să ia toate măsurile necesare pentru a asigura supravegherea coastelor și salvarea navelor aflate în pericol aproape de coastă. Aceste măsuri trebuie să includă instalarea, utilizarea și întreținerea unor echipamente de siguranță maritimă considerate necesare și realizabile, ținând cont și de intensitatea traficului maritim și de pericole de navigație și trebuie să furnizeze, pe cât posibil, mijloace adecvate pentru reperarea și salvarea persoanelor aflate în pericol”.

România a ratificat această convenție prin Decretul Consiliului de Stat nr.80/1979.

În cadrul IMO au fost adoptate și alte convenții care abordează acest subiect și anume:

1. Convenția internațională din 1979 privind căutarea și salvarea pe mare, adoptată la Hamburg la 27 aprilie 1979, în cadrul conferinței internaționale privind căutarea și salvarea pe mare (Hamburg, 9 - 27 aprilie 1979), la care România a aderat prin Ordonanța Guvernului nr.115/1998, aprobată cu modificări prin Legea nr.31/1999;

2. Convenția internațională privind salvarea, adoptată la Londra la 28 aprilie 1989, (SALVAGE 1989), la care România a aderat prin Ordonanța Guvernului nr.110/2000, aprobată prin Legea nr.135/2001. Această convenție stabilește că statele prezente recunosc dorința de stabilire a unor reguli internaționale privind operațiunile de salvare, ținând cont de dezvoltările substanțiale, în special de preocuparea crescândă pentru protecția mediului înconjurător. Prin această convenție se demonstrează contribuția majoră pe care operațiunile de salvare eficiente și rapide le pot aduce siguranței navelor și altor bunuri aflate în pericol, precum și protecției mediului înconjurător.

În paralel cu intervenția pentru salvare, IMO tratează și problematica legată de prevenirea și intervenția în caz de poluare marină. Pe această linie a fost adoptată Convenția internațională pentru prevenirea poluării de către nave MARPOL 73/78 la care România a aderat prin Legea nr.6/1993 și Convenția internațională privind pregătirea, răspunsul și cooperarea în caz de poluare cu hidrocarburi OPRC 90 la care România a aderat prin Ordonanța Guvernului nr.14/2000 aprobată prin Legea nr.160/2000.

În zona Mării Negre s-a stabilit o politică regională de cooperare între statele riverane materializată prin Acordul de cooperare privind activitatea de căutare și salvare pe mare dintre statele riverane Mării Negre, semnat la Ankara la 27 noiembrie 1998 și ratificat de România prin Ordonanța de urgență a Guvernului nr.182/2000, aprobată prin Legea nr.107/2001.

În domeniul intervenției în caz de poluare, IMO a întocmit proiectul unui Plan regional de contingență pentru combaterea poluării cu petrol a Mării Negre. Proiectul acestui plan a fost finalizat la nivel de experți în cadrul a două întâlniri și urmează să fie ratificat de către țările riverane Mării Negre. De altfel, problema poluării în Marea Neagră se regăsește și în Convenția privind protecția Mării Negre împotriva poluării semnată la București la 21 aprilie 1992 și pe care România a ratificat-o prin Legea nr.98/1992. Cadrul legislativ național este completat de Ordonanța Guvernului nr.42/1997 privind navigația civilă, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr.412/2002 cu modificările și completările ulterioare, care la capitolul IV Activități efectuate cu mijloace de transport naval, secțiunea a 2-a, obligația de asistență și salvare transpune în legislația națională prevederile Convențiilor internaționale aplicabile.

Activitatea de căutare și salvare a vieților omenești se efectuează gratuit de către statul român în conformitate cu prevederile acordurilor și convențiilor internaționale la care România este parte, pentru orice persoană, indiferent de naționalitatea acesteia.

Fondurile necesare pentru achiziționarea și întreținerea navelor, a echipamentelor și instalațiilor utilizate la căutarea și salvarea vieților omenești de către instituțiile publice, regiile autonome sau companiile naționale aflate sub autoritatea sau în subordinea ministerului, după caz, se asigură din alocații de la bugetul de stat pentru cheltuieli de capital și din subvenții, în limita sumelor prevăzute cu această destinație în bugetul ministerului.

Tot în cadrul acestei secțiuni este reglementată și activitatea în caz de poluare. Această activitate este precizată detaliat în Planul național de pregătire, răspuns și cooperare în caz de poluare marină cu hidrocarburi aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.1593/2002.

În anul 1999, Comisia Europeană a inițiat programul twinning pentru România, privind siguranța navigației și protecția mediului marin. În cadrul programului de twinning Administrațiile Maritime Suedeză și Spaniolă au verificat modul de implementare în legislația națională a convențiilor internaționale referitoare la siguranța maritimă, prevenirea și combaterea poluării marine.

În urma analizelor efectuate în cadrul acestui program twinning s-au făcut recomandări în ceea ce privește dotarea cu echipamente SAR (Search and Rescue) și OPRC (Oil Pollution Preparedness, Response and Co - ordination) în cadrul programului PHARE 2001 - Proiectul RO - 0107.12 „Îmbunătățirea siguranței maritime și a căilor navigabile și consolidarea instituțională în domeniul administrației maritime”.

