



# GUVERNUL REPUBLICII MOLDOVA

**HOTĂRÂRE** nr. \_\_\_\_\_

din \_\_\_\_\_ 2023

Chișinău

## **privind consolidarea securității portuare și a securității la bordul navelor**

În temeiul art. 6 alin. (3) lit. b) și art. 6<sup>1</sup> alin. (2) 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:**

1) Regulamentul cu privire la consolidarea securității portuare, conform anexei nr. 1;

2) Regulamentul cu privire la consolidarea securității navelor și a instalațiilor portuare, conform anexei nr. 2;

3) Regulamentul cu privire la măsurile speciale de consolidare a securității maritime, conform anexei nr. 3.

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

**3. Prezenta hotărâre intră în vigoare la expirarea a 3 luni de la data publicării în Monitorul Oficial al Republicii Moldova.**

**PRIM-MINISTRU**

**Dorin RECEAN**

**Contrasemnează:**

Ministrul infrastructurii și dezvoltării regionale

Andrei Spînu

## **REGULAMENT** **cu privire la consolidarea securității portuare**

Prezentul Regulament transpune Directiva 2005/65/CE al Parlamentului European și a Consiliului din 26 octombrie 2005 privind consolidarea securității portuare (Text cu relevanță SEE), publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L310/28, așa cum a fost modificată prin Regulamentul (CE) 219/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 martie 2009, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 87/109 și Regulamentul (UE) 2019/1243 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 iunie 2019, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L198/241.

### **I. DISPOZIȚII GENERALE**

**1.** Regulamentul cu privire la consolidarea securității portuare (în continuare - Regulament) implementează măsurile de consolidare a securității portuare în fața amenințării atentatelor la adresa securității.

**2.** Măsurile prevăzute în pct. 1, constau din mecanisme corespunzătoare de monitorizare a conformității:

- 1) norme de bază comune cu privire la măsurile de securitate portuară;
- 2) un mecanism de aplicare a acestor norme;
- 3) mecanisme corespunzătoare de monitorizare a conformității.

### **II. DOMENIU DE APLICARE, DEFINIȚII**

**3.** Regulamentul stabilește măsurile de securitate care se respectă în porturi și în zonele unde se desfășoară activități legate de porturi.

**4.** Măsurile prevăzute de prezentul Regulament se aplică fiecărui port situat pe teritoriul Republicii Moldova, în care se găsesc una sau mai multe instalații portuare care fac obiectul unui plan de securitate a instalațiilor portuare aprobat conform Regulamentului cu privire la consolidarea securității navelor și a instalațiilor portuare.

**5.** Regulamentul nu se aplică instalațiilor militare din porturi.

**6.** Agenția Navală a Republicii Moldova (în continuare – Agenția Navală) stabilește pentru fiecare port limitele portului în sensul prezentului Regulament, luând în considerare în mod corespunzător informațiile care rezultă în urma evaluării securității portuare.

**7.** În sensul prezentului Regulament noțiunile utilizate semnifică următoarele:

*autoritatea pentru securitate portuară* – autoritatea responsabilă cu probleme de securitate într-un port;

*instalație portuară* - locul în care are loc interfața navă/port; aceasta include zone precum locurile de ancoraj, dane de așteptare, împrejurimile dinspre mare, după caz;

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

*port* - orice porțiune specificată de uscat și de apă, cu limite definite, în care se situează portul, cuprinzând instalații și echipamente destinate facilitării operațiunilor de transport maritim comercial;

*punct de contact pentru securitatea portuară* – autoritatea desemnată pentru a servi drept punct de contact pentru alte state și pentru a facilita, urmări și furniza informații cu privire la aplicarea măsurilor de securitate portuară prevăzute în prezentul Regulament;

**8.** Măsurile de securitate portuară introduse prin prezentul Regulament sunt strâns coordonate cu măsurile luate în temeiul Regulamentului cu privire la consolidarea securității navelor și a instalațiilor portuare.

### **III. AUTORITATEA PENTRU SECURITATE PORTUARĂ**

9. Agenția Navală este autoritatea desemnată pentru a coordona, aproba și supraveghea aplicarea măsurilor de securitatea portuară prevăzute de prezentului Regulament.

10. Organul de administrare al portului este autoritatea pentru securitate portuară și este responsabilă de întocmirea și punerea în aplicare a planurilor de securitate portuară în baza concluziilor evaluărilor de securitate portuară.

#### **IV. EVALUAREA SECURITĂȚII PORTUARE**

11. Organul de administrare al portului este obligat să efectueze evaluări ale securității portuare pentru porturile aflate sub incidența prezentului Regulament.

12. Aceste evaluări apreciază specificul diferitelor secțiuni ale unui port și atunci când Agenția Navală consideră că este necesar, zonele adiacente, în cazul în care acestea au un impact asupra securității portului și iau în considerare evaluările pentru instalațiile portuare din limitele acestora, evaluări realizate în temeiul Regulamentului cu privire la consolidarea securității navelor și a instalațiilor portuare.

13. Fiecare evaluare a securității portuare se desfășoară luând în considerare cerințele prevăzute în anexa nr. 1.

14. Evaluările securității portuare se pot efectua de către o organizație de securitate competentă menționată la pct. 32.

15. Evaluările securității portuare se aprobă de către Agenția Navală.

#### **V. PLANUL DE SECURITATE PORTUARĂ**

16. În baza concluziilor evaluărilor securității portuare, Organul de administrare al portului se asigură că se întocmesc și se actualizează planurile de securitate portuară. Planurile de securitate portuară se întocmesc conform specificității diferitelor secțiuni ale unui port și integrează planurile de securitate pentru instalațiile portuare din limitele acestora stabilite în temeiul Regulamentului cu privire la consolidarea securității navelor și a instalațiilor portuare.

17. Planurile de securitate portuară identifică, pentru fiecare nivel de securitate prevăzut la pct.24:

- 1) procedurile care trebuie urmate;
- 2) măsurile care trebuie puse în aplicare;
- 3) acțiunile care trebuie întreprinse.

18. Fiecare plan de securitate portuară ia în considerare cel puțin cerințele detaliate specificate în anexa nr. 2. După caz și în măsura necesară, planul de securitate portuară include în special măsuri de securitate care trebuie să se aplice pasagerilor și vehiculelor care urmează să fie îmbarcate pe nave maritime care transportă pasageri și vehicule. În cazul serviciilor de transport maritim internațional, statele membre în cauză cooperează la evaluarea securității.

19. Planurile de securitate portuară pot fi realizate de o organizație de securitate competentă, menționată la pct.32.

20. Planurile de securitate portuară se aprobă de Agenția Navală, înainte de punerea lor în aplicare.

21. Agenția Navală monitorizează punerea în aplicare a planurilor de securitate portuară. Monitorizarea este coordonată cu alte activități de control desfășurate în port.

22. Organul de administrare al portului desfășoară anual exerciții, luând în considerare cerințele de bază privind exercițiile de antrenament pentru securitate enumerate în anexa nr. 3.

#### **VI. NIVELURI DE SECURITATE**

23. Se introduce un sistem de nivel de securitate pentru porturi și zone/secțiuni din porturi.

24. Există trei niveluri de securitate, definite în Regulamentul cu privire la consolidarea securității navelor și a instalațiilor portuare:

- 1) nivelul de securitate 1 - nivelul pentru care sunt menținute permanent măsuri de securitate minime;
- 2) nivelul de securitate 2 - nivelul pentru care se mențin măsuri de securitate suplimentare pe o perioadă de timp ca urmare a creșterii riscului de producere a unui atentat la adresa securității;

3) nivelul de securitate 3 - nivelul pentru care se mențin măsuri de securitate specifice suplimentare pe o perioadă de timp limitată, în cazul în care este probabil sau iminent un atentat la adresa securității, deși nu este posibil să se identifice ținta exactă.

25. Agenția Navală stabilește nivelurile de securitate pentru fiecare port sau secțiune din port. La fiecare nivel de securitate, se acceptă ca în diferite secțiuni ale unui port să se aplice măsuri de securitate diferite, în funcție de concluziile evaluării securității portuare.

26. Agenția Navală comunică nivelul de securitate pentru fiecare port, sau secțiune din port precum și orice modificări survenite la acesta.

## **VII. AGENTUL DE SECURITATE PORTUARĂ**

27. Organul de administrare al portului desemnează un agent de securitate portuară.

28. Agenții de securitate portuară îndeplinesc rolul de punct de contact pentru problemele referitoare la securitatea portuară din port.

29. În cazul în care un agent de securitate portuară diferă de agentul de securitate al instalației portuare prevăzut în Regulamentul cu privire la consolidarea securității navelor și a instalațiilor portuare, se asigură o strânsă cooperare dintre aceștia.

## **VIII. REVIZUIRI**

30. Evaluările securității portuare și planurile de securitate portuară se revizuiesc la necesitate, dar cel puțin o dată la cinci ani.

31. Revizuirea se realizează în conformitate cu art. 9-22.

## **IX. ORGANIZAȚIE DE SECURITATE ȘI PUNCTUL DE CONTACT PENTRU SECURITATEA PORTUARĂ**

32. Organizațiile de securitate competente sunt acele organizații de securitate care îndeplinesc condițiile prevăzute în anexa nr. 4.

33. Punctul de contact pentru aspectele legate de securitatea portuară este Agenția Navală.

## **X. PUNEREA ÎN APLICARE ȘI CONTROLUL**

34. Auditul planului de securitate portuară și al modului de aplicare a acestora este efectuat anual de către căpitanul portului și un inspector specializat din cadrul Agenției Navale.

35. Auditul anual al planurilor de securitate portuară și al modului de aplicare a acestora va include o verificare completă a sistemului de securitate și a oricăror echipamente de securitate asociate în conformitate cu prevederile relevante ale Regulamentului cu privire la consolidarea securității navelor și a instalațiilor portuare.

36. Auditul este efectuat astfel încât să constate dacă sistemul de securitate al portului și orice echipament de securitate asociat îndeplinesc în totalitate cerințele aplicabile ale Regulamentului cu privire la consolidarea securității navelor și a instalațiilor portuare și că sunt în stare satisfăcătoare și potrivite scopului pentru care au fost proiectate și implementate.

37. Auditul anual al planului de securitate portuară și al modului de aplicare cuprinde o evaluare ce conține:

1) evidențierea funcționării corespunzătoare a sistemului de management al securității portuare la parametri înregistrați cu ocazia aprobării inițiale a planului de securitate portuară;

2) evaluarea modului în care au fost soluționate neconformitățile constatate cu prilejul controlului anterior;

3) identificarea rezultatelor înregistrate ca urmare a modificărilor aduse pe parcursul funcționării sistemului cu scopul îmbunătățirii acestuia

38. Auditul suplimentar este efectuat în baza ordinului Directorului Agenției Navale, ca urmare a unui incident de securitate declanșat.

39. La finalizarea examinării planului de securitate portuară și al modului de aplicare a acestuia se întocmește un raport care constă într-un rezumat privind modul de efectuare a examinării, o descriere a fiecărei nonconformități găsite în timpul examinării și o descriere a măsurilor utilizate pentru remedierea acestora.

## **XI. CONFIDENȚIALITATEA INFORMAȚIILOR**

**40.** Agenția Navală și organul de administrare al portului asigură protecția informațiilor privind planurile de securitate portuară și al modului de aplicare a acestora.

**41.** Personalul care desfășoară inspecții de securitate sau care manipulează informații confidențiale referitoare la Regulament depun declarații să nu divulge datele privind măsurile de securitate.

**42.** Nerespectarea prevederilor prezentului Regulament atrage după sine, răspundere contravențională sau penală, după caz.

## **Evaluarea securității portuare**

### **I. Cerințe privind evaluarea securității portuare**

**1.** Evaluarea securității portuare reprezintă temeiul planului de securitate portuar și al punerii în aplicare, și minim cuprinde:

1) identificarea și evaluarea activelor importante și a infrastructurii a cărei protecție se impune;

2) identificarea posibilelor amenințări la adresa activelor și a infrastructurii și probabilitatea concretizării acestora, pentru a stabili și ordona măsuri de securitate în funcție de priorități;

3) identificarea, selectarea și ordonarea după priorități a măsurilor de contracarare, a schimbărilor procedurale și a nivelului acestora de eficiență în reducerea vulnerabilității; și

4) identificarea punctelor slabe, inclusiv a factorilor umani implicați în activitatea portuară, a politicilor și a procedurilor.

**2.** În acest sens, evaluarea cuprinde cel puțin următoarele:

1) toate zonele relevante pentru securitatea portuară, definind astfel și limitele portuare. Acestea includ instalațiile portuare aflate deja sub incidența Regulamentului cu privire la consolidarea securității navelor și a instalațiilor portuare și a căror evaluare de risc servește drept bază;

2) problemele de securitate care provin din interfața dintre instalația portuară și alte măsuri de securitate portuară;

3) personalul portuar care va face obiectul verificărilor de antecedente și/sau al verificării nivelului în materie de securitate, avându-se în vedere implicarea acestuia în zonele de risc sporit;

4) divizarea portului, în cazul în care acest lucru este util, în funcție de probabilitatea producerii atentatelor la adresa securității. Zonele nu se analizează numai în funcție de profilul lor direct ca potențială ținută, ci și de eventualul lor rol de trecere atunci când zonele-țintă sunt cele adiacente;

5) variațiile de risc, de exemplu cele bazate pe sezonabilitate;

6) trasăturile specifice ale fiecărei subzone, cum ar fi localizarea, căile de acces, furnizarea de electricitate, sistemul de comunicații, proprietatea și utilizatorii, precum și ale elemente considerate relevante pentru securitate;

7) potențiale scenarii de amenințare pentru port. Întregul port sau părți specifice ale infrastructurii acestuia, mărfurile, bagajele, persoanele sau echipamentul de transport pot fi ținta directă a unei amenințări identificate;

8) urmările specifice ale unui scenariu de amenințare. Consecințele pot avea impact asupra uneia sau mai multor subzone. Se identifică atât consecințele directe, cât și cele indirecte. Se acordă o atenție specială riscului de producere a victimelor umane;

9) posibilitatea efectelor în masă ale atentatelor la adresa securității;

10) vulnerabilitatea fiecărei subzone;

11) toate aspectele organizatorice relevante pentru securitatea globală a portului, inclusiv diviziunea tuturor autorităților de securitate, a normelor și a procedurilor existente;

12) punctele vulnerabile ale securității portuare globale în raport cu aspecte organizatorice, legislative și procedurale;

13) măsurile, procedurile și acțiunile destinate să reducă punctele vulnerabile critice. Se acordă o atenție deosebită necesității și mijloacelor de a controla sau restricționa accesul la întregul port sau la anumite secțiuni dintr-un port, inclusiv identificarea pasagerilor, a personalului portuar sau a altor lucrători, vizitatorilor și membrilor echipajelor de navă, cerințelor de monitorizare a zonelor sau a activităților, controlului mărfurilor și al bagajelor. Măsurile, procedurile și acțiunile sunt conforme cu riscul perceput, care poate varia între zonele portuare;

14) modul în care măsurile, procedurile și acțiunile vor fi consolidate în eventualitatea unei creșteri a nivelului de securitate;

15) cerințele specifice pentru gestionarea problemelor clasice de securitate, cum ar fi: încărcătură, bagaje, combustibili pentru nave, provizii sau persoane "suspecte", colete de origine

necunoscută, pericole cunoscute (de exemplu, bombe). Aceste cerințe analizează condițiile de dezirabilitate fie pentru eliminarea riscului la locul depistării acestuia, fie după deplasarea acestuia într-o zonă de securitate;

16) măsurile, procedurile și acțiunile care au ca scop limitarea și diminuarea consecințelor;

17) diviziunea sarcinilor care să permită aplicarea adecvată și corectă a măsurilor, procedurilor și acțiunilor identificate;

18) acordarea unei atenții deosebite, după caz, relației cu alte planuri de securitate (de exemplu, planuri de securitate a instalațiilor portuare) și alte măsuri de securitate existente. De asemenea, se acordă atenție relației cu alte planuri de reacție (de exemplu: planul de reacție la mările negre, planul de contingență portuară, planul de intervenție medicală, planul pentru dezastrele nucleare etc.);

19) cerințele de comunicare pentru aplicarea măsurilor și procedurilor;

20) acordarea unei atenții deosebite măsurilor de protecție împotriva divulgării informațiilor sensibile din punctul de vedere al securității;

21) cerințele legate de cunoștințe pe care trebuie să le dețină toți cei implicați direct și, după caz, publicul larg.

## **Planul de securitate portuară**

### **I. Cerințe privind planul de securitate portuară**

1. Planul de securitate portuară stabilește regimul de securitate a unui port. Acesta se bazează pe concluziile evaluării securității portuare.

2. Planul stabilește în mod clar măsuri detaliate. Acesta conține un mecanism de control care permite, atunci când este necesar, luarea de măsuri corective corespunzătoare.

3. Planul de securitate portuară are la bază următoarele aspecte generale:

1) definirea tuturor zonelor relevante pentru securitatea portuară. În funcție de evaluarea securității portuare, măsurile, procedurile și acțiunile pot varia de la o subzonă la alta. Într-adevăr, unele subzone pot necesita măsuri preventive mai severe decât altele. O atenție specială se acordă interfețelor dintre subzone, identificate în evaluarea securității portuare;

2) asigurarea coordonării dintre măsurile de securitate pentru zone cu caracteristici de securitate diferite;

3) furnizarea, atunci când este necesar, de măsuri diferite, în funcție de diferențele secțiunii ale portului, de nivelurile de securitate variabile și de informațiile specifice;

4) identificarea unei structuri organizatorice care să susțină consolidarea securității portuare.

4. în baza aspectelor, prevăzute la pct. 3, planul de securitate portuară atribuie sarcini și specifică planuri de lucru în următoarele domenii:

1) cerințe de acces. Pentru anumite zone, cerințele intră în vigoare numai în cazul în care nivelurile de securitate depășesc pragurile minime. Toate cerințele și pragurile sunt incluse exhaustiv în planul de securitate portuară;

2) cerințe referitoare la controlul actelor de identitate, al bagajelor și al mărfurilor. Aceste cerințe se pot aplica sau nu la subzone; cerințele se pot aplica integral sau parțial la diferite subzone. Persoanele care intră sau se află într-o subzonă pot face obiectul unui control. Planul de securitate portuară va răspunde în mod corespunzător concluziilor evaluării securității portuare, care reprezintă instrumentul prin care vor fi identificate cerințele de securitate pentru fiecare subzonă și la fiecare nivel de securitate. În cazul în care se utilizează, din motive de securitate portuară, cărți de identitate speciale, se stabilesc proceduri exacte pentru emiterea, controlul utilizării și restituirea acestor documente. Aceste proceduri iau în considerare specificul anumitor grupuri de utilizatori ai porturilor, prevăzând măsuri speciale pentru limitarea impactului negativ al cerințelor privind controlul accesului. Categoriile includ cel puțin personalul navigant, funcționarii din cadrul autorităților publice, persoanele care lucrează cu regularitate în port sau vizitează portul cu regularitate, rezidenții care locuiesc în port și persoanele care lucrează sau vizitează ocazional portul;

3) legătura cu autoritățile de control al mărfurilor, al bagajelor și al pasagerilor. Atunci când este necesar, planul prevede legătura dintre sistemul de informații și cel de control ale acestor autorități, inclusiv eventuale sisteme de control al securității înainte de sosire;

4) proceduri și măsuri de manipulare a mărfurilor, bagajelor, combustibililor de la nave, proviziilor sau persoanelor suspecte, inclusiv identificarea unei zone de securitate, precum și pentru alte aspecte îngrijorătoare din punctul de vedere al securității și încălcări ale securității portuare;

5) cerințe de monitorizare pentru subzone sau activități din cadrul subzonelor. Atât necesitatea găsirii de soluții tehnice, cât și soluțiile ca atare rezultă din evaluarea securității portuare;

6) semnalizare - zonele cu cerințe privind accesul și/sau controlul vor fi semnalizate în mod corespunzător. Cerințele de control și acces vor lua în considerare în mod corespunzător toate legile și practicile relevante în vigoare. Monitorizarea activităților se va indica în mod corespunzător în cazul în care legislația internă cuprinde dispoziții în acest sens;

7) comunicare și control de securitate. Toate informațiile relevante pentru securitate se comunică în mod corespunzător în funcție de normele de control de securitate incluse în plan. Având în vedere sensibilitatea anumitor informații, comunicarea se face conform principiului necesității de a cunoaște, dar include, atunci când este necesar, proceduri pentru comunicatele adresate publicului



larg. Standardele de control de securitate fac parte din plan și sunt destinate să protejeze informațiile sensibile din punctul de vedere al securității împotriva divulgării neautorizate;

8) raportarea atentatelor la adresa securității. În vederea asigurării unui răspuns rapid, planul de securitate portuară va trasa cerințele exacte de raportare către agentul de securitate portuară și/sau către autoritatea de securitate portuară a tuturor atentatelor la adresa securității;

9) integrarea altor planuri sau activități preventive. Planul abordează în mod clar integrarea altor activități preventive și de control existente în port;

10) integrarea altor planuri de răspuns și/sau includerea anumitor măsuri, proceduri și acțiuni specifice de răspuns. Planul descrie detaliat interacțiunea și coordonarea cu alte planuri de răspuns și de urgență. Conflictele și deficiențele se rezolvă după caz;

11) cerințele de formare și exerciții;

12) organizarea practică a securității portuare și procedurile de lucru. Planul de securitate portuară descrie în detaliu organizarea securității portuare, diviziunea sarcinilor și procedurile de lucru. De asemenea, el va descrie în detaliu coordonarea cu agenții de securitate ai instalațiilor portuare și ai navelor, după caz.

13) procedurile pentru adaptarea și actualizarea planului de securitate portuară.

### **Cerințe pentru exercițiile pregătirii de bază în domeniul securității**

**1.** Tipurile de exerciții de pregătire presupune participarea agenților de securitate ai instalațiilor portuare, în colaborare cu Agenția Navală, cu agenții de securitate ai armatorilor sau cu agenții de securitate ai navelor, în cazul în care aceștia sunt disponibili, se desfășoară cel puțin o dată la fiecare an calendaristic, fără ca intervalul dintre două exerciții de pregătire să depășească 18 luni.

**2.** Cererile de participare al agenților de securitate ai armatorilor sau a agenților de securitate ai navelor la exercițiile de pregătire în comun se fac luându-se în considerare implicațiile cu privire la securitate și muncă pentru navă.

**3.** Aceste exerciții de formare testează comunicațiile, coordonarea, disponibilitatea resurselor, intervenția și:

- 1) sunt efectuate la scară naturală sau în condiții reale;
- 2) constau dintr-o simulare teoretică sau seminar; sau
- 3) sunt combinate cu alte exerciții organizate, cum ar fi exerciții de intervenție de urgență sau exercițiile altor autorități portuare.

### **Condiții stabilite pentru organizațiile de securitate competente**

**1.** O organizație de securitate se consideră o organizație de securitate competentă și este în drept să efectueze sarcinile prevăzute în Regulament dacă demonstrează că este capabilă și are:

- 1) expertiza în aspectele relevante ale securității portuare;
- 2) cunoștințe în domeniu operațiunilor portuare, inclusiv cunoștințe de proiectare portuară și construcție;
- 3) cunoștințe ale altor operațiuni relevante pentru securitate care ar putea afecta securitatea portuară;
- 4) capacitatea de a evalua riscurile de securitate portuară probabile;
- 5) abilitatea de a menține și îmbunătăți cunoștințele specializate ale personalului său în domeniul securității portuare;
- 6) abilitatea de a monitoriza capacitatea personalului de a prezenta încredere în permanență;
- 7) abilitatea de a menține măsuri corespunzătoare pentru a evita divulgarea neautorizată sau accesul la materiale sensibile din punctul de vedere al securității;
- 8) cunoașterea legislației și a cerințelor de securitate naționale și internaționale relevante;
- 9) cunoașterea amenințărilor actuale la adresa securității și a modelelor acestora;
- 10) abilitatea de a recunoaște și depista arme, substanțe și dispozitive periculoase;
- 11) abilitatea de a recunoaște, fără discriminare, caracteristicile și modelul comportamental al persoanelor susceptibile de a amenința securitatea portuară;
- 12) cunoașterea tehnicilor utilizate pentru eludarea măsurilor de securitate;
- 13) cunoașterea echipamentelor și sistemelor de securitate și supraveghere și a limitelor operaționale ale acestora.

**2.** O organizație de securitate competentă care a efectuat o evaluare a securității portuare sau o revizuire a unei asemenea evaluări pentru un port nu poate întocmi sau revizui planul de securitate portuară pentru același port.

## REGULAMENT

### cu privire la consolidarea securității navelor și a instalațiilor portuare

Prezentul Regulament transpune Regulamentul(CE) 725/2004 al Parlamentului European și a Consiliului din 31 martie 2004 privind consolidarea securității navelor și a instalațiilor portuare (Text cu relevanță SEE), publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L129/6, așa cum a fost modificată prin Decizia Comisiei din 23 ianuarie 2009, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 29/53 și Regulamentul (CE) nr.219/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 martie 2009, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L87/109.

### I. DISPOZIȚII GENERALE, NOȚIUNI

1. Regulamentul cu privire la consolidarea securității navelor și a instalațiilor portuare (în continuare - Regulament) instituie și pune în aplicare măsurile de consolidare a securității navelor utilizate în comerțul internațional și a instalațiilor portuare aferente acestora, în fața amenințărilor reprezentate de actele ilegale intenționate.

2. În sensul prezentului Regulament noțiunile utilizate semnifică următoarele:

*act ilegal intenționat* - un act intenționat care, dată fiind natura sa sau contextul în care se produce, poate aduce atingere navelor utilizate atât în traficul maritim internațional, cât și în cel național, precum și pasagerilor ori încărcăturii acestora și instalațiilor portuare aferente.

*autoritate competentă pentru securitatea maritimă* - autoritatea desemnată de către un stat pentru a coordona, pune în aplicare și supraveghea aplicarea măsurilor de securitate prevăzute de prezentul regulament cu privire la nave și/sau la una sau mai multe instalații portuare. Competențele acestei autorități pot varia, în funcție de sarcinile care îi sunt atribuite;

*Cod ISPS* - Codul internațional pentru securitatea navelor și a instalațiilor portuare al Organizației Maritime Internaționale (în continuare - OMI), în versiunea sa actualizată;

*instalație portuară* - o locație în care are loc interfața navă/port; aceasta include zone precum locurile de ancorare, danele de așteptare și zonele de abordare a acestora dinspre mare, după caz;

*interfață navă/port* - interacțiunile care au loc atunci când o navă este afectată în mod direct și imediat de activități care implică circulația persoanelor, a mărfurilor sau furnizarea de servicii portuare înspre sau dinspre navă;

*măsuri speciale de consolidare a securității maritime prevăzute de Convenția SOLAS* – modificările care inserează un nou capitol XI-2 în anexa la Convenția SOLAS a OMI, prevăzute în Regulamentul cu privire la măsurile speciale de consolidare a securității maritime;

*nivel 1 de securitate* - nivelul pentru care trebuie menținute în permanență măsuri minime de securitate adecvate;

*nivel 2 de securitate* - nivelul pentru care trebuie menținute măsuri de securitate suplimentare adecvate pentru o anumită perioadă, ca urmare a creșterii riscului apariției unui incident de securitate;

*nivel 3 de securitate* - nivelul pentru care trebuie menținute măsuri de securitate suplimentare specifice pentru o perioadă limitată în care un incident de securitate este probabil sau iminent, deși poate să nu fie neapărat posibilă identificarea țintei precise.

*partea A din Codul ISPS* - preambulul și cerințele obligatorii care alcătuiesc partea A din Codul ISPS, privind dispozițiile capitolului XI-2 din anexa la Convenția SOLAS, în versiunea sa actualizată;

*partea B din Codul ISPS* - recomandările care alcătuiesc partea B din Codul ISPS, privind dispozițiile capitolului XI-2 din anexa la Convenția SOLAS, modificată, și ale părții A din Codul ISPS, în versiunea sa actualizată;

*punct de contact pentru securitatea maritimă* - autoritate desemnată de către fiecare stat pentru a servi drept punct de contact pentru celelalte state membre pentru punerea în aplicare, urmărirea și furnizarea de informații privind aplicarea măsurilor de securitate maritimă prevăzute de prezentul regulament;

*securitate maritimă* - combinarea măsurilor preventive menite să protejeze transportul maritim și instalațiile portuare în fața amenințării reprezentate de actele ilegale intenționate;

*serviciu regulat* - o serie de traversări pe apă organizate de așa manieră încât să asigure legătura între două sau mai multe instalații portuare:

1) fie în conformitate cu un orar public;

2) fie cu o asemenea regularitate sau frecvență încât să constituie o serie sistematică identificabilă;

*trafic maritim internațional* - orice legătură pe mare efectuată de o navă între o instalație portuară a unui stat și o instalație portuară situată în afara aceluia stat sau invers;

## **II. MĂSURI ȘI DOMENIU DE APLICARE**

3. Fără a aduce atingere dispozițiilor punctului 15.4 din partea A din Codul ISPS, revizuirea periodică a evaluărilor securității instalațiilor portuare, prevăzută la punctul 1.16 din partea B din Codul ISPS, se efectuează cel târziu în termen de cinci ani de la efectuarea evaluărilor sau de la ultima revizie a acestora, luând în considerare cerințele prevăzute în Cap. I din anexa nr. 1.

4. Regulamentul nu se aplică:

1) navelor de război și navelor de transport trupe;

2) navelor de marfă cu un tonaj brut mai mic de 500;

3) navelor care nu sunt propulsate prin mijloace mecanice;

4) navelor din lemn construite primitive;

5) navelor de pescuit sau navelor care nu sunt angajate în activități comerciale.

5. La aprobarea planurilor de securitate ale navelor și a planurilor de securitate ale instalațiilor portuare se iau în considerare cerințele prevăzute din anexa nr. 2.

6. Planurile respective conțin dispoziții adecvate pentru a garanta că securitatea navelor nu este compromisă de o altă navă, de o interfață navă/port sau de o activitate desfășurată între nave care implică nave care nu fac obiectul prezentului Regulament.

## **III. COMUNICARE INFORMAȚIILOR**

7. Agenția Navală comunică OMI și statelor interesate:

1) informațiile cu privire la măsurile speciale de consolidare a securității maritime prevăzute de Convenția SOLAS;

2) datele de contact ale persoanelor menționate la punctul 4.16 din partea B al Codului ISPS, precum și informațiile prevăzute la punctul 4.41 din partea B din Codul ISPS, în cazul expulzării unei nave dintr-un port sau în cazul în care i se refuză intrarea.

## **IV. FURNIZAREA DE INFORMAȚII ÎN MATERIE DE SECURITATE ÎNAINTEA INTRĂRII ÎN PORT**

8. În cazul în care o navă care face obiectul cerințelor măsurilor speciale de consolidare a securității maritime prevăzute de Convenția SOLAS și de Codul ISPS își anunță intenția de a intra în port, Agenția Navală solicită furnizarea informațiilor prevăzute la punctul 2.1 din regula 9 (nave care intenționează să intre într-un port al altui guvern contractant) privind măsurile speciale de consolidare a securității maritime din Convenția SOLAS. Agenția Navală analizează, dacă este necesar, informațiile furnizate și aplică, după caz, procedura prevăzută la punctul 2 din regula SOLAS menționată.

9. Informațiile menționate la pct. 8 se furnizează:

1) cu cel puțin 24 de ore înainte, sau

2) cel târziu în momentul în care nava iese din portul anterior, în cazul în care durata călătoriei este mai mică de 24 de ore,

3) în cazul în care portul de escală este necunoscut sau în cazul în care acesta este schimbat în cursul călătoriei, odată ce se stabilește care este portul de escală.

**10.** În cazul în care o navă este implicată într-un incident de securitate, astfel cum este definit în Regulamentul cu privire la măsurile speciale de consolidare a securității maritime, se întocmește un raport cu privire la procedura utilizată. Raportul se păstrează pe o perioadă de trei ani.

#### **V. EXCEPTAREA DE LA OBLIGAȚIA DE FURNIZARE A INFORMAȚIEI ÎN MATERIE DE SECURITATE ÎNAINTEA INTRĂRII ÎN PORT**

**11.** Sunt exceptate serviciile regulate de transport efectuate între instalații portuare situate pe teritoriul Republicii Moldova de la obligativitatea îndeplinirii cerinței prevăzute la pct. 9, în cazul în care sunt îndeplinite următoarele condiții:

1) armatorul care operează serviciile regulate menționate anterior alcătuiește și actualizează o listă a navelor în cauză și o trimite autorității pentru securitate maritimă competente a portului respectiv;

2) pentru fiecare călătorie efectuată, informațiile prevăzute la punctul 2.1 din regula 9 privind măsurile speciale de consolidare a securității maritime din Convenția SOLAS sunt puse la dispoziția autorității competente pentru securitate maritimă, la cererea acesteia. Armatorul instituie un sistem intern care să garanteze că informațiile respective pot fi transmise autorității competente pentru securitate maritimă, la cererea acesteia, fără întârziere, 24 de ore din 24.

#### **VI. CONTROALE DE SECURITATE ÎN PORT**

**12.** Verificarea certificatului, astfel cum este aceasta definită la punctul 1.1 din regula 9 (controlul navelor în port) privind măsurile speciale de consolidare a securității maritime din Convenția SOLAS, se efectuează în port de către inspectorii Agenției Navale.

**13.** În cazul în care inspectorul care efectuează verificarea certificatului prevăzut la pct. 12 are motive întemeiate să considere că nava nu îndeplinește cerințele specificate prevăzute de Regulamentul cu privire la măsurile speciale de consolidare a securității maritime sau de Codul ISPS, dar nu face parte dintr-o autoritate care, este însărcinată cu aplicarea măsurilor prevăzute la punctele 1.2 și 1.3 din regula 9 privind măsurile speciale de consolidare a securității maritime din Convenția SOLAS, anunță imediat Agenția Navală cu privire la acesta.

## **Evaluarea securității instalațiilor portuare și navelor**

### **I. Cerințe privind evaluarea securității instalației portuare**

**1.** Evaluarea securității instalației portuare se referă la următoarele elemente dintr-o instalație portuară:

- 1) securitatea fizică;
- 2) integritatea structurală;
- 3) sistemele de protecție individuală;
- 4) proceduri generale;
- 5) sistemele de radio și telecomunicații, inclusiv sistemele și rețelele informatice;
- 6) infrastructura transporturilor pertinente;
- 7) servicii colective;
- 8) alte zone care, în cazul în care sunt avariate sau sunt utilizate pentru observații ilegale, prezintă un risc pentru persoane, bunuri sau pentru operațiunile din interiorul instalației portuare.

