



GUVERNUL REPUBLICII MOLDOVA

HOTĂRÂRE nr. _____

din _____ 2023

Chișinău

**pentru aprobarea Regulamentului-cadru cu privire la respectarea obligațiilor
statului port**

În temeiul art. 6¹ alin. (4) lit. a) din Codul navigației maritime comerciale al Republicii Moldova, aprobat prin Legea nr.599/1999 (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2001, nr.1-4, art.2), cu modificările ulterioare, Guvernul

HOTĂRĂȘTE:

1. Se aprobă Regulamentul-cadru cu privire la respectarea obligațiilor statului port (se anexează).

2. Criteriile minime de angajare a inspectorilor pentru controlul statului port, în continuare ICSP (conform anexei nr. 11 la Regulament), se aplică după 12 luni de la intrarea în vigoare a prezentei hotărâri. În perioada de tranziție, funcțiile de ICSP se vor exercita de către inspectorii din cadrul Agenției Navale a Republicii Moldova, în calitate de autoritate competentă.

3. Controlul asupra executării prezentei hotărâri se pune în sarcina Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale.

Prim-ministru

Dorin RECEAN

Contrasemnează:

Ministrul infrastructurii
și dezvoltării regionale

Andrei SPÎNU

REGULAMENTUL-cadru cu privire la respectarea obligațiilor statului port

Prezentul Regulament transpune parțial articolele 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 14a, 15, 16, 17, 18, 18a, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 34 și Anexele I, II, III, IV, V, VI, VII, VIII, IX, X, XI, XII, XIII, XVII din Directiva 2009/16/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind controlul statului portului, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 131 din 28 mai 2009, așa cum a fost modificată ultima oară prin Directiva (UE) 2017/2110 din 15 noiembrie 2017.

I. Dispoziții generale

1. Scopul Regulamentului-cadru cu privire la respectarea obligațiilor statului port (*în continuare - Regulament*), este de a reduce drastic numărul navelor care nu corespund standardelor și care navighează în apele teritoriale ale Republicii Moldova, prin:

1) sporirea conformității cu legislația internațională și națională privind siguranța și securitatea maritimă, protecția mediului și a condițiilor de viață și de muncă la bordul navelor aflate sub orice pavilion;

2) stabilirea unor criterii comune pentru controlul navelor de către statul portului și armonizarea procedurilor naționale de inspecție și reținere, pe baza cunoștințelor și a experienței acumulate în cadrul Memorandumului de înțelegere de la Paris, privind controlul statului port (*în continuare - Paris Mou*) și Memorandumului de înțelegere de la Marea Neagră privind controlul statului port (*în continuare - BS Mou*) ca standarde de bune practici;

3) punerea în aplicare în Republica Moldova a unui sistem de control al statului portului, care vizează inspectarea tuturor navelor cu o frecvență variabilă în funcție de profilul de risc al acestora, navele care reprezintă un risc mai ridicat făcând obiectul unor inspecții mai amănunțite și efectuate cu o frecvență mai mare.

2. Regulamentul se aplică tuturor navelor maritime și de navigație mixtă ce navighează sub pavilion străin și echipajelor acestora care fac escală într-un port sau într-o zonă de ancoraj a Republicii Moldova pentru a efectua o interfață navă/port. De asemenea, se aplică navelor de pasageri de tip ro-ro și ambarcațiunilor de pasageri de mare viteză efectuate în exteriorul portului sau departe de o zonă de ancoraj, în cursul unui serviciu regulat în conformitate cu capitolul XI.

Niciuna dintre prevederile prezentului Regulament nu aduc atingere drepturilor de intervenție de care dispune Republica Moldova în conformitate cu convențiile internaționale aplicabile.

3. În cazul navelor cu tonaj brut mai mic de 500 unități, autoritatea competentă aplică prevederile din convenția relevantă care sunt aplicabile și, în măsura în care o convenție nu se aplică, adoptă măsurile necesare pentru a se asigura că navele în cauză nu prezintă un pericol evident pentru siguranță, sănătate sau mediu.

4. În situația când se inspectează o navă care se află sub pavilionul unui stat care nu este parte la o convenție, autoritatea competentă se asigură că tratamentul acordat unei asemenea nave și echipajului acesteia nu este mai favorabil decât cel acordat unei nave care se află sub pavilionul unui stat care este parte la convenția în cauză.

5. Navele de pescuit, navele de război, navele auxiliare, navele din lemn de construcție artizanală, navele de stat folosite în scopuri necomerciale și navele de agrement care nu sunt angajate în schimburi comerciale se exclud din domeniul de aplicare al prezentului Regulament.

6. În cazul în care autoritatea competentă constată o încălcare flagrantă a legislației naționale sau internaționale de către o navă supusă inspecției într-un port sau zonă de ancoraj a

Republicii Moldova, aceasta va informa imediat orice altă autoritate competentă relevantă sau instituții interesate, în conformitate cu legislația și practica națională, pentru luarea oricăror măsuri ulterioare corespunzătoare.

7. În sensul Regulamentului, se aplică următoarele definiții:

convenții și/sau instrumente relevante - convențiile și instrumentele maritime internaționale, împreună cu protocoalele și modificările aduse acestora, și codurile aferente cu caracter obligatoriu, transpuse în legislația Republicii Moldova. Acestea, în versiunea actualizată, sunt următoarele:

1) Legea nr. 185/2005 pentru aderarea Republicii Moldova la Convenția internațională privind ocrotirea vieții umane pe mare, adoptată la Londra la 1 noiembrie 1974, și la Protocolul la ea (SOLAS 74), adoptat la Londra la 11 noiembrie 1988;

2) Legea nr. 186/2005 cu privire la aderarea Republicii Moldova la Convenția internațională asupra răspunderii civile pentru daunele provocate prin poluarea cu hidrocarburi (CLC 92), adoptată la Londra la 27 noiembrie 1992;

3) Legea nr. 187/2005 pentru aderarea Republicii Moldova la Convenția internațională asupra liniilor de încărcare, adoptată la Londra la 5 aprilie 1966, și la Protocolul la ea (LL 66), adoptat la Londra la 11 noiembrie 1988;

4) Legea nr. 188/2005 cu privire la aderarea Republicii Moldova la Convenția internațională asupra măsurii tonajului navelor (TONNAGE 69), adoptată la Londra la 23 iunie 1969;

5) Legea nr. 189/2005 pentru aderarea Republicii Moldova la Convenția internațională pentru prevenirea poluării de către nave, adoptată la Londra la 2 noiembrie 1973, și la Protocolul la ea (MARPOL 73/78), adoptat la Londra la 17 februarie 1978;

6) Legea nr. 190/2005 pentru aderarea Republicii Moldova la Convenția internațională privind standardele de pregătire a navigatorilor, brevetare/atestare și efectuare a serviciului de cart (STCW 78), adoptată la Londra la 7 iulie 1978, și la Codul de pregătire, brevetare/atestare a personalului navigant și efectuare a serviciului de cart (STCW Code), adoptat la Londra la 7 iulie 1995;

7) Legea nr. 191/2005 pentru aderarea Republicii Moldova la Convenția privind Regulile internaționale pentru prevenirea abordajelor pe mare (COLREG 72), adoptată la Londra la 20 octombrie 1972;

Paris Mou - Memorandumul de înțelegere privind controlul statului portului, semnat la Paris la 26 ianuarie 1982, în versiunea sa actualizată;

Black Sea (BS) Mou - Memorandumul de înțelegere privind controlul statului portului în regiunea Mării Negre, semnat la Istanbul la 7 aprilie 2000, în versiunea sa actualizată;

Cadrul și procedurile pentru sistemul de audit voluntar al statelor membre ale Organizației Maritime Internaționale (în continuare-OMI) - Rezoluția Adunării OMI 1067(28);

regiune aflată în domeniul de aplicare a Paris Mou - zona geografică în care semnatarii Paris Mou efectuează inspecții în cadrul stabilit de Paris Mou;

regiune aflată în domeniul de aplicare a BS Mou - zona geografică în care semnatarii BS Mou efectuează inspecții în conformitate cu procedurile stabilite de acest memorandum;

navă - înseamnă orice navă maritimă căreia i se aplică una sau mai multe convenții și care arborează pavilionul altui stat decât cel al statului portului;

interfață navă/port - interacțiunile care au loc atunci când o navă este direct și imediat afectată de acțiuni care presupun circulația persoanelor sau a mărfurilor sau furnizarea de servicii portuare către sau dinspre navă;

navă într-o zonă de ancoraj - navă aflată într-un port sau într-o altă zonă acvatică aflată în jurisdicția unui port, dar nu la dană, și care nu efectuează o interfață navă/port;

inspector de control al statului port (în continuare ICSP) - funcționar public din cadrul autorității competente, autorizat corespunzător să efectueze inspecții în cadrul controlului statului portului și care răspunde în fața autorității competente respective;

autoritate competentă - autoritatea responsabilă de controlul statului portului în conformitate cu prezentul Regulament, care este Agenția Navală a Republicii Moldova;

timp de noapte - orice perioadă de minimum șapte ore, care trebuie să includă, în orice caz, intervalul cuprins între miezul nopții și ora 5 dimineața;

inspecție inițială - inspecție efectuată la bordul unei nave de un ICSP pentru a verifica respectarea convențiilor și reglementărilor aplicabile, care cuprinde cel puțin verificările prevăzute în Anexa nr. 1;

inspecție mai amănunțită –inspecție prin care nava, echipamentele și echipajul, luate integral sau, după caz, parțial, sunt supuse, în circumstanțele menționate în Anexa nr. 1, unei verificări aprofundate ce acoperă construcția navei, echipamentele, echipajul, condițiile de viață și de muncă și respectarea procedurilor operaționale la bord;

inspecție extinsă - inspecție care include cel puțin punctele enumerate în Anexa nr. 1. și care poate include o inspecție amănunțită atunci când există motive întemeiate, în conformitate cu prevederile Anexei nr. 1;

plângere - orice informație sau raport depus de orice persoană sau organizație care are un interes legitim în ceea ce privește siguranța navei, inclusiv în ceea ce privește siguranța echipajului sau riscurile pentru sănătatea acestuia, condițiile de viață și de muncă la bordul navei, precum și prevenirea poluării;

reținere - interdicția formală de a pleca din port impusă unei nave din cauza deficiențelor constatate, care, individual sau cumulate, determină că nava să nu fie considerată în stare bună de navigabilitate;

ordin de refuz al accesului - decizie adresată comandantului navei, companiei responsabile pentru navă și statului de pavilion, prin care este notificat faptul că navei îi va fi refuzat accesul în toate porturile și zonele de ancoraj ale Republicii Moldova;

oprirea unei operațiuni - interdicția formală de a continua o operațiune, impusă unei nave din cauza deficiențelor constatate care, individual sau cumulate, ar face riscantă continuarea operațiunii;

companie - proprietarul navei sau orice altă organizație sau persoană, cum ar fi administratorul sau navlositorul navei nude (bare boat) care și-a asumat responsabilitatea față de proprietar pentru operarea navei și care, odată cu asumarea acestei responsabilități, a fost de acord să preia toate sarcinile și obligațiile impuse de Codul internațional de management pentru exploatarea în siguranță a navelor și pentru prevenirea poluării (“Codul ISM”);

organizație recunoscută - societate de clasificare sau alt organism privat care exercită atribuții de inspecție, clasificare, certificare și control, în numele administrației statului de pavilion al navei;

certificat statutar - certificat eliberat de un stat de pavilion sau în numele unui stat de pavilion, în conformitate cu convențiile internaționale;

certificat de clasă - document eliberat de o organizație recunoscută, pentru certificarea conformității navei cu Capitolul II-1 Partea A-1 Regula 3-1 din convenția SOLAS 74;

evidența internă privind inspecțiile - informații sistematizate care contribuie la punerea în aplicare a sistemului de control al statului port și care cuprinde datele legate de inspecțiile efectuate în porturile Republicii Moldova și în regiunile (porturile) aflate în domeniul de aplicare a memorandumurilor de înțelegere a controlului statului port, la care Republica Moldova este membru cu drepturi depline;

certificat de muncă în domeniul maritim - certificatul menționat în Reglementarea 5.1.3 din MLC 2006;

declarație de conformitate a muncii în domeniul maritim - declarația menționată în Reglementarea 5.1.3 din MLC 2006;

navă de pasageri de tip ro-ro - navă echipată cu dispozitive care permit îmbarcarea și debarcarea vehiculelor rutiere sau feroviare pe propriile roți și care transportă mai mult de 12 pasageri;

ambarcațiune de pasageri de mare viteză - ambarcațiune astfel cum este definită în regula 1 de la capitolul X din SOLAS 74, care transportă mai mult de 12 pasageri;

serviciu regulat – reprezintă o serie de traversări efectuate de navele de pasageri de tip ro-ro și de ambarcațiunile de pasageri de mare viteză în scopul deservirii traficului între aceleași două sau mai multe porturi sau o serie de curse dinspre și înspre același port fără escale, fie: (1) conform unui orar publicat; fie (2) cu traversări atât de regulate sau de frecvente încât constituie o serie organizată care poate fi recunoscută;

motive întemeiate - elemente de probă precum că starea navei, a echipamentului sau a echipajului nu îndeplinește în mod substanțial cerințele convențiilor internaționale relevante sau că comandantul navei sau echipajul nu sunt familiarizați cu procedurile de bază de la bordul navei privind siguranța navei sau prevenirea poluării mediului, care justifică o inspecție mai amănunțită;

navă care nu corespunde standardelor de navigație - nava a cărei corp, mașini, echipament sau siguranță operațională sunt substanțial, inferioare standardelor cerute de convenția internațională relevantă sau al cărei echipaj nu este în conformitate cu certificatul echipajului minim de siguranță.

Toate trimiterile din prezentul Regulament la convențiile și instrumentele internaționale relevante se consideră a fi trimiteri la respectivele convenții și instrumentele internaționale în versiunile lor actualizate.

II. Competențe de inspecție

8. Autoritatea competentă ia toate măsurile necesare, în conformitate cu cerințele convențiilor internaționale, pentru a avea dreptul de a desfășura la bordul navelor străine inspecțiile prevăzute de prezentul Regulament.

9. Autoritatea competentă menține un număr corespunzător de angajați pentru inspecția navelor, în special ICSP calificați, și întreprinde toate măsurile necesare pentru a se asigura că ICSP își duc la îndeplinire sarcinile stabilite de Regulament și, în special, că sunt disponibili pentru a desfășura inspecțiile necesare în conformitate cu prezentul Regulament.

10. În scopul controlului statului port, autoritatea competentă aplică instrumentele relevante transpuse în legislația Republicii Moldova.

III. Cadrul efectuării inspecțiilor și obligațiile de inspecție

11. Autoritatea competentă efectuează inspecții în conformitate cu sistemul de selecție descris la capitolul VIII și cu dispozițiile Anexei nr. 1.

12. În vederea îndeplinirii obligațiilor de inspecție, autoritatea competentă inspectează toate navele de prioritate I, în conformitate cu pct. 25 sbp. 1), care fac escală în porturile și zonele de ancoraj ale Republicii Moldova.

IV. Amânarea inspecțiilor și circumstanțe excepționale

13. Autoritatea competentă poate decide să amâne inspecția unei nave de prioritate I în cazul în care:

1) inspecția poate fi efectuată la următoarea escală a navei într-un port al Republicii Moldova, cu condiția ca nava să nu facă escală între timp într-un alt port și ca inspecția să nu fie amânată cu mai mult de 15 zile;

2) inspecția poate fi efectuată în termen de 15 zile într-un alt port de escală, cu condiția ca statul în care este situat acest port de escală să fi acceptat în avans să efectueze inspecția.

14. În cazul în care o inspecție este amânată în conformitate cu pct. 13 sbp. 1) sau 2) și este înregistrată în evidența internă privind inspecțiile, aceasta nu este considerată drept inspecție neefectuată în contul autorității competente. Cu toate acestea, atunci când o inspecție a unei nave de prioritate I nu este efectuată, nava respectivă nu este scutită de inspecție în următorul port în care face escală.

15. O inspecție neefectuată asupra unei nave de prioritate I din motive operaționale nu este considerată drept inspecție neefectuată, dacă motivul neefectuării inspecției este înregistrat în evidența internă privind inspecțiile și în cazul existenței următoarelor circumstanțe excepționale:

1) în opinia autorității competente, efectuarea inspecției ar constitui un risc pentru siguranța inspectorilor, a navei, a echipajului acesteia, a portului sau a mediului marin;

2) escula navei are loc numai pe timp de noapte. Cu toate acestea, în acest caz autoritatea competentă ia măsurile necesare pentru a se asigura că navele care fac escală în mod repetat pe timpul nopții sunt inspectate în mod corespunzător.

16. În cazul în care o inspecție nu este efectuată asupra unei nave la ancorare, aceasta nu este considerată drept inspecție neefectuată, dacă:

1) nava este inspectată, în termen de 15 zile, într-un alt port sau zonă de ancoraj din regiunea aflată în domeniul de aplicare a Paris Mou, în conformitate cu Anexa nr. 1;

2) escula navei are loc numai pe timp de noapte sau durata acesteia este prea mică pentru a permite efectuarea corespunzătoare a inspecției și motivul neefectuării inspecției este consemnat în evidența internă privind inspecțiile;

3) în opinia autorității competente, efectuarea inspecției ar constitui un risc pentru siguranța inspectorilor, a navei, a echipajului acesteia, a portului sau a mediului marin și motivul neefectuării inspecției este consemnat în evidența internă privind inspecțiile.

V. Notificarea sosirii navelor

17. Operatorul, agentul sau comandantul unei nave eligibile pentru o inspecție extinsă, în conformitate cu capitolul X, care se îndreaptă spre un port sau zonă de ancoraj a Republicii Moldova, notifică sosirea navei în conformitate cu dispozițiile prevăzute în Anexa nr. 3.

18. La primirea notificării menționate la pct. 17 autoritatea portuară desemnată în acest scop transmite aceste informații autorității competente.

19. Mijloacele electronice sunt utilizate ori de câte ori este posibil pentru orice fel de comunicare prevăzută în prezentul capitol.

20. Procedurile și modelele elaborate în sensul Anexei nr. 3 la prezentul Regulament sunt conforme dispozițiilor relevante din Directiva 2002/59/CE cu privire la notificările navelor.

VI. Profilul de risc al navei

21. Oricărei nave care face escală într-un port sau într-o zonă de ancoraj a Republicii Moldova i se atribuie în evidența internă privind inspecțiile un profil de risc care determină nivelul de prioritate al acesteia în efectuarea inspecției, intervalele de timp dintre inspecții și amploarea acestora.

22. Profilul de risc al unei nave este determinat de o combinație de parametri generici și istorici, după cum urmează:

1) Parametri generici se bazează pe tipul, vechimea și pavilionul navei, pe organizațiile recunoscute implicate și pe performanța companiei, în conformitate cu Anexa nr. 1 pct. 2 sbp.1) și cu Anexa nr.2.

2) Parametri istorici se bazează pe numărul de deficiențe și rețineri pe o perioadă dată, în conformitate cu Anexa nr. 1 pct. 2 sbp.2) și cu Anexa nr. 2.

VII. Frecvența Inspecțiilor

23. Navele care fac escală în porturile sau în zonele de ancoraj ale Republicii Moldova fac obiectul unor inspecții periodice sau al unor inspecții suplimentare, după cum urmează:

1) Navele sunt supuse unor inspecții periodice la intervale prestabilite, în funcție de profilul lor de risc, în conformitate cu Anexa nr. 1 pct. 2. Intervalul dintre inspecțiile periodice ale navelor crește pe măsură ce gradul de risc scade. Pentru navele cu risc ridicat, acest interval nu depășește șase luni.

2) Navele fac obiectul unor inspecții suplimentare indiferent de perioada scursă de la ultima lor inspecție periodică, după cum urmează:

- a) autoritatea competentă se asigură că navele cărora li se aplică factorii prioritari enumerați în Anexa nr. 1 pct.3 sbp.2) lit. (a) fac obiectul unei inspecții;
- b) navele cărora li se aplică factorii neprevăzuți enumerați în Anexa nr. 1 pct.3 sbp.2) lit. (b) pot face obiectul unei inspecții. Decizia de a efectua o astfel de inspecție suplimentară este lăsată la aprecierea profesională a autorității competente.

VIII. Selectarea navelor pentru inspecție

24. Autoritatea competentă se asigură că navele sunt selectate pentru inspecție pe baza profilului lor de risc, conform descrierii din Anexa nr. 1 pct.2, iar în cazul existenței unor factori prioritari sau al apariției unor factori neprevăzuți, în conformitate cu Anexa nr. 1 pct.3 sbp.2) lit. (a) și (b).

25. În scopul inspecției navelor, autoritatea competentă:

- 1) selectează navele care trebuie să facă obiectul unei inspecții obligatorii, denumite nave „de prioritate I”, în conformitate cu sistemul de selecție descris în Anexa nr. 1 pct.3 sbp. 3a);
- 2) poate selecta navele care sunt eligibile pentru inspecții, denumite nave „de prioritate II”, în conformitate cu Anexa nr. 1 pct.3 sbp. 3b).

IX. Inspecția inițială și inspecția mai amănunțită

26. Autoritatea competentă se asigură că navele selectate pentru inspecție în conformitate cu pct. 24 și 25 sau cu capitolul XI din prezentul Regulament, fac obiectul unei inspecții inițiale sau al unei inspecții mai amănunțite, după cum urmează:

1) la fiecare inspecție inițială a unei nave, autoritatea competentă se asigură că ICSP realizează cel puțin următoarele operații:

a) verifică certificatele și documentele enumerate în Anexa nr. 4, care trebuie să se găsească la bord, în conformitate cu legislația maritimă internațională și cu convențiile privind siguranța și securitatea;

b) verifică, atunci când este cazul, dacă deficiențele constatate la inspecțiile anterioare efectuate de un stat semnatar al Paris Mou au fost remediate;

c) se asigură că starea generală a navei, inclusiv condițiile de igienă de la bord, din sala mașinilor și din spațiile de locuit, este adecvată.

2) în cazul în care, în urma unei inspecții efectuate conform sbp. 1), deficiențele care trebuie remediate în portul următor de escală au fost înregistrate în evidența internă privind inspecțiile, autoritatea competentă din acel port poate decide să nu efectueze verificările menționate la sbp. 1) lit. (a) și (c);

3) ori de câte ori, după inspecția prevăzută la sbp. 1), există motive întemeiate pentru a crede că starea navei, a echipamentelor sale sau a echipajului nu îndeplinește în totalitate cerințele relevante ale uneia dintre convenții, se efectuează o inspecție mai amănunțită, inclusiv verificarea suplimentară a conformității cu cerințele operaționale la bord.

27. Exemple de „motive întemeiate” sunt enumerate în Anexa nr. 5.

X. Inspecțiile extinse

28. Sunt eligibile pentru o inspecție extinsă în conformitate cu Anexa nr.1 pct.3 sbp. 3a) și 3b) următoarele categorii de nave:

1) navele cu profil de risc ridicat;

2) navele de pasageri, navele pentru transportul produselor petroliere, navele pentru transportul gazelor sau al produselor chimice sau vrachierele, mai vechi de 12 ani;

3) navele cu profil de risc ridicat sau navele de pasageri, navele pentru transportul produselor petroliere, navele pentru transportul gazelor sau al produselor chimice sau vrachierele, mai vechi de 12 ani, pentru factori prioritari sau factori neprevăzuți;

4) navele supuse unei alte inspecții ca urmare a unui ordin de refuz al accesului, în conformitate cu capitolul XIII.

29. Operatorul sau comandantul navei se asigură că în programul de operare este prevăzut suficient timp pentru a permite efectuarea unei inspecții extinse. Fără a aduce atingere măsurilor de control necesare din motive de securitate, nava rămâne în port până la încheierea inspecției.

30. La primirea unei notificări prealabile din partea unei nave eligibile pentru inspecția extinsă periodică, autoritatea competentă informează de îndată nava dacă va fi sau nu efectuată o inspecție extinsă.

31. Amploarea unei inspecții extinse, inclusiv elementele de risc care trebuie verificate, este stabilită în Anexa nr. 7.

XI. Inspectarea navelor de pasageri de tip ro-ro și a ambarcațiunilor de pasageri de mare viteză care desfășoară servicii regulate

32. Navele de pasageri de tip ro-ro și ambarcațiunile de pasageri de mare viteză care desfășoară servicii regulate sunt eligibile pentru inspecții în conformitate cu calendarul și cu alte cerințe stabilite în Anexa nr. 14.

33. Atunci când planifică o inspecție a unei nave de pasageri de tip ro-ro sau a unei nave de pasageri de mare viteză, autoritatea competentă acordă atenția cuvenită programului de navigație și de întreținere a navei în cauză.

34. În cazul în care o navă de pasageri de tip ro-ro sau o ambarcațiune de pasageri de mare viteză a făcut obiectul unei inspecții în conformitate cu Anexa nr. 14, această inspecție se înregistrează în evidența internă privind inspecțiile și se ia în considerare în scopul aplicării pct. 21-25 din prezentul Regulament.

35. Nu se aplică navelor de pasageri de tip ro-ro și ambarcațiunilor de pasageri de mare viteză care desfășoară servicii regulate și care fac obiectul unei inspecții în conformitate cu prezentul capitol, pct. 17, 23 sbp. 1), 28, 29, 30 și 31.

36. Autoritatea competentă se asigură că navele de pasageri de tip ro-ro sau ambarcațiunile de pasageri de mare viteză care fac obiectul unei inspecții suplimentare, în conformitate cu pct. 23 sbp. 2) sunt selectate pentru inspecție în conformitate cu Anexa nr. 1 pct. 3 sbp. 3a) lit.(c) și sbp. 3b) lit. (c). Inspecțiile efectuate în temeiul prezentului punct nu afectează intervalul de inspecție prevăzut la pct. 2 din Anexa nr. 14.

37. ICSP autorității competente a statului portului poate fi de acord ca, în cursul inspecției unei nave de pasageri de tip ro-ro sau a unei ambarcațiuni de pasageri de mare viteză, să fie însoțit de un inspector al statului portului din alt stat, în calitate de observator. În cazul în care nava arborează pavilionul statului în cauză, statul portului invită, la cerere, un reprezentant al statului de pavilion să fie prezent la inspecție, în calitate de observator.

XII. Linii directoare și proceduri privind siguranța și securitatea

38. Autoritatea competentă se asigură că ICSP urmează procedurile și liniile directoare menționate în Anexa nr. 6.

39. În ceea ce privește controalele de securitate, autoritatea competentă aplică procedurile relevante, stabilite în Anexa nr. 6 la prezentul Regulament, în cazul tuturor navelor menționate la articolul 3 alineatele (1), (2) și (3) din Regulamentul (CE) nr. 725/2004 al Parlamentului European și al Consiliului (1) care fac escală în porturile și zonele de ancoraj ale Republicii Moldova, cu excepția cazului în care arborează pavilionul Republicii Moldova.

XIII. Măsurile privind refuzul accesului pentru anumite nave

40. Autoritatea competentă refuză accesul în porturile și în zonele de ancoraj ale Republicii Moldova oricărei nave care:

1) arborează pavilionul unui stat care, din cauza ratei sale de rețineri, figurează pe lista neagră adoptată în conformitate cu Paris Mou pe baza informațiilor înregistrate în baza de date privind inspecțiile și publicate anual de către Comisia UE, și care a fost reținută de mai mult de două ori în cursul ultimelor 36 de luni într-un port sau într-o zonă de ancoraj a unui stat semnatar al Paris Mou;

2) arborează pavilionul unui stat care, din cauza ratei sale de rețineri, figurează pe lista gri adoptată în conformitate cu Paris Mou pe baza informațiilor înregistrate în baza de date privind inspecțiile publicate anual de către Comisia UE, și care a fost reținută de mai mult de două ori în cursul ultimelor 24 de luni într-un port sau într-o zonă de ancoraj a unui stat semnatar al Paris Mou. Primul paragraf nu se aplică în situațiile descrise la pct. 85.

41. Refuzul accesului este aplicabil de îndată ce nava a părăsit portul sau zona de ancoraj în care aceasta a făcut obiectul celei de a treia rețineri și în care s-a emis un ordin de refuz al accesului.

42. Ordinul de refuz al accesului este revocat numai după expirarea unei perioade de trei luni de la data emiterii ordinului și atunci când sunt întrunite condițiile descrise la pct.3-9 din Anexa nr. 8. În cazul în care nava primește un al doilea ordin de refuz al accesului, perioada este de douăsprezece luni.

43. Orice reținere ulterioară într-un port sau zonă de ancoraj antrenează refuzul accesului navei în orice port sau zonă de ancoraj din Republica Moldova. Al treilea ordin de refuz al accesului poate fi revocat după expirarea unei perioade de 24 de luni de la emiterea ordinului și numai în condițiile în care:

1) nava arborează pavilionul unui stat a cărui rată a reținerilor nu se clasifică în lista neagră sau în lista gri menționate la pct. 40;

2) certificatele statutare și de clasă ale navei au fost emise de o organizație sau de organizații recunoscute de Comisia Europeană;

3) nava este administrată de o companie cu performanță ridicată conform Anexei nr. 1 pct. 2 sbp.1);

4) sunt întrunite condițiile descrise la pct. 3-9 din Anexa nr. 8.

44. Oricărei nave care nu respectă criteriile menționate în pct. 43, după expirarea unei perioade de 24 de luni de la emiterea ordinului, i se refuză în mod permanent accesul în orice port sau zonă de ancoraj din Republica Moldova.

45. Orice reținere ulterioară într-un port sau zonă de ancoraj a navei respective, după al treilea refuz al accesului, conduce la refuzul permanent al accesului în orice port și zonă de ancoraj din Republica Moldova.

46. În sensul prezentului capitol, Autoritatea competentă respectă procedurile stabilite în Anexa nr.8.

XIV. Raportul de inspecție pentru comandant

47. La finalizarea unei inspecții, a unei inspecții mai amănunțite sau a unei inspecții extinse, ICSP întocmește un raport în conformitate cu Anexa nr.9. O copie a raportului de inspecție se pune la dispoziția comandantului navei.

48. În cazul în care, în urma unei inspecții mai detaliate, se constată că condițiile de viață și de muncă de pe nave nu respectă cerințele din MLC 2006, ICSP aduce imediat deficiențele la cunoștința comandantului navei, împreună cu termenele obligatorii pentru remedierea acestora.

49. În cazul în care ICSP consideră că aceste deficiențe sunt importante sau în cazul în care acestea au legătură cu o posibilă plângere, în sensul Anexei nr.5 partea A pct. 19, ICSP aduce deficiențele la cunoștința organizațiilor navigatorilor și ale armatorilor și poate:

1) să informeze un reprezentant al statului de pavilion;

2) să furnizeze autorităților competente din următorul port de escală informațiile relevante.

50. În ceea ce privește chestiunile legate de MLC 2006, Autoritatea competentă are dreptul de a transmite o copie a raportului ICSP, însoțită de toate răspunsurile primite de la autoritățile competente din statul de pavilion în termenul-limită stabilit, directorului general al Biroului Internațional al Muncii, pentru a se lua măsurile considerate adecvate și oportune pentru a asigura păstrarea unei evidențe a acestor informații și informarea părților care ar putea fi interesate să recurgă la căile de atac pe care le au la dispoziție.

XV. Plângerile

51. Toate plângerile fac obiectul unei evaluări inițiale prompte din partea autorității competente. Această evaluare permite să se stabilească dacă o plângere este motivată.

52. În această situație, autoritatea competentă dă curs plângerii în mod corespunzător, garantând, în special, oricărei persoane direct vizate de respectiva plângere și posibilitatea de a-și prezenta punctul de vedere. Atunci când autoritatea competentă consideră că plângerea este în mod evident nefondată, aceasta informează reclamantul cu privire la decizia sa și la motivele care au stat la baza acesteia.

53. Identitatea persoanei care a depus plângerea nu trebuie dezvăluită comandantului sau armatorului în cauză. ICSP ia măsurile adecvate pentru a păstra confidențialitatea plângerilor depuse de navigatori, inclusiv asigurând confidențialitatea în cursul discuțiilor cu navigatorii.

54. Autoritatea competentă informează administrația statului de pavilion cu privire la plângerile care nu sunt în mod evident nefondate și cu privire la măsurile luate în consecință și, dacă este cazul, transmit o copie a acestor informații Organizației Internaționale a Muncii (OIM).

XVI. Proceduri de administrare pe uscat a plângerilor în temeiul MLC 2006

55. O plângere depusă de un navigator referitoare la o încălcare a cerințelor MLC 2006 (inclusiv a drepturilor navigatorilor) poate fi adresată unui ICSP din portul în care face escală nava pe care se află navigatorul. În astfel de cazuri, ICSP efectuează o cercetare preliminară.

56. După caz și în funcție de natura plângerii, cercetarea preliminară analizează și măsura în care au fost îndeplinite procedurile privind plângerile la bord prevăzute de Reglementarea 5.1.5 din MLC 2006. ICSP poate efectua și o inspecție mai detaliată în conformitate cu pct. 26 din prezentul Regulament.

57. ICSP urmărește să promoveze rezolvarea plângerii, în cazurile în care este posibil, la nivelul navei.

58. În cazul în care cercetarea sau inspecția dezvăluie o neconformitate care intră sub incidența capitolului XVII, se aplică respectivul capitol.

59. În cazul în care nu se aplică pct. 58 și o plângere depusă de un navigator în legătură cu chestiuni care intră sub incidența MLC 2006 nu a fost rezolvată la nivelul navei, ICSP notifică de îndată statul de pavilion, solicitând, într-un termen stabilit, consiliere și un plan de acțiune corectivă din partea statului de pavilion. Raportul oricărei inspecții executate trebuie transmis prin mijloace electronice și înregistrat în evidența internă privind inspecțiile menționată la capitolul XXII.

60. În cazul în care plângerea nu este rezolvată în urma acțiunilor întreprinse în conformitate cu pct. 59 din prezentul Regulament, statul de port transmite o copie a raportului ICSP directorului general al Oficiului Internațional al Muncii. Raportul este însoțit de eventualele răspunsuri primite de la autoritatea competentă a statului de pavilion în termenul stabilit. În plus, statisticile și informațiile privind plângerile rezolvate sunt transmise în mod periodic de către statul portului directorului general al Oficiului Internațional al Muncii. Aceste statistici și informații sunt transmise pentru a permite ținerea evidenței informațiilor de acest tip și aducerii acesteia în atenția părților, în orice modalitate considerată corespunzătoare și convenabilă, inclusiv în atenția organizațiilor navigatorilor și ale armatorilor, care ar putea fi interesate să recurgă la căile de atac pe care le au la dispoziție.

61. Prezentul capitol nu aduce atingere capitolului XV. Punctul 53 din Regulament se aplică și plângerilor depuse în legătură cu chestiuni care intră sub incidența MLC 2006.

XVII. Remedierea deficiențelor și reținerea

62. Autoritatea competentă trebuie să se asigure că orice deficiență confirmată sau descoperită în urma inspecției este sau urmează să fie remediată în conformitate cu convențiile internaționale.

63. În cazul deficiențelor care prezintă un pericol clar pentru siguranță, sănătate sau mediu, autoritatea competentă se asigură că nava este reținută sau că operațiunea în cursul căreia s-au

descoperit deficiențele este oprită. Ordinul de reținere sau oprirea unei operațiuni nu se anulează decât în momentul în care pericolul este îndepărtat sau până când autoritatea competentă stabilește că nava, sub rezerva oricăror condiții necesare impuse de către aceasta, poate naviga sau că operațiunea se poate relua fără vreun risc pentru siguranța și sănătatea pasagerilor sau a echipajului, fără vreun risc pentru alte nave sau fără să prezinte o amenințare deosebită pentru mediul marin.

64. În cazul unor condiții de viață și de muncă la bord care prezintă un pericol clar pentru siguranța, sănătatea sau securitatea navigatorilor sau în cazul unor deficiențe care constituie o încălcare gravă sau repetată a cerințelor MLC 2006 (inclusiv a drepturilor navigatorilor), autoritatea competentă se asigură că nava este reținută sau că operațiunea în cursul căreia s-au descoperit deficiențele este oprită. Ordinul de reținere sau oprirea unei operațiuni nu se anulează până când deficiențele nu au fost remediate sau până când autoritatea competentă nu acceptă un plan de acțiune pentru a remedia respectivele deficiențe și este convinsă de faptul că planul va fi pus în aplicare rapid. Înainte de acceptarea unui plan de acțiune, ICSP poate consulta statul de pavilion.

65. În exercitarea judecății profesionale privind decizia de reținere sau nereținere a unei nave, ICSP aplică criteriile prevăzute în Anexa nr. 10.

66. În cazul în care inspecția arată că nava nu este echipată cu un sistem de înregistrare a parametrilor de navigație în stare de funcționare, în cazul în care utilizarea acestuia este obligatorie în conformitate cu Directiva 2002/59/CE de instituire a unui sistem comunitar de monitorizare și informare privind traficul navelor maritime, autoritatea competentă se asigură că nava este reținută.

67. În cazul în care aceste deficiențe nu pot fi remediate rapid în portul de reținere, autoritatea competentă poate permite navei în cauză fie să se îndrepte spre șantierul de reparații cel mai apropiat de portul de reținere pentru remedierea rapidă a deficiențelor, fie poate solicita ca deficiențele să fie remediate în termen de maximum 30 de zile, în conformitate cu liniile directoare elaborate de Paris Mou. În acest sens se aplică procedurile prevăzute la capitolul XIX.

68. În cazuri excepționale, când starea generală a navei nu este, în mod evident, conformă cu standardele, autoritatea competentă poate suspenda inspecția navei în cauză până când părțile responsabile iau măsurile necesare pentru a se asigura că aceasta îndeplinește cerințele relevante ale convențiilor internaționale.

69. În cazul reținerii, autoritatea competentă informează imediat, în scris și atașând raportul de inspecție, administrația statului de pavilion sau, dacă acest lucru nu este posibil, consulul sau, în absența acestuia, cel mai apropiat reprezentant diplomatic al aceluia stat, cu privire la toate circumstanțele în care intervenția s-a considerat necesară. În plus, sunt notificați și controlorii nominalizați sau organizațiile recunoscute responsabile pentru eliberarea certificatelor de clasă sau a certificatelor statutare, în conformitate cu convențiile. În plus, în cazul în care unei nave i se interzice să navigheze din cauza unor încălcări grave sau repetate ale cerințelor MLC 2006 (inclusiv a drepturilor navigatorilor) sau din cauza condițiilor de viață și de muncă la bord care prezintă un pericol clar pentru siguranța, sănătatea sau securitatea navigatorilor, autoritatea competentă informează statul de pavilion în consecință și invită un reprezentant al statului de pavilion să fie prezent, în măsura posibilului, solicitând statului de pavilion să răspundă într-un termen stabilit. Autoritatea competentă informează, de asemenea, și armatorii din porturile Republicii Moldova.

70. Dispozițiile prezentului Regulament nu aduc atingere cerințelor suplimentare din convențiile internaționale cu privire la procedurile de notificare și raportare legate de controlul statului portului.

71. Când autoritatea competentă exercită controlul statului portului în temeiul prezentului Regulament, va depune toate eforturile pentru evitarea reținerii sau a întârzierii nejustificate a unei nave. În cazul în care o navă este reținută sau întârziată în mod nejustificat, proprietarul sau operatorul este îndreptățit să ceară compensații pentru orice pierdere sau pagubă suferită. În orice

situație de reținere sau întârziere pretins nejustificată, sarcina probei revine proprietarului sau operatorului navei în cauză.

72. Pentru a evita congestionarea portului, autoritatea competentă poate permite ca o navă reținută să fie transferată într-o altă parte a portului în cazul în care acest lucru se poate face în condiții de siguranță. Cu toate acestea, riscul de congestionare a portului nu trebuie considerat un criteriu atunci când se ia decizia de reținere sau de încetare a reținerii.

73. Autoritățile portuare cooperează cu autoritatea competentă pentru a facilita primirea navelor reținute. Totodată, acestea sunt informate cât de curând posibil în cazul emiterii unui ordin de reținere.

XVIII. Dreptul la contestație

74. Proprietarul sau operatorul unei nave sau reprezentantul său are dreptul să conteste reținerea sau refuzul accesului de către autoritatea competentă. Contestația nu determină suspendarea măsurii de reținere sau de refuz al accesului.

75. Autoritatea competentă instituie și menține proceduri în acest sens, în conformitate cu legislația națională.

76. Autoritatea competentă informează comandantul unei nave menționate la pct. 74 cu privire la dreptul la contestație și la modalitățile practice aferente.

77. Atunci când, ca rezultat al unei contestații sau al unei cereri prezentate de proprietarul sau de operatorul unei nave sau de reprezentantul acestora, un ordin de reținere sau de refuz al accesului este revocat sau modificat:

1) autoritatea competentă se asigură că evidența internă privind inspecțiile este modificată imediat în consecință;

2) autoritatea competentă se asigură în termen de 24 de ore de la emiterea deciziei de reținere sau de refuz al accesului, că informațiile publicate în conformitate cu capitolul XXIII sunt rectificate.

XIX. Proceduri ulterioare inspecțiilor și reținerilor

78. În cazul în care deficiențele menționate la pct. 63 din Regulament nu pot fi remediate în portul de inspecție, autoritatea competentă poate autoriza accesul navei respective fără întârzieri nejustificate la șantierul de reparații corespunzător cel mai apropiat de portul de reținere, ales de comandantul navei și de autoritățile în cauză, unde pot fi întreprinse acțiunile ulterioare adecvate, sub rezerva îndeplinirii condițiilor stabilite de autoritatea competentă din statul de pavilion și aprobate de statul în cauză. Condițiile respective asigură că nava poate naviga în continuare fără riscuri pentru siguranța și sănătatea pasagerilor sau a echipajului, fără riscuri pentru celelalte nave sau fără a constitui o amenințare deosebită pentru mediul marin.

79. Atunci când decizia de trimitere a unei nave într-un șantier de reparații este motivată de nerespectarea Rezoluției OMI A.744(18) în ceea ce privește fie documentele navei, fie deficiențe și defecțiuni structurale ale navei, autoritatea competentă poate solicita ca, înainte de a se permite plecarea navei, să fie realizate în portul de reținere măsurătorile necesare ale grosimii tablei.

80. În circumstanțele prevăzute la pct. 78, autoritatea competentă notifică autoritățile competente a statului în care se află șantierul de reparații, părților menționate la pct. 69 și oricărei alte autorități, dacă este cazul, condițiile stabilite pentru voiaj. Autoritatea competentă a statului care primește o astfel de notificare informează autoritatea care a emis notificarea cu privire la măsurile luate.

81. Autoritatea competentă ia măsuri pentru a se asigura că li se refuză accesul în orice port sau zonă de ancoraj din Republica Moldova navelor menționate la pct. 78 care navighează pe mare:

1) fără a respecta condițiile stabilite de autoritatea competentă a oricărui stat în portul de inspecție;

2) care refuză să respecte cerințele aplicabile ale convențiilor internaționale, neintrând în șantierul de reparații indicat.

82. Refuzul respectiv este menținut până când proprietarul sau operatorul aduce dovezi satisfăcătoare pentru autoritatea competentă a statului în care nava a fost declarată cu deficiențe că nava corespunde în totalitate tuturor cerințelor aplicabile ale convențiilor internaționale.

83. În circumstanțele prevăzute la pct. 81 sbp. 1), autoritatea competentă a statului în care nava a fost declarată cu deficiențe alertează imediat autoritățile competente ale tuturor statelor interesate.

84. În circumstanțele prevăzute la pct. 81 sbp. 2), autoritatea competentă a statului în care se află șantierul de reparații informează imediat autoritățile competente ale tuturor statelor interesate. Înainte de a refuza accesul în port, autoritatea competentă din Republica Moldova poate solicita consultări cu administrația statului de pavilion al navei în cauză.

85. Prin derogare de la dispozițiile pct. 81, accesul într-un anumit port sau zonă de ancoraj din Republica Moldova poate fi autorizat de autoritatea competentă în caz de forță majoră, din motive prioritare de siguranță, pentru a reduce sau minimiza riscul de poluare sau pentru a remedia deficiențele, cu condiția ca proprietarul, operatorul sau comandantul navei în cauză să fi luat măsuri adecvate, care să satisfacă cerințele autorității competente, pentru a asigura intrarea navei în port în deplină siguranță.

XX. Profilul profesional al ICSP

86. Inspecțiile se efectuează numai de ICSP care îndeplinesc criteriile de calificare menționate în Anexa nr. 11 și care sunt autorizați de autoritatea competentă să acționeze în cadrul controlului statului portului.

87. În cazul în care autoritatea competentă nu poate asigura expertiza profesională necesară, ICSP al autorității competente în cauză poate fi asistat de orice persoană cu expertiza necesară în materie.

88. Autoritatea competentă, ICSP și persoanele care îi asistă nu trebuie să urmărească obținerea unor avantaje comerciale nici în cadrul portului de inspecție, nici pe navele inspectate, iar ICSP nu trebuie să fie angajați sau să desfășoare activități în numele organizațiilor neguvernamentale care emit certificate statutare și certificate de clasă sau care realizează controalele prealabile pentru emiterea certificatelor respective pentru nave.

89. Fiecare inspector poartă asupra sa un document personal sub forma unei legitimații de serviciu, emisă de autoritatea competentă în conformitate cu convențiile internaționale și indică că acesta este autorizat pentru a efectua inspecțiile.

90. Autoritatea competentă se asigură că sunt verificate competențele ICSP și conformitatea acestora cu criteriile minime descrise în Anexa nr. 11, înainte de a-i autoriza să efectueze inspecții.

XXI. Rapoarte întocmite de piloți și autoritățile portuare

91. Autoritatea competentă ia măsurile necesare pentru a garanta că piloții angajați în manevra de acostare sau de plecare a navelor ori cei angajați în pilotarea navelor care se îndreaptă spre port sau se află în transit, informează imediat autoritatea competentă cu privire la deficiențele evidente observate în timpul îndeplinirii obligațiilor lor de serviciu care pot prejudicia navigarea în siguranță a navei respective sau care pot constitui o amenințare pentru mediul marin.

92. În cazul în care autoritățile portuare, în cursul exercitării atribuțiilor lor, află că o navă din port prezintă deficiențe evidente care pot prejudicia siguranța navei sau constituie o amenințare deosebită pentru mediul marin, acestea informează imediat autoritatea competentă.

93. Autoritatea competentă se asigură că piloții și autoritățile portuare raportează cel puțin următoarele informații, ori de câte ori este posibil:

1) datele de identificare a navei (denumirea, numărul de identificare OMI, indicativul radio și pavilionul);

2) informații despre voiaj (ultimul port de escală și portul de destinație);

3) descrierea deficiențelor evidente descoperite la bord.

94. Autoritatea competentă se asigură că sunt luate măsurile de remediere adecvate cu privire la deficiențele evidente notificate de piloți și de autoritățile portuare și înregistrează informațiile privind acțiunile întreprinse.

XXII. Evidența internă privind inspecțiile

95. Autoritatea competentă creează, întreține și actualizează evidența internă privind inspecțiile, pe baza cunoștințelor acumulate în cadrul BS Mou și Paris Mou. Evidența internă privind inspecțiile trebuie să conțină toate informațiile necesare pentru punerea în aplicare a sistemului de inspecții instituit prin prezentul Regulament și trebuie să cuprindă toate funcțiile stabilite în Anexa nr. 12.

96. Autoritatea competentă ia măsurile necesare pentru a se asigura că informațiile privind ora efectivă de sosire și ora efectivă de plecare a oricărei nave care face escală în porturile sau zonele de ancoraj ale Republicii Moldova, împreună cu date de identificare a respectivului port, sunt transmise către evidența internă privind inspecțiile.

97. Autoritatea competentă se asigură că informațiile privind inspecțiile efectuate în conformitate cu prezentul Regulament, sunt transferate în evidența internă privind inspecțiile de îndată ce raportul de inspecție a fost încheiat sau reținerea a fost anulată. În termen de 72 de ore, Autoritatea competentă se asigură că informațiile transferate în evidența internă privind inspecțiile sunt validate în vederea publicării.

98. Pe baza datelor privind inspecțiile furnizate de statele membre, Autoritatea competentă este în măsură să extragă din evidența internă privind inspecțiile datele relevante cu privire la profilul de risc al navelor, navele care trebuie inspectate, circulația navelor și obligațiile de inspecție ale statului.

99. Autoritatea competentă are acces la toate informațiile înregistrate în evidența internă privind inspecțiile care sunt relevante pentru punerea în aplicare a procedurilor de inspecție prevăzute de prezentul Regulament.

XXIII. Schimbul de informații, cooperarea și publicarea informațiilor

100. Autoritatea competentă se asigură că autoritățile portuare și celelalte autorități sau organisme relevante pun la dispoziția sa în materie de control al statului portului următoarele tipuri de informații aflate în posesia acestora:

- 1) informații notificate în conformitate cu capitolul V și cu Anexa nr. 3;
- 2) informații privind navele care nu au notificat oricare dintre informații în conformitate cu cerințele prezentului Regulament;
- 3) informații privind navele care au navigat fără a se fi conforma dispozițiilor internaționale cu privire la deversarea deșeurilor provenite din exploatarea navelor și a reziduurilor de încărcătură;
- 4) informații privind navele cărora li s-a refuzat intrarea într-un port sau care au fost expulzate din port pe motive de securitate;
- 5) informații privind deficiențele evidente în conformitate cu capitolul XXI.

101. Autoritatea competentă face publice și păstrează pe un site web informațiile cu privire la inspecții, rețineri și refuzuri ale accesului, în conformitate cu Anexa nr. 13.

102. Autoritatea competentă reunește și pune la dispoziție, periodic, pe un site web, informații referitoare la companiile al căror nivel de performanță, determinat în vederea stabilirii profilului de risc al navelor în conformitate cu procedura prevăzută în Anexa nr. 1 pct. 2, a fost considerat scăzut sau foarte scăzut pe o perioadă de trei luni sau mai mult.

XXIV. Rambursarea cheltuielilor

103. În cazul în care inspecțiile prevăzute la capitolele IX și X confirmă sau descoperă deficiențe în raport cu cerințele unei convenții internaționale, justificând reținerea unei nave, toate costurile legate de inspecții sunt acoperite de armatorul navei, de operator sau de reprezentantul acestuia.

104. Toate cheltuielile legate de inspecțiile efectuate de autoritatea competentă în conformitate cu dispozițiile capitolului XIII și ale pct. 81 din capitolul XIX, revin proprietarului sau operatorului navei.

105. În cazul reținerii unei nave, toate costurile legate de reținerea în port sunt suportate de proprietarul sau operatorul navei.

106. Ordinul de reținere nu este revocat decât în momentul acoperirii integrale a cheltuielilor sau al depunerii unei garanții suficiente pentru asigurarea rambursării cheltuielilor.

XXV. Sancțiuni

107. Nerespectarea prevederilor prezentului Regulament poate atrage răspunderea contravențională sau penală, după caz.

108. Autoritatea competentă adoptă toate măsurile necesare pentru a se asigura că sancțiunile stabilite sunt aplicate. Sancțiunile sunt eficiente, proporționale și disuasive.

Elementele sistemului de inspecție

1. În sistemul de inspecție sunt incluse următoarele elemente:

- 1) profilul de risc al navei;
- 2) inspecția navelor.

2. Profilul de risc al unei nave se stabilește pe baza unei combinații a următorilor parametri generici și istorici:

1) parametri generici:

a) *tipul navei*. Se consideră că navele de pasageri, navele pentru transportul produselor petroliere, navele pentru transportul gazelor sau al produselor chimice și vrachierele prezintă un nivel de risc mai ridicat;

b) *vechimea navei*. Se consideră că navele mai vechi de 12 ani prezintă un nivel de risc mai ridicat;

c) *performanța statului de pavilion*.

(i) se consideră că navele care arborează pavilionul unui stat cu o rată mare de rețineri în prezintă un nivel de risc mai ridicat;

(ii) se consideră că navele care arborează pavilionul unui stat cu o rată scăzută de rețineri prezintă un nivel de risc mai scăzut;

(iii) se consideră că navele care arborează pavilionul unui stat pentru care s-a încheiat un audit și, atunci când este cazul, s-a transmis un plan de acțiuni corective, amândouă în conformitate cu cadrul și procedurile sistemului de audit voluntar al statelor membre din cadrul OMI, prezintă un nivel de risc mai scăzut.

d) *organizații recunoscute*.

(i) se consideră că navele care dețin certificate eliberate de organizații recunoscute cu un nivel scăzut sau foarte scăzut de performanță în ceea ce privește ratele reținerilor prezintă un nivel de risc mai ridicat;

(ii) se consideră că navele care dețin certificate eliberate de organizații recunoscute cu un nivel înalt sau foarte înalt de performanță în ceea ce privește ratele reținerilor prezintă un nivel de risc mai scăzut;

(iii) se consideră că navele care dețin certificate eliberate de organizații recunoscute în temeiul dispozițiilor Regulamentului (CE) nr. 391/2009 prezintă un nivel de risc mai scăzut.