În același timp, prin proiectul twinning RO 99/IB/-TRB-01 au fost recomandate și s-au achiziționat următoarele dotări de strictă necesitate :

- 2 buc. nave SAR;
- 3000 ml baraj antipoluare în port;
- 5000 ml baraj antipoluare în mare deschisă;
- sistem MRCC (Centru de coordonare a căutării și salvare pe mare);
- 3 buc. șalupe rapide salvare și lansare baraj antipoluare;
- 2 pompe skimmer 130 mc/h;
- 5 pompe skimmer 10-20 mc/h;
- 10 tancuri portabile stocare hidrocarburi (25t/buc).

În momentul de față, în România sarcina realizării intervențiilor de salvare pe mare, căutare și salvare a vieților omenești și intervenție în caz de poluare este îndeplinită de Grupul de Intervenție și Salvare Navală Constanța, denumit în continuare G.I.S.N.

G.I.S.N. este o instituție publică care în conformitate cu Hotărârea Guvernului nr.740/2003 privind organizarea și funcționarea Ministerului Transporturilor, Construcțiilor și Turismului funcționează ca instituție publică în subordinea Ministerului Transporturilor, Construcțiilor și Turismului.

G.I.S.N. s-a înființat pe baza prevederilor Hotărârii Guvernului nr.494/1990 ca instituție bugetară în subordinea Ministerului Transporturilor prin desprinderea din cadrul Întreprinderii de Exploatare Portuară Constanța având ca obiect de activitate:

- efectuarea operațiunilor de căutare, asistență și salvare maritimă și fluvială;
- stingerea incendiilor la navele și instalațiile plutitoare aflate în porturile maritime sau pe mare;
- dezeșuarea navelor și epavelor;
- ranfluarea navelor și epavelor;
- controlul pentru prevenirea poluării;

- protecția mediului în porturile maritime - fluviale sau pe mare și în apele teritoriale ale României.

Prevederile Hotărârii Guvernului nr.494/1990 au fost abrogate prin Hotărârea Guvernului nr.735/1997, dar statutul de instituție publică în subordinea Ministerului Transporturilor a G.I.S.N. a rămas neschimbat. G.I.S.N. este menționat ca instituție publică în subordinea Ministerului Transporturilor prin următoarele acte normative privind funcționarea și organizarea Ministerului Transporturilor: Hotărârea Guvernului nr.963/1990, Hotărârea Guvernului nr.426/1991, Hotărârea Guvernului nr.798/1992, Hotărârea Guvernului nr.452/1994, Hotărârea Guvernului nr.44/1997, Hotărârea Guvernului nr.263/1999, Hotărârea Guvernului nr.3/2001, Hotărârea Guvernului nr.606/2003, Hotărârea Guvernului nr.740/2003. Aceste acte normative nu au avut în structură și Regulamentul de funcționare și organizare, fapt care impune crearea unui nou cadru legislativ care să permită organizarea acestei instituții publice și care să țină seama de modificările care s-au produs prin intrarea în vigoare a prevederilor instrumentelor internaționale menționate mai sus.

După evenimentele de la 11 septembrie 2001, Organizația Maritimă Internațională a luat în considerare riscurile care pot apare ca urmare a actelor de terorism îndreptate asupra navelor și facilităților portuare, drept pentru care a fost elaborat Codul Internațional pentru securitatea navei și a facilităților portuare (Cod ISPS).

În anul 2003, a fost adoptată Ordonanța de Urgență a Guvernului nr.80/2003 pentru acceptarea de către România a unor amendamente la anexa Convenției internaționale pentru ocrotirea vieții omenești pe mare și a Codului internațional pentru securitatea navelor și a facilităților portuare, adoptate la Conferința Organizației Maritime Internaționale, la Londra în perioada 9-13 decembrie 2002, inițiată de Ministerul Transporturilor, Construcțiilor și Turismului și publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr.684 din 29 septembrie 2003.

Drept consecință a adoptării acestui act normativ G.I.S.N. primește însărcinări noi în activitatea de control a corpului navelor și infrastructurii portuare în vederea prevenirii actelor teroriste asupra acestora în porturile și pe căile navigabile românești.

Activitatea de prevenire și luptă împotriva terorismului impune de asemenea efectuarea de inspecții subacvatice la infrastructura portuară și la corpul imers al navelor ceea ce conduce la necesitatea organizării acestei activități.

Pentru îndeplinirea sarcinilor menționate mai sus actualul sistem de organizare și funcționare al G.I.S.N. trebuie modificat și reorganizat pentru a face față necesităților dar și standardelor europene în domeniu.

Trebuie organizate și dimensionate corespunzător servicii speciale de căutare și salvare, servicii de prevenire a actelor teroriste, cu oameni antrenați în poligoane speciale. De asemenea trebuie redimensionate serviciile tehnice în cadrul Grupului de Intervenții și Salvare Navală.