**2.** Persoanele care participă la efectuarea unei evaluări a securității instalației portuare obțin asistență din partea experților în ceea ce privește:

- 1) cunoașterea amenințărilor curente la adresa securității și a diferitelor forme ale acestora;
- 2) detectarea și identificarea armelor, a substanțelor și dispozitivelor periculoase
- 3) identificarea nediscriminatorie a caracteristicilor și a comportamentului persoanelor care pot amenința securitatea;
- 4) tehnici utilizate pentru a încălca măsurile de securitate;
- 5) metodele utilizate pentru a produce un incident de securitate;
- 6) efectele explozibililor asupra structurilor și serviciilor instalației portuare;
- 7) securitatea instalației portuare;
- 8) practicile comerciale portuare;
- 9) planificarea de urgență, pregătirea pentru situațiile de urgență și măsurile care urmează să fie luate pentru a face față;
- 10) măsurile de securitate fizică, de exemplu împrejmuirile;
- 11) sistemele de radio și telecomunicații, inclusiv sistemele și rețelele informatice;
- 12) transport și construcții civile;
- 13) operațiunile navelor și porturilor.

### **II. Cerințe privind evaluarea securității navei**

**3.** Evaluarea securității navei are se referă la următoarele elemente de la bordul navei sau din navă:

- 1) securitatea fizică;
- 2) integritatea structurală;
- 3) sistemele de protecție individuală;
- 4) procedurile generale;
- 5) sistemele de radio și telecomunicații, inclusiv sistemele și rețelele informatice;
- 6) alte zone care, în cazul în care sunt avariate sau sunt utilizate pentru observații ilegale, prezintă un risc pentru persoane, bunuri sau pentru operațiile de la bordul navei sau din interiorul instalației portuare.

**4.** Persoanele care participă la efectuarea unei evaluări a securității navei obțin asistență din partea experților în ceea ce privește:

- 1) cunoașterea amenințărilor existente la adresa securității și a diferitelor forme ale acestora;
- 2) detectarea și identificarea armelor, a substanțelor și dispozitivelor periculoase;
- 3) identificarea, fără discriminare, a caracteristicilor și a comportamentului persoanelor care pot amenința securitatea;
- 4) tehnici utilizate pentru a încălca măsurile de securitate;
- 5) metodele utilizate pentru a produce un incident de securitate;

- 6) efectele explozibililor asupra structurilor și echipamentului navei;
- 7) securitatea navei;
- 8) practicile comerciale privind interfața navă/port;
- 9) planificarea de urgență, pregătirea pentru cazurile de urgență și măsurile care trebuie luate pentru a face față;
- 10) securitatea fizică;
- 11) sistemele de radio și telecomunicații, inclusiv sistemele și rețelele informatice;
- 12) ingineria navală;
- 13) operațiile navelor și porturilor.

**7.** Agentul de securitate al armatorului obține și înregistrează informațiile necesare pentru a efectua o evaluare, în special în ceea ce privește:

- 1) planul general al navei;
- 2) amplasarea zonelor în care accesul ar trebui să fie restricționat, cum ar fi puntea de comandă, sălile mașinilor de categoria A și alte stații de control, astfel cum sunt acestea definite în capitolul II-2 etc.;
- 3) amplasarea și funcțiile fiecărui punct de acces efectiv sau potențial pe navă;
- 4) modificările mării care pot avea impact asupra vulnerabilității sau securității navei;
- 5) spațiile destinate încărcăturii și aranjamentele în materie de arimare;
- 6) locurile în care se depozitează proviziile de bord și echipamentul de întreținere esențial;
- 7) locurile în care se depozitează bagajele neînsoțite;
- 8) echipamentul de urgență și de rezervă disponibil pentru a asigura serviciile esențiale;
- 9) numărul membrilor personalului navei, orice sarcină existentă privind securitatea și practicile armatorilor privind formarea care sunt în vigoare;
- 10) echipamentele de securitate și de siguranță existente pentru protecția pasagerilor și a personalului navei;
- 11) traseele de salvare și de evacuare, precum și stațiile de adunare care trebuie menținute pentru a garanta evacuarea de urgență a navei în mod ordonat și în deplină siguranță;
- 12) acordurile în vigoare cu societăți private care furnizează servicii de securitate navă/apă;
- 13) măsurile și procedurile privind securitatea în vigoare, inclusiv procedurile de inspecție și de control, sistemele de identificare, echipamentele de supraveghere și de monitorizare, documentele de identificare a personalului și sistemele de comunicare, de alarmă, de iluminare, de control al accesului și alte sisteme adecvate.

**5.** Evaluarea securității navei permite examinarea fiecărui punct de acces identificat, inclusiv a punților descoperite, și să evalueze în ce măsură ar putea fi acestea utilizate de către persoane care doresc să încalce măsurile de securitate, fie că e vorba de persoane care au drept de acces, fie de persoane neautorizate.

**6.** Evaluarea securității navei conține analizează dacă măsurile și principiile de securitate, precum și procedurile și operațiunile instituite atât într-o situație normală, cât și de urgență continuă să fie pertinente și să stabilească principiile de securitate privind în special:

- 1) zonele în care accesul este restricționat;
- 2) procedurile necesare pentru a face față unui incendiu sau altei situații de urgență;
- 3) gradul de supraveghere a personalului navei, a pasagerilor, a vizitatorilor, a furnizorilor, a tehnicienilor însărcinați cu efectuarea reparațiilor, a docherilor etc.;
- 4) frecvența și eficiența patrulilor de securitate;
- 5) sistemele de control al accesului, inclusiv sistemele de identificare;
- 6) sistemele și procedurile de comunicații de securitate;
- 7) ușile, barierele și luminile de securitate;
- 8) echipamentele și sistemele de securitate și de supraveghere, în cazul în care există.

**7.** Evaluarea securității navei ia în considerare persoanele, activitățile, serviciile și operațiunile care este important să fie protejate. Acestea includ:

- 1) personalul navei;
- 2) pasagerii, vizitatorii, furnizorii, tehnicienii însărcinați cu efectuarea reparațiilor, personalul instalației portuare etc.;
- 3) capacitatea de a asigura securitatea navigației, luând măsurile de urgență necesare;



- 4) încărcătura, în special mărfurile periculoase și substanțele de risc;
- 5) proviziile de bord;
- 6) echipamentele și sistemele de comunicații de securitate ale navei, după caz;
- 7) echipamentele și sistemele de securitate și de supraveghere ale navei, după caz.

**8.** Evaluarea securității navei ia în considerare toate amenințările posibile care ar putea include următoarele tipuri de incidente de securitate:

- 1) avarierea navei sau a unei instalații portuare sau distrugerea navei sau a unei instalații portuare, de exemplu prin dispozitive explozive, incendiere premeditată, sabotaj sau vandalism;
- 2) deturnarea sau capturarea navei sau a persoanelor aflate la bord;
- 3) manipularea frauduloasă a încărcăturii, a sistemelor sau a echipamentului esențial al navei sau a proviziilor de bord;
- 4) accesul sau utilizarea neautorizată, inclusiv prezența pasagerilor clandestini;
- 5) contrabanda cu arme sau cu echipamente, inclusiv cu arme de distrugere în masă;
- 6) utilizarea navei pentru transportul persoanelor care intenționează să provoace un incident de securitate și/sau a echipamentului lor;
- 7) utilizarea navei însăși ca armă sau ca mijloc de producere de avarii sau de distrugeri;
- 8) atacuri dinspre larg atunci când nava este acostată sau ancorată;
- 9) atacuri ale navei aflate în larg.

**9.** Evaluarea securității navei ia în considerare toate punctele vulnerabile posibile, în special:

- 1) conflicte între măsurile de securitate și măsurile de siguranță;
- 2) conflicte între sarcinile de la bordul navei și cele în materie de securitate repartizate;
- 3) sarcinile privind cartul, numărul membrilor personalului navei, având în vedere implicațiile acestora privind oboseala echipajului, vigilența și performanța;
- 4) orice deficiență identificată în materie de formare;
- 5) orice echipament și sistem de securitate, inclusiv sistemele de comunicații.

## **Planul de securitate al instalației portuare și al navei**

### **I. Cerințe minime privind planul de securitate al instalației portuare**

**1.** Planul de securitate al instalației portuare ( în continuare PFSP) este elaborat cu respectarea următoarelor cerințe:

- 1) descrie în detaliu organizația de securitate a instalației portuare;
- 2) descrie în detaliu legăturile acestei organizații cu autoritățile competente pertinente și cu sistemele de comunicații necesare pentru a asigura în permanență funcționarea eficientă a acestei organizații, precum și legăturile ei, în special cu navele din port;
- 3) descrie în detaliu măsurile de bază de la nivelul de securitate 1, atât operaționale, cât și fizice, care vor fi instituite;
- 4) descrie în detaliu măsurile de securitate suplimentare care vor permite instalației portuare să treacă fără întârziere la nivelul de securitate 2 și, după caz, la nivelul de securitate 3;
- 5) conține proceduri privind revizuirea regulată sau auditul PFSP și modificarea acestuia ca urmare a experienței sau a schimbării circumstanțelor;
- 6) descrie procedurile de notificare a punctelor de contact;

**2.** Elaborarea unui PFSP se bazează pe o evaluare aprofundată a tuturor chestiunilor privind securitatea instalației portuare și în special pe o apreciere aprofundată a caracteristicilor fizice și operaționale ale fiecărei instalații portuare.

**3.** PFSP se aprobă de Agenția Navală.

**4.** Măsurile de securitate prevăzute în PFSP sunt instituite într-un interval de timp rezonabil după aprobare și indică data la care va fi instituită fiecare măsură. În cazul în care instituirea acestor măsuri riscă să fie întârziată, se avizează Agenția Navală pentru a fi analizat acest aspect și pentru a decide adoptarea altor măsuri de securitate temporare satisfăcătoare care să asigure un grad de securitate echivalent în perioada de tranziție.

**5.** PFSP indică următoarele elemente cu privire la toate nivelurile de securitate:

- 1) rolul și structura organizației de securitate a instalației portuare;
- 2) sarcinile și responsabilitățile întregului personal al instalației portuare care are un rol privind securitatea și formarea pe care trebuie să o fi primit, precum și măsurile necesare pentru a permite evaluarea eficienței fiecărui membru al personalului;
- 3) legăturile organizației de securitate a instalației portuare cu alte autorități cu responsabilități în materie de securitate;
- 4) sistemele de comunicații prevăzute pentru a asigura o comunicare eficientă și continuă între personalul de securitate al instalației portuare, navele din port și, după caz, cu autoritățile naționale sau locale cu responsabilități în materie de securitate;
- 5) procedurile sau măsurile de prevenire necesare menținerii în permanență a acestor comunicații continue;
- 6) procedurile și practicile de protejare a informațiilor confidențiale privind securitatea, deținute pe hârtie sau în format electronic;
- 7) procedurile necesare pentru a evalua dacă măsurile și procedurile de securitate și echipamentul de securitate, inclusiv procedurile care permit identificarea și remedierea deficiențelor sau a proastei funcționări a echipamentului, sunt în continuare eficiente;
- 8) procedurile de urmat care să garanteze înaintarea și evaluarea rapoartelor privind posibila nerespectare a măsurilor de securitate sau a chestiunilor legate de securitate;
- 9) procedurile privind manipularea încărcăturii;
- 10) procedurile privind livrarea proviziilor de bord;
- 11) procedurile care permit inventarierea și actualizarea inventarului mărfurilor periculoase și a substanțelor care pot deveni periculoase din instalația portuare, inclusiv amplasarea acestora;

12) procedurile care permit acordarea de asistență, la cerere, agenților de securitate ai navei pentru a confirma identitatea celor care doresc să urce la bord;

13) procedurile care permit facilitarea coborârii pe țărm a personalului navei și a schimbărilor de personal, precum și accesul vizitatorilor pe navă, inclusiv al reprezentanților organismelor însărcinate cu confortul și condițiile de viață ale navigatorilor.

### **III. Cerințe minime privind planul de securitate al navei**

#### **6. Un plan de securitate al navei:**

1) descrie în detaliu organigrama măsurilor de securitate prevăzute pentru navă;

2) descrie în detaliu relațiile navei cu armatorul, cu instalațiile portuare, cu alte nave și cu autoritățile competente care au responsabilități în materie de securitate;

3) descrie în detaliu sistemele de comunicații care permit asigurarea în permanență a unor comunicații eficiente la bordul navei și între navă și exterior, inclusiv instalațiile portuare;

4) descrie în detaliu măsurile de securitate de bază, atât operaționale, cât și fizice, pentru nivelul de securitate 1, care trebuie să fie întotdeauna aplicate;

5) descrie în detaliu măsurile de securitate suplimentare care îi vor permite navei să treacă fără întârziere la nivelul de securitate 2 și, după caz, la nivelul de securitate 3;

6) prevede proceduri privind revizuirea regulată sau auditul SSP și modificarea acestuia, ținând seama de experiență sau de modificarea condițiilor;

**7. O evaluare a navei, sau o revizuire a unei asemenea evaluări, nu poate fi efectuată de aceeași organizație care întocmește, sau revizuieste planul de securitate la aceleași navă.**

## REGULAMENT

cu privire la măsurile speciale de consolidare a securității maritime

### I. DISPOZIȚII GENERALE, NOȚIUNI, DOMENIU DE APLICARE

1. Regulamentul cu privire la măsurile speciale de consolidare a securității maritime (în continuare - Regulament) are drept obiectiv punerea uniformă în aplicare a măsurilor de securitate convenite la nivel internațional.

2. În sensul Regulamentului, cu excepția cazului în care se prevede în mod expres altfel noțiunile utilizate semnifică următoarele:

*activitate între nave* - orice activitate care nu depinde de o instalație portuară și care implică un transfer de mărfuri sau de persoane de la o navă la alta.

*ambarcațiune de mare viteză* - o ambarcațiune astfel cum este definită la regula X/1.2 din Convenția internațională din 1974 privind siguranța vieții pe mare (în continuare - Convenția SOLAS);

*armator* - astfel cum este definit în Codul navigației maritime comerciale, aprobat prin Legea nr. 599/1999;

*autoritate desemnată* - organismul (sau organismele) sau administrația (sau administrațiile) însărcinată(însărcinate) de către guvernul contractant cu punerea în aplicare a dispozițiilor Capitolului XI-2 din Convenția SOLAS, în ceea ce privește securitatea instalațiilor portuare și a interfeței navă/port, din punctul de vedere al instalației portuare.

*Cod internațional pentru securitatea navelor și a instalațiilor portuare (în continuare Cod ISPS)* - Codul internațional pentru securitatea navelor și a instalațiilor portuare care cuprinde o parte A (ale cărei dispoziții sunt obligatorii) și o parte B (ale cărei dispoziții reprezintă recomandări), astfel cum a fost adoptat la 12 decembrie 2002 prin rezoluția nr. 2 a Conferinței guvernelor contractante la Convenția SOLAS și astfel cum va putea fi modificat de către Organizația Maritimă Internațională (în continuare - OMI), cu următoarele condiții:

1) modificările la partea A din Cod să fie adoptate, să intre în vigoare și să producă efecte în conformitate cu articolul VIII din Convenția SOLAS privind procedurile de modificare aplicabile anexei, cu excepția capitolului 1;

2) modificările la partea B din Cod să fie adoptate de către comitetul privind siguranța maritimă în conformitate cu regulamentul său de procedură.

*declarație de securitate* - un acord încheiat între o navă și o instalație portuară sau cu o navă cu care are interfață, în care se specifică măsurile de securitate pe care le va pune în aplicare fiecare parte.

*incident de securitate* - orice act suspect sau orice circumstanță suspectă care amenință securitatea unei nave, inclusiv a unui utilaj mobil de foraj în larg și a unei ambarcațiuni de mare viteză, sau a unei instalații portuare sau a unei interfețe navă/port sau a unei activități între nave.

*instalație portuară* - un amplasament, astfel cum este stabilit de către guvernul contractant sau de către autoritatea desemnată, în care are loc interfața navă/port. Aceasta include zone precum locul de ancorare, danele de așteptare și zonele de abordare dinspre mare, după caz.

*interfață navă/port* - interacțiunile care au loc atunci când o navă este în mod direct și imediat afectată de activitățile care implică circulația persoanelor, a mărfurilor sau furnizarea de servicii portuare înspre sau dinspre navă.

*nivel de securitate* - calificarea gradului de risc de producere a unui incident sau a unei tentative de incident de securitate.

*organism de securitate* - înseamnă un organism care are expertiza adecvată în materie de securitate și un nivel adecvat de cunoștințe despre operațiunile desfășurate de nave și despre operațiunile portuare, care este autorizată să efectueze o activitate de evaluare, de control, de aprobare sau de certificare, conform cerințelor prezentului capitol sau ale părții A din Codul ISPS.

*petrolier* - un petrolier astfel cum este definit la regula II-1/2.12 din Convenția SOLAS;  
*tanc pentru produse chimice* - un tanc pentru produse chimice astfel cum este definit la regula VII/8.2 din Convenția SOLAS;  
*transportator de gaz* - un transportator de gaz astfel cum este definit la regula VII/11.2 din Convenția SOLAS;  
*utilaj mobil de foraj în larg* - un utilaj mobil de foraj în larg cu propulsie mecanică, astfel cum este definit la regula IX/1, care nu este staționar;  
*vrachier* - un vrachier astfel cum este definit la regula IX/1.6 din Convenția SOLAS;

**3.** Regulamentul se aplică:

1) următoarelor tipuri de nave care efectuează călătoriile internaționale:  
a) navele de pasageri, inclusiv ambarcațiunile de mare viteză pentru pasageri;  
b) nave de mărfuri, inclusiv ambarcațiunile de mare viteză, cu un tonaj brut egal sau mai mare de 500;

c) unitățile mobile de foraj în larg;

2) instalațiilor portuare care deservește astfel de nave care efectuează călătoriile internaționale.

**4.** Regulamentul nu se aplică navelor de război sau navelor de război auxiliare și nici altor tipuri de nave aflate în proprietatea sau în folosința unui guvern contractant și utilizate strict pentru servicii publice fără caracter comercial.

**5.** Nici o dispoziție din Regulament nu aduce atingere drepturilor sau obligațiilor pe care le au statele conform dreptului internațional.

**6.** Agenția Navală stabilește nivelul de securitate navelor, care arborează pavilionul Republicii Moldova și să se asigure că informațiile privind aceste niveluri sunt furnizate. În cazul în care se operează modificări, informațiile privind nivelele de securitate sunt actualizate atunci când circumstanțele o cer.

**7.** Agenția Navală stabilește niveluri de securitate și să se asigure că informațiile privind aceste niveluri sunt furnizate instalațiilor portuare, precum și navelor, înainte de intrarea acestora într-un port sau în timp ce se află într-un port situat pe teritoriul Republicii Moldova. În cazul în care se operează modificări, informațiile privind nivelele de securitate sunt actualizate atunci când circumstanțele o cer.

**8.** La stabilirea nivelului de securitate, Agenția Navală ia în considerare informațiile privind amenințările generale și specifice.

**9.** Nivelurile de securitate care se aplică navelor sau instalațiilor portuare sunt:

1) nivelul de securitate 1, nivelul la care nava sau instalația portuară funcționează normal;  
2) nivelul de securitate 2, nivelul care se aplică atât timp cât există un risc mare de incident de securitate;  
3) nivelul de securitate 3, nivelul care se aplică pe perioada cât riscul de incident de securitate este probabil sau iminent.

## **II. CERINȚE APLICABILE ARMATORII ȘI NAVELOR**

**10.** Armatorii îndeplinesc cerințele pertinente ale prezentului Regulament și ale părții A din Codul ISPS, luând în considerare și recomandările specificate în partea B din Codul ISPS.

**11.** Navele dispun de un plan de securitate aprobat și îndeplinesc cerințele pertinente ale prezentului Regulament și ale părții A din Codul ISPS, luând în considerare și recomandările specificate în partea B din Codul ISPS, iar respectarea acestor cerințe este verificată și atestată în conformitate cu dispozițiile părții A din Codul ISPS.

**12.** Înainte de intrarea în port sau în timpul staționării într-un port de pe teritoriul Republicii Moldova, o navă îndeplinește cerințele privind nivelul de securitate stabilit, în cazul în care acest nivel de securitate este mai mare decât cel stabilit pentru nava în cauză.

**13.** Navele, fără întârzieri nejustificate, iau măsurile necesare cu privire la creșterea nivelului de securitate.

**14.** În cazul în care o navă nu îndeplinește cerințele prezentului Regulament sau ale părții A din Codul ISPS sau în cazul în care nu poate îndeplini cerințele privind nivelul de securitate stabilit, nava notifică acest lucru Agenției Navale, înainte de a începe orice fel de activitate de interfață navă/port sau înainte de a intra în port, în funcție de evenimentul care are loc primul.

**15.** Armatorii se asigure că comandantul are la dispoziție la bordul navei informațiile care le permit inspectorilor să stabilească:

- 1) persoana însărcinată cu desemnarea membrilor echipajului sau a altor persoane angajate sau care lucrează la bordul navei, indiferent în ce calitate, în legătură cu activitățile navei în cauză;
- 2) persoana însărcinată să decidă utilizarea navei;
- 3) în cazul în care nava este utilizată în conformitate cu unul sau mai multe contracte de navlosire, care sunt părțile contractului sau contractelor.

### **III. SISTEMUL DE ALERTĂ DE SECURITATE AL NAVEI**

**16.** Navele sunt dotate cu un sistem de alertă de securitate al navei, după cum urmează:

- 1) navele construite la 1 iulie 2004 sau după această dată;
- 2) navele de pasageri, inclusiv ambarcațiunile de mare viteză pentru pasageri, construite înainte de 1 iulie 2004, cel târziu la prima verificare a instalației radio efectuată după 1 iulie 2004;
- 3) petrolierele, tancurile pentru produse chimice, transportatoarele de gaz, vrachierele și ambarcațiunile de mare viteză pentru marfă, care au un tonaj brut egal sau mai mare de 500, construite înainte de 1 iulie 2004, cel târziu la data primei verificări a instalației radio efectuată după 1 iulie 2004;
- 4) alte cargoboturi cu un tonaj brut egal sau mai mare de 500 și unități mobile de foraj în larg construite înainte de 1 iulie 2004, cel târziu la data primei verificări a instalației radio efectuată după 1 iulie 2006.

**17.** Atunci când este activat, sistemul de alertă de securitate al navei:

- 1) se declanșează și transmite o alertă de securitate navă-țărnm, care identifică nava și poziția acesteia și semnalizează faptul că securitatea navei este amenințată sau a fost compromisă;
- 2) nu transmite alerta de securitate altor nave;
- 3) nu declanșează alarma la bordul navei;
- 4) transmite alerta de securitate a navei până când aceasta este dezactivată și/sau armată din nou.

**18.** Sistemul de alertă de securitate al navei corespunde astfel, încât:

- 1) să fie activat de pe puntea de comandă și din cel puțin încă un loc;
- 2) să îndeplinească norme de funcționare care să nu fie inferioare celor adoptate de către OMI.

**19.** Comenzile de activare a sistemului de alertă de securitate al navei sunt concepute astfel, încât să prevină declanșarea neintenționată a alertei de securitate a navei.

**20.** Cerințele privind sistemul de alertă de securitate al navei pot fi îndeplinite prin utilizarea unei instalații radio care să îndeplinească cerințele Cap. IV din Convenția SOLAS, sub rezerva ca toate cerințele prezentului regulament să fie îndeplinite.

**21.** În cazul în care o Agenția Navală primește o notificare de alertă de securitate a navei, informează imediat statul(statele) în vecinătatea căruia(cărora) operează nava în cauză.

**22.** În cazul în care Agenția Navală primește o notificare cu privire la o alertă de securitate de la o navă care nu este autorizată să arboreze pavilionul Republicii Moldova, informează imediat autoritate desemnată din statul respectiv și, după caz, statul sau statele în vecinătatea cărora operează nava în cauză.

### **IV. AMENINȚĂRI LA ADRESA NAVELOR**

**23.** Agenția Navală este punctul de contact pentru securitate maritimă de la care navele pot solicita consiliere sau asistență și căruia îi pot semnala orice problemă de securitate pe care ar putea-o prezenta alte nave, mișcări sau comunicații.

**24.** Agenția Navală se asigură că informațiile privind nivelul de securitate sunt furnizate navelor care și-au comunicat intenția de a intra în porturile Republicii Moldova.

**25.** În cazul în care a fost identificat un risc de incident, Agenția Navală informează navele în cauză și armatorii respectivi cu privire la:

- 1) nivelul de securitate curent;
- 2) măsurile de securitate care ar trebui pusă în aplicare de către navele în cauză pentru a se proteja, în conformitate cu dispozițiile părții A din Codul ISPS;
- 3) măsurile de securitate aplicate, după caz.

## **V. PUTEREA DISCREȚIONARĂ A COMANDANTULUI ÎN MATERIE DE SECURITATE ȘI DE SIGURANȚĂ A NAVELOR**

**26.** Comandantul nu este supus de către armator, de navlositor sau de către orice altă persoană unor presiuni care să îl împiedice să ia sau să pună în aplicare decizii care, conform judecății sale profesionale, sunt necesare pentru menținerea securității și siguranței navei. Aceste decizii includ refuzul de a îmbarca persoane (cu excepția celor identificate ca fiind autorizate corespunzător de către un guvern contractant) sau efecte ale acestora și refuzul de a încărca mărfuri, inclusiv containere sau alte unități de transport închise.

**27.** În cazul în care, conform judecății profesionale a comandantului, în cursul operării navei apare un conflict între cerințele aplicabile navei în materie de securitate și de siguranță, comandantul îndeplinește cerințele necesare pentru menținerea securității navei. În astfel de cazuri, comandantul este în drept de a aplica măsuri de securitate temporare și informează imediat Administrația și, după caz, guvernul contractant în al cărui port este exploatată nava sau în care nava are intenția de a intra. Astfel de măsuri de securitate temporare adoptate în conformitate cu prezentul Regulament trebuie, pe cât posibil, să corespundă nivelului de securitate în vigoare. În cazul în care se identifică astfel de cazuri, Agenția Navală se asigură că astfel de conflicte sunt rezolvate și că posibilitatea ca acestea să se repete este redusă la maximum.

## **VI. MĂSURI DE CONTROL ȘI RESPECTAREA DISPOZIȚIILOR**

**28.** Controlul navelor în port:

1) Navele, indiferent de pavilion, care face obiectul Regulamentului este supusă unui control efectuat de către inspectori, atunci când se află într-un port situat pe teritoriul Republicii Moldova. Un astfel de control se limitează la verificare dacă există la bord un certificat internațional de securitate a navelor valabil sau un certificat internațional provizoriu de securitate a navelor valabil, emis conform dispozițiilor Codului ISPS (Certificat), care, în cazul în care este valabil, este acceptat, cu excepția cazurilor în care există motive întemeiate să se creadă că nava nu îndeplinește cerințele prezentului Regulament sau ale părții A din Codul ISPS;

2) În cazul în care există motive întemeiate sau în cazul în care nu se prezintă un certificat valabil când acesta este solicitat, pot fi impuse una sau mai multe din măsurile de control pentru nava respectivă prevăzute la sbp. 3). Măsurile impuse sunt proporționale, având în vedere recomandările din partea B din Codul ISPS.

3) Măsurile de control constau în inspectarea navei, întârzierea sau reținerea navei, restrângerea operațiunilor, inclusiv a deplasării în port, sau expulzarea navei din port. Astfel de măsuri de control includ, suplimentar sau alternativ, alte măsuri administrative sau corective de mai mică cuprindere.

**29.** Navele care intenționează să intre în port furnizează informații privind:

- 1) faptul că nava deține un Certificat valabil și numele autorității care a emis acest certificat;
- 2) nivelul de securitate curent al navei;
- 3) nivelul de securitate al navei în oricare port în care s-a aflat anterior și în care a desfășurat o activitate de interfață navă/port pe perioada specificată la pct. 31;
- 4) măsurile de securitate speciale sau suplimentare adoptate de navă în oricare port în care s-a aflat anterior în care a desfășurat o activitate de interfață navă/port pe perioada specificată la punctul 31;
- 5) respectarea procedurilor de securitate ale navei adecvate în timpul oricărei activități între nave desfășurate pe perioada specificată la pct. 31; sau
- 6) alte informații practice privind securitatea (cu excepția detaliilor privind planul de securitate al navei), ținând seama de recomandările prevăzute în partea B din Codul ISPS.

**30.** Nava căreia i se aplică dispozițiile prezentului Regulament, care intenționează să intre într-un port, furnizează informațiile enumerate la pct. 29. Comandantul poate refuza furnizarea unor astfel de informații, înțelegându-se că acest refuz poate determina refuzul primirii navei în port.

**31.** La bordul navei se păstrează un dosar cu informațiile prevăzute la pct. 29 pentru perioada corespunzătoare ultimelor 10 escale în instalații portuare.

**32.** În cazul în care, după primirea informațiilor prevăzute la pct. 29, inspectorii Agenției Navale au motive întemeiate să creadă că nava nu îndeplinește cerințele prezentului Regulament sau ale părții A din Codul ISPS, inspectorii respectivi încearcă să stabilească o comunicare cu și între navă și Agenția Navală, în vederea rectificării neconformității. În cazul în care o astfel de comunicare nu determină rectificarea neconformității sau în cazul în care funcționarii în cauză au în continuare motive întemeiate să creadă că nava nu îndeplinește cerințele prezentului capitol sau ale părții A din Codul ISPS, ei pot adopta, cu privire la nava respectivă, dispozițiile prevăzute la pct. 33. Astfel de dispoziții trebuie să fie proporționale, ținând seama de recomandările prevăzute în partea B din Codul ISPS.

**33.** Aceste dispoziții sunt următoarele:

- 1) obligația de rectificare a neconformității;
- 2) obligația impusă navei de a se deplasa la o locație specificată;
- 3) inspectarea navei, în cazul în care aceasta se află în apele teritoriale; sau
- 4) refuzul acordării permisiunii de a intra în port.

**34.** Înainte de a adopta o dispoziție, nava este informată cu privire la aceasta dispoziție. După ce face cunoștință cu aceste informații, comandantul este în drept să își schimbe intențiile și să decidă să nu mai intre în port. În acest caz, prezentul punct nu se aplică.

**35.** În cazul în care:

- 1) a fost impusă o măsură de control, alta decât o măsură administrativă sau de corecție de mai mică cuprindere, prevăzută la pct. 28 sbp. 3); sau
- 2) a fost adoptată oricare dintre dispozițiile prevăzute la pct. 30, inspectorul informează imediat Agenția Navală, în scris, specificând ce măsuri de control au fost impuse sau ce dispoziții au fost adoptate și motivele care au stat la baza acestora. Agenția Navală informează organismul de securitate care a emis certificatul pentru nava în cauză, precum și OMI, că au fost impuse astfel de măsuri sau că au fost adoptate astfel de dispoziții.

**36.** Atunci când unei nave i se refuză intrarea în port sau când nava este expulzată din port, Agenția Navală comunică datele pertinente autorităților statului următoarelor porturi de escală, în cazul în care acestea sunt cunoscute, precum și autorităților oricărui alt stat costier pertinent, ținând seama de liniile directe pe care trebuie să le elaboreze OMI, garantând caracterul confidențial și protecția informațiilor comunicate.

**37.** Datele prevăzute în pct. 36 conțin următoarele informații, în cazul în care acestea sunt cunoscute:

- 1) numele navei, pavilionul, numărul de identificare al navei, indicativul de apel, tipul și încărcătura navei;
- 2) motivul refuzării acordării dreptului de intrare sau al expulzării din port sau din zonele portului;
- 3) natura oricărei neconformități cu o măsură de securitate, după caz;
- 4) detalii cu privire la orice încercare de remediere a neconformității, după caz, inclusiv condițiile impuse navei pentru călătorie;
- 5) portul(porturile) de escală precedent(e) și următorul port de escală declarat;
- 6) ora plecării și ora prevăzută pentru sosirea în aceste porturi;
- 7) orice instrucțiuni date navei, de exemplu raportarea traseului său;
- 8) informații disponibile privind nivelul de securitate la care nava operează în mod curent;
- 9) informații privind eventuale comunicații între statele de port și Administrație;
- 10) punctul de contact în cadrul statului de port care stabilește raportul în scopul obținerii de informații suplimentare;
- 11) lista echipajului;
- 12) orice alte informații pertinente

**38.** Refuzul acordării permisiunii de a intra în port, în conformitate cu pct. 32 și 33, sau expulzarea din port, în conformitate cu pct. 28, nu se impun decât în cazul în care inspectorii au motive întemeiate să considere că nava constituie o amenințare imediată la adresa siguranței sau securității persoanelor sau navelor sau a altor bunuri și că nu există alte mijloace adecvate de înlăturare a acestei amenințări.



**39.** Măsurile de control prevăzute la pct. 28 srb. 3) și dispozițiile menționate la pct. 30 sunt impuse, în temeiul prezentului punct, doar până când neconformitatea care a dus la adoptarea măsurilor de control este rectificată într-un mod considerat satisfăcător, în corespundere cu măsurile propuse de navă sau de Agenția Navală, după caz.

**40.** În cazul în care se efectuează un control în potrivit pct. 28 sau se adoptă dispoziții în conformitate cu pct. 29 -31:

1) se depun eforturi pentru a evita ca nava să fie întârziată sau reținută în mod nejustificat. În cazul în care o navă a fost întârziată sau reținută în mod nejustificat în urma efectuării acestui control, nava are dreptul la compensări pentru pierderile sau prejudiciile suferite;

2) nu este împiedicat accesul necesar la navă în cazuri de urgență sau din motive umanitare sau în scopul asigurării securității.

## **VII. CERINȚE APLICABILE INSTALAȚIILOR PORTUARE**

**41.** Organul de administrare al portului sau operatorul instalației portuare se asigură că:

1) instalațiile portuare îndeplinesc cerințele pertinente din prezentul Regulament și din partea A din Codul ISPS, ținând seama de recomandările specificate în partea B din Codul ISPS.

2) se efectuează, se revizuiesc și se aprobă evaluări de securitate ale instalației portuare, în conformitate cu dispozițiile părții A din Codul ISPS;

3) se elaborează, se revizuiesc, se aprobă și se pun în aplicare planuri de securitate ale instalației portuare în conformitate cu dispozițiile părții A din Codul ISPS.

**42.** Faptul că o instalație portuară are un agent de securitate este comunicat OMI și agenților de securitate ai armatorului și ai navei. Informația privind agentul de securitate nu este publică, cu excepția faptului că există.

**43.** În cazul în care nivelul de securitate al navei este identic cu cel al instalației portuare, nu există nici o restricție pentru acceptarea navei să opereze la acea facilitate portuară

**44.** Un plan de securitate al unei instalații portuare include măsurile cu privire la diferite niveluri de securitate, în special în cazul în care se va cere prezentarea unei declarații de securitate, conform Anexei nr. 3.

**45.** Declarația de securitate se întocmește în trei exemplare, dintre care o copie va rămâne la agentul de securitate portuară, o copie la Căpitania portului și una la navă.