(e) *performanța companiei*.

(i) se consideră că navele aparținând unei companii cu o performanță scăzută sau foarte scăzută stabilită în raport cu ratele deficiențelor și reținerilor navelor sale prezintă un nivel de risc mai ridicat;

(ii) se consideră că navele aparținând unei companii cu o performanță ridicată stabilită în raport cu ratele deficiențelor și reținerilor navelor sale prezintă un nivel de risc mai scăzut.

2) parametri istorici:

a) se consideră că navele care au fost reținute cel puțin o dată prezintă un risc mai ridicat;

b) se consideră că navele care, în timpul unei (unor) inspecții efectuată(e) în perioada menționată la Anexa 2, au prezentat mai puține deficiențe decât numărul de deficiențe prevăzut în Anexa nr. 2 prezintă un nivel de risc mai scăzut;

c) se consideră că navele care nu au fost reținute în perioada prevăzută în Anexa nr. 2 prezintă un nivel de risc mai scăzut;

d) parametrii de risc se combină folosindu-se o ponderare care reflectă influența relativă a fiecărui parametru asupra nivelului general de risc al navei pentru a determina profiluri de risc ridicat, normal și de risc scăzut. În determinarea acestor profiluri de risc se acordă o importanță crescută parametrilor care se raportează la tipul navei, la performanța statului de pavilion, la organizațiile recunoscute și la performanța companiei.

3. Inspecția navelor reprezintă cel de-al doilea element din sistemul de inspecție care include următoarele:

1) *inspecții periodice*. Inspecțiile periodice sunt efectuate la intervale prestabilite. Frecvența lor este determinată de profilul de risc al navelor. Intervalul dintre inspecțiile periodice asupra navelor care prezintă un profil de risc ridicat nu este mai mare de șase luni. Intervalul dintre inspecțiile periodice asupra navelor care prezintă alte profiluri de risc crește pe măsură ce riscul scade. Autoritatea competentă efectuează o inspecție periodică asupra:

a) oricărei nave cu un profil de risc ridicat care nu a fost supusă unei inspecții în cursul ultimelor 6 luni. Navele care prezintă un nivel de risc ridicat devin eligibile pentru inspecții începând cu a cincea lună;

b) oricărei nave cu un profil de risc normal care nu a fost supusă unei inspecții în cursul ultimelor 12 luni. Navele care prezintă un nivel de risc normal devin eligibile pentru inspecție începând cu a zecea lună;

c) oricărei nave cu un profil de risc scăzut care nu a fost supusă unei inspecții în cursul ultimelor 36 de luni. Navele care prezintă un nivel de risc scăzut devin eligibile pentru inspecție începând cu a 24-a lună.

2) *inspecții suplimentare*. Navele cărora li se aplică factorii prioritari sau neprevăzuți enumerați mai jos sunt supuse unei inspecții indiferent de perioada scursă de la ultima lor inspecție periodică. Cu toate acestea, necesitatea efectuării unei inspecții suplimentare pe motivul factorilor neprevăzuți este lăsată la aprecierea profesională a ICSP.

a) navele cărora li se aplică factorii prioritari enumerați mai jos fac obiectul unei inspecții indiferent de perioada scursă de la ultima lor inspecție periodică:

(i) navele cărora li s-a suspendat sau retras clasa, din motive de siguranță, de la ultima inspecție efectuată în Comunitate sau în regiunea aflată în domeniul de aplicare a Paris Mou;

(ii) navele care au făcut obiectul unui raport sau al unei notificări din partea unui alt stat membru;

(iii) navele care nu pot fi identificate în baza de date privind inspecțiile;

(iv) navele care au fost implicate într-o coliziune, punere pe uscat sau eșuare în timp ce navigau către port, navele care au fost acuzate de o presupusă încălcare a dispozițiilor privind deversarea de substanțe dăunătoare sau efluenți nocivi sau au efectuat manevre în mod necontrolat sau nesigur, fără a respecta măsurile de organizare a traficului adoptate de OMI sau practicile și procedurile pentru siguranța navigației.

b) navele cărora li se aplică factorii neprevăzuți enumerați mai jos pot fi supuse unei inspecții indiferent de perioada scursă de la ultima lor inspecție periodică. Decizia de a efectua o astfel de inspecție suplimentară este lăsată la aprecierea profesională a autorității competente. Navele:

(i) care nu au respectat versiunea aplicabilă a Recomandării OMI privind navigația prin intrările în Marea Baltică;

(ii) care dețin certificate emise de către o organizație recunoscută anterior a cărei recunoaștere a fost retrasă de la ultima inspecție efectuată;

(iii) care sunt semnalate de piloți sau autoritățile portuare ca prezentând deficiențe evidente care pot compromite siguranța navigației sau pot constitui o amenințare la adresa mediului în conformitate cu capitolul XXI din prezentul Regulament;

(iv) care nu respectă cerințele relevante referitoare la notificări în conformitate cu capitolul V din prezentul Regulament;

(v) Navele care au făcut obiectul unui raport sau al unei plângeri, inclusiv al unei plângeri pe uscat, din partea comandantului, a unui membru al echipajului sau a oricărei persoane sau organizații care are un interes legitim în legătură cu operarea în siguranță a navei, cu condițiile de viață și de muncă la bord sau cu prevenirea poluării, cu excepția cazului în care Autoritatea competentă consideră raportul sau plângerea în mod evident nefondate;

(vi) care au făcut obiectul unei rețineri cu mai mult de trei luni înainte;

(vii) care au fost semnalate ca prezentând deficiențe neremediate, cu excepția navelor în cazul cărora deficiențele trebuie remediate în termen de 14 zile de la plecare sau înaintea plecării;

(viii) în legătură cu care au fost semnalate probleme de încărcătură, în special în cazul încărcăturilor nocive și periculoase;

(ix) care au fost operate într-un mod care să prezinte un pericol pentru persoane, bunuri sau mediu;

(x) despre care există informații dintr-o sursă sigură că parametri săi de risc diferă de cei înregistrați și al căror profil de risc este, prin urmare, mai ridicat;

(xi) Navele pentru care a fost convenit un plan de acțiune pentru a remedia deficiențele, astfel cum este prevăzut la pct. 64, dar pentru care punerea în aplicare a respectivului plan nu a fost verificată de un inspector.

3) *sistemul de selecție.*

3a) Navele de prioritate I sunt inspectate după cum urmează:

a) se efectuează o inspecție extinsă:

(i) pe toate navele cu profilul de risc ridicat care nu au fost inspectate în ultimele 6 luni;

(ii) pe toate navele de pasageri, navele pentru transportul produselor petroliere, navele pentru transportul gazelor sau produselor chimice sau vrachierele, mai vechi de 12 ani, cu un profil de risc normal, care nu au fost inspectate în ultimele 12 luni.

b) se efectuează o inspecție inițială sau, după caz, o inspecție mai amănunțită:

(i) pe toate navele altele decât navele de pasageri, navele pentru transportul produselor petroliere, navele pentru transportul gazelor sau produselor chimice sau vrachierele, mai vechi de 12 ani, cu un profil de risc normal, care nu au fost inspectate în ultimele 12 luni.

c) în cazul unui factor prioritar:

(i) se efectuează o inspecție mai amănunțită sau o inspecție extinsă, în funcție de aprecierea profesională a ICSP, pe toate navele cu un profil de risc ridicat și pe toate navele de pasageri, navele pentru transportul produselor petroliere, navele pentru transportul gazelor sau produselor chimice sau vrachierele, mai vechi de 12 ani;

(ii) se efectuează o inspecție mai amănunțită pe toate navele altele decât navele de pasageri, navele pentru transportul produselor petroliere, navele pentru transportul gazelor sau produselor chimice sau vrachierele, mai vechi de 12 ani.

3b) În cazul în care autoritatea competentă decide să inspecteze o navă de prioritate II, se aplică următoarele:

a) se efectuează o inspecție extinsă:

(i) pe toate navele cu profilul de risc ridicat care nu au fost inspectate în ultimele 5 luni;

(ii) pe toate navele de pasageri, navele pentru transportul produselor petroliere, navele pentru transportul gazelor sau produselor chimice sau vrachierele, mai vechi de 12 ani, cu un profil de risc normal, care nu au fost inspectate în ultimele 10 luni;

(iii) pe toate navele de pasageri, navele pentru transportul produselor petroliere, navele pentru transportul gazelor sau produselor chimice sau vrachierele, mai vechi de 12 ani, cu un profil de risc scăzut, care nu au fost inspectate în ultimele 24 luni.

b) se efectuează o inspecție inițială sau, după caz, o inspecție mai amănunțită:

(i) pe orice navă alta decât navele de pasageri, navele pentru transportul produselor petroliere, navele pentru transportul gazelor sau produselor chimice sau vrachierele, mai vechi de 12 ani, cu un profil de risc normal, care nu a fost inspectată în ultimele 10 luni;

(ii) pe orice navă alta decât navele de pasageri, navele pentru transportul produselor petroliere, navele pentru transportul gazelor sau produselor chimice sau vrachierele, mai veche de 12 ani, cu un profil de risc scăzut, care nu a fost inspectată în ultimele 24 luni.

c) în cazul unui factor neprevăzut:

(i) se efectuează o inspecție mai amănunțită sau o inspecție extinsă, în funcție de aprecierea profesională a inspectorului, pe orice navă cu un profil de risc ridicat sau pe orice navă de pasageri, navă pentru transportul produselor petroliere, navă pentru transportul gazelor sau produselor chimice sau vrachiere, mai veche de 12 ani;

(ii) se efectuează o inspecție mai amănunțită pe orice navă alta decât navele de pasageri, navele pentru transportul produselor petroliere, navele pentru transportul gazelor sau produselor chimice sau vrachierele, mai veche de 12 ani.

Anexa nr. 2
la Regulamentul-cadru cu privire la
respectarea obligațiilor statului port aprobat
prin Hotărârea Guvernului nr. _____ din _____

ALCĂTUIREA PROFILULUI DE RISC AL NAVEI
(menționată la Capitolul VI. Profilul de risc al navei)

				Profil de risc				
				Nave cu profil de risc ridicat (NRR)		Nave cu profil de risc normal (NRN)	Nave cu profil de risc scăzut (NRS)	
Parametri generici				Criterii	Pondere (în puncte)	Criterii	Criterii	
1	Tipul navei			Navă pentru transportul produselor chimice Navă pentru transportul gazelor Navă pentru transportul produselor petroliere Vrachier Navă de pasageri	2	Navă care nu are nici profil de risc ridicat, nici profil de risc scăzut	Toate tipurile	
2	Vechimea navei			Toate tipurile > 12 ani	1		Toate vârstele	
3a	Pavilionul	Listele neagră, gri și albă		Neagră – risc foarte ridicat, risc ridicat Risc de la mediu la ridicat	2		Albă	
				Neagră – risc mediu	1			
3b		Audit OMI		—	—		Da	
4a	Organizație recunoscută	Performanță	Ridicată	—	—		Ridicată	
			Medie	—	—		—	
			Scăzută	Scăzută	1		—	
			Foarte scăzută	Foarte scăzută			—	
4b		Recunoscută UE		—	—		Da	
5	Societate	Performanță	Ridicată	—	—		Ridicată	
			Medie	—	—		—	
			Scăzută	Scăzută	2		—	
			Foarte scăzută	Foarte scăzută			—	
Parametri istorici								
6	Numărul deficiențelor înregistrate în cursul fiecărei inspecții în ultimele 36 de luni		Deficiențe	Neeligibil	—		≤ 5 (și cel puțin o inspecție efectuată în ultimele 36 de luni)	
7	Numărul de rețineri din ultimele 36 de luni		Rețineri	≥ 2 rețineri	1		Nicio reținere	

NRR sunt navele care îndeplinesc criteriile până la o valoare totală de 5 sau mai multe puncte. NRS sunt navele care îndeplinesc toate criteriile cerute de parametri de risc scăzut. NRN sunt navele care nu sunt nici NRR, nici NRS.

NOTIFICARE

(menționată la capitolul V. Notificarea sosirii navelor)

Informații care trebuie furnizate în conformitate cu pct. 17 din Capitolul V:

Informațiile enumerate în continuare trebuie transmise autorității portuare sau autorității sau organismului desemnat în acest sens, cu cel puțin trei zile înainte de data prevăzută pentru sosirea în port sau în zona de ancoraj a Republicii Moldova sau înainte de părăsirea portului anterior, în cazul în care călătoria între cele două porturi durează mai puțin de trei zile:

(a) datele de identificare a navei (denumirea, indicativul de apel, numărul de identificare OMI sau numărul MMSI);

(b) durata planificată pentru escală;

(c) pentru tancuri:

(i) configurația: corp simplu, corp simplu cu SBT, corp dublu;

(ii) starea tancurilor de marfă și a tancurilor de balast: plin, gol, inertat;

(iii) volumul și natura încărcăturii;

(d) operațiunile planificate pentru portul sau zona de ancoraj de destinație (încărcare, descărcare, altele);

(e) inspecții obligatorii planificate și operațiuni de întreținere și reparații importante care trebuie efectuate pe timpul staționării în portul de destinație;

(f) data ultimei inspecții extinse efectuate în regiunea aflată în domeniul de aplicare a Paris Mou.

LISTA CERTIFICATELOR ȘI A DOCUMENTELOR

(menționată la pct. 26 sbp. 1) din capitolul IX.
Inspekția inițială și inspekția mai amănunțită)

1. Certificatul internațional de tonaj (1969).
2. — Certificatul de siguranță pentru nava de pasageri;
— Certificatul de siguranță a construcției pentru nava de mărfuri;
— Certificatul de siguranță a echipamentului pentru nava de mărfuri;
— Certificatul de siguranță radio pentru nava de mărfuri;
— Certificatul de scutire, inclusiv lista de mărfuri, dacă este cazul;
— Certificatul de siguranță pentru nava de mărfuri.
3. Certificatul internațional de securitate a navei (ISSC).
4. Registrul Sinoptic Permanent.
5. Certificatul internațional de conformitate pentru transportul gazelor lichefiate în vrac;
— Certificatul de conformitate pentru transportul gazelor lichefiate în vrac.
6. Certificatul internațional de conformitate pentru transportul substanțelor chimice periculoase în vrac;
— Certificatul de conformitate pentru transportul substanțelor chimice periculoase în vrac.
7. Certificatul internațional pentru prevenirea poluării cu hidrocarburi.
8. Certificatul internațional pentru prevenirea poluării la transportul substanțelor lichide nocive în vrac.
9. Certificatul internațional asupra liniilor de încărcare (1966).
— Certificatul internațional de scutire asupra liniilor de încărcare.
10. Jurnal de înregistrare a hidrocarburilor, părțile I și II.
11. Jurnal de înregistrare a mărfii.
12. Certificat de echipaj minim de siguranță.
13. Certificate sau orice alte documente emise în conformitate cu dispozițiile STCW 78/95.
14. Certificatele de sănătate (a se vedea MLC 2006).
15. Tabelul privind programul de lucru la bordul navei (a se vedea MLC 2006 și STCW 78/95).
16. Evidența orelor de lucru și de odihnă ale navigatorilor (a se vedea MLC 2006).
17. Informația de stabilitate.
18. Copie a Documentului de conformitate și Certificatul de management al siguranței, eliberate în conformitate cu Codul internațional de management pentru operarea în siguranță a navelor și pentru prevenirea poluării (SOLAS 74, capitolul IX).
19. Certificatele navei pentru corp și mașini, emise de organizația recunoscută în cauză (necesare doar în cazul în care nava își menține clasa pentru o organizație recunoscută).
20. Document de conformitate cu cerințele speciale pentru navele care transportă mărfuri periculoase.
21. Certificat de siguranță pentru navele de mare viteză și documentul de atestare pentru conducerea acestora.
22. Lista specială sau manifestul mărfurilor periculoase ori planul de încărcare detaliat.
23. Jurnalul de bord al navei privind evidența testelor și a exercițiilor, inclusiv exercițiile de securitate, și jurnalul de înregistrare a inspecțiilor și întreținerii mijloacelor de salvare a vieții omenești și a mijloacelor de combatere a incendiilor, precum și dispunerea acestora.
24. Certificat de siguranță a navei cu destinație specială.
25. Certificat de siguranță pentru platformele de foraj mobile.

26. Pentru navele pentru transportul produselor petroliere, înregistrări privind sistemul de monitorizare și control al descărcărilor de hidrocarburi pentru ultimul voiaj efectuat în balast.
27. Planul rolurilor, planul de incendiu și planul de vitalitate în cazul navelor de pasageri.
28. Planul de urgență de prevenire a poluării cu hidrocarburi la bordul navelor.
29. Dosarele rapoartelor de inspecție (în cazul vrachierelor și al navelor pentru transportul produselor petroliere).
30. Rapoartele inspecțiilor anterioare efectuate în cadrul controlului statului portului.
31. Pentru navele de pasageri de tip ro-ro, informații privind raportul maxim A/A.
32. Documentul de autorizare pentru transportul cerealelor.
33. Manualul pentru amararea mărfurilor.
34. Planul de gestiune a deșeurilor și jurnalul de înregistrare a deșeurilor.
35. Sistemul de sprijinire în luarea deciziilor pentru comandantul navei de pasageri.
36. Planul de cooperare privind căutarea și salvarea pentru navele de pasageri care navighează pe rute fixe.
37. Lista limitărilor operaționale pentru navele de pasageri.
38. Informații pentru vrachiere.
39. Planul de încărcare și de descărcare pentru vrachiere.
40. Certificat de asigurare sau altă garanție financiară de răspundere civilă pentru pagubele produse prin poluare cu hidrocarburi (Convenția internațională privind răspunderea civilă pentru pagubele produse prin poluare cu hidrocarburi, 1992).
41. Certificatele necesare în temeiul Directivei 2009/20/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind asigurarea proprietarilor navelor în ceea ce privește creanțele maritime.
42. Certificate necesare în temeiul Regulamentului (CE) nr. 392/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 aprilie 2009 privind răspunderea transportatorilor de pasageri pe mare și pe căi navigabile interioare în caz de accidente.
43. Certificatul internațional de prevenire a poluării aerului.
44. Certificatul internațional pentru prevenirea poluării cu ape uzate
45. Certificatul de muncă în domeniul maritim.
46. Declarația de conformitate a muncii în domeniul maritim, părțile I și II.
47. Certificatul internațional privind sistemul antivegetativ.
48. Certificatul de asigurare sau altă garanție financiară de răspundere civilă pentru prejudicii cauzate de poluarea cu hidrocarburi utilizate pentru propulsia navei.
49. Un certificat de inventar al materialelor periculoase sau o declarație de conformitate, aplicabil în temeiul Regulamentului (UE) nr. 1257/2013 al Parlamentului European și al Consiliului.
50. Document de conformitate emis în temeiul Regulamentului (UE) 2015/757 al Parlamentului European și al Consiliului din 29 aprilie 2015 privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de dioxid de carbon generate de transportul maritim și de modificare a Directivei 2009/16/CE.

EXEMPLE DE „MOTIVE ÎNTEMEIATE”
(menționate la pct. 27 din capitolul IX.
Inspekția inițială și inspekția mai amănunțită)

A. Exemple de motive întemeiate pentru o inspekție mai amănunțită:

1. Navele identificate în Anexa nr. 1 pct.3 sbp. 2 lit.a) și lit. b).
2. Jurnalul de evidență a hidrocarburilor nu a fost ținut corect.
3. Au fost constatate neconcordanțe în timpul verificării certificatelor și a altor documente.
4. Elemente care arată că membrii echipajului nu respectă cerințele privind comunicarea la bord stabilite la articolul 18 din Directiva 2008/106/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 19 noiembrie 2008 privind nivelul minim de formare a navigatorilor (1).
5. Un certificat a fost obținut în mod fraudulos sau posesorul unui certificat nu este persoana pentru care a fost emis inițial acel certificat.
6. Nava are un comandant, ofițer sau marinar care deține un certificat emis de o țară care nu a ratificat Convenția STCW 78/95.
7. Există dovezi că au fost încălcate normele de siguranță sau liniile directoare ale OMI cu privire la operațiunile de marfă și alte operațiuni (de exemplu, conținutul de oxigen din tubulatura principală a instalației de gaz inert a tancurilor de marfă este mai mare decât nivelul maxim admis).
8. Omisiunea comandantului unei nave pentru transportul de produse petroliere de a furniza informații privind sistemul de monitorizare și control al descărcării de hidrocarburi pentru ultimul voiaj efectuat în balast.
9. Absența unui plan actualizat al rolurilor echipajului sau membrii echipajului nu cunosc sarcinile ce le revin în caz de incendiu sau de abandon al navei.
10. Au fost trimise semnale false de alertă și nu au fost urmate de procedurile corespunzătoare de anulare.
11. Absența unui echipament principal sau a unui plan cerut prin convenții.
12. Încălcarea gravă a condițiilor de igienă la bordul navei.
13. Constatările și observațiile inspectorului dovedesc existența unei deteriorări sau a unor deficiențe grave ale corpului navei sau ale structurii acesteia, care pot pune în pericol integritatea structurală, etanșeitatea sau integritatea etanșeității la intemperii a navei.
14. Există informații sau dovezi potrivit cărora comandantul sau echipajul nu cunosc principalele operațiuni la bord privind siguranța navelor sau prevenirea poluării sau că aceste operațiuni nu au fost efectuate.
15. Absența unui tabel de organizare a activității la bordul navei și a evidenței orelor de lucru și odihnă ale personalului navigant.
16. Documentele necesare în temeiul MLC 2006 nu sunt prezentate sau nu sunt actualizate, ori sunt actualizate în mod fals, sau documentele prezentate nu conțin informațiile necesare în temeiul MLC 2006, ori nu sunt valide, dintr-un motiv oarecare.
17. Condițiile de viață și de muncă la bordul navei nu sunt conforme cu cerințele MLC 2006.
18. Există motive rezonabile să se considere că nava și-a schimbat pavilionul în scopul de a evita respectarea MLC 2006.
19. Există o plângere referitoare la faptul că anumite condiții de viață și de muncă la bordul navei nu sunt conforme cu cerințele MLC 2006.

B. Exemple de motive întemeiate pentru controlul navelor în materie de securitate:

1. În cursul inspecției PSC inițiale, inspectorul poate stabili motive întemeiate pentru măsuri suplimentare de control al securității, după cum urmează:

- 1.1. ISSC nu este valabil sau a expirat;
- 1.2. nava prezintă un nivel de securitate mai scăzut decât cel al portului;
- 1.3. exercițiile legate de securitatea navei nu au fost efectuate;
- 1.4. evidența ultimelor 10 activități de interfață navă/port sau navă/navă este incompletă;
- 1.5. s-a dovedit sau s-a observat că membrii-cheie ai echipajului navei nu pot comunica eficient între ei;

1.6. există dovezi, pe baza observațiilor, cu privire la anumite deficiențe grave ale măsurilor de securitate;

1.7. informații furnizate de terți, precum rapoarte sau plângeri privind informațiile referitoare la securitate;

1.8. nava deține un al doilea Certificat internațional interimar de securitate a navei (ISSC) eliberat consecutiv, iar în opinia profesională a inspectorului, unul dintre scopurile în care nava sau compania a solicitat un astfel de certificat este evitarea respectării pe deplin, după expirarea perioadei de valabilitate a primului certificat interimar, a dispozițiilor SOLAS 74 capitolul XI-2 și ale Codului ISPS Partea A. Codul ISPS partea A precizează situațiile în care se poate elibera un certificat interimar.

2. În cazul în care există motive întemeiate, precum cele descrise anterior, inspectorul informează imediat autoritatea competentă în materie de securitate (cu excepția cazului în care inspectorul este și un ofițer de securitate pe deplin autorizat). Autoritatea competentă în materie de securitate decide ce alte măsuri de control sunt necesare, ținând seama de nivelul de securitate în conformitate cu SOLAS 74 capitolul XI regula 9.

3. Motivele întemeiate, altele decât cele menționate anterior, țin de competența ofițerului de securitate pe deplin autorizat.

**PROCEDURI RELEVANTE ȘI LINII DIRECTOARE CARE TREBUIE RESPECTATE
DE CĂTRE ICSP PENTRU CONTROLUL NAVELOR**

(menționate la pct. 38 din capitolul XII.

Linii directoare și proceduri privind siguranța și securitatea)

Proceduri privind controlul statului portului și instrucțiunile în versiunea lor actualizată:

1. Instrucțiunea 33/2000/02: Controlul operațional al feriboturilor și al navelor de pasageri;
2. Instrucțiunea 35/2002/02: Linii directoare pentru inspectorii PSC privind hărțile electronice;
3. Instrucțiunea 36/2003/08: Ghid de inspecție privind condițiile de viață și de muncă;
4. Instrucțiunea 37/2004/02: Linii directoare în conformitate cu Convenția STCW 78/95 cu modificările sale;
5. Instrucțiunea 37/2004/05: Linii directoare privind inspectarea orelor de lucru/de odihnă;
6. Instrucțiunea 37/2004/10: Linii directoare pentru inspectorii care efectuează controlul statului portului privind aspecte de securitate,
7. Instrucțiunea 38/2005/02: Linii directoare pentru inspectorii care efectuează controlul statului portului privind sistemul de înregistrare a parametrilor de navigație (VDR);
8. Instrucțiunea 38/2005/05: Linii directoare privind MARPOL 73/78 anexa 1;
9. Instrucțiunea 38/2005/07: Linii directoare privind inspecția CAS a navelor cu corp simplu pentru transportul produselor petroliere;
10. Instrucțiunea 39/2006/01: Linii directoare pentru inspectorii care efectuează controlul statului portului privind codul ISM;
11. Instrucțiunea 39/2006/02: Linii directoare pentru inspectorii care efectuează controlul statului portului privind controlul GMDSS;
12. Instrucțiunea 39/2006/03: Optimizarea listei interdicțiilor și notificărilor;
13. Instrucțiunea 39/2006/10: Ghidul pentru inspectorii care efectuează controlul statului portului privind examinarea tancurilor de balast și simularea defectării principalei surse de energie (testul penei de curent);
14. Instrucțiunea 39/2006/11: Ghidul pentru verificarea structurii vrachierelor;
15. Instrucțiunea 39/2006/12: Codul de bună practică pentru inspectorii care efectuează controlul statului portului;
16. Instrucțiunea 40/2007/04: Criterii de evaluare a răspunderii organizațiilor recunoscute (R/O);
17. Instrucțiunea 40/2007/09: Liniile directoare pentru inspecțiile efectuate în cadrul controlului statului portului în vederea conformării cu anexa 6 la MARPOL 73/78.

INSPECȚII EXTINSE ALE NAVELOR
(Capitolul X. Inspecțiile extinse)

O inspecție extinsă se referă în special la condiția generală a următoarelor elemente de risc:

1. Documente;
2. Starea structurii;
3. Integritatea etanșeității la intemperii;
4. Sisteme de urgență;
5. Comunicații radio;
6. Operațiuni legate de marfă;
7. Siguranța împotriva incendiilor;
8. Alarme;
9. Condiții de viață și de muncă;
10. Echipamente de navigație;
11. Mijloace de salvare;
12. Mărfuri periculoase;
13. Mecanismul de propulsie și mecanismele auxiliare;
14. Prevenirea poluării.

În plus, în funcție de fezabilitatea lor practică sau orice constrângeri în legătură cu siguranța persoanelor, a navei sau a portului, inspecția extinsă include verificarea unor aspecte specifice privind elementele de risc în funcție de tipul de navă inspectat, în conformitate cu pct. 30 din Capitolul X.

**DISPOZIȚII PRIVIND REFUZUL ACCESULUI ÎN PORTURILE ȘI ZONELE DE
ANCORAJ ALE REPUBLICII MOLDOVA**

(Capitolul XIII. Măsurile privind refuzul accesului pentru anumite nave)

1. În cazul în care sunt întrunite condițiile descrise la pct. 40, autoritatea competentă după ce nava a fost reținută a treia oară în port, îl informează în scris pe comandantul navei cu privire la emiterea ordinului de refuz al accesului care se va aplica imediat ce nava a plecat din port. Ordinul de refuz al accesului devine aplicabil de îndată ce nava a părăsit portul după remedierea deficiențelor care au condus la reținere.

2. Autoritatea competentă trimite o copie a ordinului de refuz al accesului administrației statului de pavilion, organizației recunoscute în cauză. De asemenea, autoritatea competentă actualizează fără întârziere evidența internă privind inspecțiile cu informații privind refuzul accesului.

3. Pentru ca ordinul de refuz al accesului să fie revocat, proprietarul sau operatorul trebuie să adreseze o cerere formală autorității competente care a emis ordinul de refuz al accesului. Această cerere trebuie să fie însoțită de un document eliberat de administrația statului de pavilion în urma unei vizite la bord a unui inspector autorizat în mod corespunzător de aceasta, care să ateste că nava se conformează în totalitate dispozițiilor aplicabile ale convențiilor internaționale. Administrația statului de pavilion furnizează autorității competente dovezi ale vizitei la bordul navei.

4. Cererea de anulare a ordinului de refuz al accesului trebuie, de asemenea, să fie însoțită, după caz, de un document al societății de clasificare care a clasificat nava, eliberat în urma unei vizite la bord a unui inspector al societății de clasificare, care să ateste că nava se conformează standardelor de clasă impuse de societatea respectivă. Societatea de clasificare furnizează autorității competente dovezi ale vizitei la bordul navei.

5. Ordinul de refuz al accesului poate fi revocat numai după expirarea perioadei menționate la capitolul XIII din prezentul Regulament și în urma unei noi inspecții a navei, într-un port agreat.

6. În cazul în care reținerea care a dus la emiterea ordinului de refuz al accesului a inclus deficiențe ale structurii navei, autoritatea competentă după ce a emis ordinul de refuz al accesului poate solicita ca anumite spații, inclusiv cele pentru mărfuri și tancurile, să fie disponibile în vederea examinării în cursul noii inspecției.

7. Noua inspecție este efectuată de autoritatea competentă care a emis ordinul de refuz al accesului sau de autoritatea competentă a portului de destinație cu acordul autorității competente care a emis ordinul de refuz al accesului. Autoritatea competentă poate solicita un preaviz pentru noua inspecție de maximum 14 zile. Autorității competente i se furnizează dovezi satisfăcătoare cu privire la faptul că nava respectă pe deplin cerințele aplicabile ale convențiilor internaționale.

8. Noua inspecție constă într-o inspecție extinsă care trebuie să acopere cel puțin aspectele relevante prevăzute în Anexa nr. 7.

9. Toate costurile determinate de inspecția extinsă vor fi suportate de proprietar sau de operator.

10. În cazul în care rezultatul inspecției extinse este satisfăcător pentru autoritatea competentă în conformitate cu Anexa nr. 7, ordinul de refuz al accesului trebuie să fie revocat, iar compania căreia îi aparține nava trebuie informată în scris asupra deciziei luate.

11. De asemenea, autoritatea competentă notifică în scris decizia luată administrației statului de pavilion, societății de clasificare respective. De asemenea, autoritatea competentă trebuie să actualizeze fără întârziere evidența internă privind inspecțiile cu informații privind anularea ordinului de refuz al accesului.

12. Informațiile cu privire la navele cărora li s-a refuzat accesul în porturile Republicii Moldova trebuie puse la dispoziție în evidența internă privind inspecțiile și trebuie să fie publicate în conformitate cu dispozițiile capitolului XXIII și ale Anexei nr. 13.

RAPORTUL DE INSPECȚIE
(menționat la Capitolul XIV. Raportul de inspecție pentru comandant)

Raportul de inspecție trebuie să conțină cel puțin următoarele elemente.

I. Generalități

1. Autoritatea competentă care a întocmit raportul;
2. Data și locul inspecției;
3. Denumirea navei inspectate;
4. Pavilionul;
5. Tipul navei (astfel cum este indicat în Certificatul de management al siguranței);
6. Numărul de identificare OMI;
7. Indicativul radio;
8. Tonajul brut (GT);
9. Tonajul deadweight (după caz);
10. Anul de construcție, determinat pe baza datei indicate în certificatele de siguranță ale navei;
11. Societatea de clasificare sau societățile de clasificare, precum și oricare alte organizații, acolo unde este relevant, care a (au) eliberat navei certificatele de clasă, dacă acestea există;
12. Organizația recunoscută sau organizațiile recunoscute și/sau orice altă parte care a (au) eliberat navei certificate, în numele statului de pavilion, în conformitate cu convențiile aplicabile;
13. Denumirea și adresa companiei căreia îi aparține nava sau a operatorului;
14. În cazul navelor care transportă mărfuri solide sau lichide în vrac, numele și adresa navlositorului responsabil pentru navlosirea navei, precum și tipul de navlosire;
15. Data finală a întocmirii raportului de inspecție;
16. Indicarea faptului că informațiile detaliate în legătură cu inspecția sau reținerea pot face obiectul publicării.

II. INFORMAȚII PRIVIND INSPECȚIA

1. Certificatele eliberate în conformitate cu convențiile în materie, autoritatea sau organizația care a eliberat certificatul (certificatele), inclusiv data eliberării și a expirării;
2. Părțile sau elementele navei care au fost inspectate (în cazul unei inspecții mai amănunțite sau al unei inspecții extinse);
3. Portul și data ultimei inspecții intermediare, anuale sau de reînnoire, precum și denumirea organizației care a efectuat inspecția;
4. Tipul inspecției (inspecție, inspecție mai amănunțită, inspecție extinsă);
5. Natura deficiențelor.

III. Informații suplimentare în cazul reținerii

1. Data ordinului de reținere;
2. Data anulării ordinului de reținere;
3. Natura deficiențelor care au condus la emiterea ordinului de reținere (trimiteri la convenții, dacă este relevant);
4. Indicarea, după caz, dacă organizația recunoscută sau oricare alt organism privat care a efectuat controlul răspunde de deficiențele care, fiecare în parte sau cumulate, au determinat reținerea;
5. Măsurile întreprinse.

CRITERII PENTRU REȚINEREA UNEI NAVE
(menționate la Capitolul XVII. Remedierea deficiențelor și reținerea)

Înainte de a decide dacă deficiențele constatate în timpul inspecției justifică reținerea navei în cauză, ICSP trebuie să aplice criteriile menționate în continuare, la pct. 1 și 2. Punctul 3 include exemple de deficiențe care pot autoriza direct reținerea navei implicate.

În cazul în care motivul reținerii se datorează unei avarii accidentale suferite în timpul călătoriei navei spre un port, nu se emite un ordin de reținere, cu condiția:

1) respectării cerințelor cuprinse în Regula I/11(c) din SOLAS 74 privind notificarea administrației statului de pavilion, a controlorului desemnat sau a organizației recunoscute răspunzătoare de eliberarea certificatului în materie;

2) prezentării, de către comandantul sau proprietarul navei, autorității competente înainte de intrarea într-un port, a detaliilor privind împrejurările producerii accidentului și avariile suferite, precum și a informațiilor privind notificarea obligatorie a administrației statului de pavilion;

3) întreprinderii de către nava respectivă a unor acțiuni de remediere care să satisfacă cerințele autorității;

4) garantării de către autoritate, după ce a fost notificată cu privire la încheierea acțiunilor de remediere, că deficiențele care puneau în pericol siguranța, sănătatea sau mediul au fost eliminate.

1. Criterii principale

ICSP trebuie să aplice următoarele criterii, pentru a stabili dacă o navă ar trebui sau nu să fie reținută:

Sincronizarea :

Navele care nu sunt sigure pentru a pleca pe mare trebuie reținute la prima inspecție, fără a ține seama de timpul cât vor sta în port.

Criteriu :

Nava este reținută dacă deficiențele sale prezintă un motiv serios pentru ca ICSP să se întoarcă pentru a se convinge că acestea au fost remediate înainte ca nava să navigheze din nou. Necesitatea ca ICSP să se întoarcă pe navă este o măsură a gravității deficiențelor. Cu toate acestea, nu toate cazurile impun o asemenea obligație. Prin aceasta se înțelege că autoritatea trebuie să verifice într-un fel sau altul, de preferință printr-o vizită suplimentară, dacă deficiențele au fost remediate înaintea plecării.

2. Aplicarea criteriilor principale

Atunci când decide dacă deficiențele constatate la o navă sunt destul de grave pentru a reține nava, ICSP trebuie să evalueze dacă:

1. nava deține documentele relevante valide;

2. nava are echipajul prevăzut în Certificatul de echipaj minim de siguranță.

În timpul inspecției, ICSP trebuie, în continuare, să stabilească dacă nava și/sau echipajul sunt apte:

3. să navigheze în condiții de siguranță pe durata călătoriei următoare;

4. să manevreze și să transporte încărcătura în deplină siguranță și să monitorizeze starea acesteia pe durata călătoriei următoare;

5. să asigure funcționarea sălii mașinilor în deplină siguranță pe durata călătoriei următoare;

6. să mențină propulsia și direcția adecvate pe durata călătoriei următoare;

7. să combată în mod eficient, dacă este cazul, incendiile în orice parte a navei pe durata călătoriei următoare;
8. să abandoneze nava, dacă este cazul, rapid și în siguranță și să efectueze salvarea efectivă pe durata călătoriei următoare;
9. să prevină poluarea mediului pe durata călătoriei următoare;
10. să mențină stabilitatea adecvată pe durata călătoriei următoare;
11. să mențină etanșeitatea adecvată pe durata călătoriei următoare;
12. să comunice în situații de pericol, dacă este necesar, pe durata călătoriei următoare;
13. să ofere condiții sigure și salubre la bord pe durata călătoriei următoare;
14. să furnizeze un volum maxim de informații în caz de accident.

În cazul în care răspunsul la oricare dintre aceste evaluări este negativ, ținând seama de toate deficiențele constatate, trebuie să se ia în considerare reținerea navei. O combinație a unor deficiențe mai puțin grave poate, de asemenea, să justifice reținerea navei.

3. Pentru a asista inspectorul în folosirea acestor indicații, se oferă în continuare o listă a deficiențelor, grupate conform convențiilor și/sau codurilor în domeniu, considerate suficient de grave încât să justifice reținerea navei în cauză. Această listă nu are caracter exhaustiv.

3.1 Generalități

Absența unor certificate și documente valabile în conformitate cu instrumentele relevante. Cu toate acestea, navele care navighează sub pavilionul unui stat care nu este parte la o convenție (instrument relevant) sau nu a pus în aplicare alt instrument relevant nu au dreptul să dețină certificatele prevăzute de convenția respectivă sau de un alt instrument relevant. Prin urmare, absența certificatelor solicitate nu constituie în sine un motiv pentru reținerea navelor respective; cu toate acestea, în aplicarea clauzei „tratament nepreferențial”, se impune respectarea substanțială a dispozițiilor înainte ca nava să primească dreptul de navigare.

3.2. Elemente prevăzute de Convenția SOLAS 74

1. Funcționarea defectuoasă a sistemului de propulsie sau a altui mecanism esențial, precum și a instalațiilor electrice;
2. Curățenie insuficientă în sala mașinilor, cantitate excesivă de amestecuri apă/ulei din santine, izolația tubulaturilor, inclusiv a tubulaturilor de evacuare din sala mașinilor, contaminate cu hidrocarburi, funcționarea necorespunzătoare a pompei de santină și a accesoriilor acesteia;
3. Defecțiuni ale generatorului de avarie, ale instalației de iluminat, ale bateriilor sau ale contactorilor;
4. Funcționarea necorespunzătoare a instalației principale de guvernare și a guvernării de avarie;
5. Absența, capacitatea insuficientă sau deteriorarea gravă a echipamentelor individuale de salvare, a bărcilor de salvare și a dispozitivelor de lansare a acestora;
6. Absența, neconformitatea sau deteriorarea gravă a sistemului de detectare a incendiilor, a alarmelor de incendiu, a echipamentului de stingere a incendiilor, a instalației fixe de stingere a incendiilor, a supapelor de ventilare, a obturatorilor de incendiu, a dispozitivelor rapide de închidere, în măsura în care acestea nu corespund standardelor de utilizare în scopurile pentru care au fost create;
7. Absența, deteriorarea substanțială sau defecțiunea sistemului de protecție împotriva incendiilor în zona de operare a încărcăturii pe navele-tanc;
8. Absența, neconformitatea sau deteriorarea gravă a luminilor, a semnalelor optice sau sonore;
9. Absența sau defectarea echipamentului de radiocomunicații pentru situații de pericol și comunicații de siguranță;
10. Absența sau defectarea echipamentului de navigație, ținând seama de dispozițiile din regula V/16.2 din SOLAS 74;
11. Absența hărților corectate de navigație și/sau a altor publicații nautice relevante, necesare pentru călătoria prevăzută, ținând seama de faptul că un sistem de afișare a hărților

electronice și de informare (ECDIS) aprobat, care utilizează informații oficiale, poate fi folosit ca înlocuitor al hărților;

12. Absența sitelor antiscânteie de la sistemul de ventilație din camera pompelor de marfă;

13. O deficiență gravă în ceea ce privește cerințele operaționale, astfel cum sunt descrise în secțiunea 5.5 din anexa 1 la Paris Mou;

14. Numărul, componența sau certificarea echipajului nu corespund cu documentul de echipaj minim de siguranță;

15. Neefectuarea programului de inspecții intensificate în conformitate cu dispozițiile capitolului XI regula 2 din SOLAS 74.

3.3. Elemente prevăzute de Codul IBC

1. Transportul unei substanțe care nu este menționată în Certificatul de conformitate sau lipsa informațiilor despre încărcătură;

2. Lipsa sau avariarea dispozitivelor de siguranță de înaltă presiune.;

3. Instalațiile electrice nesigure sau care nu corespund cerințelor codului;

4. Surse de aprindere în locuri periculoase;

5. Nerespectarea cerințelor speciale.;

6. Depășirea încărcăturii maxime admise pentru fiecare tanc;

7. Protecția insuficientă la căldură pentru produsele sensibile.

3.4. Elemente prevăzute de Codul IGC

1. Transportul unei substanțe care nu este menționată în Certificatul de conformitate sau lipsa informațiilor despre încărcătură;

2. Lipsa dispozitivelor de închidere pentru spațiile de locuit sau de lucru;

3. Pereții transversali neetanși la gaze;

4. Defectarea închizătoarelor de aer;

5. Lipsa sau defectarea valvulelor cu închidere rapidă;

6. Lipsa sau defectarea valvulelor de siguranță;

7. Instalațiile electrice nesigure sau care nu corespund cerințelor codului;

8. Ventilatoarele din zona încărcăturii nu funcționează;

9. Alarmerle de presiune pentru tancurile de marfă nu funcționează;

10. Defectarea detectoarelor de gaz și/sau a detectoarelor de gaz toxic;

11. Transportul substanțelor care trebuie inhibitate fără un certificat valabil pentru inhibitor.

3.5. Elemente prevăzute de Convenția LL 66

1. Zone semnificative avariate, corodate sau cu pete de rugină pe filele de tablă sau pe zonele de întărire ale punții și corpului navei, care afectează starea de navigabilitate sau rezistența la sarcinile încărcate local, exceptând cazul în care s-au efectuat reparații temporare necesare pentru un voiaj spre un port în care vor fi realizate reparații definitive;

2. Un caz identificat de stabilitate insuficientă;

3. Lipsa unor informații suficiente și credibile, într-o formă aprobată, care, prin mijloace rapide și simple, permit comandantului să încarce și să balasteze nava astfel încât să se mențină limitele stabilității în toate momentele și în orice condiții pe timpul voiajului și să se evite orice suprasolicitare inacceptabilă a structurii navei;

4. Absența, deteriorarea sau defectarea dispozitivelor de închidere, a dispozitivelor de închidere a capacelor de magazie și a ușilor etanșe;

5. Încărcarea peste limita maximă admisă;

6. Absența scărilor de pescaj sau imposibilitatea citirii pescajelor.

3.6. Elemente prevăzute de MARPOL 73/78, anexa I

1. Absența, deteriorarea sau defectarea echipamentelor de filtrare a amestecurilor de apă/hidrocarburi, a sistemului de control și monitorizare a deversării de hidrocarburi și a sistemului de alarmă de 15 ppm;

2. Capacitate insuficientă de stocare în tancul de reziduuri lichide sau solide pentru voiajul intenționat;

3. Absența jurnalului de înregistrare a hidrocarburilor;

4. Existența unui baipas pentru deversare neautorizat;
5. Lipsa dosarului cu rapoartele de inspecție sau neconformitatea acestuia cu Regula 13G(3)(b) din MARPOL 73/78.

3.7. Elemente prevăzute de MARPOL 73/78, anexa II

1. Absența Manualului P&A;
2. Încărcătura nu este clasificată;
3. Absența registrului de marfă;
4. Transportul substanțelor similare hidrocarburilor fără a respecta cerințele sau fără a avea un certificat modificat corespunzător;
5. Existența unui baipas pentru deversare neautorizat.

3.8. Elemente prevăzute de MARPOL 73/78, anexa V

1. Absența unui plan de gestiune a deșeurilor;
2. Absența jurnalului de înregistrare a deșeurilor;
3. Personalul navei nu cunoaște cerințele privind eliminarea/descărcarea prevăzute de planul de gestiune a deșeurilor.

3.9. Elemente prevăzute de STCW 78/95 și Directiva 2008/106/CE

1. Navigatorii nu pot prezenta un certificat, nu pot dovedi că dețin un certificat corespunzător sau o dispensă valabilă ori nu pot dovedi cu acte că s-a trimis la administrația statului de pavilion o cerere de atestare;
2. Dovezi privind obținerea în mod fraudulos a unui certificat sau posesorul unui certificat nu este persoana pentru care a fost emis inițial acel certificat;
3. Nu sunt respectate dispozițiilor administrației statului de pavilion cu privire la echipajul minim de siguranță;
4. Nu sunt respectate cerințele administrației statului de pavilion privind efectuarea serviciului de cart la punte și la mașină;
5. Absența din serviciul de cart a unei persoane calificate să opereze echipamentele vitale pentru siguranța navigației, radiocomunicațiile de siguranță sau prevenirea poluării marine;
6. Personalul navigant nu poate face dovada calificărilor profesionale cerute de sarcinile care le-au fost încredințate pentru siguranța navei și prevenirea poluării;
7. Imposibilitatea de a asigura, la primul serviciu de cart la începutul unei călătorii și pentru următoarele carturi, persoane suficient de odihnite și apte pentru serviciu.

3.10. Elemente prevăzute de MLC 2006

1. Hrană insuficientă pentru călătoria până în următorul port;
2. Apă potabilă insuficientă pentru călătoria până în următorul port;
3. Condiții excesiv de insalubre la bordul navei;
4. Lipsa încălzirii în spațiile de locuit pe o navă care operează în zone unde temperaturile pot fi extrem de scăzute;
5. Ventilație insuficientă în spațiile de locuit ale unei nave;
6. Deșeuri excesive, blocaje din cauza încărcăturii sau echipamentului sau alte elemente care fac nesigure căile de acces și spațiile de locuit;
7. Dovezi clare că personalul de cart și alt personal de serviciu în timpul primului serviciu de cart sau în timpul următoarelor carturi este afectat de oboseală;
8. Condiții la bord care prezintă un pericol evident pentru siguranța, sănătatea sau securitatea navigatorilor;
9. Neconformitatea constituie o încălcare gravă sau repetată a cerințelor MLC 2006 (inclusiv drepturile navigatorilor) legate de condițiile de viață și de muncă ale navigatorilor pe nave, după cum este prevăzut în certificatul de muncă în domeniul maritim și în declarația de conformitate a muncii în domeniul maritim ale navei.

3.11. Elemente care nu determină reținerea navei, dar în care operațiunile legate de marfă, de exemplu, trebuie suspendate.

Funcționarea (sau întreținerea) defectuoasă a instalației de gaz inert, a instalației sau a dispozitivelor de încărcare se consideră a fi motive serioase pentru oprirea operațiunii de încărcare.

CRITERII MINIME PENTRU INSPECTORII CONTROLULUI STATULUI PORT
(menționate la pct. 86 și 90 din Capitolul XX. Profilul profesional al ICSP)

1. ICSP trebuie să posede cunoștințele teoretice și experiența adecvate în ceea ce privește navele și operarea acestora. Aceștia trebuie să dețină competențe în ceea ce privește aplicarea cerințelor convențiilor internaționale și a procedurilor relevante în materie de control al statului portului. Aceste cunoștințe și competențe de aplicare a cerințelor internaționale trebuie să fie dobândite prin intermediul unor programe de formare documentate.
2. ICSP trebuie să dețină cel puțin:
 - 1) calificări corespunzătoare dobândite în cadrul unei instituții din domeniul maritim sau nautic și experiență adecvată pe mare în calitate de ofițer pe navă care deține sau a deținut un certificat de competență STCW 78/95 II/2 sau III/2 valabil fără limitări cu privire la zona de operare, la puterea de propulsie sau la tonaj;
 - 2) să fi trecut un examen recunoscut de autoritatea competentă pentru arhitect naval, inginer mecanic sau inginer în domeniul maritim și să aibă o experiență de cel puțin cinci ani în funcția respectivă;
 - 3) o diplomă universitară de profil sau echivalentă, precum și formare și calificare ca inspectori pentru siguranța navelor.
3. ICSP trebuie:
 - 1) să aibă o experiență de minimum un an ca inspector al statului de pavilion privind controlul și certificarea navelor în conformitate cu convențiile internaționale sau să fi fost implicat în monitorizarea activităților organizațiilor recunoscute cărora le-au fost delegate aceste sarcini de reglementare;
 - 2) să fi dobândit un nivel de competență similar, urmând minimum un an de formare pe teren care constă în participarea la inspecții în cadrul controlului realizat de statul portului sub îndrumarea inspectorilor PSC experimentați.
4. ICSP menționați la pct. 2 sbp.1) trebuie aibă o experiență pe mare mai mare de cinci ani inclusiv perioadele de serviciu pe mare ca ofițeri maritimi punte sau, respectiv, ca ofițeri mecanici ori ca inspectori ai statului de pavilion sau ca inspectori asistenți în cadrul controlului statului portului. Această experiență trebuie să includă o perioadă de minimum doi ani pe mare în calitate de ofițer punte sau mecanic.
5. ICSP trebuie să aibă capacitatea de a comunica oral sau în scris cu personalul navigant în limba vorbită cel mai frecvent pe mare.
6. ICSP care nu îndeplinesc criteriile menționate anterior sunt, de asemenea, acceptați în cazul în care sunt angajați de autoritatea competentă a unui stat pentru controlul statului portului la data adoptării prezentului Regulament.
7. Atunci când, într-un stat membru, inspecțiile menționate la pct. 38, 39 capitolul XII sunt efectuate de inspectorii PSC, inspectorii respectivi au calificarea adecvată, inclusiv suficientă experiență teoretică și practică în securitatea maritimă. În mod obișnuit, aceasta include:
 - 1) o bună înțelegere a securității maritime și a modului în care aceasta se aplică în cadrul operațiunilor care fac obiectul examinării;
 - 2) cunoștințe practice adecvate privind procedurile și tehnologiile de securitate;
 - 3) cunoștințe privind principiile, procedurile și tehnicile de inspecție;
 - 4) cunoștințe practice privind operațiunile care fac obiectul examinării.

FUNCTIILE EVIDENȚEI INTERNE PRIVIND INSPECȚIILE
(menționată la pct. 95 Capitolul XXII. Evidența internă privind inspecțiile)

1. Evidența internă privind inspecțiile trebuie să conțină cel puțin următoarele funcții:
 - 1) să înregistreze datele privind inspecțiile;
 - 2) să furnizeze date cu privire la profilul de risc al navelor și la navele care trebuie să fie inspectate;
 - 3) să furnizeze date cu privire la performanța companiilor;
 - 4) să identifice aspectele din elementele de risc care trebuie verificate la fiecare inspecție.
2. Evidența internă privind inspecțiile trebuie să poată fi adaptată evoluțiilor ulterioare și conectată la alte baze de date și, dacă este cazul, la sistemele naționale de informare corespunzătoare.
3. Trebuie să se prevadă un hyperlink de la evidența internă privind inspecțiile. Autoritatea competentă trebuie să încurajeze ICSP să consulte bazele de date accesibile publice și private cu informații despre inspecția navelor.