Având în vedere cele de mai sus, Grupul de Intervenții și Salvare Navală trebuie reorganizat ca o Agenție Română de Intervenții și Salvare Navală (ARISN), instituție publică care să asigure servicii calitative atât pentru navele care operează în apele teritoriale românești dar și pentru navele aflate în tranzit în zona Mării Negre. Această instituție publică urmează să funcționeze în Portul Constanța, dana 2-3 din bazinul portuar, pentru sediul administrativ, și dana 78 pentru acostare nave, poligon de instrucție, magazii, ateliere.

În principal, Agenția Română de Intervenții și Salvare Navală Constanța, va avea următorul obiect de activitate :

- a) efectuarea operațiunilor de căutare, asistență și salvare maritimă și fluvială ;
- b) dezechetarea, ranfluarea navelor și epavelor ;
- c) intervenții pentru prevenirea, combaterea poluării și protecția mediului în porturi, în mare deschisă, în apele teritoriale ale României, pe canale navigabile interioare ;
- d) prestații cu utilaje proprii, remorcaje interne și internaționale, lucrări necesare la nave pentru siguranța și securitatea navigației ;
- e) prestații de scafandrierie ;
- f) asigurarea desfășurării în siguranță a activității de turism, agrement și sporturi nautice care se desfășoară în marea teritorială;
- g) participarea la acțiunile de prevenire a actelor teroriste în conformitate cu prevederile codului ISPS.

Dimensionarea numărului de personal se va stabili prin Hotărâre de Guvern. Perfecționarea personalului se va face prin rețeaua de perfecționare a Ministerului Transporturilor, Construcțiilor și Turismului, respectiv a Centrului Român de Pregătire și Perfecționare a Personalului din Transporturi Navale, CERONAV – Constanța, precum și în cadrul unor programe stabilite prin cooperările cu societăți specializate din străinătate.

Având în vedere situația prezentată mai sus pentru astfel de acțiuni, se propun următoarele măsuri:

1. Înființarea - AGENȚIEI ROMÂNE DE INTERVENȚII ȘI SALVARE NAVALĂ Constanța în subordinea Ministerului Transporturilor, Construcțiilor și Turismului, prin reorganizarea Grupului de Intervenții și Salvare Navală Constanța.

2. Agenția Română de Intervenții și Salvare Navală Constanța să funcționeze în portul Constanța în dana 78, pentru sediul principal și un alt sediu, în dana 2-3 pentru acostare nave, poligon de instrucție, magazii, ateliere.

3. Personalul tehnico-administrativ, personalul de instruire și coordonare precum și personalul navigant și de intervenție să fie dimensionat corespunzător noilor dotări și să fie încadrat conform legislației. De asemenea, acesta trebuie să beneficieze de sporuri și drepturi corespunzătoare funcțiilor deținute și activităților prestate, inclusiv de drepturile rezultate din acțiunile de salvare.

4. ARISN va lucra în regim de alertă permanentă.

Față de cele prezentate, a fost elaborat proiectul de Lege alăturat, în vederea aprobării Ordonanței Guvernului privind înființarea, organizarea și funcționarea Agenției Române de Intervenții și Salvare Navală – ARINS, pe care îl supunem Parlamentului spre adoptare, în temeiul art.1 pct.II poz.27 din Legea nr.559/2003 privind abilitarea Guvernului de a emite ordonanțe.



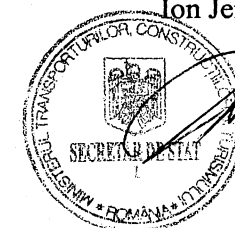
PRIM MINISTRU



ADRIAN NĂSTASE

MINISTERUL TRANSPORTURILOR, CONSTRUCTIILOR SI TURISMULUI
GRUPUL DE INTERVENTII SI SALVARE NAVALA CONSTANTA

VIZAT
DGTN – MTCT
DIRECTOR GENERAL
Ion Jercan



FISA FINANCIARA

Ordonanta de Guvern privind infiintarea Agentiei Romane pentru Interventii si Salvare Navala – ARISN

Nr. crt.	Nr. indicatori care fac obiectul prevederilor proiectului de lege	Influenta valorica pe ani lei/luna/indicator	Influenta financiara pe ani – mii lei -	Intervalul de timp	Indice de inflatie prognozat %	Necesar de fonduri estimat – mii lei -	Suportat din venituri proprii -mii lei-	Suportat din alocatii bugetare – mii lei -
1	Venituri totale	6133509	30000000	2004	9	73602103	30000000	43602103
	Cheltuieli totale		73602103					
	Diferenta Influenta		-43602103					
2	Venituri totale	6562854	32100000	2005	7	78754250	32100000	46654250
	Cheltuieli totale		78754250					
	Diferenta Influenta		-46654250					
3	Venituri totale	6825368	33384000	2006	4	81904420	33384000	48520420
	Cheltuieli totale		81904420					
	Diferenta Influenta		-48520420					
4	Venituri totale	7030129	34385520	2007	3	84361553	34385520	49976033
	Cheltuieli totale		84361553					
	Diferenta Influenta		-49976033					
5	Venituri totale	7241033	35417086	2008	3	86892399	35417086	51475313
	Cheltuieli totale		86892399					
	Diferenta Influenta		-51475313					