**46.** Declarația de securitate se păstrează pe o perioadă de 3 ani.

## **VIII. ARANJAMENTE ÎN MATERIE DE SECURITATE ECHIVALENTE**

**47.** Agenția Navală este în drept de a autoriza navelor, care arborează pavilionul Republicii Moldova, să pună în aplicare alte măsuri de securitate, echivalente celor prevăzute în prezentul Regulament sau în partea A din Codul ISPS, cu condiția ca aceste măsuri de securitate să fie cel puțin la fel de eficiente ca cele prevăzute în prezentul capitol sau în partea A din Codul ISPS.

**48.** La aplicarea dispozițiilor prezentului Regulament și ale părții A din Codul ISPS, Agenția Navală este în drept de a autoriza o anumită instalație portuară sau un grup de instalații portuare, să pună în aplicare măsuri de securitate echivalente celor prescrise în prezentul Regulament sau în partea A din Codul ISPS, cu condiția ca aceste măsuri de securitate să fie cel puțin la fel de eficiente ca cele prescrise în prezentul capitol sau în partea A din Codul ISPS.

**49.** Agenția Navală în cazul în care autorizează măsuri de securitate, conform pct. 47 și 48 comunică OMI detalii privind măsurile de securitate aprobate.

REPUBLICA MOLDOVA



CERTIFICAT INTERNAȚIONAL DE SECURITATE AL NAVEI

Nr. \_\_\_\_\_

Emis în conformitate cu dispozițiile CODULUI INTERNAȚIONAL PENTRU SECURITATEA NAVELOR ȘI FACILITĂȚILOR PORTUARE (CODUL ISPS) sub autoritatea Guvernului Republicii Moldova de către Agenția Navală

Numele navei: .....

Număr de înregistrare sau litere distinctive: .....

Portul de înmatriculare: .....

Tipul navei: .....

Tonajul brut: .....

Numărul OMI: .....

Numele și adresa armatorului: .....

Numărul de identificare al armatorului .....

SE ATESTĂ:

1. că sistemul de securitate al navei și orice echipament de securitate conex al navei au fost verificate în conformitate cu secțiunea 19.1 din partea A din Codul ISPS;
2. că în urma verificării s-a constatat că sistemul de securitate și orice echipament de securitate conex al navei sunt satisfăcătoare din toate punctele de vedere și că nava îndeplinește cerințele aplicabile din capitolul XI-2 al Convenției și din partea A din Codul ISPS;
3. că nava este prevăzută cu un plan de securitate al navei aprobat.

Data verificării inițiale/ de reînnoire pe care este bazat acest certificat \_\_\_\_\_

Certificatul este valabil până la data de \_\_\_\_\_  
sub rezerva verificărilor efectuate în conformitate cu secțiunea 19.1.1 din partea A din Codul ISPS.

Emis la \_\_\_\_\_  
(locul eliberării certificatului)

La data de \_\_\_\_\_  
(data eliberării)

\_\_\_\_\_  
(semnătura persoanei autorizate care eliberează certificatul)  
(Ștampila sau sigiliul, după caz)

## CONFIRMAREA VERIFICĂRII INTERMEDIARE

**PREZENTUL CERTIFICAT ATESTĂ** că în urma verificării intermediare efectuate în conformitate cu secțiunea 19.1.1 din partea A din Codul ISPS, s-a constatat că nava respectă dispozițiile pertinente din capitolului XI-2 din Convenție și ale părții A din Codul ISPS.

**Verificarea intermediară**

**Semnat:** \_\_\_\_\_  
(semnătura persoanei autorizate)

**Locul:** \_\_\_\_\_

**Data:** \_\_\_\_\_

(Ștampila sau sigiliul, după caz)

## CONFIRMAREA VERIFICĂRII SUPLIMENTARE

**Verificarea suplimentară**

**Semnat:** \_\_\_\_\_  
(semnătura persoanei autorizate)

**Locul:** \_\_\_\_\_

**Data:** \_\_\_\_\_

(Ștampila sau sigiliul, după caz)

**Verificarea suplimentară**

**Semnat:** \_\_\_\_\_  
(semnătura persoanei autorizate)

**Locul:** \_\_\_\_\_

**Data:** \_\_\_\_\_

(Ștampila sau sigiliul, după caz)

**Verificarea suplimentară**

**Semnat:** \_\_\_\_\_  
(semnătura persoanei autorizate)

**Locul:** \_\_\_\_\_

**Data:** \_\_\_\_\_

(Ștampila sau sigiliul, după caz)

**VERIFICAREA SUPLIMENTARA EFECTUATĂ ÎN CONFORMITATE  
CU SECȚIUNEA A/19.3.7.2 A CODULUI ISPS**

**PREZENTUL ATESTĂ** că în urma verificării suplimentare efectuate în conformitate cu secțiunea 19.3.7.2 din partea A din Codul ISPS, s-a constatat că nava respectă dispozițiile pertinente din capitolului XI-2 din Convenție și ale părții A din Codul ISPS.

**Semnat:** \_\_\_\_\_  
(semnătura persoanei autorizate)

**Locul:** \_\_\_\_\_

**Data:** \_\_\_\_\_

(Ștampila sau sigiliul, după caz)

**AVIZ DE PRELUNGIRE A CERTIFICATULUI DACĂ ACESTA ESTE VALABIL O PERIOADĂ  
MAI MICĂ DE CINCI ANI, ÎN CAZUL ÎN CARE SE APLICĂ DISPOZIȚIILE A/19.3.3 A  
CODULUI ISPS**

Nava respectă dispozițiile pertinente din partea A din Codul ISPS, iar conform secțiunii 19.3.3 din partea A din Codul ISPS, certificatul este acceptat ca valabil până la data de \_\_\_\_\_

**Semnat:** \_\_\_\_\_  
(semnătura persoanei autorizate)

**Locul:** \_\_\_\_\_

**Data:** \_\_\_\_\_

(Ștampila sau sigiliul, după caz)

**AVIZ DE PRELUNGIRE A CERTIFICATULUI DUPĂ ÎNCHEIEREA VERIFICĂRII DE  
REÎNNOIRE ȘI ÎN CAZUL ÎN CARE SE APLICĂ DISPOZIȚIILE SECȚIUNII A/19.3.4 A  
CODULUI ISPS**

Nava respectă dispozițiile pertinente din partea A din Codul ISPS, iar conform secțiunii 19.3.4 din partea A din Codul ISPS, certificatul este acceptat ca valabil până la data de \_\_\_\_\_

**Semnat:** \_\_\_\_\_  
(semnătura persoanei autorizate)

**Locul:** \_\_\_\_\_

**Data:** \_\_\_\_\_

(Ștampila sau sigiliul, după caz)

**AVIZ DE PRELUNGIRE A VALABILITĂȚII CERTIFICATULUI PÂNĂ CÂND NAVA  
AJUNGE ÎN PORTUL DE VERIFICARE ÎN CAZUL ÎN CARE SE APLICĂ SECȚIUNEA  
A/19.3.5 DIN CODUL ISPS SAU PENTRU O PERIOADĂ DE GRAȚIE, ÎN CAZUL ÎN  
CARE SE APLICĂ SECȚIUNEA A/19.3.6 DIN CODULUI ISPS**

În conformitate cu secțiunea 19.3.5/19.3.6\* din partea A din Codul ISPS, certificatul este acceptat ca fiind valabil până la data de \_\_\_\_\_

Semnat: \_\_\_\_\_  
(semnătura persoanei autorizate)

Locul: \_\_\_\_\_

Data: \_\_\_\_\_

(Ștampila sau sigiliul, după caz)

**AVIZ DE PRELUNGIRE A DATEI DE EXPIRARE, ÎN CAZUL ÎN CARE SE APLICĂ  
DISPOZIȚIILE SECȚIUNII A/19.3.7.1 DIN CODUL ISPS**

În conformitate cu secțiunea 19.3.7.1 din partea A din Codul ISPS, noua dată de expirare\*\* este: \_\_\_\_\_

Semnat: \_\_\_\_\_  
(semnătura persoanei autorizate)

Locul: \_\_\_\_\_

Data: \_\_\_\_\_

(Ștampila sau sigiliul, după caz)

---

\*Se elimină, după caz.

\*\* În cazul în care se completează această parte a certificatului, data de expirare indicată pe prima pagină a certificatului este modificată în consecință.

REPUBLICA MOLDOVA



CERTIFICAT INTERNAȚIONAL PROVIZORIU DE SECURITATE AL NAVEI

Nr. \_\_\_\_\_

Emis în conformitate cu dispozițiile CODULUI INTERNAȚIONAL PENTRU SECURITATEA NAVELOR ȘI  
FACILITĂȚILOR PORTUARE (CODUL ISPS) sub autoritatea Guvernului Republicii Moldova de către Agenția Navală

Numele navei: .....

Număr de înregistrare sau litere distinctive: .....

Portul de înmatriculare: .....

Tipul navei: .....

Tonajul brut: .....

Numărul OMI: .....

Numele și adresa armatorului: .....

Numărul de identificare al armatorului .....

**Certificatul este eliberat după ce a fost emis alt certificat provizoriu? DA/NU\***

În caz afirmativ, precizați data la care a fost emis primul certificat provizoriu \_\_\_\_\_

**PREZENTUL ATESTĂ că sunt respectate dispozițiile secțiunii A/19.4.2 din Codului ISPS.  
Certificatul este emis în conformitate cu dispozițiile secțiunii A/19.4 din Codul ISPS.**

Certificatul este valabil până la data de \_\_\_\_\_

Emis la \_\_\_\_\_  
(locul eliberării certificatului)

La data de \_\_\_\_\_  
(data eliberării)

\_\_\_\_\_  
(semnătura persoanei autorizate care eliberează certificatul)  
(Ștampila sau sigiliul, după caz)

\* Se elimină, după caz

REPUBLICA MOLDOVA



DECLARAȚIE DE SECURITATE

Numele navei	
Portul de înregistrare	
Numărul IMO	
Numele instalației portuare	

Declarație de securitate este valabilă de la \_\_\_\_\_ până la \_\_\_\_\_ pentru următoarele activități \_\_\_\_\_

(lista activităților cu detalii relevante)

la următoarele niveluri de securitate:

nivel(uri) de securitate navă  
nivel(uri) de securitate instalația portuară


Instalația portuara și nava convin următoarele măsuri și responsabilități în materie de securitate pentru a asigura respectarea cerințelor părții A din Codul Internațional pentru securitatea navelor și instalațiilor portuare.

	Mențiunea SSO și PFSO în aceste coloane indică că activitatea se va face în conformitate cu planul relevant aprobat, de către	
Activitatea	Instalația portuară	Navă
Asigurarea executării tuturor sarcinilor legate de securitate		
Supravegherea zonelor restricționate pentru a se asigura că numai personalul autorizat are acces		
Controlarea accesului în instalația portuară		
Controlul accesului la navă		
Controlul accesului la navă		
Supravegherea instalației portuare, inclusiv a zonelor de acostare și a zonelor din jurul navei		
Supravegherea navei, inclusiv a zonelor de acostare și a zonelor din jurul navei		
Manipularea mărfii		
Livrarea proviziilor de bord		
Manipularea bagajului neînsoțit		
Controlul îmbarcării persoanelor și a bagajelor lor		
Asigurarea faptului că sistemele de comunicații de securitate între navă și instalația portuară sunt rapid disponibile		

Semnatarii prezentului acord certifică că măsurile și aranjamentele în materie de securitate de care vor fi însărcinate instalația portuară și navă în timpul activităților specificate respectă dispozițiile

capitolului XI-2 și părții A din Codul ISPS care vor fi aplicate în conformitate cu dispozițiile deja indicate în planul aprobat sau cu aranjamentele specifice convenite.

Întocmit la \_\_\_\_\_ la data de \_\_\_\_\_

<b>Semnat pentru și în numele</b>	
<b>Instalației portuare:</b>	<b>Nava:</b>

(semnătura agentului de securitate al instalației portuare) (semnătura comandantului sau a agentului de securitate al navei)

<b>Numele și funcția persoanei semnatare</b>	
Nume	Nume
Funcția	Funcția
<b>Date de contact</b> (se completează după caz) (se indică numerele de telefon, canalele sau frecvențele radio care urmează să fie utilizate)	
<b>Pentru instalația portuară</b>	<b>Pentru navă</b>
Instalația portuară	Comandantul
Agentului de securitate al instalației portuare	Agentul de securitate al navei
	Armatorul
	Agentul de securitate al armatorului



REPUBLICA MOLDOVA



NOTIFICAREA INSTALAȚIEI PORTUARE

Nr. \_\_\_\_\_

Emisă în conformitate cu dispozițiile părții B al CODULUI INTERNAȚIONAL PENTRU SECURITATEA NAVELOR  
ȘI FACILITĂȚILOR PORTUARE (CODUL ISPS) sub autoritatea Guvernului Republicii Moldova

---

Numele instalației portuare: .....

Adresa instalației portuare: .....

Se confirmă faptul că a fost verificată conformitatea acestei instalații portuare cu dispozițiile capitolului XI-2 și ale Părții A din Codul internațional pentru securitatea navelor și instalațiilor portuare (Codul ISPS) și că această instalație portuară este exploatată în conformitate cu planul de securitate al instalației portuare aprobat. Acest plan a fost aprobat pentru următoarele (se specifică fizați tipurile de operațiuni, tipurile de navă sau de activități sau alte informații pertinente\*):

Navă de pasageri

Navă de pasageri de mare viteză

Navă de mărfuri

Navă de mărfuri de mare viteză

Petrolier

Tanc pentru produse chimice

Transportator de gaz

Unități mobile de foraj în larg

Alte tipuri de nave

Notificarea este valabilă până la data de \_\_\_\_\_, sub rezerva verificărilor ( indicate pe verso)

Emisă la \_\_\_\_\_  
(locul eliberării declarației)

Data emiterii \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
(semnătura persoanei autorizate care eliberează certificatul)  
(Ștampila sau sigiliul, după caz)

\* Se elimină, după caz

## CONFIRMAREA VERIFICĂRILOR

Guvernul Republicii Moldova a stabilit valabilitatea prezentei notificări sub rezerva inspecțiilor obligatorii anuale sau neprogramate.

SE CONFIRMĂ faptul că, în urma verificării efectuate în conformitate cu paragraful B/16.62.4 din Codul ISPS, s-a constatat că instalația portuară respectă dispozițiile pertinente din capitolului XI-2 ale Convenției și Partea A din Codul ISPS.

### PRIMA VERIFICARE

Semnat: \_\_\_\_\_  
(semnătura persoanei autorizate)

Locul: \_\_\_\_\_

Data: \_\_\_\_\_

### A DOUA VERIFICARE

Semnat: \_\_\_\_\_  
(semnătura persoanei autorizate)

Locul: \_\_\_\_\_

Data: \_\_\_\_\_

### A TREIA VERIFICARE

Semnat: \_\_\_\_\_  
(semnătura persoanei autorizate)

Locul: \_\_\_\_\_

Data: \_\_\_\_\_

### A PATRA VERIFICARE

Semnat: \_\_\_\_\_  
(semnătura persoanei autorizate)

Locul: \_\_\_\_\_

Data: \_\_\_\_\_

## Nota informativă

### la proiectul hotărârii de Guvern privind consolidarea securității portuare și a securității la bordul navelor

#### 1. Denumirea autorului și, după caz, a participanților la elaborarea proiectului

Proiectul hotărârii de Guvern a fost elaborat de către Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale.

#### 2. Condițiile ce au impus elaborarea proiectului de act normativ și finalitățile urmărite

Prin ratificarea Acordului de Asociere între Republica Moldova, pe de o parte, Uniunea Europeană și Comunitatea Europeană a Energiei Atomice și statele membre ale acestora, pe de altă parte, prin Legea nr. 112/2014, Republica Moldova și-a asumat obligația să ajusteze cadrul național în domeniul transporturilor cu cel european. Anexa X la Capitolul 15 (Transporturi) din Titlul IV al Acordului, conține acte UE pe care RM urmează să le transpună, două dintre care sunt:

1. Directiva 2005/65/CE al Parlamentului European și a Consiliului din 26 octombrie 2005 privind consolidarea securității portuare (Text cu relevanță SEE) Text cu relevanță pentru SEE, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L310/28, așa cum a fost modificată prin Regulamentul (CE) 219/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 martie 2009;
2. Regulamentul (CE) nr. 725/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 31 martie 2004 privind consolidarea securității navelor și facilităților portuare (Text cu relevanță pentru SEE), publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 129 din 29 aprilie 2004, așa cum a fost modificat prin Regulamentul (CE) nr. 219/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 martie 2009 (*conform anexei*):
  - Capitolului XI-2 din Convenția SOLAS - Convenția internațională privind ocrotirea vieții umane pe mare, adoptată la Londra la 1 noiembrie 1974, la care Republica Moldova a aderat prin Legea nr. 185/2005, împreună cu protocoalele și amendamentele la aceasta;
  - Codului internațional pentru securitatea navelor și a facilităților portuare (Codul ISPS) – Codul care cuprinde o parte A (ale cărei dispoziții sunt obligatorii) și o parte B (ale cărei dispoziții reprezintă recomandări), astfel cum a fost adoptat la 12 decembrie 2002 prin rezoluția nr. 2 a Conferinței guvernelor contractante la Convenția internațională din 1974 privind siguranța vieții pe mare, ca nou capitol XI-2 la convenție, în versiunea sa actualizată.

Prin Legea nr.185/2005 Republica Moldova a aderat la Convenția internațională privind ocrotirea vieții umane pe mare, adoptată la Londra la 1 noiembrie 1974, dar până în prezent prevederile tratatului menționat nu au fost transpuse în actele normative naționale. Subsidiar, de menționat Hotărârea de Guvern nr. 955/2006 cu privire la implementarea Codului internațional pentru securitatea navei și a facilității portuare (ISPS Code) și a Rezoluției Organizației Maritime Internaționale A.959 (23) Forma Registrului de înregistrare continuă a istoriei

navei și îndrumarul de ținere a acestuia, care nu a fost executată și nu au fost întreprinse măsuri organizatorice și de ordin tehnic (nu a fost aprobată forma blanchetelor) pentru asigurarea îndeplinirii și realizării cerințelor convenției SOLAS.

Prin aprobarea proiectului înaintat, Republica Moldova se va alinia cerințelor internaționale unificate aplicate pe plan internațional privind securitatea portuară și a securității la bordul navelor maritime, care va permite consolidarea și supravegherea eficientă a securității portuare în fața amenințării posibilelor atentate și acte ilegale la adresa securității infrastructurii portuare, construcțiilor de pe teritoriul porturilor, mărfurilor și a persoanelor fizice din perimetrul portului, totodată și consolidarea securității la bordul navelor privind posibile atentate la adresa securității navei, mărfurilor, a echipajului și pasagerilor navelor maritime angajate în voiaje internaționale.

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

Elaborarea proiectului derivă din angajamentul asumat în bază Acordului de asociere cu Uniunea Europeană și ajustează cadrul normativ național în domeniul transporturilor cu cel european. Astfel, proiectul transpune parțial:

1. Directiva 2005/65/CE al Parlamentului European și a Consiliului din 26 octombrie 2005 privind consolidarea securității portuare; și
2. Regulamentul (CE) nr. 725/2004 privind consolidarea securității navelor și a instalațiilor portuare.

În conformitate cu prevederile Hotărârii de Guvern nr. 1171/2018 pentru aprobarea Regulamentului privind armonizarea legislației Republicii Moldova cu legislația Uniunii Europene au fost elaborate tabelele de concordanță pentru actele Uniunii Europene transpuse, normele nepreluante nu sunt aplicabile pentru Republica Moldova.

### **4. Principalele prevederi ale proiectului și evidențierea elementelor noi**

Proiectul hotărârii de Guvern privind consolidarea securității portuare și a securității la bordul navelor are drept scop aplicarea uniformă a cerințelor de securitate față de facilitățile portuare, secțiuni și zone adiacente portului, evaluarea securității portuare, elaborarea, precum și implementarea planurilor de securitate. Proiectul conține 3 anexe, după cum urmează:

#### *Anexa nr. 1 – Regulamentul cu privire la consolidarea securității portuare*

Regulamentul stabilește cadrul normativ pentru securizarea porturilor și se aplică porturilor în care se găsesc una sau mai multe instalații portuare.

Conform prevederilor Regulamentului:

- 1) Agenția Navală a Republicii Moldova (ANRM) este desemnată autoritatea competentă pentru securitatea porturilor și atribuie nivelurile de securitate;
- 2) Sunt stabilite trei niveluri de securitate, fiecare nivel prevede măsurile organizatorice în funcție de riscul perceput (amenințare normală, crescută sau iminentă);
- 3) Planurile de securitate portuară, în dependență de nivelurile de securitate, prevăd măsuri de securitate specifice, proceduri și acțiuni care trebuie

întreprinse în ceea ce privește pasagerii și vehiculele care pleacă/sosesc la bordul navelor maritime.

- 4) Evaluările securității portuare și planurile de securitate portuară se revizuiesc la necesitate, dar cel puțin o dată la 5 ani;
- 5) Orice navă maritimă, indiferent de pavilion, care urmează să intre în porturile și/sau pe căile navigabile din Republica Moldova, este supusă controlului de către ANRM cu privire la modul de respectare a prevederilor Codului ISPS.

Anexele la Regulament cuprind:

- 1) criteriile de evaluare a securității;
- 2) cerințe privind planul de securitate portuară;
- 3) cerințe privind exercițiile pregătirii în domeniul securității;
- 4) condiții pentru organizațiile de securitate;

*Anexa nr. 2 - Regulamentul cu privire la consolidarea securității navelor și instalațiilor portuare.*

Regulamentul stabilește măsurile, care urmează a fi întreprinse în scopul consolidării securității navelor, utilizate în comerțul internațional și a instalațiilor portuare aferente acestora, în fața amenințărilor reprezentate de actele ilegale intenționate.

Potrivit Regulamentului ANRM:

- 1) solicită informații privind măsurile de securitate de la navele care au intenția de a intra în port;
- 2) întocmește un raport în cazul unui incident de securitate.

Anexele la Regulament cuprind:

- 1) cerințe privind evaluarea securității instalațiilor portuare și navelor;
- 2) cerințe privind planul instalațiilor portuare și al navei.

*Anexa nr. 3 - Regulamentul cu privire la măsurile speciale de consolidare a securității maritime.*

Regulamentul stabilește măsurile speciale de consolidare a securității maritime și anume:

- 1) ANRM stabilește nivelurile de securitate navelor și instalațiilor portuare;
- 2) prevederi privind sistemul de alarmă al navei;
- 3) cerințe aplicabile instalațiilor portuare;
- 4) măsurile de control.

Anexele la Regulament cuprind:

- model de Certificat internațional de securitate a navei și Certificat internațional provizoriu de securitate a navei;
- model de declarație de securitate;
- model de notificare a instalației portuare.

Astfel, vor fi stabilite exigențe privind securitatea, precum și procedura de organizare și conformare a sistemelor proprii de management al securității, de către operatorii care au în proprietate și/ sau operează nave maritime sub pavilionul Republicii Moldova și controlul navelor maritime care intră în porturile maritime ale Republicii Moldova.

Totalizarea prevederilor Regulamentului:

- Proceduri optime pentru reducerea riscurilor la adresa securității navelor;
- Obligațiunea efectuării evaluării securității navelor în baza prevederilor Codului ISPS, cadrului de reglementare privind consolidarea securității portuare și a securității la bordul navelor;
- Fiecare navă maritimă sub pavilionul Republicii Moldova are la bord un plan de securitate al navei, aprobat de către ANRM. Planul conține dispoziții privind cele trei niveluri de securitate și Codul ISPS;
- ANRM evaluează sistemele de management al securității, implementate de armatori la bordul navelor care arborează pavilionul Republicii Moldova.

#### **5. Fundamentarea economico-financiară**

Implementarea proiectului de hotărâre nu implică alocarea mijloacelor financiare din contul bugetului de stat.

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

Proiectul nu necesită elaborarea sau modificarea altor acte normative.

#### **7. Avizarea și consultarea publică a proiectului**

Proiectul Hotărârii de Guvern este supus consultărilor publice și avizărilor de către instituțiile publice de resort, inclusiv cele implicate în implementarea hotărârii, în conformitate cu prevederile Legii nr. 100/2017 cu privire la actele normative. Astfel, în cadrul procesului de consultare, următoarele instituții sunt vizate:

- Ministerul Afacerilor Externe și Integrării Europene;
- Ministerul Afacerilor Interne;
- Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării;
- Ministerul Justiției;
- Ministerul Finanțelor;
- Serviciul de Informații și Securitate;
- Centrul Național Anticorupție;
- Centrul de Armonizare a Legislației.

Totodată, în scopul respectării prevederilor Legii nr. 239/2008 privind transparența în procesul decizional, anunțul privind inițierea elaborării proiectului poate fi accesat pe pagina web oficială a Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale și pe portalul guvernamental [particip.gov.md](http://particip.gov.md)

#### **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.

#### **9. Constatările expertizei de compatibilitate**

Proiectul de hotărâre urmează a fi remis spre expertizare către Centrul de Armonizare a Legislației, în conformitate cu art. 36 din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative.

#### **10. Constatările expertizei juridice**

Proiectul de hotărâre urmează a fi supus expertizei juridice în conformitate cu art. 37 din Legea cu privire la actele normative.

### **11. Constatările altor expertize**

În conformitate cu prevederile Legii nr.235/2006 cu privire la principiile de bază de reglementare a activității de întreprinzător, proiectul de hotărâre conține unele prevederi care vizează activitatea de întreprinzător. În context, a fost elaborată Analiza impactului la proiect, în conformitate cu cerințele Metodologiei de analiză a impactului în procesul de fundamentare a proiectelor de acte normative, aprobată prin Hotărârea de Guvern nr. 23/2019.

Analiza impactului a fost examinată în cadrul ședinței Grupului de lucru pentru reglementarea activității de întreprinzător din data de 08.08.2023 și susținută condiționat.

**Secretar general**

**Angela ȚURCANU**

## ANALIZA IMPACTULUI

### la proiectul de hotărâre de Guvern privind consolidarea securității portuare și a securității la bordul navelor

<b>Titlul analizei impactului</b>	Analiza de Impact la proiectul hotărârii de Guvern privind consolidarea securității portuare și a securității la bordul navelor
<b>Data:</b>	24.07.2023
<b>Autoritatea administrației publice (autor):</b>	Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
<b>Subdiviziunea:</b>	Direcția politici în domeniul transportului feroviar și naval
<b>Persoana responsabilă și datele de contact:</b>	Eduard Munteanu, tel (022) 250-615 e-mail: <a href="mailto:eduard.munteanu@midr.gov.md">eduard.munteanu@midr.gov.md</a>

#### Compartimentele analizei impactului

#### 1. Definirea problemei

##### *a) Determinați clar și concis problema și/sau problemele care urmează să fie soluționate*

Transportul maritim prezintă o serie de avantaje în desfășurarea comerțului internațional, din considerentul că peste 80% din comerțul mondial se desfășoară pe apă. Fiind o legătură esențială în lanțul de transport maritim porturile și navele sunt construite și dotate să faciliteze transferul rapid al mărfurilor prin port.

Datorită fluxului enorm de mărfuri și pentru a diminua acțiunile ilicite, autoritățile mai multor state au introdus măsuri privind consolidarea securității portuare și a navelor în fața amenințărilor la adresa securității. Astfel la nivelul Uniunii Europene au fost stabilite cerințe privind planul de securitate și niveluri de securitate aplicate porturilor și navelor, după caz. Fiecare stat urmează să notifice Comisia privitor la nivelurile de securitate stabilite pentru porturi, nave ceea ce va oferi cadrul necesar pentru protejarea întregului lanț al logisticii transportului maritim.

Drept exemplu se oferă următoarele informații privitor la porturile din regiune:

- portul Galați, caracteristici: nr. de dane - 56, SIGURANȚĂ în conformitate cu codul ISPS - în anul 2021 operate 2473 nave, anul 2022 operate 1972 nave,
- portul Brăila, caracteristici: nr. de dane - 25, în anul 2021 operate 516 nave, anul 2022 operate 883 nave.
- portul Tulcea caracteristici: nr. de dane - 41, în anul 2021 operate 784 nave, anul 2022 operate 1088 nave.

Activitatea porturilor și navelor în Republica Moldova se desfășoară în condițiile Legii nr. 599/1999 pentru aprobarea Codului navigației maritime comerciale al Republicii Moldova, Legii nr. 176/2013 privind transportul naval intern al Republicii Moldova și Legea nr. 8/2005 cu privire la Portul Internațional Liber "Giurgiulești". Respectiv activează:

- Portul de Pasageri și Mărfuri Giurgiulești (în continuare - PPMP): suprafața 0.5 ha, nr. de dane - 1, în anul 2021 operate 807 unități plutitoare din care 10 nave, în anul 2022 operate 701 unități plutitoare, din care 23 nave.
- Portul Internațional Liber Giurgiulești (în continuare - PILG): nr. de dane - 4, în anul 2021 operate 713 nave, în anul 2022 operate 642 nave.

Cadrul normativ privitor cerințelor de securitate identifică doar Hotărârea Guvernului nr.955/2006 cu privire la implementarea Codului internațional pentru securitatea navei și a facilității portuare (ISPS Code).

Analiza situației actuale descrisă mai sus și a legislației similare a Uniunii Europene, a scos în evidență un șir de lacune în cadrul normativ:

1. cadrul normativ actualmente este insuficient pentru asigurarea deplină a mediu sigur și securizat;
2. rigorile de securitate în porturilor nu corespunde normelor internaționale;



3. lipsa controlului de stat realizat în scopul asigurării securității.

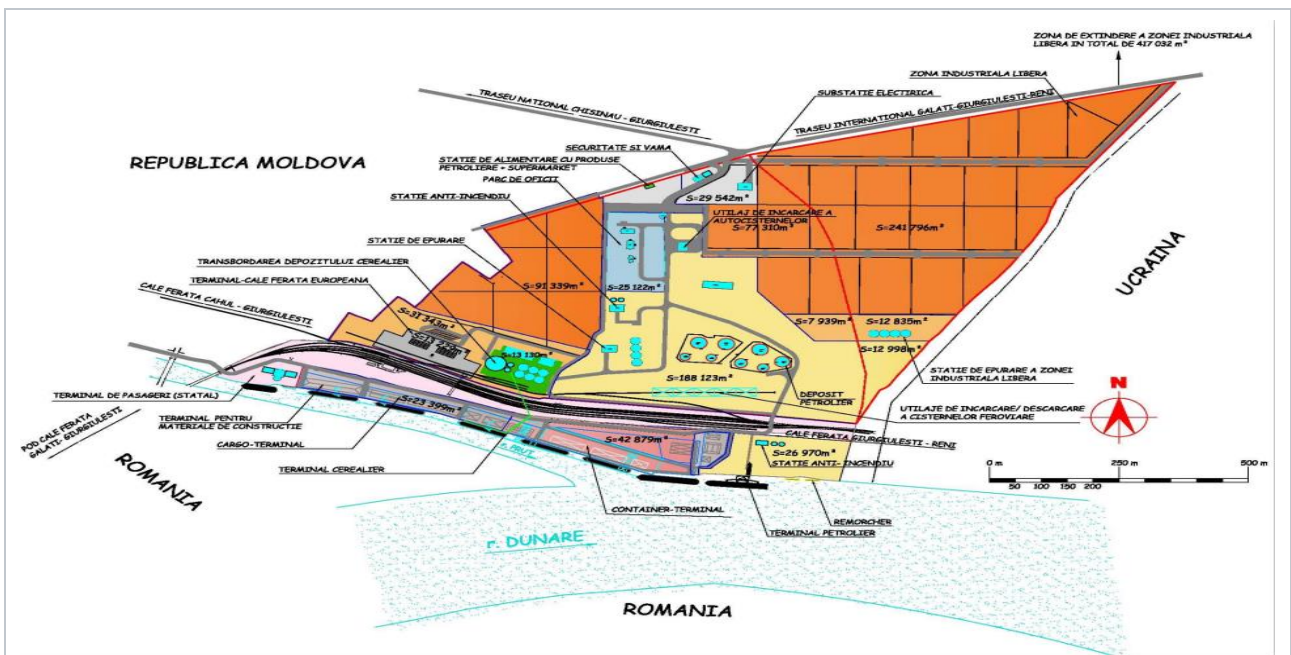
Situația actuală impune adoptarea unor măsuri urgente și corespunzătoare în scopul dezvoltării cadrului normativ privind domeniul securității portuare și a securității la bordul navelor maritime. Soluționarea acestor probleme este posibilă prin includerea normelor în cadrul legal primar și reglementarea măsurilor privind consolidarea securității prin acte subordonate cu armonizarea acestora la reglementările europene.

Acest fapt va asigura dezvoltarea transportului naval și la conformarea operatorilor de nave conform rigorilor europene. Tot în context, elaborarea proiectului hotărârii Guvernului privind consolidarea securității portuare și a securității la bordul navelor derivă din obligația Republicii Moldova de a implementa în cadrul normativ a prevederilor devenite obligatorii, urmare a aderării la tratatele internaționale (inclusiv Capitolul XI-2 cu privire la instituirea de măsuri speciale pentru sporirea gradului securității maritime) și obligațiunii de transpunere a actelor UE conform Acordului de Asociere. În context sunt vizate:

1. Directiva 2005/65/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 octombrie 2005 privind consolidarea securității portuare;
2. Regulamentul (CE) nr. 725/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 31 martie 2004 privind îmbunătățirea securității navelor și instalațiilor portuare (Text cu relevanță pentru SEE), publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 129 din 29 aprilie 2004, așa cum a fost modificat prin Regulamentul (CE) nr. 219/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 martie 2009, prevederi care pun în aplicare Capitolul XI-2 din Convenția SOLAS (Convenția privind siguranța vieții pe mare, 1974);
3. Codului internațional pentru securitatea navelor și a facilităților portuare (Codul ISPS) – Codul care cuprinde o parte A (ale cărei dispoziții sunt obligatorii) și o parte B (ale cărei dispoziții reprezintă recomandări), astfel cum a fost adoptat la 12 decembrie 2002 prin rezoluția nr. 2 a Conferinței guvernelor contractante la Convenția internațională din 1974 privind siguranța vieții pe mare, ca nou capitol XI-2 la convenție, în versiunea sa actualizată;
4. Orientările Organizației Internaționale Maritime MSC/Circ.1074 din 10.06.2003 pentru recunoașterea organizațiilor de securitate recunoscute care acționează în numele administrației și/sau al unei autorități desemnate a unui guvern contractant adoptat de Comitetul pentru Siguranța Maritimă la cea de-a 77-a sesiune (28 mai - 6 iunie 2003), ținând cont de prevederile Secțiunii 4.3 Partea A și Secțiunile 4.3 - 4.7 Partea B din Codul Internațional de Securitate a Navelor și a instalațiilor Portuare (Codul ISPS) și prevederile Codului pentru Organizațiile Recunoscute adoptat prin rezoluția MSC.349(92) din 21.06.2013 a Comitetului pentru Siguranța Maritimă din cadrul Organizației Internaționale Maritime;

***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***

Prezentarea grafică și amplasarea geografică al PPMG și PILG:



De menționat faptul că porturile sunt amplasate la hotarele cu Ucraina și România.