**PUBLICAREA INFORMAȚIILOR PRIVIND INSPECȚIILE,
REȚINERILE ȘI REFUZURILE ACCESULUI ÎN PORTURILE ȘI
ZONELE DE ANCORAJ ALE REPUBLICII MOLDOVA**

(menționată la Capitolul XXIII. Schimbul de informații, cooperarea și publicarea informațiilor)

1. Informațiile publicate în conformitate cu pct. 101 trebuie să includă următoarele:
 - 1) denumirea navei;
 - 2) numărul de identificare OMI;
 - 3) tipul navei;
 - 4) tonajul brut (GT);
 - 5) anul de construcție determinat pe baza datei indicate în certificatele de siguranță ale navei;
 - 6) denumirea și adresa companiei căreia îi aparține nava;
 - 7) în cazul navelor care transportă mărfuri solide sau lichide în vrac, numele și adresa navlositorului responsabil pentru navlosirea navei, precum și tipul de navlosire;
 - 8) statul de pavilion;
 - 9) certificatele de clasă și statutare eliberate în conformitate cu convențiile relevante și autoritatea sau organizația care a eliberat fiecare dintre certificatele respective, inclusiv data eliberării și a expirării;
 - 10) portul și data ultimei inspecții intermediare sau anuale pentru certificatele menționate la punctul 9), precum și denumirea autorității sau a organizației care a efectuat inspecția;
 - 11) data, țara, portul în care nava a fost reținută.
2. În cazul navelor care au fost reținute, informațiile publicate în conformitate cu pct. 101 trebuie să includă, de asemenea:
 - 1) numărul reținerilor în ultimele 36 de luni;
 - 2) data la care a fost anulată reținerea;
 - 3) durata reținerii, în zile;
 - 4) motivele reținerii, exprimate în termeni clari și expliți;
 - 5) indicarea, după caz, a responsabilității ce revine organizației recunoscute care a efectuat inspecția în legătură cu deficiențele care, fiecare în parte sau cumulate, au condus la reținerea navei;
 - 6) descrierea măsurilor luate în cazul în care navei i s-a permis să navigheze până la cel mai apropiat șantier de reparații;
 - 7) în cazul în care navei i s-a refuzat accesul într-un port sau într-o zonă de ancoraj din Republica Moldova, motivele unei astfel de măsuri, exprimate în termeni clari și expliți.

Inspectarea navelor de pasageri de tip ro-ro și a ambarcațiunilor de pasageri de mare viteză care desfășoară servicii regulate

1.1. Înainte de începerea operării unei nave de pasageri de tip ro-ro sau a unei ambarcațiuni de pasageri de mare viteză care desfășoară servicii regulate reglementate de prezentul Regulament, autoritatea competentă efectuează o inspecție, în conformitate cu articolul 3 alineatul (1) din Directiva (UE) 2017/2110 (1), ca să se asigure că nava de pasageri de tip ro-ro sau ambarcațiunea de pasageri de mare viteză respectivă îndeplinește cerințele necesare pentru operarea în condiții de siguranță a unui serviciu regulat.

1.2. Dacă o navă de pasageri de tip ro-ro sau o ambarcațiune de pasageri de mare viteză urmează să se angajeze într-un serviciu regulat, autoritatea competentă în cauză poate să țină seama de inspecțiile efectuate în cursul ultimelor opt luni de un alt stat în ceea ce privește nava de pasageri de tip ro-ro sau ambarcațiunea de pasageri de mare viteză în cauză pentru operarea unui alt serviciu regulat reglementat prin prezentul Regulament, cu condiția ca autoritatea competentă să fie convinsă, de fiecare dată, că inspecțiile anterioare respective sunt relevante pentru noile condiții operaționale, iar în timpul acestor inspecții au fost îndeplinite cerințele necesare pentru operarea în condiții de siguranță a unui serviciu regulat. Inspecțiile prevăzute la pct. 1.1 nu trebuie efectuate înainte ca nava de pasageri de tip ro-ro sau ambarcațiunea de pasageri de mare viteză să înceapă să opereze în cadrul noului serviciu regulat.

1.3. În cazurile în care ca urmare a unor circumstanțe neprevăzute apare o nevoie urgentă de introducere rapidă a unei nave de pasageri de tip ro-ro sau a unei ambarcațiuni de pasageri de mare viteză înlocuitoare pentru a asigura continuitatea serviciului, iar pct. 1.2 nu este aplicabil, autoritatea competentă poate permite navei în cauză să înceapă operarea, dacă se îndeplinesc următoarele condiții:

1) în urma unei inspecții vizuale și a verificării documentelor, nu apar suspiciuni cu privire la faptul că nava de pasageri de tip ro-ro sau ambarcațiunea de pasageri de mare viteză în cauză nu îndeplinește cerințele necesare pentru operarea în condiții de siguranță;

2) autoritatea competentă finalizează în termen de o lună inspecția preliminară prevăzută la articolul 3 alineatul (1) din Directiva (UE) 2017/2110.

2. O dată pe an, după minimum patru și maximum opt luni de la data inspecției anterioare, autoritatea competentă efectuează:

1) o inspecție care să vizeze inclusiv cerințele din anexa II la Directiva (UE) 2017/2110 și din Regulamentul (UE) nr. 428/2010 al Comisiei (2), după caz;

2) o inspecție în cursul unui serviciu regulat. Această inspecție vizează elementele enumerate în anexa III la Directiva (UE) 2017/2110 și ceea ce în aprecierea profesională a inspectorului constituie un număr suficient de elemente enumerate în anexele I și II la Directiva (UE) 2017/2110, pentru a asigura faptul că nava de pasageri de tip ro-ro sau ambarcațiunea de pasageri de mare viteză continuă să îndeplinească toate cerințele necesare pentru operarea în condiții de siguranță.

3. În cazul în care o navă de pasageri de tip ro-ro sau o ambarcațiune de pasageri de mare viteză nu a făcut obiectul unei inspecții în conformitate cu pct. 2, nava de pasageri de tip ro-ro sau ambarcațiunea de pasageri de mare viteză se consideră a fi navă de prioritate I.

4. O inspecție în conformitate cu pct. 1.1 se consideră a fi o inspecție în sensul pct. 2 sbp. 1) din prezenta anexă.

Notă Informativă
la proiectul hotărârii Guvernului pentru aprobarea
Regulamentului-cadru cu privire la respectarea obligațiilor statului port

1. Denumirea autorului și, după caz, a participanților la elaborarea proiectului
Proiectul hotărârii Guvernului pentru aprobarea Regulamentului-cadru cu privire la respectarea obligațiilor statului port a fost elaborat de către Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale.
2. Condițiile ce au impus elaborarea proiectului de act normativ și finalitățile urmărite
Elaborarea proiectului hotărârii Guvernului pentru aprobarea Regulamentului-cadru cu privire la respectarea obligațiilor statului port rezidă din necesitatea creării cadrului normativ pentru exercitarea și realizarea eficientă a funcției de control a statului port, cu care este investită Agenția Navală a Republicii Moldova (în continuare - ANRM). Republica Moldova, în calitate de stat port, este obligată să întreprindă toate măsurile necesare pentru a se asigura că normele și reglementările internaționale privind siguranța maritimă, securitatea maritimă și condițiile de viață și de muncă la bordul navelor aflate sub orice pavilion, aplicabile sunt respectate și la bordul navelor, care intră în porturile naționale. Deși, potrivit pct. 7 din Regulamentul cu privire la organizarea și funcționarea Agenției Navale a Republicii Moldova, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 706/2018, funcția de implementare a politicilor în domeniul transportului naval și supravegherea respectării de către persoanele fizice și juridice a reglementărilor normative în domeniul siguranței navigației și securității navelor și facilităților portuare, a fost atribuită Agenției Navale, modul de realizare a uneia din funcțiile de bază ale acesteia și anume cea a controlului statului port, până în prezent nu a fost reglementată. Respectiv, lipsa cadrului normativ în domeniul de control al statului port a impus elaborarea proiectului de hotărâre, care odată aprobat va asigura reglementarea detaliată a funcției privind controlul statului port, ceea ce va sprijini reducerea drastică a numărului navelor care nu corespund standardelor și care intră în porturile naționale, prin sporirea conformității cu legislația internațională relevantă privind siguranța maritimă, securitatea maritimă, protecția mediului marin și condițiile de viață și de muncă la bordul navelor. O altă condiție care a impus elaborarea proiectului constă în dreptul Republicii Moldova, prin prisma prevederilor convențiilor Organizației Maritime Internaționale la care suntem parte (în continuare - OMI), de a se asigura că navele care intră în porturile situate pe teritoriul Republicii Moldova și în apele teritoriale naționale se află în stare bună de navigabilitate și sunt exploatate în conformitate cu cerințele internaționale de siguranță, securitate și protecție a mediului aplicabile acesteia. Astfel, aprobarea prezentului proiect va reglementa procesul de control al statului port și va asigura securitatea cetățenilor și protecției mediului, prin verificarea navelor care intră în porturile aflate pe teritoriul Republicii Moldova și în apele naționale. Totodată, transpunerea Directivei 2009/16/CE are drept scop reducerea transportului maritim, care nu corespunde standardelor UE, prin asigurarea respectării normelor UE și internaționale privind siguranța maritimă și mediul înconjurător, precum și stabilirea unor criterii comune pentru inspecțiile navelor. În acest scop, actul UE stabilește reguli și proceduri uniformizate cu

UE, privind elementele sistemului de inspecție al statului portului, modalitatea de inspecții și obligațiile anuale de inspecție, amânarea inspecțiilor, și circumstanțele excepționale, selectarea navelor care trebuie să facă obiectul unei inspecții obligatorii, inspectarea navelor de pasageri de tip ro-ro și a ambarcațiunilor de pasageri de mare viteză care desfășoară servicii regulate, refuzul accesului pentru anumite nave în porturile și în zonele de ancoraj ale Republicii Moldova, profilul profesional al inspectorilor, precum și evidența internă privind inspecțiile.

3. Descrierea gradului de compatibilitate pentru proiectele care au ca scop armonizarea legislației naționale cu legislația Uniunii Europene

Intervenția normativă referitoare la controlul statului port rezultă, inclusiv, din prevederile Acordului de Asociere al Republicii Moldova cu Uniunea Europeană (ratificat prin Legea 112/2014), în speță Anexa XXVIII-D „Normele aplicabile transportului maritim internațional”, având termen de implementare - anul 2019).

În acest fel, prin prezenta hotărâre urmează a fi transpusă parțial Directiva 2009/16/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind controlul statului port (reformare) (Text cu relevanță pentru SEE), publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 131 din 28 mai 2009, așa cum a fost modificată ultima dată prin Directiva (UE) 2017/2110 a Parlamentului European și a Consiliului din 15 noiembrie 2017.

Prevederile Directivei menționate supra, converg cu prevederile Organizației Maritime Internaționale la care Republica Moldova este parte.

4. Principalele prevederi ale proiectului și evidențierea elementelor noi

Proiectul de act normativ reglementează aspectele cheie privind competențele inspectorilor, cadrul efectuării inspecțiilor navelor sub pavilion străin care intră în porturile Republicii Moldova. De asemenea, proiectul specifică elementele principale în utilizarea și evidența de date necesare pentru preselecția în baza analizei de risc, a navelor care urmează a fi supuse inspecției statului port de către autoritatea competentă (ANRM).

Un alt moment cheie îl reprezintă competențele autorității de specialitate în domeniul naval, de a inspecta nava, a cere remedierea până la plecarea în voiaj a deficiențelor constatate, reținerea navei în cazurile expres prevăzute, dar și de a refuza accesul unei nave în porturile naționale, în cazul multiplelor rețineri ale acesteia în porturile altor state.

Concomitent, potrivit art. 54 alin. (5) din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative, *dacă o noțiune sau un termen poate avea înțelesuri diferite, în proiect se stabilește semnificația acestuia în context pentru a asigura înțelegerea corectă a noțiunii sau a termenului respectiv și pentru a evita interpretările neuniforme.*

Respectiv, în contextul normei citate, în proiectul actului normativ au fost incluse noi definiții precum: interfață navă/port, navă într-o zonă de ancoraj, inspecție inițială, amănușită și extinsă, plângere, reținere, oprirea unei operațiuni, companie, organizație recunoscută, certificat de clasă, evidență internă privind inspecțiile, motive întemeiate, navă care nu corespunde standardelor de navigație. Includerea definițiilor în actul normativ s-a efectuat în limita necesară pentru reglementarea cercului subiecților, drepturilor și obligațiilor acestora și a modului de exercitare a drepturilor și obligațiilor.

Pe lângă principalele prevederi ale proiectului expuse, cele care vor avea impact major sunt cele cu privire la:

- Stabilirea obiectului și domeniului de aplicare în ceea ce privește siguranța și securitatea maritimă, protecția mediului și a condițiilor de viață și de muncă la bordul navelor aflate sub orice pavilion;
- Definirea noțiunilor relevante domeniului reglementat, cum ar fi: „inspector de control al statului port”, „inspecție inițială”, „inspecție amănunțită”, „ordin de refuz al accesului”, evidență internă privind inspecțiile”, „nava care nu corespunde standardelor de navigație”;
- Reglementarea prevederilor privind dreptul de a desfășura inspecțiile, instituie evidența internă privind inspecțiile și sistemul de selecție al navelor;
- Determinarea cerințelor specifice privind profilul profesional al inspectorilor;
- Stabilirea normelor referitoare la întocmirea raportului de inspecție;
- Instituirea cerințelor privind remedierea și reținerea navelor;
- Stabilirea condițiilor în care se refuză accesul în porturile și zonele de ancoraj ale Republicii Moldova a navelor străine;
- Instituirea dreptului de a contesta reținerea sau refuzul accesului de către autoritatea competentă la autoritățile administrative superioare;
- Instituirea dreptul la compensație în cazul în care o navă este reținută sau întârziată nejustificat;
- Stabilirea tipurilor inspecțiilor și motivele unei inspecții inițiale sau al unei inspecții mai amănunțite;
- Determinarea factorilor prioritari și neprevăzuți care declanșează inspecții amănunțite.

Așa deci, prin implementarea și transpunerea parțială a Directivei 2009/16/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind controlul statului port (reformare) (Text cu relevanță pentru SEE), așa cum a fost modificată ultima dată prin Directiva (UE) 2017/2110 a Parlamentului European și a Consiliului din 15 noiembrie 2017, va fi reglementat procesul de efectuare a controlului statului port care va duce nemijlocit la micșorarea numărului de nave substandarde care fac escală în porturile RM, ceea ce semnifică onorarea obligațiilor și angajamentelor internaționale asumate ca stat membru al OMI și crearea unui mediu operațional și de afaceri sigur în cadrul porturilor Republicii Moldova.

5. Fundamentarea economico-financiară

Implementarea hotărârii de Guvern va reprezenta efort bugetar asupra modificărilor care urmează a fi efectuate la Hotărârea Guvernului nr. 706/2018 cu privire la crearea Agenției Navale a Republicii Moldova. Acestea presupun mărirea statului de personal în ceea ce privește asigurarea realizării corespunzătoare a inspecțiilor de către personal calificat. Se necesită de precizat că, ANRM în calitate de Autoritate de siguranță trebuie să asigure atribuțiile în conformitate cu obligațiunea juridică a statului Republica Moldova de a respecta exigențele Convențiilor internaționale de profil la care este parte. În acest fel, pentru implementarea prezentei Hotărâri este necesară ajustarea organigramei, efectivului-limită și respectiv, a bugetului Autorității de siguranță în domeniul transportului naval.

Întru realizarea eficientă a funcțiilor și atribuțiilor, este necesar ca Agenția Navală să dispună de personal suficient și calificat, și anume inspectori ai statului de pavilion și ai statului port, inspectori pentru managementul siguranței, inspectori pentru securitatea facilităților portuare și securității la bordul navelor, inspectori de certificare a navelor, arhitecți navali etc. Astfel, în contextul celor enunțate și în scopul implementării recomandărilor experților Agenției Europene

pentru Siguranța Maritimă (EMSA), se impune necesitatea revizuirii organigramei prin crearea unor subdiviziuni noi și majorarea efectivului-limită al Agenției Navale.

La etapa actuală, se află în proces de promovare proiectul hotărârii Guvernului de modificare a Hotărârii Guvernului nr. 706/2018 cu privire la crearea Agenției Navale a Republicii Moldova, prin care se va ajusta organigrama instituției, efectivul-limită și respectiv bugetul Agenției, în vederea asigurării și realizării corespunzătoare a inspecțiilor de către personal calificat.

Totodată, în CBTM 2023-2025 a fost menționat că, una dintre cele mai mari provocări cu care se confruntă sectorul transportului naval este incapacitatea instituțională a ANRM de a implementa politicile statului în domeniul transportului naval, generată/condiționată de cadrul normativ lacunar, insuficiența resurselor financiare și umane calificate.

6. Modul de încorporare a actului în cadrul normativ în vigoare

Prezentul proiect nu contravine Constituției Republicii Moldova și cadrului normativ național. În conformitate cu prevederile art. 6¹ alin. (4) lit. a) din Codul navigației maritime comerciale, aprobat prin Legea nr. 599/1999, ANRM își va exercita atribuția în ceea ce privește controlul statului-pavilion și statului-port.

De asemenea, pentru implementarea prezentei Hotărâri, urmează a fi elaborate instrucțiuni aprobate de ANRM, inclusiv Metodologia de calculare a tarifelor la serviciile prestate de către ANRM, care vor stabili clar și transparent totalul costurilor, inclusiv și celor ce țin de inspecțiile statului de port.

În contextul implementării Hotărârii Guvernului pentru aprobarea Regulamentului-cadru cu privire la respectarea obligațiilor statului port, este necesară modificarea Hotărârii Guvernului nr. 706/2018 cu privire la crearea Agenției Navale a Republicii Moldova, prin prisma ajustării organigramei, efectivului-limită și respectiv, a bugetului autorității.

Actualmente, proiectul Hotărârii Guvernului privind modificarea Hotărârii Guvernului nr. 706/2018 cu privire la crearea Agenției Navale a Republicii Moldova, se află în proces de consultare cu Ministerul Finanțelor și Cancelaria de Stat.

7. Avizarea și consultarea publică a proiectului

Anunțul cu privire la inițierea elaborării proiectului Hotărârii Guvernului pentru aprobarea Regulamentului-cadru cu privire la respectarea obligațiilor statului port a fost plasat pe pagina oficială a Ministerului, www.midr.gov.md și pe platforma www.particip.gov.md.

Proiectul urmează a fi avizat de Ministerul Finanțelor, Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării, Ministerul Justiției, Ministerul Afacerilor Externe și Integrării Europene, Centrul de armonizare a legislației și Agenția Navală a Republicii Moldova (Complexul Portuar Giurgiulești). Totodată, proiectul urmează a fi supus expertizării de către Centrul Național Anticorupție.

8. Constatările expertizei anticorupție

Proiectul de hotărâre va fi supus expertizei anticorupție, conform art. 35 din Legea nr.100/2017 cu privire la actele normative, iar rezultatele acesteia vor fi incluse în sinteza obiecțiilor și propunerilor la proiect.

9. Constatările expertizei de compatibilitate

Proiectul de hotărâre va fi supus expertizei de compatibilitate, conform art. 36 din Legea nr.100/2017 cu privire la actele normative, iar rezultatele examinării acesteia vor fi incluse în sinteza obiecțiilor și propunerilor la proiect.

10. Constatările expertizei juridice

Proiectul de hotărâre urmează a fi supus expertizei juridice, conform art.37 din Legea nr.100/2017 cu privire la actele normative, iar rezultatele examinării acesteia vor fi incluse în sinteza obiecțiilor și propunerilor la proiect.

11. Constatările altor expertize

Proiectul conține prevederi de reglementare a activității de întreprinzător în contextul Legii nr.235/2006 cu privire la principiile de bază de reglementare a activității de întreprinzător, astfel a fost elaborată analiza impactului la proiect, care a fost examinată către Grupul de lucru pentru reglementarea activității de întreprinzător, în ședința de lucru din 12.12.2023, fiind susținută condiționat.

Secretar general al ministerului

Angela ȚURCANU

Formularul tipizat al documentului de analiză a impactului

Titlul analizei impactului (poate conține titlul propunerii de act normativ):	Analiza impactului în procesul de fundamentare a proiectului Hotărârii Guvernului pentru aprobarea Regulamentului – cadru cu privire la respectarea obligațiilor statului port.
Data:	30.11.2023
Autoritatea administrației publice (autor):	Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale Agenția Navală a Republicii Moldova
Subdiviziunea:	Direcția politici în domeniul transportului feroviar și naval
Persoana responsabilă și datele de contact:	Adela Cazacu – consultant principal Tel: 022-250-615
Compartimentele analizei impactului	
1. Definirea problemei	
a) Determinați clar și concis problema și/sau problemele care urmează să fie soluționate	
Republica Moldova, în calitate de stat port, este obligată să întreprindă toate măsurile necesare pentru a se asigura că normele și reglementările internaționale privind siguranța maritimă, securitatea maritimă și condițiile de viață și de muncă la bordul navelor aflate sub orice pavilion, aplicabile sunt respectate și la bordul navelor, care intră în porturile naționale. Deși, potrivit pct. 7 din Regulamentul cu privire la organizarea și funcționarea Agenției Navale a Republicii Moldova, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 706/2018, funcția de implementare a politicilor în domeniul transportului naval și supravegherea respectării de către persoanele fizice și juridice a reglementărilor normative în domeniul siguranței navigației și securității navelor și facilităților portuare, a fost atribuită Agenției Navale a Republicii Moldova (în continuare-ANRM), modul de realizare a uneia din funcțiile de bază ale acesteia și anume cea a controlului statului port, până în prezent nu a fost reglementată. Reglementarea funcției privind controlul statului port vine să sprijine reducerea drastică a numărului navelor care nu corespund standardelor și care intră în porturile naționale, prin sporirea conformității cu legislația internațională relevantă privind siguranța maritimă, securitatea maritimă, protecția mediului marin și condițiile de viață și de muncă la bordul navelor. În termeni practici, ANRM trebuie să se asigure că navele care intră în porturile Republicii Moldova, sunt în stare bună de navigabilitate, nu prezintă pericol pentru mediul înconjurător, dar și condițiile de muncă și odihnă la bord sunt respectate, obligații ce derivă din convențiile Organizației Maritime Internaționale, la care suntem parte. Astfel, proiectul vine să reglementeze aspecte cum ar fi: modul și limitele de efectuare ale inspecțiilor de control al statului port, cerințele specifice privind profilul profesional al inspectorilor, competențele de reținere a unei nave și înaintarea cerințelor de remediere a deficiențelor constatate de inspectorii, condițiile în care se refuză accesul în porturile și zonele de ancoraj ale Republicii Moldova a navelor străine, obligația ANRM de creare, întreținere și actualizare a evidenței interne privind inspecțiile. De asemenea, prin proiect vor fi detaliate tipurile inspecțiilor și temeiurile pentru efectuarea unei inspecții inițiale sau a unei inspecții mai amănunțite, precum și factorii prioritari și neprevăzuți care declanșează inspecții amănunțite.	

b) Descrieți problema, persoanele/entitățile afectate și cele care contribuie la apariția problemei, cu justificarea necesității schimbării situației curente și viitoare, în baza dovezilor și datelor colectate și examinate

În lipsa reglementărilor naționale privind procedura efectuării controlului statului port, în lipsa stipulării exprese a competențelor inspectorilor de control al statului port cât și a procedurilor de efectuare a acestuia și a măsurilor ce urmează a fi întreprinse în raport cu navele substandarte care intră și pot pune în pericol siguranța și securitatea porturilor naționale, altor nave aflate în apele teritoriale ale țării, Republica Moldova, în calitate de stat port, se află în imposibilitate de a asigura siguranța navigației.

Prin adoptarea proiectului vizat, ANRM va putea inspecta navele în port, asigurând astfel un nivel înalt de siguranță, minimizând riscurile producerii unor avarii, coliziuni, sau pierderi de vieți omenești.

Proiectul este necesar inclusiv prin prisma interesului operatorilor privați din domeniul naval or, prin anunțarea demarării inspecțiilor statului port de către Republica Moldova, companiile navale vor avea certitudinea asigurării unui nivel înalt de siguranță și securitate navală de către autoritățile naționale, ceea ce va încuraja operarea unei flote de calitate în operațiunile de transport naval cu țara noastră.

Republica Moldova și-a manifestat în raport cu UE dar, și cu partenerii de dezvoltare de la Marea Neagră, aspirațiile și tendința de a dezvolta la un nivel înalt serviciile portuare dar și calitatea flotei sale or, anume implementarea acestui proiect semnifică în primul alinierea la standardele de siguranță navală internaționale, fapt care va permite, aderarea pe viitor a țării noastre la Memorandumul de înțelegere privind controlul statului port de la Marea Neagră, ceea ce în esență reprezintă, uniformizarea procedurilor de control de siguranță, timp de așteptare mai scurt și costuri reduse pentru operatorii navali, credibilitate și onorare a obligațiilor internaționale în calitate de stat port.

c) Expuneți clar cauzele care au dus la apariția problemei

Apariția problemei este generată de mai multe cauze, cea primordială și fundamentală fiind lipsa cadrului normativ național, fapt care va fi remediat prin transpunerea parțială a Directivei 2009/16/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind controlul statului portului (reformare) (Text cu relevanță pentru SEE), așa cum a fost modificată ultima oară prin Directiva (UE) 2017/2110 a Parlamentului European și a Consiliului din 15 noiembrie 2017. Urmare a transunerii va fi aprobat Regulamentul – cadru cu privire la respectarea obligațiilor statului port.

Pe lângă cauza expusă supra, mai există și altele care au dus la apariția problemei, printre ele regăsindu-se: lipsa expertizei și calificării necesare în domeniu și lipsa capacităților instituționale ale ANRM. Aceste două cauze sunt strâns legate între ele reieșind din faptul că până nu există reglementată o metodă și un proces privind calificarea pe domeniu, nu pot exista capacități instituționale la nivel.

Respectiv, problema cadrului normativ național cât și problema expertizei și calificării necesare în domeniu vor fi ameliorate prin aprobarea Regulamentului – cadru cu privire la respectarea obligațiilor statului port și prin transpunerea normelor aplicabile la nivel european. În același timp, prin implementarea la nivel național a normelor Directivei 2009/16/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind controlul statului portului, se estimează ridicarea standardelor de operare și de siguranța a navigației la nivelul porturilor Republicii Moldova.

Totodată, apariția problemei este evocată și de către statutul de țară candidat al Republicii Moldova la Uniunea Europeană, care impune armonizarea legislației naționale cu acquis-ul comunitar. Astfel, pe lângă faptul că legislația națională doar specifică obligația statului port de a efectua controlul statului port și nu reglementează procesul și cadrul în care ar trebuie să fie desfășurată o inspecție sau un control, lucru ce va fi reglementat prin prezentul Regulament, această intervenție este obligatorie și prin prisma statutului de țară candidat la Uniunea Europeană a Republicii Moldova. Odată cu obținerea statutului de țară membră, Republica Moldova va fi obligată să raporteze și să efectueze anual un număr prestabilit de inspecții și controale a navelor care fac escală în porturile și

zonele de ancoraj ale Republicii Moldova. Așa deci, prin intervenția respectivă, va fi reglementată procedura de efectuarea controlului statului port.

Lipsa sistemului actual de control și inspecție nu asigură un nivel corespunzător de siguranță și securitate a navigației, prin prisma faptului că oricare din navele care fac escală în porturile și zonele de ancoraj ale Republicii Moldova nu sunt supuse nici unei inspecții.

Respectiv, prin prisma securității și siguranței, Autoritatea competentă nu efectuează inspecții în vederea stabilirii deteriorărilor sau a unor deficiențe grave ale corpului navei sau ale structurii acesteia, or, că condițiile de viață și de muncă la bordul navelor nu sunt conforme cu convențiile internaționale, nava prezintă un nivel de securitate mai scăzut decât cel al portului sau că certificatul privind securitatea la bordul navei a expirat. În acest sens, cele invocate supra nu asigură un nivel corespunzător de siguranță și securitate a navigației în apele teritoriale ale Republicii Moldova.

Pe parcursul anului 2023 (până la 30.09.2023) au făcut escală în Complexul Portuar Giurgiulești 1078 de nave, dintre care nici o navă nu a fost verificată sub aspectul controlului statului port, adică privind securitatea și siguranța maritimă, protecția mediului și a condițiilor de viața și de muncă la bordul navelor. Concomitent, nu au fost verificate navele în vederea reducerii drastice a numărului navelor care nu corespund standardelor și care navighează în apele teritoriale ale Republicii Moldova.

d) Descrieți cum a evoluat problema și cum va evolua fără o intervenție

Lipsa cadrului normativ pe latura controlului statului port a condus direct la incapacitatea statului de a efectua controlul statului port, fapt ce a generat lipsa totală de cunoaștere a stării tehnice, condițiilor de exploatare și competențelor echipajelor navelor care fac escală în porturile Republicii Moldova.

Drept consecință, pe parcursul ultimilor ani s-au produs accidente, coliziuni, accidente de muncă la bordul navelor. Acest fapt, poate și trebuie să fie prevenit prin ținerea în baza analizei de risc și supunerea navelor care prezintă suspiciuni de stare substandardă prevederilor convențiilor OMI, spre a fi inspectate de autoritatea competentă.

Fără exercitarea controlului statului port, problema siguranței și securității în porturile naționale se va perpetua, și va genera pe viitor riscuri asociate mari, atât pentru securitatea operațională a Complexului portuar Giurgiulești, dar și a mediului ambiant.

Așa deci, transpunerea prevederilor europene privind obligațiile statului port este imperativ necesară pentru a crea condiții de siguranță și securitatea maritimă în porturile naționale.

e) Descrieți cadrul juridic actual aplicabil raporturilor analizate și identificați carențele prevederilor normative în vigoare, identificați documentele de politici și reglementările existente care condiționează intervenția statului

La etapa actuală, cadrul juridic primar pe domeniul naval vine doar să prevadă expres prin reglementările sale că, una din atribuțiile autorității administrative în subordinea organului central de specialitate în domeniul transportului naval, potrivit art. 6¹ alin. (4) lit. a), q) din Legea nr.599/1999 pentru aprobarea Codului navigației maritime comerciale al Republicii Moldova, este controlul statului port și asigurarea respectării obligațiilor ce revin statului conform acordurilor și convențiilor internaționale. Cu toate acestea, până în prezent modul de realizare a acestei funcții nu a fost reglementat.

Prin urmare, odată cu transpunerea parțială a Directivei 2009/16/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind controlul statului portului (reformare) (Text cu relevanță pentru SEE), va fi aprobat Regulamentul – cadru cu privire la respectarea obligațiilor statului port, lucru ce va genera reglementarea la nivel normativ și modul de realizare a controlului statului port, funcție care se pliază inclusiv pe misiunea de bază a ANRM stabilită în pct.7 al Regulamentului cu privire la organizarea și funcționarea Agenției Navale, aprobat prin Hotărârea de Guvern nr.706/2018, funcție reflectată inclusiv stabilirea subdiviziunii cu responsabilități în domeniu în structura organizațională a ANRM, anexa nr.3.

2. Stabilirea obiectivelor

a) Expuneți obiectivele (care trebuie să fie legate direct de problemă și cauzele acesteia, formulate cuantificat, măsurabil, fixat în timp și realist)	
Obiectivele trasate odată cu aprobarea Regulamentului – cadru cu privire la respectarea obligațiilor statului port, constau în ridicarea nivelului de siguranță a navelor care navighează sub pavilionul oricărui stat, care intenționează să opereze în porturile Republicii Moldova, precum și fortificarea instituțională și normativă a modului de efectuare a controlului statului port. Anumite nave prezintă un risc evident pentru siguranța maritimă și pentru siguranța mediului marin din cauza stării lor precare, a performanței și antecedentelor pavilionului, prin urmare, statul port prin intermediul Regulamentului aprobat, va fi îndreptățit să descurajeze intrarea acestor nave în porturile naționale. Un alt obiectiv este minimizarea riscurilor asociate intrării unor nave neconforme standardelor europene, care ar putea pune în pericol siguranța facilităților portuare, viața și sănătatea oamenilor și mediul înconjurător. Totodată, transpunerea Directivei 2009/16/CE are drept scop reducerea transportului maritim, care nu corespunde standardelor UE, prin asigurarea respectării normelor UE și internaționale privind siguranța maritimă și mediul înconjurător, precum și stabilirea unor criterii comune pentru inspecțiile navelor. În acest scop, actul UE stabilește reguli și proceduri uniformizate cu UE, privind elementele sistemului de inspecție al statului portului, modalitatea de inspecții și obligațiile anuale de inspecție, amânarea inspecțiilor, și circumstanțele excepționale, selectarea navelor care trebuie să facă obiectul unei inspecții obligatorii, inspectarea navelor de pasageri de tip ro-ro și a ambarcațiunilor de pasageri de mare viteză care desfășoară servicii regulate, refuzul accesului pentru anumite nave în porturile și în zonele de ancoraj ale Republicii Moldova, profilul profesional al inspectorilor precum și evidența internă privind inspecțiile.	
3. Identificarea opțiunilor	
a) Expuneți succint opțiunea „a nu face nimic”, care presupune lipsa de intervenție	
În cazul opțiunii de a nu face nimic sau de status-quo, în Republica Moldova vor continua să intre și să opereze în porturile naționale nave nesigure atât din punct de vedere al securității maritime cât și din punct de vedere al siguranței maritime. Totodată, Statul va rămâne în continuare, fără norme primare care reglementează controlul statului port și restant la capitolul privind îndeplinirea obligațiunilor și angajamentelor asumate prin semnarea Acordului de Asociere RM-UE, dar și a convențiilor OMI, la care suntem parte. Cu toate că, Republica Moldova a aderat prin Legea nr. 185-XVI din 28 iulie 2005 la Convenția internațională privind ocrotirea vieții umane pe mare, adoptată la Londra la 1 noiembrie 1974, și Protocolul la ea (SOLAS - 74), adoptat la Londra la 11 noiembrie 1988, prevederile acesteia obligă statul nostru să întreprindă măsurile necesare pentru punerea în aplicare a Convenției, opțiunea de a nu interveni și reglementa controlul statului port, va agrava situația atât sub aspect direct în porturile naționale dar și sub aspectul dialogului cu UE și OMI.	
b) Expuneți principalele prevederi ale proiectului, cu impact, explicând cum acestea ținesc cauzele problemei, cu indicarea noutăților și întregului spectru de soluții/drepturi/obligații ce se doresc să fie aprobate	
Proiectul de act normativ reglementează, în principal, următoarele aspecte relevante din punct de vedere al transpunerii: - Stabilește obiectul și domeniul de aplicare în ceea ce privește siguranța și securitatea maritimă, protecția mediului și a condițiilor de viață și de muncă la bordul navelor aflate sub orice pavilion; - Definiște noțiuni relevante domeniului reglementat, cum ar fi: „inspector de control al statului port”, „inspecție inițială”, „inspecție amănunțită”, „ordin de refuz al accesului”, „evidență internă privind inspecțiile”, „nava care nu corespunde standardelor de navigație”; - Reglementează prevederi privind dreptul de a desfășura inspecțiile, instituie evidența internă privind inspecțiile și sistemul de selecție al navelor;	

- Determină cerințele specifice privind profilul profesional al inspectorilor;
- Stabilește norme referitoare la întocmirea raportului de inspecție;
- Instituie cerințe privind remedierea și reținerea navelor;
- Stabilește condiții în care se refuză accesul în porturile și zonele de ancoraj ale Republicii Moldova a navelor străine;
- Instituie dreptul de a contesta reținerea sau refuzul accesului de către autoritatea competentă la autoritățile administrative superioare;
- Instituie dreptul la compensație în cazul în care o navă este reținută sau întârziată nejustificat;
- Stabilește tipurile inspecțiilor și motivele unei inspecții inițiale sau al unei inspecții mai amânunțite;
- Determină factorii prioritari și neprevăzuți care declanșează inspecții amânunțite.

c) Expuneți opțiunile alternative analizate sau explicați motivul de ce acestea nu au fost luate în considerare

Pe marginea acestui proiect nu există opțiuni alternative, or odată ce Republica Moldova a ratificat Convenția SOLAS 74/78, și-a asumat obligația de a implementa prevederile Convenției la bordul navelor și asigurarea exploatării în siguranță a navelor, fapt nerealizat până în prezent.

Mai mult ca atât, în calitate de stat asociat cu Uniunea Europeană și conform Acordului de Asociere RM-UE, Republica Moldova și-a asumat angajamentul de a transpune treptat, legislația comunitară în cea națională or, anume acest proiect prin dispozițiile lui transpune prevederile Directivei 2009/16/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind controlul statului portului (reformare) (Text cu relevanță pentru SEE), Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 131 din 28 mai 2009, așa cum a fost modificată ultima oară prin Directiva (UE) 2017/2110 a Parlamentului European și a Consiliului din 15 noiembrie 2017.

Prin urmare, opțiunea de a nu elabora și promova acest act normativ nu a fost considerată.

4. Analiza impacturilor opțiunilor

a) Expuneți efectele negative și pozitive ale stării actuale și evoluția acestora în viitor, care vor sta la baza calculării impacturilor opțiunii recomandate

Actualmente, nu atestăm careva efecte pozitive pe urma neefectuării controlului statului port de către Republica Moldova.

Efectul negativ primar decurge din lipsa cadrului normativ în domeniu, cât și lipsa mecanismelor de control ale statului la bordul navelor care intră în porturile naționale.

Accidente și incidente, lipsa pârghiilor de soluționare a plângerilor din partea marinarilor care fac escală în porturile Republicii Moldova, lipsa instrumentelor de ridicare a conformității navelor la intrarea și operarea în apele teritoriale ale RM cu toate riscurile asociate fiind doar unele din efectele negative ale acestei situații.

Respectiv, odată cu transpunerea cadrului normativ comunitar în ceea ce privește controlul statului port în cadrul normativ național, efectele negative expuse supra se vor diminua, iar cadrul normativ deficitar va fi ajustat la Convențiile internaționale la care Republica Moldova este parte, precum și la ultimele modificări legislative din domeniu, devenind astfel coroborat, coerent și predictibil, fapt ce nu va genera interpretări discreționare, conflicte normative și atribuții ambigue.

Regulament – cadru cu privire la respectarea obligațiilor statului port, transpune parțial articolele 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 14a, 15, 16, 17, 18, 18a, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 34 și Anexele I, II, III, IV, V, VI, VII, VIII, IX, X, XI, XII, XIII, XVII din Directiva 2009/16/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind controlul statului portului, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 131 din 28 mai 2009, așa cum a fost modificată ultima oară prin Directiva (UE) 2017/2110 din 15 noiembrie 2017.

Regulament – cadru cu privire la respectarea obligațiilor statului port, transpune parțial articolele 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 14a, 15, 16, 17, 18, 18a, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 34 și Anexele I, II, III, IV, V, VI, VII, VIII, IX, X, XI, XII, XIII, XVII din Directiva 2009/16/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind controlul statului portului,

publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 131 din 28 mai 2009, așa cum a fost modificată ultima oară prin Directiva (UE) 2017/2110 din 15 noiembrie 2017.

Odată cu transpunerea acestor articole, autoritatea competentă, la caz Agenția Navală, va putea stabili în evidența internă a inspecțiilor un profil de risc, care va determina nivelul de prioritate al navei în efectuarea inspecției, intervalele de timp dintre inspecții și amplasarea acestora. După stabilirea profilului de risc, inspectorul va monitoriza și frecvența inspecțiilor ce trebuie efectuate, pentru unele navele periodic, iar pentru altele și inspecții suplimentare.

Intervalul dintre inspecțiile periodice ale navelor crește pe măsură ce gradul de risc scade. Pentru navele cu risc ridicat, acest interval nu depășește 6 luni.

Concomitent, transpunerea actului UE respectiv, vine să instituie un șir de măsuri pozitive ale stării actuale, or, acestea prevăd expres situațiile în care poate fi refuzat accesul în portul și zonele de ancoraj ale Republicii Moldova.

Spre exemplu prin transpunerea art. 24 din Directiva UE, va fi îmbunătățită evidența internă privind inspecțiile, or, acesta reglementează expres ce date și informații necesare trebuie să conțină pentru a pune în aplicare toate funcțiile acestora. Prin ținerea acestei evidențe a inspecțiilor, autoritatea competentă va putea face publice cât și păstra pe un site web toate informațiile cu privire la inspecții, refuzuri și rețineri.

b¹) Pentru opțiunea recomandată, identificați impacturile completând tabelul din anexa la prezentul formular. Descrieți pe larg impacturile sub formă de costuri sau beneficii, inclusiv părțile interesate care ar putea fi afectate pozitiv și negativ de acestea

Pe urma aprobării și implementării proiectului, distingem câteva părți interesate care vor resimți impactul pozitiv al acestuia, după cum urmează:

1) Republica Moldova în calitate de stat port își va asuma și îndeplini obligațiile și angajamentele internaționale care decurg din transpunerea parțială a Directivei 2009/16/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind controlul statului portului (reformare) (Text cu relevanță pentru SEE), așa cum a fost modificată ultima oară prin Directiva (UE) 2017/2110 a Parlamentului European și a Consiliului din 15 noiembrie 2017;

2) Agenția Navală, ca autoritate administrativă în subordinea organului central de specialitate în domeniul transportului naval, va fi capabilă să-și îndeplinească funcțiile cu care a fost investită prin art. 6¹ alin. (4) lit. a), q) din Legea nr.599/1999 pentru aprobarea Codului navigației maritime comerciale al Republicii Moldova, și anume cea de control al statului port și asigurarea respectării obligațiilor ce revin statului conform acordurilor și convențiilor internaționale;

3) Persoanele care activează la bordul navelor care fac escală în porturile Republicii Moldova, vor avea posibilitatea să activeze într-un mediu sigur și la nivelul standardelor internaționale, iar operatorii portuari și angajații acestora vor fi protejați de riscul unor accidente și incidente ce țin de starea precară a navelor privind navigabilitatea. Subsecvent, persoanele care activează la bordul navelor vor putea depune plângeri referitoare la o încălcare a drepturilor cât și a condițiilor de muncă pe mare, iar autoritatea competentă nu trebuie să dezvăluie identitatea acestora, acordând în același timp, persoanei direct vizate de respectiva plângere posibilitatea de a-și prezenta punctul de vedere.

4) Costurile implementării proiectului, și anume de efectuare a inspecțiilor statului port vor fi suportate de către Agenția Navală în limitele bugetului planificat, iar costuri de instruire vor fi minime, deoarece în contextul derulării proiectelor de asistență tehnică cu Agenția Europeană pentru Siguranță Maritimă (EMSA), prelungit până în 2025, precum și cele cu Uniunea Europeană și Organizația Maritimă Internațională, inspectorii vor fi instruiți pe paliera acestor proiecte. De asemenea, Agenția Navală deja beneficiază de acces la instrumente de instruire de la distanță ale Agenției Europene pentru Siguranță Maritimă (EMSA), până în prezent, cel puțin 5 angajați au trecut cu succes diferite cursuri pe această platformă online;

5) De asemenea, companiile navale vor ridica nivelul de performanță și starea tehnică a navelor. Costuri suplimentare, pentru conformare nu vor fi, companiile navale deja fiind obligate să respecte prevederile internaționale care se propun a fi implementate în Republica Moldova, pentru a putea opera cu navele lor în porturile statelor riverane Mării Negre.

Suplimentar, menționăm faptul că, de pe agentul economic va fi luată povara administrativă sporită privind controlul și inspecțiile navei, or, anume prin acest Regulament sunt instituite criterii privind inspecțiile față de navele care fac escală în portul sau în zonele de ancoraj ale Republicii Moldova.

Respectiv, navele vor fi supuse inspecției în baza unui profil de risc care determină nivelul de prioritate al acestora în efectuarea inspecției, intervalele de timp dintre inspecții și amplexarea acestora. Astfel, pentru navele cu risc ridicat, intervalul privind inspecțiile nu trebuie să depășească 6 luni. Intervalul dintre inspecțiile periodice ale navelor crește pe măsură ce gradul de risc scade.

Pot face obiectul unei inspecții suplimentare, indiferent de perioada scursă de la ultima lor inspecție periodică dacă, autoritatea competentă stabilește că navei i se aplică anumiți factori prioritari sau factori neprevăzuți.

Totodată, menționăm că, până în prezent obligația controlului statului port nu a fost valorificată, însă reieșind din statutul de țară candidată a Republicii Moldova la Uniunea Europeană, vom fi obligați ca stat port să efectuăm un număr prestabilit de controale și inspecții navelor ce fac escală în Republica Moldova, iar odată cu aprobarea Regulamentului – cadru cu privire la respectarea obligațiilor statului port, navele vor fi selectate pentru inspecție în baza evidenței interne a autorității competente privind inspecțiile.

Astfel, vor fi selectate pentru inspecție navele care trebuie să facă obiectul unei inspecții, denumite nave „de prioritate I”, iar navele „de prioritate II” vor fi selectate doar cele eligibile pentru inspecții.

Nave de „prioritate I” sunt acele nave care au o rată mare de rețineri, care aparțin unei companii cu o performanță scăzută sau foarte scăzută, etc.

Nave de „prioritate II” se consideră acele nave care nu au fost reținute, care aparțin unei companii cu o performanță mai ridicată, care dețin certificate eliberate de o organizație recunoscută de către UE etc.

Pentru stat, în prima etapă, costuri pentru implementare nu sunt, acesta prin organul responsabil, Agenția Navala va realiza cu resursele existente funcțiile deja deținute prin prisma legislației.

b²) Pentru opțiunile alternative analizate, identificați impacturile completând tabelul din anexa la prezentul formular. Descrieți pe larg impacturile sub formă de costuri sau beneficii, inclusiv părțile interesate care ar putea fi afectate pozitiv și negativ de acestea

În cazul opțiunii de neintervenție în cadrul normativ, impacturile sub formă de costuri pentru stat sunt negative, deoarece Republica Moldova, continuând să nu reglementeze la nivel național aspectele controlului statului port, devine tot mai neatractivă pentru companiile navale mari, cu flotă bună și puternică, care nu se expun riscurilor de intrare și exploatare a navelor sale într-un port și implicit stat, care nu deține controlul stării de securitate și siguranță a acestor operațiuni.

c) Pentru opțiunile analizate, expuneți cele mai relevante/iminente riscuri care pot duce la eșecul intervenției și/sau schimba substanțial valoarea beneficiilor și costurilor estimate și prezentați presupuneri privind gradul de conformare cu prevederile proiectului a celor vizați în acesta

Aprobarea proiectului și implementarea prevederilor acestuia de ANRM reprezintă un pas important în dezvoltarea domeniului maritim.

Totuși, în prezent există un risc care ar putea duce la eșecul intervenției, și anume incapacitatea instituțională a Agenției Navale (lipsa de resurse umane calificate), de a realiza și monitoriza buna executare a prevederilor prezentului proiect, atât din oficiu (analiza de risc) cât și la bordul navelor străine care fac escală în porturile RM.

În acest sens, la etapa actuală, se află în proces de modificare Hotărârea Guvernului nr. 706/2018 cu privire la crearea Agenției Navale a Republicii Moldova, prin care se va ajusta organigrama instituției, efectivul-limită și respectiv bugetul Agenției, în vederea asigurării și realizării corespunzătoare a inspecțiilor de către personal calificat, fapt ce va minimaliza riscul care poate duce la eșecul intervenției.

Se necesită de precizat că, ANRM în calitate de Autoritate de siguranță trebuie să asigure atribuțiile în conformitate cu obligațiunea juridică a statului Republica Moldova de a respecta exigențele Convențiilor internaționale de profil la care este parte.	
d) Dacă este cazul, pentru opțiunea recomandată expuneți costurile de conformare pentru întreprinderi, dacă există impact disproporționat care poate distorsiona concurența și ce impact are opțiunea asupra întreprinderilor mici și mijlocii. Se explică dacă sânt propuse măsuri de diminuare a acestor impacturi	
Proiectul nu generează costuri pentru companiile navale. Dacă nava este în stare corespunzătoare, aceasta va fi inspectată inițial și permisă operarea. Inspectarea va fi omisă în cazurile navelor care vor trece în decursului perioade precedente, inspecții în porturile altor state, fără a avea deficiențe de siguranță. În cazul navelor reținute, pe motive de stare nesatisfăcătoare de implementare a prevederilor internaționale și naționale, operatorii acestor companii vor trebui să suporte costurile de remediere a deficiențelor constatate și de staționare la cheu în rada portuară (după caz).	
<u>Concluzie</u>	
e) Argumentați selectarea unei opțiuni, în baza atingerii obiectivelor, beneficiilor și costurilor, precum și a asigurării celui mai mic impact negativ asupra celor afectați	
Prin implementarea și transpunerea parțială a Directivei 2009/16/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind controlul statului port (reformare) (Text cu relevanță pentru SEE), așa cum a fost modificată ultima dată prin Directiva (UE) 2017/2110 a Parlamentului European și a Consiliului din 15 noiembrie 2017, va fi reglementat procesul de efectuare a controlului statului port care va duce nemijlocit la micșorarea numărului de nave substandarde care fac escală în porturile RM, ceea ce semnifică onorarea obligațiilor și angajamentelor internaționale asumate ca stat membru al Organizației Maritime Internaționale și crearea unui mediu operațional și de afaceri sigur în cadrul porturilor Republicii Moldova.	
5. Implementarea și monitorizarea	
a) Descrieți cum va fi organizată implementarea opțiunii recomandate, ce cadru juridic necesită a fi modificat și/sau elaborat și aprobat, ce schimbări instituționale sânt necesare	
Implementarea prevederilor proiectului va fi asigurată de către autoritatea administrativă Agenția Navală a Republicii Moldova. Pentru implementare, autoritatea sus-numită, va elabora și aproba Ghidul de aplicare și instrucțiuni pentru inspecții. La fel, după cum am menționat supra, urmare a modificării organigramei și a efectivului-limită a Agenției, va fi necesar recrutarea a cel puțin încă 2 inspecții de control al statului port.	
b) Indicați clar indicatorii de performanță în baza cărora se va efectua monitorizarea	
Unul din principalii indicatori de performanță este scăderea cu 20-30% a numărului de nave substandarde care fac escală în Complexul portuar Giurgiulești. De asemenea, aliniindu-se la standardele de control al statului port din cadrul Memorandumului de la Marea Neagră privind controlul statului port, vom putea ridica nivelul de expertiză și experiență de examinare și inspectare a navelor sub pavilion moldovenesc, implicit ridicarea performanței flotei Republicii Moldova. Stabilirea indicatorilor de performanță cuantificabili poate fi realizată prin analiza riscurilor privind numărul de nave cu multiple rețineri și deficiente în trecut, care fac escală și în porturile Republicii Moldova, raportat la numărul de rapoarte de inspecții și recomandări de îmbunătățire înaintat de Agenția Navală în acest sens. Astfel considerăm că Agenția Navală cu condiția suplinirii cu personal calificat, ar putea diminua cu 20-30% acest raport.	
c) Identificați peste cât timp vor fi resimțite impacturile estimate și este necesară evaluarea performanței actului normativ propus. Explicați cum va fi monitorizată și evaluată opțiunea	

Urmare aprobării proiectului, Agenția Navală va iniția procesul de recrutare conform noilor reglementări a inspectorilor statului port și ulterior va iniția misiunile de inspecție în conformitate cu Ghidul de aplicare și procedurile stabilite de Regulamentul-cadru.

Considerăm că în termen de 1 an de la punerea în aplicare a proiectului, vom putea asigura micșorarea numărului de intrări a navelor substandarde în porturile Republicii Moldova și conformarea statului nostru la cerințele internaționale obligatorii al Organizației Maritime Internaționale.

6. Consultarea

a) Identificați principalele părți (grupuri) interesate în intervenția propusă

Analiza de impact în procesul de fundamentare a proiectului Hotărârii Guvernului pentru aprobarea Regulamentului – cadru cu privire la respectarea obligațiilor statului port a fost remisă spre consultare, prin demersul nr. 12-5345 din 19.10.2023, următoarelor părți interesate în intervenția propusă: Agenția Navală a Republicii Moldova, Î.S. „Portul Fluvial Ungheni”, Î.C.S. ”Danube Logistics” SRL și Asociația pentru susținerea transportului naval.

Urmare, asupra Analizei s-a expus prin demersul nr. 2010 din 01.11.2023, doar Î.S. „Portul Fluvial Ungheni”, care a comunicat lipsa de obiecții și propuneri. Din partea celorlalte părți nu au parvenit avize în procesul de consultare.

b) Explicați succint cum (prin ce metode) s-a asigurat consultarea adecvată a părților

Pe pagina web a Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, în compartimentul rubrica Transparența decizională/Anunțuri de inițiere a politicilor, a fost plasat anunțul cu privire la inițierea procesului de elaborare a proiectului hotărârii de Guvern pentru aprobarea Regulamentului – cadru cu privire la respectarea obligațiilor statului port.

Ulterior, la etapa consultărilor publice urmează a fi plasat pe portalul guvernamental de consultări publice www.particip.gov.md.

c) Expuneți succint poziția fiecărei entități consultate față de documentul de analiză a impactului și/sau intervenția propusă (se expune poziția a cel puțin unui exponent din fiecare grup de interese identificat)

Prin demersul nr. 12-5345 din 19.10.2023, documentul de analiză a impactului a fost supus consultărilor către următoarele părți interesate: Agenția Navală a Republicii Moldova; Î.S. „Portul Fluvial Ungheni”; Î.C.S. ”Danube Logistics” SRL și Asociația pentru susținerea transportului naval. Urmare, doar Î.S. „Portul Fluvial Ungheni” și-a expus poziția și a comunicat lipsa de obiecții și propuneri.