Realizări privind consolidarea securității în porturi și la bordul navelor:

- PPMG, nu a prezentat informația.
- PILG a întocmit prin intermediul unei companii din Marea Britanie un plan de securitate, a desemnat un agent de securitate, care a fost instruit de aceeași companie.
- Agenția Navală a emis Directiva operațională nr. 19-c din 25.02.22 privind măsurile de securitate, prin care a instituit Nivelul de securitate 2 în Complexul portuar Giurgiulești.

Măsuri nerealizate:

- evaluări anuale a planurilor de securitate în porturi efectuate de inspectorii Agenției Navale;
- stabilirea cerințelor privind evaluarea securității, cât și a planului de securitate;
- monitorizarea procesului de punerea în aplicare a planurilor;
- exerciții de pregătire a agenților de securitate;
- stabilirea indicilor privind corespunderea organizațiilor de securitate;
- stabilirea nivelului de securitate la nave.

Afectați sunt atât porturile, care sunt evitate de navele străine, ce au instituit la bord un nivel de securitate, din motivul riscului de securitate și respectiv navele care arborează pavilionul

moldovenesc, în lipsa planului de securitate și nivelului de securitate pot primi refuzul privind accesul într-un port UE.

Subsidiar, pot fi incluși și armatorii, care achită costuri suplimentare (timpul de așteptare a navei în port este dependent de controlul navei în vederea excluderii incidentelor în privința securității efectuat).

Privitor la aspectele din punct de vedere legislativ, cooperarea Republicii Moldova pe plan internațional în vederea măsurilor pentru sporirea securității maritime a fost inițiată prin aprobarea Legii nr. 53-XV/2001 pentru aderarea Republicii Moldova la *Convenția cu privire la Organizația Internațională Maritimă* și a Legii nr.185/2005, de aderare 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.*

Totodată la nivel național a fost aprobată Hotărârea de Guvern nr. 955/2006 *cu privire la implementarea Codului internațional pentru securitatea navei și a facilității portuare (ISPS Code).*

Până în prezent au fost implementate măsuri care nu corespund exigențelor pentru asigurarea îndeplinirii și realizării cerințelor Codului ISPS, cadrul juridic internațional prin intermediul căruia guvernele stabilesc cerințe conforme față de navele și instalațiilor portuare în vederea depistării și împiedicării acțiunilor, care amenință securitatea în domeniul transporturilor maritime.

Subsidiar, actele normative interne nu reglementează procedurile de securitate, supraveghere, aplicabile pe teritoriul porturilor de pe teritoriul Republicii Moldova și a navelor, care staționează, traversează acvatoriul sau arborează drapelul țării.

Astfel, la nivelul angajamentelor internaționale asumate de către Republica Moldova, actul normativ supus analizei, este elaborat în contextul executării/implementării prevederilor Convențiilor internaționale sus menționate, iar la nivel național, adoptarea acestui act normativ, are la bază atât raționamente de ordin juridic - prevederile executorii ale Legii Nr. 599/1999 pentru aprobarea Codului navigației maritime comerciale al Republicii Moldova, cât și raționamente de ordin practic în scopul stabilirii reglementării procedurilor de securitate, supraveghere, aplicabile pe teritoriul porturilor de pe teritoriul Republicii Moldova și a navelor ajustate la cerințele și standardele internaționale, cerințe obligatorii pentru Republica Moldova.

Prin urmare necesitatea adoptării prezentului act normativ are la bază raționamente de ordin teoretic și practic îndreptate spre rezolvarea cât mai rapidă a problemelor enunțate la litera a).

În lipsa reglementărilor privind controlului securității în port/navă, măsurile care urmează a fi luate în scopul consolidării securității, raportul dintre navele și porturile cu diferite niveluri de securitate face imposibilă monitorizarea și impunerea respectării unor procedee și/sau standarde internaționale folosite în domeniu securității.

Ieșirea directă la fluviul Dunărea, oferă porturilor din Republica Moldova accesul pentru nave care traversează canalul navigabil Rin-Main-Dunăre, care unește Marea Neagră, 14 state europene și Marea Nordică. Liberalizarea comerțului cu țările Uniunii Europene a accelerat procesul de viziune asupra necesității impunerii unor reguli care au creat un spațiu sigur în interiorul comunității. Calea navigabilă de acces în interiorul Uniunii contribuie permanent la o implicare și un control mai puțin riguros din partea autorităților străine, astfel capacitatea statului de a crea condiții privind consolidarea securității fiind pusă la îndoială. Astfel, pentru a obține încrederea partenerilor externi, controlul securității la nivelul respectiv determină un caracter important în stabilirea relațiilor interstatale. În situația noastră vorbim de securitatea portuară și cea a navelor.

Securitatea portuară reprezintă un aspect important care necesită o abordare complexă, context în care se impune crearea unui Comitet, format din membri a diferitor structuri de stat, care urmează să analizeze și aprobe funcționalitatea măsurilor aplicabile în scopul consolidării securității.

### **c) Cauzele care au dus la apariția problemei.**

Una din principalele cauze care stau la baza apariției problemelor enunțate o reprezintă lipsa și/sau existența unui proces întârziat în coordonarea comprehensivă, totalizată și centralizată a cadrului normativ care reglementează domeniul securității portuare și a securității la bordul navelor.



Un alt aspect l-a constituit și îl reprezintă în continuare, caracterul supranațional al reglementărilor pe domeniul securității portuare, periodicitatea actualizării acestuia și capacitatea redusă a Republicii Moldova de a internaliza și ajusta, după caz, implementa noi prevederi legale într-un timp util (lipsă de capacități instituționale, proceduri interne birocratizate cu privire la aprobarea și implementarea actelor cu caracter supranațional).

Republica Moldova prin Legea nr. 185-XVI/2005 a aderat 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. În calitate de stat semnatar al Convențiilor Organizației Maritime Internaționale (IMO), toate navele maritime care efectuează voiaje internaționale trebuie să fie exploatate în conformitate cu normele internaționale de siguranță, de securitate și prevenire a poluării. Aceste reglementări internaționale sunt aplicabile și Republicii Moldova, și fac obligatorie implementarea respectivelor prevederi în cadrul normativ național, iar o dată cu primirea statutului de stat membru candidat al Uniunii Europene, transcrierea Regulamentului (CE) nr. 725/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 31 martie 2004 privind îmbunătățirea securității navelor și instalațiilor portuare este abordată prioritar.

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

Cu toate că statul nostru a aderat la Convenția internațională privind ocrotirea vieții umane pe mare, adoptată la Londra la 1 noiembrie 1974, în anul 2005, cadrul normativ pentru punerea în aplicare a Convenției nu a fost aprobat până în prezent. Hotărârea Guvernului nr. 955/2006 nu identifică normele aplicabile și conforme. Prin urmare, nu este clar și transparent procesul de evaluarea și conformare care ar trebui să corespundă cerințelor de securitate. Acest mecanism de funcționare generează un șir de probleme legate de lipsa de independență și încredere în obiectivitatea participanților în procesul de control.

Pe de altă parte, neefectuarea controlului corect al securității a unui port, poate atrage după sine un șir de probleme și sancțiuni din partea organismelor internaționale. În porturile Republicii Moldova, fac escală un șir de nave aflate sub pavilion străin din diferite state, iar neglijența abordării controlului de securitate servesc un motiv de a atrage în conflict cu alte state, la momentul survenirii unui incident de securitate. Acest fapt necesită a fi prevenit prin țintirea în baza analizei de risc și eliminarea suspiciunilor privind consolidarea securității.

Problema siguranței și securității în porturile/navele naționale se va perpetua și va genera pe viitor riscuri mari, odată ce nu vor fi luate măsuri de securitate aprobate la nivel internațional.

Un simplu studiu, conform următoarelor date statistice oficiale (*Lista 1*) reflectă o creștere a utilizării transportului maritim comparativ cu alte tipuri de transport la exportul mărfurilor,

#### *Lista 1*

<b>Moduri de transport</b>	<b>ianuarie-noiembrie 2022</b>	<b>ianuarie-noiembrie 2021</b>	<b>ianuarie-noiembrie 2020</b>	<b>ianuarie-noiembrie 2019</b>	<b>ianuarie-noiembrie 2018</b>	<b>ianuarie-noiembrie 2017</b>
Transport maritim	13.4	8.8	7.0	6.7	6.7	7.8
Transport feroviar	7.7	5.1	2.9	4.5	4.3	3.5
Transport rutier	77.4	84.9	89.0	87.1	87.2	86.2
Transport aerian	1.0	1.2	1.1	1.6	1.8	2.4
Expedieri poștale	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.1
Instalații fixe de transport	0.5	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0

la fel atestăm o creștere și la importul mărfurilor(*Lista 2*)

#### *Lista 2*

<b>Moduri de transport</b>	<b>ianuarie-noiembrie 2022</b>	<b>ianuarie-noiembrie 2021</b>	<b>ianuarie-noiembrie 2020</b>	<b>ianuarie-noiembrie 2019</b>	<b>ianuarie-noiembrie 2018</b>	<b>ianuarie-noiembrie 2017</b>
Transport maritim	7.3	3.3	1.5	2.1	2.9	2.8
Transport feroviar	4.9	4.6	4.6	4.7	5.9	5.7
Transport rutier	75.6	84.3	87.7	84.9	83.1	83.6
Transport aerian	1.6	2.4	2.3	2.7	2.6	2.6
Expedieri poștale	0.1	0.2	0.2	0.2	0.2	0.3

<b>Instalații fixe de transport</b>	9.9	4.6	3.1	4.7	4.7	4.4
<b>Autopropulsie</b>	0.6	0.6	0.6	0.7	0.6	0.6

Prin urmare transportul mărfurilor pe cale navigabilă este în creștere, preferințele de utilizare sunt capacitatea, volumul și costurile accesibile.

Odată cu implementarea Convenției FAL (Legea 13/2023 pentru aderarea Republicii Moldova la Convenția privind facilitarea traficului maritim internațional), transportul naval va fi unul preferențial datorită facilităților adoptate, prin urmare va crește numărul operațiunilor din porturi. În acest sens este incertă situația facilitării operațiunilor portuare în lipsa cadrului normativ național privind asigurarea procedurilor de securitate în lipsa planurilor.

Astfel, lipsa unei intervenții prompte din partea statului, prin neadaptarea actului supus analizei, va duce la înrăutățirea situației actuale din domeniul securității portuare, existența unui vid legislativ și la incapacitatea industriei de a face față noilor provocări la adresa securității navigației, prin urmare scăderea gradului de securitate din domeniul navigației va face foarte vulnerabil întreg domeniul de securitate națională.

***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***

Prevederile art. 6<sup>1</sup> alin. (4) lit. f) și u) din Codul navigației maritime comerciale al Republicii Moldova stabilesc în atribuțiile principale ale Agenției Navale și supravegherea securității navelor, securității portuare și emiterea actelor în scopul securității în port. Subsidiar, prevederile art. 9 alin. 6) din Hotărârea Guvernului cu privire la crearea Agenției Navale stabilesc funcțiile atribuite ce vizează domeniul securității. Totodată, potrivit Hotărârii Guvernului nr. 955/2006 *cu privire la implementarea Codului internațional pentru securitatea navei și a facilității portuare (ISPS Code)* a fost implementat Codul de securitate potrivit căruia ar urmă să fie inspectate atât navele, cât și instalațiile portuare.

Proiectul urmează să acopere vidul creat și totodată transpune parțial:

- Regulamentul (CE) nr. 725/2004 al Parlamentului European și al Consiliului și va pune în aplicare cerințele implementate în cadrul normativ național; și
- Directiva 2005/65/CE a parlamentului European și a Consiliului din 26 octombrie 2005 privind consolidarea securității portuare.

**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)***

Finalitatea urmărită în proiect constă în omiterea vidului creat la nivel normativ național și crearea unui mecanism eficient de securitate în domeniul naval.

În urma adoptării și implementării proiectului, statul va deține și pune în aplicare pârghiile legale și eficiente de a solicita scăderea/ridicarea nivelului de securitate, aplicabil în majoritatea statelor UE.

Obiectivele urmărite pot fi grupate în felul următor:

- Sporirea securității portuare și securitatea la bordul navelor maritime, fapt ce va micșora timpul de control al navei;
- Implementarea dispozițiilor privind abordarea incidentelor de securitate pentru nave (prevederi privind dispozitive de transmitere), delimitarea zonelor în porturi privind accesul persoanelor străine, fapt ce va diminua riscurile de contrabandă, sau transportare a pasagerilor clandestini;
- Stabilirea nivelului de securitate, testarea procedurii situației în cazul depunerii declarației de securitate – atragerea navelor care au instituite nivel de securitate.

Scopul principal al statului în consolidarea securității în porturi și la bordul navelor maritime este de a stabili și de a aplica măsuri corespunzătoare în vederea prevenirii acțiunilor de intervenție ilegală în domeniul transportului naval, prin elaborarea unor standarde testate la nivel internațional privind măsurile de securitate și instituirea unor mecanisme corespunzătoare de monitorizare a conformității acestora, și anume:

- partajarea pe zone de securitate și definirea/delimitarea acestora, cât și alocarea și coordonarea unor măsuri de securitate specifice fiecărei zone;
- protecția instalațiilor portuare și a operațiunilor împotriva actelor de intervenție ilicită, prin organizarea securității;
- prevenirea intruziunilor neautorizate;
- controlul mișcării tuturor persoanelor și vehiculelor în zonele de securitate ale portului;
- pregătirea și antrenarea întregului personal în scopul aplicării planurilor de urgență și de contingență cu afectarea minimă a activității portuare.

Întru realizarea celor expuse mai sus, au fost elaborate:

- Regulamentul cu privire la consolidarea securității portuare;
- Regulamentul cu privire la consolidarea securității navelor și a instalațiilor portuare;
- Regulamentul cu privire la măsurile speciale de consolidare a securității maritime;

ce va duce la:

- dezvoltarea ramurii transportului naval;
- asigurarea supravegherii eficiente și efectuării controlului de securitate prin mijloace testate și aplicate de comunitatea internațională;
- asigurarea eficientă a controlului asupra nivelului de asigurare a securității și de respectare a normelor și procedurilor naționale;
- racordarea categoriilor de practici în asigurarea securității naționale în porturi și la bordul navelor la cele europene;
- stabilirea cadrului normativ național de control al calității securității;
- definirea responsabilităților subiecților implicați în asigurarea securității întru prevenirea, depistarea și reprimarea actelor de intervenție ilicită;
- stabilirea modalității de remediere și a unor măsuri de constrângere a neconformităților cerințelor de securitate maritimă;
- îmbunătățirea și facilitarea transportului naval.

În contextul implementării măsurilor de securitate remarcăm faptul că după evaluarea măsurilor existente de securitate este fixat termenul de racordare la normele conforme.

### **3. Identificarea opțiunilor**

#### ***a) Expuneți succint opțiunea „a nu face nimic”, care presupune lipsa de intervenție***

***Opțiunea „a nu face nimic”*** constă în lipsa intervenției în transpunerea prevederilor Capitolului XI-2 al Convenției SOLAS;

Pe lângă faptul că nu se va asigura executarea prevederilor Hotărârea de Guvern nr. 955/2006 va persista echivocul în aplicarea și interpretarea cadrului normativ cu privire la aplicarea Codului ISPS și necesitatea aplicării ultimului.

Pierderea unui climat de lucru funcțional, care va urma să stabilească un nivel de credibilitate față de actorii externi, ceea ce va duce la funcționarea facilităților recent create pentru domeniu naval (aderarea la Convenția FAL).

Statul va rămâne în continuare, restant la capitolul îndeplinire a obligațiilor și angajamentelor asumate.

Lipsa unei intervenții din partea statului va genera:

- Premise pentru înrăutățirea situației actuale din domeniul securității portuare;
- Existența unui vid legislativ pe anumite segmente și neajustarea cadrului normativ existent la cerințele și standardele internaționale;

- Incapacitatea dezvoltării domeniului de a face față noilor facilități, prin lipsa reglementării unor cerințe comprehensive din partea autorităților publice responsabile;
- Scăderea gradului de securitate din domeniul navigației va face foarte vulnerabil întreg domeniul de securitate națională;
- Incapacitatea statului de a asigura conformitatea cu standardele și practicile internaționale, verificate în cadrul schemei de audit al Organizației Maritime Internaționale a statului nostru.

***b) Expuneți principalele prevederi ale proiectului, cu impact, explicând cum acestea ținesc cauzele problemei, cu indicarea novațiilor și întregului spectru de soluții/drepturi/obligații ce se doresc să fie aprobate***

Proiectul se axează pe următoarele prevederi de bază: consolidarea capacității administrației porturilor și armatorilor de a institui măsuri, planuri de securitate conforme cerințelor Codului implementat conform Hotărârii Guvernului nr. 955/2006 *cu privire la implementarea Codului internațional pentru securitatea navei și a facilității portuare (ISPS Code) și a Rezoluției Organizației Maritime Internaționale A.959 (23) Forma Registrului de înregistrare continuă a istoriei navei și îndrumarul de ținere a acestuia*, Regulamentul (CE) nr. 725/2004 al Parlamentului European și al Consiliului privind consolidarea securității navelor și a instalațiilor portuare și Directiva 2005/65/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind consolidarea securității portuare.

Proiectul este structurat după cum urmează:

1. Regulamentul cu privire la consolidarea securității portuare:

- identificarea responsabilităților părților: Agenția Navală – autoritatea responsabilă pentru securitatea portuară, administrația portului – întocmește și pune în aplicare planurile de securitate;
- introducerea unui sistem de niveluri de securitate în porturi;
- controlul conformității;
- cerințe privind evaluarea securității;
- cerințe privind planul de securitate;
- cerințe privind exerciții de pregătiri și condiții pentru organizații de securitate.

2. Regulamentul cu privire la consolidarea securității navelor și a instalațiilor portuare:

în acest scop se pune în sarcina Agenției Navale:

- revizuirea planurilor de securitate a navelor;
- evaluarea securității portuare;
- stabilirea nivelelor de securitate;
- stabilirea graficului de exerciții și antrenamente;
- comunicarea informațiilor.

3. Regulamentul cu privire la măsurile speciale de consolidare a securității maritime:

- cerințe pentru armatori privind securitatea navei;
- cerințe privind sistemul de alertă;
- măsuri de control;
- cerințe privind instalațiile portuare.
- modelul certificatelor.

Astfel operatorii de nave trebuie să activeze conformitate cu prevederile relevante ale Capitolului XI-2 al Convenției SOLAS și ale Părții A a Codului ISPS, luând în considerare ghidul de implementare furnizat de Partea B a Codului. Navele trebuie să fie în conformitate cu prevederile relevante ale Capitolului XI-2 al Convenției SOLAS și ale Părții A a Codului ISPS, luând în considerare ghidul de implementare furnizat de Partea B a Codului. Conformitatea va fi verificată și certificată conform prevederilor Părții A a Codului ISPS. Înainte de intrarea într-un port de escală aflat pe teritoriul unui stat, o nava trebuie să se conformeze cerințelor impuse de gradul de securitate stabilit de respectivul stat, în cazul în care acel grad de securitate este mai mare decât cel

stabilit pentru nava. Navele trebuie să răspundă fără întârziere oricăror schimbări privind gradele de securitate.

În rezultatul implementării proiectul va fi creat un mediu sigur de monitorizare a teritoriilor aflate în gestiune, restricționare a accesului persoanelor străine în zone restricționate, prevenirea incidentelor de securitate, garantarea capacității de menținere a Nivelului de securitate instituit, ridicarea calificativului și profesionalismul persoanelor angajate, procesarea comodă a operațiunilor dintre port și navă.

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

În contextul primirii statutului de stat membru candidat al Uniunii Europene, a apărut necesitatea de punere în aplicare a normelor care urmează a fi transpuse și a celor rămase la capitolul restante, în speța noastră prevederile Capitolului XI-2 din Convenția SOLAS - Convenția internațională privind ocrotirea vieții umane pe mare, adoptată la Londra la 1 noiembrie 1974 și transpune parțial prevederile Regulamentul (CE) nr. 725/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 31 martie 2004 privind îmbunătățirea securității navelor și instalațiilor portuare. Prin urmare, opțiunea de a nu elabora și promova acest act normativ nou, care ar îngloba prevederile actelor anterior vizate, va duce la pierderi și oportunități ratate de către companiile navale urmare a reținerii navelor pe motiv de necorespunderii nivelului de securitate sau existență a ultimului.

**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***

Starea actuală nu se poate descrie prin anumite aspecte pozitive și negative, fiind, la moment catalogată ca și o măsură pro -activă, în sensul în care aprobarea prezentului act normativ are menirea de a evita anumite efecte negative ce urmează să aibă loc în cazul în care nu va fi adoptat/tergiversat acest act normativ.

În ceea ce privește evoluția stării actuale prin lipsa unei intervenții din partea statului, remarcăm repetat efectele negative ale opțiunii „a nu face nimic”:

*Lipsa unei intervenții din partea statului va genera:*

- Premise pentru înrăutățirea situației actuale din domeniul securității portuare;
- Existența unui vid legislativ pe anumite segmente și neajustarea cadrului normativ existent la cerințele și standardele internaționale;
- Incapacitatea comerțului de a face față noilor provocări la adresa securității portuare și la bordul navelor, prin lipsa reglementării unor cerințe comprehensive din partea autorităților publice responsabile;
- Scăderea gradului de securitate din domeniul navigației va face foarte vulnerabil întreg domeniul de securitate națională;
- Incapacitatea statului de a asigura conformitatea cu standardele și practicile internaționale, verificate în cadrul schemei de audit al Organizației Maritime Internaționale a statului nostru desfășurat în luna aprilie 2023.

Prin aprobarea proiectului înaintat, Republica Moldova se va alinia cerințelor internaționale unificate aplicate pe plan internațional privind securitatea portuară și a securității la bordul navelor maritime, care va permite consolidarea și supravegherea eficientă a securității portuare în fața acțiunilor ilicite la adresa securității infrastructurii portuare, construcțiilor de pe teritoriul porturilor, mărfurilor și a persoanelor fizice din perimetrul portului.

În ceea ce privește evoluția stării actuale prin adoptarea actului normativ putem prezice, cel puțin, următoarele aspecte pozitive:

- Mărirea și/sau adoptarea unor noi măsuri de securitate portuară și la bordul navelor ce vor asigura un nivel de securitate conform cerințelor și standardelor comunitare/internaționale;



- Corespunderea cu cerințele și practicile Convențiilor internaționale în domeniul (Capitolului XI-2 al Convenției SOLAS);
- Creșterea gradului de credibilitate pentru Republica Moldova pe plan internațional pentru companii navale și alte activități conexe;
- Implementarea și/sau ajustarea standardelor de securitate portuară și evaluarea continuă a acțiunilor de prevenire și răspuns la actele de intervenție ilicită, vor reduce semnificativ acest risc și v-a asigura nivel sporit de reacție;
- Existența unei baze legale unitare, comprehensive și coordonate în domeniul securității portuare;
- Sporirea gradului de satisfacție a consumatorilor finali, prin asigurarea unui nivel de securitate adecvat pentru pasageri și alți consumatori sau prestatori de servicii;
- Prezența unor cerințe legale detaliate cu caracter obligatoriu față de operatorii de nave și față de porturi ce ar asigura existența și implementarea unor programe proprii de securitate conforme cu practicile internaționale orientate spre noile provocări la adresa securității portuare;
- Conformarea și echiparea actorilor portuari, operatorilor, publici și privați cu competențe și responsabilități din domeniul securității maritime cu infrastructură de securitate adaptată la standardele și cerințele internaționale;

Reieșind din analiza efectelor negative și pozitive prezentate mai sus se consideră rezonabil aprobarea și implementarea actului supus procesului de analiză.

***b<sup>1</sup>) 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***

Remarcăm că pentru bugetul de stat nu se va înregistra un impact financiar.

Costuri pot fi generate pentru administratorii de porturi și operatorii de nave la implementarea prevederilor normelor vizate.

În practică acest procedeu se realizează în etapele următoare:

- evaluarea securității conform cerințelor obligatorii din Codul ISPS;
- implementarea cerințelor;
- întocmirea planului de securitate portuară;
- aprobarea/ monitorizare.

Planul aprobat va conține descrierea măsurilor aplicabile, în dependență de nivel de securitate, stabilind sarcinile și responsabilitățile atribuite. Lanțul de securitate trebuie să omită zone sensibile, să stabilească un control sigur în vederea restricționării accesului în zonă, combatere și stingere a incidentelor, astfel garantând securitatea arealului companiei și instalațiilor acesteia. Totodată este acordată și o atenție modului de pregătire a personalului cu desfășurarea anuală a exercițiilor.

De remarcat și importanța folosirii a trei niveluri de securitate (prevăzute în Codul ISPS), care se vor utiliza în dependență de riscurile survenite, sau în dependență de nivelul de securitate instituit la bordul navei. Stabilirea nivelului de securitate cade în sarcina Agenției Navale, care conform practicii internaționale și studiului în domeniu va folosi aceste instrumente în scopul facilitării traficului maritim.

Pentru a estima costurile pentru implementarea prevederilor Codului ISPS, în raport cu porturile, drept exemplu, potrivit scrisorii nr. 183 a companiei Î.C.S.”Danube Logistics”, a fost încheiat un contract cu compania Maritime Protective Services (MPS) din Marea Britanie, specializată în securitatea portuară, pentru a evalua și întocmi un Plan de Securitate. Complimentar, această companie a furnizat instruirea necesară agentului de securitate desemnat. Costul total al serviciilor prestate de Maritime Protective Services a fost de 21 394 de euro. Dorim să subliniem că suma a fost facturată și achitată în anul 2007, iar valoarea sa reală în prezent va fi diferită. Utilizând metoda de comparație a indicilor prețurilor de consum (CPI) pentru a ajusta suma la valoarea actuală,

conform formulei estimăm că suma s-a majorat aproximativ la 29 000 de euro. O estimare precisă la moment nu este posibilă, odată ce suprafața porturilor diferă.

La rândul său navele sunt obligate a respecta prevederile Capitolului XI-2 al Convenției SOLAS. Planul de securitate a navei este formulat pentru a se asigura că măsurile prevăzute în acesta cu privire la securitatea navei sunt aplicate la bord. Acesta este creat pentru a proteja personalul, mărfurile, nava de orice riscuri legate de securitate. Planul specifică responsabilitățile și procedurile pentru a contracara orice amenințare anticipată pentru navă în întregime.

Costuri (estimativ Autoritatea Navală Română publică) evaluarea navei în vederea eliberării certificatului - 1170 euro, avizarea evaluării de securitate - 100 euro, aprobarea planului de securitate -300 euro, eliberarea certificatului 400 euro, verificările suplimentare – 200 euro.

***Planurile sunt documente restricționate și trebuie să fie protejate de accesul neautorizat.***

Nu în ultimul rând menționăm necesitatea prevederii declarației de securitate, care este un acord încheiat între o navă și o instalație portuară, sau o altă navă cu care nava proprie interferează, acordul care specifică ce măsuri de securitate agreează să implementeze fiecare parte. Scopul principal al declarației este de a se asigura că s-a ajuns la o înțelegere între navă și instalația portuară sau alte nave cu care intră în conexiune după cum fiecare dintre măsurile de securitate respective vor fi adoptate în conformitate cu prevederile planurilor de securitate aprobate ale fiecăreia.

În scopul instituirii cadrului normativ, proiectul prevede criteriile de recunoaștere a organizațiilor de securitate, care pot evalua procesul respectiv în corespundere cu standardele internaționale, care sunt aplicabile în alte state.

Persoanele/entitățile afectate sunt Agenția Navală, administratorii porturilor, armatorii.

De asemenea, companiile vor beneficia de facilități conform declarațiilor de securitate ce va micșorarea timpului de control.

Urmare a implementării proiectului, distingem obiective, care vor resimți impact pozitiv. Statul de pavilion-obligații și angajamente internaționale asumate și îndeplinite, instituții de stat (Agenția Navală), capabilă să-și îndeplinească funcțiile cu care a fost investită prin cadrul normativ.

Persoanele care activează în domeniul naval, vor avea posibilitatea să activeze într-un mediu sigur, cunoscând reglementările și cerințele de securitate a portului/navei, iar deficiențele actuale vor fi înlăturate și nu vor fi identificate în cadrul controlului statului port, fapt care generează în prezent rețineri și performanță joasă a pavilionul RM.

***b<sup>2</sup>) 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***

Nu au fost analizate opțiuni alternative.

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

La implementarea acestui proiect există riscul că lipsa de resurse umane calificate, din cadrul Agenției Navale, va tergiversa realizarea și monitorizarea buna executare a prevederilor prezentului proiect, atât pentru porturi, cât și pentru nave.

***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 sunt propuse măsuri de diminuare a acestor impacturi***

Nu este cazul.

**Concluzie**

**e) Argumentați selectarea unei opțiuni, în baza atingerii obiectivelor, beneficiilor și costurilor, precum și a asigurării celui mai mic impact negativ asupra celor afectați**

În calitate de stat de pavilion, Republica Moldova își va onora obligațiile și angajamentele internaționale asumate și va fortifica cadrulul normativ. Totodată se vor crea premisele necesare ca Agenția Navală, să-și îndeplinească funcțiile corespunzător și să ridice nivelul de securitate la bordul navelor și pe teritoriul porturilor. Beneficiarii de servicii sau persoanele, care activează la bordul navelor, în porturi vor fi asigurate cu mediu sigur din punct de vedere a securității, într-un port sau navă conformă din punct de vedere a siguranței, într-un sistem funcțional de certificare și supraveghere a condițiilor de securitate.

**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 sunt necesare**

Implementarea prevederilor proiectului va fi asigurată de către Agenția Navală, în colaborare cu societățile de clasificare recunoscute.

Pentru buna implementare, urmează să fie întreprinse următoarele măsuri:

- revizuirea planurilor;
- după caz, evaluarea securității instalațiilor portuare;
- după caz, stabilirea nivelelor de securitate;
- efectuarea antrenamentelor.

În scopul conformării aspectelor privitor la respectarea prevederilor Convențiilor, tratatelor se va propune includerea normelor în Regulile de înregistrare a navelor maritime (înregistrarea se va efectua în lipsa precedentelor de reținere a navelor, care are încălcări).

**b) Indicați clar indicatorii de performanță în baza cărora se va efectua monitorizarea**

Potențialii indicatori de performanță ce ar putea fi utilizați pentru a efectua monitorizarea și impactul intervenției propuse:

1. Limitarea accesului persoanelor străine pe teritoriului portului/navei;
2. Diminuarea traficului ilicit de mărfuri;
3. Micșorarea timpului de procesare a navei în port;
4. Desemnarea persoanelor corespunzătoare în domeniul securității;
5. Responsabilitatea față de actorii internaționali și cooperarea.

**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**

Evaluarea impactului va fi posibil în termen scurt, deoarece odată cu publicarea Regulamentului, Agenția Navală va iniția măsuri privind punerea în practică a prevederilor și operatorii porturilor vor fi obligați să se conformeze.

În cazul navelor, prevederile respective pot fi implementate mai rapid din motivul suprafeței mai mici, în comparație cu porturile, fie sunt deja prevăzute planurile.

Monitorizarea respectării Regulamentelor va fi efectuată în procesul emiterii de către inspectorii Agenției Navale a actelor prevăzute, în cadrul procesului executării controalelor.

**6. Consultarea**

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

- Agenția Navală;
- Portul de Pasageri și Mărfuri Giurgiulești;
- Portul Internațional Liber Giurgiulești;
- Agenția Proprietăți Publice;

- Operatorii de transport maritim.

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

Proiectul de hotărâre de Guvern privind consolidarea securității portuare și a securității la bordul navelor a fost publicat pe pagina web a MIDR și particip.gov.md. pentru consultări cu autoritățile competente și alte părți interesate în conformitate cu Legea privind transparența în procesul decizional nr. 238/2008 și Legea privind actele normative nr. 100/2017.

***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)***

De remarcat că proiectul Analizei Impactului și proiectul Hotărârii Guvernului a fost remis spre avizare prealabilă Conform avizelor Ministerului Afacerilor Interne și Î.C.S. “Danube Logistics”, proiectul hotărârii Guvernului a fost ajustat la actele, care urmează a fi transpuse, referitor la Analiza Impactului au fost incluse costurile estimative, care sunt achitate actualmente de către operatorii navelor din statul vecin.

**Anexă**  
**Tabel pentru identificarea impacturilor**

Categoriile de impact	Punctaj atribuit		
	Opțiunea propusă	Opțiunea alternativă 1	Opțiunea alternativă 2
<b>Economic</b>			
costurile desfășurării afacerilor	-1		
povara administrativă	+1		
fluxurile comerciale și investiționale	+1		
competitivitatea afacerilor	+1		
activitatea diferitor categorii de întreprinderi mici și mijlocii	+1		
concurența pe piață	+1		
activitatea de inovare și cercetare	0		
veniturile și cheltuielile publice	0		
cadrul instituțional al autorităților publice	0		
alegerea, calitatea și prețurile pentru consumatori	0		
bunăstarea gospodăriilor casnice și a cetățenilor	+1		
situația social-economică în anumite regiuni	0		
situația macroeconomică	0		
alte aspecte economice	0		

<b>Social</b>			
gradul de ocupare a forței de muncă	0		
nivelul de salarizare	0		
condițiile și organizarea muncii	0		
sănătatea și securitatea muncii	+1		
formarea profesională	+1		
inegalitatea și distribuția veniturilor	0		
nivelul veniturilor populației	0		
nivelul sărăciei	0		
accesul la bunuri și servicii de bază, în special pentru persoanele social-vulnerabile	0		
diversitatea culturală și lingvistică	0		
partidele politice și organizațiile civice	0		
sănătatea publică, inclusiv mortalitatea și morbiditatea	0		
modul sănătos de viață al populației	0		
nivelul criminalității și securității publice	+1		
accesul și calitatea serviciilor de protecție socială	0		
accesul și calitatea serviciilor educaționale	0		
accesul și calitatea serviciilor medicale	0		
accesul și calitatea serviciilor publice administrative	0		
nivelul și calitatea educației populației	0		
conservarea patrimoniului cultural	0		
accesul populației la resurse culturale și participarea în manifestații culturale	0		
accesul și participarea populației în activități sportive	0		
discriminarea	0		
alte aspecte sociale	0		
<b>De mediu</b>			
clima, inclusiv emisiile gazelor cu efect de seră și celor care afectează stratul de ozon	0		
calitatea aerului	0		
calitatea și cantitatea apei și resurselor acvatice, inclusiv a apei potabile și de alt gen	0		
biodiversitatea	0		

flora	0		
fauna	0		
peisajele naturale	0		
starea și resursele solului	0		
producerea și reciclarea deșeurilor	0		
utilizarea eficientă a resurselor regenerabile și neregenerabile	0		
consumul și producția durabilă	0		
intensitatea energetică	0		
eficiența și performanța energetică	0		
bunăstarea animalelor	0		
riscuri majore pentru mediu (incendii, explozii, accidente etc.)	+1		
utilizarea terenurilor	0		
alte aspecte de mediu	0		

*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. b<sup>1</sup>) și, după caz, b<sup>2</sup>), privind analiza impacturilor opțiunilor.*

## TABEL DE CONCORDANȚĂ

la proiectul hotărârii de Guvern privind consolidarea securității portuare și a securității la bordul navelor

1. Titlul actului Uniunii Europene, inclusiv cele mai recente amendamente incluse Regulament(CE) 725/2004 al Parlamentului European și a Consiliului din 31 martie 2004 privind consolidarea securității navelor și a instalațiilor portuare (Text cu relevanță SEE), publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L129/6 Astfel cum a fost modificată prin: ► M1 Decizia Comisiei din 23 ianuarie 2009 ► M2 Regulamentul (CE) nr.219/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 martie 2009					
2. Titlul Proiectului de act normativ național Proiectul hotărârii de Guvern privind consolidarea securității portuare și a securității la bordul navelor					
3. Gradul general de compatibilitate Parțial compatibil.					
Actul Uniunii Europene	Proiectul de act normativ național	Gradul de compatibilitate	Diferețele	Observațiile	Autoritatea/ persoana responsabilă
4	5	6	7	8	9
<b>Articolul 1</b> Obiective (1) Principalul obiectiv al prezentului regulament îl reprezintă instituirea și punerea în aplicare a unor măsuri comunitare care vizează consolidarea securității navelor utilizate în comerțul internațional și în traficul național și a instalațiilor portuare aferente acestora, în fața amenințărilor reprezentate de actele ilegale intenționate. (2) Regulamentul vizează, în afară de aceasta, să furnizeze o bază pentru armonizarea interpretării și punerii în aplicare, precum și un control la nivel comunitar ale măsurilor speciale pentru întărirea securității maritime adoptate de către Conferința diplomatică a OMI la 12 decembrie 2002, care a modificat Convenția internațională privind siguranța vieții pe mare din 1974 (Convenția SOLAS) și a instituit Codul internațional pentru securitatea navelor și a instalațiilor portuare (Codul ISPS).	<b>I. DISPOZIȚII GENERALE, NOȚIUNI</b> <b>1.</b> Regulamentul cu privire la consolidarea securității navelor și a instalațiilor portuare (în continuare - Regulament) instituie și pune în aplicare măsurile de consolidare a securității navelor utilizate în comerțul internațional și a instalațiilor portuare aferente acestora, în fața amenințărilor reprezentate de actele ilegale intenționate.	Compatibil			
<b>Articolul 2</b> Definiții În sensul prezentului regulament: 1. „măsuri speciale de consolidare a securității maritime prevăzute de Convenția SOLAS” înseamnă modificările, prevăzute în anexa I la prezentul regulament, prin care se inserează un nou capitol XI-2 în anexa la Convenția SOLAS a OMI, în versiunea sa actualizată; 2. „Cod ISPS” înseamnă Codul internațional pentru securitatea navelor și a instalațiilor portuare al OMI, în versiunea sa actualizată;	<b>2.</b> În sensul prezentului Regulament noțiunile utilizate semnifică următoarele: <i>act ilegal intenționat</i> - un act intenționat care, dată fiind natura sa sau contextul în care se produce, poate aduce atingere navelor utilizate atât în traficul maritim internațional, cât și în cel național, precum și pasagerilor ori încărcăturii acestora și instalațiilor portuare aferente.	Compatibil			

<p>3. „partea A din Codul ISPS” înseamnă preambulul și cerințele obligatorii care alcătuiesc partea A din Codul ISPS, prevăzute în anexa II la prezentul regulament, privind dispozițiile capitolului XI-2 din anexa la Convenția SOLAS, în versiunea sa actualizată;</p> <p>4. „partea B din Codul ISPS” înseamnă recomandările care alcătuiesc partea B din Codul ISPS, prevăzute în anexa III la prezentul regulament, privind dispozițiile capitolului XI-2 din anexa la Convenția SOLAS, modificată, și ale părții A din Codul ISPS, în versiunea sa actualizată;</p> <p>5. „securitate maritimă” înseamnă combinarea măsurilor preventive menite să protejeze transportul maritim și instalațiile portuare în fața amenințării reprezentate de actele ilegale intenționate;</p> <p>6. „punct de contact pentru securitatea maritimă” înseamnă organism desemnat de către fiecare stat membru pentru a servi drept punct de contact pentru Comisie și pentru celelalte state membre pentru punerea în aplicare, urmărirea și furnizarea de informații privind aplicarea măsurilor de securitate maritimă prevăzute de prezentul regulament;</p> <p>7. „autoritate competentă pentru securitatea maritimă” înseamnă o autoritate desemnată de către un stat membru pentru a coordona, pune în aplicare și supraveghea aplicarea măsurilor de securitate prevăzute de prezentul regulament cu privire la nave și/sau la una sau mai multe instalații portuare. Competențele acestei autorități pot varia, în funcție de sarcinile care îi sunt atribuite;</p> <p>8. „trafic maritim internațional” înseamnă orice legătură pe mare efectuată de o navă între o instalație portuară a unui stat membru și o instalație portuară situată în afara aceluiași stat membru sau invers;</p> <p>9. „trafic maritim național” înseamnă orice legătură efectuată de o navă între o instalație portuară a unui stat membru și aceeași instalație portuară sau o altă instalație portuară a aceluiași stat membru;</p> <p>10. „serviciu regulat” înseamnă o serie de traversări pe apă organizate de așa manieră încât să asigure legătura între două sau mai multe instalații portuare: (a) fie în conformitate cu un orar public; (b) fie cu o asemenea regularitate sau frecvență încât să constituie o serie sistematică identificabilă;</p> <p>11. „instalație portuară” înseamnă o locație în care are loc interfața navă/port; aceasta include zone precum locurile de ancorare, danele de așteptare și zonele de abordare a acestora dinspre mare, după caz;</p> <p>12. „interfață navă/port” înseamnă interacțiunile care au loc atunci când o navă este afectată în mod direct și imediat de activități care implică circulația persoanelor, a mărfurilor sau furnizarea de servicii portuare înspre sau dinspre navă;</p> <p>13. „act ilegal intenționat” înseamnă un act intenționat care, dată fiind natura sa sau contextul în care se produce, poate aduce atingere navelor utilizate atât în traficul maritim internațional, cât și în cel național, precum și pasagerilor ori încărcăturii acestora și instalațiilor portuare aferente.</p>	<p><i>autoritate competentă pentru securitatea maritimă</i> - autoritatea desemnată de către un stat pentru a coordona, pune în aplicare și supraveghea aplicarea măsurilor de securitate prevăzute de prezentul regulament cu privire la nave și/sau la una sau mai multe instalații portuare. Competențele acestei autorități pot varia, în funcție de sarcinile care îi sunt atribuite;</p> <p><i>Cod ISPS</i> - Codul internațional pentru securitatea navelor și a instalațiilor portuare al Organizația Maritimă Internațională (în continuare - OMI), în versiunea sa actualizată;</p> <p><i>instalație portuară</i> - o locație în care are loc interfața navă/port; aceasta include zone precum locurile de ancorare, danele de așteptare și zonele de abordare a acestora dinspre mare, după caz;</p> <p><i>interfață navă/port</i> - interacțiunile care au loc atunci când o navă este afectată în mod direct și imediat de activități care implică circulația persoanelor, a mărfurilor sau furnizarea de servicii portuare înspre sau dinspre navă;</p> <p><i>măsuri speciale de consolidare a securității maritime prevăzute de Convenția SOLAS</i> – modificările care inserează un nou capitol XI-2 în anexa la Convenția SOLAS a OMI, prevăzute în Regulamentul cu privire la măsurile speciale de consolidare a securității maritime;</p> <p><i>nivel 1 de securitate</i> - nivelul pentru care trebuie menținute în permanență măsuri minime de securitate adecvate;</p> <p><i>nivel 2 de securitate</i> - nivelul pentru care trebuie menținute măsuri de securitate suplimentare adecvate pentru o anumită perioadă, ca urmare a creșterii riscului apariției unui incident de securitate;</p> <p><i>nivel 3 de securitate</i> - nivelul pentru care trebuie menținute măsuri de securitate suplimentare specifice pentru o perioadă limitată în care un incident de securitate este probabil sau iminent, deși poate să nu fie neapărat posibilă identificarea țintei precise;</p> <p><i>partea A din Codul ISPS</i> - preambulul și cerințele obligatorii care alcătuiesc partea A din Codul ISPS, prevăzute în anexa II la prezentul regulament, privind dispozițiile capitolului XI-2 din anexa la Convenția SOLAS, în versiunea sa actualizată;</p> <p><i>partea B din Codul ISPS</i> - recomandările care alcătuiesc partea B din Codul ISPS, privind dispozițiile capitolului XI-2 din anexa la Convenția SOLAS, modificată, și ale părții A din Codul ISPS, în versiunea sa actualizată;</p> <p><i>punct de contact pentru securitatea maritimă</i> - autoritate desemnată de către fiecare stat pentru a servi drept punct de contact pentru celelalte state membre pentru punerea în aplicare, urmărirea și furnizarea de informații privind aplicarea măsurilor de securitate maritimă prevăzute de prezentul regulament;</p>			
--	--	--	--	--



	<p><i>securitate maritimă</i> - combinarea măsurilor preventive menite să protejeze transportul maritim și instalațiile portuare în fața amenințării reprezentate de actele ilegale intenționate;</p> <p><i>serviciu regulat</i> - o serie de traversări pe apă organizate de așa manieră încât să asigure legătura între două sau mai multe instalații portuare:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) fie în conformitate cu un orar public;</li> <li>2) fie cu o asemenea regularitate sau frecvență încât să constituie o serie sistematică identificabilă;</li> </ol> <p><i>trafic maritim internațional</i> - orice legătură pe mare efectuată de o navă între o instalație portuară a unui stat și o instalație portuară situată în afara aceluși stat sau invers;</p>				
<p><b>Articolul 3</b> Măsuri comune și domeniu de aplicare</p> <p>(1) În ceea ce privește transportul maritim internațional, statele membre pun în aplicare integral, până la 1 iulie 2004, măsurile speciale de consolidare a securității maritime prevăzute în Convenția SOLAS și în partea A din Codul ISPS, în condițiile și pentru navele, companiile și instalațiile portuare menționate în textele respective.</p> <p>(2) În ceea ce privește transportul maritim național, statele membre pun în aplicare, până la 1 iulie 2005, măsurile speciale de consolidare a securității maritime prevăzute în Convenția SOLAS și în partea A din Codul ISPS pentru navele de pasageri de clasa A, în sensul articolului 4 din Directiva 98/18/CE a Consiliului din 17 martie 1998 privind normele și standardele de siguranță pentru navele de pasageri (5), precum și pentru companiile acestora, astfel cum sunt acestea definite în regula IX-1 din Convenția SOLAS, și pentru instalațiile portuare care le deserveșc.</p> <p>(3) Statele membre decid, în urma unei evaluări obligatorii a riscurilor și a securității, în ce măsură aplică, până la 1 iulie 2007, dispozițiile prezentului regulament diferitelor categorii de nave care furnizează servicii naționale altele decât cele prevăzute la alineatul (2), companiilor care le exploatează și instalațiilor portuare care le deserveșc. Nivelul general de securitate nu ar trebui compromis printr-o astfel de decizie.</p> <p>Statele membre notifică aceste decizii Comisiei în momentul adoptării lor, precum și revizuirile periodice care trebuie să aibă loc la un interval de cel mult cinci ani.</p> <p>(4) La punerea în aplicare a dispozițiilor ce decurg din alineatele (1), (2) și (3), statele membre țin seama în totalitate de recomandările cuprinse în partea B din Codul ISPS.</p> <p>(5) Statele membre se conformează următoarelor dispoziții cuprinse în partea B din Codul ISPS, ca și cum ar fi obligatorii:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— 1.12 (revizuirea planurilor de securitate ale navei);</li> <li>— 1.16 (evaluarea securității instalațiilor portuare);</li> <li>— 4.1 (protecția confidențialității planurilor și a evaluărilor securității);</li> </ul>	<p style="text-align: center;"><b>II. MĂSURI ȘI DOMENIU DE APLICARE</b></p> <p>Pct. 40 din Regulamentul cu privire la măsurile speciale de consolidare a securității maritime</p>	<p>Compatibil parțial</p>			<p>ANRM</p>

<p>— 4.4 (organisme de securitate recunoscute);</p> <p>— 4.5 (competențele minime ale organismelor de securitate recunoscute);</p> <p>— 4.8 (stabilirea nivelului de securitate);</p> <p>— 4.14, 4.15, 4.16 (puncte de contact și informații privind planurile de securitate ale instalațiilor portuare);</p> <p>— 4.18 (documente de identificare);</p> <p>— 4.24 (aplicarea de către nave a măsurilor de securitate preconizate de către statul în ale cărui ape teritoriale navighează);</p> <p>— 4.28 (numărul de membri ai echipajului navelor);</p> <p>— 4.41 (comunicarea informațiilor în cazul în care nava este expulzată dintr-un port sau i se refuză intrarea într-un port);</p> <p>— 4.45 (navele dintr-un stat care nu este parte la convenție);</p> <p>— 6.1 (obligația companiei de a furniza comandantului informații cu privire la operatorii navei);</p> <p>— 8.3 - 8.10 (standardele minime privind evaluarea securității navei);</p> <p>— 9.2 (standardele minime privind planul de securitate al navei);</p> <p>— 9.4 (independența organismelor de securitate recunoscute);</p> <p>— 13.6 și 13.7 (frecvența exercițiilor și antrenamentelor de securitate pentru echipajele și pentru funcționarii de securitate ai companiilor și navelor);</p> <p>— 15.3 și 15.4 (standardele minime privind evaluarea securității instalației portuare);</p> <p>— 16.3 și 16.8 (standardele minime privind planul de securitate al instalației portuare);</p> <p>— 18.5 și 18.6 (frecvența exercițiilor și antrenamentelor de securitate în cadrul instalațiilor portuare și pentru funcționarii de securitate ai instalațiilor portuare).</p> <p>(6) Fără a aduce atingere dispozițiilor punctului 15.4 din partea A din Codul ISPS, revizuirea periodică a evaluărilor securității instalațiilor portuare, prevăzută la punctul 1.16 din partea B din Codul ISPS, se efectuează cel târziu în termen de cinci ani de la efectuarea evaluărilor sau de la ultima revizie a acestora.</p> <p>(7) Prezentul regulament nu se aplică navelor de război și navelor de transport trupe, cargoboturilor cu un tonaj brut mai mic de 500, navelor care nu sunt propulsate prin mijloace mecanice, navelor din lemn construite primitiv, navelor de pescuit sau navelor care nu sunt angajate în activități comerciale.</p> <p>(8) Fără a aduce atingere dispozițiilor alineatelor (2) și (3), statele membre se asigură, la aprobarea planurilor de securitate ale navelor și a planurilor de securitate ale instalațiilor portuare, că planurile respective conțin dispoziții adecvate pentru a garanta că securitatea navelor cărora li se aplică prezentul</p>	<p>pct. 9 din Regulamentul cu privire la măsurile speciale de consolidare a securității maritime</p> <p>pct. 41 <i>Ibidem</i></p> <p>pct. 7 din Regulamentul cu privire la consolidarea securității navelor și a instalațiilor portuare</p> <p>Anexa nr. 1 la Regulamentul cu privire la consolidarea securității navelor și a instalațiilor portuare</p> <p>Anexa nr. 2 <i>Ibidem</i></p> <p>Pct. 7 Anexa nr. 2 <i>Ibidem</i></p> <p>Anexa nr. 1 la Regulamentul cu privire la consolidarea securității navelor și a instalațiilor portuare</p> <p>Anexa nr. 2 <i>Ibidem</i></p> <p><b>3.</b> Fără a aduce atingere dispozițiilor punctului 15.4 din partea A din Codul ISPS, revizuirea periodică a evaluărilor securității instalațiilor portuare, prevăzută la punctul 1.16 din partea B din Codul ISPS, se efectuează cel târziu în termen de cinci ani de la efectuarea evaluărilor sau de la ultima revizie a acestora, luând în considerare cerințele prevăzute în Cap. I din anexa nr. 1.</p> <p><b>4.</b> Regulamentul nu se aplică:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) navelor de război;</li> <li>2) navelor de transport trupe, cargoboturilor cu un tonaj brut mai mic de 500;</li> <li>3) navelor care nu sunt propulsate prin mijloace mecanice;</li> <li>4) navelor din lemn construite primitive;</li> <li>5) navelor de pescuit sau navelor care nu sunt angajate în activități comerciale.</li> </ol> <p><b>5.</b> La aprobarea planurilor de securitate ale navelor și a planurilor de securitate ale instalațiilor portuare se iau în considerare cerințele prevăzute din anexa nr. 2.</p> <p><b>6.</b> Planurile respective conțin dispoziții adecvate pentru a garanta că securitatea navelor nu este compromisă de o altă navă, de o interfață</p>				
---	--	--	--	--	--

regulament nu este compromisă de o navă oarecare, de o interfață navă/port sau de o activitate desfășurată între nave care implică nave care nu fac obiectul prezentului regulament.	navă/port sau de o activitate desfășurată între nave care implică nave care nu fac obiectul prezentului Regulament.				
<p><b>Articolul 4</b> Comunicarea informațiilor</p> <p>(1) Fiecare stat membru comunică OMI, Comisiei și celorlalte state membre informațiile solicitate în conformitate cu regula 13 (comunicarea informațiilor) cu privire la măsurile speciale de consolidare a securității maritime prevăzute de Convenția SOLAS.</p> <p>(2) Fiecare stat membru furnizează Comisiei și celorlalte state membre datele de contact ale persoanelor de contact oficiale menționate la punctul 4.16 din partea B din Codul ISPS, precum și informațiile prevăzute la punctul 4.41 din partea B din Codul ISPS, în cazul expulzării unei nave dintr-un port comunitar sau în cazul în care i se refuză intrarea în acesta.</p> <p>(3) Fiecare stat membru alcătuiește lista instalațiilor portuare avute în vedere, pe baza evaluărilor securității instalațiilor portuare efectuate, și stabilește domeniul de aplicare al măsurilor adoptate pentru punerea în aplicare a dispozițiilor punctului 2 din regula 2 (privind măsura în care dispozițiile se aplică instalațiilor portuare care deservesc doar ocazional călătorii maritime internaționale) privind măsurile speciale de consolidare a securității maritime prevăzute de Convenția SOLAS.</p> <p>Fiecare stat membru comunică lista respectivă celorlalte state membre și Comisiei până la 1 iulie 2004. Comisiei și oricărui stat membru în cauză li se furnizează de asemenea date adecvate privind măsurile adoptate.</p>	<p style="text-align: center;"><b>III. COMUNICARE INFORMAȚIILOR</b></p> <p><b>7. Agenția Navală comunică OMI și altor state:</b></p> <p>1) informațiile solicitate cu privire la măsurile speciale de consolidare a securității maritime prevăzute de Convenția SOLAS;</p> <p>2) datele de contact ale persoanelor menționate la punctul 4.16 din partea B al Codului ISPS, precum și informațiile prevăzute la punctul 4.41 din partea B din Codul ISPS, în cazul expulzării unei nave dintr-un port sau în cazul în care i se refuză intrarea;.</p>	Compatibil parțial			ANRM
<p><b>Articolul 5</b> Acorduri privind alte aranjamente în materie de securitate și aranjamente echivalente în materie de securitate</p> <p>(1) În sensul prezentului regulament, regula 11 (acorduri privind alte aranjamente în materie de securitate) privind măsurile speciale de consolidare a securității maritime din Convenția SOLAS se poate aplica și transporturilor maritime intracomunitare regulate pe rute fixe și utilizând instalații portuare asociate.</p> <p>(2) În acest scop, statele membre pot încheia între ele, fiecare acționând în nume propriu, acordurile bilaterale sau multilaterale prevăzute de regula SOLAS menționată. Statele membre pot, în special, lua în considerare astfel de acorduri în vederea promovării transportului maritim intracomunitar de mică distanță.</p> <p>Statele membre în cauză notifică aceste acorduri Comisiei și furnizează date adecvate cu privire la măsurile adoptate, astfel încât Comisia să poată analiza dacă aceste acorduri compromit sau nu nivelul de securitate al altor nave sau instalații portuare care nu fac obiectul acordurilor respective. Detaliile cu privire la măsurile care au legătură directă cu securitatea națională a statului respectiv, după caz, pot fi omise din notificarea adresată Comisiei.</p> <p>Comisia analizează dacă aceste acorduri asigură un nivel de protecție adecvat, în special cu privire la cerințele punctului 2 din regula 11 SOLAS menționată anterior, și dacă sunt în conformitate cu dreptul comunitar și cu buna funcționare a pieței interne. În cazul în care acordurile nu îndeplinesc aceste criterii, Comisia adoptă, în termen de patru luni, o decizie în conformitate cu procedura prevăzută</p>		Incompatibil			

<p>la articolul 11 alineatul (3); în astfel de cazuri, statele membre în cauză revocă sau adaptează corespunzător acordurile respective.</p> <p>(3) Revizuirea periodică a acordurilor, prevăzută la punctul 4 din regula 11 privind măsurile speciale de consolidare a securității maritime, trebuie să aibă loc la intervale de cel mult cinci ani.</p> <p>(4) Statele membre pot adopta, pentru transportul maritim național și pentru instalațiile portuare menționate la articolului 3 alineatele (2) și (3) din prezentul regulament, aranjamente în materie de securitate echivalente celor prevăzute la regula 12 (aranjamente de securitate echivalente) privind măsurile speciale de consolidare a securității maritime din Convenția SOLAS, cu condiția ca aceste aranjamente în materie de securitate să fie cel puțin la fel de eficiente ca cele specificate în capitolul XI-2 din Convenția SOLAS și ca dispozițiile obligatorii corespunzătoare din Codul ISPS.</p> <p>Statul membru în cauză comunică date adecvate privind aceste aranjamente Comisiei, de îndată ce sunt adoptate, precum și rezultatul revizuirilor periodice ale acestora, în cel mult cinci ani de la adoptarea lor sau de la ultima lor revizuire.</p> <p>Condițiile de aplicare a acestor aranjamente fac obiectul unor inspecții ale Comisiei prevăzute prin și în conformitate cu articolul 9 alineatele (4), (5) și (6) din prezentul regulament.</p>					
<p><b>Articolul 6</b> Furnizarea de informații în materie de securitate înaintea intrării într-un port al unui stat membru</p> <p>(1) Atunci când o navă care face obiectul cerințelor măsurilor speciale de întărire a securității maritime prevăzute de Convenția SOLAS și de Codul ISPS sau de cele din articolul 3 din prezentul regulament își anunță intenția de a intra într-un port al unui stat membru, autoritatea competentă pentru securitate maritimă a statului membru respectiv solicită furnizarea informațiilor prevăzute la punctul 2.1 din regula 9 (nave care intenționează să intre într-un port al altui guvern contractant) privind măsurile speciale de consolidare a securității maritime din Convenția SOLAS. Autoritatea în cauză analizează, dacă este necesar, informațiile furnizate și aplică, după caz, procedura prevăzută la punctul 2 din regula SOLAS menționată.</p> <p>(2) Informațiile menționate la alineatul (1) se furnizează:</p> <p>(a) fie cu cel puțin 24 de ore înainte,</p> <p>(b) fie cel târziu în momentul în care nava iese din portul anterior, în cazul în care durata călătoriei este mai mică de 24 de ore,</p> <p>(c) fie, în cazul în care portul de escală este necunoscut sau în cazul în care acesta este schimbat în cursul călătoriei, de îndată ce se stabilește care este portul de escală.</p> <p>(3) Se păstrează un raport cu privire la procedura utilizată în cazul fiecărei nave care a fost implicată într-un incident de securitate, astfel cum este acesta definit la punctul 1.13 din regula 1 (definiții) privind măsurile speciale de consolidare a securității maritime din Convenția SOLAS.</p>	<p><b>IV. FURNIZAREA DE INFORMAȚII ÎN MATERIE DE SECURITATE ÎNAINTEA INTRĂRII ÎN PORT</b></p> <p><b>8.</b> În cazul în care o navă care face obiectul cerințelor măsurilor speciale de întărire a securității maritime prevăzute de Convenția SOLAS și de Codul ISPS sau de cele din pct. 4 își anunță intenția de a intra în port, Agenția Navală solicită furnizarea informațiilor prevăzute la punctul 2.1 din regula 9 (nave care intenționează să intre într-un port al altui guvern contractant) privind măsurile speciale de consolidare a securității maritime din Convenția SOLAS. Agenția Navală analizează, dacă este necesar, informațiile furnizate și aplică, după caz, procedura prevăzută la punctul 2 din regula SOLAS menționată.</p> <p><b>9.</b> Informațiile menționate la pct. 8 se furnizează:</p> <p>1) cu cel puțin 24 de ore înainte, sau</p> <p>2) cel târziu în momentul în care nava iese din portul anterior, în cazul în care durata călătoriei este mai mică de 24 de ore,</p> <p>3) în cazul în care portul de escală este necunoscut sau în cazul în care acesta este schimbat în cursul călătoriei, odată ce se stabilește care este portul de escală.</p> <p><b>10.</b> În cazul în care o navă este implicată într-un incident de securitate, astfel cum este definit în Regulamentul cu privire la măsurile speciale de consolidare a securității maritime, se întocmește un raport cu privire la procedura utilizată. Raportul se păstrează pe o perioadă de trei ani.</p>	Compatibil			ANRM

<p><b>Articolul 7</b> Exceptarea de la obligația de furnizare a informațiilor în materie de securitate înaintea intrării într-un port</p> <p>(1) Statele membre pot excepta serviciile regulate de transport maritim efectuate între instalații portuare situate pe teritoriul lor de la obligativitatea îndeplinirii cerinței prevăzute la articolul 6, în cazul în care sunt îndeplinite următoarele condiții:</p> <p>(a) compania care operează serviciile regulate menționate anterior alcătuiește și actualizează o listă a navelor în cauză și o trimite autorității pentru securitate maritimă competente a portului respectiv;</p> <p>(b) pentru fiecare călătorie efectuată, informațiile prevăzute la punctul 2.1 din regula 9 privind măsurile speciale de consolidare a securității maritime din Convenția SOLAS sunt puse la dispoziția autorității competente pentru securitate maritimă, la cererea acesteia. Compania trebuie să instituie un sistem intern care să garanteze că informațiile respective pot fi transmise autorității competente pentru securitate maritimă, la cererea acesteia, fără întârziere, 24 de ore din 24.</p> <p>(2) Atunci când există servicii regulate de transport maritim internațional între două sau mai multe state membre, fiecare din statele membre în cauză poate solicita celorlalte state membre acordarea exceptării menționate mai sus pentru serviciul respectiv, în conformitate cu condițiile prevăzute la alineatul (1).</p> <p>(3) Statele membre verifică periodic dacă sunt îndeplinite condițiile prevăzute la alineatele (1) și (2). În cazul în care cel puțin una dintre aceste condiții nu mai este îndeplinită, statele membre retrag imediat privilegiul exceptării menționate mai sus pentru compania în cauză.</p> <p>(4) Statele membre alcătuiesc o listă de companii și de nave exceptate în conformitate cu prezentul articol și actualizează această listă. Ele comunică lista și actualizările Comisiei și oricărui stat membru interesat.</p> <p>(5) Fără a aduce atingere dispozițiilor alineatelor (1) și (2), un stat membru poate, din motive de securitate și după caz, solicita furnizarea informațiilor prevăzute la punctul 2.1 din regula 9 privind măsurile speciale de consolidare a securității maritime din Convenția SOLAS înainte de intrarea într-un port.</p>	<p><b>V. EXCEPTAREA DE LA OBLIGAȚIA DE FURNIZARE A INFORMAȚIEI ÎN MATERIE DE SECURITATE ÎNAINTEA INTRĂRII ÎN PORT</b></p> <p><b>11.</b> Sunt exceptate serviciile regulate de transport maritim efectuate între instalații portuare situate pe teritoriul Republicii Moldova de la obligativitatea îndeplinirii cerinței prevăzute la articolul 6, în cazul în care sunt îndeplinite următoarele condiții:</p> <p>1) armatorul care operează serviciile regulate menționate anterior alcătuiește și actualizează o listă a navelor în cauză și o trimite autorității pentru securitate maritimă competente a portului respectiv;</p> <p>2) pentru fiecare călătorie efectuată, informațiile prevăzute la punctul 2.1 din regula 9 privind măsurile speciale de consolidare a securității maritime din Convenția SOLAS sunt puse la dispoziția autorității competente pentru securitate maritimă, la cererea acesteia. Armatorul instituie un sistem intern care să garanteze că informațiile respective pot fi transmise autorității competente pentru securitate maritimă, la cererea acesteia, fără întârziere, 24 de ore din 24.</p>	<p>Parțial compatibil</p>			<p>ANRM</p>
<p><b>Articolul 8</b> Controale de securitate în porturile unui stat membru</p> <p>(1) Verificarea certificatului, astfel cum este aceasta definită la punctul 1.1 din regula 9 (controlul navelor în port) privind măsurile speciale de consolidare a securității maritime din Convenția SOLAS, se efectuează în port fie de către autoritatea competentă pentru securitatea maritimă definită la articolul 2 punctul 7 din prezentul regulament, fie de către inspectorii menționați la articolul 2 alineatul (5) din Directiva 95/21/CE.</p> <p>(2) În cazul în care agentul care efectuează verificarea certificatului prevăzut la alineatul (1) are motive întemeiate să creadă că nava nu îndeplinește cerințele specificate de măsurile speciale de consolidare a securității maritime prevăzute de Convenția SOLAS sau de Codul ISPS, dar nu face parte dintr-o autoritate care, în statul membru respectiv, este însărcinată cu aplicarea măsurilor prevăzute la punctele 1.2 și 1.3 din regula 9 privind măsurile speciale de consolidare a</p>	<p><b>VI. CONTROALE DE SECURITATE ÎN PORT</b></p> <p><b>12.</b> Verificarea certificatului, astfel cum este aceasta definită la punctul 1.1 din regula 9 (controlul navelor în port) privind măsurile speciale de consolidare a securității maritime din Convenția SOLAS, se efectuează în port de către inspectorii Agenției Navale.</p> <p><b>13.</b> În cazul în care inspectorul care efectuează verificarea certificatului prevăzut la pct. 12 are motive întemeiate să considere că nava nu îndeplinește cerințele specificate prevăzute de Regulamentul cu privire la măsurile speciale de consolidare a securității maritime sau de Codul ISPS, dar nu face parte dintr-o autoritate care, este însărcinată cu aplicarea măsurilor prevăzute la punctele 1.2 și 1.3 din regula 9 privind măsurile speciale de</p>	<p>Compatibil</p>			<p>ANRM</p>

<p>securității maritime din Convenția SOLAS, anunță imediat autoritatea respectivă cu privire la aceasta.</p>	<p>consolidare a securității maritime din Convenția SOLAS, anunță imediat Agenția Navală cu privire la acesta</p>				
<p><b>Articolul 9</b> Punerea în aplicare și controlul conformității</p> <p>(1) Statele membre îndeplinesc sarcinile administrative și de control cerute de dispozițiile măsurilor speciale de întărire a securității maritime prevăzute de Convenția SOLAS și de Codul ISPS. Acestea se asigură că toate mijloacele necesare sunt alocate și furnizate efectiv pentru punerea în aplicare a dispozițiilor prezentului regulament.</p> <p>(2) Statele membre desemnează un punct de contact pentru securitatea maritimă până la 1 iulie 2004.</p> <p>(3) Fiecare stat membru adoptă un program național de punere în aplicare a prezentului regulament.</p> <p>(4) La șase luni de la data aplicării măsurilor pertinente prevăzute la articolul 3, Comisia, în cooperare cu punctul de contact menționat la alineatul (2), începe să efectueze inspecții, inclusiv inspecții pe un eșantion adecvat de instalații portuare și de companii în cauză, pentru a verifica punerea în aplicare a prezentului regulament de către statele membre. Aceste inspecții iau în considerare datele furnizate de către punctul de contact menționat la alineatul (2), inclusiv rapoartele de verificare. Procedurile de desfășurare a acestor inspecții se adoptă în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 11 alineatul (2).</p> <p>(5) Funcționarii însărcinați de către Comisie cu efectuarea acestor inspecții în conformitate cu alineatul (4) prezintă, înainte de a-și îndeplini sarcinile, o autorizație scrisă eliberată de către Comisie și în care se specifică tipul și scopul inspecției, precum și data la care este programată începerea ei. Comisia informează în timp util, înaintea începerii inspecțiilor, statele membre în care urmează să se efectueze inspecțiile.</p> <p>Statul membru în cauză se supune acestor inspecții și se asigură că și organismele sau persoanele în cauză se supun inspecțiilor.</p> <p>(6) Comisia comunică rapoartele de inspecție statului membru în cauză, care în trei luni de la primirea lor furnizează detalii adecvate cu privire la măsurile adoptate pentru remedierea oricăror eventuale neajunsuri, în termen de trei luni de la primirea raportului. Raportul și lista de măsuri adoptate trebuie comunicate comitetului menționat la articolul 11 alineatul (1).</p>		<p>Imcompatibil</p>			
<p><b>Articolul 10</b> Integrarea modificărilor aduse instrumentelor internaționale</p> <p>(1) Instrumentele internaționale aplicabile menționate la articolul 2, aplicate în conformitate cu articolul 3 alineatul (1), sunt cele care sunt în vigoare și includ cele mai recente modificări care le-au fost aduse, cu excepția modificărilor excluse din domeniul de aplicare al prezentului regulament și care decurg din procedura de verificare a conformității prevăzută la alineatul (5).</p> <p><b>▼M2</b></p> <p>(2) Comisia decide integrarea modificărilor aduse instrumentelor internaționale menționate la articolul 2 cu privire la navele care operează servicii naționale și la instalațiile portuare care le deserveșc cărora li se aplică prezentul regulament, în măsura în care acestea constituie o actualizare de natură tehnică a dispozițiilor</p>		<p>Imcompatibil</p>			

Convenției SOLAS și ale Codului ISPS. Măsurile respective, destinate să modifice elemente neesențiale ale prezentului regulament, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 11 alineatul (4); din motive imperative de urgență, Comisia poate să recurgă la procedura de urgență menționată la articolul 11 alineatul (5). Procedura de verificare a conformității instituită la alineatul (5) din prezentul articol nu se aplică în aceste cazuri.

(3) Comisia poate adopta dispoziții pentru definirea unor proceduri armonizate de aplicare a dispozițiilor obligatorii din Codul ISPS, fără a extinde domeniul de aplicare a prezentului regulament. Măsurile respective, destinate să modifice elemente neesențiale ale prezentului regulament prin completarea acestuia, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 11 alineatul (4).

Din motive imperative de urgență, Comisia poate să recurgă la procedura de urgență menționată la articolul 11 alineatul (5).

**▼B**

(4) În sensul prezentului regulament și pentru a reduce riscurile de conflict între legislația maritimă a Comunității și instrumentele internaționale, statele membre și Comisia cooperează, prin intermediul unor întâlniri de coordonare și/sau prin alte mijloace adecvate, pentru a adopta, după caz, o poziție comună sau o abordare comună în cadrul forurilor internaționale competente.