Anexă

Tabel pentru identificarea impacturilor

Categorii de impact	Punctaj atribuit		
	Opțiunea propusă	Opțiunea alternativă 1	Opțiunea alternativă 2
Economic			
costurile desfășurării afacerilor	+1	-2	0
povara administrativă	+1	0	0
fluxurile comerciale și investiționale	+2	0	0
competitivitatea afacerilor	+1	-1	
activitatea diferitor categorii de întreprinderi mici și mijlocii	0	0	0

concurența pe piață	+1	0	0
activitatea de inovare și cercetare	0	0	0
veniturile și cheltuielile publice	+2	-1	0
cadrul instituțional al autorităților publice	+1	0	0
alegerea, calitatea și prețurile pentru consumatori	0	0	0
bunăstarea gospodăriilor casnice și a cetățenilor	0	0	0
situația social-economică în anumite regiuni	0	0	0
situația macroeconomică	+1	0	0
alte aspecte economice	0	0	0
Social			
gradul de ocupare a forței de muncă	+1	0	0
nivelul de salarizare	+1	0	0
condițiile și organizarea muncii	+2	-1	0
sănătatea și securitatea muncii	+2	-2	0
formarea profesională	+2	-1	0
inegalitatea și distribuția veniturilor	0	0	0
nivelul veniturilor populației	0	0	0
nivelul sărăciei	0	0	0
accesul la bunuri și servicii de bază, în special pentru persoanele social-vulnerabile	0	0	0
diversitatea culturală și lingvistică	0	0	0
partidele politice și organizațiile civice	0	0	0
sănătatea publică, inclusiv mortalitatea și morbiditatea	0	0	0
modul sănătos de viață al populației	0	0	0
nivelul criminalității și securității publice	0	0	0
accesul și calitatea serviciilor de protecție socială	0	0	0
accesul și calitatea serviciilor educaționale	0	0	0
accesul și calitatea serviciilor medicale	0	0	0
accesul și calitatea serviciilor publice administrative	+1	0	0
nivelul și calitatea educației populației	0	0	0
conservarea patrimoniului cultural	0	0	0
accesul populației la resurse culturale și participarea în manifestații culturale	0	0	0
accesul și participarea populației în activități sportive	0	0	0

discriminarea	0	0	0
alte aspecte sociale	0	0	0
De mediu			
clima, inclusiv emisiile gazelor cu efect de seră și celor care afectează stratul de ozon	+2	-1	0
calitatea aerului	+2	-1	0
calitatea și cantitatea apei și resurselor acvatice, inclusiv a apei potabile și de alt gen	+2	-1	0
biodiversitatea	+2	-1	0
flora	+1	-1	0
fauna	+1	-1	0
peisajele naturale	0	0	0
starea și resursele solului	0	0	0
producerea și reciclarea deșeurilor	+1	-1	0
utilizarea eficientă a resurselor regenerabile și neregenerabile	+1	-1	0
consumul și producția durabilă	0	0	0
intensitatea energetică	0	0	0
eficiența și performanța energetică	0	0	0
bunăstarea animalelor	0	0	0
riscuri majore pentru mediu (incendii, explozii, accidente etc.)	-2	+3	0
utilizarea terenurilor	0	0	0
alte aspecte de mediu	0	0	0
<i>Tabelul se completează cu note de la -3 la +3, în drept cu fiecare categorie de impact, pentru fiecare opțiune analizată, unde variația între -3 și -1 reprezintă impacturi negative (costuri), iar variația între 1 și 3 – impacturi pozitive (beneficii) pentru categoriile de impact analizate. Nota 0 reprezintă lipsa impacturilor. Valoarea acordată corespunde cu intensitatea impactului (1 – minor, 2 – mediu, 3 – major) față de situația din opțiunea „a nu face nimic”, în comparație cu situația din alte opțiuni și alte categorii de impact. Impacturile identificate prin acest tabel se descriu pe larg, cu argumentarea punctajului acordat, inclusiv prin date cuantificate, în compartimentul 4 din Formular, lit. b¹) și, după caz, b²), privind analiza impacturilor opțiunilor.</i>			
Anexe - proiectul preliminar al hotărârii Guvernului pentru aprobarea Regulamentului – cadru cu privire la respectarea obligațiilor statului port; - nota informativă la proiect.			

TABEL DE CONCORDANȚĂ

1	Titlul actului Uniunii Europene, inclusiv cele mai recente amendamente incluse DIRECTIVA 2009/16/CE A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI din 23 aprilie 2009 privind controlul statului portului (reformare) (Text cu relevanță pentru SEE) (JO L 131, 28.5.2009, p. 57). <u>Astfel cum a fost modificată prin:</u> ▶ M1 Directiva 2013/38/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 12 august 2013 (JO L 218, 14.8.2013, p.1); ▶ M2 Regulamentul (UE) nr. 1257/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 noiembrie 2013 (JO L 330, 10.12.2013, p. 1); ▶ M3 Regulamentul (UE) 2015/757 al Parlamentului European și al Consiliului din 29 aprilie 2015 (JO L 123, 19.5.2015, p.55); ▶ M4 Directiva (UE) 2017/2110 a Parlamentului European și a Consiliului din 15 noiembrie 2017 (JO L 315, 30.11.2017, p.61). <u>rectificată prin:</u> ▶ C1 Rectificare, JO L 32, 1.2.2013, p. 23 (2009/16/CE).						
2	Titlul proiectului de act normativ național Regulamentul-cadru cu privire la respectarea obligațiilor statului port						
3	Gradul general de compatibilitate Parțial compatibil						
Actul Uniunii Europene		Proiectul de act normativ național		Gradul de compatibilitate	Diferențele	Observațiile	Autoritatea/persoana responsabilă
4		5		6	7	8	9

Articolul 1: Obiectivul prezentei directive este de a sprijini reducerea drastică a numărului navelor care nu corespund standardelor și care navighează în apele aflate în jurisdicția statelor membre, prin: (a) sporirea conformității cu legislația internațională și comunitară relevantă privind siguranța maritimă, securitatea maritimă, protecția mediului marin și condițiile de viață și de muncă la bordul navelor aflate sub orice pavilion; (b) stabilirea unor criterii comune pentru controlul navelor de către statul portului și armonizarea procedurilor de inspecție și reținere, pe baza cunoștințelor și a experienței acumulate în cadrul MOU Paris; (c) punerea în aplicare în cadrul Comunității a unui sistem de control al statului portului, bazat pe inspecții efectuate în cadrul Comunității și al regiunii aflate în domeniul de aplicare a MOU Paris, care vizează inspectarea tuturor navelor cu o frecvență variabilă în funcție de profilul de risc al acestora, navele care prezintă un risc mai ridicat făcând obiectul unor inspecții mai amănunțite și efectuate cu o frecvență mai mare. Articolul 2: În sensul prezentei directive se aplică următoarele definiții: 1. „convenții” înseamnă următoarele convenții, precum și protocoalele și modificările la acestea și codurile aferente cu caracter obligatoriu, în versiunea lor actualizată: (a) Convenția internațională asupra liniilor de încărcare, 1966 (LL 66);	Capitolul I. Dispoziții generale 1. Scopul Regulamentului-cadru cu privire la respectarea obligațiilor statului port (<i>în continuare - Regulament</i>), este de a reduce drastic numărul navelor care nu corespund standardelor și care navighează în apele teritoriale ale Republicii Moldova, prin: 1) sporirea conformității cu legislația internațională și națională privind siguranța și securitatea maritimă, protecția mediului și a condițiilor de viață și de muncă la bordul navelor aflate sub orice pavilion; 2) stabilirea unor criterii comune pentru controlul navelor de către statul portului și armonizarea procedurilor naționale de inspecție și reținere, pe baza cunoștințelor și a experienței acumulate în cadrul Memorandumului de înțelegere de la Paris, privind controlul statului port (<i>în continuare - Paris Mou</i>) și Memorandumului de înțelegere de la Marea Neagră privind controlul statului port (<i>în continuare - BS Mou</i>) ca standarde de bune practici; 3) punerea în aplicare în Republica Moldova a unui sistem de control al statului portului, care vizează inspectarea tuturor navelor cu o frecvență variabilă în funcție de profilul de risc al acestora, navele care reprezintă un risc mai ridicat făcând obiectul unor inspecții mai amănunțite și efectuate cu o frecvență mai mare. 2. Regulamentul se aplică tuturor navelor maritime și de navigație mixtă ce navighează sub pavilion străin și echipajelor acestora care fac escală într-un	Parțial compatibil	Capitolul I din actul național este compatibil cu art. 1, 2, 3 din Actul UE. Totodată, Directiva face referință la punerea în aplicare a unui sistem de control în cadrul Comunității pentru navele care navighează în jurisdicția statelor membre, pe când Regulamentul-cadru se referă la sistemul de inspecție pentru navele care navighează în apele teritoriale ale Republicii Moldova. Directiva mai face trimitere și aplică toate definițiile, convențiile și protocoalele la acestea care au caracter obligatoriu		ANRM
---	---	---------------------------	---	--	-------------

(b) Convenția internațională pentru ocrotirea vieții omenești pe mare, 1974 (SOLAS 74); (c) Convenția internațională pentru prevenirea poluării de către nave din 1973 și Protocolul de modificare din 1978 (MARPOL 73/78); (d) Convenția internațională privind standardele de pregătire a navigatorilor, brevetare/atestare și efectuare a serviciului de cart, 1978 (STCW 78/95); (e) Convenția referitoare la regulamentul internațional din 1972 pentru prevenirea abordajelor pe mare, 1972 (Colreg 72); (f) Convenția internațională privind măsurarea tonajului navelor, 1969 (ITC 69); (h) Convenția internațională privind răspunderea civilă pentru pagubele produse prin poluare cu hidrocarburi, 1992 (CLC 92); (i) Convenția din 2006 privind munca în domeniul maritim (MLC 2006); (j) Convenția internațională privind controlul sistemelor antivegetative dăunătoare utilizate la nave (AFS 2001); (k) Convenția internațională din 2001 privind răspunderea civilă pentru prejudicii provocate de poluarea cu hidrocarburi utilizate pentru propulsia navei (Convenția Bunkers, 2001). 2. „<i>MOU Paris</i>” înseamnă Memorandumul de înțelegere privind controlul statului portului, semnat la Paris la 26 ianuarie 1982, în versiunea sa actualizată; 3. „<i>cadrul și procedurile pentru sistemul de audit voluntar al statelor membre ale OMI</i>” înseamnă Rezoluția Adunării OMI A.974(24); 4. „<i>regiune aflată în domeniul de aplicare a MOU Paris</i>” înseamnă zona geografică în care	port sau într-o zonă de ancoraj a Republicii Moldova pentru a efectua o interfață navă/port. De asemenea, se aplică navelor de pasageri de tip ro-ro și ambarcațiunilor de pasageri de mare viteză efectuate în exteriorul portului sau departe de o zonă de ancoraj, în cursul unui serviciu regulat în conformitate cu capitolul XI. Niciuna dintre prevederile prezentului Regulament nu aduc atingere drepturilor de intervenție de care dispune Republica Moldova în conformitate cu convențiile internaționale aplicabile. 3. În cazul navelor cu tonaj brut mai mic de 500 unități, autoritatea competentă aplică prevederile din convenția relevantă care sunt aplicabile și, în măsura în care o convenție nu se aplică, adoptă măsurile necesare pentru a se asigura că navele în cauză nu prezintă un pericol evident pentru siguranță, sănătate sau mediu. 4. În situația când se inspectează o navă care se află sub pavilionul unui stat care nu este parte la o convenție, autoritatea competentă se asigură că tratamentul acordat unei asemenea nave și echipajului acesteia nu este mai favorabil decât cel acordat unei nave care se află sub pavilionul unui stat care este parte la convenția în cauză. 5. Navele de pescuit, navele de război, navele auxiliare, navele din lemn de construcție artizanală, navele de stat folosite în scopuri necomerciale și navele de agrement care nu sunt angajate în schimburi comerciale se exclud din domeniul de aplicare al prezentului Regulament.		pentru statele membre, pe când Regulamentul aplică doar acele definiții, convenții, coduri și protocoale la acestea cu caracter obligatoriu pentru Republica Moldova. Astfel, Republica Moldova nu a aderat la Convenția din 2006 privind munca în domeniul maritim (MLC 2006), Convenția internațională privind controlul sistemelor antivegetative dăunătoare utilizate la nave (AFS 2001) și Convenția internațională din 2001 privind răspunderea civilă pentru		
---	--	--	---	--	--

semnatarii MOU Paris efectuează inspecții în cadrul stabilit de MOU Paris; 5. „navă” înseamnă orice navă maritimă căreia i se aplică una sau mai multe convenții și care arborează pavilionul altui stat decât cel al statului portului; 6. „interfață navă/port” înseamnă interacțiunile care au loc atunci când o navă este direct și imediat afectată de acțiuni care presupun circulația persoanelor sau a mărfurilor sau furnizarea de servicii portuare către sau dinspre navă; 7. „navă într-o zonă de ancoraj” înseamnă o navă aflată într-un port sau într-o altă zonă aflată în jurisdicția unui port, dar nu în dană, care nu efectuează o interfață navă/port; 8. „inspector” înseamnă un angajat din sectorul public sau altă persoană, autorizat corespunzător de către autoritatea competentă a unui stat membru să efectueze inspecții în cadrul controlului statului portului și care răspunde în fața autorității competente respective; 9. „autoritate competentă” înseamnă o autoritate maritimă responsabilă de controlul statului portului în conformitate cu prezenta directivă; 10. „timp de noapte” înseamnă orice perioadă de minimum șapte ore, astfel cum este definită de dreptul intern, care trebuie să includă, în orice caz, intervalul cuprins între miezul nopții și ora 5 dimineața; 11. „inspecție inițială” înseamnă o vizită efectuată la bordul unei nave de un inspector pentru a verifica respectarea convențiilor și reglementărilor aplicabile, care cuprinde cel	6. În cazul în care autoritatea competentă constată o încălcare flagrantă a legislației naționale sau internaționale de către o navă supusă inspecției într-un port sau zonă de ancoraj a Republicii Moldova, aceasta va informa imediat orice altă autoritate competentă relevantă sau instituții interesate, în conformitate cu legislația și practica națională, pentru luarea oricăror măsuri ulterioare corespunzătoare. 7. În sensul Regulamentului, se aplică următoarele definiții: <i>convenții și/sau instrumente relevante</i> - convențiile și instrumentele maritime internaționale, împreună cu protocoalele și modificările aduse acestora, și codurile aferente cu caracter obligatoriu, transpuse în legislația Republicii Moldova. Acestea, în versiunea actualizată, sunt următoarele: 1) Legea nr. 185/2005 pentru aderarea Republicii Moldova la Convenția internațională privind ocrotirea vieții umane pe mare, adoptată la Londra la 1 noiembrie 1974, și la Protocolul la ea (SOLAS 74), adoptat la Londra la 11 noiembrie 1988; 2) Legea nr. 186/2005 cu privire la aderarea Republicii Moldova la Convenția internațională asupra răspunderii civile pentru daunele provocate prin poluarea cu hidrocarburi (CLC 92), adoptată la Londra la 27 noiembrie 1992; 3) Legea nr. 187/2005 pentru aderarea Republicii Moldova la Convenția internațională asupra liniilor de încărcare,		prejudicii provocate de poluarea cu hidrocarburi utilizate pentru propulsia navei (Convenția Bunkers, 2001). În acest sens, Convențiile menționate supra nu sunt aplicabile pentru Republica Moldova, însă sunt ratificate de statele membre, motiv din care acest articol a fost transpus parțial. Articolul 3 din actul UE stabilește domeniul de aplicare, astfel, directiva este aplicabilă tuturor navelor care fac escală într-un port sau zonă de ancoraj al unui stat membru UE. Pe când, prezentul		
---	--	--	--	--	--

puțin verificările prevăzute la articolul 13 alineatul (1); 12. „<i>inspecție mai amănunțită</i>” înseamnă o inspecție prin care nava, echipamentele și echipajul, luate integral sau, după caz, parțial, sunt supuse, în circumstanțele menționate la articolul 13 alineatul (3), unei verificări aprofundate ce acoperă construcția navei, echipamentele, echipajul, condițiile de viață și de muncă și respectarea procedurilor operaționale la bord; 13. „<i>inspecție extinsă</i>” înseamnă o inspecție care include cel puțin punctele enumerate în anexa VII. O inspecție extinsă poate include o inspecție mai amănunțită atunci când există motive întemeiate, în conformitate cu articolul 13 alineatul (3); 14. „<i>plângere</i>” înseamnă orice informație sau raport depus de orice persoană sau organizație care are un interes legitim în ceea ce privește siguranța navei, inclusiv în ceea ce privește siguranța echipajului sau riscurile pentru sănătatea acestuia, condițiile de viață și de muncă la bordul navei, precum și prevenirea poluării; 15. „<i>reținere</i>” înseamnă interdicția formală de a pleca din port impusă unei nave din cauza deficiențelor constatate, care, individual sau cumulate, determină ca nava să nu fie considerată în stare de navigabilitate; 16. „<i>ordin de refuz al accesului</i>” înseamnă o decizie adresată comandantului navei, companiei responsabile pentru navă și statului de pavilion, prin care li se notifică faptul că navei îi va fi refuzat accesul în toate porturile și zonele de ancoraj din Comunitate;	adoptată la Londra la 5 aprilie 1966, și la Protocolul la ea (LL 66), adoptat la Londra la 11 noiembrie 1988; 4) Legea nr. 188/2005 cu privire la aderarea Republicii Moldova la Convenția internațională asupra măsurii tonajului navelor (TONNAGE 69), adoptată la Londra la 23 iunie 1969; 5) Legea nr. 189/2005 pentru aderarea Republicii Moldova la Convenția internațională pentru prevenirea poluării de către nave, adoptată la Londra la 2 noiembrie 1973, și la Protocolul la ea (MARPOL 73/78), adoptat la Londra la 17 februarie 1978; 6) Legea nr. 190/2005 pentru aderarea Republicii Moldova la Convenția internațională privind standardele de pregătire a navigatorilor, brevetare/atestare și efectuare a serviciului de cart (STCW 78), adoptată la Londra la 7 iulie 1978, și la Codul de pregătire, brevetare/atestare a personalului navigant și efectuare a serviciului de cart (STCW Code), adoptat la Londra la 7 iulie 1995; 7) Legea nr. 191/2005 pentru aderarea Republicii Moldova la Convenția privind Regulile internaționale pentru prevenirea abordajelor pe mare (COLREG 72), adoptată la Londra la 20 octombrie 1972; <i>Paris Mou</i> - Memorandumul de înțelegere privind controlul statului portului, semnat la Paris la 26 ianuarie 1982, în versiunea sa actualizată;		Regulament se aplică navelor străine care fac escală într-un port sau într-o zonă de ancoraj a Republicii Moldova pentru a efectua o interfață navă/port. Totodată, dispozițiile Directivei din acest articol, referitoare la Franța, nu au fost transpuse, or, acestea sunt irelevante pentru Republica Moldova. Concomitent, dispozițiile cu referire la derogare, la fel nu au fost transpuse, or, acestea se referă doar la statele care nu dețin porturi maritime. La caz, în Republica Moldova există Port maritim.		
--	--	--	--	--	--

17. „<i>oprirea unei operațiuni</i>” înseamnă interdicția formală de a continua o operațiune, impusă unei nave din cauza deficiențelor constatate care, individual sau cumulate, ar face riscantă continuarea operațiunii; 18. „<i>companie</i>” înseamnă proprietarul navei sau orice altă organizație sau persoană, cum ar fi administratorul sau navlositorul navei nude (bare boat) care și-a asumat responsabilitatea față de proprietar pentru operarea navei și care, odată cu asumarea acestei responsabilități, a fost de acord să preia toate sarcinile și obligațiile impuse de Codul internațional de management pentru exploatarea în siguranță a navelor și pentru prevenirea poluării („codul ISM”); 19. „<i>organizație recunoscută</i>” înseamnă o societate de clasificare sau alt organism privat care exercită atribuții de reglementare în numele administrației statului de pavilion; 20. „<i>certificat statutar</i>” înseamnă un certificat eliberat de un stat de pavilion sau în numele unui stat de pavilion, în conformitate cu convențiile; 21. „<i>certificat de clasă</i>” înseamnă un document eliberat de o organizație recunoscută prin care se confirmă conformitatea cu capitolul II-1 partea A-1 Regula 3-1 din SOLAS 74; 22. „<i>baza de date privind inspecțiile</i>” înseamnă sistemul de informații care contribuie la punerea în aplicare a sistemului de control al statului în cadrul Comunității și care cuprinde datele legate de inspecțiile efectuate în Comunitate și în regiunea aflată în domeniul de aplicare a MOU Paris; 23. „<i>certificat de muncă în domeniul maritim</i>” înseamnă certificatul menționat în Reglementarea 5.1.3 din MLC 2006;	<i>Black Sea (BS) Mou</i> - Memorandumul de înțelegere privind controlul statului portului în regiunea Mării Negre, semnat la Istanbul la 7 aprilie 2000, în versiunea sa actualizată; <i>Cadrul și procedurile pentru sistemul de audit voluntar al statelor membre ale Organizației Maritime Internaționale (în continuare-OMI)</i> - Rezoluția Adunării OMI 1067(28); <i>regiune aflată în domeniul de aplicare a Paris Mou</i> - zona geografică în care semnatarii Paris Mou efectuează inspecții în cadrul stabilit de Paris Mou; <i>regiune aflată în domeniul de aplicare a BS Mou</i> - zona geografică în care semnatarii BS Mou efectuează inspecții în conformitate cu procedurile stabilite de acest memorandum; <i>navă</i> - înseamnă orice navă maritimă căreia i se aplică una sau mai multe convenții și care arborează pavilionul altui stat decât cel al statului portului; <i>interfață navă/port</i> - interacțiunile care au loc atunci când o navă este direct și imediat afectată de acțiuni care presupun circulația persoanelor sau a mărfurilor sau furnizarea de servicii portuare către sau dinspre navă; <i>navă într-o zonă de ancoraj</i> - navă aflată într-un port sau într-o altă zonă acvatică aflată în jurisdicția unui port, dar nu la dană, și care nu efectuează o interfață navă/port; <i>inspector de control al statului port (în continuare ICSP)</i> – funcționar public din				
--	---	--	--	--	--

24. „<i>declarație de conformitate a muncii în domeniul maritim</i>” înseamnă declarația menționată în Reglementarea 5.1.3 din MLC 2006; 25. „<i>navă de pasageri de tip ro-ro</i>” înseamnă o navă echipată cu dispozitive care permit îmbarcarea și debarcarea vehiculelor rutiere sau feroviare pe propriile roți și care transportă mai mult de 12 pasageri; 26. „<i>ambarcațiune de pasageri de mare viteză</i>” înseamnă o ambarcațiune astfel cum este definită în regula 1 de la capitolul X din SOLAS 74, care transportă mai mult de 12 pasageri; 27. „<i>serviciu regulat</i>” înseamnă o serie de traversări efectuate de navele de pasageri de tip ro-ro și de ambarcațiunile de pasageri de mare viteză în scopul deservirii traficului între aceleași două sau mai multe porturi sau o serie de curse dinspre și înspre același port fără escale, fie: (i) conform unui orar publicat; fie (ii) cu traversări atât de regulate sau de frecvente încât constituie o serie organizată care poate fi recunoscută. Toate trimerile din prezenta directivă la convențiile, codurile și rezoluțiile internaționale, inclusiv la certificatele și alte documente, se consideră a fi trimiteri la respectivele convenții, coduri și rezoluții internaționale în versiunile lor actualizate. Articolul 3. Domeniu de aplicare (1) Prezenta directivă se aplică tuturor navelor și echipajelor acestora care fac escală într-un port sau într-o zonă de ancoraj al unui stat membru pentru a efectua o interfață navă/port. Franța poate decide că porturile și zonele sale de ancoraj care fac obiectul prezentului alineat nu	cadrul autorității competente, autorizat corespunzător să efectueze inspecții în cadrul controlului statului portului și care răspunde în fața autorității competente respective; <i>autoritate competentă</i> - autoritatea responsabilă de controlul statului portului în conformitate cu prezentul Regulament, care este Agenția Navală a Republicii Moldova; <i>timp de noapte</i> - orice perioadă de minimum șapte ore, care trebuie să includă, în orice caz, intervalul cuprins între miezul nopții și ora 5 dimineața; <i>inspecție inițială</i> - inspecție efectuată la bordul unei nave de un ICSP pentru a verifica respectarea convențiilor și reglementărilor aplicabile, care cuprinde cel puțin verificările prevăzute în Anexa nr. 1; <i>inspecție mai amănunțită</i> –inspecție prin care nava, echipamentele și echipajul, luate integral sau, după caz, parțial, sunt supuse, în circumstanțele menționate în Anexa nr. 1, unei verificări aprofundate ce acoperă construcția navei, echipamentele, echipajul, condițiile de viață și de muncă și respectarea procedurilor operaționale la bord; <i>inspecție extinsă</i> - inspecție care include cel puțin punctele enumerate în Anexa nr. 1. și care poate include o inspecție amănunțită atunci când există motive întemeiate, în conformitate cu prevederile Anexei nr. 1; <i>plângere</i> - orice informație sau raport depus de orice persoană sau organizație care are un interes legitim în				
--	--	--	--	--	--

includ porturile și zonele de ancoraj situate în departamentele de peste mări menționate la articolul 299 alineatul (2) din tratat. În cazul în care un stat membru efectuează o inspecție a unei nave aflate în ape din jurisdicția sa, altele decât într-un port, aceasta va fi considerată o inspecție în sensul prezentei directive. Niciuna dintre dispozițiile prezentului articol nu aduce atingere drepturilor de intervenție de care dispune un stat membru în conformitate cu convențiile aplicabile. Pot deroga de la dispozițiile prezentei directive statele membre care nu au porturi maritime și care pot dovedi că, pe o perioadă anterioară de trei ani, mai puțin de 5 % din numărul total de nave individuale care fac escală anual în porturile lor fluviale reprezintă nave cărora li se aplică prezenta directivă. Statele membre care nu au porturi maritime comunică Comisiei, cel mai târziu la data transpunerii prezentei directive, numărul total de nave și numărul de nave care au făcut escală în porturile lor pe perioada de trei ani sus-menționată și informează Comisia cu privire la orice modificare ulterioară a cifrelor sus-menționate. Prezenta directivă se aplică, de asemenea, inspecțiilor navelor de pasageri de tip ro-ro și ambarcațiunilor de pasageri de mare viteză efectuate în exteriorul portului sau departe de o zonă de ancoraj, în cursul unui serviciu regulat în conformitate cu articolul 14a. (2) În cazul navelor cu tonaj brut mai mic de 500, statele membre aplică dispozițiile din convenția relevantă care sunt aplicabile și, în măsura în care o convenție nu se aplică, adoptă măsurile necesare pentru a se asigura că navele	ceea ce privește siguranța navei, inclusiv în ceea ce privește siguranța echipajului sau riscurile pentru sănătatea acestuia, condițiile de viață și de muncă la bordul navei, precum și prevenirea poluării; <i>reținere</i> - interdicția formală de a pleca din port impusă unei nave din cauza deficiențelor constatate, care, individual sau cumulate, determină că nava să nu fie considerată în stare bună de navigabilitate; <i>ordin de refuz al accesului</i> - decizie adresată comandantului navei, companiei responsabile pentru navă și statului de pavilion, prin care este notificat faptul că navei îi va fi refuzat accesul în toate porturile și zonele de ancoraj ale Republicii Moldova; <i>oprirea unei operațiuni</i> - interdicția formală de a continua o operațiune, impusă unei nave din cauza deficiențelor constatate care, individual sau cumulate, ar face riscantă continuarea operațiunii; <i>companie</i> - proprietarul navei sau orice altă organizație sau persoană, cum ar fi administratorul sau navlositorul navei nude (bare boat) care și-a asumat responsabilitatea față de proprietar pentru operarea navei și care, odată cu asumarea acestei responsabilități, a fost de acord să preia toate sarcinile și obligațiile impuse de Codul internațional de management pentru exploatarea în siguranță a navelor și pentru prevenirea poluării ("Codul ISM"); <i>organizație recunoscută</i> - societate de clasificare sau alt organism privat care exercită atribuții de inspecție, clasificare,				
---	--	--	--	--	--

în cauză nu prezintă un pericol evident pentru siguranță, sănătate sau mediu. În aplicarea prezentului alineat, statele membre se orientează după anexa I la MOU Paris. (3) Când inspectează o navă care se află sub pavilionul unui stat care nu este parte la o convenție, statele membre se asigură că tratamentul acordat unei asemenea nave și echipajului acesteia nu este mai favorabil decât cel acordat unei nave care se află sub pavilionul unui stat care este parte la convenția în cauză. Nava respectivă este supusă unei inspecții mai detaliate în conformitate cu procedurile instituite de MOU Paris. (4) Navele de pescuit, navele de război, navele auxiliare, navele din lemn de construcție artizanală, navele de stat folosite în scopuri necomerciale și navele de agrement care nu sunt angajate în schimburi comerciale se exclud din domeniul de aplicare al prezentei directive. (5) Măsurile adoptate pentru punerea în aplicare a prezentei directive nu generează o reducere a nivelului general de protecție a navigatorilor în temeiul dreptului Uniunii în domeniul social pentru aspectele cărora li se aplică prezenta directivă, în comparație cu situația care prevalează deja în fiecare stat membru. În punerea în aplicare a respectivelor măsuri, în cazul în care autoritatea competentă a statului portului are cunoștință de o încălcare clară a dreptului Uniunii la bordul navelor care arborează pavilionul unui stat membru, aceasta informează în consecință orice autoritate competentă relevantă, în conformitate cu legislația și practica națională, pentru luarea oricăror măsuri ulterioare corespunzătoare.	certificare și control, în numele administrației statului de pavilion al navei; <i>certificat statutar</i> - certificat eliberat de un stat de pavilion sau în numele unui stat de pavilion, în conformitate cu convențiile internaționale; <i>certificat de clasă</i> - document eliberat de o organizație recunoscută, pentru certificarea conformității navei cu Capitolul II-1 Partea A-1 Regula 3-1 din convenția SOLAS 74; <i>evidența internă privind inspecțiile</i> - informații sistematizate care contribuie la punerea în aplicare a sistemului de control al statului port și care cuprinde datele legate de inspecțiile efectuate în porturile Republicii Moldova și în regiunile (porturile) aflate în domeniul de aplicare a memorandumurilor de înțelegere a controlului statului port, la care Republica Moldova este membru cu drepturi depline; <i>certificat de muncă în domeniul maritim</i> - certificatul menționat în Reglementarea 5.1.3 din MLC 2006; <i>declarație de conformitate a muncii în domeniul maritim</i> - declarația menționată în Reglementarea 5.1.3 din MLC 2006; <i>navă de pasageri de tip ro-ro</i> - navă echipată cu dispozitive care permit îmbarcarea și debarcarea vehiculelor rutiere sau feroviare pe propriile roți și care transportă mai mult de 12 pasageri; <i>ambarcațiune de pasageri de mare viteză</i> - ambarcațiune astfel cum este definită în regula 1 de la capitolul X din				
---	--	--	--	--	--

	SOLAS 74, care transportă mai mult de 12 pasageri; <i>serviciu regulat</i> – reprezintă o serie de traversări efectuate de navele de pasageri de tip ro-ro și de ambarcațiunile de pasageri de mare viteză în scopul deservirii traficului între aceleași două sau mai multe porturi sau o serie de curse dinspre și înspre același port fără escale, fie: (1) conform unui orar publicat; fie (2) cu traversări atât de regulate sau de frecvente încât constituie o serie organizată care poate fi recunoscută; <i>motive întemeiate</i> - elemente de probă precum că starea navei, a echipamentului sau a echipajului nu îndeplinește în mod substanțial cerințele convențiilor internaționale relevante sau că comandantul navei sau echipajul nu sunt familiarizați cu procedurile de bază de la bordul navei privind siguranța navei sau prevenirea poluării mediului, care justifică o inspecție mai amănunțită; <i>navă care nu corespunde standardelor de navigație</i> - nava a cărei corp, mașini, echipament sau siguranță operațională sunt substanțial, inferioare standardelor cerute de convenția internațională relevantă sau al cărei echipaj nu este în conformitate cu certificatul echipajului minim de siguranță. Toate trimiterile din prezentul Regulament la convențiile și instrumentele internaționale relevante se consideră a fi trimiteri la respectivele convenții și instrumentele internaționale în versiunile lor actualizate.				
--	--	--	--	--	--

Articolul 4. Competențele de inspecție (1) Statele membre iau toate măsurile necesare, în conformitate cu dreptul internațional, pentru a avea dreptul de a desfășura la bordul navelor străine inspecțiile prevăzute de prezenta directivă. (2) Statele membre mențin autoritățile competente corespunzătoare, cărora li se atribuie un număr corespunzător de angajați pentru inspecția navelor, în special inspectorii calificați, de exemplu prin recrutare, și iau toate măsurile necesare pentru a se asigura că inspectorii își duc la îndeplinire sarcinile stabilite de prezenta directivă și, în special, că sunt disponibili pentru a desfășura inspecțiile necesare în conformitate cu prezenta directivă.	Capitolul II. Competențe de inspecție 8. Autoritatea competentă ia toate măsurile necesare, în conformitate cu cerințele convențiilor internaționale, pentru a avea dreptul de a desfășura la bordul navelor străine inspecțiile prevăzute de prezentul Regulament. 9. Autoritatea competentă menține un număr corespunzător de angajați pentru inspecția navelor, în special ICSP calificați, și întreprinde toate măsurile necesare pentru a se asigura că ICSP își duc la îndeplinire sarcinile stabilite de Regulament și, în special, că sunt disponibili pentru a desfășura inspecțiile necesare în conformitate cu prezentul Regulament. 10. În scopul controlului statului port, autoritatea competentă aplică instrumentele relevante transpuse în legislația Republicii Moldova.	Compatibil	Punctele 8, 9, 10 din capitolul II-competențele de inspecție din Regulament sunt compatibile cu articolul 4 din Directiva UE.		ANRM
Articolul 5. Sistemul inspecțiilor și obligațiile anuale de inspecție (1) Statele membre efectuează inspecții în conformitate cu sistemul de selecție descris la articolul 12 și cu dispozițiile anexei I. (2) În vederea îndeplinirii obligațiilor anuale de inspecție, fiecare stat membru: (a) inspectează toate navele de prioritate I, în conformitate cu articolul 12 litera (a), care fac escală în porturile și zonele sale de ancoraj; și (b) efectuează anual un număr total de inspecții ale navelor de prioritate I și II, menționate la	Capitolul III. Cadrul efectuării inspecțiilor și obligațiile anuale de inspecție 11. Autoritatea competentă efectuează inspecții în conformitate cu sistemul de selecție descris la capitolul VIII și cu dispozițiile Anexei nr. 1. 12. În vederea îndeplinirii obligațiilor de inspecție, autoritatea competentă inspectează toate navele de prioritate I, în conformitate pct. 25 sbp. 1), care fac escală	Parțial compatibil	Din articolul 5 al actului UE este aplicabil pentru Republica Moldova doar alin. (1) și (2) lit. a), or restul prevederilor stabilesc obligații pe seama statelor membre, ce nu pot fi		ANRM

articolul 12 literele (a) și (b), care corespunde cel puțin cotei care îi revine din numărul total de inspecții care trebuie să fie efectuate anual în cadrul Comunității și în regiunea aflată în domeniul de aplicare a MOU Paris. Cota de inspecții a fiecărui stat membru se bazează pe numărul de nave individuale care fac escală în porturile statului membru respectiv raportat la numărul total de nave care fac escală în porturile fiecărui stat din cadrul Comunității și al regiunii aflate în domeniul de aplicare a MOU Paris. (3) În vederea calculării cotei din numărul total de inspecții care trebuie să fie efectuate anual în cadrul Comunității și al regiunii aflate în domeniul de aplicare a MOU Paris, menționate la alineatul (2) litera (b), nu vor fi luate în calcul navele ancorate, cu excepția cazului în care statul membru respectiv specifică altfel. Articolul 6. Modalități de respectare a obligațiilor de inspecție Un stat membru care nu efectuează inspecțiile prevăzute la articolul 5 alineatul (2) litera (a) își respectă obligațiile prevăzute în respectivul articol dacă inspecțiile neefectuate nu depășesc: (a) 5 % din numărul total de nave de prioritate I cu profil de risc ridicat care fac escală în porturile și zonele sale de ancoraj; (b) 10 % din numărul total de nave de prioritate I, altele decât cele cu profil de risc ridicat, care fac escală în porturile și zonele sale de ancoraj. Fără a aduce atingere procentelor menționate la literele (a) și (b), statele membre acordă prioritate la inspecție navelor care, în conformitate cu informațiile furnizate de baza de	în porturile și zonele de ancoraj ale Republicii Moldova.	Non-aplicabil	implementate de către Republica Moldova, având în vedere condiționalitatea de aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană. Transpunerea prezentelor prevederi ale actului UE este condiționată de aderarea Republicii Moldova la Uniunea Europeană. Astfel, prin articolul 6, impune statelor membre modalități de respectare a obligațiilor de		
--	--	----------------------	---	--	--

date privind inspecțiile, nu fac escală în mod frecvent în porturi din Comunitate. Fără a aduce atingere procentelor menționate la literele (a) și (b), în ceea ce privește navele de prioritate I care fac escală în zonele de ancoraj, statele membre acordă prioritate la inspecție navelor cu profil de risc ridicat care, în conformitate cu informațiile furnizate de baza de date privind inspecțiile, nu fac escală în mod frecvent în porturi din Comunitate. Articolul 7 Modalități care permit o cotă echilibrată de inspecții în cadrul Comunității (1) În ceea ce privește un stat membru în care numărul total al escalelor navelor de prioritate I depășește cota sa de inspecții menționată la articolul 5 alineatul (2) litera (b), se consideră că își respectă obligațiile în cazul în care efectuează un număr de inspecții asupra navelor de prioritate I corespunzător cel puțin cotei sale de inspecții și în cazul în care navele rămase neinspectate nu depășesc 30 % din numărul total de nave de prioritate I care fac escală în porturile și în zonele sale de ancoraj. (2) În ceea ce privește un stat membru în care numărul total al escalelor navelor de prioritate I și prioritate II este mai mic decât cota sa de inspecții menționată la articolul 5 alineatul (2) litera (b), se consideră că își respectă obligațiile în cazul în care efectuează inspecțiile asupra navelor de prioritate I în conformitate cu articolul 5 alineatul (2) litera (a) și inspecții asupra a cel puțin 85 % din numărul total de		Non-aplicabil	inspecție. Acesta, fiind obligații specifice doar statelor membre, întrucât Republica Moldova nu are statutul de țară membră, aceste dispoziții sunt neaplicabile. Transpunerea prezentelor prevederi ale actului UE este condiționată de aderarea Republicii Moldova la Uniunea Europeană. Prin prezentul articol se stabilește angajamente de inspecție în cadrul Comunității luând în considerare experiența obținută în cadrul acesteia.		
--	--	---------------	--	--	--

nave de prioritate II care fac escală în porturile și în zonele sale de ancoraj. (3) În evaluarea sa menționată la articolul 35, Comisia examinează în special impactul prezentului articol asupra angajamentelor de inspecție, luând în considerare cunoștințele și experiența obținute în cadrul Comunității și al MOU Paris. Evaluarea ia în considerare obiectivul de a inspecta toate navele care fac escală în porturile și zonele de ancoraj din Comunitate. După caz, Comisia propune măsuri complementare în vederea îmbunătățirii eficienței sistemului de inspecție aplicat în Comunitate și, dacă este necesar, o nouă evaluare a impactului prezentului articol într-o fază ulterioară. Articolul 8. Amânarea inspecțiilor și circumstanțe excepționale (1) În cazurile următoare, un stat membru poate decide să amâne inspecția unei nave de prioritate I: (a) în cazul în care inspecția poate fi efectuată la următoarea escală a navei în același stat membru, cu condiția ca nava să nu facă escală între timp într-un alt port din Comunitate sau din regiunea aflată în domeniul de aplicare a MOU Paris și ca inspecția să nu fie amânată cu mai mult de 15 zile; sau (b) în cazul în care inspecția poate fi efectuată în termen de 15 zile într-un alt port de escală din Comunitate sau din regiunea aflată în domeniul de aplicare a MOU Paris, cu condiția	Capitolul IV. Amânarea inspecțiilor și circumstanțe excepționale 13. Autoritatea competentă poate decide să amâne inspecția unei nave de prioritate I în cazul în care: (1) inspecția poate fi efectuată la următoarea escală a navei într-un port al Republicii Moldova, cu condiția ca nava să nu facă escală între timp într-un alt port și ca inspecția să nu fie amânată cu mai mult de 15 zile; (2) inspecția poate fi efectuată în termen de 15 zile într-un alt port de escală, cu condiția ca statul în care este situat acest port de escală să fi acceptat în avans să efectueze inspecția.	Compatibil	Articolul 8 din actul UE este compatibil cu punctele 13,14,15,16 din actul național.		ANRM
--	--	-------------------	---	--	-------------

ca statul în care este situat acest port de escală să fi acceptat în avans să efectueze inspecția. În cazul în care o inspecție este amânată în conformitate cu litera (a) sau (b) și este înregistrată în baza de date privind inspecțiile, aceasta nu este considerată drept inspecție neefectuată în contul statelor membre care au amânat inspecția. Cu toate acestea, atunci când o inspecție a unei nave de prioritate I nu este efectuată, nava respectivă nu este scutită de inspecție în următorul port în care face escală în Comunitate, în conformitate cu prezenta directivă. (2) O inspecție neefectuată asupra unei nave de prioritate I din motive operaționale nu este considerată drept inspecție neefectuată, dacă motivul neefectuării inspecției este înregistrat în baza de date privind inspecțiile și în cazul existenței următoarelor circumstanțe excepționale: (a) în opinia autorității competente, efectuarea inspecției ar constitui un risc pentru siguranța inspectorilor, a navei, a echipajului acesteia, a portului sau a mediului marin; sau (b) escala navei are loc numai pe timp de noapte. Cu toate acestea, în acest caz statele membre iau măsurile necesare pentru a se asigura că navele care fac escală în mod repetat pe timpul nopții sunt inspectate în mod corespunzător. (3) În cazul în care o inspecție nu este efectuată asupra unei nave la ancorare, aceasta nu este considerată drept inspecție neefectuată, dacă: (a) nava este inspectată, în termen de 15 zile, într-un alt port sau zonă de ancoraj din Comunitate sau din regiunea aflată în domeniul	14. În cazul în care o inspecție este amânată în conformitate cu pct. 13 sbp. (1) sau (2) și este înregistrată în evidența internă privind inspecțiile, aceasta nu este considerată drept inspecție neefectuată în contul autorității competente. Cu toate acestea, atunci când o inspecție a unei nave de prioritate I nu este efectuată, nava respectivă nu este scutită de inspecție în următorul port în care face escală. 15. O inspecție neefectuată asupra unei nave de prioritate I din motive operaționale nu este considerată drept inspecție neefectuată, dacă motivul neefectuării inspecției este înregistrat în evidența internă privind inspecțiile și în cazul existenței următoarelor circumstanțe excepționale: 1) în opinia autorității competente, efectuarea inspecției ar constitui un risc pentru siguranța inspectorilor, a navei, a echipajului acesteia, a portului sau a mediului marin; 2) escala navei are loc numai pe timp de noapte. Cu toate acestea, în acest caz autoritatea competentă ia măsurile necesare pentru a se asigura că navele care fac escală în mod repetat pe timpul nopții sunt inspectate în mod corespunzător. 16. În cazul în care o inspecție nu este efectuată asupra unei nave la ancorare, aceasta nu este considerată drept inspecție neefectuată, dacă: (1) nava este inspectată, în termen de 15 zile, într-un alt port sau zonă de ancoraj din regiunea aflată în domeniul de				
---	--	--	--	--	--

de aplicare a MOU Paris, în conformitate cu anexa I; sau (b) scala navei are loc numai pe timp de noapte sau durata acesteia este prea mică pentru a permite efectuarea corespunzătoare a inspecției și motivul neefectuării inspecției este consemnat în baza de date privind inspecțiile; sau (c) în opinia autorității competente, efectuarea inspecției ar constitui un risc pentru siguranța inspectorilor, a navei, a echipajului acesteia, a portului sau a mediului marin și motivul neefectuării inspecției este consemnat în baza de date privind inspecțiile. Articolul 9. Notificarea sosirii navelor (1) Operatorul, agentul sau comandantul unei nave eligibile pentru o inspecție extinsă, în conformitate cu articolul 14, care se îndreaptă spre un port sau zonă de ancoraj dintr-un stat membru, notifică sosirea navei în conformitate cu dispozițiile prevăzute în anexa III. (2) La primirea notificării menționate la alineatul (1) din prezentul articol și la articolul 4 din Directiva 2002/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 27 iunie 2002 de instituire a unui sistem comunitar de monitorizare și informare privind traficul navelor maritime, organismul ori autoritatea portuară sau organismul ori autoritatea desemnată în acest scop transmite aceste informații autorității competente.	aplicare a Paris Mou, în conformitate cu Anexa nr. 1; (2) scala navei are loc numai pe timp de noapte sau durata acesteia este prea mică pentru a permite efectuarea corespunzătoare a inspecției și motivul neefectuării inspecției este consemnat în evidența internă privind inspecțiile; (3) în opinia autorității competente, efectuarea inspecției ar constitui un risc pentru siguranța inspectorilor, a navei, a echipajului acesteia, a portului sau a mediului marin și motivul neefectuării inspecției este consemnat în evidența internă privind inspecțiile. Capitolul V. Notificarea sosirii navelor 17. Operatorul, agentul sau comandantul unei nave eligibile pentru o inspecție extinsă, în conformitate cu capitolul X, care se îndreaptă spre un port sau zonă de ancoraj a Republicii Moldova, notifică sosirea navei în conformitate cu dispozițiile prevăzute în Anexa nr. 3. 18. La primirea notificării menționate la pct. 17 autoritatea portuară desemnată în acest scop transmite aceste informații autorității competente. 19. Mijloacele electronice sunt utilizate ori de câte ori este posibil pentru orice fel de comunicare prevăzută în prezentul capitol.	Compatibil	Articolul 9 din actul UE este compatibil cu punctele 17,18,19,20 din actul național. Directiva UE 2002/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 27 iunie 2002 a fost transpusă parțial în legislația națională prin Regulamentul		ANRM
---	---	-------------------	--	--	-------------

(3) Mijloacele electronice sunt utilizate ori de câte ori este posibil pentru orice fel de comunicare prevăzută în prezentul articol. (4) Procedurile și modelele elaborate de statele membre în sensul anexei III la prezenta directivă sunt conforme dispozițiilor relevante din Directiva 2002/59/CE cu privire la notificările navelor.	20. Procedurile și modelele elaborate în sensul Anexei nr. 3 la prezentul Regulament sunt conforme dispozițiilor relevante din Directiva 2002/59/CE cu privire la notificările navelor.		privind stabilirea Sistemului de informare și monitorizare a traficului navelor maritime, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.413/2021. Astfel, art. 4 din Directiva UE este compatibil cu pct. 9 din Regulamentul menționat supra.		
Articolul 10. Profilul de risc al navei (1) Oricărei nave care face escală într-un port sau într-o zonă de ancoraj dintr-un stat membru i se atribuie în baza de date privind inspecțiile un profil de risc care determină nivelul de prioritate al acesteia în efectuarea inspecției, intervalele de timp dintre inspecții și amploarea acestora. (2) Profilul de risc al unei nave este determinat de o combinație de parametri generici și istorici, după cum urmează: (a) Parametri generici Parametrii generici se bazează pe tipul, vechimea și pavilionul navei, pe organizațiile recunoscute implicate și pe performanța companiei, în conformitate cu anexa I partea I.1 și cu anexa II. (b) Parametri istorici Parametrii istorici se bazează pe numărul de deficiențe și rețineri pe o	Capitolul VI. Profilul de risc al navei 21. Oricărei nave care face escală într-un port sau într-o zonă de ancoraj a Republicii Moldova i se atribuie în evidența internă privind inspecțiile un profil de risc care determină nivelul de prioritate al acesteia în efectuarea inspecției, intervalele de timp dintre inspecții și amploarea acestora. 22. Profilul de risc al unei nave este determinat de o combinație de parametri generici și istorici, după cum urmează: (1) Parametri generici se bazează pe tipul, vechimea și pavilionul navei, pe organizațiile recunoscute implicate și pe performanța companiei, în conformitate cu Anexa nr. 1 pct. 2 sbp.1) și cu Anexa nr.2.	Parțial compatibil	Articolul 10 alin. (1) și (2) din actul UE este compatibil cu capitolul VI din Regulament, pct. 21 și 22. Neaplicabil este alin. (3) din Directivă, or acesta stabilește obligații pentru Comisia Europeană.		ANRM

perioadă dată, în conformitate cu anexa I partea I.2 și cu anexa II. (3) Se conferă Comisiei competențe de executare pentru punerea în aplicare a metodologiei de examinare a parametrilor de risc generici care vizează îndeosebi criteriile privind statul de pavilion și criteriile privind performanța companiei. Respectivetele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 31 alineatul (3). Articolul 11. Frecvența inspecțiilor Navele care fac escală în porturile sau în zonele de ancoraj din Comunitate fac obiectul unor inspecții periodice sau al unor inspecții suplimentare, după cum urmează: (a) Navele sunt supuse unor inspecții periodice la intervale prestabilite, în funcție de profilul lor de risc, în conformitate cu anexa I partea I. Intervalul dintre inspecțiile periodice ale navelor crește pe măsură ce gradul de risc scade. Pentru navele cu risc ridicat, acest interval nu depășește șase luni. (b) Navele fac obiectul unor inspecții suplimentare indiferent de perioada scursă de la ultima lor inspecție periodică, după cum urmează: — Autoritatea competentă se asigură că navele cărora li se aplică factorii prioritari enumerați în anexa I partea II punctul 2A fac obiectul unei inspecții. — Navele cărora li se aplică factorii neprevăzuți enumerați în anexa I partea II punctul 2B pot face obiectul unei inspecții. Decizia de a efectua	(2) Parametri istorici se bazează pe numărul de deficiențe și rețineri pe o perioadă dată, în conformitate cu Anexa nr. 1 pct. 2 sbp.2) și cu Anexa nr. 2. Capitolul VII. Frecvența Inspecțiilor 23. Navele care fac escală în porturile sau în zonele de ancoraj ale Republicii Moldova fac obiectul unor inspecții periodice sau al unor inspecții suplimentare, după cum urmează: (1) Navele sunt supuse unor inspecții periodice la intervale prestabilite, în funcție de profilul lor de risc, în conformitate cu Anexa nr. 1 pct. 2. Intervalul dintre inspecțiile periodice ale navelor crește pe măsură ce gradul de risc scade. Pentru navele cu risc ridicat, acest interval nu depășește șase luni. (2) Navele fac obiectul unor inspecții suplimentare indiferent de perioada scursă de la ultima lor inspecție periodică, după cum urmează: a) autoritatea competentă se asigură că navele cărora li se aplică factorii prioritari enumerați în Anexa nr. 1 pct.3 sbp.2) lit. (a) fac obiectul unei inspecții;	Compatibil	Articolul 11 din Directiva UE este compatibil cu pct. 23 din capitolul VII al Regulamentului.		ANRM
---	---	-------------------	--	--	-------------

o astfel de inspecție suplimentară este lăsată la aprecierea profesională a autorității competente.	b) navele cărora li se aplică factorii neprevăzuți enumerați în Anexa nr. 1 pct.3 sbp. 2) lit. (b) pot face obiectul unei inspecții. Decizia de a efectua o astfel de inspecție suplimentară este lăsată la aprecierea profesională a autorității competente.				
Articolul 12. Selectarea navelor pentru inspecție Autoritatea competentă se asigură că navele sunt selectate pentru inspecție pe baza profilului lor de risc, conform descrierii din anexa I partea I, iar în cazul existenței unor factori prioritari sau al apariției unor factori neprevăzuți, în conformitate cu anexa I partea II punctele 2A și 2B. În scopul inspectării navelor, autoritatea competentă: (a) selectează navele care trebuie să facă obiectul unei inspecții obligatorii, denumite nave „de prioritate I”, în conformitate cu sistemul de selecție descris în anexa I partea II punctul 3A; (b) poate selecta navele care sunt eligibile pentru inspecții, denumite nave „de prioritate II”, în conformitate cu anexa I partea II punctul 3B.	Capitolul VIII. Selectarea navelor pentru inspecție 24. Autoritatea competentă se asigură că navele sunt selectate pentru inspecție pe baza profilului lor de risc, conform descrierii din Anexa nr. 1 pct.2, iar în cazul existenței unor factori prioritari sau al apariției unor factori neprevăzuți, în conformitate cu Anexa nr. 1 pct.3 sbp.2) lit. (a) și (b). 25. În scopul inspectării navelor, autoritatea competentă: 1) selectează navele care trebuie să facă obiectul unei inspecții obligatorii, denumite nave „de prioritate I”, în conformitate cu sistemul de selecție descris în Anexa nr. 1 pct.3 sbp. 3a); 2) poate selecta navele care sunt eligibile pentru inspecții, denumite nave „de prioritate II”, în conformitate cu Anexa nr. 1 pct.3 sbp. 3b).	Compatibil	Articolul 12 din Directiva UE este compatibil cu pct. 24 și 25 din capitolul VIII al Regulamentului.		ANRM
Articolul 13. Inspecția inițială și inspecția mai amănunțită Statele membre se asigură că navele selectate pentru inspecție în conformitate cu articolul 12	Capitolul IX. Inspecția inițială și inspecția mai amănunțită	Compatibil	Articolul 13 din Directiva UE este compatibil cu pct. 26 și 27		ANRM

sau articolul 14a fac obiectul unei inspecții inițiale sau al unei inspecții mai amănunțite, după cum urmează: 1. La fiecare inspecție inițială a unei nave, autoritatea competentă se asigură că inspectorul realizează cel puțin următoarele operații: (a) verifică certificatele și documentele enumerate în anexa IV, care trebuie să se găsească la bord, în conformitate cu legislația maritimă comunitară și cu convențiile privind siguranța și securitatea; (b) verifică, atunci când este cazul, dacă deficiențele constatate la inspecțiile anterioare efectuate de un stat membru sau de un stat semnatar al MOU Paris au fost remediate; (c) se asigură că starea generală a navei, inclusiv condițiile de igienă de la bord, din sala mașinilor și din spațiile de locuit, este adecvată. 2. În cazul în care, în urma unei inspecții efectuate conform punctului 1, deficiențele care trebuie remediate în portul următor de escală au fost înregistrate în baza de date privind inspecțiile, autoritatea competentă din acel port poate decide să nu efectueze verificările menționate la punctul 1 literele (a) și (c). 3. Ori de câte ori, după inspecția prevăzută la punctul 1, există motive întemeiate pentru a crede că starea navei, a echipamentelor sale sau a echipajului nu îndeplinește în totalitate cerințele relevante ale uneia dintre convenții, se efectuează o inspecție mai amănunțită, inclusiv verificarea suplimentară a conformității cu cerințele operaționale la bord. „Motive întemeiate” există atunci când inspectorul găsește elemente de probă care, în baza judecății sale profesionale, justifică o	26. Autoritatea competentă se asigură că navele selectate pentru inspecție în conformitate cu pct. 24 și 25 din prezentul Regulament sau capitolul XI fac obiectul unei inspecții inițiale sau al unei inspecții mai amănunțite, după cum urmează: 1) la fiecare inspecție inițială a unei nave, autoritatea competentă se asigură că ICSP realizează cel puțin următoarele operații: a) verifică certificatele și documentele enumerate în Anexa nr. 4, care trebuie să se găsească la bord, în conformitate cu legislația maritimă internațională și cu convențiile privind siguranța și securitatea; b) verifică, atunci când este cazul, dacă deficiențele constatate la inspecțiile anterioare efectuate de un stat semnatar al Paris Mou au fost remediate; c) se asigură că starea generală a navei, inclusiv condițiile de igienă de la bord, din sala mașinilor și din spațiile de locuit, este adecvată. 2) în cazul în care, în urma unei inspecții efectuate conform sbp. 1), deficiențele care trebuie remediate în portul următor de escală au fost înregistrate în evidența internă privind inspecțiile, autoritatea competentă din acel port poate decide să nu efectueze verificările menționate la sbp. 1) lit. (a) și (c); 3) ori de câte ori, după inspecția prevăzută la sbp. 1), există motive întemeiate pentru a crede că starea navei, a echipamentelor sale sau a echipajului nu		din capitolul IX al Regulamentului. Totodată, definiția „motive întemeiate” a fost transpusă în capitolul I.		
---	--	--	---	--	--

inspecție mai amănunțită a navei, a echipamentului sau a echipajului acesteia. Exemple de „motive întemeiate” sunt enumerate în anexa V. Articolul 14. Inspecții extinse (1) Următoarele categorii de nave sunt eligibile pentru o inspecție extinsă în conformitate cu anexa I partea II punctele 3A și 3B: — navele cu profil de risc ridicat; — navele de pasageri, navele pentru transportul produselor petroliere, navele pentru transportul gazelor sau al produselor chimice sau vrachierele, mai vechi de 12 ani; — navele cu profil de risc ridicat sau navele de pasageri, navele pentru transportul produselor petroliere, navele pentru transportul gazelor sau al produselor chimice sau vrachierele, mai vechi de 12 ani, pentru factori prioritari sau factori neprevăzuți; — navele supuse unei alte inspecții ca urmare a unui ordin de refuz al accesului, în conformitate cu articolul 16. (2) Operatorul sau comandantul navei se asigură că în programul de operare este prevăzut suficient timp pentru a permite efectuarea unei inspecții extinse. Fără a aduce atingere măsurilor de control necesare din motive de securitate, nava rămâne în port până la încheierea inspecției. (3) La primirea unei notificări prealabile din partea unei nave eligibile pentru inspecția	îndeplinește în totalitate cerințele relevante ale uneia dintre convenții, se efectuează o inspecție mai amănunțită, inclusiv verificarea suplimentară a conformității cu cerințele operaționale la bord. 27. Exemple de „motive întemeiate” sunt enumerate în Anexa 5. Capitolul X. Inspecțiile extinse 28. Sunt eligibile pentru o inspecție extinsă în conformitate cu Anexa nr.1 pct.3 sbp. 3a) și 3b) următoarele categorii de nave: 1) navele cu profil de risc ridicat; 2) navele de pasageri, navele pentru transportul produselor petroliere, navele pentru transportul gazelor sau al produselor chimice sau vrachierele, mai vechi de 12 ani; 3) navele cu profil de risc ridicat sau navele de pasageri, navele pentru transportul produselor petroliere, navele pentru transportul gazelor sau al produselor chimice sau vrachierele, mai vechi de 12 ani, pentru factori prioritari sau factori neprevăzuți; 4) navele supuse unei alte inspecții ca urmare a unui ordin de refuz al accesului, în conformitate cu capitolul XIII. 29. Operatorul sau comandantul navei se asigură că în programul de operare este prevăzut suficient timp pentru a permite efectuarea unei inspecții extinse. Fără a aduce atingere măsurilor de control	Parțial compatibil	Articolul 14 din Directiva UE este compatibil cu pct. 28,29,30 și 31 din capitolul X al Regulamentului. În același timp, partea a doua a art. 14 alin.(4) din Directiva UE nu este aplicabil pentru Republica Moldova, deoarece stabilește cerințe pentru Comisia UE.		ANRM
--	--	---------------------------	--	--	-------------

extinsă periodică, autoritatea competentă informează de îndată nava dacă va fi sau nu efectuată o inspecție extinsă. (4) Amploarea unei inspecții extinse, inclusiv elementele de risc care trebuie verificate, este stabilită în anexa VII. Comisia poate adopta măsuri detaliate pentru a asigura aplicarea uniformă a anexei VII. Respectivile acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 31 alineatul (3). Articolul 14a. Inspectarea navelor de pasageri de tip ro-ro și a ambarcațiunilor de pasageri de mare viteză care desfășoară servicii regulate (1) Navele de pasageri de tip ro-ro și ambarcațiunile de pasageri de mare viteză care desfășoară servicii regulate sunt eligibile pentru inspecții în conformitate cu calendarul și cu alte cerințe stabilite în anexa XVII. (2) Atunci când planifică o inspecție a unei nave de pasageri de tip ro-ro sau a unei nave de pasageri de mare viteză, statele membre acordă atenția cuvenită programului de navigație și de întreținere a navei în cauză. (3) În cazul în care o navă de pasageri de tip ro-ro sau o ambarcațiune de pasageri de mare viteză a făcut obiectul unei inspecții în conformitate cu anexa XVII, această inspecție se înregistrează în baza de date privind inspecțiile și se ia în considerare în scopul aplicării articolelor 10, 11 și 12 și al calculării gradului de îndeplinire a angajamentului de inspecție de către fiecare stat	necesare din motive de securitate, nava rămâne în port până la încheierea inspecției. 30. La primirea unei notificări prealabile din partea unei nave eligibile pentru inspecția extinsă periodică, autoritatea competentă informează de îndată nava dacă va fi sau nu efectuată o inspecție extinsă. 31. Amploarea unei inspecții extinse, inclusiv elementele de risc care trebuie verificate, este stabilită în Anexa nr. 7. Capitolul XI. Inspectarea navelor de pasageri de tip ro-ro și a ambarcațiunilor de pasageri de mare viteză care desfășoară servicii regulate 32. Navele de pasageri de tip ro-ro și ambarcațiunile de pasageri de mare viteză care desfășoară servicii regulate sunt eligibile pentru inspecții în conformitate cu calendarul și cu alte cerințe stabilite în Anexa nr. 14. 33. Atunci când planifică o inspecție a unei nave de pasageri de tip ro-ro sau a unei nave de pasageri de mare viteză, autoritatea competentă acordă atenția cuvenită programului de navigație și de întreținere a navei în cauză. 34. În cazul în care o navă de pasageri de tip ro-ro sau o ambarcațiune de pasageri de mare viteză a făcut obiectul unei inspecții în conformitate cu Anexa nr. 14, această inspecție se înregistrează în evidența internă	Parțial compatibil	Articolul 14a din Directiva UE este compatibil cu pct. 32, 33, 34, 35, 36 și 37 din capitolul XI al Regulamentului. În același timp, partea a doua a art. 14a alin.(3) din Directiva UE nu este aplicabil pentru Republica Moldova, deoarece face referință la articolul 5 din Directivă care nu este aplicabil RM, or,		ANRM
--	--	---------------------------	--	--	-------------

membru. Ea este inclusă în numărul total de inspecții anuale efectuate de către fiecare stat membru, astfel cum este prevăzut la articolul 5. (4) Articolul 9 alineatul (1), articolul 11 litera (a) și articolul 14 nu se aplică navelor de pasageri de tip ro-ro și ambarcațiunilor de pasageri de mare viteză care desfășoară servicii regulate și care fac obiectul unei inspecții în conformitate cu prezentul articol. (5) Autoritatea competentă se asigură că navele de pasageri de tip ro-ro sau ambarcațiunile de pasageri de mare viteză care fac obiectul unei inspecții suplimentare, în conformitate cu articolul 11 litera (b) sunt selectate pentru inspecție în conformitate cu anexa I partea II punctul 3A litera (c) și punctul 3B litera (c). Inspecțiile efectuate în temeiul prezentului alineat nu afectează intervalul de inspecție prevăzut la punctul 2 din anexa XVII. (6) Inspectorul autorității competente a statului portului poate fi de acord ca, în cursul inspecției unei nave de pasageri de tip ro-ro sau a unei ambarcațiuni de pasageri de mare viteză, să fie însoțit de un inspector al statului portului din alt stat membru, în calitate de observator. În cazul în care nava arborează pavilionul statului membru în cauză, statul portului invită, la cerere, un reprezentant al statului de pavilion să fie prezent la inspecție, în calitate de observator.	privind inspecțiile și se ia în considerare în scopul aplicării pct. 21-25 din prezentul Regulament. 35. Nu se aplică navelor de pasageri de tip ro-ro și ambarcațiunilor de pasageri de mare viteză care desfășoară servicii regulate și care fac obiectul unei inspecții în conformitate cu prezentul capitol, pct. 17, 23 sbp. 1), 28, 29, 30 și 31. 36. Autoritatea competentă se asigură că navele de pasageri de tip ro-ro sau ambarcațiunile de pasageri de mare viteză care fac obiectul unei inspecții suplimentare, în conformitate cu pct. 23 sbp. (2) sunt selectate pentru inspecție în conformitate cu Anexa nr. 1 pct. 3 sbp. 3a) lit.(c) și sbp. 3b) lit. (c). Inspecțiile efectuate în temeiul prezentului punct nu afectează intervalul de inspecție prevăzut la pct. 2 din Anexa nr. 14. 37. ICSP autorității competente a statului portului poate fi de acord ca, în cursul inspecției unei nave de pasageri de tip ro-ro sau a unei ambarcațiuni de pasageri de mare viteză, să fie însoțit de un inspector al statului portului din alt stat, în calitate de observator. În cazul în care nava arborează pavilionul statului în cauză, statul portului invită, la cerere, un reprezentant al statului de pavilion să fie prezent la inspecție, în calitate de observator.		stabilește cerințe pentru statele membre UE.		
---	--	--	---	--	--

Articolul 15. Linii directoare și proceduri privind siguranța și securitatea (1) Statele membre se asigură că inspectorii lor urmează procedurile și liniile directoare menționate în anexa VI. (2) În ceea ce privește controalele de securitate, statele membre aplică procedurile relevante, stabilite în anexa VI la prezenta directivă, în cazul tuturor navelor menționate la articolul 3 alineatele (1), (2) și (3) din Regulamentul (CE) nr. 725/2004 al Parlamentului European și al Consiliului (1) care fac escală în porturile și zonele lor de ancoraj, cu excepția cazului în care arborează pavilionul statului portului de inspecție. (4) Comisia poate adopta măsuri detaliate pentru a asigura aplicarea uniformă a procedurilor menționate la alineatul (1) și a controalelor de securitate menționate la alineatul (2) de la prezentul articol. Respectivetele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 31 alineatul (3).	Capitolul XII. Linii directoare și proceduri privind siguranța și securitatea 38. Autoritatea competentă se asigură că ICSP urmează procedurile și liniile directoare menționate în Anexa nr. 6. 39. În ceea ce privește controalele de securitate, autoritatea competentă aplică procedurile relevante, stabilite în Anexa nr. 6 la prezentul Regulament, în cazul tuturor navelor menționate la articolul 3 alineatele (1), (2) și (3) din Regulamentul (CE) nr. 725/2004 al Parlamentului European și al Consiliului (1) care fac escală în porturile și zonele de ancoraj ale Republicii Moldova, cu excepția cazului în care arborează pavilionul Republicii Moldova.	Parțial compatibil	Articolul 15 din Directiva UE este compatibil cu pct. 38, 39 din capitolul XII al Regulamentului. Totodată, alin.(4) din Directiva UE nu este aplicabil pentru Republica Moldova, reieșind din faptul că acesta stabilește cerințe pentru Comisia Europeană.		ANRM
Articolul 16. Măsuri privind refuzul accesului pentru anumite nave (1) Un stat membru refuză accesul în porturile și în zonele sale de ancoraj oricărei nave care: — arborează pavilionul unui stat care, din cauza ratei sale de rețineri, figurează pe lista neagră adoptată în conformitate cu MOU Paris pe baza informațiilor înregistrate în baza de date privind inspecțiile și publicate anual de către Comisie, și care a fost reținută de mai mult de două ori în	Capitolul XIII. Măsuri privind refuzul accesului pentru anumite nave 40. Autoritatea competentă refuză accesul în porturile și în zonele de ancoraj ale Republicii Moldova oricărei nave care: 1) arborează pavilionul unui stat care, din cauza ratei sale de rețineri, figurează pe lista neagră adoptată în conformitate cu Paris Mou pe baza informațiilor înregistrate în baza de date	Compatibil	Articolul 16 din Directiva UE este compatibil cu pct. 40-46 din capitolul XIII al Regulamentului.		ANRM

cursul ultimelor 36 de luni într-un port sau într-o zonă de ancoraj a unui stat membru sau a unui stat semnatar al MOU Paris; sau — arborează pavilionul unui stat care, din cauza ratei sale de rețineri, figurează pe lista gri adoptată în conformitate cu MOU Paris pe baza informațiilor înregistrate în baza de date privind inspecțiile publicate anual de către Comisie, și care a fost reținută de mai mult de două ori în cursul ultimelor 24 de luni într-un port sau într-o zonă de ancoraj a unui stat membru sau a unui stat semnatar al MOU Paris. Primul paragraf nu se aplică în situațiile descrise la articolul 21 alinatul (6). Refuzul accesului este aplicabil de îndată ce nava a părăsit portul sau zona de ancoraj în care aceasta a făcut obiectul celei de a treia rețineri și în care s-a emis un ordin de refuz al accesului. (2) Ordinul de refuz al accesului este revocat numai după expirarea unei perioade de trei luni de la data emiterii ordinului și atunci când sunt întrunite condițiile descrise la punctele 3-9 din anexa VIII. În cazul în care nava primește un al doilea ordin de refuz al accesului, perioada este de douăsprezece luni. (3) Orice reținere ulterioară într-un port sau zonă de ancoraj comunitar antrenează refuzul accesului navei în orice port sau zonă de ancoraj din Comunitate. Al treilea ordin de refuz al accesului poate fi revocat după expirarea unei perioade de 24 de luni de la emiterea ordinului și numai în condițiile în care: — nava arborează pavilionul unui stat a cărui rată a reținerilor nu se clasifică în lista neagră sau în lista gri menționate la alineatul (1);	privind inspecțiile și publicate anual de către Comisia UE, și care a fost reținută de mai mult de două ori în cursul ultimelor 36 de luni într-un port sau într-o zonă de ancoraj a unui stat semnatar al Paris Mou; 2) arborează pavilionul unui stat care, din cauza ratei sale de rețineri, figurează pe lista gri adoptată în conformitate cu Paris Mou pe baza informațiilor înregistrate în baza de date privind inspecțiile publicate anual de către Comisia UE, și care a fost reținută de mai mult de două ori în cursul ultimelor 24 de luni într-un port sau într-o zonă de ancoraj a unui stat semnatar al Paris Mou. Primul paragraf nu se aplică în situațiile descrise la pct. 85. 41. Refuzul accesului este aplicabil de îndată ce nava a părăsit portul sau zona de ancoraj în care aceasta a făcut obiectul celei de a treia rețineri și în care s-a emis un ordin de refuz al accesului. 42. Ordinul de refuz al accesului este revocat numai după expirarea unei perioade de trei luni de la data emiterii ordinului și atunci când sunt întrunite condițiile descrise la pct. 3-9 din Anexa nr. 8. În cazul în care nava primește un al doilea ordin de refuz al accesului, perioada este de douăsprezece luni. 43. Orice reținere ulterioară într-un port sau zonă de ancoraj antrenează refuzul accesului navei în orice port sau zonă de ancoraj din Republica Moldova. Al treilea ordin de refuz al accesului poate fi revocat după expirarea unei perioade de 24 de luni				
---	--	--	--	--	--

— certificatele statutare și de clasă ale navei au fost emise de o organizație sau de organizații recunoscute în temeiul dispozițiilor Regulamentului (CE) nr. 391/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 aprilie 2009 privind normele și standardele comune pentru organismele cu rol de inspecție și control al navelor (reformare) (1); — nava este administrată de o companie cu performanță ridicată conform anexei I partea I.1; și — sunt întrunite condițiile descrise la punctele 3-9 din anexa VIII. Oricărei nave care nu respectă criteriile menționate în acest alineat, după expirarea unei perioade de 24 de luni de la emiterea ordinului, i se refuză în mod permanent accesul în orice port sau zonă de ancoraj din Comunitate. (4) Orice reținere ulterioară într-un port sau zonă de ancoraj în Comunitate a navei respective, după al treilea refuz al accesului, conduce la refuzul permanent al accesului în orice port și zonă de ancoraj din Comunitate. (5) În sensul prezentului articol, statele membre respectă procedurile stabilite în anexa VIII.	de la emiterea ordinului și numai în condițiile în care: 1) nava arborează pavilionul unui stat a cărui rată a reținerilor nu se clasifică în lista neagră sau în lista gri menționate la pct. 40; 2) certificatele statutare și de clasă ale navei au fost emise de o organizație sau de organizații recunoscute de Comisia Europeană; 3) nava este administrată de o companie cu performanță ridicată conform Anexei nr. 1 pct. 2 sbp.1); 4) sunt întrunite condițiile descrise la pct. 3-9 din Anexa nr. 8. 44. Oricărei nave care nu respectă criteriile menționate în pct. 43, după expirarea unei perioade de 24 de luni de la emiterea ordinului, i se refuză în mod permanent accesul în orice port sau zonă de ancoraj din Republica Moldova. 45. Orice reținere ulterioară într-un port sau zonă de ancoraj a navei respective, după al treilea refuz al accesului, conduce la refuzul permanent al accesului în orice port și zonă de ancoraj din Republica Moldova. 46. În sensul prezentului capitol, Autoritatea competentă respectă procedurile stabilite în Anexa nr. 8.				
Articolul 17. Raportul de inspecție pentru comandant	Capitolul XIV. Raportul de inspecție pentru comandant	Compatibil	Articolul 17 din Directiva UE este compatibil		ANRM

La finalizarea unei inspecției, a unei inspecții mai amănunțite sau a unei inspecții extinse, inspectorul întocmește un raport în conformitate cu anexa IX. O copie a raportului de inspecție se pune la dispoziția comandantului navei. În cazul în care, în urma unei inspecții mai detaliate, se constată că condițiile de viață și de muncă de pe nave nu respectă cerințele din MLC 2006, inspectorul aduce imediat deficiențele la cunoștința comandantului navei, împreună cu termenele obligatorii pentru remedierea acestora. În cazul în care inspectorul consideră că aceste deficiențe sunt importante sau în cazul în care acestea au legătură cu o posibilă plângere, în sensul anexei V partea A punctul 19, inspectorul aduce deficiențele la cunoștința organizațiilor navigatorilor și ale armatorilor corespunzătoare din statul membru în care are loc inspecția și poate: (a) să informeze un reprezentant al statului de pavilion; (b) să furnizeze autorităților competente din următorul port de escală informațiile relevante. În ceea ce privește chestiunile legate de MLC 2006, statul membru în care are loc inspecția are dreptul de a transmite o copie a raportului inspectorului, însoțită de toate răspunsurile primite de la autoritățile competente din statul de pavilion în termenul-limită stabilit, directorului general al Biroului Internațional al Muncii, pentru a se lua măsurile considerate adecvate și oportune pentru a asigura păstrarea unei evidențe a acestor informații și informarea părților care ar putea fi interesate să recurgă la căile de atac pe care le au la dispoziție.	47. La finalizarea unei inspecții, a unei inspecții mai amănunțite sau a unei inspecții extinse, ICSP întocmește un raport în conformitate cu Anexa nr. 9. O copie a raportului de inspecție se pune la dispoziția comandantului navei. 48. În cazul în care, în urma unei inspecții mai detaliate, se constată că condițiile de viață și de muncă de pe nave nu respectă cerințele din MLC 2006, ICSP aduce imediat deficiențele la cunoștința comandantului navei, împreună cu termenele obligatorii pentru remedierea acestora. 49. În cazul în care ICSP consideră că aceste deficiențe sunt importante sau în cazul în care acestea au legătură cu o posibilă plângere, în sensul Anexei nr. 5 partea A pct. 19, ICSP aduce deficiențele la cunoștința organizațiilor navigatorilor și ale armatorilor și poate: 1) să informeze un reprezentant al statului de pavilion; 2) să furnizeze autorităților competente din următorul port de escală informațiile relevante. 50. În ceea ce privește chestiunile legate de MLC 2006, Autoritatea competentă are dreptul de a transmite o copie a raportului ICSP, însoțită de toate răspunsurile primite de la autoritățile competente din statul de pavilion în termenul-limită stabilit, directorului general al Biroului Internațional al Muncii, pentru a se lua măsurile considerate adecvate și oportune pentru a asigura păstrarea unei evidențe a		cu pct. 47-50 din capitolul XIV al Regulamentului.		
---	---	--	---	--	--

Articolul 18. Plângeri Toate plângerile fac obiectul unei evaluări inițiale prompte din partea autorității competente. Această evaluare permite să se stabilească dacă o plângere este motivată. În această situație, autoritatea competentă dă curs plângerii în mod corespunzător, garantând, în special, oricărei persoane direct vizate de respectiva plângere posibilitatea de a-și prezenta punctul de vedere. Atunci când autoritatea competentă consideră că plângerea este în mod evident nefondată, aceasta informează reclamantul cu privire la decizia sa și la motivele care au stat la baza acesteia. Identitatea persoanei care a depus plângerea nu trebuie dezvăluită comandantului sau armatorului în cauză. Inspectorul ia măsurile adecvate pentru a păstra confidențialitatea plângerilor depuse de navigatori, inclusiv asigurând confidențialitatea în cursul discuțiilor cu navigatorii. Statele membre informează administrația statului de pavilion cu privire la plângerile care nu sunt în mod evident nefondate și cu privire la măsurile luate în consecință și, dacă este cazul, transmit o copie a acestor informații Organizației Internaționale a Muncii (OIM).	acestor informații și informarea părților care ar putea fi interesate să recurgă la căile de atac pe care le au la dispoziție. Capitolul XV. Plângerile 51. Toate plângerile fac obiectul unei evaluări inițiale prompte din partea autorității competente. Această evaluare permite să se stabilească dacă o plângere este motivată. 52. În această situație, autoritatea competentă dă curs plângerii în mod corespunzător, garantând, în special, oricărei persoane direct vizate de respectiva plângere și posibilitatea de a-și prezenta punctul de vedere. Atunci când autoritatea competentă consideră că plângerea este în mod evident nefondată, aceasta informează reclamantul cu privire la decizia sa și la motivele care au stat la baza acesteia. 53. Identitatea persoanei care a depus plângerea nu trebuie dezvăluită comandantului sau armatorului în cauză. ICSP ia măsurile adecvate pentru a păstra confidențialitatea plângerilor depuse de navigatori, inclusiv asigurând confidențialitatea în cursul discuțiilor cu navigatorii. 54. Autoritatea competentă informează administrația statului de pavilion cu privire la plângerile care nu sunt în mod evident nefondate și cu privire la măsurile luate în consecință și, dacă este cazul, transmit o	Compatibil	Articolul 18 din Directiva UE este compatibil cu pct. 51-54 din capitolul XV al Regulamentului.		ANRM
---	--	-------------------	--	--	-------------

Articolul 18a. Proceduri de administrare pe uscat a plângerilor în temeiul MLC 2006 (1) O plângere depusă de un navigator referitoare la o încălcare a cerințelor MLC 2006 (inclusiv a drepturilor navigatorilor) poate fi adresată unui inspector din portul în care face escală nava pe care se află navigatorul. În astfel de cazuri, inspectorul efectuează o cercetare preliminară. (2) După caz și în funcție de natura plângerii, cercetarea preliminară analizează și măsura în care au fost îndeplinite procedurile privind plângerile la bord prevăzute de Reglementarea 5.1.5 din MLC 2006. Inspectorul poate efectua și o inspecție mai detaliată în conformitate cu articolul 13 din prezenta directivă. (3) Inspectorul urmărește să promoveze rezolvarea plângerii, în cazurile în care este posibil, la nivelul navei. (4) În cazul în care cercetarea sau inspecția dezvăluie o neconformitate care intră sub incidența articolului 19, se aplică respectivul articol. (5) În cazul în care nu se aplică alineatul (4) și o plângere depusă de un navigator în legătură cu chestiuni care intră sub incidența MLC 2006 nu a fost rezolvată la nivelul navei, inspectorul notifică de îndată statul de pavilion, solicitând, într-un termen stabilit, consiliere și un plan de acțiune corectivă din partea statului de pavilion. Raportul oricărei inspecții executate trebuie transmis prin mijloace electronice către baza de	copie a acestor informații Organizației Internaționale a Muncii (OIM). Capitolul XVI. Proceduri de administrare pe uscat a plângerilor în temeiul MLC 2006 55. O plângere depusă de un navigator referitoare la o încălcare a cerințelor MLC 2006 (inclusiv a drepturilor navigatorilor) poate fi adresată unui ICSP din portul în care face escală nava pe care se află navigatorul. În astfel de cazuri, ICSP efectuează o cercetare preliminară. 56. După caz și în funcție de natura plângerii, cercetarea preliminară analizează și măsura în care au fost îndeplinite procedurile privind plângerile la bord prevăzute de Reglementarea 5.1.5 din MLC 2006. ICSP poate efectua și o inspecție mai detaliată în conformitate cu pct. 26 din prezentul Regulament. 57. ICSP urmărește să promoveze rezolvarea plângerii, în cazurile în care este posibil, la nivelul navei. 58. În cazul în care cercetarea sau inspecția dezvăluie o neconformitate care intră sub incidența capitolului XVII, se aplică respectivul capitol. 59. În cazul în care nu se aplică pct. 58 și o plângere depusă de un navigator în legătură cu chestiuni care intră sub incidența MLC 2006 nu a fost rezolvată la nivelul navei, ICSP notifică de îndată statul de pavilion, solicitând, într-un termen stabilit, consiliere și un plan de acțiune corectivă din partea statului de pavilion. Raportul oricărei	Parțial compatibil	Articolul 18a din Directiva UE este compatibil cu pct. 55-61 din capitolul XVI al Regulamentului. Nu este aplicabil alin. (7) din art. 18a din actul UE, or acesta conferă competențe de executare Comisiei UE.		ANRM
--	---	---------------------------	--	--	-------------

date privind inspecțiile menționată la articolul 24. (6) În cazul în care plângerea nu este rezolvată în urma acțiunilor întreprinse în conformitate cu alineatul (5), statul de port transmite o copie a raportului inspectorului directorului general al Oficiului Internațional al Muncii. Raportul este însoțit de eventualele răspunsuri primite de la autoritatea competentă a statului de pavilion în termenul stabilit. Organizațiile competente ale navigatorilor și ale armatorilor din statul portului sunt, la rândul lor, informate în legătură cu acestea. În plus, statisticile și informațiile privind plângerile rezolvate sunt transmise în mod periodic de către statul portului directorului general al Oficiului Internațional al Muncii. Aceste statistici și informații sunt transmise pentru a permite ținerea evidenței informațiilor de acest tip și aducerii acestora în atenția părților, în orice modalitate considerată corespunzătoare și convenabilă, inclusiv în atenția organizațiilor navigatorilor și ale armatorilor, care ar putea fi interesate să recurgă la căile de atac pe care le au la dispoziție. (7) Pentru a se asigura condiții uniforme de punere în aplicare a prezentului articol, se conferă Comisiei competențe de executare în ceea ce privește crearea unui format electronic și a unei proceduri armonizate de raportare a acțiunilor subsecvente întreprinse de statele membre. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 31 alineatul (3). (8) Prezentul articol nu aduce atingere articolului 18. Articolul 18 al patrulea paragraf	inspecții executate trebuie transmis prin mijloace electronice către baza de date privind inspecțiile menționată la capitolul XXII. 60. În cazul în care plângerea nu este rezolvată în urma acțiunilor întreprinse în conformitate cu pct. 59 din prezentul Regulament, statul de port transmite o copie a raportului ICSP directorului general al Oficiului Internațional al Muncii. Raportul este însoțit de eventualele răspunsuri primite de la autoritatea competentă a statului de pavilion în termenul stabilit. În plus, statisticile și informațiile privind plângerile rezolvate sunt transmise în mod periodic de către statul portului directorului general al Oficiului Internațional al Muncii. Aceste statistici și informații sunt transmise pentru a permite ținerea evidenței informațiilor de acest tip și aducerii acestora în atenția părților, în orice modalitate considerată corespunzătoare și convenabilă, inclusiv în atenția organizațiilor navigatorilor și ale armatorilor, care ar putea fi interesate să recurgă la căile de atac pe care le au la dispoziție. 61. Prezentul capitol nu aduce atingere capitolului XV. Punctul 53 din Regulament se aplică și plângerilor depuse în legătură cu chestiuni care intră sub incidența MLC 2006.				
---	--	--	--	--	--

se aplică și plângerilor depuse în legătură cu chestiuni care intră sub incidența MLC 2006. Articolul 19. Remedierea deficiențelor și reținerea (1) Autoritatea competentă trebuie să se asigure că orice deficiență confirmată sau descoperită în urma inspecției este sau urmează să fie remediată în conformitate cu convențiile. (2) În cazul deficiențelor care prezintă un pericol clar pentru siguranță, sănătate sau mediu, autoritatea competentă din statul portului în care se inspectează nava se asigură că nava este reținută sau că operațiunea în cursul căreia s-au descoperit deficiențele este oprită. Ordinul de reținere sau oprirea unei operațiuni nu se anulează decât în momentul în care pericolul este îndepărtat sau până când o astfel de autoritate stabilește că nava, sub rezerva oricăror condiții necesare impuse de către aceasta, poate naviga sau că operațiunea se poate relua fără vreun risc pentru siguranța și sănătatea pasagerilor sau a echipajului, fără vreun risc pentru alte nave sau fără să prezinte o amenințare deosebită pentru mediul marin. (2a) În cazul unor condiții de viață și de muncă la bord care prezintă un pericol clar pentru siguranța, sănătatea sau securitatea navigatorilor sau în cazul unor deficiențe care constituie o încălcare gravă sau repetată a cerințelor MLC 2006 (inclusiv a drepturilor navigatorilor), autoritatea competentă a statului portului în care se inspectează nava se asigură că nava este reținută sau că operațiunea în cursul căreia s-au descoperit deficiențele este oprită. Ordinul de	Capitolul XVII. Remedierea deficiențelor și reținerea 62. Autoritatea competentă trebuie să se asigure că orice deficiență confirmată sau descoperită în urma inspecției este sau urmează să fie remediată în conformitate cu convențiile internaționale. 63. În cazul deficiențelor care prezintă un pericol clar pentru siguranță, sănătate sau mediu, autoritatea competentă se asigură că nava este reținută sau că operațiunea în cursul căreia s-au descoperit deficiențele este oprită. Ordinul de reținere sau oprirea unei operațiuni nu se anulează decât în momentul în care pericolul este îndepărtat sau până când autoritatea competentă stabilește că nava, sub rezerva oricăror condiții necesare impuse de către aceasta, poate naviga sau că operațiunea se poate relua fără vreun risc pentru siguranța și sănătatea pasagerilor sau a echipajului, fără vreun risc pentru alte nave sau fără să prezinte o amenințare deosebită pentru mediul marin. 64. În cazul unor condiții de viață și de muncă la bord care prezintă un pericol clar pentru siguranța, sănătatea sau securitatea navigatorilor sau în cazul unor deficiențe care constituie o încălcare gravă sau repetată a cerințelor MLC 2006 (inclusiv a drepturilor navigatorilor), autoritatea competentă se asigură că nava este reținută	Compatibil	Articolul 19 din Directiva UE este compatibil cu pct. 62-73 din capitolul XVII al Regulamentului.		ANRM
---	--	-------------------	--	--	-------------

reținere sau oprirea unei operațiuni nu se anulează până când deficiențele nu au fost remediate sau până când autoritatea competentă nu acceptă un plan de acțiune pentru a remedia respectivele deficiențe și este convinsă de faptul că planul va fi pus în aplicare rapid. Înainte de acceptarea unui plan de acțiune, inspectorul poate consulta statul de pavilion. (3) În exercitarea judecății profesionale privind decizia de reținere sau nereținere a unei nave, inspectorul aplică criteriile prevăzute în anexa X. (4) În cazul în care inspecția arată că nava nu este echipată cu un sistem de înregistrare a parametrilor de navigație în stare de funcționare, în cazul în care utilizarea acestuia este obligatorie în conformitate cu Directiva 2002/59/CE, autoritatea competentă se asigură că nava este reținută. În cazul în care aceste deficiențe nu pot fi remediate rapid în portul de reținere, autoritatea competentă poate permite navei în cauză fie să se îndrepte spre șantierul de reparații cel mai apropiat de portul de reținere pentru remedierea rapidă a deficiențelor, fie poate solicita ca deficiențele să fie remediate în termen de maximum 30 de zile, în conformitate cu liniile directoare elaborate de MOU Paris. În acest sens se aplică procedurile prevăzute la articolul 21. (5) În cazuri excepționale, când starea generală a navei nu este, în mod evident, conformă cu standardele, autoritatea competentă poate suspenda inspecția navei în cauză până când părțile responsabile iau măsurile necesare pentru a se asigura că aceasta îndeplinește cerințele relevante ale convențiilor.	sau că operațiunea în cursul căreia s-au descoperit deficiențele este oprită. Ordinul de reținere sau oprirea unei operațiuni nu se anulează până când deficiențele nu au fost remediate sau până când autoritatea competentă nu acceptă un plan de acțiune pentru a remedia respectivele deficiențe și este convinsă de faptul că planul va fi pus în aplicare rapid. Înainte de acceptarea unui plan de acțiune, ICSP poate consulta statul de pavilion. 65. În exercitarea judecății profesionale privind decizia de reținere sau nereținere a unei nave, ICSP aplică criteriile prevăzute în Anexa nr. 10. 66. În cazul în care inspecția arată că nava nu este echipată cu un sistem de înregistrare a parametrilor de navigație în stare de funcționare, în cazul în care utilizarea acestuia este obligatorie în conformitate cu Directiva 2002/59/CE de instituire a unui sistem comunitar de monitorizare și informare privind traficul navelor maritime, autoritatea competentă se asigură că nava este reținută. 67. În cazul în care aceste deficiențe nu pot fi remediate rapid în portul de reținere, autoritatea competentă poate permite navei în cauză fie să se îndrepte spre șantierul de reparații cel mai apropiat de portul de reținere pentru remedierea rapidă a deficiențelor, fie poate solicita ca deficiențele să fie remediate în termen de maximum 30 de zile, în conformitate cu liniile directoare elaborate de Paris Mou. În				
---	--	--	--	--	--

(6) În cazul reținerii, autoritatea competentă informează imediat, în scris și atașând raportul de inspecție, administrația statului de pavilion sau, dacă acest lucru nu este posibil, consulul sau, în absența acestuia, cel mai apropiat reprezentant diplomatic al aceluși stat, cu privire la toate circumstanțele în care intervenția s-a considerat necesară. În plus, sunt notificați și controlorii nominalizați sau organizațiile recunoscute responsabile pentru eliberarea certificatelor de clasă sau a certificatelor statutare, în conformitate cu convențiile. În plus, în cazul în care unei nave i se interzice să navigheze din cauza unor încălcări grave sau repetate ale cerințelor MLC 2006 (inclusiv a drepturilor navigatorilor) sau din cauza condițiilor de viață și de muncă la bord care prezintă un pericol clar pentru siguranța, sănătatea sau securitatea navigatorilor, autoritatea competentă informează statul de pavilion în consecință și invită un reprezentant al statului de pavilion să fie prezent, în măsura posibilului, solicitând statului de pavilion să răspundă într-un termen stabilit. Autoritatea competentă informează, de asemenea, imediat organizațiile competente ale navigatorilor și ale armatorilor din statul portului în care a avut loc inspecția. (7) Dispozițiile prezentei directive nu aduc atingere cerințelor suplimentare din convenții cu privire la procedurile de notificare și raportare legate de controlul statului portului. (8) Când se exercită controlul statului portului în temeiul prezentei directive, se depun toate eforturile pentru evitarea reținerii sau a întârzierii nejustificate a unei nave. În cazul în care o navă este reținută sau întârziată în mod	acest sens se aplică procedurile prevăzute la capitolul XIX. 68. În cazuri excepționale, când starea generală a navei nu este, în mod evident, conformă cu standardele, autoritatea competentă poate suspenda inspecția navei în cauză până când părțile responsabile iau măsurile necesare pentru a se asigura că aceasta îndeplinește cerințele relevante ale convențiilor internaționale. 69. În cazul reținerii, autoritatea competentă informează imediat, în scris și atașând raportul de inspecție, administrația statului de pavilion sau, dacă acest lucru nu este posibil, consulul sau, în absența acestuia, cel mai apropiat reprezentant diplomatic al aceluși stat, cu privire la toate circumstanțele în care intervenția s-a considerat necesară. În plus, sunt notificați și controlorii nominalizați sau organizațiile recunoscute responsabile pentru eliberarea certificatelor de clasă sau a certificatelor statutare, în conformitate cu convențiile. În plus, în cazul în care unei nave i se interzice să navigheze din cauza unor încălcări grave sau repetate ale cerințelor MLC 2006 (inclusiv a drepturilor navigatorilor) sau din cauza condițiilor de viață și de muncă la bord care prezintă un pericol clar pentru siguranța, sănătatea sau securitatea navigatorilor, autoritatea competentă informează statul de pavilion în consecință și invită un reprezentant al statului de pavilion să fie prezent, în măsura posibilului, solicitând statului de pavilion să răspundă într-un termen stabilit. Autoritatea				
---	--	--	--	--	--

nejustificat, proprietarul sau operatorul este îndreptăţit să ceară compensaţii pentru orice pierdere sau pagubă suferită. În orice situaţie de reţinere sau întârziere pretins nejustificată, sarcina probei revine proprietarului sau operatorului navei în cauză. (9) Pentru a evita congestionarea portului, o autoritate competentă poate permite ca o navă reţinută să fie transferată într-o altă parte a portului în cazul în care acest lucru se poate face în condiţii de siguranţă. Cu toate acestea, riscul de congestionare a portului nu trebuie considerat un criteriu atunci când se ia decizia de reţinere sau de încetare a reţinerii. Autorităţile sau organismele portuare cooperează cu autoritatea competentă pentru a facilita primirea navelor reţinute. (10) Autorităţile sau organismele portuare sunt informate cât de curând posibil în cazul emiterii unui ordin de reţinere.	competentă informează, de asemenea, şi armatorii din porturile Republicii Moldova. 70. Dispoziţiile prezentului Regulament nu aduc atingere cerinţelor suplimentare din convenţiile internaţionale cu privire la procedurile de notificare şi raportare legate de controlul statului portului. 71. Când autoritatea competentă exercită controlul statului portului în temeiul prezentului Regulament, va depune toate eforturile pentru evitarea reţinerii sau a întârzierii nejustificate a unei nave. În cazul în care o navă este reţinută sau întârziată în mod nejustificat, proprietarul sau operatorul este îndreptăţit să ceară compensaţii pentru orice pierdere sau pagubă suferită. În orice situaţie de reţinere sau întârziere pretins nejustificată, sarcina probei revine proprietarului sau operatorului navei în cauză. 72. Pentru a evita congestionarea portului, autoritatea competentă poate permite ca o navă reţinută să fie transferată într-o altă parte a portului în cazul în care acest lucru se poate face în condiţii de siguranţă. Cu toate acestea, riscul de congestionare a portului nu trebuie considerat un criteriu atunci când se ia decizia de reţinere sau de încetare a reţinerii. 73. Autorităţile portuare cooperează cu autoritatea competentă pentru a facilita primirea navelor reţinute. Totodată, acestea sunt informate cât de curând posibil în cazul emiterii unui ordin de reţinere.				
---	--	--	--	--	--

Articolul 20. Dreptul la contestație (1) Proprietarul sau operatorul unei nave sau reprezentantul său în statul membru are dreptul să conteste reținerea sau refuzul accesului de către autoritatea competentă. Contestația nu determină suspendarea măsurii de reținere sau de refuz al accesului. (2) Statele membre instituie și mențin proceduri corespunzătoare în acest sens, în conformitate cu legislația lor națională. (3) Autoritatea competentă informează în mod adecvat comandantul unei nave menționate la alineatului (1) cu privire la dreptul la contestație și la modalitățile practice aferente. (4) Atunci când, ca rezultat al unei contestații sau al unei cereri prezentate de proprietarul sau de operatorul unei nave sau de reprezentantul acestora, un ordin de reținere sau de refuz al accesului este revocat sau modificat: (a) statele membre se asigură că baza de date privind inspecțiile este modificată imediat în consecință; (b) statul membru în care a fost emis ordinul de reținere sau de refuz al accesului se asigură în termen de 24 de ore de la emiterea deciziei respective că informațiile publicate în conformitate cu articolul 26 sunt rectificate.	Capitolul XVIII. Dreptul la contestație 74. Proprietarul sau operatorul unei nave sau reprezentantul său are dreptul să conteste reținerea sau refuzul accesului de către autoritatea competentă. Contestația nu determină suspendarea măsurii de reținere sau de refuz al accesului. 75. Autoritatea competentă instituie și menține proceduri în acest sens, în conformitate cu legislația națională. 76. Autoritatea competentă informează comandantul unei nave menționate la pct. 74 cu privire la dreptul la contestație și la modalitățile practice aferente. 77. Atunci când, ca rezultat al unei contestații sau al unei cereri prezentate de proprietarul sau de operatorul unei nave sau de reprezentantul acestora, un ordin de reținere sau de refuz al accesului este revocat sau modificat: 1) autoritatea competentă se asigură că evidența internă privind inspecțiile este modificată imediat în consecință; 2) autoritatea competentă se asigură în termen de 24 de ore de la emiterea deciziei de reținere sau de refuz al accesului, că informațiile publicate în conformitate cu capitolul XXIII sunt rectificate.	Compatibil	Articolul 20 din Directiva UE este compatibil cu pct. 74-77 din capitolul XVIII al Regulamentului.		ANRM
Articolul 21. Proceduri ulterioare inspecțiilor și reținerilor	Capitolul XIX. Proceduri ulterioare inspecțiilor și reținerilor	Compatibil	Articolul 21 din Directiva UE		ANRM

(1) În cazul în care deficiențele menționate la articolul 19 alineatul (2) nu pot fi remediate în portul de inspecție, autoritatea competentă a statului membru respectiv poate autoriza accesul navei respective fără întârzieri nejustificate la șantierul de reparații corespunzător cel mai apropiat de portul de reținere, ales de comandantul navei și de autoritățile în cauză, unde pot fi întreprinse acțiunile ulterioare adecvate, sub rezerva îndeplinirii condițiilor stabilite de autoritatea competentă din statul de pavilion și aprobate de statul membru în cauză. Condițiile respective asigură că nava poate naviga în continuare fără riscuri pentru siguranța și sănătatea pasagerilor sau a echipajului, fără riscuri pentru celelalte nave sau fără a constitui o amenințare deosebită pentru mediul marin. (2) Atunci când decizia de trimitere a unei nave într-un șantier de reparații este motivată de nerespectarea Rezoluției OMI A.744(18) în ceea ce privește fie documentele navei, fie deficiențe și defecțiuni structurale ale navei, autoritatea competentă poate solicita ca, înainte de a se permite plecarea navei, să fie realizate în portul de reținere măsurătorile necesare ale grosimii tablei. (3) În circumstanțele prevăzute la alineatul (1), autoritatea competentă a statului membru din portul de inspecție notifică autorității competente a statului în care se află șantierul de reparații, părților menționate la articolul 19 alineatul (6) și oricărei alte autorități, dacă este cazul, condițiile stabilite pentru voiaj. Autoritatea competentă a statului membru care primește o astfel de notificare informează	78. În cazul în care deficiențele menționate la pct. 63 din Regulament nu pot fi remediate în portul de inspecție, autoritatea competentă poate autoriza accesul navei respective fără întârzieri nejustificate la șantierul de reparații corespunzător cel mai apropiat de portul de reținere, ales de comandantul navei și de autoritățile în cauză, unde pot fi întreprinse acțiunile ulterioare adecvate, sub rezerva îndeplinirii condițiilor stabilite de autoritatea competentă din statul de pavilion și aprobate de statul în cauză. Condițiile respective asigură că nava poate naviga în continuare fără riscuri pentru siguranța și sănătatea pasagerilor sau a echipajului, fără riscuri pentru celelalte nave sau fără a constitui o amenințare deosebită pentru mediul marin. 79. Atunci când decizia de trimitere a unei nave într-un șantier de reparații este motivată de nerespectarea Rezoluției OMI A.744(18) în ceea ce privește fie documentele navei, fie deficiențe și defecțiuni structurale ale navei, autoritatea competentă poate solicita ca, înainte de a se permite plecarea navei, să fie realizate în portul de reținere măsurătorile necesare ale grosimii tablei. 80. În circumstanțele prevăzute la pct. 78, autoritatea competentă notifică autorității competente a statului în care se află șantierul de reparații, părților menționate la pct. 69 și oricărei alte autorități, dacă este cazul, condițiile stabilite pentru voiaj. Autoritatea competentă a statului care		este compatibil cu pct. 78-85 din capitolul XIX al Regulamentului.		
---	--	--	---	--	--

autoritatea care a emis notificarea cu privire la măsurile luate. (4) Statele membre iau măsuri pentru a se asigura că li se refuză accesul în orice port sau zonă de ancoraj din Comunitate navelor menționate la alineatul (1) care navighează pe mare: (a) fără a respecta condițiile stabilite de autoritatea competentă a oricărui stat membru în portul de inspecție; sau (b) care refuză să respecte cerințele aplicabile ale convențiilor, neintrând în șantierul de reparații indicat. Refuzul respectiv este menținut până când proprietarul sau operatorul aduce dovezi satisfăcătoare pentru autoritatea competentă a statului membru în care nava a fost declarată cu deficiențe că nava corespunde în totalitate tuturor cerințelor aplicabile ale convențiilor. (5) În circumstanțele prevăzute la alineatul (4) litera (a), autoritatea competentă a statului membru în care nava a fost declarată cu deficiențe alertează imediat autoritățile competente ale tuturor celorlalte state membre. În circumstanțele prevăzute la alineatul (4) litera (b), autoritatea competentă a statului membru în care se află șantierul de reparații informează imediat autoritățile competente ale tuturor celorlalte state membre. Înainte de a refuza accesul în port, statul membru poate solicita consultări cu administrația statului de pavilion al navei în cauză. (6) Prin derogare de la dispozițiile alineatului (4), accesul într-un anumit port sau zonă de ancoraj poate fi autorizat de autoritatea competentă a statului portului în caz de forță majoră, din motive prioritare de siguranță, pentru a reduce sau minimiza riscul de poluare	primește o astfel de notificare informează autoritatea care a emis notificarea cu privire la măsurile luate. 81. Autoritatea competentă ia măsuri pentru a se asigura că li se refuză accesul în orice port sau zonă de ancoraj din Republica Moldova navelor menționate la pct. 78 care navighează pe mare: 1) fără a respecta condițiile stabilite de autoritatea competentă a oricărui stat în portul de inspecție; 2) care refuză să respecte cerințele aplicabile ale convențiilor internaționale, neintrând în șantierul de reparații indicat. 82. Refuzul respectiv este menținut până când proprietarul sau operatorul aduce dovezi satisfăcătoare pentru autoritatea competentă a statului în care nava a fost declarată cu deficiențe că nava corespunde în totalitate tuturor cerințelor aplicabile ale convențiilor internaționale. 83. În circumstanțele prevăzute la pct. 81 sbp. 1), autoritatea competentă a statului în care nava a fost declarată cu deficiențe alertează imediat autoritățile competente ale tuturor statelor interesate. 84. În circumstanțele prevăzute la pct. 81 sbp. 2), autoritatea competentă a statului în care se află șantierul de reparații informează imediat autoritățile competente ale tuturor statelor interesate. Înainte de a refuza accesul în port, autoritatea competentă din Republica Moldova poate solicita consultări cu administrația statului de pavilion al navei în cauză.				
--	---	--	--	--	--

sau pentru a remedia deficiențele, cu condiția ca proprietarul, operatorul sau comandantul navei în cauză să fi luat măsuri adecvate, care să satisfacă cerințele autorității competente din statul membru respectiv, pentru a asigura intrarea navei în port în deplină siguranță. Articolul 22. Profilul profesional al inspectorilor (1) Inspecțiile se efectuează numai de inspectorii care îndeplinesc criteriile de calificare menționate în anexa XI și care sunt autorizați de autoritatea competentă să acționeze în cadrul controlului statului portului. (2) În cazul în care autoritatea competentă din statul portului nu poate asigura expertiza profesională necesară, inspectorul autorității competente în cauză poate fi asistat de orice persoană cu expertiza necesară în materie. (3) Autoritatea competentă, inspectorii care efectuează controlul statului portului și persoanele care îi asistă nu trebuie să urmărească obținerea unor avantaje comerciale nici în cadrul portului de inspecție, nici pe navele inspectate, iar inspectorii nu trebuie să fie angajați sau să desfășoare activități în numele	85. Prin derogare de la dispozițiile pct. 81, accesul într-un anumit port sau zonă de ancoraj din Republica Moldova poate fi autorizat de autoritatea competentă în caz de forță majoră, din motive prioritare de siguranță, pentru a reduce sau minimiza riscul de poluare sau pentru a remedia deficiențele, cu condiția ca proprietarul, operatorul sau comandantul navei în cauză să fi luat măsuri adecvate, care să satisfacă cerințele autorității competente, pentru a asigura intrarea navei în port în deplină siguranță. Capitolul XX. Profilul profesional al ICSP 86. Inspecțiile se efectuează numai de ICSP care îndeplinesc criteriile de calificare menționate în Anexa nr. 11 și care sunt autorizați de autoritatea competentă să acționeze în cadrul controlului statului portului. 87. În cazul în care autoritatea competentă nu poate asigura expertiza profesională necesară, ICSP al autorității competente în cauză poate fi asistat de orice persoană cu expertiza necesară în materie. 88. Autoritatea competentă, ICSP și persoanele care îi asistă nu trebuie să urmărească obținerea unor avantaje comerciale nici în cadrul portului de inspecție, nici pe navele inspectate, iar ICSP nu trebuie să fie angajați sau să desfășoare activități în numele organizațiilor	Parțial Compatibil	Articolul 22 din Directiva UE este compatibil cu pct. 86-90 din capitolul XX al Regulamentului. Nu este aplicabil alin. (6) și (7) al art. 22 din actul UE, or acesta conferă competențe de executare Comisiei UE.		ANRM
--	---	-------------------------------	---	--	-------------

organizațiilor neguvernamentale care emit certificate statutare și certificate de clasă sau care realizează controalele prealabile pentru emiterea certificatelor respective pentru nave. (4) Fiecare inspector poartă asupra sa un document personal sub forma unei cărți de identitate, emis de propria autoritate competentă, în conformitate cu Directiva 96/40/CE a Comisiei din 25 iunie 1996 de instituire a unui model comun de carte de identitate pentru inspectorii care desfășoară controlul statului portului (1). (5) Statele membre se asigură că sunt verificate competențele inspectorilor și conformitatea acestora cu criteriile minime descrise în anexa XI, înainte de a-i autoriza să efectueze inspecții și după aceea, periodic, ținând seama de sistemul de formare menționat la alineatul (7). (6) Statele membre se asigură că inspectorii beneficiază de o formare adecvată în raport cu modificările sistemului de control al statului portului, aplicat la nivelul Comunității, astfel cum prevăd prezenta directivă și modificările la convenții. (7) În cooperare cu statele membre, Comisia elaborează și promovează un sistem comunitar armonizat de formare și evaluare a competențelor inspectorilor PSC de către statele membre.	neguvernamentale care emit certificate statutare și certificate de clasă sau care realizează controalele prealabile pentru emiterea certificatelor respective pentru nave. 89. Fiecare inspector poartă asupra sa un document personal sub forma unei legitimații de serviciu, emisă de autoritatea competentă în conformitate cu convențiile internaționale și indică că acesta este autorizat pentru a efectua inspecțiile. 90. Autoritatea competentă se asigură că sunt verificate competențele ICSP și conformitatea acestora cu criteriile minime descrise în Anexa nr. 11, înainte de a-i autoriza să efectueze inspecții.				
Articolul 23. Rapoarte întocmite de piloți și autoritățile portuare (1) Statele membre iau măsurile necesare pentru a garanta că piloții lor angajați în manevra de	Capitolul XXI. Rapoarte întocmite de piloți și autoritățile portuare 91. Autoritatea competentă ia măsurile necesare pentru a garanta că piloții angajați	Parțial compatibil	Articolul 23 din Directiva UE este compatibil cu pct. 91-94 din		ANRM

acostare sau de plecare a navelor ori cei angajați în pilotarea navelor care se îndreaptă spre un port sau se află în tranzit într-un stat membru informează imediat autoritatea competentă a statului portului sau a statului de coastă, după caz, cu privire la deficiențele evidente observate în timpul îndeplinirii obligațiilor lor de serviciu care pot prejudicia navigarea în siguranță a navei respective sau care pot constitui o amenințare pentru mediul marin. (2) În cazul în care autoritățile sau organismele portuare, în cursul exercitării atribuțiilor lor, află că o navă din portul lor prezintă deficiențe evidente care pot prejudicia siguranța navei sau constituie o amenințare deosebită pentru mediul marin, autoritățile sau organismele respective informează imediat autoritatea competentă a statului portului în cauză. (3) Statele membre se asigură că piloții și autoritățile sau organismele portuare raportează cel puțin următoarele informații în format electronic, ori de câte ori este posibil: — datele de identificare a navei (denumirea, numărul de identificare OMI, indicativul radio și pavilionul); — informații despre voiaj (ultimul port de escală și portul de destinație); — descrierea deficiențelor evidente descoperite la bord. (4) Statele membre se asigură că sunt luate măsurile de remediere adecvate cu privire la deficiențele evidente notificate de piloți și de autoritățile sau organismele portuare și înregistrează informațiile privind acțiunile întreprinse. (5) Se conferă Comisiei competențe de executare pentru adoptarea de măsuri de punere	în manevra de acostare sau de plecare a navelor ori cei angajați în pilotarea navelor care se îndreaptă spre port sau se află în transit, informează imediat autoritatea competentă cu privire la deficiențele evidente observate în timpul îndeplinirii obligațiilor lor de serviciu care pot prejudicia navigarea în siguranță a navei respective sau care pot constitui o amenințare pentru mediul marin. 92. În cazul în care autoritățile portuare, în cursul exercitării atribuțiilor lor, află că o navă din port prezintă deficiențe evidente care pot prejudicia siguranța navei sau constituie o amenințare deosebită pentru mediul marin, acestea informează imediat autoritatea competentă. 93. Autoritatea competentă se asigură că piloții și autoritățile portuare raportează cel puțin următoarele informații, ori de câte ori este posibil: 1) datele de identificare a navei (denumirea, numărul de identificare OMI, indicativul radio și pavilionul); 2) informații despre voiaj (ultimul port de escală și portul de destinație); 3) descrierea deficiențelor evidente descoperite la bord. 94. Autoritatea competentă se asigură că sunt luate măsurile de remediere adecvate cu privire la deficiențele evidente notificate de piloți și de autoritățile portuare și înregistrează informațiile privind acțiunile întreprinse.		capitolul XXI al Regulamentului. Nu este aplicabil alin. (5) al art. 23 din actul UE, or acesta conferă competențe de executare Comisiei UE.		
--	---	--	---	--	--