(5) Se instituie o procedură de control al conformității pentru a exclude din domeniul de aplicare al prezentului regulament orice modificare adusă unui instrument internațional numai în cazurile în care, pe baza unei evaluări a Comisiei, există un risc vizibil ca această modificare să micșoreze standardul de securitate maritimă sau să fie incompatibilă cu legislația comunitară.

Procedura de control al conformității nu poate fi pusă în aplicare decât pentru a aduce modificări prezentului regulament în domeniile care fac în mod expres obiectul procedurii prevăzute la articolul 11 alineatul (2) și strict în cadrul exercitării competențelor executive conferite Comisiei.

(6) În situațiile prevăzute la alineatul (5), procedura de control al conformității se inițiază de către Comisie, care, după caz, poate acționa la cererea unui stat membru. Comisia înaintează comitetului înființat prin articolul 11 alineatul (1), fără întârziere, după adoptarea unei modificări aduse unui instrument internațional, o propunere de măsuri care vizează excluderea modificării în cauză din domeniul de aplicare al prezentului regulament.

Procedura de verificare a conformității care include, după caz, procedurile prevăzute la articolul 5 alineatul (6) din Decizia 1999/468/CE, se încheie cu cel puțin o lună înaintea expirării perioadei prevăzute la nivel internațional pentru acceptarea tacită a modificării respective sau la data prevăzută pentru intrarea în vigoare a respectivei modificări.

(7) În cazul riscului prevăzut în primul paragraf din alineatul (5), statele membre, pe durata procedurii de control al conformității, nu iau nici o inițiativă care să vizeze integrarea modificării în cauză în legislația internă sau aplicarea modificărilor aduse instrumentului internațional respectiv.

<p>(8) Toate modificările pertinente aduse instrumentelor internaționale integrate în legislația maritimă a Comunității, în conformitate cu alineatele (5) și (6), se publică, cu titlu informativ, în <i>Jurnalul Oficial al Uniunii Europene</i>.</p>					
<p><b>Articolul 11</b> Procedura comitetului ▼M2 (1) Comisia este asistată de un comitet. (2) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolele 5 și 7 din Decizia 1999/468/CE, având în vedere dispozițiile articolului 8 din respectiva decizie. Termenul prevăzut la articolul 5 alineatul (6) din Decizia 1999/468/CE se stabilește la o lună. (3) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolele 6 și 7 din Decizia 1999/468/CE, având în vedere dispozițiile articolului 8 din respectiva decizie. Termenul prevăzut la articolul 6 literele (b) și (c) din Decizia 1999/468/CE se stabilește la o lună. (4) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5a alineatele (1)-(4) și articolul 7 din Decizia 1999/468/CE, având în vedere dispozițiile articolului 8 din respectiva decizie. (5) În cazul în care se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5a alineatele (1), (2), (4) și (6) și articolul 7 din Decizia 1999/468/CE, având în vedere dispozițiile articolului 8 din decizia menționată anterior.</p>		Incompatibil			
<p><b>Articolul 12</b> Confidențialitatea La aplicarea prezentului regulament, Comisia, în conformitate cu dispozițiile Deciziei 2001/844/CE,CECO,Euratom a Comisiei din 29 noiembrie 2001 de modificare a regulamentului intern (<sup>6</sup>), adoptă măsuri adecvate pentru protecția informațiilor supuse cerințelor de confidențialitate la care are acces sau care îi sunt comunicate de către statele membre. Statele membre adoptă măsuri echivalente în conformitate cu legislația internă în domeniu. Personalul însărcinat cu efectuarea inspecțiilor de securitate sau cu operarea informațiilor confidențiale privind prezentul regulament trebuie supus unei evaluări adecvate a nivelului său în materie de securitate de către statul membru al cărui cetățean este.</p>		Incompatibil			
<p><b>Articolul 13</b> Difuzarea informațiilor (1) Fără a aduce atingere dreptului de acces public la documente prevăzut de Regulamentul (CE) nr. 1049/2001 al Parlamentului European și al Consiliului din 30 mai 2001 privind accesul public la documentele Parlamentului European, ale Consiliului și ale Comisiei ( 7 ), rapoartele de inspecție și răspunsurile statelor membre prevăzute la articolul 4 alineatul (3), articolul 5 alineatele (2) și (4) și la articolul 9 alineatul (6) sunt confidențiale și nu se publică. La aceste documente au acces numai autoritățile competente, care le comunică numai părților interesate și</p>		Incompatibil			



<p>numai în măsura în care acestea trebuie să le cunoască, în conformitate cu normele aplicabile prevăzute de legislația internă privind difuzarea de informații sensibile.</p> <p>(2) Statele membre acordă, în măsura posibilului și în conformitate cu legislația internă aplicabilă, tratament confidențial informațiilor provenite din rapoartele de inspecție și din răspunsurile statelor membre, atunci când aceste informații privesc alte state membre.</p> <p>(3) În cazul în care nu este clar dacă rapoartele de inspecție și răspunsurile trebuie sau nu dezvăluite, statele membre sau Comisia consultă statul membru în cauză.</p>					
<p><b>Articolul 14</b> Sancțiuni</p> <p>Statele membre se asigură că se adoptă sancțiuni eficiente, proporționale și descurajatoare pentru cazurile de încălcare a dispozițiilor prezentului regulament.</p>		Incompatibil			
<p><b>Articolul 15</b> Intrarea în vigoare</p> <p>Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene.</p> <p>Prezentul regulament se aplică de la 1 iulie 2004, cu excepția dispozițiilor articolului 3 alineatele (2) și (3) și ale articolului 9 alineatul (4), care intră în vigoare și se aplică de la datele prevăzute în respectivele articole.</p> <p>Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.</p>		Incompatibil			
<p style="text-align: center;"><b>ANEXA I</b></p> <p><b>MODIFICĂRI ALE ANEXEI LA CONVENȚIA INTERNAȚIONALĂ PRIVIND SIGURANȚA VIEȚII PE MARE DIN 1974, MODIFICATĂ „CAPITOLUL XI-2 MĂSURI SPECIALE DE CONSOLIDARE A SECURITĂȚII MARITIME</b></p>	<p><b>REGULAMENT</b></p> <p>cu privire la măsurile speciale de consolidare a securității maritime</p>				
<p><b>Regula 1</b> Definiții</p> <p>1 În sensul prezentului capitol, cu excepția cazului în care se prevede în mod expres altfel:</p> <p>.1 Vrachier înseamnă un vrachier astfel cum este definit la regula IX/1.6.</p> <p>.2 Tanc pentru produse chimice înseamnă un tanc pentru produse chimice astfel cum este definit la regula VII/8.2.</p> <p>.3 Transportator de gaz înseamnă un transportator de gaz astfel cum este definit la regula VII/11.2.</p> <p>.4 Ambarcațiune de mare viteză înseamnă o ambarcațiune astfel cum este definită la regula X/1.2.</p> <p>.5 Utilaj mobil de foraj în larg înseamnă un utilaj mobil de foraj în larg cu propulsie mecanică, astfel cum este definit la regula IX/1, care nu este staționar.</p> <p>.6 Petrolier înseamnă un petrolier astfel cum este definit la regula II-1/2.12.</p> <p>.7 Companie înseamnă o companie astfel cum este definită la regula IX/1.</p> <p>.8 Interfață navă/port înseamnă interacțiunile care au loc atunci când o navă este în mod direct și imediat afectată de activitățile care implică circulația persoanelor, a mărfurilor sau furnizarea de servicii portuare înspre sau dinspre navă.</p> <p>.9 Instalație portuară înseamnă un amplasament, astfel cum este stabilit de către guvernul contractant sau de către autoritatea desemnată, în care are loc interfața</p>	<p style="text-align: center;"><b>I. DISPOZIȚII GENERALE, NOȚIUNI, DOMENIU DE APLICARE</b></p> <p><b>1.</b> Regulamentul cu privire la măsurile speciale de consolidare a securității maritime (în continuare - Regulament) stabilește măsurile speciale de consolidare a securității navelor utilizate în comerțul internațional și în traficul național și a instalațiilor portuare aferente acestora fața amenințării atentatelor la adresa securității.</p> <p><b>2.</b> În sensul Regulamentului, cu excepția cazului în care se prevede în mod expres altfel noțiunile utilizate semnifică următoarele:</p> <p><i>activitate între nave</i> - orice activitate care nu depinde de o instalație portuară și care implică un transfer de mărfuri sau de persoane de la o navă la alta.</p> <p><i>autoritate desemnată</i> - organismul (sau organismele) sau administrația (sau administrațiile) însărcinată(însărcinate) de către guvernul contractant cu punerea în aplicare a dispozițiilor prezentului capitol în ceea ce privește securitatea instalațiilor portuare și a interfeței navă/port, din punctul de vedere al instalației portuare.</p>	Compatibil			

<p>navă/port. Aceasta include zone precum locul de ancorare, danele de așteptare și zonele de abordare dinspre mare, după caz.</p> <p>.10 Activitate între nave înseamnă orice activitate care nu depinde de o instalație portuară și care implică un transfer de mărfuri sau de persoane de la o navă la alta.</p> <p>.11 Autoritate desemnată înseamnă organismul (sau organismele) sau administrația (sau administrațiile) însărcinată(însărcinate) de către guvernul contractant cu punerea în aplicare a dispozițiilor prezentului capitol în ceea ce privește securitatea instalațiilor portuare și a interfeței navă/port, din punctul de vedere al instalației portuare.</p> <p>.12 Cod internațional pentru securitatea navelor și a instalațiilor portuare (Cod ISPS) înseamnă Codul internațional pentru securitatea navelor și a instalațiilor portuare care cuprinde o parte A (ale cărei dispoziții sunt obligatorii) și o parte B (ale cărei dispoziții reprezintă recomandări), astfel cum a fost adoptat la 12 decembrie 2002 prin rezoluția nr. 2 a Conferinței guvernelor contractante la Convenția internațională din 1974 privind siguranța vieții pe mare și astfel cum va putea fi modificat de către Organizație, cu următoarele condiții:</p> <p>.1 modificările la partea A din Cod să fie adoptate, să intre în vigoare și să producă efecte în conformitate cu articolul VIII din prezenta Convenție privind procedurile de modificare aplicabile anexe, cu excepția capitolului 1;</p> <p>.2 modificările la partea B din Cod să fie adoptate de către Comitetul privind siguranța maritimă în conformitate cu regulamentul său de procedură.</p> <p>.13 Incident de securitate înseamnă orice act suspect sau orice circumstanță suspectă care amenință securitatea unei nave, inclusiv a unui utilaj mobil de foraj în larg și a unei ambarcațiuni de mare viteză, sau a unei instalații portuare sau a unei interfețe navă/port sau a unei activități între nave.</p> <p>.14 Nivel de securitate înseamnă calificarea gradului de risc de producere a unui incident sau a unei tentative de incident de securitate.</p> <p>.15 Declarație de securitate înseamnă un acord încheiat între o navă și o instalație portuară sau cu o altă navă cu care are interfață, în care se specifică măsurile de securitate pe care le va pune în aplicare fiecare parte.</p> <p>.16 Organism de securitate recunoscut înseamnă un organism care are expertiza adecvată în materie de securitate și un nivel adecvat de cunoștințe despre operațiunile desfășurate de nave și despre operațiunile portuare, care este autorizată să efectueze o activitate de evaluare, de control, de aprobare sau de certificare, conform cerințelor prezentului capitol sau ale părții A din Codul ISPS.</p> <p>2 În cazul în care este utilizat în regulile 3 - 13, termenul «navă» include unitățile mobile de foraj în larg și ambarcațiunile de mare viteză.</p> <p>3 În cazul în care este utilizată în prezentul capitol, expresia «toate navele» înseamnă toate navele care fac obiectul prezentului capitol.</p> <p>4 În cazul în care este utilizată în regulile 3, 4, 7, 10, 11, 12 și 13, expresia «guvern contractant» cuprinde o trimitere la «autoritatea desemnată».</p>	<p><i>ambarcațiune de mare viteză</i> - o ambarcațiune astfel cum este definită la regula X/1.2 din Convenția internațională din 1974 privind siguranța vieții pe mare și astfel cum va putea fi modificat de către Organizație (în continuare Convenția SOLAS);</p> <p><i>cod internațional pentru securitatea navelor și a instalațiilor portuare (Cod ISPS)</i> - Codul internațional pentru securitatea navelor și a instalațiilor portuare care cuprinde o parte A (ale cărei dispoziții sunt obligatorii) și o parte B (ale cărei dispoziții reprezintă recomandări), astfel cum a fost adoptat la 12 decembrie 2002 prin rezoluția nr. 2 a Conferinței guvernelor contractante la Convenția SOLAS și astfel cum va putea fi modificat de către Organizație, cu următoarele condiții:</p> <p>1) modificările la partea A din Cod să fie adoptate, să intre în vigoare și să producă efecte în conformitate cu articolul VIII din Convenția SOLAS privind procedurile de modificare aplicabile anexe, cu excepția capitolului 1;</p> <p>2) modificările la partea B din Cod să fie adoptate de către comitetul privind siguranța maritimă în conformitate cu regulamentul său de procedură.</p> <p><i>armator</i> - astfel cum este definită în Codul Navigației Maritime Comerciale, aprobat prin Legea nr 599/1999;</p> <p><i>declarație de securitate</i> - un acord încheiat între o navă și o instalație portuară sau cu o altă navă cu care are interfață, în care se specifică măsurile de securitate pe care le va pune în aplicare fiecare parte.</p> <p><i>incident de securitate</i> - orice act suspect sau orice circumstanță suspectă care amenință securitatea unei nave, inclusiv a unui utilaj mobil de foraj în larg și a unei ambarcațiuni de mare viteză, sau a unei instalații portuare sau a unei interfețe navă/port sau a unei activități între nave.</p> <p><i>instalație portuară</i> - un amplasament, astfel cum este stabilit de către guvernul contractant sau de către autoritatea desemnată, în care are loc interfața navă/port. Aceasta include zone precum locul de ancorare, danele de așteptare și zonele de abordare dinspre mare, după caz.</p> <p><i>interfață navă/port</i> - interacțiunile care au loc atunci când o navă este în mod direct și imediat afectată de activitățile care implică circulația persoanelor, a mărfurilor sau furnizarea de servicii portuare înspre sau dinspre navă.</p> <p><i>nivel de securitate</i> - calificarea gradului de risc de producere a unui incident sau a unei tentative de incident de securitate.</p> <p><i>organism de securitate</i> - înseamnă un organism care are expertiza adecvată în materie de securitate și un nivel adecvat de cunoștințe despre operațiunile desfășurate de nave și despre operațiunile</p>			
---	---	--	--	--

	<p>portuare, care este autorizată să efectueze o activitate de evaluare, de control, de aprobare sau de certificare, conform cerințelor prezentului capitol sau ale părții A din Codul ISPS.</p> <p><i>petrolier</i> - un petrolier astfel cum este definit la regula II-1/2.12 din Convenția SOLAS;</p> <p><i>tanc pentru produse chimice</i> - un tanc pentru produse chimice astfel cum este definit la regula VII/8.2 din Convenția SOLAS;</p> <p><i>transportator de gaz</i> - un transportator de gaz astfel cum este definit la regula VII/11.2 din Convenția SOLAS;</p> <p><i>utilaj mobil de foraj în larg</i> - un utilaj mobil de foraj în larg cu propulsie mecanică, astfel cum este definit la regula IX/1, care nu este staționar;</p> <p><i>vrachier</i> - un vrachier astfel cum este definit la regula IX/1.6 din Convenția SOLAS;</p>				
<p><b>Regula 2 Aplicare</b></p> <p>1 Prezentul capitol se aplică:</p> <p>.1 următoarelor tipuri de nave care efectuează călătorii internaționale:</p> <p>.1.1 navele de pasageri, inclusiv ambarcațiunile de mare viteză pentru pasageri;</p> <p>.1.2 cargoboturile, inclusiv ambarcațiunile de mare viteză, cu un tonaj brut egal sau mai mare de 500;</p> <p>.1.3 unitățile mobile de foraj în larg;</p> <p>.2 instalațiilor portuare care deservește astfel de nave care efectuează călătorii internaționale.</p> <p>2 Fără a aduce atingere dispozițiilor punctului 1.2, guvernele contractante trebuie să decidă măsura în care prezentul capitol și secțiunile corespunzătoare din partea A din Codul ISPS se aplică instalațiilor portuare situate pe teritoriul lor care, deși sunt utilizate în principal de nave care nu efectuează călătorii internaționale, trebuie uneori să deservească nave care sosesc sau pleacă într-o astfel de călătorie.</p> <p>2.1 Guvernele contractante trebuie să își bazeze deciziile pe care le iau în conformitate cu punctul 2 pe o evaluare a securității instalațiilor portuare, efectuată în conformitate cu dispozițiile părții A din Codul ISPS</p> <p>2.2 Nici o decizie adoptată de către un guvern contractant în conformitate cu punctul 2 nu trebuie să compromită nivelul de securitate care trebuie atins în temeiul dispozițiilor prezentului capitol sau ale părții A din Codul ISPS</p> <p>3 Prezentul capitol nu se aplică navelor de război sau navelor de război auxiliare și nici altor tipuri de nave aflate în proprietatea sau în folosința unui guvern contractant și utilizate strict pentru servicii publice fără caracter comercial.</p> <p>4 Nici o dispoziție din prezentul capitol nu aduce atingere drepturilor sau obligațiilor pe care le au statele conform dreptului internațional.</p>	<p><b>3.</b> Regulamentul se aplică:</p> <p>1) următoarelor tipuri de nave care efectuează călătorii internaționale:</p> <p>a) navele de pasageri, inclusiv ambarcațiunile de mare viteză pentru pasageri;</p> <p>b) nave de mărfuri, inclusiv ambarcațiunile de mare viteză, cu un tonaj brut egal sau mai mare de 500;</p> <p>c) unitățile mobile de foraj în larg;</p> <p>2) instalațiilor portuare care deservește astfel de nave care efectuează călătorii internaționale.</p> <p><b>4.</b> Regulamentul nu se aplică navelor de război sau navelor de război auxiliare și nici altor tipuri de nave aflate în proprietatea sau în folosința unui guvern contractant și utilizate strict pentru servicii publice fără caracter comercial.</p> <p><b>5.</b> Nici o dispoziție din Regulament nu aduce atingere drepturilor sau obligațiilor pe care le au statele conform dreptului internațional.</p>	Compatibil			
<p><b>Regula 3</b> Obligațiile guvernelor contractante în materie de securitate</p> <p>1 Administrațiile trebuie să stabilească niveluri de securitate și să se asigure că informațiile privind aceste niveluri sunt furnizate navelor autorizate să își arboreze</p>	<p><b>6.</b> Agenția Navală stabilește nivelul de securitate și să se asigure că informațiile privind aceste niveluri sunt furnizate navelor, care arborează pavilionul Republicii Moldova. În cazul în care se</p>	Compatibil		Prevederile nepreluate	ANRM

<p>pavilionul. În cazul în care se operează modificări, informațiile privind nivelele de securitate trebuie actualizate atunci când circumstanțele o cer.</p> <p>2 Guvernele contractante trebuie să stabilească niveluri de securitate și să se asigure că informațiile privind aceste niveluri sunt furnizate instalațiilor portuare situate pe teritoriul lor, precum și navelor, înainte de intrarea acestora într-un port sau în timp ce se află într-un port situat pe teritoriul lor. În cazul în care se operează modificări, informațiile privind nivelele de securitate trebuie actualizate atunci când circumstanțele o cer.</p>	<p>operează modificări, informațiile privind nivelele de securitate sunt actualizate atunci când circumstanțele o cer</p> <p>7. Agenția Navală stabilește niveluri de securitate și să se asigure că informațiile privind aceste niveluri sunt furnizate instalațiilor portuare, precum și navelor, înainte de intrarea acestora într-un port sau în timp ce se află într-un port situat pe teritoriul Republicii Moldova. În cazul în care se operează modificări, informațiile privind nivelele de securitate sunt actualizate atunci când circumstanțele o cer.</p> <p>8. La stabilirea nivelului de securitate, Agenția Navală ia în considerare informațiile privind amenințările generale și specifice.</p> <p>9. Nivelurile de securitate care se aplică navelor sau instalațiilor portuare sunt:</p> <p>1) nivelul de securitate 1, nivelul la care nava sau instalația portuară funcționează normal;</p> <p>2) nivelul de securitate 2, nivelul care se aplică atât timp cât există un risc mare de incident de securitate;</p> <p>3) nivelul de securitate 3, nivelul care se aplică pe perioada cât riscul de incident de securitate este probabil sau iminent.</p>			sunt aplicabile pentru Republica Moldova.	
<p><b>Regula 4</b> Cerințe aplicabile companiilor și navelor</p> <p>1 Companiile trebuie să îndeplinească cerințele pertinente ale prezentului capitol și ale părții A din Codul ISPS, luând în considerare și recomandările specificate în partea B din Codul ISPS.</p> <p>2 Navele trebuie să îndeplinească cerințele pertinente ale prezentului capitol și ale părții A din Codul ISPS, luând în considerare și recomandările specificate în partea B din Codul ISPS, iar respectarea acestor cerințe trebuie verificată și certificată în conformitate cu dispozițiile părții A din Codul ISPS.</p> <p>3 Înainte de intrarea într-un port sau în timpul staționării într-un port de pe teritoriul unui guvern contractant, o navă trebuie să îndeplinească cerințele privind nivelul de securitate stabilit de către acest guvern contractant, în cazul în care acest nivel de securitate este mai mare decât cel stabilit de către Administrație pentru nava în cauză.</p> <p>4 Navele trebuie să ia, fără întârzieri nejustificate, măsurile necesare cu privire la orice creștere a nivelului de securitate.</p> <p>5 În cazul în care o navă nu îndeplinește cerințele ale prezentului capitol sau ale părții A din Codul ISPS sau în cazul în care nu poate îndeplini cerințele privind nivelul de securitate stabilit de Administrație sau de un alt guvern contractant și aplicabil navei respective, nava trebuie să notifice acest lucru autorității competente corespunzătoare înainte de a începe orice fel de activitate de interfață navă/port sau înainte de a intra în port, în funcție de evenimentul care are loc primul.</p>	<p><b>II. CERINȚE APLICABILE ARMATORII ȘI NAVELOR</b></p> <p>10. Armatorii îndeplinesc cerințele pertinente ale prezentului Regulament și ale părții A din Codul ISPS, luând în considerare și recomandările specificate în partea B din Codul ISPS.</p> <p>11. Navele dispun de un plan de securitate aprobat și îndeplinesc cerințele pertinente ale prezentului Regulament și ale părții A din Codul ISPS, luând în considerare și recomandările specificate în partea B din Codul ISPS, iar respectarea acestor cerințe este verificată și atestată în conformitate cu dispozițiile părții A din Codul ISPS.</p> <p>12. Înainte de intrarea în port sau în timpul staționării într-un port de pe teritoriul Republicii Moldova, o navă îndeplinește cerințele privind nivelul de securitate stabilit, în cazul în care acest nivel de securitate este mai mare decât cel stabilit de către Administrație pentru nava în cauză.</p> <p>13. Navele, fără întârzieri nejustificate, iau măsurile necesare cu privire la creșterea nivelului de securitate.</p> <p>14. În cazul în care o navă nu îndeplinește cerințele prezentului Regulament sau ale părții A din Codul ISPS sau în cazul în care nu poate îndeplini cerințele privind nivelul de securitate stabilit, nava notifică acest lucru Agenției Navale și Poliției de Frontieră înainte de a începe orice fel de activitate de interfață navă/port sau înainte de a intra în port, în funcție de evenimentul care are loc primul.</p>	Compatibil			ANRM
<p><b>Regula 5</b> Responsabilitatea specifică a companiilor</p>	<p>15. Armatorii se asigure că comandantul are la dispoziție la bordul navei informațiile care le permit inspectorilor să stabilească:</p>	Compatibil			ANRM

<p>Compania trebuie să se asigure că, în orice moment, comandantul are la dispoziție la bordul navei informațiile care le permit funcționarilor autorizați corespunzător de către guvernul contractant să stabilească:</p> <p>.1 persoana însărcinată cu desemnarea membrilor echipajului sau a altor persoane angajate sau care lucrează la bordul navei, indiferent în ce calitate, în legătură cu activitățile navei în cauză;</p> <p>.2 persoana însărcinată să decidă utilizarea navei;</p> <p>.3 în cazul în care nava este utilizată în conformitate cu unul sau mai multe contracte de navlosire, care sunt părțile contractului sau contractelor.</p>	<p>1) persoana însărcinată cu desemnarea membrilor echipajului sau a altor persoane angajate sau care lucrează la bordul navei, indiferent în ce calitate, în legătură cu activitățile navei în cauză;</p> <p>2) persoana însărcinată să decidă utilizarea navei;</p> <p>3) în cazul în care nava este utilizată în conformitate cu unul sau mai multe contracte de navlosire, care sunt părțile contractului sau contractelor.</p>				Guvernul RM.
<p><b>Regula 6</b> Sistemul de alertă de securitate al navei</p> <p>1 Toate navele trebuie să fie dotate cu un sistem de alertă de securitate al navei, după cum urmează:</p> <p>.1 navele construite la 1 iulie 2004 sau după această dată;</p> <p>.2 navele de pasageri, inclusiv ambarcațiunile de mare viteză pentru pasageri, construite înainte de 1 iulie 2004, cel târziu la prima verificare a instalației radio efectuată după 1 iulie 2004;</p> <p>.3 petrolierele, tancurile pentru produse chimice, transportatoarele de gaz, vrachierele și ambarcațiunile de mare viteză pentru marfă, care au un tonaj brut egal sau mai mare de 500, construite înainte de 1 iulie 2004, cel târziu la data primei verificări a instalației radio efectuată după 1 iulie 2004;</p> <p>.4 alte cargoboturi cu un tonaj brut egal sau mai mare de 500 și unități mobile de foraj în larg construite înainte de 1 iulie 2004, cel târziu la data primei verificări a instalației radio efectuată după 1 iulie 2006.</p> <p>2 Atunci când este activat, sistemul de alertă de securitate al navei:</p> <p>.1 trebuie să declanșeze și să transmită autorității competente desemnate de către Administrație, care, în această situație, poate include compania, o alertă de securitate navă-țârm care identifică nava și poziția acesteia și semnalizează faptul că securitatea navei este amenințată sau a fost compromisă;</p> <p>.2 nu trebuie să transmită alerta de securitate altor nave;</p> <p>.3 nu trebuie să declanșeze alarma la bordul navei;</p> <p>.4 trebuie să continue să transmită alerta de securitate a navei până când aceasta este dezactivată și/sau armată din nou.</p> <p>3 Sistemul de alertă de securitate al navei trebuie:</p> <p>.1 să poate fi activat de pe puntea de comandă și din cel puțin încă un loc;</p> <p>.2 să îndeplinească norme de funcționare care să nu fie inferioare celor adoptate de către Organizație.</p> <p>Comenzile de activare a sistemului de alertă de securitate al navei trebuie concepute de așa manieră încât să prevină declanșarea neintenționată a alertei de securitate a navei.</p> <p>5 Cerințele privind sistemul de alertă de securitate al navei pot fi îndeplinite prin utilizarea unei instalații radio care să îndeplinească cerințele capitolului IV, sub rezerva ca toate cerințele prezentului regulament să fie îndeplinite.</p>	<p><b>III. SISTEMUL DE ALERTĂ DE SECURITATE AL NAVEI</b></p> <p><b>16.</b> Navele sunt dotate cu un sistem de alertă de securitate al navei, după cum urmează:</p> <p>1) navele construite la 1 iulie 2004 sau după această dată;</p> <p>2) navele de pasageri, inclusiv ambarcațiunile de mare viteză pentru pasageri, construite înainte de 1 iulie 2004, cel târziu la prima verificare a instalației radio efectuată după 1 iulie 2004;</p> <p>3) petrolierele, tancurile pentru produse chimice, transportatoarele de gaz, vrachierele și ambarcațiunile de mare viteză pentru marfă, care au un tonaj brut egal sau mai mare de 500, construite înainte de 1 iulie 2004, cel târziu la data primei verificări a instalației radio efectuată după 1 iulie 2004;</p> <p>4) alte cargoboturi cu un tonaj brut egal sau mai mare de 500 și unități mobile de foraj în larg construite înainte de 1 iulie 2004, cel târziu la data primei verificări a instalației radio efectuată după 1 iulie 2006.</p> <p><b>17.</b> Atunci când este activat, sistemul de alertă de securitate al navei:</p> <p>1) se declanșează și transmite o alertă de securitate navă-țârm, care identifică nava și poziția acesteia și semnalizează faptul că securitatea navei este amenințată sau a fost compromisă;</p> <p>2) nu transmite alerta de securitate altor nave;</p> <p>3) nu declanșează alarma la bordul navei;</p> <p>4) transmite alerta de securitate a navei până când aceasta este dezactivată și/sau armată din nou.</p> <p><b>18.</b> Sistemul de alertă de securitate al navei corespunde astfel, încât:</p> <p>1) să fie activat de pe puntea de comandă și din cel puțin încă un loc;</p> <p>2) să îndeplinească norme de funcționare care să nu fie inferioare celor adoptate de către OMI.</p> <p><b>19.</b> Comenzile de activare a sistemului de alertă de securitate al navei sunt concepute astfel, încât să prevină declanșarea neintenționată a alertei de securitate a navei.</p> <p><b>20.</b> Cerințele privind sistemul de alertă de securitate al navei pot fi îndeplinite prin utilizarea unei instalații radio care să îndeplinească</p>	Compatibil			ANRM

<p>6 În cazul în care o Administrație primește o notificare de alertă de securitate a navei, trebuie să informeze de îndată statul(statele) în vecinătatea căruia(cărora) operează nava în cauză.</p> <p>7 În cazul în care un guvern contractant primește o notificare cu privire la o alertă de securitate de la o navă care nu este autorizată să își arboreze pavilionul, guvernul contractant informează de îndată Administrația corespunzătoare și, după caz, statul sau statele în vecinătatea cărora operează nava în cauză</p>	<p>cerințele Cap. IV din Convenția SOLAS, sub rezerva ca toate cerințele prezentului regulament să fie îndeplinite.</p> <p><b>21.</b> În cazul în care o Agenția Navală primește o notificare de alertă de securitate a navei, informează imediat statul(statele) în vecinătatea căruia(cărora) operează nava în cauză.</p> <p><b>22.</b> În cazul în care Agenția Navală primește o notificare cu privire la o alertă de securitate de la o navă care nu este autorizată să arboreze pavilionul, Republicii Moldova informează imediat Administrația corespunzătoare și, după caz, statul sau statele în vecinătatea cărora operează nava în cauză.</p>				
<p><b>Regula 7</b> Amenințări la adresa navelor</p> <p>1 Guvernele contractante trebuie să stabilească niveluri de securitate și să se asigure că informațiile privind nivelul de securitate sunt furnizate navelor care navighează în apele lor teritoriale sau care și-au comunicat intenția de a intra în apele lor teritoriale.</p> <p>2 Guvernele contractante trebuie să furnizeze un punct de contact de la care navele pot solicita consiliere sau asistență și căruia îi pot semnala orice problemă de securitate pe care ar putea-o prezenta alte nave, mișcări sau comunicații.</p> <p>3 În cazul în care a fost identificat un risc de atac, guvernul contractant vizat trebuie să informeze navele în cauză și Administrațiile lor cu privire la:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>.1 nivelul de securitate curent;</li> <li>.2 orice măsură de securitate care ar trebui pusă în aplicare de către navele în cauză pentru a se proteja de atac, în conformitate cu dispozițiile părții A din Codul ISPS;</li> <li>.3 măsurile de securitate pe care statul costier a decis să le aplice, după caz.</li> </ul>	<p style="text-align: center;"><b>IV. AMENINȚĂRI LA ADRESA NAVELOR</b></p> <p><b>23.</b> Agenția Navală este punctul de contact de la care navele pot solicita consiliere sau asistență și căruia îi pot semnala orice problemă de securitate pe care ar putea-o prezenta alte nave, mișcări sau comunicații.</p> <p><b>24.</b> Agenția Navală se asigură că informațiile privind nivelul de securitate sunt furnizate navelor care și-au comunicat intenția de a intra în porturile Republicii Moldova.</p> <p><b>25.</b> În cazul în care a fost identificat un risc de incident, Agenția Navală informează navele în cauză și Administrațiile lor cu privire la:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>1) nivelul de securitate curent;</li> <li>2) măsurile de securitate care ar trebui pusă în aplicare de către navele în cauză pentru a se proteja de atac, în conformitate cu dispozițiile părții A din Codul ISPS;</li> <li>3) măsurile de securitate aplicate, după caz.</li> </ul>	<p>Compatibil parțial</p>		<p>Teza de la aliniatul (3) nu este aplicabilă pentru Republica Moldova.</p>	<p>ANRM</p>
<p><b>Regula 8</b> Puterea discreționară a comandantului în materie de securitate și de siguranță a navei</p> <p>1 Comandantul nu trebuie supus de către companie, de navlositor sau de către orice altă persoană unor presiuni care să îl împiedice să ia sau să pună în aplicare decizii care, conform judecății sale profesionale, sunt necesare pentru menținerea securității și siguranței navei. Aceste decizii includ refuzul de a îmbarca persoane (cu excepția celor identificate ca fiind autorizate corespunzător de către un guvern contractant) sau efecte ale acestora și refuzul de a încărca mărfuri, inclusiv containere sau alte unități de transport închise.</p> <p>2 În cazul în care, conform judecății profesionale a comandantului, în cursul operării navei apare un conflict între cerințele aplicabile navei în materie de securitate și de siguranță, comandantul trebuie să îndeplinească cerințele necesare pentru menținerea securității navei. În astfel de cazuri, comandantul poate aplica măsuri de securitate temporare și trebuie să informeze de îndată Administrația și, după caz, guvernul contractant în al cărui port este exploatată nava sau în care nava are intenția de a intra. Astfel de măsuri de securitate temporare adoptate în conformitate cu prezentul regulament trebuie, pe cât posibil, să corespundă</p>	<p style="text-align: center;"><b>V. PUTEREA DISCREȚIONARĂ A COMANDANTULUI ÎN MATERIE DE SECURITATE ȘI DE SIGURANȚĂ A NAVELOR</b></p> <p><b>26.</b> Comandantul nu este supus de către armator, de navlositor sau de către orice altă persoană unor presiuni care să îl împiedice să ia sau să pună în aplicare decizii care, conform judecății sale profesionale, sunt necesare pentru menținerea securității și siguranței navei. Aceste decizii includ refuzul de a îmbarca persoane (cu excepția celor identificate ca fiind autorizate corespunzător de către un guvern contractant) sau efecte ale acestora și refuzul de a încărca mărfuri, inclusiv containere sau alte unități de transport închise.</p> <p><b>27.</b> În cazul în care, conform judecății profesionale a comandantului, în cursul operării navei apare un conflict între cerințele aplicabile navei în materie de securitate și de siguranță, comandantul îndeplinește cerințele necesare pentru menținerea securității navei. În astfel de cazuri, comandantul este în drept de a aplica măsuri de securitate temporare și informează imediat Agenția</p>	<p>Compatibil</p>			<p>ANRM</p>