în aplicare a prezentului articol, inclusiv a unor proceduri armonizate de raportare a deficiențelor evidente de către piloți și autoritățile sau organele portuare și a acțiunilor subsecvente ale statelor membre. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 31 alineatul (3). Articolul 24. Baza de date privind inspecțiile (1) Comisia alcătuiește, întreține și actualizează baza de date privind inspecțiile, pe baza cunoștințelor acumulate în cadrul MOU Paris. Baza de date privind inspecțiile trebuie să conțină toate informațiile necesare pentru punerea în aplicare a sistemului de inspecții instituit prin prezenta directivă și trebuie să cuprindă toate funcțiile stabilite în anexa XII. (2) Statele membre iau măsurile necesare pentru a se asigura că informațiile privind ora efectivă de sosire și ora efectivă de plecare a oricărei nave care face escală în porturile sau zonele lor de ancoraj, împreună cu date de identificare a respectivului port, sunt transmise către baza de date a inspecțiilor prin intermediul sistemelor comunitare de gestionare a informațiilor maritime, „SafeSeaNet”, menționate în articolul 3 litera (s) din Directiva 2002/59/CE. Imediat după transmiterea acestor informații către baza de date prin intermediul SafeSeaNet, statele membre sunt scutite de furnizarea de informații în conformitate cu punctul 1.2 și punctul 2 literele (a) și (b) din anexa XIV la prezenta directivă.	Capitolul XXII. Evidența internă privind inspecțiile 95. Autoritatea competentă creează, întreține și actualizează evidența internă privind inspecțiile, pe baza cunoștințelor acumulate în cadrul BS Mou și Paris Mou. Evidența internă privind inspecțiile trebuie să conțină toate informațiile necesare pentru punerea în aplicare a sistemului de inspecții instituit prin prezentul Regulament și trebuie să cuprindă toate funcțiile stabilite în Anexa nr.12. 96. Autoritatea competentă ia măsurile necesare pentru a se asigura că informațiile privind ora efectivă de sosire și ora efectivă de plecare a oricărei nave care face escală în porturile sau zonele de ancoraj ale Republicii Moldova, împreună cu date de identificare a respectivului port, sunt transmise către evidența internă privind inspecțiile. 97. Autoritatea competentă se asigură că informațiile privind inspecțiile efectuate în conformitate cu prezentul Regulament, sunt transferate în evidența internă privind	Compatibil	Articolul 24 din Directiva UE este compatibil cu pct. 95-99 din capitolul XXII al Regulamentului.		ANRM
--	---	-------------------	--	--	-------------

(3) Statele membre se asigură că informațiile privind inspecțiile efectuate în conformitate cu prezenta directivă sunt transferate în baza de date privind inspecțiile de îndată ce raportul de inspecție a fost încheiat sau reținerea a fost anulată. În termen de 72 de ore, statele membre se asigură că informațiile transferate în baza de date privind inspecțiile sunt validate în vederea publicării. (4) Pe baza datelor privind inspecțiile furnizate de statele membre, Comisia este în măsură să extragă din baza de date privind inspecțiile datele relevante privind punerea în aplicare a prezentei directive, în special cu privire la profilul de risc al navelor, navele care trebuie inspectate, circulația navelor și obligațiile de inspecție ale fiecărui stat membru. Statele membre au acces la toate informațiile înregistrate în baza de date privind inspecțiile care sunt relevante pentru punerea în aplicare a procedurilor de inspecție prevăzute de prezenta directivă. Statelor membre și terților, semnatori ai MOU Paris li se acordă accesul la orice date care au fost înregistrate în baza de date privind inspecțiile și la datele privind navele care arborează pavilionul acestora.	inspecțiile de îndată ce raportul de inspecție a fost încheiat sau reținerea a fost anulată. În termen de 72 de ore, Autoritatea competentă se asigură că informațiile transferate în evidența internă privind inspecțiile sunt validate în vederea publicării. 98. Pe baza datelor privind inspecțiile furnizate de statele membre, Autoritatea competentă este în măsură să extragă din evidența internă privind inspecțiile datele relevante cu privire la profilul de risc al navelor, navele care trebuie inspectate, circulația navelor și obligațiile de inspecție ale statului. 99. Autoritatea competentă are acces la toate informațiile înregistrate în evidența internă privind inspecțiile care sunt relevante pentru punerea în aplicare a procedurilor de inspecție prevăzute de prezentul Regulament.				
Articolul 25. Schimbul de informații și cooperarea Fiecare stat membru se asigură că autoritățile sau organismele sale portuare și celelalte autorități sau organisme relevante pun la dispoziția autorității competente în materie de control al statului portului următoarele tipuri de	Capitolul XXIII. Schimbul de informații, cooperarea și publicarea informațiilor 100. Autoritatea competentă se asigură că autoritățile portuare și celelalte autorități sau organisme relevante pun la dispoziția sa în materie de control al statului portului	Parțial compatibil	Articolul 25, 26, 27 din Directiva UE este parțial compatibil cu pct. 100, 101, 102 din capitolul XXIII al Regulamentului.		ANRM

informații aflate în posesia acestora: — informații notificate în conformitate cu articolul 9 și cu anexa III; — informații privind navele care nu au notificat oricare dintre informații în conformitate cu cerințele prezentei directive, cu Directiva 2000/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 27 noiembrie 2000 privind instalațiile portuare de preluare a deșeurilor provenite din exploatarea navelor și a reziduurilor de încărcătură (1), cu Directiva 2002/59/CE, precum și cu Regulamentul (CE) nr. 725/2004, după caz; — informații privind navele care au navigat fără a se fi conformat dispozițiilor articolelor 7 sau 10 din Directiva 2000/59/CE; — informații privind navele cărora li s-a refuzat intrarea într-un port sau care au fost expulzate din port pe motive de securitate; — informații privind deficiențele evidente în conformitate cu articolul 23. Articolul 26. Publicarea informațiilor Comisia face publice și păstrează pe un site internet informațiile cu privire la inspecții, rețineri și refuzuri ale accesului, în conformitate cu anexa XIII, pe baza cunoștințelor și a experienței acumulate în cadrul MOU Paris. Articolul 27. Publicarea listei companiilor cu performanțe scăzute și foarte scăzute Comisia reunește și pune la dispoziție, periodic, pe un site internet public, informații referitoare	următoarele tipuri de informații aflate în posesia acestora: 1) informații notificate în conformitate cu capitolul V și cu Anexa nr. 3; 2) informații privind navele care nu au notificat oricare dintre informații în conformitate cu cerințele prezentului Regulament; 3) informații privind navele care au navigat fără a se fi conforma dispozițiilor internaționale cu privire la deversarea deșeurilor provenite din exploatarea navelor și a reziduurilor de încărcătură; 4) informații privind navele cărora li s-a refuzat intrarea într-un port sau care au fost expulzate din port pe motive de securitate; 5) informații privind deficiențele evidente în conformitate cu capitolul XXI. 101. Autoritatea competentă face publice și păstrează pe un site web informațiile cu privire la inspecții, rețineri și refuzuri ale accesului, în conformitate cu Anexa nr.13. 102. Autoritatea competentă reunește și pune la dispoziție, periodic, pe un site web, informații referitoare la companiile al căror nivel de performanță, determinat în vederea stabilirii profilului de risc al navelor în conformitate cu procedura prevăzută în Anexa nr. 1 pct. 2, a fost considerat scăzut sau foarte scăzut pe o perioadă de trei luni sau mai mult.		Paragraful 2 al art. 27 nu este aplicabil, or acesta conferă competențe de executare Comisiei Europene.		
---	--	--	--	--	--

la companiile al căror nivel de performanță, determinat în vederea stabilirii profilului de risc al navelor în conformitate cu procedura prevăzută în anexa I partea I, a fost considerat scăzut sau foarte scăzut pe o perioadă de trei luni sau mai mult. Se conferă Comisiei competențe de executare pentru stabilirea modalităților de publicare a informațiilor menționate la primul paragraf, a criteriilor de agregare a datelor relevante și a frecvenței actualizărilor. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 31 alineatul (3). Articolul 28. Rambursarea cheltuielilor (1) În cazul în care inspecțiile prevăzute la articolele 13 și 14 confirmă sau descoperă deficiențe în raport cu cerințele unei convenții, justificând reținerea unei nave, toate costurile legate de inspecții, în orice perioadă contabilă normală, sunt acoperite de armatorul navei, de operator sau de reprezentantul acestuia în statul portului. (2) Toate cheltuielile legate de inspecțiile efectuate de autoritatea competentă a unui stat membru, în conformitate cu dispozițiile articolului 16 și ale articolului 21 alineatul (4), revin proprietarului sau operatorului navei. (3) În cazul reținerii unei nave, toate costurile legate de reținerea în port sunt suportate de proprietarul sau operatorul navei.	Capitolul XXIV. Rambursarea cheltuielilor 103. În cazul în care inspecțiile prevăzute la capitolele IX și X confirmă sau descoperă deficiențe în raport cu cerințele unei convenții internaționale, justificând reținerea unei nave, toate costurile legate de inspecții sunt acoperite de armatorul navei, de operator sau de reprezentantul acestuia. 104. Toate cheltuielile legate de inspecțiile efectuate de autoritatea competentă în conformitate cu dispozițiile capitolului XIII și ale pct. 81 din capitolul XIX, revin proprietarului sau operatorului navei. 105. În cazul reținerii unei nave, toate costurile legate de reținerea în port sunt suportate de proprietarul sau operatorul navei.	Compatibil	Articolul 28 din Directiva UE este compatibil cu pct. 103-106 din capitolul XXIV al Regulamentului.		ANRM
---	---	-------------------	--	--	-------------

(4) Ordinul de reținere nu este revocat decât în momentul acoperirii integrale a cheltuielilor sau al depunerii unei garanții suficiente pentru asigurarea rambursării cheltuielilor. Articolul 29. Date pentru monitorizarea aplicării Statele membre pun la dispoziția Comisiei informațiile prevăzute în anexa XIV la intervalele stabilite în anexa respectivă. Articolul 30. Monitorizarea conformității și performanței statelor membre Pentru a asigura punerea efectivă în aplicare a prezentei directive și pentru a monitoriza funcționarea de ansamblu a regimului comunitar de control al statului portului în conformitate cu articolul 2 litera (b) punctul (i) din Regulamentul (CE) nr. 1406/2002, Comisia culege informațiile necesare și efectuează vizite în statele membre. Articolul 30a. Acte delegate Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolului 30b în ceea ce privește modificările aduse anexei VI, în scopul de a adăuga pe lista prevăzută în respectiva anexă instrucțiuni suplimentare referitoare la controlul statului portului adoptate de Organizația MOU Paris.	106. Ordinul de reținere nu este revocat decât în momentul acoperirii integrale a cheltuielilor sau al depunerii unei garanții suficiente pentru asigurarea rambursării cheltuielilor.	Non-aplicabil Non-aplicabil Non-aplicabil	Transpunerea prezentelor prevederi ale actului UE este condiționată de aderarea Republicii Moldova la Uniunea Europeană. Prin prezentul articol se stabilește obligații specifice statelor membre. Articolul 30a nu este aplicabil, or acesta conferă competențe specifice Comisiei Europene.		
--	--	--	---	--	--

Articolul 30b. Exercițarea delegării (1) Competența de a adopta acte delegate este conferită Comisiei în condițiile prevăzute în prezentul articol. (2) Competența de a adopta actele delegate menționate la articolul 30a este conferită Comisiei pentru o perioadă de cinci ani de la 20 august 2013. Comisia prezintă un raport privind delegarea de competențe cel târziu cu nouă luni înainte de încheierea perioadei de cinci ani. Delegarea de competențe se prelungește tacit cu perioade de timp identice, cu excepția cazului în care Parlamentul European sau Consiliul se opun prelungirii respective cel târziu cu trei luni înainte de încheierea fiecărei perioade. (3) Delegarea competenței menționate la articolul 30a poate fi revocată în orice moment de către Parlamentul European sau de către Consiliu. Decizia de revocare încetează delegarea de competență specificată în respectiva decizie. Decizia de revocare intră în vigoare în ziua următoare datei publicării deciziei în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene sau la o dată ulterioară specificată în decizie. Aceasta nu aduce atingere validității actelor delegate aflate deja în vigoare. (4) De îndată ce adoptă un act delegat, Comisia îl notifică simultan Parlamentului European și Consiliului. (5) Un act delegat adoptat în temeiul articolului 30a intră în vigoare numai în cazul în care nu a fost exprimată nicio obiecție din partea Parlamentului European sau a Consiliului în termen de două luni de la notificarea actului respectiv Parlamentului European și Consiliului		Non-aplicabil	Articolul 30b nu este aplicabil, or acesta conferă competențe specifice Comisiei Europene.		
--	--	---------------	--	--	--

sau dacă, înainte de expirarea acestui termen, atât Parlamentul European cât și Consiliul informează Comisia cu privire la faptul că nu vor formula obiecții. Respectivul termen se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului. Articolul 31. Comitetul (1) Comisia este asistată de Comitetul pentru siguranța maritimă și prevenirea poluării de către nave (COSS) instituit prin articolul 3 din Regulamentul (CE) nr. 2099/2002 al Parlamentului European și al Consiliului (1). Acesta este un comitet în sensul Regulamentului (UE) nr. 182/2011. (2) În cazul în care se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011. În cazul în care comitetul nu emite niciun aviz cu privire la proiectul de act de punere în aplicare care urmează să fie adoptat în conformitate cu articolul 10 alineatul (3), articolul 23 alineatul (5) și, respectiv, articolul 27 al doilea paragraf, Comisia nu adoptă proiectul de act de punere în aplicare și se aplică articolul 5 alineatul (4) al treilea paragraf din Regulamentul (UE) nr. 182/2011. Articolul 33. Norme de executare Cu ocazia stabilirii normelor de executare menționate la articolul 10 alineatul (3), articolul 14 alineatul (4), articolul 15 alineatul (4), articolul 18a alineatul (7), articolul 23 alineatul (5) și la articolul 27, în conformitate cu procedurile prevăzute la articolul 31 alineatul (3), Comisia are în vedere în mod special ca		Non-aplicabil	Articolul 31 nu este aplicabil, or acesta conferă competențe specifice Comisiei Europene.		
		Non-aplicabil	Articolul 33 nu este aplicabil, or acesta conferă competențe de executare		

aceste norme să țină seama de cunoștințele și experiența acumulate prin sistemul de inspecții al Uniunii și să ia ca bază cunoștințele acumulate în cadrul MOU Paris. Articolul 34. Sancțiuni Statele membre stabilesc un sistem de sancțiuni în cazul încălcării dispozițiilor de drept intern adoptate în temeiul acestei directive și adoptă toate măsurile necesare pentru a se asigura că aceste sancțiuni sunt aplicate. Sancțiunile prevăzute sunt eficiente, proporționale și disuasive. Articolul 35. Evaluare Comisia evaluează punerea în aplicare a prezentei directive cel mai târziu până la 30 iunie 2012. Evaluarea vizează, printre altele, realizarea globală, la nivelul Comunității, a obligațiilor de inspecție prevăzute la articolul 5, numărul de inspectori pentru controlul statului portului în fiecare stat membru, numărul de inspecții efectuate, precum și respectarea obligațiilor anuale de inspecție de către fiecare stat membru și punerea în aplicare a articolelor 6, 7 și 8. Comisia comunică Parlamentului European și Consiliului rezultatele evaluării și stabilește, pe baza evaluării, dacă este necesar să propună o directivă de modificare sau legislație suplimentară în acest domeniu.	Capitolul XXV. Sancțiuni 107. Nerespectarea prevederilor prezentului Regulament poate atrage răspunderea contravențională sau penală, după caz. 108. Autoritatea competentă adoptă toate măsurile necesare pentru a se asigura că sancțiunile stabilite sunt aplicate. Sancțiunile sunt eficiente, proporționale și disuasive.	Compatibil Non-aplicabil	Comisiei Europene. Articolul 34 din Directiva UE este compatibil cu pct. 107, 108 din capitolul XXV al Regulamentului. Articolul 35 nu este aplicabil, or acesta conferă competențe specifice Comisiei Europene.		ANRM
---	--	--	---	--	-------------

Articolul 36. Punere în aplicare și notificare (1) Statele membre adoptă și publică, până la 31 decembrie 2010, actele cu putere de lege și actele administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive. Statele membre aplică respectivele acte de la 1 ianuarie 2011. (2) Atunci când statele membre adoptă aceste măsuri, ele conțin o trimitere la prezenta directivă sau sunt însoțite de o asemenea trimitere la data publicării lor oficiale. Actele respective includ, de asemenea, o declarație indicând că trimiterile din actele cu putere de lege și actele administrative existente la directiva abrogată prin prezenta directivă se interpretează ca trimiteri la prezenta directă. Statele membre stabilesc modalitatea de efectuare a acestei trimiteri și modalitatea de formulare a declarației. (3) Statele membre comunică Comisiei textele principalelor dispoziții de drept intern pe care le adoptă în domeniul reglementat de prezenta directivă. (4) În plus, Comisia informează periodic Parlamentul European și Consiliul cu privire la progresele înregistrate în punerea în aplicare a prezentei directive în statele membre, în special în vederea uniformizării aplicării sistemului de inspecții în Comunitate.		Non-aplicabil	Articolul 36 nu este aplicabil, or acesta stabilește obligații specifice pe seama statelor membre, ce nu pot fi implementate de către Republica Moldova, având în vedere statutul acesteia.		
Articolul 37. Abrogare Directiva 95/21/CE, astfel cum a fost modificată prin directivele enumerate în anexa XV partea A, se abrogă de la 1 ianuarie 2011, fără a aduce atingere obligațiilor statelor membre cu privire		Non-aplicabil	Articolul 37 nu este aplicabil, or acesta stabilește stricte prevederi referitoare la abrogarea		

la termenele de transpunere în dreptul intern a directivelor prevăzute în anexa XV partea B. Trimiterile la directiva abrogată sunt considerate trimiteri la prezenta directivă și sunt interpretate în conformitate cu tabelul de corespondență din anexa XVI la prezenta directivă. Articolul 38. Intrare în vigoare Prezenta directivă intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene. Articolul 39. Destinatari Prezenta directivă se adresează statelor membre. ANEXA I. ELEMENTELE SISTEMULUI COMUNITAR DE INSPECȚIE AL STATULUI PORTULUI (astfel cum se menționează la articolul 5) Următoarele elemente sunt incluse în sistemul comunitar de inspecție al statului portului: I. Profilul de risc al navei Profilul de risc al unei	Anexa nr. 1. Elementele sistemului de inspecție 1. În sistemul de inspecție sunt incluse următoarele elemente: 1) profilul de risc al navei; 2) inspecția navelor.	Non-aplicabil Non-aplicabil Compatibil	Directivei 95/21/CE. Articolul 38 nu este aplicabil, or acesta stabilește dispoziții cu privire la intrarea în vigoare a Directivei. Articolul 39 nu este aplicabil. Acesta vizează statele membre. Anexa nr. I din actul UE este compatibilă cu anexa nr. 1 din prezentul Regulament.		ANRM
---	---	---	--	--	-------------

nave se stabilește pe baza unei combinații a următorilor parametri generici și istorici: 1. Parametri generici (a) Tipul navei Se consideră că navele de pasageri, navele pentru transportul produselor petroliere, navele pentru transportul gazelor sau al produselor chimice și vrachierele prezintă un nivel de risc mai ridicat. (b) Vechimea navei Se consideră că navele mai vechi de 12 ani prezintă un nivel de risc mai ridicat. (c) Performanța statului de pavilion (i) Se consideră că navele care arborează pavilionul unui stat cu o rată mare de rețineri în Comunitate și în regiunea aflată în domeniul de aplicare a MOU Paris prezintă un nivel de risc mai ridicat. (ii) Se consideră că navele care arborează pavilionul unui stat cu o rată scăzută de rețineri în Comunitate și în regiunea aflată în domeniul de aplicare a MOU Paris prezintă un nivel de risc mai scăzut. (iii) Se consideră că navele care arborează pavilionul unui stat pentru care s-a încheiat un audit și, atunci când este cazul, s-a transmis un plan de acțiuni corective, amândouă în conformitate cu cadrul și procedurile sistemului de audit voluntar al statelor membre din cadrul OMI, prezintă un nivel de risc mai scăzut. Imediat după adoptarea măsurilor prevăzute la articolul 10 alineatul (3), statul de pavilion al unei astfel de nave trebuie să demonstreze conformitatea cu Codul de punere în aplicare a instrumentelor obligatorii ale OMI. (d) Organizații recunoscute (i) Se consideră că navele care dețin certificate eliberate de organizații recunoscute cu un nivel scăzut sau foarte scăzut de performanță în ceea ce privește ratele reținerilor în Comunitate sau în regiunea aflată în domeniul de aplicare a MOU Paris	2. Profilul de risc al unei nave se stabilește pe baza unei combinații a următorilor parametri generici și istorici: 1) parametri generici: a) <i>tipul navei</i>. Se consideră că navele de pasageri, navele pentru transportul produselor petroliere, navele pentru transportul gazelor sau al produselor chimice și vrachierele prezintă un nivel de risc mai ridicat; b) <i>vechimea navei</i>. Se consideră că navele mai vechi de 12 ani prezintă un nivel de risc mai ridicat; c) <i>performanța statului de pavilion</i>. (i) se consideră că navele care arborează pavilionul unui stat cu o rată mare de rețineri în prezintă un nivel de risc mai ridicat; (ii) se consideră că navele care arborează pavilionul unui stat cu o rată scăzută de rețineri prezintă un nivel de risc mai scăzut; (iii) se consideră că navele care arborează pavilionul unui stat pentru care s-a încheiat un audit și, atunci când este cazul, s-a transmis un plan de acțiuni corective, amândouă în conformitate cu cadrul și procedurile sistemului de audit voluntar al statelor membre din cadrul OMI, prezintă un nivel de risc mai scăzut. d) <i>organizații recunoscute</i>. (i) se consideră că navele care dețin certificate eliberate de organizații recunoscute cu un nivel scăzut sau foarte scăzut de performanță în ceea ce privește				
---	---	--	--	--	--

prezintă un nivel de risc mai ridicat. (ii) Se consideră că navele care dețin certificate eliberate de organizații recunoscute cu un nivel înalt sau foarte înalt de performanță în ceea ce privește ratele reținerilor în Comunitate sau în regiunea aflată în domeniul de aplicare a MOU Paris prezintă un nivel de risc mai scăzut. (iii) Se consideră că navele care dețin certificate eliberate de organizații recunoscute în temeiul dispozițiilor Regulamentului (CE) nr. 391/2009 prezintă un nivel de risc mai scăzut. (e) Performanța companiei (i) Se consideră că navele aparținând unei companii cu o performanță scăzută sau foarte scăzută stabilită în raport cu ratele deficiențelor și reținerilor navelor sale în Comunitate și în regiunea aflată în domeniul de aplicare a MOU Paris prezintă un nivel de risc mai ridicat. (ii) Se consideră că navele aparținând unei companii cu o performanță ridicată stabilită în raport cu ratele deficiențelor și reținerilor navelor sale în Comunitate și în regiunea aflată în domeniul de aplicare a MOU Paris prezintă un nivel de risc mai scăzut. 2. Parametri istorici (i) Se consideră că navele care au fost reținute cel puțin o dată prezintă un risc mai ridicat. (ii) Se consideră că navele care, în timpul unei (unor) inspecții efectuată(e) în perioada menționată la anexa II, au prezentat mai puține deficiențe decât numărul de deficiențe prevăzut în anexa II prezintă un nivel de risc mai scăzut. (iii) Se consideră că navele care nu au fost reținute în perioada prevăzută în anexa II prezintă un nivel de risc mai scăzut. Parametrii de risc se combină folosindu-se o ponderare care reflectă influența relativă a	ratele reținerilor prezintă un nivel de risc mai ridicat; (ii) se consideră că navele care dețin certificate eliberate de organizații recunoscute cu un nivel înalt sau foarte înalt de performanță în ceea ce privește ratele reținerilor prezintă un nivel de risc mai scăzut; (iii) se consideră că navele care dețin certificate eliberate de organizații recunoscute în temeiul dispozițiilor Regulamentului (CE) nr. 391/2009 prezintă un nivel de risc mai scăzut. (e) <i>performanța companiei.</i> (i) se consideră că navele aparținând unei companii cu o performanță scăzută sau foarte scăzută stabilită în raport cu ratele deficiențelor și reținerilor navelor sale prezintă un nivel de risc mai ridicat; (ii) se consideră că navele aparținând unei companii cu o performanță ridicată stabilită în raport cu ratele deficiențelor și reținerilor navelor sale prezintă un nivel de risc mai scăzut. 2) parametri istorici: a) se consideră că navele care au fost reținute cel puțin o dată prezintă un risc mai ridicat; b) se consideră că navele care, în timpul unei (unor) inspecții efectuată(e) în perioada menționată la Anexa nr. 2, au prezentat mai puține deficiențe decât numărul de deficiențe prevăzut în Anexa nr. 2 prezintă un nivel de risc mai scăzut;				
--	---	--	--	--	--

fiecărui parametru asupra nivelului general de risc al navei pentru a determina următoarele profiluri de risc ale navelor: — risc ridicat; — risc normal; — risc scăzut. În determinarea acestor profiluri de risc se acordă o importanță crescută parametrilor care se raportează la tipul navei, la performanța statului de pavilion, la organizațiile recunoscute și la performanța companiei. II. Inspecția navelor 1. Inspecții periodice Inspecțiile periodice sunt efectuate la intervale prestabilite. Frecvența lor este determinată de profilul de risc al navelor. Intervalul dintre inspecțiile periodice asupra navelor care prezintă un profil de risc ridicat nu este mai mare de șase luni. Intervalul dintre inspecțiile periodice asupra navelor care prezintă alte profiluri de risc crește pe măsură ce riscul scade. Statele membre efectuează o inspecție periodică asupra: — oricărei nave cu un profil de risc ridicat care nu a fost supusă unei inspecții într-un port sau într-o zonă de ancoraj din Comunitate sau din regiunea aflată în domeniul de aplicare a MOU Paris în cursul ultimelor 6 luni. Navele care prezintă un nivel de risc ridicat devin eligibile pentru inspecții începând cu a cincea lună; — oricărei nave cu un profil de risc normal care nu a fost supusă unei inspecții într-un port sau într-o zonă de ancoraj din Comunitate sau din regiunea aflată în domeniul de aplicare a MOU Paris în cursul ultimelor 12 luni. Navele care prezintă un nivel de risc normal devin eligibile pentru inspecție începând cu a zecea lună; — oricărei nave cu un profil de risc scăzut care nu a fost supusă unei inspecții într-un port sau într-o zonă de ancoraj din	c) se consideră că navele care nu au fost reținute în perioada prevăzută în Anexa nr. 2 prezintă un nivel de risc mai scăzut; d) parametrii de risc se combină folosindu-se o ponderare care reflectă influența relativă a fiecărui parametru asupra nivelului general de risc al navei pentru a determina profiluri de risc ridicat, normal și de risc scăzut. În determinarea acestor profiluri de risc se acordă o importanță crescută parametrilor care se raportează la tipul navei, la performanța statului de pavilion, la organizațiile recunoscute și la performanța companiei. 3. Inspecția navelor reprezintă cel de-al doilea element din sistemul de inspecție care include următoarele: 1) <i>inspecții periodice</i>. Inspecțiile periodice sunt efectuate la intervale prestabilite. Frecvența lor este determinată de profilul de risc al navelor. Intervalul dintre inspecțiile periodice asupra navelor care prezintă un profil de risc ridicat nu este mai mare de șase luni. Intervalul dintre inspecțiile periodice asupra navelor care prezintă alte profiluri de risc crește pe măsură ce riscul scade. Autoritatea competentă efectuează o inspecție periodică asupra: a) oricărei nave cu un profil de risc ridicat care nu a fost supusă unei inspecții în cursul ultimelor 6 luni. Navele care prezintă un nivel de risc ridicat devin eligibile pentru inspecții începând cu a cincea lună;				
---	---	--	--	--	--

Comunitate sau din regiunea aflată în domeniul de aplicare a MOU Paris în cursul ultimelor 36 de luni. Navele care prezintă un nivel de risc scăzut devin eligibile pentru inspecție începând cu a 24-a lună. 2. Inspecții suplimentare Navele cărora li se aplică factorii prioritari sau neprevăzuți enumerați mai jos sunt supuse unei inspecții indiferent de perioada scursă de la ultima lor inspecție periodică. Cu toate acestea, necesitatea efectuării unei inspecții suplimentare pe motivul factorilor neprevăzuți este lăsată la aprecierea profesională a inspectorului. 2A. Factori prioritari Navele cărora li se aplică factorii prioritari enumerați mai jos fac obiectul unei inspecții indiferent de perioada scursă de la ultima lor inspecție periodică: — navele cărora li s-a suspendat sau retras clasa, din motive de siguranță, de la ultima inspecție efectuată în Comunitate sau în regiunea aflată în domeniul de aplicare a MOU Paris; — navele care au făcut obiectul unui raport sau al unei notificări din partea unui alt stat membru; — navele care nu pot fi identificate în baza de date privind inspecțiile; — navele care: — au fost implicate într-o coliziune, punere pe uscat sau eșuare în timp ce navigau către port; — au fost acuzate de o presupusă încălcare a dispozițiilor privind deversarea de substanțe dăunătoare sau efluenți nocivi; sau — au efectuat manevre în mod necontrolat sau nesigur, fără a respecta măsurile de organizare a traficului adoptate de OMI sau practicile și procedurile pentru siguranța navigației. 2B. Factori neprevăzuți Navele cărora li se aplică factorii neprevăzuți enumerați mai jos pot fi supuse unei inspecții indiferent de perioada	b) oricărei nave cu un profil de risc normal care nu a fost supusă unei inspecții în cursul ultimelor 12 luni. Navele care prezintă un nivel de risc normal devin eligibile pentru inspecție începând cu a zecea lună; c) oricărei nave cu un profil de risc scăzut care nu a fost supusă unei inspecții în cursul ultimelor 36 de luni. Navele care prezintă un nivel de risc scăzut devin eligibile pentru inspecție începând cu a 24-a lună. 2) <i>inspecții suplimentare.</i> Navele cărora li se aplică factorii prioritari sau neprevăzuți enumerați mai jos sunt supuse unei inspecții indiferent de perioada scursă de la ultima lor inspecție periodică. Cu toate acestea, necesitatea efectuării unei inspecții suplimentare pe motivul factorilor neprevăzuți este lăsată la aprecierea profesională a ICSP. a) navele cărora li se aplică factorii prioritari enumerați mai jos fac obiectul unei inspecții indiferent de perioada scursă de la ultima lor inspecție periodică: (i) navele cărora li s-a suspendat sau retras clasa, din motive de siguranță, de la ultima inspecție efectuată în Comunitate sau în regiunea aflată în domeniul de aplicare a Paris Mou; (ii) navele care au făcut obiectul unui raport sau al unei notificări din partea unui alt stat membru; (iii) navele care nu pot fi identificate în baza de date privind inspecțiile;				
---	--	--	--	--	--

scursă de la ultima lor inspecție periodică. Decizia de a efectua o astfel de inspecție suplimentară este lăsată la aprecierea profesională a autorității competente. Navele — care nu au respectat versiunea aplicabilă a Recomandării OMI privind navigația prin intrările în Marea Baltică; — care dețin certificate emise de către o organizație recunoscută anterior a cărei recunoaștere a fost retrasă de la ultima inspecție efectuată în Comunitate sau în regiunea aflată în domeniul de aplicare a MOU Paris; — care sunt semnalate de piloți sau autoritățile ori organismele portuare ca prezentând deficiențe evidente care pot compromite siguranța navigației sau pot constitui o amenințare la adresa mediului în conformitate cu articolul 23 din prezenta directivă; — care nu respectă cerințele relevante referitoare la notificări în conformitate cu articolul 9 din prezenta directivă, cu Directivele 2000/59/CE și 2002/59/CE și, dacă este cazul, cu Regulamentul (CE) nr. 725/2004; — Navele care au făcut obiectul unui raport sau al unei plângeri, inclusiv al unei plângeri pe uscat, din partea comandantului, a unui membru al echipajului sau a oricărei persoane sau organizații care are un interes legitim în legătură cu operarea în siguranță a navei, cu condițiile de viață și de muncă la bord sau cu prevenirea poluării, cu excepția cazului în care statul membru în cauză consideră raportul sau plângerea în mod evident nefondate; — care au făcut obiectul unei rețineri cu mai mult de trei luni înainte;	(iv) navele care au fost implicate într-o coliziune, punere pe uscat sau eșuare în timp ce navigau către port, navele care au fost acuzate de o presupusă încălcare a dispozițiilor privind deversarea de substanțe dăunătoare sau efluenți nocivi sau au efectuat manevre în mod necontrolat sau nesigur, fără a respecta măsurile de organizare a traficului adoptate de OMI sau practicile și procedurile pentru siguranța navigației. b) navele cărora li se aplică factorii neprevăzuți enumerați mai jos pot fi supuse unei inspecții indiferent de perioada scursă de la ultima lor inspecție periodică. Decizia de a efectua o astfel de inspecție suplimentară este lăsată la aprecierea profesională a autorității competente. Navele: (i) care nu au respectat versiunea aplicabilă a Recomandării OMI privind navigația prin intrările în Marea Baltică; (ii) care dețin certificate emise de către o organizație recunoscută anterior a cărei recunoaștere a fost retrasă de la ultima inspecție efectuată; (iii) care sunt semnalate de piloți sau autoritățile portuare ca prezentând deficiențe evidente care pot compromite siguranța navigației sau pot constitui o amenințare la adresa mediului în conformitate cu capitolul XXI din prezentul Regulament; (iv) care nu respectă cerințele relevante referitoare la notificări în				
--	---	--	--	--	--

— care au fost semnalate ca prezentând deficiențe neremediate, cu excepția navelor în cazul cărora deficiențele trebuie remediate în termen de 14 zile de la plecare sau înaintea plecării; — în legătură cu care au fost semnalate probleme de încărcătură, în special în cazul încărcăturilor nocive și periculoase; — care au fost operate într-un mod care să prezinte un pericol pentru persoane, bunuri sau mediu; — despre care există informații dintr-o sursă sigură că parametri săi de risc diferă de cei înregistrați și al căror profil de risc este, prin urmare, mai ridicat; — Navele pentru care a fost convenit un plan de acțiune pentru a remedia deficiențele, astfel cum este prevăzut la articolul 19 alineatul (2a), dar pentru care punerea în aplicare a respectivului plan nu a fost verificată de un inspector. 3. Sistemul de selecție 3A. Navele de prioritate I sunt inspectate după cum urmează: (a) Se efectuează o inspecție extinsă: — pe toate navele cu profilul de risc ridicat care nu au fost inspectate în ultimele 6 luni; — pe toate navele de pasageri, navele pentru transportul produselor petroliere, navele pentru transportul gazelor sau produselor chimice sau vrachierele, mai vechi de 12 ani, cu un profil de risc normal, care nu au fost inspectate în ultimele 12 luni. (b) Se efectuează o inspecție inițială sau, după caz, o inspecție mai amănunțită: — pe toate navele altele decât navele de pasageri, navele pentru transportul produselor petroliere, navele pentru transportul gazelor sau produselor chimice sau vrachierele, mai vechi de 12 ani, cu un profil de risc normal, care nu au	conformitate cu capitolul V din prezentul Regulament; (v) Navele care au făcut obiectul unui raport sau al unei plângeri, inclusiv al unei plângeri pe uscat, din partea comandantului, a unui membru al echipajului sau a oricărei persoane sau organizații care are un interes legitim în legătură cu operarea în siguranță a navei, cu condițiile de viață și de muncă la bord sau cu prevenirea poluării, cu excepția cazului în care Autoritatea competentă consideră raportul sau plângerea în mod evident nefondate; (vi) care au făcut obiectul unei rețineri cu mai mult de trei luni înainte; (vii) care au fost semnalate ca prezentând deficiențe neremediate, cu excepția navelor în cazul cărora deficiențele trebuie remediate în termen de 14 zile de la plecare sau înaintea plecării; (viii) în legătură cu care au fost semnalate probleme de încărcătură, în special în cazul încărcăturilor nocive și periculoase; (ix) care au fost operate într-un mod care să prezinte un pericol pentru persoane, bunuri sau mediu; (x) despre care există informații dintr-o sursă sigură că parametri săi de risc diferă de cei înregistrați și al căror profil de risc este, prin urmare, mai ridicat; (xi) Navele pentru care a fost convenit un plan de acțiune pentru a remedia deficiențele, astfel cum este prevăzut la pct. 64, dar pentru care punerea				
---	---	--	--	--	--

fost inspectate în ultimele 12 luni. (c) În cazul unui factor prioritar: — se efectuează o inspecție mai amănunțită sau o inspecție extinsă, în funcție de aprecierea profesională a inspectorului, pe toate navele cu un profil de risc ridicat și pe toate navele de pasageri, navele pentru transportul produselor petroliere, navele pentru transportul gazelor sau produselor chimice sau vrachierele, mai vechi de 12 ani. — se efectuează o inspecție mai amănunțită pe toate navele altele decât navele de pasageri, navele pentru transportul produselor petroliere, navele pentru transportul gazelor sau produselor chimice sau vrachierele, mai vechi de 12 ani. 3B. În cazul în care autoritatea competentă decide să inspecteze o navă de prioritate II, se aplică următoarele: (a) Se efectuează o inspecție extinsă: — pe toate navele cu profilul de risc ridicat care nu au fost inspectate în ultimele 5 luni; — pe toate navele de pasageri, navele pentru transportul produselor petroliere, navele pentru transportul gazelor sau produselor chimice sau vrachierele, mai vechi de 12 ani, cu un profil de risc normal, care nu au fost inspectate în ultimele 10 luni; sau — pe toate navele de pasageri, navele pentru transportul produselor petroliere, navele pentru transportul gazelor sau produselor chimice sau vrachierele, mai vechi de 12 ani, cu un profil de risc scăzut, care nu au fost inspectate în ultimele 24 luni. (b) Se efectuează o inspecție inițială sau, după caz, o inspecție mai amănunțită — pe orice navă alta decât navele de pasageri, navele pentru transportul produselor petroliere,	în aplicare a respectivului plan nu a fost verificată de un inspector. 3) <i>sistemul de selecție.</i> 3a) Navele de prioritate I sunt inspectate după cum urmează: a) se efectuează o inspecție extinsă: (i) pe toate navele cu profilul de risc ridicat care nu au fost inspectate în ultimele 6 luni; (ii) pe toate navele de pasageri, navele pentru transportul produselor petroliere, navele pentru transportul gazelor sau produselor chimice sau vrachierele, mai vechi de 12 ani, cu un profil de risc normal, care nu au fost inspectate în ultimele 12 luni. b) se efectuează o inspecție inițială sau, după caz, o inspecție mai amănunțită: (i) pe toate navele altele decât navele de pasageri, navele pentru transportul produselor petroliere, navele pentru transportul gazelor sau produselor chimice sau vrachierele, mai vechi de 12 ani, cu un profil de risc normal, care nu au fost inspectate în ultimele 12 luni. c) în cazul unui factor prioritar: (i) se efectuează o inspecție mai amănunțită sau o inspecție extinsă, în funcție de aprecierea profesională a ICSP, pe toate navele cu un profil de risc ridicat și pe toate navele de pasageri, navele pentru transportul produselor petroliere, navele pentru transportul gazelor sau produselor chimice sau vrachierele, mai vechi de 12 ani;				
--	--	--	--	--	--

navele pentru transportul gazelor sau produselor chimice sau vrachierele, mai vechi de 12 ani, cu un profil de risc normal, care nu a fost inspectată în ultimele 10 luni; sau — pe orice navă alta decât navele de pasageri, navele pentru transportul produselor petroliere, navele pentru transportul gazelor sau produselor chimice sau vrachierele, mai vechi de 12 ani, cu un profil de risc scăzut, care nu a fost inspectată în ultimele 24 luni. (c) În cazul unui factor neprevăzut: — se efectuează o inspecție mai amănunțită sau o inspecție extinsă, în funcție de aprecierea profesională a inspectorului, pe orice navă cu un profil de risc ridicat sau pe orice navă de pasageri, navă pentru transportul produselor petroliere, navă pentru transportul gazelor sau produselor chimice sau vrachiere, mai vechi de 12 ani; — se efectuează o inspecție mai amănunțită pe orice navă alta decât navele de pasageri, navele pentru transportul produselor petroliere, navele pentru transportul gazelor sau produselor chimice sau vrachierele, mai vechi de 12 ani.	(ii) se efectuează o inspecție mai amănunțită pe toate navele altele decât navele de pasageri, navele pentru transportul produselor petroliere, navele pentru transportul gazelor sau produselor chimice sau vrachierele, mai vechi de 12 ani. 3b) În cazul în care autoritatea competentă decide să inspecteze o navă de prioritate II, se aplică următoarele: a) se efectuează o inspecție extinsă: (i) pe toate navele cu profilul de risc ridicat care nu au fost inspectate în ultimele 5 luni; (ii) pe toate navele de pasageri, navele pentru transportul produselor petroliere, navele pentru transportul gazelor sau produselor chimice sau vrachierele, mai vechi de 12 ani, cu un profil de risc normal, care nu au fost inspectate în ultimele 10 luni; (iii) pe toate navele de pasageri, navele pentru transportul produselor petroliere, navele pentru transportul gazelor sau produselor chimice sau vrachierele, mai vechi de 12 ani, cu un profil de risc scăzut, care nu au fost inspectate în ultimele 24 luni. b) se efectuează o inspecție inițială sau, după caz, o inspecție mai amănunțită: (i) pe orice navă alta decât navele de pasageri, navele pentru transportul produselor petroliere, navele pentru transportul gazelor sau produselor chimice sau vrachierele, mai vechi de 12 ani, cu un				
---	---	--	--	--	--

	profil de risc normal, care nu a fost inspectată în ultimele 10 luni; (ii) pe orice navă alta decât navele de pasageri, navele pentru transportul produselor petroliere, navele pentru transportul gazelor sau produselor chimice sau vrachierele, mai vechi de 12 ani, cu un profil de risc scăzut, care nu a fost inspectată în ultimele 24 luni. c) în cazul unui factor neprevăzut: (i) se efectuează o inspecție mai amănunțită sau o inspecție extinsă, în funcție de aprecierea profesională a inspectorului, pe orice navă cu un profil de risc ridicat sau pe orice navă de pasageri, navă pentru transportul produselor petroliere, navă pentru transportul gazelor sau produselor chimice sau vrachiere, mai vechi de 12 ani; (ii) se efectuează o inspecție mai amănunțită pe orice navă alta decât navele de pasageri, navele pentru transportul produselor petroliere, navele pentru transportul gazelor sau produselor chimice sau vrachierele, mai vechi de 12 ani.				
ANEXA II. ALCĂTUIREA PROFILULUI DE RISC AL NAVEI [menționată la articolul 10 alineatul (2)]	Anexa 2. ALCĂTUIREA PROFILULUI DE RISC AL NAVEI (menționată la Capitolul VI. Profilul de risc al navei)	Compatibil	Anexa nr. II din actul UE este compatibilă cu anexa nr. 2 din prezentul Regulament.		ANRM



ANEXA II

ALCĂTUIREA PROFILULUI DE RISC AL NAVEI

[menționată la articolul 10 alineatul (2)]

		Profil de risc			
		Nave cu profil de risc ridicat (NRX)		Nave cu profil de risc scăzut (NRS)	
Parametri generali		Criterii	Pondere (în puncte)	Criterii	Criterii
1	Tipul navei	Navi pentru transportul produselor chimice Navi pentru transportul gazelor Navi pentru transportul produselor petroliere Vrachier Navi de pasageri	2		Toate tipurile
2	Vechimea navei	Toate tipurile > 12 ani	1		Toate vârstele
3a	Profilul navei	Listele negre, gri și albe	2		Albă
		Neagră – risc foarte ridicat, risc ridicat Risc de la mediu la ridicat			
		Neagră – risc mediu	1		
3b	Audit OMI		—		Da
4a	Organizație internațională	Ridicată	—		Ridicată
		Medie	—		—
		Scăzută	Scăzută	1	—
4b	Recunoscută UE		—		Da
5	Societate	Ridicată	—		Ridicată
		Medie	—		—
		Scăzută	Scăzută	2	—
		Foarte scăzută	Foarte scăzută		—
Parametri istorici					
6	Numărul deficiențelor iregulate în cursul fiecărei inspecții în ultimele 36 de luni	Deficiente	Neeligibil	—	≤ 5 (și cel puțin o inspecție efectuată în ultimele 36 de luni)
7	Numărul de rețineri din ultimele 36 de luni	Refuzat	≤ 2 rețineri	1	Nicio rețineră

NRX sunt navele care îndeplinesc criteriile până la o valoare totală de 5 sau mai multe puncte.

NRS sunt navele care îndeplinesc toate criteriile cu excepția celor de parametri de risc scăzut.

NRN sunt navele care au votat nici NRX, nici NRS.

Navi care nu au nici profil de risc ridicat, nici profil de risc scăzut

ANEXA III. NOTIFICARE [menționată la articolul 9 alineatul (1)]

Informații care trebuie furnizate în conformitate cu articolul 9 alineatul (1): Informațiile enumerate în continuare trebuie transmise autorității sau organismului portuar sau autorității sau organismului desemnat în acest sens, cu cel puțin trei zile înainte de data prevăzută pentru sosirea în portul respectiv sau în zona de ancoraj respectivă sau înainte de părăsirea portului anterior, în cazul în care călătoria între cele două porturi durează mai puțin de trei zile:



ANEXA II

ALCĂTUIREA PROFILULUI DE RISC AL NAVEI

[menționată la articolul 10 alineatul (2)]

		Profil de risc			
		Nave cu profil de risc ridicat (NRX)		Nave cu profil de risc scăzut (NRS)	
Parametri generali		Criterii	Pondere (în puncte)	Criterii	Criterii
1	Tipul navei	Navi pentru transportul produselor chimice Navi pentru transportul gazelor Navi pentru transportul produselor petroliere Vrachier Navi de pasageri	2		Toate tipurile
2	Vechimea navei	Toate tipurile > 12 ani	1		Toate vârstele
3a	Profilul navei	Listele negre, gri și albe	2		Albă
		Neagră – risc foarte ridicat, risc ridicat Risc de la mediu la ridicat			
		Neagră – risc mediu	1		
3b	Audit OMI		—		Da
4a	Organizație internațională	Ridicată	—		Ridicată
		Medie	—		—
		Scăzută	Scăzută	1	—
4b	Recunoscută UE		—		Da
5	Societate	Ridicată	—		Ridicată
		Medie	—		—
		Scăzută	Scăzută	2	—
		Foarte scăzută	Foarte scăzută		—
Parametri istorici					
6	Numărul deficiențelor iregulate în cursul fiecărei inspecții în ultimele 36 de luni	Deficiente	Neeligibil	—	≤ 5 (și cel puțin o inspecție efectuată în ultimele 36 de luni)
7	Numărul de rețineri din ultimele 36 de luni	Refuzat	≤ 2 rețineri	1	Nicio rețineră

NRX sunt navele care îndeplinesc criteriile până la o valoare totală de 5 sau mai multe puncte.

NRS sunt navele care îndeplinesc toate criteriile cu excepția celor de parametri de risc scăzut.

NRN sunt navele care au votat nici NRX, nici NRS.

Navi care nu au nici profil de risc ridicat, nici profil de risc scăzut

Anexa nr. 3 NOTIFICARE (menționată la capitolul V. Notificarea sosirii navelor)

Informații care trebuie furnizate în conformitate cu pct. 17 din Capitolul V:

Informațiile enumerate în continuare trebuie transmise autorității portuare sau autorității sau organismului desemnat în acest sens, cu cel puțin trei zile înainte de data prevăzută pentru sosirea în port sau în zona de ancoraj a Republicii Moldova sau înainte de părăsirea portului anterior, în cazul în care călătoria între cele două porturi durează mai puțin de trei zile:

Compatibil

Anexa nr. III din actul UE este compatibilă cu anexa nr. 3 din prezentul Regulament.

ANRM

(a) datele de identificare a navei (denumirea, indicativul de apel, numărul de identificare OMI sau numărul MMSI); (b) durata planificată pentru escală; (c) pentru tancuri: (i) configurația: corp simplu, corp simplu cu SBT, corp dublu; (ii) starea tancurilor de marfă și a tancurilor de balast: plin, gol, inertat; (iii) volumul și natura încărcăturii; (d) operațiunile planificate pentru portul sau zona de ancoraj de destinație (încărcare, descărcare, altele); (e) inspecții obligatorii planificate și operațiuni de întreținere și reparații importante care trebuie efectuate pe timpul staționării în portul de destinație; (f) data ultimei inspecții extinse efectuate în regiunea aflată în domeniul de aplicare a MOU Paris. ANEXA IV LISTA CERTIFICATELOR ȘI A DOCUMENTELOR [menționată la articolul 13 alineatul (1)] 1. Certificatul internațional de tonaj (1969). 2. — Certificatul de siguranță pentru nava de pasageri; — Certificatul de siguranță a construcției pentru nava de mărfuri; — Certificatul de siguranță a echipamentului pentru nava de mărfuri; — Certificatul de siguranță radio pentru nava de mărfuri; — Certificatul de scutire, inclusiv lista de mărfuri, dacă este cazul; — Certificatul de siguranță pentru nava de mărfuri.	(a) datele de identificare a navei (denumirea, indicativul de apel, numărul de identificare OMI sau numărul MMSI); (b) durata planificată pentru escală; (c) pentru tancuri: (i) configurația: corp simplu, corp simplu cu SBT, corp dublu; (ii) starea tancurilor de marfă și a tancurilor de balast: plin, gol, inertat; (iii) volumul și natura încărcăturii; (d) operațiunile planificate pentru portul sau zona de ancoraj de destinație (încărcare, descărcare, altele); (e) inspecții obligatorii planificate și operațiuni de întreținere și reparații importante care trebuie efectuate pe timpul staționării în portul de destinație; (f) data ultimei inspecții extinse efectuate în regiunea aflată în domeniul de aplicare a Paris Mou. Anexa IV. LISTA CERTIFICATELOR ȘI A DOCUMENTELOR (menționată la pct. 26 sbp. 1) din capitolul IX. Inspecția inițială și inspecția mai amănunțită) 1. Certificatul internațional de tonaj (1969). 2. — Certificatul de siguranță pentru nava de pasageri; — Certificatul de siguranță a construcției pentru nava de mărfuri; — Certificatul de siguranță a echipamentului pentru nava de mărfuri;	Compatibil	Anexa nr. IV din actul UE este compatibilă cu anexa nr. 4 din prezentul Regulament.		ANRM
--	--	------------	---	--	------

3. Certificatul internațional de securitate a navei (ISSC). 4. Registrul Sinoptic Permanent. 5. Certificatul internațional de conformitate pentru transportul gazelor lichefiate în vrac; — Certificatul de conformitate pentru transportul gazelor lichefiate în vrac. 6. Certificatul internațional de conformitate pentru transportul substanțelor chimice periculoase în vrac; — Certificatul de conformitate pentru transportul substanțelor chimice periculoase în vrac. 7. Certificatul internațional pentru prevenirea poluării cu hidrocarburi. 8. Certificatul internațional pentru prevenirea poluării la transportul substanțelor lichide nocive în vrac. 9. Certificatul internațional asupra liniilor de încărcare (1966). — Certificatul internațional de scutire asupra liniilor de încărcare. 10. Jurnal de înregistrare a hidrocarburilor, părțile I și II. 11. Jurnal de înregistrare a mărfii. 12. Certificat de echipaj minim de siguranță. 13. Certificate sau orice alte documente emise în conformitate cu dispozițiile STCW 78/95. 14. Certificatele de sănătate (a se vedea MLC 2006). 15. Tabelul privind programul de lucru la bordul navei (a se vedea MLC 2006 și STCW 78/95). 16. Evidența orelor de lucru și de odihnă ale navigatorilor (a se vedea MLC 2006). 17. Informația de stabilitate. 18. Copie a Documentului de conformitate și Certificatul de management al siguranței, eliberate în conformitate cu Codul internațional de management pentru operarea în siguranță a navelor și pentru prevenirea poluării (SOLAS 74, capitolul IX).	— Certificatul de siguranță radio pentru nava de mărfuri; — Certificatul de scutire, inclusiv lista de mărfuri, dacă este cazul; — Certificatul de siguranță pentru nava de mărfuri. 3. Certificatul internațional de securitate a navei (ISSC). 4. Registrul Sinoptic Permanent. 5. Certificatul internațional de conformitate pentru transportul gazelor lichefiate în vrac; — Certificatul de conformitate pentru transportul gazelor lichefiate în vrac. 6. Certificatul internațional de conformitate pentru transportul substanțelor chimice periculoase în vrac; — Certificatul de conformitate pentru transportul substanțelor chimice periculoase în vrac. 7. Certificatul internațional pentru prevenirea poluării cu hidrocarburi. 8. Certificatul internațional pentru prevenirea poluării la transportul substanțelor lichide nocive în vrac. 9. Certificatul internațional asupra liniilor de încărcare (1966). — Certificatul internațional de scutire asupra liniilor de încărcare. 10. Jurnal de înregistrare a hidrocarburilor, părțile I și II. 11. Jurnal de înregistrare a mărfii. 12. Certificat de echipaj minim de siguranță. 13. Certificate sau orice alte documente emise în conformitate cu dispozițiile STCW 78/95.				
---	--	--	--	--	--

19. Certificatele navei pentru corp și mașini, emise de organizația recunoscută în cauză (necesare doar în cazul în care nava își menține clasa pentru o organizație recunoscută). 20. Document de conformitate cu cerințele speciale pentru navele care transportă mărfuri periculoase. 21. Certificat de siguranță pentru navele de mare viteză și documentul de atestare pentru conducerea acestora 22. Lista specială sau manifestul mărfurilor periculoase ori planul de încărcare detaliat. 23. Jurnalul de bord al navei privind evidența testelor și a exercițiilor, inclusiv exercițiile de securitate, și jurnalul de înregistrare a inspecțiilor și întreținerii mijloacelor de salvare a vieții omenești și a mijloacelor de combatere a incendiilor, precum și dispunerea acestora. 24. Certificat de siguranță a navei cu destinație specială. 25. Certificat de siguranță pentru platformele de foraj mobile. 26. Pentru navele pentru transportul produselor petroliere, înregistrări privind sistemul de monitorizare și control al descărcărilor de hidrocarburi pentru ultimul voiaj efectuat în balast. 27. Planul rolurilor, planul de incendiu și planul de vitalitate în cazul navelor de pasageri. 28. Planul de urgență de prevenire a poluării cu hidrocarburi la bordul navelor. 29. Dosarele rapoartelor de inspecție (în cazul vrachierelor și al navelor pentru transportul produselor petroliere). 30. Rapoartele inspecțiilor anterioare efectuate în cadrul controlului statului portului.	14. Certificatele de sănătate (a se vedea MLC 2006). 15. Tabelul privind programul de lucru la bordul navei (a se vedea MLC 2006 și STCW 78/95). 16. Evidența orelor de lucru și de odihnă ale navigatorilor (a se vedea MLC 2006). 17. Informația de stabilitate. 18. Copie a Documentului de conformitate și Certificatul de management al siguranței, eliberate în conformitate cu Codul internațional de management pentru operarea în siguranță a navelor și pentru prevenirea poluării (SOLAS 74, capitolul IX). 19. Certificatele navei pentru corp și mașini, emise de organizația recunoscută în cauză (necesare doar în cazul în care nava își menține clasa pentru o organizație recunoscută). 20. Document de conformitate cu cerințele speciale pentru navele care transportă mărfuri periculoase. 21. Certificat de siguranță pentru navele de mare viteză și documentul de atestare pentru conducerea acestora. 22. Lista specială sau manifestul mărfurilor periculoase ori planul de încărcare detaliat. 23. Jurnalul de bord al navei privind evidența testelor și a exercițiilor, inclusiv exercițiile de securitate, și jurnalul de înregistrare a inspecțiilor și întreținerii mijloacelor de salvare a vieții omenești și a mijloacelor de combatere a incendiilor, precum și dispunerea acestora.				
--	--	--	--	--	--

31. Pentru navele de pasageri de tip ro-ro, informații privind raportul maxim A/A. 32. Documentul de autorizare pentru transportul cerealelor. 33. Manualul pentru amararea mărfurilor. 34. Planul de gestiune a deșeurilor și jurnalul de înregistrare a deșeurilor. 35. Sistemul de sprijinire în luarea deciziilor pentru comandantul navei de pasageri. 36. Planul de cooperare privind căutarea și salvarea pentru navele de pasageri care navighează pe rute fixe. 37. Lista limitărilor operaționale pentru navele de pasageri. 38. Informații pentru vrachiere. 39. Planul de încărcare și de descărcare pentru vrachiere. 40. Certificat de asigurare sau altă garanție financiară de răspundere civilă pentru pagubele produse prin poluare cu hidrocarburi (Convenția internațională privind răspunderea civilă pentru pagubele produse prin poluare cu hidrocarburi, 1992). 41. Certificatele necesare în temeiul Directivei 2009/20/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind asigurarea proprietarilor navelor în ceea ce privește creanțele maritime (1). 42. Certificate necesare în temeiul Regulamentului (CE) nr. 392/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 aprilie 2009 privind răspunderea transportatorilor de pasageri pe mare și pe căi navigabile interioare în caz de accidente (2). 43. Certificatul internațional de prevenire a poluării aerului.	24. Certificat de siguranță a navei cu destinație specială. 25. Certificat de siguranță pentru platformele de foraj mobile. 26. Pentru navele pentru transportul produselor petroliere, înregistrări privind sistemul de monitorizare și control al descărcărilor de hidrocarburi pentru ultimul voiaj efectuat în balast. 27. Planul rolurilor, planul de incendiu și planul de vitalitate în cazul navelor de pasageri. 28. Planul de urgență de prevenire a poluării cu hidrocarburi la bordul navelor. 29. Dosarele rapoartelor de inspecție (în cazul vrachierelor și al navelor pentru transportul produselor petroliere). 30. Rapoartele inspecțiilor anterioare efectuate în cadrul controlului statului portului. 31. Pentru navele de pasageri de tip ro-ro, informații privind raportul maxim A/A. 32. Documentul de autorizare pentru transportul cerealelor. 33. Manualul pentru amararea mărfurilor. 34. Planul de gestiune a deșeurilor și jurnalul de înregistrare a deșeurilor. 35. Sistemul de sprijinire în luarea deciziilor pentru comandantul navei de pasageri. 36. Planul de cooperare privind căutarea și salvarea pentru navele de pasageri care navighează pe rute fixe. 37. Lista limitărilor operaționale pentru navele de pasageri. 38. Informații pentru vrachiere.				
--	---	--	--	--	--

44. Certificatul internațional pentru prevenirea poluării cu ape uzate. 45. Certificatul de muncă în domeniul maritim. 46. Declarația de conformitate a muncii în domeniul maritim, părțile I și II. 47. Certificatul internațional privind sistemul antivegetativ. 48. Certificatul de asigurare sau altă garanție financiară de răspundere civilă pentru prejudicii cauzate de poluarea cu hidrocarburi utilizate pentru propulsia navei. 49. Un certificat de inventar al materialelor periculoase sau o declarație de conformitate, aplicabil în temeiul Regulamentului (UE) nr. 1257/2013 al Parlamentului European și al Consiliului (3). (1) A se vedea pagina 128 din prezentul Jurnal Oficial. (2) A se vedea pagina 24 din prezentul Jurnal Oficial. (3) Regulamentul (UE) nr. 1257/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 noiembrie 2013 privind reciclarea navelor și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 1013/2006 și a Directivei 2009/16/CE (JO L 330, 10.12.2013, p. 1). 02009L0016 — RO — 21.12.2019 — 004.002 — 37 50. Document de conformitate emis în temeiul Regulamentului (UE) 2015/757 al Parlamentului European și al Consiliului din 29 aprilie 2015 privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de dioxid de carbon generate de transportul maritim și de modificare a Directivei 2009/16/CE (1).	39. Planul de încărcare și de descărcare pentru vrachiere. 40. Certificat de asigurare sau altă garanție financiară de răspundere civilă pentru pagubele produse prin poluare cu hidrocarburi (Convenția internațională privind răspunderea civilă pentru pagubele produse prin poluare cu hidrocarburi, 1992). 41. Certificatele necesare în temeiul Directivei 2009/20/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind asigurarea proprietarilor navelor în ceea ce privește creanțele maritime. 42. Certificate necesare în temeiul Regulamentului (CE) nr. 392/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 aprilie 2009 privind răspunderea transportatorilor de pasageri pe mare și pe căi navigabile interioare în caz de accidente. 43. Certificatul internațional de prevenire a poluării aerului. 44. Certificatul internațional pentru prevenirea poluării cu ape uzate 45. Certificatul de muncă în domeniul maritim. 46. Declarația de conformitate a muncii în domeniul maritim, părțile I și II. 47. Certificatul internațional privind sistemul antivegetativ. 48. Certificatul de asigurare sau altă garanție financiară de răspundere civilă pentru prejudicii cauzate de poluarea cu hidrocarburi utilizate pentru propulsia navei.				
---	--	--	--	--	--

ANEXA V. EXEMPLE DE „MOTIVE ÎNTEMEIATE” [menționate la articolul 13 alineatul (3)] A. Exemple de motive întemeiate pentru o inspecție mai amănunțită 1. Navele identificate în anexa I partea II secțiunea 2A și 2B. 2. Jurnalul de evidență a hidrocarburilor nu a fost ținut corect. 3. Au fost constatate neconcordanțe în timpul verificării certificatelor și a altor documente. 4. Elemente care arată că membrii echipajului nu respectă cerințele privind comunicarea la bord stabilite la articolul 18 din Directiva 2008/106/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 19 noiembrie 2008 privind nivelul minim de formare a navigatorilor (1).	49. Un certificat de inventar al materialelor periculoase sau o declarație de conformitate, aplicabil în temeiul Regulamentului (UE) nr. 1257/2013 al Parlamentului European și al Consiliului. 50. Document de conformitate emis în temeiul Regulamentului (UE) 2015/757 al Parlamentului European și al Consiliului din 29 aprilie 2015 privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de dioxid de carbon generate de transportul maritim și de modificare a Directivei 2009/16/CE. Anexa nr. 5. EXEMPLE DE „MOTIVE ÎNTEMEIATE” (menționate la pct. 27 din capitolul IX. Inspecția inițială și inspecția mai amănunțită) A. Exemple de motive întemeiate pentru o inspecție mai amănunțită: 1. Navele identificate în Anexa nr. 1 pct. 3 sbp. 2 lit.a) și lit. b). 2. Jurnalul de evidență a hidrocarburilor nu a fost ținut corect. 3. Au fost constatate neconcordanțe în timpul verificării certificatelor și a altor documente. 4. Elemente care arată că membrii echipajului nu respectă cerințele privind comunicarea la bord stabilite la articolul 18 din Directiva 2008/106/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 19 noiembrie	Compatibil	Anexa nr. V din actul UE este compatibilă cu anexa nr. 5 din prezentul Regulament.		ANRM
---	--	-------------------	---	--	-------------

5. Un certificat a fost obținut în mod fraudulos sau posesorul unui certificat nu este persoana pentru care a fost emis inițial acel certificat. 6. Nava are un comandant, ofițer sau marinar care deține un certificat emis de o țară care nu a ratificat Convenția STCW 78/95. 7. Există dovezi că au fost încălcate normele de siguranță sau liniile directe ale OMI cu privire la operațiunile de marfă și alte operațiuni (de exemplu, conținutul de oxigen din tubulatura principală a instalației de gaz inert a tancurilor de marfă este mai mare decât nivelul maxim admis). 8. Omisiunea comandantului unei nave pentru transportul de produse petroliere de a furniza informații privind sistemul de monitorizare și control al descărcării de hidrocarburi pentru ultimul voiaj efectuat în balast. 9. Absența unui plan actualizat al rolurilor echipajului sau membrii echipajului nu cunosc sarcinile ce le revin în caz de incendiu sau de abandon al navei. 10. Au fost trimise semnale false de alertă și nu au fost urmate de procedurile corespunzătoare de anulare. 11. Absența unui echipament principal sau a unui plan cerut prin convenții. 12. Încălcarea gravă a condițiilor de igienă la bordul navei. 13. Constatările și observațiile inspectorului dovedesc existența unei deteriorări sau a unor deficiențe grave ale corpului navei sau ale structurii acesteia, care pot pune în pericol integritatea structurală, etanșeitatea sau integritatea etanșeității la intemperii a navei. 14. Există informații sau dovezi potrivit cărora comandantul sau echipajul nu cunosc	2008 privind nivelul minim de formare a navigatorilor (1). 5. Un certificat a fost obținut în mod fraudulos sau posesorul unui certificat nu este persoana pentru care a fost emis inițial acel certificat. 6. Nava are un comandant, ofițer sau marinar care deține un certificat emis de o țară care nu a ratificat Convenția STCW 78/95. 7. Există dovezi că au fost încălcate normele de siguranță sau liniile directe ale OMI cu privire la operațiunile de marfă și alte operațiuni (de exemplu, conținutul de oxigen din tubulatura principală a instalației de gaz inert a tancurilor de marfă este mai mare decât nivelul maxim admis). 8. Omisiunea comandantului unei nave pentru transportul de produse petroliere de a furniza informații privind sistemul de monitorizare și control al descărcării de hidrocarburi pentru ultimul voiaj efectuat în balast. 9. Absența unui plan actualizat al rolurilor echipajului sau membrii echipajului nu cunosc sarcinile ce le revin în caz de incendiu sau de abandon al navei. 10. Au fost trimise semnale false de alertă și nu au fost urmate de procedurile corespunzătoare de anulare. 11. Absența unui echipament principal sau a unui plan cerut prin convenții. 12. Încălcarea gravă a condițiilor de igienă la bordul navei. 13. Constatările și observațiile inspectorului dovedesc existența unei deteriorări sau a				
---	--	--	--	--	--

principalele operațiuni la bord privind siguranța navelor sau prevenirea poluării sau că aceste operațiuni nu au fost efectuate. 15. Absența unui tabel de organizare a activității la bordul navei și a evidenței orelor de lucru și odihnă ale personalului navigant. 16. Documentele necesare în temeiul MLC 2006 nu sunt prezentate sau nu sunt actualizate, ori sunt actualizate în mod fals, sau documentele prezentate nu conțin informațiile necesare în temeiul MLC 2006, ori nu sunt valide, dintr-un motiv oarecare. 17. Condițiile de viață și de muncă la bordul navei nu sunt conforme cu cerințele MLC 2006. 18. Există motive rezonabile să se considere că nava și-a schimbat pavilionul în scopul de a evita respectarea MLC 2006. 19. Există o plângere referitoare la faptul că anumite condiții de viață și de muncă la bordul navei nu sunt conforme cu cerințele MLC 2006 B. Exemple de motive întemeiate pentru controlul navelor în materie de Securitate 1. În cursul inspecției PSC inițiale, inspectorul poate stabili motive întemeiate pentru măsuri suplimentare de control al securității, după cum urmează: 1.1. ISSC nu este valabil sau a expirat; 1.2. nava prezintă un nivel de securitate mai scăzut decât cel al portului; 1.3. exercițiile legate de securitatea navei nu au fost efectuate; 1.4. evidența ultimelor 10 activități de interfață navă/port sau navă/navă este incompletă; 1.5. s-a dovedit sau s-a observat că membrii-cheie ai echipajului navei nu pot comunica eficient între ei;	unor deficiențe grave ale corpului navei sau ale structurii acesteia, care pot pune în pericol integritatea structurală, etanșeitatea sau integritatea etanșeității la intemperii a navei. 14. Există informații sau dovezi potrivit cărora comandantul sau echipajul nu cunosc principalele operațiuni la bord privind siguranța navelor sau prevenirea poluării sau că aceste operațiuni nu au fost efectuate. 15. Absența unui tabel de organizare a activității la bordul navei și a evidenței orelor de lucru și odihnă ale personalului navigant. 16. Documentele necesare în temeiul MLC 2006 nu sunt prezentate sau nu sunt actualizate, ori sunt actualizate în mod fals, sau documentele prezentate nu conțin informațiile necesare în temeiul MLC 2006, ori nu sunt valide, dintr-un motiv oarecare. 17. Condițiile de viață și de muncă la bordul navei nu sunt conforme cu cerințele MLC 2006. 18. Există motive rezonabile să se considere că nava și-a schimbat pavilionul în scopul de a evita respectarea MLC 2006. 19. Există o plângere referitoare la faptul că anumite condiții de viață și de muncă la bordul navei nu sunt conforme cu cerințele MLC 2006. B. Exemple de motive întemeiate pentru controlul navelor în materie de securitate: 1. În cursul inspecției PSC inițiale, inspectorul poate stabili motive întemeiate				
---	--	--	--	--	--

1.6. există dovezi, pe baza observațiilor, cu privire la anumite deficiențe grave ale măsurilor de securitate; 1.7. informații furnizate de terți, precum rapoarte sau plângeri privind informațiile referitoare la securitate; 1.8. nava deține un al doilea Certificat internațional interimar de securitate a navei (ISSC) eliberat consecutiv, iar în opinia profesională a inspectorului, unul dintre scopurile în care nava sau compania a solicitat un astfel de certificat este evitarea respectării pe deplin, după expirarea perioadei de valabilitate a primului certificat interimar, a dispozițiilor SOLAS 74 capitolul XI-2 și ale Codului ISPS Partea A. Codul ISPS partea A precizează situațiile în care se poate elibera un certificat interimar. 2. În cazul în care există motive întemeiate, precum cele descrise anterior, inspectorul informează imediat autoritatea competentă în materie de securitate (cu excepția cazului în care inspectorul este și un ofițer de securitate pe deplin autorizat). Autoritatea competentă în materie de securitate decide ce alte măsuri de control sunt necesare, ținând seama de nivelul de securitate în conformitate cu SOLAS 74 capitolul XI regula 9. 3. Motivele întemeiate, altele decât cele menționate anterior, țin de competența ofițerului de securitate pe deplin autorizat.	pentru măsuri suplimentare de control al securității, după cum urmează: 1.1. ISSC nu este valabil sau a expirat; 1.2. nava prezintă un nivel de securitate mai scăzut decât cel al portului; 1.3. exercițiile legate de securitatea navei nu au fost efectuate; 1.4. evidența ultimelor 10 activități de interfață navă/port sau navă/navă este incompletă; 1.5. s-a dovedit sau s-a observat că membrii-cheie ai echipajului navei nu pot comunica eficient între ei; 1.6. există dovezi, pe baza observațiilor, cu privire la anumite deficiențe grave ale măsurilor de securitate; 1.7. informații furnizate de terți, precum rapoarte sau plângeri privind informațiile referitoare la securitate; 1.8. nava deține un al doilea Certificat internațional interimar de securitate a navei (ISSC) eliberat consecutiv, iar în opinia profesională a inspectorului, unul dintre scopurile în care nava sau compania a solicitat un astfel de certificat este evitarea respectării pe deplin, după expirarea perioadei de valabilitate a primului certificat interimar, a dispozițiilor SOLAS 74 capitolul XI-2 și ale Codului ISPS Partea A. Codul ISPS partea A precizează situațiile în care se poate elibera un certificat interimar. 2. În cazul în care există motive întemeiate, precum cele descrise anterior, inspectorul informează imediat autoritatea competentă				
---	---	--	--	--	--

ANEXA VI PROCEDURI PENTRU CONTROLUL NAVELOR [menționate la articolul 15 alineatul (1)] Anexa I „Proceduri privind controlul statului portului” (PSCO) la MOU Paris și instrucțiunile următoare din MOU Paris, în versiunea lor actualizată: — Instrucțiunea 33/2000/02: Controlul operațional al feriboturilor și al navelor de pasageri; — Instrucțiunea 35/2002/02: Linii directoare pentru inspectorii PSC privind hărțile electronice; — Instrucțiunea 36/2003/08: Ghid de inspecție privind condițiile de viață și de muncă; — Instrucțiunea 37/2004/02: Linii directoare în conformitate cu Convenția STCW 78/95 cu modificările sale, — Instrucțiunea 37/2004/05: Linii directoare privind inspectarea orelor de lucru/de odihnă;	în materie de securitate (cu excepția cazului în care inspectorul este și un ofițer de securitate pe deplin autorizat). Autoritatea competentă în materie de securitate decide ce alte măsuri de control sunt necesare, ținând seama de nivelul de securitate în conformitate cu SOLAS 74 capitolul XI regula 9. 3. Motivele întemeiate, altele decât cele menționate anterior, țin de competența ofițerului de securitate pe deplin autorizat. Anexa 6. PROCEDURI RELEVANTE ȘI LINII DIRECTOARE CARE TREBUIE RESPECTATE DE CĂTRE ICSP PENTRU CONTROLUL NAVELOR (menționate la pct. 38 din capitolul XII. Linii directoare și proceduri privind siguranța și securitatea) Proceduri privind controlul statului portului și instrucțiunile în versiunea lor actualizată: 1. Instrucțiunea 33/2000/02: Controlul operațional al feriboturilor și al navelor de pasageri; 2. Instrucțiunea 35/2002/02: Linii directoare pentru inspectorii PSC privind hărțile electronice; 3. Instrucțiunea 36/2003/08: Ghid de inspecție privind condițiile de viață și de muncă;	Compatibil	Anexa nr. VI din actul UE este compatibilă cu anexa nr. 6 din prezentul Regulament.		ANRM
--	---	-------------------	--	--	-------------

— Instrucțiunea 37/2004/10: Linii directoare pentru inspectorii care efectuează controlul statului portului privind aspecte de Securitate; — Instrucțiunea 38/2005/02: Linii directoare pentru inspectorii care efectuează controlul statului portului privind sistemul de înregistrare a parametrilor de navigație (VDR); — Instrucțiunea 38/2005/05: Linii directoare privind MARPOL 73/78 anexa I; — Instrucțiunea 38/2005/07: Linii directoare privind inspecția CAS a navelor cu corp simplu pentru transportul produselor petroliere; — Instrucțiunea 39/2006/01: Linii directoare pentru inspectorii care efectuează controlul statului portului privind codul ISM; — Instrucțiunea 39/2006/02: Linii directoare pentru inspectorii care efectuează controlul statului portului privind controlul GMDSS; — Instrucțiunea 39/2006/03: Optimizarea listei interdicțiilor și notificărilor; — Instrucțiunea 39/2006/10: Ghidul pentru inspectorii care efectuează controlul statului portului privind examinarea tancurilor de balast și simularea defectării principalei surse de energie (testul penei de curent); — Instrucțiunea 39/2006/11: Ghidul pentru verificarea structurii vrachierelor; — Instrucțiunea 39/2006/12: Codul de bună practică pentru inspectorii care efectuează controlul statului portului; — Instrucțiunea 40/2007/04: Criterii de evaluare a răspunderii organizațiilor recunoscute (R/O), — Instrucțiunea 40/2007/09: Liniile directoare pentru inspecțiile efectuate în cadrul controlului	4. Instrucțiunea 37/2004/02: Linii directoare în conformitate cu Convenția STCW 78/95 cu modificările sale; 5. Instrucțiunea 37/2004/05: Linii directoare privind inspectarea orelor de lucru/de odihnă; 6. Instrucțiunea 37/2004/10: Linii directoare pentru inspectorii care efectuează controlul statului portului privind aspecte de securitate, 7. Instrucțiunea 38/2005/02: Linii directoare pentru inspectorii care efectuează controlul statului portului privind sistemul de înregistrare a parametrilor de navigație (VDR); 8. Instrucțiunea 38/2005/05: Linii directoare privind MARPOL 73/78 anexa 1; 9. Instrucțiunea 38/2005/07: Linii directoare privind inspecția CAS a navelor cu corp simplu pentru transportul produselor petroliere; 10. Instrucțiunea 39/2006/01: Linii directoare pentru inspectorii care efectuează controlul statului portului privind codul ISM; 11. Instrucțiunea 39/2006/02: Linii directoare pentru inspectorii care efectuează controlul statului portului privind controlul GMDSS; 12. Instrucțiunea 39/2006/03: Optimizarea listei interdicțiilor și notificărilor; 13. Instrucțiunea 39/2006/10: Ghidul pentru inspectorii care efectuează controlul statului portului privind examinarea tancurilor de balast și simularea defectării principalei surse de energie (testul penei de curent);				
---	---	--	--	--	--

statului portului în vederea conformării cu anexa VI la MARPOL 73/78. ANEXA VII. INSPECȚII EXTINSE ALE NAVELOR (menționate la articolul 14) O inspecție extinsă se referă în special la condiția generală a următoarelor elemente de risc: — Documente — Starea structurii — Integritatea etanșeității la intemperii — Sisteme de urgență — Comunicații radio — Operațiuni legate de marfă — Siguranța împotriva incendiilor — Alarmer — Condiții de viață și de muncă — Echipamente de navigație — Mijloace de salvare — Mărfuri periculoase — Mecanismul de propulsie și mecanismele auxiliare	14. Instrucțiunea 39/2006/11: Ghidul pentru verificarea structurii vrachierelor; 15. Instrucțiunea 39/2006/12: Codul de bună practică pentru inspectorii care efectuează controlul statului portului; 16. Instrucțiunea 40/2007/04: Criterii de evaluare a răspunderii organizațiilor recunoscute (R/O); 17. Instrucțiunea 40/2007/09: Liniile directe pentru inspecțiile efectuate în cadrul controlului statului portului în vederea conformării cu anexa 6 la MARPOL 73/78. Anexa 7. INSPECȚII EXTINSE ALE NAVELOR (Capitolul X. Inspecțiile extinse). O inspecție extinsă se referă în special la condiția generală a următoarelor elemente de risc: 1. Documente; 2. Starea structurii; 3. Integritatea etanșeității la intemperii; 4. Sisteme de urgență; 5. Comunicații radio; 6. Operațiuni legate de marfă; 7. Siguranța împotriva incendiilor; 8. Alarmer; 9. Condiții de viață și de muncă; 10. Echipamente de navigație; 11. Mijloace de salvare; 12. Mărfuri periculoase;	Compatibil	Anexa nr. VII din actul UE este compatibilă cu anexa nr. 7 din prezentul Regulament.		ANRM
--	--	-------------------	---	--	-------------

— Prevenirea poluării. În plus, în funcție de fezabilitatea lor practică sau orice constrângeri în legătură cu siguranța persoanelor, a navei sau a portului, inspecția extinsă include verificarea unor aspecte specifice privind elementele de risc în funcție de tipul de navă inspectat, în conformitate cu articolul 14 alineatul (3). ANEXA VIII. DISPOZIȚII PRIVIND REFUZUL ACCESULUI ÎN PORTURILE ȘI ZONELE DE ANCORAJ COMUNITARE (menționate la articolul 16) 1. În cazul în care sunt întrunite condițiile descrise la articolul 16 alineatul (1), autoritatea competentă din portul în care nava a fost reținută a treia oară îl informează în scris pe comandantul navei cu privire la emiterea ordinului de refuz al accesului care se va aplica imediat ce nava a plecat din port. Ordinul de refuz al accesului devine aplicabil de îndată ce nava a părăsit portul după remedierea deficiențelor care au condus la reținere. 2. Autoritatea competentă trimite o copie a ordinului de refuz al accesului administrației statului de pavilion, organizației recunoscute în cauză, celorlalte state membre și celorlalți semnatori ai MOU Paris, Comisiei și secretariatului MOU Paris. De asemenea,	13. Mecanismul de propulsie și mecanismele auxiliare; 14. Prevenirea poluării. În plus, în funcție de fezabilitatea lor practică sau orice constrângeri în legătură cu siguranța persoanelor, a navei sau a portului, inspecția extinsă include verificarea unor aspecte specifice privind elementele de risc în funcție de tipul de navă inspectat, în conformitate cu punctul 30 din Capitolul XII. Anexa 8. DISPOZIȚII PRIVIND REFUZUL ACCESULUI ÎN PORTURILE ȘI ZONELE DE ANCORAJ ALE REPUBLICII MOLDOVA (Capitolul XIII. Măsuri privind refuzul accesului pentru anumite nave). 1. În cazul în care sunt întrunite condițiile descrise la pct. 40, autoritatea competentă după ce nava a fost reținută a treia oară în port, îl informează în scris pe comandantul navei cu privire la emiterea ordinului de refuz al accesului care se va aplica imediat ce nava a plecat din port. Ordinul de refuz al accesului devine aplicabil de îndată ce nava a părăsit portul după remedierea deficiențelor care au condus la reținere. 2. Autoritatea competentă trimite o copie a ordinului de refuz al accesului administrației statului de pavilion,	Compatibil	Anexa nr. VIII din actul UE este compatibilă cu anexa nr. 8 din prezentul Regulament.		ANRM
---	---	-------------------	--	--	-------------

autoritatea competentă actualizează fără întârziere baza de date privind inspecțiile cu informații privind refuzul accesului. 3. Pentru ca ordinul de refuz al accesului să fie revocat, proprietarul sau operatorul trebuie să adreseze o cerere formală autorității competente a statului membru care a emis ordinul de refuz al accesului. Această cerere trebuie să fie însoțită de un document eliberat de administrația statului de pavilion în urma unei vizite la bord a unui inspector autorizat în mod corespunzător de aceasta, care să ateste că nava se conformează în totalitate dispozițiilor aplicabile ale convențiilor. Administrația statului de pavilion furnizează autorității competente dovezi ale vizitei la bordul navei. 4. Cererea de anulare a ordinului de refuz al accesului trebuie, de asemenea, să fie însoțită, după caz, de un document al societății de clasificare care a clasificat nava, eliberat în urma unei vizite la bord a unui inspector al societății de clasificare, care să ateste că nava se conformează standardelor de clasă impuse de societatea respectivă. Societatea de clasificare furnizează autorității competente dovezi ale vizitei la bordul navei. 5. Ordinul de refuz al accesului poate fi revocat numai după expirarea perioadei menționate la articolul 16 al prezentei directive și în urma unei noi inspecții a navei, într-un port agreat. În cazul în care portul agreat se află pe teritoriul unui stat membru, autoritatea competentă a statului respectiv poate, la cererea autorității competente care a emis ordinul de refuz al accesului, să autorizeze nava să intre în portul agreat pentru a efectua noua inspecție. În astfel de cazuri, în port	organizației recunoscute în cauză. De asemenea, autoritatea competentă actualizează fără întârziere evidența internă privind inspecțiile cu informații privind refuzul accesului. 3. Pentru ca ordinul de refuz al accesului să fie revocat, proprietarul sau operatorul trebuie să adreseze o cerere formală autorității competente care a emis ordinul de refuz al accesului. Această cerere trebuie să fie însoțită de un document eliberat de administrația statului de pavilion în urma unei vizite la bord a unui inspector autorizat în mod corespunzător de aceasta, care să ateste că nava se conformează în totalitate dispozițiilor aplicabile ale convențiilor internaționale. Administrația statului de pavilion furnizează autorității competente dovezi ale vizitei la bordul navei. 4. Cererea de anulare a ordinului de refuz al accesului trebuie, de asemenea, să fie însoțită, după caz, de un document al societății de clasificare care a clasificat nava, eliberat în urma unei vizite la bord a unui inspector al societății de clasificare, care să ateste că nava se conformează standardelor de clasă impuse de societatea respectivă. Societatea de clasificare furnizează autorității competente dovezi ale vizitei la bordul navei. 5. Ordinul de refuz al accesului poate fi revocat numai după expirarea perioadei menționate la capitolul XIII din prezentul Regulament și în urma unei noi inspecții a navei, într-un port agreat.				
---	--	--	--	--	--

nu se desfășoară nicio operațiune legată de marfă până în momentul în care ordinul de refuz al accesului este revocat. 6. În cazul în care reținerea care a dus la emiterea ordinului de refuz al accesului a inclus deficiențe ale structurii navei, autoritatea competentă care a emis ordinul de refuz al accesului poate solicita ca anumite spații, inclusiv cele pentru mărfuri și tancurile, să fie disponibile în vederea examinării în cursul noii inspecției. 7. Noua inspecție este efectuată de autoritatea competentă a statului membru care a emis ordinul de refuz al accesului sau de autoritatea competentă a portului de destinație cu acordul autorității competente a statului membru care a emis ordinul de refuz al accesului. Autoritatea competentă poate solicita un preaviz pentru noua inspecție de maximum 14 zile. Statului membru i se furnizează dovezi satisfăcătoare cu privire la faptul că nava respectă pe deplin cerințele aplicabile ale convențiilor. 8. Noua inspecție constă într-o inspecție extinsă care trebuie să acopere cel puțin aspectele relevante prevăzute în anexa VII. 9. Toate costurile determinate de inspecția extinsă vor fi suportate de proprietar sau de operator. 10. În cazul în care rezultatul inspecției extinse este satisfăcător pentru statul membru în conformitate cu anexa VII, ordinul de refuz al accesului trebuie să fie revocat, iar compania căreia îi aparține nava trebuie informată în scris asupra deciziei luate. 11. De asemenea, autoritatea competentă notifică în scris decizia luată administrației	6. În cazul în care reținerea care a dus la emiterea ordinului de refuz al accesului a inclus deficiențe ale structurii navei, autoritatea competentă după ce a emis ordinul de refuz al accesului poate solicita ca anumite spații, inclusiv cele pentru mărfuri și tancurile, să fie disponibile în vederea examinării în cursul noii inspecției. 7. Noua inspecție este efectuată de autoritatea competentă care a emis ordinul de refuz al accesului sau de autoritatea competentă a portului de destinație cu acordul autorității competente care a emis ordinul de refuz al accesului. Autoritatea competentă poate solicita un preaviz pentru noua inspecție de maximum 14 zile. Autorității competente i se furnizează dovezi satisfăcătoare cu privire la faptul că nava respectă pe deplin cerințele aplicabile ale convențiilor internaționale. 8. Noua inspecție constă într-o inspecție extinsă care trebuie să acopere cel puțin aspectele relevante prevăzute în Anexa nr. 7. 9. Toate costurile determinate de inspecția extinsă vor fi suportate de proprietar sau de operator. 10. În cazul în care rezultatul inspecției extinse este satisfăcător pentru autoritatea competentă în conformitate cu Anexa nr. 7, ordinul de refuz al accesului trebuie să fie revocat, iar compania căreia îi aparține nava trebuie informată în scris asupra deciziei luate. 11. De asemenea, autoritatea competentă notifică în scris decizia luată administrației				
---	---	--	--	--	--

statului de pavilion, societății de clasificare respective, celorlalte state membre, celorlalți semnatori ai MOU Paris, Comisiei și secretariatului MOU Paris. De asemenea, autoritatea competentă trebuie să actualizeze fără întârziere baza de date privind inspecțiile cu informații privind anularea ordinului de refuz al accesului. 12. Informațiile cu privire la navele cărora li s-a refuzat accesul în porturile comunitare trebuie puse la dispoziție în baza de date privind inspecțiile și trebuie să fie publicate în conformitate cu dispozițiile articolului 26 și ale anexei XIII. ANEXA IX. RAPORTUL DE INSPECȚIE (menționat la articolul 17) Raportul de inspecție trebuie să conțină cel puțin următoarele elemente. I. Generalități 1. Autoritatea competentă care a întocmit raportul 2. Data și locul inspecției 3. Denumirea navei inspectate 4. Pavilionul 5. Tipul navei (astfel cum este indicat în Certificatul de management al siguranței) 6. Numărul de identificare OMI 7. Indicativul radio 8. Tonajul brut (GT) 9. Tonajul deadweight (după caz) 10. Anul de construcție, determinat pe baza datei indicate în certificatele de siguranță ale navei	statului de pavilion, societății de clasificare respective. De asemenea, autoritatea competentă trebuie să actualizeze fără întârziere evidența internă privind inspecțiile cu informații privind anularea ordinului de refuz al accesului. 12. Informațiile cu privire la navele cărora li s-a refuzat accesul în porturile Republicii Moldova trebuie puse la dispoziție în evidența internă privind inspecțiile și trebuie să fie publicate în conformitate cu dispozițiile capitolului XXIII și ale Anexei nr. 13. Anexa 9. RAPORTUL DE INSPECȚIE (menționat la Capitolul XIV. Raportul de inspecție pentru comandant) Raportul de inspecție trebuie să conțină cel puțin următoarele elemente. I. Generalități 1. Autoritatea competentă care a întocmit raportul; 2. Data și locul inspecției; 3. Denumirea navei inspectate; 4. Pavilionul; 5. Tipul navei (astfel cum este indicat în Certificatul de management al siguranței); 6. Numărul de identificare OMI; 7. Indicativul radio; 8. Tonajul brut (GT); 9. Tonajul deadweight (după caz);	Compatibil	Anexa nr. IX din actul UE este compatibilă cu anexa nr. 9 din prezentul Regulament.		ANRM
--	---	-------------------	--	--	-------------

11. Societatea de clasificare sau societățile de clasificare, precum și oricare alte organizații, acolo unde este relevant, care a (au) eliberat navei certificatele de clasă, dacă acestea există 12. Organizația recunoscută sau organizațiile recunoscute și/sau orice altă parte care a (au) eliberat navei certificate, în numele statului de pavilion, în conformitate cu convențiile aplicabile 13. Denumirea și adresa companiei căreia îi aparține nava sau a operatorului 14. În cazul navelor care transportă mărfuri solide sau lichide în vrac, numele și adresa navlositorului responsabil pentru navlosirea navei, precum și tipul de navlosire 15. Data finală a întocmirii raportului de inspecție 16. Indicarea faptului că informațiile detaliate în legătură cu inspecția sau reținerea pot face obiectul publicării. II. INFORMAȚII PRIVIND INSPECȚIA 1. Certificatele eliberate în conformitate cu convențiile în materie, autoritatea sau organizația care a eliberat certificatul (certificatele), inclusiv data eliberării și a expirării 2. Părțile sau elementele navei care au fost inspectate (în cazul unei inspecții mai amănunțite sau al unei inspecții extinse) 3. Portul și data ultimei inspecții intermediare, anuale sau de reînnoire, precum și denumirea organizației care a efectuat inspecția 4. Tipul inspecției (inspecție, inspecție mai amănunțită, inspecție extinsă) 5. Natura deficiențelor	10. Anul de construcție, determinat pe baza datei indicate în certificatele de siguranță ale navei; 11. Societatea de clasificare sau societățile de clasificare, precum și oricare alte organizații, acolo unde este relevant, care a (au) eliberat navei certificatele de clasă, dacă acestea există; 12. Organizația recunoscută sau organizațiile recunoscute și/sau orice altă parte care a (au) eliberat navei certificate, în numele statului de pavilion, în conformitate cu convențiile aplicabile; 13. Denumirea și adresa companiei căreia îi aparține nava sau a operatorului; 14. În cazul navelor care transportă mărfuri solide sau lichide în vrac, numele și adresa navlositorului responsabil pentru navlosirea navei, precum și tipul de navlosire; 15. Data finală a întocmirii raportului de inspecție; 16. Indicarea faptului că informațiile detaliate în legătură cu inspecția sau reținerea pot face obiectul publicării. II. INFORMAȚII PRIVIND INSPECȚIA 1. Certificatele eliberate în conformitate cu convențiile în materie, autoritatea sau organizația care a eliberat certificatul (certificatele), inclusiv data eliberării și a expirării; 2. Părțile sau elementele navei care au fost inspectate (în cazul unei inspecții mai amănunțite sau al unei inspecții extinse); 3. Portul și data ultimei inspecții intermediare, anuale sau de reînnoire,				
---	---	--	--	--	--

(a) respectării cerințelor cuprinse în Regula I/11(c) din SOLAS 74 privind notificarea administrației statului de pavilion, a controlorului desemnat sau a organizației recunoscute răspunzătoare de eliberarea certificatului în materie; (b) prezentării, de către comandantul sau proprietarul navei, autorității de control al statului portului, înainte de intrarea într-un port, a detaliilor privind împrejurările producerii accidentului și avariile suferite, precum și a informațiilor privind notificarea obligatorie a administrației statului de pavilion; (c) întreprinderii de către nava respectivă a unor acțiuni de remediere care să satisfacă cerințele autorității; și (d) garantării de către autoritate, după ce a fost notificată cu privire la încheierea acțiunilor de remediere, că deficiențele care puneau în pericol siguranța, sănătatea sau mediul au fost eliminate. 1. Criterii principale Inspectorul trebuie să aplice următoarele criterii, pentru a stabili dacă o navă ar trebui sau nu să fie reținută: Sincronizarea : Navele care nu sunt sigure pentru a pleca pe mare trebuie reținute la prima inspecție, fără a ține seama de timpul cât vor sta în port. Criteriu : Nava este reținută dacă deficiențele sale prezintă un motiv serios pentru ca inspectorul să se întoarcă pentru a se convinge că acestea au fost remediate înainte ca nava să navigheze din nou. Necesitatea ca inspectorul să se întoarcă pe navă este o măsură a gravității deficiențelor. Cu toate acestea, nu toate cazurile impun o asemenea	timpul călătoriei navei spre un port, nu se emite un ordin de reținere, cu condiția: 1) respectării cerințelor cuprinse în Regula I/11(c) din SOLAS 74 privind notificarea administrației statului de pavilion, a controlorului desemnat sau a organizației recunoscute răspunzătoare de eliberarea certificatului în materie; 2) prezentării, de către comandantul sau proprietarul navei, autorității competente înainte de intrarea într-un port, a detaliilor privind împrejurările producerii accidentului și avariile suferite, precum și a informațiilor privind notificarea obligatorie a administrației statului de pavilion; 3) întreprinderii de către nava respectivă a unor acțiuni de remediere care să satisfacă cerințele autorității; 4) garantării de către autoritate, după ce a fost notificată cu privire la încheierea acțiunilor de remediere, că deficiențele care puneau în pericol siguranța, sănătatea sau mediul au fost eliminate. 1. Criterii principale ICSP trebuie să aplice următoarele criterii, pentru a stabili dacă o navă ar trebui sau nu să fie reținută: Sincronizarea : Navele care nu sunt sigure pentru a pleca pe mare trebuie reținute la prima inspecție, fără a ține seama de timpul cât vor sta în port. Criteriu :				
--	--	--	--	--	--

obligație. Prin aceasta se înțelege că autoritatea trebuie să verifice într-un fel sau altul, de preferință printr-o vizită suplimentară, dacă deficiențele au fost remediate înaintea plecării. 2. Aplicarea criteriilor principale Atunci când decide dacă deficiențele constatate la o navă sunt destul de grave pentru a reține nava, inspectorul trebuie să evalueze dacă: 1. nava deține documentele relevante valide; 2. nava are echipajul prevăzut în Certificatul de echipaj minim de siguranță În timpul inspecției, inspectorul trebuie, în continuare, să stabilească dacă nava și/sau echipajul sunt apte: 3. să navigheze în condiții de siguranță pe durata călătoriei următoare; 4. să manevreze și să transporte încărcătura în deplină siguranță și să monitorizeze starea acesteia pe durata călătoriei următoare; 5. să asigure funcționarea sălii mașinilor în deplină siguranță pe durata călătoriei următoare; 6. să mențină propulsia și direcția adecvate pe durata călătoriei următoare; 7. să combată în mod eficient, dacă este cazul, incendiile în orice parte a navei pe durata călătoriei următoare; 8. să abandoneze nava, dacă este cazul, rapid și în siguranță și să efectueze salvarea efectivă pe durata călătoriei următoare; 9. să prevină poluarea mediului pe durata călătoriei următoare; 10. să mențină stabilitatea adecvată pe durata călătoriei următoare; 11. să mențină etanșeitatea adecvată pe durata călătoriei următoare; 12. să comunice în situații de pericol, dacă este necesar, pe durata călătoriei următoare;	Nava este reținută dacă deficiențele sale prezintă un motiv serios pentru ca ICSP să se întoarcă pentru a se convinge că acestea au fost remediate înainte ca nava să navigheze din nou. Necesitatea ca ICSP să se întoarcă pe navă este o măsură a gravității deficiențelor. Cu toate acestea, nu toate cazurile impun o asemenea obligație. Prin aceasta se înțelege că autoritatea trebuie să verifice într-un fel sau altul, de preferință printr-o vizită suplimentară, dacă deficiențele au fost remediate înaintea plecării. 2. Aplicarea criteriilor principale Atunci când decide dacă deficiențele constatate la o navă sunt destul de grave pentru a reține nava, ICSP trebuie să evalueze dacă: 1. nava deține documentele relevante valide; 2. nava are echipajul prevăzut în Certificatul de echipaj minim de siguranță. În timpul inspecției, ICSP trebuie, în continuare, să stabilească dacă nava și/sau echipajul sunt apte: 3. să navigheze în condiții de siguranță pe durata călătoriei următoare; 4. să manevreze și să transporte încărcătura în deplină siguranță și să monitorizeze starea acesteia pe durata călătoriei următoare;				
---	--	--	--	--	--

13. să ofere condiții sigure și salubre la bord pe durata călătoriei următoare; 14. să furnizeze un volum maxim de informații în caz de accident. În cazul în care răspunsul la oricare dintre aceste evaluări este negativ, ținând seama de toate deficiențele constatate, trebuie să se ia în considerare reținerea navei. O combinație a unor deficiențe mai puțin grave poate, de asemenea, să justifice reținerea navei. 3. Pentru a asista inspectorul în folosirea acestor indicații, se oferă în continuare o listă a deficiențelor, grupate conform convențiilor și/sau codurilor în domeniu, considerate suficient de grave încât să justifice reținerea navei în cauză. Această listă nu are caracter exhaustiv. 3.1. Generalități Absența unor certificate și documente valabile în conformitate cu instrumentele relevante. Cu toate acestea, navele care navighează sub pavilionul unui stat care nu este parte la o convenție (instrument relevant) sau nu a pus în aplicare alt instrument relevant nu au dreptul să dețină certificatele prevăzute de convenția respectivă sau de un alt instrument relevant. Prin urmare, absența certificatelor solicitate nu constituie în sine un motiv pentru reținerea navelor respective; cu toate acestea, în aplicarea clauzei „tratament nepreferențial”, se impune respectarea substanțială a dispozițiilor înainte ca nava să primească dreptul de navigare. 3.2. Elemente prevăzute de Convenția SOLAS 74 1. Funcționarea defectuoasă a sistemului de propulsie sau a altui mecanism esențial, precum și a instalațiilor electrice.	5. să asigure funcționarea sălii mașinilor în deplină siguranță pe durata călătoriei următoare; 6. să mențină propulsia și direcția adecvate pe durata călătoriei următoare; 7. să combată în mod eficient, dacă este cazul, incendiile în orice parte a navei pe durata călătoriei următoare; 8. să abandoneze nava, dacă este cazul, rapid și în siguranță și să efectueze salvarea efectivă pe durata călătoriei următoare; 9. să prevină poluarea mediului pe durata călătoriei următoare; 10. să mențină stabilitatea adecvată pe durata călătoriei următoare; 11. să mențină etanșeitatea adecvată pe durata călătoriei următoare; 12. să comunice în situații de pericol, dacă este necesar, pe durata călătoriei următoare; 13. să ofere condiții sigure și salubre la bord pe durata călătoriei următoare; 14. să furnizeze un volum maxim de informații în caz de accident. În cazul în care răspunsul la oricare dintre aceste evaluări este negativ, ținând seama de toate deficiențele constatate, trebuie să se ia în considerare reținerea navei. O combinație a unor deficiențe mai puțin grave poate, de asemenea, să justifice reținerea navei. 3. Pentru a asista inspectorul în folosirea acestor indicații, se oferă în				
---	--	--	--	--	--