<p>nivelului de securitate în vigoare. În cazul în care se identifică astfel de cazuri, Administrația trebuie să se asigure că astfel de conflicte sunt rezolvate și că posibilitatea ca acestea să se repete este redusă la maximum.</p>	<p>Navală și, după caz, guvernul contractant în al cărui port este exploatată nava sau în care nava are intenția de a intra. Astfel de măsuri de securitate trebuie adoptate în conformitate cu prezentul Regulament trebuie, pe cât posibil, să corespundă nivelului de securitate în vigoare. În cazul în care se identifică astfel de cazuri, Agenția Navală se asigure că astfel de conflicte sunt rezolvate și că posibilitatea ca acestea să se repete este redusă la maximum.</p>				
<p><b>Regula 9</b> Măsuri de control și respectarea dispozițiilor</p> <p>1 Controlul navelor în port</p> <p>1.1 În sensul prezentului capitol, orice navă care face obiectul prezentului capitol este supusă unui control, atunci când se află într-un port al altui guvern contractant, efectuat de către funcționari autorizați corespunzător de către guvernul respectiv, care pot fi aceiași cu cei însărcinați să îndeplinească funcțiile prevăzute la regula I/19. Un astfel de control se limitează la a verifica dacă există la bord un certificat internațional de securitate a navelor valabil sau un certificat internațional provizoriu de securitate a navelor valabil, emis conform dispozițiilor Codului ISPS (Certificat), care, în cazul în care este valabil, trebuie acceptat, cu excepția cazurilor în care există motive întemeiate să se creadă că nava nu îndeplinește cerințele prezentului capitol sau ale părții A din Codul ISPS.</p> <p>1.2 În cazul în care există astfel de motive întemeiate sau în cazul în care nu se prezintă un certificat valabil când acesta este solicitat, funcționarii autorizați corespunzător de către guvernul contractant trebuie să impună una sau mai multe din măsurile de control pentru nava respectivă prevăzute la punctul 1.3. Orice astfel de măsură impusă trebuie să fie proporțională, având în vedere recomandările din partea B din Codul ISPS.</p> <p>1.3 Aceste măsuri de control constau în inspectarea navei, întârzierea sau reținerea navei, restrângerea operațiunilor, inclusiv a deplasării în port, sau expulzarea navei din port. Astfel de măsuri de control pot include, suplimentar sau alternativ, alte măsuri administrative sau corective de mai mică cuprindere.</p> <p>2. Navele care intenționează să intre într-un port al altui guvern contractant</p> <p>2.1 În sensul prezentului capitol, un guvern contractant poate solicita ca navele care intenționează să intre în porturile sale să furnizeze funcționarilor autorizați corespunzător de către guvernul respectiv, pentru a se asigura că respectă dispozițiile prezentului capitol înainte de intrarea în port și a se evita astfel necesitatea impunerii de măsuri de control sau adoptarea unor dispoziții, următoarele informații privind:</p> <p>.1 faptul că nava deține un certificat valabil și numele autorității care a emis acest certificat;</p> <p>.2 nivelul de securitate curent al navei;</p> <p>.3 nivelul de securitate al navei în oricare port în care s-a aflat anterior și în care a desfășurat o activitate de interfață navă/port pe perioada specificată la punctul 2.3;</p>	<p style="text-align: center;"><b>VI. MĂSURI DE CONTROL ȘI RESPECTAREA DISPOZIȚIILOR</b></p> <p><b>28.</b> Controlul navelor în port:</p> <p>1) Navele, indiferent de pavilion, care face obiectul Regulamentului este supusă unui control efectuat de către inspectori, atunci când se află într-un port situat pe teritoriul Republicii Moldova. Un astfel de control se limitează la verificare dacă există la bord un certificat internațional de securitate a navelor valabil sau un certificat internațional provizoriu de securitate a navelor valabil, emis conform dispozițiilor Codului ISPS (Certificat), care, în cazul în care este valabil, este acceptat, cu excepția cazurilor în care există motive întemeiate să se creadă că nava nu îndeplinește cerințele prezentului Regulament sau ale părții A din Codul ISPS;</p> <p>2) În cazul în care există astfel de motive întemeiate sau în cazul în care nu se prezintă un certificat valabil când acesta este solicitat, funcționarii autorizați impun una sau mai multe din măsurile de control pentru nava respectivă prevăzute la sbp. 3. Orice astfel de măsură impusă trebuie să fie proporțională, având în vedere recomandările din partea B din Codul ISPS.</p> <p>3) Măsurile de control constau în inspectarea navei, întârzierea sau reținerea navei, restrângerea operațiunilor, inclusiv a deplasării în port, sau expulzarea navei din port. Astfel de măsuri de control includ, suplimentar sau alternativ, alte măsuri administrative sau corective de mai mică cuprindere.</p> <p><b>29.</b> Navele care intenționează să intre într-un port furnizează informații privind:</p> <p>1) faptul că nava deține un certificat valabil și numele autorității care a emis acest certificat;</p> <p>2) nivelul de securitate curent al navei;</p> <p>3) nivelul de securitate al navei în oricare port în care s-a aflat anterior și în care a desfășurat o activitate de interfață navă/port pe perioada specificată la pct. 31;</p>	<p>Compatibil parțial</p>			

<p>.4 măsurile de securitate speciale sau suplimentare adoptate de navă în oricare port în care s-a aflat anterior în care a desfășurat o activitate de interfață navă/port pe perioada specificată la punctul 2.3;</p> <p>.5 respectarea procedurilor de securitate ale navei adecvate în timpul oricărei activități între nave desfășurate pe perioada specificată la punctul 2.3; sau</p> <p>.6 alte informații practice privind securitatea (cu excepția detaliilor privind planul de securitate al navei), ținând seama de recomandările prevăzute în partea B din Codul ISPS</p> <p>În cazul în care guvernul contractant solicită acest lucru, nava sau compania trebuie să furnizeze o confirmare, considerată acceptabilă de către guvernul contractant, a informațiilor prevăzute mai sus.</p> <p>2.2 Oricare navă căreia i se aplică dispozițiile prezentului capitol, care intenționează să intre într-un port al altui guvern contractant, trebuie să furnizeze informațiile enumerate la punctul 2.1 funcționarilor autorizați corespunzător de către guvernul respectiv. Comandantul poate refuza furnizarea unor astfel de informații, înțelegându-se că acest refuz poate determina refuzul primirii navei în port.</p> <p>2.3 Nava trebuie să păstreze un dosar cu informațiile prevăzute la punctul 2.1 pentru perioada corespunzătoare ultimelor 10 escale în instalații portuare.</p> <p>2.4 În cazul în care, după primirea informațiilor prevăzute la punctul 2.1, funcționarii autorizați corespunzător de către guvernul contractant al portului în care nava intenționează să intre au motive întemeiate să creadă că nava nu îndeplinește cerințele prezentului capitol sau ale părții A din Codul ISPS, funcționarii respectivi trebuie să încerce să stabilească o comunicare cu și între navă și Administrație, în vederea rectificării neconformității. În cazul în care o astfel de comunicare nu determină rectificarea neconformității sau în cazul în care funcționarii în cauză au în continuare motive întemeiate să creadă că nava nu îndeplinește cerințele prezentului capitol sau ale părții A din Codul ISPS, ei pot adopta, cu privire la nava respectivă, dispozițiile prevăzute la punctul 2.5. Astfel de dispoziții trebuie să fie proporționale, ținând seama de recomandările prevăzute în partea B din Codul ISPS.</p> <p>2.5 Aceste dispoziții sunt următoarele:</p> <p>.1 obligația de rectificare a neconformității;</p> <p>.2 obligația impusă navei de a se deplasa la o locație specificată din apele teritoriale sau interioare ale guvernului contractant respectiv;</p> <p>.3 inspectarea navei, în cazul în care aceasta se află în apele teritoriale ale guvernului contractant în al cărui port intenționează să intre nava; sau</p> <p>.4 refuzul acordării permisiunii de a intra în port.</p> <p>Înainte de a adopta astfel de dispoziții, guvernul contractant trebuie să informeze nava cu privire la intențiile sale. După ce ia la cunoștință aceste informații, comandantul poate să își schimbe intențiile și să decidă să nu mai intre în port. În acest caz, prezenta regulă nu se aplică.</p>	<p>4) măsurile de securitate speciale sau suplimentare adoptate de navă în oricare port în care s-a aflat anterior în care a desfășurat o activitate de interfață navă/port pe perioada specificată la pct. 31;</p> <p>5) respectarea procedurilor de securitate ale navei adecvate în timpul oricărei activități între nave desfășurate pe perioada specificată la pct. 31; sau</p> <p>6) alte informații practice privind securitatea (cu excepția detaliilor privind planul de securitate al navei), ținând seama de recomandările prevăzute în partea B din Codul ISPS.</p> <p><b>30.</b> Nava căreia i se aplică dispozițiile prezentului Regulament, care intenționează să intre într-un port, furnizează informațiile enumerate la pct. 29 funcționarilor autorizați. Comandantul poate refuza furnizarea unor astfel de informații, înțelegându-se că acest refuz poate determina refuzul primirii navei în port.</p> <p><b>31.</b> La bordul navei se păstrează un dosar cu informațiile prevăzute la pct. 29 pentru perioada corespunzătoare ultimelor 10 escale în instalații portuare.</p> <p><b>32.</b> În cazul în care, după primirea informațiilor prevăzute la pct. 29, funcționarii autorizați al portului în care nava intenționează să intre au motive întemeiate să creadă că nava nu îndeplinește cerințele prezentului Regulament sau ale părții A din Codul ISPS, funcționarii respectivi încearcă să stabilească o comunicare cu și între navă și Agenția Navală, în vederea rectificării neconformității. În cazul în care o astfel de comunicare nu determină rectificarea neconformității sau în cazul în care funcționarii în cauză au în continuare motive întemeiate să creadă că nava nu îndeplinește cerințele prezentului capitol sau ale părții A din Codul ISPS, ei pot adopta, cu privire la nava respectivă dispozițiile prevăzute la pct. 33. Astfel de dispoziții trebuie să fie proporționale, ținând seama de recomandările prevăzute în partea B din Codul ISPS.</p> <p><b>33.</b> Aceste dispoziții sunt următoarele:</p> <p>1) obligația de rectificare a neconformității;</p> <p>2) obligația impusă navei de a se deplasa la o locație specificată din apele teritoriale sau interioare ale guvernului contractant respectiv;</p> <p>3) inspectarea navei, în cazul în care aceasta se află în apele teritoriale ale guvernului contractant în al cărui port intenționează să intre nava; sau</p> <p>4) refuzul acordării permisiunii de a intra în port.</p> <p><b>34.</b> Înainte de a adopta o dispoziție, nava este informată cu privire la aceasta dispoziție. După ce face cunoștință cu aceste informații,</p>				
--	--	--	--	--	--



<p>3 Dispoziții suplimentare</p> <p>3.1 În cazul în care:</p> <p>.1 a fost impusă o măsură de control, alta decât o măsură administrativă sau de corecție de mai mică cuprindere, prevăzută la punctul 1.3; sau</p> <p>.2 a fost adoptată oricare dintre dispozițiile prevăzute la punctul 2.5, un funcționar autorizat corespunzător de către guvernul contractant trebuie să informeze de îndată Administrația, în scris, specificând ce măsuri de control au fost impuse sau ce dispoziții au fost adoptate și motivele care au stat la baza acestora. Guvernul contractant care impune măsurile de control sau adoptă dispozițiile respective trebuie să informeze și organismul de securitate recunoscut care a emis certificatul pentru nava în cauză, precum și Organizația, că au fost impuse astfel de măsuri sau că au fost adoptate astfel de dispoziții.</p> <p>3.2 Atunci când unei nave i se refuză intrarea în port sau când nava este expulzată din port, autoritățile statului în care se află portul ar trebui să comunice faptele pertinente autorităților statului următoarelor porturi de escală pertinente, în cazul în care acestea sunt cunoscute, precum și autorităților oricărui alt stat costier pertinent, ținând seama de liniile directe pe care trebuie să le elaboreze Organizația. Trebuie garantate caracterul confidențial și protecția informațiilor comunicate.</p>	<p>comandantul este în drept să își schimbe intențiile și să decidă să nu mai intre în port. În acest caz, prezentul punct nu se aplică.</p> <p><b>35.</b> În cazul în care:</p> <p>1) a fost impusă o măsură de control, alta decât o măsură administrativă sau de corecție de mai mică cuprindere, prevăzută la pct. 28 sbp. 3); sau</p> <p>2) a fost adoptată oricare dintre dispozițiile prevăzute la pct. 30, un funcționar autorizat informează imediat Agenția Navală, în scris, specificând ce măsuri de control au fost impuse sau ce dispoziții au fost adoptate și motivele care au stat la baza acestora. Agenția Navală informează organismul de securitate care a emis certificatul pentru nava în cauză, precum și OMI, că au fost impuse astfel de măsuri sau că au fost adoptate astfel de dispoziții.</p> <p><b>36.</b> Atunci când unei nave i se refuză intrarea în port sau când nava este expulzată din port, Agenția Navală comunică informațiile pertinente autorităților statului următoarelor porturi de escală pertinente, în cazul în care acestea sunt cunoscute, precum și autorităților oricărui alt stat costier pertinent, ținând seama de liniile directe pe care trebuie să le elaboreze OMI, garantând caracterul confidențial și protecția informațiilor comunicate.</p> <p><b>37.</b> Datele prevăzute în pct. 36 conțin următoarele informații, în cazul în care acestea sunt cunoscute:</p> <p>1) numele navei, pavilionul, numărul de identificare al navei, indicativul de apel, tipul și încărcătura navei;</p> <p>2) motivul refuzării acordării dreptului de intrare sau al expulzării din port sau din zonele portului;</p> <p>3) natura oricărei neconformități cu o măsură de securitate, după caz;</p> <p>4) detalii cu privire la orice încercare de remediere a neconformității, după caz, inclusiv condițiile impuse navei pentru călătorie;</p> <p>5) portul(porturile) de escală precedent(e) și următorul port de escală declarat;</p> <p>6) ora plecării și ora prevăzută pentru sosirea în aceste porturi;</p> <p>7) orice instrucțiuni date navei, de exemplu raportarea traseului său;</p> <p>8) informații disponibile privind nivelul de securitate la care nava operează în mod curent;</p> <p>9) informații privind eventualele comunicații între statele de port și Administrație;</p> <p>10) punctul de contact în cadrul statului de port care stabilește raportul în scopul obținerii de informații suplimentare;</p> <p>11) lista echipajului;</p> <p>12) orice alte informații pertinente</p>				
---	--	--	--	--	--

<p>3.3 Refuzul acordării permisiunii de a intra în port, în conformitate cu punctele 2.4 și 2.5, sau expulzarea din port, în conformitate cu punctele 1.1-1.3, nu trebuie impusă decât în cazul în care funcționarii autorizați corespunzător de către guvernul contractant au motive întemeiate să creadă că nava constituie o amenințare imediată la adresa siguranței sau securității persoanelor sau navelor sau a altor bunuri și că nu există alte mijloace adecvate de înlăturare a acestei amenințări.</p> <p>3.4 Măsurile de control prevăzute la punctul 1.3 și dispozițiile menționate la punctul 2.5 trebuie impuse, în temeiul prezentei reguli, doar până când neconformitatea care a dus la adoptarea măsurilor de control este rectificată într-un mod considerat satisfăcător de către guvernul contractant, ținând seama de măsurile propuse de navă sau de Administrație, după caz.</p> <p>3.5 Atunci când guvernele contractante exercită un control în temeiul punctului 1 sau adoptă dispoziții în conformitate cu punctul 2:</p> <p>.1 trebuie făcute toate eforturile pentru a evita ca nava să fie întârziată sau reținută în mod nejustificat. În cazul în care o navă a fost întârziată sau reținută în mod nejustificat în urma efectuării acestui control, nava are dreptul la compensări pentru pierderile sau prejudiciile suferite;</p> <p>.2 nu trebuie împiedicat accesul necesar la navă în cazuri de urgență sau din motive umanitare sau în scopul asigurării securității.</p>	<p><b>38.</b> Refuzul acordării permisiunii de a intra în port, în conformitate cu pct. 32 și 33, sau expulzarea din port, în conformitate cu pct. 28, nu se impun decât în cazul în care inspectorii au motive întemeiate să creadă că nava constituie o amenințare imediată la adresa siguranței sau securității persoanelor sau navelor sau a altor bunuri și că nu există alte mijloace adecvate de înlăturare a acestei amenințări.</p> <p><b>39.</b> Măsurile de control prevăzute la pct. 28 sbp. 3) și dispozițiile menționate la pct. 30 sunt impuse, în temeiul prezentului punct, doar până când neconformitatea care a dus la adoptarea măsurilor de control este rectificată într-un mod considerat satisfăcător de către guvernul contractant, ținând seama de măsurile propuse de navă sau de Agenția Navală, după caz.</p> <p><b>40.</b> În cazul în care se efectuează un control în temeiul pct. 28 sau se adoptă dispoziții în conformitate cu pct. 29-31:</p> <p>1) se depun eforturi pentru a evita ca nava să fie întârziată sau reținută în mod nejustificat. În cazul în care o navă a fost întârziată sau reținută în mod nejustificat în urma efectuării acestui control, nava are dreptul la compensări pentru pierderile sau prejudiciile suferite;</p> <p>2) nu este împiedicat accesul necesar la navă în cazuri de urgență sau din motive umanitare sau în scopul asigurării securității.</p>				
<p><b>Regula 10</b> Cerințe aplicabile instalațiilor portuare</p> <p>1 Instalațiile portuare trebuie să îndeplinească cerințele pertinente din prezentul capitol și din partea A din Codul ISPS, ținând seama de recomandările specificate în partea B din Codul ISPS.</p> <p>2 Guvernele contractante pe al căror teritoriu se găsește una sau mai multe instalații portuare cărora li se aplică prezenta regulă trebuie să se asigure că:</p> <p>.1 se efectuează, se revizuiesc și se aprobă evaluări de securitate ale instalației portuare, în conformitate cu dispozițiile părții A din Codul ISPS;</p> <p>.2 se elaborează, se revizuiesc, se aprobă și se pun în aplicare planuri de securitate ale instalației portuare în conformitate cu dispozițiile părții A din Codul ISPS.</p> <p>3 Guvernele contractante trebuie să specifice și să comunice măsurile de care trebuie să se țină seama în cadrul unui plan de securitate al unei instalații portuare cu privire la diferitele niveluri de securitate, în special în cazul în care se va cere prezentarea unei declarații de securitate.</p>	<p style="text-align: center;"><b>VII. CERINȚE APLICABILE INSTALAȚIILOR PORTUARE</b></p> <p><b>41.</b> Organul de administrare a portului sau operatorul instalației portuare se asigură că:</p> <p>1) instalațiile portuare îndeplinesc cerințele pertinente din prezentul Regulament și din partea A din Codul ISPS, ținând seama de recomandările specificate în partea B din Codul ISPS.</p> <p>2) se efectuează, se revizuiesc și se aprobă evaluări de securitate ale instalației portuare, în conformitate cu dispozițiile părții A din Codul ISPS;</p> <p>3) se elaborează, se revizuiesc, se aprobă și se pun în aplicare planuri de securitate ale instalației portuare în conformitate cu dispozițiile părții A din Codul ISPS.</p> <p><b>42.</b> Faptul că o instalație portuară are un agent de securitate este comunicat OMI și agenților de securitate ai armatorului și ai navei. Informația privind agentul de securitate nu este publică, cu excepția faptului că există.</p> <p><b>43.</b> În cazul în care nivelul de securitate al navei este identic cu cel al instalației portuare, nu există nici o restricție pentru acceptarea navei să opereze la acea facilitate portuară</p>	<p>Compatibil parțial</p>			

	<p><b>44.</b> Un plan de securitate al unei instalații portuare include măsurile cu privire la diferite niveluri de securitate, în special în cazul în care se va cere prezentarea unei declarații de securitate, conform Anexei nr. 3.</p> <p><b>45.</b> Declarația de securitate se întocmește în trei exemplare, dintre care o copie va rămâne la agentul de securitate portuară, o copie la Căpitania portului și una la navă.</p> <p><b>46.</b> Declarația de securitate se păstrează pe o perioadă de 3 ani.</p>				
<p><b>Regula 11</b> Acorduri privind alte aranjamente în materie de securitate</p> <p>1 Guvernele contractante pot să încheie, în scris, în domeniul de aplicare al prezentului capitol și al părții A din Codul ISPS, acorduri bilaterale sau multilaterale cu alte guverne contractante în privința altor aranjamente în materie de securitate care au ca obiect călătoriile internaționale pe distanță mică efectuate pe rute fixe între instalații portuare situate pe teritoriul lor.</p> <p>2 Aceste acorduri nu trebuie să compromită nivelul de securitate al altor nave sau al instalațiilor portuare care nu fac obiectul acordului.</p> <p>3 Nici o navă care face obiectul unui astfel de acord nu trebuie să se angajeze în activități între nave cu o navă care nu face obiectul acordului.</p> <p>4 Aceste acorduri trebuie revizuite periodic, ținând seama de experiența dobândită, precum și de orice modificare a anumitor circumstanțe sau de evaluarea amenințărilor la adresa navelor, a instalațiilor portuare sau a rutelor care fac obiectul acordului.</p>		Incompatibil			ANRM
<p><b>Regula 12</b> Aranjamente în materie de securitate echivalente</p> <p>1 O Administrație poate autoriza o anumită navă sau un grup de nave să arboreze pavilionul său, să pună în aplicare alte măsuri de securitate, echivalente celor prevăzute în prezentul capitol sau în partea A din Codul ISPS, cu condiția ca aceste măsuri de securitate să fie cel puțin la fel de eficiente ca cele prevăzute în prezentul capitol sau în partea A din Codul ISPS. Administrația care autorizează adoptarea unor astfel de măsuri de securitate trebuie să comunice Organizației detalii în această privință.</p> <p>2 La aplicarea dispozițiilor prezentului capitol și ale părții A din Codul ISPS, un guvern contractant poate autoriza o anumită instalație portuară sau un grup de instalații portuare de pe teritoriul său, altul decât cel care face obiectul unui acord încheiat în conformitate cu regula 11, să pună în aplicare măsuri de securitate echivalente celor prescrise în prezentul capitol sau în partea A din Codul ISPS, cu condiția ca aceste măsuri de securitate să fie cel puțin la fel de eficiente ca cele prescrise în prezentul capitol sau în partea A din Codul ISPS. Guvernul contractant care autorizează adoptarea unor astfel de măsuri de securitate trebuie să comunice Organizației detalii în această privință.</p>	<p><b>VIII. ARANJAMENTE ÎN MATERIE DE SECURITATE ECHIVALENTE</b></p> <p><b>39.</b> Agenția Navală este în drept de a autoriza navelor, care arborează pavilionul Republicii Moldova, să pună în aplicare alte măsuri de securitate, echivalente celor prevăzute în prezentul Regulament sau în partea A din Codul ISPS, cu condiția ca aceste măsuri de securitate să fie cel puțin la fel de eficiente ca cele prevăzute în prezentul capitol sau în partea A din Codul ISPS. Agenția Navală în cazul în care autorizează adoptarea unor astfel de măsuri de securitate trebuie să comunice OMI detalii în această privință.</p> <p><b>40.</b> La aplicarea dispozițiilor prezentului Regulament și ale părții A din Codul ISPS, Agenția Navală este în drept de a autoriza o anumită instalație portuară sau un grup de instalații portuare, să pună în aplicare măsuri de securitate echivalente celor prescrise în prezentul Regulament sau în partea A din Codul ISPS, cu condiția ca aceste măsuri de securitate să fie cel puțin la fel de eficiente ca cele prescrise în prezentul capitol sau în partea A din Codul ISPS. În cazul în care Agenția Navală autorizează adoptarea unor astfel de măsuri de securitate vor fi comunicate OMI detalii în această privință.</p>	Compatibil			ANRM

<p><b>Regula 13</b> Comunicarea informațiilor</p> <p>1 Guvernele contractante trebuie să comunice Organizației, până la 1 iulie 2004, și să pună la dispoziția companiilor și navelor, spre informare:</p> <p>.1 numele și datele de contact ale autorității (autorităților) naționale responsabile cu asigurarea securității navelor și instalațiilor portuare;</p> <p>.2 locurile de pe teritoriul lor care fac obiectul planurilor de securitate aprobate ale instalațiilor portuare;</p> <p>.3 numele și datele de contact ale celor care au fost desemnați și care trebuie să fie disponibili 24 de ore din 24 pentru a recepționa alertele de securitate navă-țarm prevăzute la regula 6.2.1 și a le da curs;</p> <p>.4 numele și datele de contact ale celor care au fost desemnați și care trebuie să fie disponibili 24 de ore din 24 pentru a recepționa comunicări din partea guvernelor contractante care aplică măsurile privind controlul și respectarea dispozițiilor specificate la regula 9.3.1 și pentru a le da curs;</p> <p>.5 numele și datele de contact ale celor care au fost desemnați și care trebuie să fie disponibili 24 de ore din 24 pentru a furniza consiliere sau asistență navelor și cărora navele le pot semnala orice probleme de securitate menționate în regula 7.2; și, prin urmare, să actualizeze aceste informații pe măsură ce apar modificări. Organizația trebuie să transmită aceste informații și celorlalte guverne contractante pentru informarea funcționarilor acestora.</p> <p>2 Guvernele contractante comunică Organizației, până la 1 iulie 2004, numele și datele de contact ale oricărui organism de securitate recunoscut autorizat să acționeze în numele lor, precum și detaliile privind responsabilitățile lui specifice și condițiile de abilitare a acestora. Aceste informații trebuie actualizate pe măsură ce apar modificări. Organizația trebuie să transmită aceste informații și celorlalte guverne contractante pentru informarea funcționarilor acestora.</p> <p>3 Guvernele contractante trebuie să comunice Organizației, până la 1 iulie 2004, o listă a planurilor de securitate aprobate ale instalațiilor portuare situate pe teritoriul lor, precum și locul sau locurile care fac obiectul fiecărui plan de securitate aprobat al instalației portuare și data acordării aprobării, și comunică apoi Organizației informațiile necesare atunci când se operează oricare dintre următoarele modificări:</p> <p>.1 trebuie operate sau au fost operate schimbări ale locului sau ale locurilor care fac obiectul unui plan de securitate aprobat al unei instalații portuare. În astfel de cazuri, informațiile care trebuie comunicate trebuie să includă schimbarea locului sau locurilor care fac obiectul planului, precum și data la care aceste schimbări trebuie operate sau la care au fost operate;</p> <p>.2 un plan de securitate aprobat al unei instalații portuare, inclus anterior în lista înaintată Organizației, trebuie retras sau a fost retras. În astfel de cazuri, informațiile care trebuie comunicate trebuie să includă data la care planul trebuie retras sau la care a fost retras. Acest tip de informații trebuie comunicat Organizației cât mai repede posibil; și</p>		Imcompatibil			
--	--	--------------	--	--	--

<p>.3 trebuie făcute adăugiri la lista planurilor de securitate aprobate ale instalației portuare. În astfel de cazuri, informațiile care trebuie comunicate trebuie să includă locul sau locurile care fac obiectul planului și data aprobării acestuia.</p> <p>4 Guvernele contractante trebuie să comunice Organizației, la interval de cinci ani după 1 iulie 2004, o listă revizuită și actualizată a tuturor planurilor de securitate aprobate ale instalațiilor portuare pentru instalațiile portuare situate pe teritoriul lor, precum și locul sau locurile care fac obiectul fiecărui plan de securitate aprobat al instalațiilor portuare și data acordării aprobării (inclusiv data la care au fost aprobate modificările aduse planului)</p> <p>Această listă revizuită va înlocui toate informațiile comunicate Organizației, în conformitate cu dispozițiile alineatului (3), în decursul celor cinci ani precedenți.</p> <p>5 Guvernele contractante trebuie să comunice Organizației informații privind încheierea de acorduri conform regulii 11. Informațiile comunicate trebuie să includă:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>.1 numele guvernelor contractante care au încheiat acordul;</li> <li>.2 instalațiile portuare și rutele fixe care fac obiectul acordului;</li> <li>.3 frecvența cu care se revizuieste acordul;</li> <li>.4 data intrării în vigoare a acordului;</li> <li>.5 consultările care au avut eventual loc cu alte guverne contractante, apoi guvernele contractante trebuie să comunice Organizației, cât mai repede posibil, informațiile privind modificarea sau încetarea acordului.</li> </ol> <p>6 Orice guvern contractant care autorizează, conform dispozițiilor regulii 12, adoptarea de aranjamente în materie de securitate echivalente privind o navă autorizată să își arboreze pavilionul sau privind o instalație portuară aflată pe teritoriul său trebuie să comunice Organizației detaliile aferente.</p> <p>7 Organizația trebuie să transmită celorlalte guverne contractante, la cerere, informațiile care i-au fost comunicate conform dispozițiilor punctului 3.</p>					
<p style="text-align: center;"><i>ANEXA II</i></p> <p>„CODUL INTERNAȚIONAL PENTRU SECURITATEA NAVELOR ȘI A INSTALAȚIILOR PORTUARE,,</p>		Compatibil			ANRM
<p>▼B <span style="float: right;"><i>Appendice la partea A</i></span></p>	<p style="text-align: right;"><b>Anexa nr. 1</b></p> <p style="text-align: center;"><b>REPUBLICA MOLDOVA</b></p> <div style="text-align: center;">  </div> <p style="text-align: center;"><b>CERTIFICAT INTERNAȚIONAL DE SECURITATE AL NAVEI</b></p> <p style="text-align: center;">Nr. _____</p> <p>Eliberat în conformitate cu dispozițiile CODULUI INTERNAȚIONAL PENTRU SECURITATEA NAVELOR ȘI</p>				

APENDICELE 1  
Model de certificat internațional de securitate al navei

CERTIFICAT INTERNAȚIONAL DE SECURITATE AL NAVEI

(Stampilă oficială)

(Statul)

Certificat numărul .....

Eliberat în conformitate cu dispozițiile  
CODULUI INTERNAȚIONAL PENTRU SECURITATEA NAVELOR ȘI A INSTALAȚIILOR PORTUARE  
(CODUL ISPS)

Sub autoritatea guvernului .....

(numele statului)

de către .....

(persoana sau organismul autorizat)

Numele navei: .....

Numărul sau literele distinctive: .....

Portul de înmatriculare: .....

Tipul navei: .....

Tonajul brut: .....

Numărul OMI: .....

Numele și adresa companiei: .....

↳ Numărul de identificare al companiei: .....

SE CERTIFICĂ PRIN PREZENTA:

1. că sistemul de securitate și orice echipament de securitate conex al navei au fost verificate în conformitate cu secțiunea 19.1 din partea A din Codul ISPS;
2. că în urma verificării s-a constatat că sistemul de securitate și orice echipament de securitate conex al navei sunt satisfăcătoare din toate punctele de vedere și că nava îndeplinește cerințele aplicabile din capitolul XI-2 din Convenție și din partea A din Codul ISPS;
3. că nava este prevăzută cu un plan de securitate al navei aprobat.

Data verificării inițiale/de reînnoire pe baza căreia a fost eliberat prezentul certificat

Prezentul certificat este valabil până la data de

sub rezerva verificărilor efectuate în conformitate cu secțiunea 19.1.1 din partea A din Codul ISPS.

Eliberat la .....

(locul eliberării certificatului)

La data de .....

(data eliberării)

.....  
(semnătura agențiului autorizat corespunzător care eliberează certificatul)

.....  
(Stampila sau parafă autorității emitente, după caz)

INSTALAȚIILOR PORTUARE (CODUL ISPS) sub autoritatea  
Guvernului Republicii Moldova de către Agenția Navală

Numele navei: .....

Număr de înregistrare sau litere distinctive: .....

Portul de înmatriculare: .....

Tipul navei: .....

Tonajul brut: .....

Numărul OMI: .....

Numele și adresa armatorului: .....

Numărul de identificare al armatorului .....

SE ATESTĂ:

1. că sistemul de securitate al navei și orice echipament de securitate conex al navei au fost verificate în conformitate cu secțiunea 19.1 din partea A din Codul ISPS;

2. că în urma verificării s-a constatat că sistemul de securitate și orice echipament de securitate conex al navei sunt satisfăcătoare din toate punctele de vedere și că nava îndeplinește cerințele aplicabile din capitolul XI-2 al Convenției și din partea A din Codul ISPS;

3. că nava este prevăzută cu un plan de securitate al navei aprobat.

Data verificării inițiale/ de reînnoire pe care este bazat acest certificat .....

Certificatul este valabil până la data de .....

sub rezerva verificărilor efectuate în conformitate cu secțiunea 19.1.1 din partea A din Codul ISPS.

Emis la .....

( locul eliberării certificatului )

La data de .....

(data eliberării)

.....  
(semnătura persoanei autorizate care eliberează certificatul)

(Ștampila sau sigiliul, după caz)

**CONFIRMAREA VERIFICĂRII INTERMEDIARE  
PREZENTUL CERTIFICAT ATESTĂ că în urma verificării  
intermediare efectuate în conformitate cu secțiunea 19.1.1 din**

**ATESTAREA VERIFICĂRII INTERMEDIARE**

SE CERTIFICĂ PRIN PREZENTA că în urma verificării intermediare efectuate în conformitate cu secțiunea 19.1.1 din partea A din Codul ISPS s-a constatat că nava respectă dispozițiile pertinente din capitolul XI-2 din Convenție și din partea A din Codul ISPS.

Verificare intermediară  
Semnat: .....  
(Semnătura agentului autorizat)  
Locul: .....  
Data: .....

(Ștampila sau parașa autorității, după caz)

**ATESTAREA VERIFICĂRII SUPLIMENTARE**

Verificare suplimentară  
Semnat: .....  
(Semnătura agentului autorizat)  
Locul: .....  
Data: .....

(Ștampila sau parașa autorității, după caz)

Verificare suplimentară  
Semnat: .....  
(Semnătura agentului autorizat)  
Locul: .....  
Data: .....

(Ștampila sau parașa autorității, după caz)

Verificare suplimentară  
Semnat: .....  
(Semnătura agentului autorizat)  
Locul: .....  
Data: .....

(Ștampila sau parașa autorității, după caz)

**partea A din Codul ISPS, s-a constatat că nava respectă dispozițiile pertinente din capitolului XI-2 din Convenție și ale părții A din Codul ISPS.**

**Verificarea intermediară**

Semnat: .....  
semnătura persoanei autorizate  
Locul: .....  
Data: .....

(Ștampila sau sigiliul, după caz)

**CONFIRMAREA VERIFICĂRII SUPLIMENTARE**

**Verificarea suplimentară**

Semnat: .....  
semnătura persoanei autorizate  
Locul: .....  
Data: .....