2. Curățenie insuficientă în sala mașinilor, cantitate excesivă de amestecuri apă/ulei din santine, izolația tubulaturilor, inclusiv a tubulaturilor de evacuare din sala mașinilor, contaminate cu hidrocarburi, funcționarea necorespunzătoare a pompei de santină și a accesoriilor acesteia. 3. Defecțiuni ale generatorului de avarie, ale instalației de iluminat, ale bateriilor sau ale contactorilor. 4. Funcționarea necorespunzătoare a instalației principale de guvernare și a guvernării de avarie. 5. Absența, capacitatea insuficientă sau deteriorarea gravă a echipamentelor individuale de salvare, a bărcilor de salvare și a dispozitivelor de lansare a acestora. 6. Absența, neconformitatea sau deteriorarea gravă a sistemului de detectare a incendiilor, a alarmelor de incendiu, a echipamentului de stingere a incendiilor, a instalației fixe de stingere a incendiilor, a supapelor de ventilare, a obturatoarelor de incendiu, a dispozitivelor rapide de închidere, în măsura în care acestea nu corespund standardelor de utilizare în scopurile pentru care au fost create. 7. Absența, deteriorarea substanțială sau defecțiunea sistemului de protecție împotriva incendiilor în zona de operare a încărcăturii pe navele-tanc. 8. Absența, neconformitatea sau deteriorarea gravă a luminilor, a semnalelor optice sau sonore. 9. Absența sau defectarea echipamentului de radiocomunicații pentru situații de pericol și comunicații de siguranță.	continuare o listă a deficiențelor, grupate conform convențiilor și/sau codurilor în domeniu, considerate suficient de grave încât să justifice reținerea navei în cauză. Această listă nu are caracter exhaustiv. 3.1 Generalități Absența unor certificate și documente valabile în conformitate cu instrumentele relevante. Cu toate acestea, navele care navighează sub pavilionul unui stat care nu este parte la o convenție (instrument relevant) sau nu a pus în aplicare alt instrument relevant nu au dreptul să dețină certificatele prevăzute de convenția respectivă sau de un alt instrument relevant. Prin urmare, absența certificatelor solicitate nu constituie în sine un motiv pentru reținerea navelor respective; cu toate acestea, în aplicarea clauzei „tratament nepreferențial”, se impune respectarea substanțială a dispozițiilor înainte ca nava să primească dreptul de navigare. 3.2. Elemente prevăzute de Convenția SOLAS 74 1. Funcționarea defectuoasă a sistemului de propulsie sau a altui mecanism esențial, precum și a instalațiilor electrice; 2. Curățenie insuficientă în sala mașinilor, cantitate excesivă de amestecuri apă/ulei din santine, izolația tubulaturilor, inclusiv a tubulaturilor de evacuare din sala mașinilor, contaminate cu hidrocarburi, funcționarea				
---	--	--	--	--	--

10. Absența sau defectarea echipamentului de navigație, ținând seama de dispozițiile din regula V/16.2 din SOLAS 74. 11. Absența hărților corectate de navigație și/sau a altor publicații nautice relevante, necesare pentru călătoria prevăzută, ținând seama de faptul că un sistem de afișare a hărților electronice și de informare (ECDIS) aprobat, care utilizează informații oficiale, poate fi folosit ca înlocuitor al hărților. 12. Absența sitelor antiscânteie de la sistemul de ventilație din camera pompelor de marfă. 13. O deficiență gravă în ceea ce privește cerințele operaționale, astfel cum sunt descrise în secțiunea 5.5 din anexa 1 la MOU Paris. 14. Numărul, componența sau certificarea echipajului nu corespund cu documentul de echipaj minim de siguranță. 15. Neefectuarea programului de inspecții intensificate în conformitate cu dispozițiile capitolului XI regula 2 din SOLAS 74. 3.3. Elemente prevăzute de Codul IBC 1. Transportul unei substanțe care nu este menționată în Certificatul de conformitate sau lipsa informațiilor despre încărcătură. 2. Lipsa sau avariarea dispozitivelor de siguranță de înaltă presiune. 3. Instalațiile electrice nesigure sau care nu corespund cerințelor codului. 4. Surse de aprindere în locuri periculoase. 5. Nerespectarea cerințelor speciale. 6. Depășirea încărcăturii maxime admise pentru fiecare tanc. 7. Protecția insuficientă la căldură pentru produsele sensibile. 3.4. Elemente prevăzute de Codul IGC	necorespunzătoare a pompei de santină și a accesoriilor acesteia; 3. Defecțiuni ale generatorului de avarie, ale instalației de iluminat, ale bateriilor sau ale contactorilor; 4. Funcționarea necorespunzătoare a instalației principale de guvernare și a guvernării de avarie; 5. Absența, capacitatea insuficientă sau deteriorarea gravă a echipamentelor individuale de salvare, a bărcilor de salvare și a dispozitivelor de lansare a acestora; 6. Absența, neconformitatea sau deteriorarea gravă a sistemului de detectare a incendiilor, a alarmelor de incendiu, a echipamentului de stingere a incendiilor, a instalației fixe de stingere a incendiilor, a supapelor de ventilare, a obturatorilor de incendiu, a dispozitivelor rapide de închidere, în măsura în care acestea nu corespund standardelor de utilizare în scopurile pentru care au fost create; 7. Absența, deteriorarea substanțială sau defecțiunea sistemului de protecție împotriva incendiilor în zona de operare a încărcăturii pe navele-tanc; 8. Absența, neconformitatea sau deteriorarea gravă a luminilor, a semnalelor optice sau sonore; 9. Absența sau defectarea echipamentului de radiocomunicații pentru situații de pericol și comunicații de siguranță; 10. Absența sau defectarea echipamentului de navigație, ținând seama de dispozițiile din regula V/16.2 din SOLAS 74;				
--	---	--	--	--	--

1. Transportul unei substanțe care nu este menționată în Certificatul de conformitate sau lipsa informațiilor despre încărcătură. 2. Lipsa dispozitivelor de închidere pentru spațiile de locuit sau de lucru. 3. Pereții transversali neetanși la gaze. 4. Defectarea închizătoarelor de aer. 5. Lipsa sau defectarea valvulelor cu închidere rapidă. 6. Lipsa sau defectarea valvulelor de siguranță. 7. Instalațiile electrice nesigure sau care nu corespund cerințelor codului. 8. Ventilatoarele din zona încărcăturii nu funcționează. 9. Alarmerle de presiune pentru tancurile de marfă nu funcționează. 10. Defectarea detectoarelor de gaz și/sau a detectoarelor de gaz toxic. 11. Transportul substanțelor care trebuie inhibitate fără un certificat valabil pentru inhibitor. 3.5. Elemente prevăzute de Convenția LL 66 1. Zone semnificative avariate, corodate sau cu pete de rugină pe filele de tablă sau pe zonele de întărire ale punții și corpului navei, care afectează starea de navigabilitate sau rezistența la sarcinile încărcate local, exceptând cazul în care s-au efectuat reparații temporare necesare pentru un voiaj spre un port în care vor fi realizate reparații definitive. 2. Un caz identificat de stabilitate insuficientă. 3. Lipsa unor informații suficiente și credibile, într-o formă aprobată, care, prin mijloace rapide și simple, permit comandantului să încarce și să balasteze nava astfel încât să se mențină limitele stabilității în toate momentele și în orice condiții	11. Absența hărților corectate de navigație și/sau a altor publicații nautice relevante, necesare pentru călătoria prevăzută, ținând seama de faptul că un sistem de afișare a hărților electronice și de informare (ECDIS) aprobat, care utilizează informații oficiale, poate fi folosit ca înlocuitor al hărților; 12. Absența sitelor antiscânteie de la sistemul de ventilație din camera pompelor de marfă; 13. O deficiență gravă în ceea ce privește cerințele operaționale, astfel cum sunt descrise în secțiunea 5.5 din anexa 1 la Paris Mou; 14. Numărul, componența sau certificarea echipajului nu corespund cu documentul de echipaj minim de siguranță; 15. Neefectuarea programului de inspecții intensificate în conformitate cu dispozițiile capitolului XI regula 2 din SOLAS 74. 3.3. Elemente prevăzute de Codul IBC 1. Transportul unei substanțe care nu este menționată în Certificatul de conformitate sau lipsa informațiilor despre încărcătură; 2. Lipsa sau avariarea dispozitivelor de siguranță de înaltă presiune.; 3. Instalațiile electrice nesigure sau care nu corespund cerințelor codului; 4. Surse de aprindere în locuri periculoase; 5. Nerespectarea cerințelor speciale.; 6. Depășirea încărcăturii maxime admise pentru fiecare tanc; 7. Protecția insuficientă la căldură pentru produsele sensibile. 3.4. Elemente prevăzute de Codul IGC				
--	--	--	--	--	--

pe timpul voiajului și să se evite orice suprasolicitare inacceptabilă a structurii navei. 4. Absența, deteriorarea sau defectarea dispozitivelor de închidere, a dispozitivelor de închidere a capacelor de magazie și a ușilor etanșe. 5. Încărcarea peste limita maximă admisă. 6. Absența scărilor de pescaj sau imposibilitatea citirii pescajelor. 3.6. Elemente prevăzute de MARPOL 73/78, anexa I 1. Absența, deteriorarea sau defectarea echipamentelor de filtrare a amestecurilor de apă/hidrocarburi, a sistemului de control și monitorizare a deversării de hidrocarburi și a sistemului de alarmă de 15 ppm. 2. Capacitate insuficientă de stocare în tancul de reziduuri lichide sau solide pentru voiajul intenționat. 3. Absența jurnalului de înregistrare a hidrocarburilor. 4. Existența unui baipas pentru deversare neautorizat. 5. Lipsa dosarului cu rapoartele de inspecție sau neconformitatea acestuia cu Regula 13G(3)(b) din MARPOL 73/78. 3.7. Elemente prevăzute de MARPOL 73/78, anexa II 1. Absența Manualului P&A. 2. Încărcătura nu este clasificată. 3. Absența registrului de marfă. 4. Transportul substanțelor similare hidrocarburilor fără a respecta cerințele sau fără a avea un certificat modificat corespunzător. 5. Existența unui baipas pentru deversare neautorizat.	1. Transportul unei substanțe care nu este menționată în Certificatul de conformitate sau lipsa informațiilor despre încărcătură; 2. Lipsa dispozitivelor de închidere pentru spațiile de locuit sau de lucru; 3. Pereții transversali neetanși la gaze; 4. Defectarea închizătoarelor de aer; 5. Lipsa sau defectarea valvulelor cu închidere rapidă; 6. Lipsa sau defectarea valvulelor de siguranță; 7. Instalațiile electrice nesigure sau care nu corespund cerințelor codului; 8. Ventilatoarele din zona încărcăturii nu funcționează; 9. Alarmerle de presiune pentru tancurile de marfă nu funcționează; 10. Defectarea detectoarelor de gaz și/sau a detectoarelor de gaz toxic; 11. Transportul substanțelor care trebuie inhibitate fără un certificat valabil pentru inhibitor. 3.5. Elemente prevăzute de Convenția LL 66 1. Zone semnificative avariate, corodate sau cu pete de rugină pe filele de tablă sau pe zonele de întărire ale punții și corpului navei, care afectează starea de navigabilitate sau rezistența la sarcinile încărcate local, exceptând cazul în care s-au efectuat reparații temporare necesare pentru un voiaj spre un port în care vor fi realizate reparații definitive; 2. Un caz identificat de stabilitate insuficientă;				
---	---	--	--	--	--

3.8. Elementele prevăzute de MARPOL 73/78, anexa V 1. Absența unui plan de gestiune a deșeurilor. 2. Absența jurnalului de înregistrare a deșeurilor. 3. Personalul navei nu cunoaște cerințele privind eliminarea/descărcarea prevăzute de planul de gestiune a deșeurilor. 3.9. Elemente prevăzute de STCW 78/95 și Directiva 2008/106/CE 1. Navigatorii nu pot prezenta un certificat, nu pot dovedi că dețin un certificat corespunzător sau o dispensă valabilă ori nu pot dovedi cu acte că s-a trimis la administrația statului de pavilion o cerere de atestare. 2. Dovezi privind obținerea în mod fraudulos a unui certificat sau posesorul unui certificat nu este persoana pentru care a fost emis inițial acel certificat. 3. Nu sunt respectate dispozițiilor administrației statului de pavilion cu privire la echipajul minim de siguranță. 4. Nu sunt respectate cerințele administrației statului de pavilion privind efectuarea serviciului de cart la punte și la mașină. 5. Absența din serviciul de cart a unei persoane calificate să opereze echipamentele vitale pentru siguranța navigației, radiocomunicațiile de siguranță sau prevenirea poluării marine. 6. Personalul navigant nu poate face dovada calificărilor profesionale cerute de sarcinile care le-au fost încredințate pentru siguranța navei și prevenirea poluării. 7. Imposibilitatea de a asigura, la primul serviciu de cart la începutul unei călătorii și pentru	3. Lipsa unor informații suficiente și credibile, într-o formă aprobată, care, prin mijloace rapide și simple, permit comandantului să încarce și să balasteze nava astfel încât să se mențină limitele stabilității în toate momentele și în orice condiții pe timpul voiajului și să se evite orice suprasolicitare inacceptabilă a structurii navei; 4. Absența, deteriorarea sau defectarea dispozitivelor de închidere, a dispozitivelor de închidere a capacelor de magazie și a ușilor etanșe; 5. Încărcarea peste limita maximă admisă; 6. Absența scărilor de pescaj sau imposibilitatea citirii pescajelor. 3.6. Elemente prevăzute de MARPOL 73/78, anexa I 1. Absența, deteriorarea sau defectarea echipamentelor de filtrare a amestecurilor de apă/hidrocarburi, a sistemului de control și monitorizare a deversării de hidrocarburi și a sistemului de alarmă de 15 ppm; 2. Capacitate insuficientă de stocare în tancul de reziduuri lichide sau solide pentru voiajul intenționat; 3. Absența jurnalului de înregistrare a hidrocarburilor; 4. Existența unui baipas pentru deversare neautorizat; 5. Lipsa dosarului cu rapoartele de inspecție sau neconformitatea acestuia cu Regula 13G(3)(b) din MARPOL 73/78. 3.7. Elemente prevăzute de MARPOL 73/78, anexa II 1. Absența Manualului P&A;				
---	---	--	--	--	--

următoarele carturi, persoane suficient de odihnite și apte pentru serviciu. 3.10. Elemente prevăzute de MLC 2006 1. Hrană insuficientă pentru călătoria până în următorul port. 2. Apă potabilă insuficientă pentru călătoria până în următorul port. 3. Condiții excesiv de insalubre la bordul navei. 4. Lipsa încălzirii în spațiile de locuit pe o navă care operează în zone unde temperaturile pot fi extrem de scăzute. 5. Ventilație insuficientă în spațiile de locuit ale unei nave. 6. Deșeuri excesive, blocaje din cauza încărcăturii sau echipamentului sau alte elemente care fac nesigure căile de acces și spațiile de locuit. 7. Dovezi clare că personalul de cart și alt personal de serviciu în timpul primului serviciu de cart sau în timpul următoarelor carturi este afectat de oboseală. 8. Condiții la bord care prezintă un pericol evident pentru siguranța, sănătatea sau securitatea navigatorilor. 9. Neconformitatea constituie o încălcare gravă sau repetată a cerințelor MLC 2006 (inclusiv drepturile navigatorilor) legate de condițiile de viață și de muncă ale navigatorilor pe nave, după cum este prevăzut în certificatul de muncă în domeniul maritim și în declarația de conformitate a muncii în domeniul maritim ale navei. 3.11. Elemente care nu determină reținerea navei, dar în care operațiunile legate de marfă, de exemplu, trebuie suspendate.	2. Încărcătura nu este clasificată; 3. Absența registrului de marfă; 4. Transportul substanțelor similare hidrocarburilor fără a respecta cerințele sau fără a avea un certificat modificat corespunzător; 5. Existența unui baipas pentru deversare neautorizat. 3.8. Elemente prevăzute de MARPOL 73/78, anexa V 1. Absența unui plan de gestiune a deșeurilor; 2. Absența jurnalului de înregistrare a deșeurilor; 3. Personalul navei nu cunoaște cerințele privind eliminarea/descărcarea prevăzute de planul de gestiune a deșeurilor. 3.9. Elemente prevăzute de STCW 78/95 și Directiva 2008/106/CE 1. Navigatorii nu pot prezenta un certificat, nu pot dovedi că dețin un certificat corespunzător sau o dispensă valabilă ori nu pot dovedi cu acte că s-a trimis la administrația statului de pavilion o cerere de atestare; 2. Dovezi privind obținerea în mod fraudulos a unui certificat sau posesorul unui certificat nu este persoana pentru care a fost emis inițial acel certificat; 3. Nu sunt respectate dispozițiilor administrației statului de pavilion cu privire la echipajul minim de siguranță; 4. Nu sunt respectate cerințele administrației statului de pavilion privind efectuarea serviciului de cart la punte și la mașină;				
---	---	--	--	--	--

Funcționarea (sau întreținerea) defectuoasă a instalației de gaz inert, a instalației sau a dispozitivelor de încărcare se consideră a fi motive serioase pentru oprirea operațiunii de încărcare.	5. Absența din serviciul de cart a unei persoane calificate să opereze echipamentele vitale pentru siguranța navigației, radiocomunicațiile de siguranță sau prevenirea poluării marine; 6. Personalul navigant nu poate face dovada calificărilor profesionale cerute de sarcinile care le-au fost încredințate pentru siguranța navei și prevenirea poluării; 7. Imposibilitatea de a asigura, la primul serviciu de cart la începutul unei călătorii și pentru următoarele carturi, persoane suficient de odihnite și apte pentru serviciu. 3.10. Elemente prevăzute de MLC 2006 1. Hrană insuficientă pentru călătoria până în următorul port; 2. Apă potabilă insuficientă pentru călătoria până în următorul port; 3. Condiții excesiv de insalubre la bordul navei; 4. Lipsa încălzirii în spațiile de locuit pe o navă care operează în zone unde temperaturile pot fi extrem de scăzute; 5. Ventilație insuficientă în spațiile de locuit ale unei nave; 6. Deșeuri excesive, blocaje din cauza încărcăturii sau echipamentului sau alte elemente care fac nesigure căile de acces și spațiile de locuit; 7. Dovezi clare că personalul de cart și alt personal de serviciu în timpul primului serviciu de cart sau în timpul următoarelor carturi este afectat de oboseală; 8. Condiții la bord care prezintă un pericol evident pentru siguranța, sănătatea sau securitatea navigatorilor;				
---	--	--	--	--	--

ANEXA XI. CRITERII MINIME PENTRU INSPECTORI [menționate la articolul 22 alineatele (1) și (5)] 1. Inspectorii trebuie să posede cunoștințele teoretice și experiența adecvate în ceea ce privește navele și operarea acestora. Aceștia trebuie să dețină competențe în ceea ce privește aplicarea cerințelor convențiilor și a procedurilor relevante în materie de control al statului portului. Aceste cunoștințe și competențe de aplicare a cerințelor internaționale și comunitare trebuie să fie dobândite prin intermediul unor programe de formare documentate. 2. Inspectorii trebuie să dețină cel puțin:	9. Neconformitatea constituie o încălcare gravă sau repetată a cerințelor MLC 2006 (inclusiv drepturile navigatorilor) legate de condițiile de viață și de muncă ale navigatorilor pe nave, după cum este prevăzut în certificatul de muncă în domeniul maritim și în declarația de conformitate a muncii în domeniul maritim ale navei. 3.11. Elemente care nu determină reținerea navei, dar în care operațiunile legate de marfă, de exemplu, trebuie suspendate. Funcționarea (sau întreținerea) defectuoasă a instalației de gaz inert, a instalației sau a dispozitivelor de încărcare se consideră a fi motive serioase pentru oprirea operațiunii de încărcare. Anexa 11. CRITERII MINIME PENTRU INSPECTORII CONTROLULUI STATULUI PORT (menționate la pct. 86 și 90 din Capitolul XX. Profilul profesional al ICSP) 1. ICSP trebuie să posede cunoștințele teoretice și experiența adecvate în ceea ce privește navele și operarea acestora. Aceștia trebuie să dețină competențe în ceea ce privește aplicarea cerințelor convențiilor internaționale și a procedurilor relevante în materie de control al statului portului. Aceste cunoștințe și competențe de aplicare a cerințelor internaționale trebuie să fie dobândite prin intermediul unor programe de formare documentate.	Compatibil	Anexa nr. XI din actul UE este compatibilă cu anexa nr. 11 din prezentul Regulament.		ANRM
---	---	-------------------	---	--	-------------

(a) calificări corespunzătoare dobândite în cadrul unei instituții din domeniul maritim sau nautic și experiență adecvată pe mare în calitate de ofițer pe navă care deține sau a deținut un certificat de competență STCW 78/95 II/2 sau III/2 valabil fără limitări cu privire la zona de operare, la puterea de propulsie sau la tonaj; sau (b) să fi trecut un examen recunoscut de autoritatea competentă pentru arhitect naval, inginer mecanic sau inginer în domeniul maritim și să aibă o experiență de cel puțin cinci ani în funcția respectivă; sau (c) o diplomă universitară de profil sau echivalentă, precum și formare și calificare ca inspectori pentru siguranța navelor. 3. Inspectorul trebuie: — să aibă o experiență de minimum un an ca inspector al statului de pavilion privind controlul și certificarea navelor în conformitate cu convențiile sau să fi fost implicat în monitorizarea activităților organizațiilor recunoscute cărora le-au fost delegate aceste sarcini de reglementare; sau — să fi dobândit un nivel de competență similar, urmând minimum un an de formare pe teren care constă în participarea la inspecții în cadrul controlului realizat de statul portului sub îndrumarea inspectorilor PSC experimentați. 4. Inspectorii menționați la punctul 2 litera (a) trebuie aibă o experiență pe mare mai mare de cinci ani inclusiv perioadele de serviciu pe mare ca ofițeri maritimi punte sau, respectiv, ca ofițeri mecanici ori ca inspectori ai statului de pavilion sau ca inspectori asistenți în cadrul controlului statului portului. Această experiență trebuie să	2. ICSP trebuie să dețină cel puțin: 1) calificări corespunzătoare dobândite în cadrul unei instituții din domeniul maritim sau nautic și experiență adecvată pe mare în calitate de ofițer pe navă care deține sau a deținut un certificat de competență STCW 78/95 II/2 sau III/2 valabil fără limitări cu privire la zona de operare, la puterea de propulsie sau la tonaj; 2) să fi trecut un examen recunoscut de autoritatea competentă pentru arhitect naval, inginer mecanic sau inginer în domeniul maritim și să aibă o experiență de cel puțin cinci ani în funcția respectivă; 3) o diplomă universitară de profil sau echivalentă, precum și formare și calificare ca inspectori pentru siguranța navelor. 3. ICSP trebuie: 1) să aibă o experiență de minimum un an ca inspector al statului de pavilion privind controlul și certificarea navelor în conformitate cu convențiile internaționale sau să fi fost implicat în monitorizarea activităților organizațiilor recunoscute cărora le-au fost delegate aceste sarcini de reglementare; 2) să fi dobândit un nivel de competență similar, urmând minimum un an de formare pe teren care constă în participarea la inspecții în cadrul controlului realizat de statul portului sub îndrumarea inspectorilor PSC experimentați. 4. ICSP menționați la pct. 2 sbp.1) trebuie aibă o experiență pe mare mai mare de cinci ani inclusiv perioadele de serviciu pe mare ca ofițeri maritimi punte sau, respectiv, ca				
---	--	--	--	--	--

includă o perioadă de minimum doi ani pe mare în calitate de ofițer punte sau mecanic. 5. Inspectorii trebuie să aibă capacitatea de a comunica oral sau în scris cu personalul navigant în limba vorbită cel mai frecvent pe mare. 6. Inspectorii care nu îndeplinesc criteriile menționate anterior sunt, de asemenea, acceptați în cazul în care sunt angajați de autoritatea competentă a unui stat membru pentru controlul statului portului la data adoptării prezentei directive. 7. Atunci când, într-un stat membru, inspecțiile menționate la articolul 15 alineatele (1) și (2) sunt efectuate de inspectorii PSC, inspectorii respectivi au calificarea adecvată, inclusiv suficientă experiență teoretică și practică în securitatea maritimă. În mod obișnuit, aceasta include: (a) o bună înțelegere a securității maritime și a modului în care aceasta se aplică în cadrul operațiunilor care fac obiectul examinării; (b) cunoștințe practice adecvate privind procedurile și tehnologiile de securitate; (c) cunoștințe privind principiile, procedurile și tehnicile de inspecție; (d) cunoștințe practice privind operațiunile care fac obiectul examinării. ANEXA XII. FUNCȚIILE BAZEI DE DATE PRIVIND INSPECȚIILE [menționată la articolul 24 alineatul (1)]	ofițeri mecanici ori ca inspectorii ai statului de pavilion sau ca inspectorii asistenți în cadrul controlului statului portului. Această experiență trebuie să includă o perioadă de minimum doi ani pe mare în calitate de ofițer punte sau mecanic. 5. ICSP trebuie să aibă capacitatea de a comunica oral sau în scris cu personalul navigant în limba vorbită cel mai frecvent pe mare. 6. ICSP care nu îndeplinesc criteriile menționate anterior sunt, de asemenea, acceptați în cazul în care sunt angajați de autoritatea competentă a unui stat pentru controlul statului portului la data adoptării prezentului Regulament. 7. Atunci când, într-un stat membru, inspecțiile menționate la pct. 38, 39 capitolul XII sunt efectuate de inspectorii PSC, inspectorii respectivi au calificarea adecvată, inclusiv suficientă experiență teoretică și practică în securitatea maritimă. În mod obișnuit, aceasta include: 1) o bună înțelegere a securității maritime și a modului în care aceasta se aplică în cadrul operațiunilor care fac obiectul examinării; 2) cunoștințe practice adecvate privind procedurile și tehnologiile de securitate; 3) cunoștințe privind principiile, procedurile și tehnicile de inspecție; 4) cunoștințe practice privind operațiunile care fac obiectul examinării. Anexa 12. FUNCȚIILE EVIDENȚEI INTERNE PRIVIND INSPECȚIILE				
--	---	--	--	--	--

1. Baza de date privind inspecțiile trebuie să conțină cel puțin următoarele funcții: — să înregistreze datele statelor membre și ale tuturor semnatarilor MOU Paris privind inspecțiile; — să furnizeze date cu privire la profilul de risc al navelor și la navele care trebuie să fie inspectate; — să calculeze obligațiile de inspecție ale fiecărui stat membru; — să furnizeze lista albă, gri și neagră a statelor de pavilion menționată la articolul 16 alineatul (1); — să furnizeze date cu privire la performanța companiilor; — să identifice aspectele din elementele de risc care trebuie verificate la fiecare inspecție. 2. Baza de date privind inspecțiile trebuie să poată fi adaptată evoluțiilor ulterioare și conectată la alte baze de date comunitare privind siguranța maritimă, inclusiv la SafeSeaNet, care furnizează informații cu privire la escalele exacte ale navelor în porturile statelor membre și, dacă este cazul, la sistemele naționale de informare corespunzătoare. 3. Trebuie să se prevadă un hyperlink de la baza de date privind inspecțiile către sistemul informațional Equasis. Statele membre trebuie să încurajeze inspectorii să consulte bazele de date publice și private cu informații despre inspecția navelor, accesibile prin Equasis.	(menționată la pct. 95 Capitolul XXII. Evidența internă privind inspecțiile) 1. Evidența internă privind inspecțiile trebuie să conțină cel puțin următoarele funcții: 1) să înregistreze datele privind inspecțiile; 2) să furnizeze date cu privire la profilul de risc al navelor și la navele care trebuie să fie inspectate; 3) să furnizeze date cu privire la performanța companiilor; 4) să identifice aspectele din elementele de risc care trebuie verificate la fiecare inspecție. 2. Evidența internă privind inspecțiile trebuie să poată fi adaptată evoluțiilor ulterioare și conectată la alte baze de date și, dacă este cazul, la sistemele naționale de informare corespunzătoare. 3. Trebuie să se prevadă un hyperlink de la evidența internă privind inspecțiile. Autoritatea competentă trebuie să încurajeze ICSP să consulte bazele de date accesibile publice și private cu informații despre inspecția navelor.	Compatibil	Anexa nr. XII din actul UE este compatibilă cu anexa nr. 12 din prezentul Regulament.		ANRM
---	---	-------------------	--	--	-------------

ANEXA XIII PUBLICAREA INFORMAȚIILOR PRIVIND INSPECȚIILE, REȚINERILE ȘI REFUZURILE ACCESULUI ÎN PORTURILE ȘI ZONELE DE ANCORAJ ALE STATELOR MEMBRE (menționată la articolul 26) 1. Informațiile publicate în conformitate cu articolul 26 alineatul (1) trebuie să includă următoarele: (a) denumirea navei; (b) numărul de identificare OMI; (c) tipul navei; (d) tonajul brut (GT); (e) anul de construcție determinat pe baza datei indicate în certificatele de siguranță ale navei; (f) denumirea și adresa companiei căreia îi aparține nava; (g) în cazul navelor care transportă mărfuri solide sau lichide în vrac, numele și adresa navlositorului responsabil pentru navlosirea navei, precum și tipul de navlosire; (h) statul de pavilion; (i) certificatele de clasă și statutare eliberate în conformitate cu convențiile relevante și autoritatea sau organizația care a eliberat fiecare dintre certificatele respective, inclusiv data eliberării și a expirării; (j) portul și data ultimei inspecții intermediare sau anuale pentru certificatele menționate la litera (i), precum și denumirea autorității sau a organizației care a efectuat inspecția; (k) data, țara, portul în care nava a fost reținută.	Anexa 13. PUBLICAREA INFORMAȚIILOR PRIVIND INSPECȚIILE, REȚINERILE ȘI REFUZURILE ACCESULUI ÎN PORTURILE ȘI ZONELE DE ANCORAJ ALE REPUBLICII MOLDOVA (menționată la Capitolul XXIII. Schimbul de informații, cooperarea și publicarea informațiilor) 1. Informațiile publicate în conformitate cu pct. 101 trebuie să includă următoarele: 1) denumirea navei; 2) numărul de identificare OMI; 3) tipul navei; 4) tonajul brut (GT); 5) anul de construcție determinat pe baza datei indicate în certificatele de siguranță ale navei; 6) denumirea și adresa companiei căreia îi aparține nava; 7) în cazul navelor care transportă mărfuri solide sau lichide în vrac, numele și adresa navlositorului responsabil pentru navlosirea navei, precum și tipul de navlosire; 8) statul de pavilion; 9) certificatele de clasă și statutare eliberate în conformitate cu convențiile relevante și autoritatea sau organizația care a eliberat fiecare dintre certificatele respective, inclusiv data eliberării și a expirării; 10) portul și data ultimei inspecții intermediare sau anuale pentru certificatele menționate la punctul 9), precum și denumirea autorității sau a organizației care a efectuat inspecția;	Compatibil	Anexa nr. XIII din actul UE este compatibilă cu anexa nr. 13 din prezentul Regulament.		ANRM
--	--	------------	--	--	------

2. În cazul navelor care au fost reținute, informațiile publicate în conformitate cu articolul 26 trebuie să includă, de asemenea: (a) numărul reținerilor în ultimele 36 de luni; (b) data la care a fost anulată reținerea; (c) durata reținerii, în zile; (d) motivele reținerii, exprimate în termeni clari și expliciți; (e) indicarea, după caz, a responsabilității ce revine organizației recunoscute care a efectuat inspecția în legătură cu deficiențele care, fiecare în parte sau cumulate, au condus la reținerea navei; (f) descrierea măsurilor luate în cazul în care navei i s-a permis să navigheze până la cel mai apropiat șantier de reparații; (g) în cazul în care navei i s-a refuzat accesul într-un port sau într-o zonă de ancoraj din Comunitate, motivele unei astfel de măsuri, exprimate în termeni clari și expliciți. ANEXA XIV. INFORMAȚII FURNIZATE ÎN CONTEXTUL MONITORIZĂRII PUNERII ÎN APLICARE (menționată la articolul 29) 1. Fiecare stat membru trebuie să furnizeze anual Comisiei următoarele informații cu privire la anul precedent, cel mai târziu până la 1 aprilie. 1.1. Numărul de inspectori care acționează în	11) data, țara, portul în care nava a fost reținută. 2. În cazul navelor care au fost reținute, informațiile publicate în conformitate cu pct. 101 trebuie să includă, de asemenea: 1) numărul reținerilor în ultimele 36 de luni; 2) data la care a fost anulată reținerea; 3) durata reținerii, în zile; 4) motivele reținerii, exprimate în termeni clari și expliciți; 5) indicarea, după caz, a responsabilității ce revine organizației recunoscute care a efectuat inspecția în legătură cu deficiențele care, fiecare în parte sau cumulate, au condus la reținerea navei; 6) descrierea măsurilor luate în cazul în care navei i s-a permis să navigheze până la cel mai apropiat șantier de reparații; 7) în cazul în care navei i s-a refuzat accesul într-un port sau într-o zonă de ancoraj din Republica Moldova, motivele unei astfel de măsuri, exprimate în termeni clari și expliciți.	Non-aplicabil	Anexa nr. XIV din actul UE nu este aplicabilă pentru Republica Moldova reieșind din faptul că aceasta stabilește		
---	---	----------------------	---	--	--

numele lor în cadrul controlului statului portului. Aceste informații trebuie transmise Comisiei folosindu-se următorul model de tabel.

Port/zonă	Numărul de inspectori cu normă întreagă	Numărul de inspectori cu normă redusă	Conversia (B) în normă întreagă	Total
	(A)	(B)	(C)	(A+C)
Portul X/sau zona X				
Portul Y/sau zona Y				
TOTAL				

1.2. Numărul total de nave individuale care au intrat în porturile lor la nivel național. Cifra reprezintă numărul de nave care fac obiectul prezentei directive și care au intrat în porturile lor la nivel național, luate în calcul o singură dată.

2. Statele membre trebuie:

(a) să furnizeze Comisiei, o dată la șase luni, o listă cu escalele în port ale navelor individuale, altele decât cele angajate în servicii regulate de transport de pasageri și mărfuri, care au intrat în porturile lor sau care au comunicat unei autorități sau unui organism portuar sosirea lor într-o zonă de ancoraj, listă care să conțină pentru fiecare mișcare a navei numărul de identificare OMI al navei, data sosirii acesteia și portul. Lista va fi transmisă în formatul unui program de calcul tabelar care să permită extragerea și prelucrarea automată a informațiilor sus-menționate. Lista este furnizată în termen de 4 luni de la expirarea perioadei la care se referă informațiile; și

obligatii de raportare anuale a statelor membre Comisiei UE.

(b) să furnizeze Comisiei liste separate cu serviciile regulate de transport de pasageri și cu serviciile regulate de transport de mărfuri menționate la litera (a) în termen de șase luni de la aplicarea prezentei directive și, ulterior, ori de câte ori se produc modificări la nivelul acestor servicii. Lista conține, pentru fiecare navă, numărul de identificare OMI, denumirea și ruta parcursă de navă. Lista este furnizată în formatul unui program de calcul tabelar care să permită extragerea și prelucrarea automată a informațiilor sus-menționate. ANEXA XV. PARTEA A DIRECTIVA ABROGATĂ, CU MODIFICĂRILE SUCESIVE ALE ACESTEIA (menționată la articolul 37) Directiva 95/21/CE a Consiliului (JO L 157, 7.7.1995, p. 1) Directiva 98/25/CE a Consiliului (JO L 133, 7.5.1998, p. 19) Directiva 98/42/CE a Comisiei (JO L 184, 27.6.1998, p. 40) Directiva 1999/97/CE a Comisiei (JO L 331, 23.12.1999, p. 67) Directiva 2001/106/CE a Parlamentului European și a Consiliului (JO L 19, 22.1.2002, p. 17) Directiva 2002/84/CE a Parlamentului European și a Consiliului (JO L 324, 29.11.2002, p. 53)		Non-aplicabil	Anexa nr. XV din actul UE nu este aplicabilă pentru Republica Moldova reieșind din faptul că aceasta stabilește în partea A directivele abrogate, iar în partea B , termenele de implementare în dreptul intern al Uniunii Europene, la care Republica Moldova nu este parte.		
--	--	---------------	---	--	--

PARTEA B LISTA TERMENELOR DE TRANSPUNERE ÎN DREPTUL INTERN (menționată la articolul 37) <table><tr><th>Directivă</th><th>Termen de transpunere</th></tr><tr><td>Directivă 95/21/CE</td><td>30 iunie 1996</td></tr><tr><td>Directivă 98/25/CE</td><td>30 iunie 1998</td></tr><tr><td>Directivă 98/42/CE</td><td>30 septembrie 1998</td></tr><tr><td>Directivă 1999/97/CE</td><td>13 decembrie 2000</td></tr><tr><td>Directivă 2001/106/CE</td><td>22 iulie 2003</td></tr><tr><td>Directivă 2002/84/CE</td><td>23 noiembrie 2003</td></tr></table> ANEXA XVI. Tabel de corespondență (menționat la articolul 37).						Directivă	Termen de transpunere	Directivă 95/21/CE	30 iunie 1996	Directivă 98/25/CE	30 iunie 1998	Directivă 98/42/CE	30 septembrie 1998	Directivă 1999/97/CE	13 decembrie 2000	Directivă 2001/106/CE	22 iulie 2003	Directivă 2002/84/CE	23 noiembrie 2003					
Directivă	Termen de transpunere																							
Directivă 95/21/CE	30 iunie 1996																							
Directivă 98/25/CE	30 iunie 1998																							
Directivă 98/42/CE	30 septembrie 1998																							
Directivă 1999/97/CE	13 decembrie 2000																							
Directivă 2001/106/CE	22 iulie 2003																							
Directivă 2002/84/CE	23 noiembrie 2003																							
			Non-aplicabil	Anexa XVI stabilește tabelul de corespondență, care nu urmează a fi transpus.																				

Directiva 95/21/CE	Prezenta directivă					
Articolul 1 teza introductivă	Articolul 1 teza introductivă					
Articolul 1 prima liniuță	Articolul 1 litera (a)					
Articolul 1 a doua liniuță	Articolul 1 litera (b)					
–	Articolul 1 litera (c)					
Articolul 2 teza introductivă	Articolul 2 teza introductivă					
Articolul 2 alineatul (1) teza introductivă	Articolul 2 alineatul (1) teza introductivă					
Articolul 2 alineatul (1) prima liniuță	Articolul 2 alineatul (1) litera (a)					
Articolul 2 alineatul (1) a doua liniuță	Articolul 2 alineatul (1) litera (b)					
Articolul 2 alineatul (1) a treia liniuță	Articolul 2 alineatul (1) a treia liniuță					
Articolul 2 alineatul (1) a patra liniuță	Articolul 2 alineatul (1) litera (d)					
Articolul 2 alineatul (1) a cincea liniuță	Articolul 2 alineatul (1) litera (e)					
Articolul 2 alineatul (1) a șasea liniuță	Articolul 2 alineatul (1) litera (f)					
Articolul 2 alineatul (1) a șaptea liniuță	Articolul 2 alineatul (1) litera (g)					
Articolul 2 alineatul (1) a opta liniuță	Articolul 2 alineatul (1) litera (h)					
Articolul 2 alineatul (2)	Articolul 2 alineatul (2)					
–	Articolul 2 alineatul (3)					
–	Articolul 2 alineatul (4)					
Articolul 2 alineatul (3)	Articolul 2 alineatul (5)					
Articolul 2 alineatul (4)	–					
–	Articolul 2 alineatul (6)					
–	Articolul 2 alineatul (7)					
Articolul 2 alineatul (5)	Articolul 2 alineatul (8)					
–	Articolul 2 alineatul (9)					
–	Articolul 2 alineatul (10)					
Articolul 2 alineatul (6)	Articolul 2 alineatul (11)					
Articolul 2 alineatul (11)	Articolul 2 alineatul (12)					
Articolul 2 alineatul (8)	Articolul 2 alineatul (13)					
–	Articolul 2 alineatul (14)					
Articolul 2 alineatul (9)	Articolul 2 alineatul (15)					
–	Articolul 2 alineatul (16)					
Articolul 2 alineatul (10)	Articolul 2 alineatul (17)					
–	Articolul 2 alineatul (18)					
–	Articolul 2 alineatul (19)					

Directiva 95/21/CE	Prezenta directivă
–	Articolul 2 alineatul (20)
–	Articolul 2 alineatul (21)
–	Articolul 2 alineatul (22)
Articolul 3 alineatul (1) primul paragraf	Articolul 3 alineatul (1) primul paragraf
–	Articolul 3 alineatul (1) al doilea paragraf
–	Articolul 3 alineatul (1) al treilea paragraf
Articolul 3 alineatul (1) al doilea paragraf	Articolul 3 alineatul (1) al patrulea paragraf
–	Articolul 3 alineatul (1) al cincilea paragraf
–	Articolul 3 alineatul (1) al șaselea paragraf
Articolul 3 alineatele (2)-(4)	Articolul 3 alineatele (2)-(4)
–	Articolul 4 alineatul (1)
Articolul 4	Articolul 4 alineatul (2)
Articolul 5	–
–	Articolul 5
–	Articolul 6
–	Articolul 7
–	Articolul 8
–	Articolul 9
–	Articolul 10
–	Articolul 11
–	Articolul 12
Articolul 6 alineatul (1) teza introductivă	–
–	Articolul 13 punctul 1 teza introductivă
Articolul 6 alineatul (1) litera (a)	Articolul 13 punctul 1 litera (a)
–	Articolul 13 punctul 1 litera (b)
Articolul 6 alineatul (1) litera (b)	Articolul 13 punctul 1 litera (c)
Articolul 6 alineatul (2)	–
–	Articolul 13 punctul 2
Articolul 6 alineatul (3)	Articolul 13 punctul 3
Articolul 6 alineatul (4)	–
Articolul 7	–

▼B

Directiva 95/21/CE	Prezenta directivă
Articolul 28 alineatul (3)	Articolul 28 alineatul (4)
Articolul 17	Articolul 29
–	Articolul 30
Articolul 18	Articolul 31
Articolul 19	Articolul 32
–	Articolul 33
Articolul 19a	Articolul 34
–	Articolul 35
Articolul 20	Articolul 36
–	Articolul 37
Articolul 21	Articolul 38
Articolul 22	Articolul 39
Anexa I	–
–	Anexa I
–	Anexa II
–	Anexa III
Anexa II	Anexa IV
Anexa III	Anexa V
Anexa IV	Anexa VI
Anexa V	Anexa VII
Anexa VI	Anexa X
Anexa VII	Anexa XI
–	Anexa XII
Anexa VIII	Anexa XIII
Anexa IX	Anexa IX
Anexa X	Anexa XIV
Anexa XI	Anexa VIII
Anexa XII	–
–	Anexa XV
–	Anexa XVI

ANEXA XVII Inspectarea navelor de pasageri de tip ro-ro și a ambarcațiunilor de pasageri de mare viteză care desfășoară servicii regulate

Anexa 14. Inspectarea navelor de pasageri de tip ro-ro și a ambarcațiunilor de pasageri de mare viteză care desfășoară servicii regulate

Compatibil

Anexa XVII din actul UE este compatibilă cu Anexa 14 din prezentul Regulament.

ANRM

1.1. Înainte de începerea operării unei nave de pasageri de tip ro-ro sau a unei ambarcațiuni de pasageri de mare viteză care desfășoară servicii regulate reglementate de prezenta directivă, statele membre efectuează o inspecție, în conformitate cu articolul 3 alineatul (1) din Directiva (UE) 2017/2110 (1), ca să se asigure că nava de pasageri de tip ro-ro sau ambarcațiunea de pasageri de mare viteză respectivă îndeplinește cerințele necesare pentru operarea în condiții de siguranță a unui serviciu regulat. 1.2. Dacă o navă de pasageri de tip ro-ro sau o ambarcațiune de pasageri de mare viteză urmează să se angajeze într-un serviciu regulat, statul membru în cauză poate să țină seama de inspecțiile efectuate în cursul ultimelor opt luni de un alt stat membru în ceea ce privește nava de pasageri de tip ro-ro sau ambarcațiunea de pasageri de mare viteză în cauză pentru operarea unui alt serviciu regulat reglementat prin prezenta directivă, cu condiția ca statul membru să fie convins, de fiecare dată, că inspecțiile anterioare respective sunt relevante pentru noile condiții operaționale, iar în timpul acestor inspecții au fost îndeplinite cerințele necesare pentru operarea în condiții de siguranță a unui serviciu regulat. Inspecțiile prevăzute la punctul 1.1 nu trebuie efectuate înainte ca nava de pasageri de tip ro-ro sau ambarcațiunea de pasageri de mare viteză să înceapă să opereze în cadrul noului serviciu regulat. 1.3. În cazurile în care ca urmare a unor circumstanțe neprevăzute apare o nevoie urgentă de introducere rapidă a unei nave de pasageri de tip ro-ro sau a unei ambarcațiuni de	1.1. Înainte de începerea operării unei nave de pasageri de tip ro-ro sau a unei ambarcațiuni de pasageri de mare viteză care desfășoară servicii regulate reglementate de prezentul Regulament, autoritatea competentă efectuează o inspecție, înconformitate cu articolul 3 alineatul (1) din Directiva (UE) 2017/2110 (1), ca să se asigure că nava de pasageri de tip ro-ro sau ambarcațiunea de pasageri de mare viteză respectivă îndeplinește cerințele necesare pentru operarea în condiții de siguranță a unui serviciu regulat. 1.2. Dacă o navă de pasageri de tip ro-ro sau o ambarcațiune de pasageri de mare viteză urmează să se angajeze într-un serviciu regulat, autoritatea competentă în cauză poate să țină seama de inspecțiile efectuate în cursul ultimelor opt luni de un alt stat în ceea ce privește nava de pasageri de tip ro-ro sau ambarcațiunea de pasageri de mare viteză în cauză pentru operarea unui alt serviciu regulat reglementat prin prezentul Regulament, cu condiția ca autoritatea competentă să fie convinsă, de fiecare dată, că inspecțiile anterioare respective sunt relevante pentru noile condiții operaționale, iar în timpul acestor inspecții au fost îndeplinite cerințele necesare pentru operarea în condiții de siguranță a unui serviciu regulat. Inspecțiile prevăzute la pct. 1.1 nu trebuie efectuate înainte ca nava de pasageri de tip ro-ro sau ambarcațiunea de pasageri de mare viteză să înceapă să opereze în cadrul noului serviciu regulat.				
--	---	--	--	--	--

pasageri de mare viteză înlocuitoare pentru a asigura continuitatea serviciului, iar punctul 1.2 nu este aplicabil, statul membru poate permite navei în cauză să înceapă operarea, dacă se îndeplinesc următoarele condiții: (a) în urma unei inspecții vizuale și a verificării documentelor, nu apar suspiciuni cu privire la faptul că nava de pasageri de tip ro-ro sau ambarcațiunea de pasageri de mare viteză în cauză nu îndeplinește cerințele necesare pentru operarea în condiții de siguranță; și (b) statul membru finalizează în termen de o lună inspecția preliminară prevăzută la articolul 3 alineatul (1) din Directiva (UE) 2017/2110. 2. O dată pe an, după minimum patru și maximum opt luni de la data inspecției anterioare, statele membre efectuează: (a) o inspecție care să vizeze inclusiv cerințele din anexa II la Directiva (UE) 2017/2110 și din Regulamentul (UE) nr. 428/2010 al Comisiei (2), după caz; și (b) o inspecție în cursul unui serviciu regulat. Această inspecție vizează elementele enumerate în anexa III la Directiva (UE) 2017/2110 și ceea ce în aprecierea profesională a inspectorului constituie un număr suficient de elemente enumerate în anexele I și II la Directiva (UE) 2017/2110, pentru a asigura faptul că nava de pasageri de tip ro-ro sau ambarcațiunea de pasageri de mare viteză continuă să îndeplinească toate cerințele necesare pentru operarea în condiții de siguranță. 3. În cazul în care o navă de pasageri de tip ro-ro sau o ambarcațiune de pasageri de mare viteză nu a făcut obiectul unei inspecții în conformitate cu punctul 2, nava de pasageri de tip ro-ro sau	1.3. În cazurile în care ca urmare a unor circumstanțe neprevăzute apare o nevoie urgentă de introducere rapidă a unei nave de pasageri de tip ro-ro sau a unei ambarcațiuni de pasageri de mare viteză înlocuitoare pentru a asigura continuitatea serviciului, iar pct. 1.2 nu este aplicabil, autoritatea competentă poate permite navei în cauză să înceapă operarea, dacă se îndeplinesc următoarele condiții: 1) în urma unei inspecții vizuale și a verificării documentelor, nu apar suspiciuni cu privire la faptul că nava de pasageri de tip ro-ro sau ambarcațiunea de pasageri de mare viteză în cauză nu îndeplinește cerințele necesare pentru operarea în condiții de siguranță; 2) autoritatea competentă finalizează în termen de o lună inspecția preliminară prevăzută la articolul 3 alineatul (1) din Directiva (UE) 2017/2110. 2. O dată pe an, după minimum patru și maximum opt luni de la data inspecției anterioare, autoritatea competentă efectuează: 1) o inspecție care să vizeze inclusiv cerințele din anexa II la Directiva (UE) 2017/2110 și din Regulamentul (UE) nr. 428/2010 al Comisiei (2), după caz; 2) o inspecție în cursul unui serviciu regulat. Această inspecție vizează elementele enumerate în anexa III la Directiva (UE) 2017/2110 și ceea ce în aprecierea profesională a inspectorului constituie un număr suficient de elemente enumerate în anexele I și II la Directiva (UE) 2017/2110,				
---	---	--	--	--	--

ambarcațiunea de pasageri de mare viteză se consideră a fi navă de prioritate I. 4. O inspecție în conformitate cu punctul 1.1 se consideră a fi o inspecție în sensul punctului 2 litera (a) din prezenta anexă.	pentru a asigura faptul că nava de pasageri de tip ro-ro sau ambarcațiunea de pasageri de mare viteză continuă să îndeplinească toate cerințele necesare pentru operarea în condiții de siguranță. 3. În cazul în care o navă de pasageri de tip ro-ro sau o ambarcațiune de pasageri de mare viteză nu a făcut obiectul unei inspecții în conformitate cu pct. 2, nava de pasageri de tip ro-ro sau ambarcațiunea de pasageri de mare viteză se consideră a fi navă de prioritate I. 4. O inspecție în conformitate cu pct. 1.1 se consideră a fi o inspecție în sensul pct. 2 sbp. 1) din prezenta anexă.				
---	--	--	--	--	--

Secretar general al ministerului

Angela ȚURCANU



Ministerul Infrastructurii
și Dezvoltării Regionale
al Republicii Moldova

nr. 12-6348 din 13.12.2023

Cancelaria de Stat

În temeiul pct. 179 din Regulamentul Guvernului, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 610/2018, solicităm înregistrarea *proiectului hotărârii Guvernului pentru aprobarea Regulamentului-cadru cu privire la respectarea obligațiilor statului port*, în lista proiectelor care urmează a fi examinate în cadrul ședinței secretarilor generali ai ministerelor.

CERERE

Nr. crt.	Criterii de înregistrare	Nota autorului
1.	Categoria și denumirea proiectului	Proiectul hotărârii Guvernului pentru aprobarea Regulamentului-cadru cu privire la respectarea obligațiilor statului port.
2.	Autoritatea care a elaborat proiectul	Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale.
3.	Justificarea depunerii cererii	Proiectul este elaborat întru punerea în aplicare a art. 6 ¹ alin. (4) lit. a) din Codul navigației maritime comerciale al Republicii Moldova, aprobat prin Legea nr.599/1999.
4.	Lista autorităților și instituțiilor a căror avizare este necesară	- Ministerul Afacerilor Externe și Integrării Europene; - Ministerul Finanțelor; - Ministerul Justiției; - Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării; - Centrul de Armonizare a Legislației; - Centrul Național Anticorupție.
5.	Termenul-limită pentru depunerea avizelor/expertizelor	10 zile lucrătoare
6.	Persoana responsabilă de promovarea proiectului	Adela Cazacu, Consultant principal, Direcția politici în domeniul transportului feroviar și naval, Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale. Tel.0 22 250-615, e-mail: adela.cazacu@midr.gov.md
7.	Anexe	1. Nota informativă la proiect; 2. Proiectul hotărârii Guvernului pentru aprobarea Regulamentului-cadru cu privire la respectarea obligațiilor statului port; 3. Analiza impactului la proiectul hotărârii Guvernului pentru aprobarea Regulamentului-cadru cu privire la respectarea obligațiilor statului port; 4. Tabelul de concordanță la proiectul hotărârii Guvernului pentru aprobarea Regulamentului-cadru cu privire la respectarea obligațiilor statului port;
8.	Data și ora depunerii cererii	Conform datei aplicării semnăturii electronice.
9.	Semnătura	

Secretar general

Angela ȚURCANU

ex: Adela Cazacu, Tel: 250-615