(Ștampila sau sigiliul, după caz)

**Verificarea suplimentară**

Semnat: .....  
semnătura persoanei autorizate  
Locul: .....  
Data: .....

(Ștampila sau sigiliul, după caz)

**Verificarea suplimentară**

Semnat: .....  
semnătura persoanei autorizate  
Locul: .....  
Data: .....

(Ștampila sau sigiliul, după caz)

**VERIFICAREA SUPLIMENTARA EFECTUATĂ ÎN CONFORMITATE CU SECȚIUNEA A/19.3.7.2 A CODULUI ISPS**

**PREZENTUL ATESTĂ că în urma verificării suplimentare efectuate în conformitate cu secțiunea 19.3.7.2 din partea A din Codul ISPS, s-a constatat că nava respectă dispozițiile pertinente din capitolului XI-2 din Convenție și ale părții A din Codul ISPS.**

Semnat: .....  
semnătura persoanei autorizate  
Locul: .....  
Data: .....

(Ștampila sau sigiliul, după caz)

**VERIFICARE SUPLIMENTARĂ EFECTUATĂ ÎN CONFORMITATE CU SECȚIUNEA A/19.3.7.2 DIN CODUL ISPS**

SE CERTIFICĂ PRIN PREZENTA că în urma verificării suplimentare efectuate în conformitate cu secțiunea 19.3.7.2 din partea A din Codul ISPS s-a constatat că nava respectă dispozițiile pertinente din capitolul XI-2 din Convenție și din partea A din Codul ISPS.

Semnat: .....  
(Semnătura agentului autorizat)

Locul: .....

Data: .....

(Ștampila sau parafa autorității, după caz)

**VIZĂ DE PRELUNGIRE A CERTIFICATULUI, DACĂ ACESTA ESTE VALABIL O PERIOADĂ MAI MICĂ DE CINCI ANI, ÎN CAZUL ÎN CARE SE APLICĂ DISPOZIȚIILE SECȚIUNII A/19.3.3 DIN CODUL ISPS**

Nava respectă dispozițiile pertinente din partea A din Codul ISPS, iar conform secțiunii 19.3.3 din partea A din Codul ISPS certificatul trebuie să fie acceptat ca valabil până la data de .....

Semnat: .....  
(Semnătura agentului autorizat)

Locul: .....

Data: .....

(Ștampila sau parafa autorității, după caz)

**VIZĂ DE PRELUNGIRE A CERTIFICATULUI DUPĂ ÎNCHEIEREA VERIFICĂRII DE REÎNNOIRE ȘI ÎN CAZUL ÎN CARE SE APLICĂ DISPOZIȚIILE SECȚIUNII A/19.3.4 DIN CODUL ISPS**

Nava respectă dispozițiile pertinente din partea A din Codul ISPS, iar conform secțiunii 19.3.4 din partea A din Codul ISPS certificatul trebuie să fie acceptat ca valabil până la data de .....

Semnat: .....  
(Semnătura agentului autorizat)

Locul: .....

Data: .....

(Ștampila sau parafa autorității, după caz)

**AVIZ DE PRELUNGIRE A CERTIFICATULUI DACĂ ACESTA ESTE VALABIL O PERIOADĂ MAI MICĂ DE CINCI ANI, ÎN CAZUL ÎN CARE SE APLICĂ DISPOZIȚIILE A/19.3.3 A CODULUI ISPS**

Nava respectă dispozițiile pertinente din partea A din Codul ISPS, iar conform secțiunii 19.3.3 din partea A din Codul ISPS, certificatul este acceptat ca valabil până la data de \_\_\_\_\_

Semnat: .....  
semnătura persoanei autorizate

Locul: .....

Data: .....

(Ștampila sau sigiliul, după caz)

**AVIZ DE PRELUNGIRE A CERTIFICATULUI DUPĂ ÎNCHEIEREA VERIFICĂRII DE REÎNNOIRE ȘI ÎN CAZUL ÎN CARE SE APLICĂ DISPOZIȚIILE SECȚIUNII A/19.3.4 A CODULUI ISPS**

Nava respectă dispozițiile pertinente din partea A din Codul ISPS, iar conform secțiunii 19.3.4 din partea A din Codul ISPS, certificatul este acceptat ca valabil până la data de \_\_\_\_\_

Semnat: .....  
semnătura persoanei autorizate

Locul: .....

Data: .....

(Ștampila sau sigiliul, după caz)

**AVIZ DE PRELUNGIRE A VALABILITĂȚII CERTIFICATULUI PÂNĂ CÂND NAVA AJUNGE ÎN PORTUL DE VERIFICARE ÎN CAZUL ÎN CARE SE APLICĂ SECȚIUNEA A/19.3.5 DIN CODUL ISPS SAU PENTRU O PERIOADĂ DE GRAȚIE, ÎN CAZUL ÎN CARE SE APLICĂ SECȚIUNEA A/19.3.6 DIN CODULUI ISPS**

În conformitate cu secțiunea 19.3.5/19.3.6\* din partea A din Codul ISPS, certificatul este acceptat ca fiind valabil până la data de \_\_\_\_\_

Semnat: .....  
semnătura persoanei autorizate

Locul: .....

Data: .....



VIZĂ DE PRELUNGIRE A VALABILITĂȚII CERTIFICATULUI PÂNĂ CÂND NAVA AJUNGE ÎN PORTUL DE VERIFICARE, ÎN CAZUL ÎN CARE SE APLICĂ DISPOZIȚIILE SECȚIUNII A/19.3.5 DIN CODUL ISPS, SAU PENTRU O PERIOADĂ DE GRAȚIE, ÎN CAZUL ÎN CARE SE APLICĂ DISPOZIȚIILE SECȚIUNII A/19.3.6 DIN CODUL ISPS

În conformitate cu secțiunea 19.3.5/19.3.6 (\*) din partea A din Codul ISPS, certificatul trebuie acceptat ca fiind valabil până la data de .....

Semnat: .....  
(Semnătura agentului autorizat)

Locul: .....

Data: .....

(Ștampila sau parafa autorității, după caz)

VIZĂ DE AVANSARE A DATEI DE EXPIRARE, ÎN CAZUL ÎN CARE SE APLICĂ DISPOZIȚIILE SECȚIUNII A/19.3.7.1 DIN CODUL ISPS

În conformitate cu secțiunea 19.3.7.1 din partea A din Codul ISPS, noua dată de expirare (\*\*) este:

Semnat: .....  
(Semnătura agentului autorizat)

Locul: .....

Data: .....

(Ștampila sau parafa autorității, după caz)

(\*) Se elimină, după caz.

(\*\*) În cazul în care se completează această parte a certificatului, data de expirare indicată pe prima pagină a certificatului trebuie de asemenea modificată în consecință.

(Ștampila sau sigiliul, după caz)

**AVIZ DE PRELUNGIRE A DATEI DE EXPIRARE, ÎN  
CAZUL ÎN CARE SE APLICĂ DISPOZIȚIILE  
SECȚIUNII A/19.3.7.1 DIN CODUL ISPS**

**În conformitate cu secțiunea 19.3.7.1 din partea A din Codul  
ISPS, noua dată de expirare\*\* este: \_\_\_\_\_**

**Semnat:** \_\_\_\_\_

semnătura persoanei autorizate

**Locul:** \_\_\_\_\_

**Data:** \_\_\_\_\_

(Ștampila sau sigiliul, după caz)

\*Se elimină, după caz.

\*\* În cazul în care se completează această parte a certificatului, data de expirare indicată pe prima pagină a certificatului este modificată în consecință.

**Anexa nr. 2**

**REPUBLICA MOLDOVA**



**CERTIFICAT INTERNAȚIONAL PROVIZORIU DE SECURITATE AL  
NAVEI**

**Nr.** \_\_\_\_\_

Eliberat în conformitate cu dispozițiile CODULUI  
INTERNAȚIONAL PENTRU SECURITATEA NAVELOR ȘI  
INSTALAȚIILOR PORTUARE (CODUL ISPS) sub autoritatea  
Guvernului Republicii Moldova de către Agenția Navală

**Numele navei:** .....

**Număr de înregistrare sau litere distinctive:** .....

**Portul de înmatriculare:** .....

Model de certificat internațional provizoriu de securitate al navei  
CERTIFICAT INTERNAȚIONAL PROVIZORIU DE SECURITATE AL NAVEI

(stampila oficială)

(Statul)

Certificat numărul .....

Eliberat în conformitate cu dispozițiile  
CODULUI INTERNAȚIONAL PENTRU SECURITATEA NAVELOR ȘI A INSTALAȚIILOR PORTUARE  
(CODUL ISPS)

Sub autoritatea guvernului .....

(numele statului)

de către .....

(persoana sau organismul autorizat)

Numele navei: .....

Numărul sau literele distinctive: .....

Portul de înmatriculare: .....

Tipul navei: .....

Tonajul brut: .....

Numărul OMI: .....

Numele și adresa companiei: .....

\*<sup>9)</sup>Numărul de identificare al companiei: .....

Prezentul certificat este eliberat după ce a fost eliberat alt certificat provizoriu? Da/Nu (\*)

În caz afirmativ, precizați data la care a fost eliberat primul certificat provizoriu

SE CERTIFICĂ PRIN PREZENTA că sunt respectate dispozițiile secțiunii A/19.4.2 din Codul ISPS.

Prezentul certificat se eliberează în conformitate cu dispozițiile secțiunii A/19.4 din Codul ISPS.

Prezentul certificat este valabil până la data de

Eliberat la .....

(local eliberării certificatului)

La data de .....

(data eliberării)

.....  
(semnătura agentului autorizat responsabil care eliberează certificatul)

.....  
(Stampila sau parafă autorității emitente, după caz)

(\*) Se elimină, după caz.

Tipul navei: .....

Tonajul brut: .....

Numărul OMI: .....

Numele și adresa armatorului: .....

Numărul de identificare al armatorului .....

**Certificatul este eliberat după ce a fost eliberat alt certificat provizoriu? DA/NU\***

În caz afirmativ, precizați data la care a fost eliberat primul certificat provizoriu .....

**PREZENTUL ATESTĂ că sunt respectate dispozițiile secțiunii A/19.4.2 din Codul ISPS.**

**Certificatul este eliberat în conformitate cu dispozițiile secțiunii A/19.4 din Codul ISPS.**

**Certificatul este valabil până la data de** .....

**Eliberat la** .....

(local eliberării certificatului)

**La data de** .....

(data eliberării)

.....  
(semnătura persoanei autorizate care eliberează certificatul)  
(Ștampila sau sigiliul, după caz)

\* Se elimină, după caz

<p style="text-align: center;">ANEXA III</p> <p>„PARTEA B RECOMANDĂRI PRIVIND DISPOZIȚIILE CAPITOLULUI XI-2 DIN ANEXA LA CONVENȚIA INTERNAȚIONALĂ PENTRU SIGURANȚA VIEȚII PE MARE DIN 1974, ASTFEL CUM A FOST MODIFICATĂ, PRECUM ȘI PARTEA A DIN PREZENTUL COD</p>											
<p>Apendice la partea B <i>APENDICELE 1</i></p>	<p style="text-align: right;"><b>Anexa nr. 3</b></p> <p style="text-align: center;"><b>REPUBLICA MOLDOVA</b></p> <p style="text-align: center;"></p> <p style="text-align: center;"><b>DECLARAȚIE DE SECURITATE</b></p> <p><b>Numele navei</b> <input type="text"/></p> <p><b>Portul de înregistrare</b> <input type="text"/></p> <p><b>Numărul IMO</b> <input type="text"/></p> <p><b>Numele instalației portuare</b> <input type="text"/></p> <p><b>Declarație de securitate este valabilă de la _____ până la _____ pentru următoarele activități_____</b> (lista activităților cu detalii relevante)</p> <p><b>la următoarele niveluri de securitate:</b></p> <p><b>nivel(uri) de securitate navă</b> <input type="text"/></p> <p><b>nivel(uri) de securitate instalația portuară</b> <input type="text"/></p> <p>Instalația portuara și nava convin următoarele măsuri și responsabilități în materie de securitate pentru a asigura respectarea cerințelor părții A din Codul Internațional pentru securitatea navelor și instalațiilor portuare.</p> <table border="1" data-bbox="969 1185 1688 1355"> <tr> <td data-bbox="969 1185 1288 1297"></td> <td colspan="2" data-bbox="1288 1185 1688 1297">Mențiunea SSO și PFSO în aceste coloane indică că activitatea se va face în conformitate cu planul relevant aprobat, de către</td> </tr> <tr> <td data-bbox="969 1297 1288 1355"><b>Activitatea</b></td> <td data-bbox="1288 1297 1476 1355"><b>Instalația portuară</b></td> <td data-bbox="1476 1297 1688 1355"><b>Navă</b></td> </tr> </table>		Mențiunea SSO și PFSO în aceste coloane indică că activitatea se va face în conformitate cu planul relevant aprobat, de către		<b>Activitatea</b>	<b>Instalația portuară</b>	<b>Navă</b>	<p>Compatibil</p>			
	Mențiunea SSO și PFSO în aceste coloane indică că activitatea se va face în conformitate cu planul relevant aprobat, de către										
<b>Activitatea</b>	<b>Instalația portuară</b>	<b>Navă</b>									

**DECLARAȚIE DE SECURITATE**

Numele navei: \_\_\_\_\_  
 Portul de înmatriculare: \_\_\_\_\_  
 Numărul OMI: \_\_\_\_\_  
 Numele instalației portuare: \_\_\_\_\_

Prezenta declarație de securitate este valabilă de la ..... până la ....., pentru următoarele activități:

(lista și descrierea activităților)

la următoarele niveluri de securitate

Nivel(uri) de securitate stabilit(e) pentru navă: \_\_\_\_\_  
 Nivel(uri) de securitate stabilit(e) pentru instalația portuară: \_\_\_\_\_

Instalația portuară și nava convin următoarele măsuri și responsabilități în materie de securitate pentru a asigura respectarea cerințelor părții A din Codul internațional pentru securitatea navelor și instalațiilor portuare.

Activitate	Mențiunea SSO sau PFSO în aceste coloane indică faptul că activitatea trebuie efectuată în conformitate cu planul pertinent aprobat de către	
	Instalația portuară	Navă
Execuția tuturor sarcinilor privind securitatea		
Supravegherea zonelor în care accesul este restricționat pentru a se asigura că numai personalul autorizat are acces		
Controlul accesului în instalația portuară		
Controlul accesului pe navă		
Supravegherea instalației portuare, inclusiv a zonelor de acostare și a zonelor din jurul navei		
Supravegherea navei, inclusiv a zonelor de acostare și a zonelor din jurul navei		
Manipularea încărcăturii		
Livrarea proviziilor de bord		
Manipularea bagajelor neînsoțite		
Controlul îmbarcării persoanelor și a efectelor lor		
Asigurarea faptului că sistemele de comunicații de securitate între navă și instalația portuară sunt rapid disponibile		

(1) Acest model de declarație de securitate trebuie utilizat pentru a întocmi o declarație de securitate între o navă și o instalație portuară. În cazul în care declarația de securitate urmează să fie întocmită între două nave, acest model trebuie modificat în mod corespunzător.

Asigurarea executării tuturor sarcinilor legate de securitate		
Supravegherea zonelor restricționate pentru a se asigura că numai personalul autorizat are acces		
Controlarea accesului în instalația portuară		
Controlul accesului la navă		
Controlul accesului la navă		
Supravegherea instalației portuare, inclusiv a zonelor de acostare și a zonelor din jurul navei		
Supravegherea navei, inclusiv a zonelor de acostare și a zonelor din jurul navei		
Manipularea mărfii		
Livrarea proviziilor de bord		
Manipularea bagajului neînsoțit		
Controlul îmbarcării persoanelor și a bagajelor lor		
Asigurarea faptului că sistemele de comunicații de securitate între navă și instalația portuară sunt rapid disponibile		

Semnatarii prezentului acord certifică că măsurile și aranjamentele în materie de securitate de care vor fi însărcinate instalația portuară și navă în timpul activităților specificate respectă dispozițiile capitolului XI-2 și părții A din Codul ISPS care vor fi aplicate în conformitate cu dispozițiile deja indicate în planul aprobat sau cu aranjamentele specifice convenite.

Întocmit la \_\_\_\_\_ la data de \_\_\_\_\_

Semnat pentru și în numele	
Instalației portuare:	Navă:

(semnătura agentului de securitate al instalației portuare)  
 (semnătura comandantului sau a agentului de securitate al navei)

Numele și funcția persoanei semnatare
---------------------------------------

Semnatarii prezentului acord certifică prin prezenta că măsurile și aranjamentele în materie de securitate de care vor fi însărcinate instalația portuară și nava în timpul activităților specificate respectă dispozițiile capitolului XI-2 și ale părții A din Cod, care vor fi aplicate în conformitate cu dispozițiile deja indicate în planul aprobat sau cu aranjamentele specifice convenite, care sunt prevăzute în anexa atașată.

Întocmit la ..... la data de .....

Semnat pentru și în numele

instalației portuare:	navei:
-----------------------	--------

*(Semnătura agentului de securitate al instalației portuare)*

*(Semnătura comandantului sau a agentului de securitate al navei)*

Numele și funcția persoanei care semnează

Numele:	Numele:
Funcția:	Funcția:

**Date de contact**

*(Se completează după caz)*

*(Se indică numerele de telefon, canale sau frecvențele radio care urmează să fie utilizate)*

Pentru instalația portuară	Pentru navă
Instalația portuară	Comandantul
Agentul de securitate al instalației portuare	Agentul de securitate al navei
	Compania
	Agentul de securitate al companiei

Nume	Nume
Funcția	Funcția
<b>Date de contact</b> <i>(se completează după caz)</i> <i>(se indică numerele de telefon, canalele sau frecvențele radio care urmează să fie utilizate)</i>	
<b>Pentru instalația portuară</b>	<b>Pentru navă</b>
Instalația portuară	Comandantul
Agentului de securitate al instalației portuare	Agentul de securitate al navei
	Armatorul
	Agentul de securitate al armatorului

<p style="text-align: center;">Model de declarație de conformitate a unei instalații portuare</p> <p style="text-align: center;"><b>DECLARAȚIE DE CONFORMITATE A UNEI INSTALAȚII PORTUARE</b></p> <p>(Stampilă oficială) <span style="float: right;">(Statul)</span></p> <p>Declarația numărul .....</p> <p style="text-align: center;">Emisă în conformitate cu dispozițiile părții B a CODULUI INTERNAȚIONAL PENTRU SECURITATEA NAVELOR ȘI A INSTALAȚIILOR PORTUARE (CODUL ISPS)</p> <p>Guvernul: ..... <span style="float: right;">(numele statului)</span></p> <p>Numele instalației portuare: .....</p> <p>Adresa instalației portuare: .....</p> <p>PRIN PREZENTA SE CERTIFICĂ faptul că a fost verificată conformitatea acestei instalații portuare cu dispozițiile capitolului XI-2 și ale părții A din Codul internațional pentru securitatea navelor și instalațiilor portuare (Codul ISPS) și că această instalație portuară este exploatată în conformitate cu planul de securitate al instalației portuare aprobat. Acest plan a fost aprobat pentru următoarele &lt;se specifică tipurile de operațiuni, tipurile de nave sau de activități sau alte informații pertinente &gt; (se elimină, după caz):</p> <p>Navă de pasageri</p> <p>Ambarcațiune de mare viteză pentru pasageri</p> <p>Ambarcațiune de mare viteză pentru marfă</p> <p>Vrachier</p> <p>Petrolier</p> <p>Tanc de produse chimice</p> <p>Transportator de gaz</p> <p>Unități mobile de foraj în larg</p> <p>Navă de marfă alta decât cele menționate anterior</p> <p>Această declarație de conformitate este valabilă până la ....., sub rezerva verificărilor (indicate pe verso)</p> <p>Întocmită la ..... <span style="float: right;">(locul întocmirii declarației)</span></p> <p>Data întocmirii: .....</p> <p style="text-align: right;">..... <i>(Semnătura agentului autorizat corespunzător care întocmește declarația)</i></p> <p style="text-align: right;">..... <i>(Stampila sau parafă autorității care întocmește declarația, după caz)</i></p>	<p style="text-align: right;"><b>Anexa nr. 4</b></p> <p style="text-align: center;"><b>REPUBLICA MOLDOVA</b></p> <p style="text-align: center;"></p> <p style="text-align: center;"><b>NOTIFICAREA INSTALAȚIEI PORTUARE</b></p> <p style="text-align: center;">Nr. _____</p> <p>Emisă în conformitate cu dispozițiile părții B al CODULUI INTERNAȚIONAL PENTRU SECURITATEA NAVELOR ȘI INSTALAȚIILOR PORTUARE (CODUL ISPS) sub autoritatea Guvernului Republicii Moldova</p> <hr/> <p><b>Numele instalației portuare: .....</b></p> <p><b>Adresa instalației portuare: .....</b></p> <p><b>Se confirmă faptul că a fost verificată conformitatea acestei instalații portuare cu dispozițiile capitolului XI-2 și ale Părții A din Codul internațional pentru securitatea navelor și instalațiilor portuare (Codul ISPS) și că această instalație portuară este exploatată în conformitate cu planul de securitate al instalației portuare aprobat. Acest plan a fost aprobat pentru următoarele (se specifică fizați tipurile de operațiuni, tipurile de navă sau de activități sau alte informații pertinente*):</b></p> <p><b>Navă de pasageri</b></p> <p><b>Navă de pasageri de mare viteză</b></p> <p><b>Navă de mărfuri</b></p> <p><b>Navă de mărfuri de mare viteză</b></p> <p><b>Petrolier</b></p> <p><b>Tanc pentru produse chimice</b></p> <p><b>Transportator de gaz</b></p> <p><b>Unități mobile de foraj în larg</b></p> <p><b>Alte tipuri de nave</b></p> <p><b>Declarația de conformitate este valabilă până la data de _____, sub rezerva verificărilor ( indicate pe verso)</b></p> <p><b>Emisă la _____</b> <span style="float: right;"><i>(locul eliberării declarației)</i></span></p> <p><b>Data emiterii _____</b> <span style="float: right;"><i>(semnătura persoanei autorizate care eliberează certificatul)</i></span></p> <p style="text-align: right;"><i>(Stampila sau sigiliul, după</i></p> <p style="text-align: center;"><b>CONFIRMAREA VERIFICĂRILOR</b></p>	<p>Compatibil</p>		<p>ANRM</p>
---	---	-------------------	--	-------------

**ATESTAREA VERIFICĂRIILOR**

Guvernul <se inserează numele statului> a stabilit valabilitatea prezentei declarații de conformitate sub rezerva <se inserează indicații pertinente privind verificările (de exemplu, verificări obligatorii anuale sau neprogramate)>.

PRIN PREZENTA SE CERTIFICĂ faptul că, în urma verificării efectuate în conformitate cu paragraful B/16.62.4 din Codul ISPS, s-a constatat că instalația portuară respectă dispozițiile pertinente din capitolul XI-2 din Convenție și din partea A din Codul ISPS.

**PRIMA VERIFICARE**

Semnat: .....  
(Semnătura agentului autorizat)

Locul: .....

Data: .....

**A DOUA VERIFICARE**

Semnat: .....  
(Semnătura agentului autorizat)

Locul: .....

Data: .....

**A TREIA VERIFICARE**

Semnat: .....  
(Semnătura agentului autorizat)

Locul: .....

Data: .....

**A PATRA VERIFICARE**

Semnat: .....  
(Semnătura agentului autorizat)

Locul: .....

Data: .....

**Guvernul Republicii Moldova a stabilit valabilitatea prezentei declarații de conformitate sub rezerva inspecțiilor obligatorii anuale sau neprogramate.**

**SE CONFIRMĂ faptul că, în urma verificării efectuate în conformitate cu paragraful B/16.62.4 din Codul ISPS, s-a constatat că instalația portuară respectă dispozițiile pertinente din capitolului XI-2 ale Convenției și Partea A din Codul ISPS.**

**PRIMA VERIFICARE**

**Semnat:** .....  
*semnătura persoanei autorizate*

**Locul:** .....

**Data:** .....

*(Ștampila sau sigiliul, după caz)*

**A DOUA VERIFICARE**

**Semnat:** .....  
*semnătura persoanei autorizate*

**Locul:** .....

**Data:** .....

*(Ștampila sau sigiliul, după caz)*

**A TREIA VERIFICARE**

**Semnat:** .....  
*semnătura persoanei autorizate*

**Locul:** .....

**Data:** .....

*(Ștampila sau sigiliul, după caz)*

**A PATRA VERIFICARE**

**Semnat:** .....  
*semnătura persoanei autorizate*

**Locul:** .....

**Data:** .....

*(Ștampila sau sigiliul, după caz)*

## TABEL DE CONCORDANȚĂ

la proiectul hotărârii de Guvern privind consolidarea securității portuare și a securității la bordul navelor

1. Titlul actului Uniunii Europene, inclusiv cele mai recente amendamente incluse Directiva 2005/65/CE al Parlamentului European și a Consiliului din 26 octombrie 2005 privind consolidarea securității portuare (Text cu relevanță SEE) Text cu relevanță pentru SEE, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L310/28 Astfel cum a fost modificată prin: ► M1 Regulamentul (CE) nr.219/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 martie 2009 ► M2 Regulamentul (CE) nr.2019/1243 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 iunie 2019					
2. Titlul Proiectului de act normativ național Regulament cu privire la consolidarea securității portuare					
3. Gradul general de compatibilitate Parțial compatibil.					
Actul Uniunii Europene	Proiectul de act normativ național	Gradul de compatibilitate	Diferețele	Observațiile	Autoritatea/ persoana responsabilă
4	5	6	7	8	9
<b>Articolul 1</b> Obiect (1) Principalul obiectiv al prezentei directive este acela de a introduce măsuri comunitare pentru consolidarea securității portuare în fața amenințării atentatelor la adresa securității. Prezenta directivă garantează, de asemenea, că măsurile de securitate luate în temeiul Regulamentului (CE) nr. 725/2004 beneficiază de consolidarea securității portuare. (2) Măsurile prevăzute la alineatul (1) constau din: (a) norme de bază comune cu privire la măsurile de securitate portuară; (b) un mecanism de aplicare a acestor norme; (c) mecanisme corespunzătoare de monitorizare a conformității.	<b>I. DISPOZIȚII GENERALE</b> <b>1.</b> Regulamentul cu privire la consolidarea securității portuare (în continuare - Regulament) implementează măsurile de consolidare a securității portuare în fața amenințării atentatelor la adresa securității. <b>2.</b> Măsurile prevăzute în pct. 1, constau din mecanisme corespunzătoare de monitorizare a conformității: 1) norme de bază comune cu privire la măsurile de securitate portuară; 2) un mecanism de aplicare a acestor norme; 3) mecanisme corespunzătoare de monitorizare a conformității.	Compatibil			
<b>Articolul 2</b> Domeniu de aplicare (1) Prezenta directivă stabilește măsurile de securitate care se respectă în porturi. Statele membre pot aplica dispozițiile prezentei directive în zonele unde se desfășoară activități legate de porturi. (2) Măsurile prevăzute de prezenta directivă se aplică fiecărui port situat pe teritoriul unui stat membru în care se găsește una sau mai multe instalații portuare care fac obiectul unui plan de securitate a instalațiilor portuare aprobat conform Regulamentului (CE) nr. 725/2004. Prezenta directivă nu se aplică instalațiilor militare din porturi.	<b>II. DOMENIU DE APLICARE, DEFINIȚII</b> <b>3.</b> Regulamentul stabilește măsuri de securitate care se respectă în porturi și în zonele unde se desfășoară activități legate de porturi. <b>4.</b> Măsurile prevăzute de prezentul Regulament se aplică fiecărui port situat pe teritoriul Republicii Moldova, în care se găsește una sau mai multe instalații portuare care fac obiectul unui plan de securitate a instalațiilor portuare aprobat conform Regulamentului cu privire la consolidarea securității navelor și a instalațiilor portuare. <b>5.</b> Regulamentul nu se aplică instalațiilor militare din porturi.	Compatibil			



<p>(3) Statele membre definesc pentru fiecare port limitele portului în sensul prezentei directive, luând în considerare în mod corespunzător informațiile care rezultă în urma evaluării securității portuare.</p> <p>(4) În cazul în care limitele unei instalații portuare în sensul Regulamentului (CE) nr. 725/2004 astfel cum au fost definite de un stat membru cuprind în mod eficient portul, dispozițiile relevante din Regulamentul (CE) nr. 725/2004 prevalează asupra acelorora din prezenta directivă.</p>	<p><b>6.</b> Agenția Navală a Republicii Moldova (în continuare – Agenția Navală) definește pentru fiecare port limitele portului în sensul prezentului Regulament, luând în considerare în mod corespunzător informațiile care rezultă în urma evaluării securității portuare.</p>				
<p><b>Articolul 3</b> Definiții În sensul prezentei directive:</p> <p>(1) „port” înseamnă orice porțiune specificată de uscat și de apă, cu limite definite de statul membru în care se situează portul, cuprinzând uzine și echipamente destinate facilitării operațiunilor de transport maritim comercial;</p> <p>(2) „interfață navă/port” înseamnă interacțiunile care au loc atunci când un vas este direct și imediat afectat de acțiuni care presupun deplasarea persoanelor sau a mărfurilor sau furnizarea serviciilor portuare către sau dinspre navă;</p> <p>(3) „instalație portuară” înseamnă locul în care are loc interfața navă/port; aceasta include zone precum locurile de ancoraj, dane de așteptare, împrejurimile dinspre mare, după caz;</p> <p>(4) „punct de contact pentru securitatea portuară” înseamnă organismul desemnat de fiecare stat membru pentru a servi drept punct de contact pentru Comisie și celelalte state membre și pentru a facilita, urmări și furniza informații cu privire la aplicarea măsurilor de securitate portuară prevăzute de prezenta directivă;</p> <p>(5) „autoritate pentru securitatea portuară” înseamnă autoritatea responsabilă cu problemele de securitate dintr-un anumit port.</p>	<p><b>7.</b> În sensul prezentului Regulament noțiunile utilizate semnifică următoarele:</p> <p><i>autoritatea pentru securitate portuară</i> – autoritatea responsabilă cu probleme de securitate într-un port.</p> <p><i>instalație portuară</i> - locul în care are loc interfața navă/port; aceasta include zone precum locurile de ancoraj, dane de așteptare, împrejurimile dinspre mare, după caz;</p> <p><i>interfață navă/port</i> - interacțiunile care au loc atunci când o navă este direct și imediat afectată de acțiuni care presupun deplasarea persoanelor sau a mărfurilor, sau furnizarea serviciilor portuare către sau dinspre navă;</p> <p><i>port</i> - orice porțiune specificată de uscat și de apă, cu limite definite, în care se situează portul, cuprinzând instalații și echipamente destinate facilitării operațiunilor de transport maritim comercial;</p> <p><i>punct de contact pentru securitatea portuară</i> – autoritatea desemnată pentru a servi drept punct de contact pentru alte state și pentru a facilita, urmări și furniza informații cu privire la aplicarea măsurilor de securitate portuară prevăzute în prezentul Regulament;</p>	Compatibil			
<p><b>Articolul 4</b> Coordonarea cu măsurile luate prin aplicarea Regulamentului (CE) nr. 725/2004</p> <p>Statele membre se asigură că măsurile de securitate portuară introduse prin prezenta directivă sunt strâns coordonate cu măsurile luate în temeiul Regulamentului (CE) nr. 725/2004.</p>	<p><b>8.</b> Măsurile de securitate portuară introduse prin prezentul Regulament sunt strâns coordonate cu măsurile luate în temeiul Regulamentului cu privire la consolidarea securității navelor și a instalațiilor portuare.</p>	Compatibil			
<p><b>Articolul 5</b> Autoritatea pentru securitatea portuară</p> <p>(1) Statele membre desemnează o autoritate pentru securitatea portuară pentru fiecare port care face obiectul prezentei directive. O autoritate pentru securitatea portuară poate fi desemnată pentru mai multe porturi.</p> <p>(2) Autoritatea pentru securitatea portuară este responsabilă de întocmirea și punerea în aplicare a planurilor de securitate portuară în baza concluziilor evaluărilor de securitate portuară.</p> <p>(3) Statele membre pot desemna o „autoritate competentă pentru securitatea maritimă”, prevăzută în Regulamentul (CE) nr. 725/2004.</p>	<p>III. AUTORITATEA PENTRU SECURITATE PORTUARĂ</p> <p><b>9.</b> Agenția Navală este autoritatea pentru securitatea portuară pentru fiecare port, care face obiectul prezentului Regulament.</p> <p><b>10.</b> Organul de administrare al portului este responsabilă de întocmirea și punerea în aplicare a planurilor de securitate portuară în baza concluziilor evaluărilor de securitate portuară.</p>	Compatibil parțial			ANRM
<p><b>Articolul 6</b> Evaluarea securității portuare</p> <p>(1) Statele membre se asigură că se realizează evaluări ale securității portuare pentru porturile aflate sub incidența prezentei directive. Aceste evaluări țin seama în mod corespunzător de specificul diferitelor secțiuni ale unui port și, atunci când</p>	<p>IV. EVALUAREA SECURITĂȚII PORTUARE</p> <p><b>11.</b> Organul de administrare al portului este obligat să efectueze evaluări ale securității portuare pentru porturile aflate sub incidența prezentului Regulament.</p>	Compatibil			ANRM

<p>autoritatea responsabilă a statului membru consideră că este necesar, ale zonelor adiacente, în cazul în care acestea au un impact asupra securității portului și iau în considerare evaluările pentru instalațiile portuare din limitele acestora, evaluări realizate în temeiul Regulamentului (CE) nr. 725/2004.</p> <p>(2) Fiecare evaluare a securității portuare se desfășoară luând în considerare cel puțin cerințele detaliate stabilite în anexa I.</p> <p>(3) Evaluările securității portuare se pot efectua de către o organizație de securitate recunoscută menționată la articolul 11.</p> <p>(4) Evaluările securității portuare se aprobă de către statul membru în cauză.</p>	<p><b>12.</b> Aceste evaluări iau în considerare specificul diferitor secțiuni ale unui port și atunci când Agenția Navală consideră că este necesar, ale zonelor adiacente, în cazul în care acestea au un impact asupra securității portului și iau în considerare evaluările pentru instalațiile portuare din limitele acestora, evaluări realizate în temeiul Regulamentului cu privire la consolidarea securității navelor și a instalațiilor portuare.</p> <p><b>13.</b> Fiecare evaluare a securității portuare se desfășoară luând în considerare cerințele prevăzute în anexa nr. 1.</p> <p><b>14.</b> Evaluările securității portuare se pot efectua de către o organizație de securitate competentă menționată la pct. 32.</p> <p><b>15.</b> Evaluările securității portuare se aprobă de către Agenția Navală.</p>				
<p><b>Articolul 7</b> Planul de securitate portuară</p> <p>(1) Sub rezerva concluziilor evaluărilor securității portuare, statele membre se asigură că se întocmesc, se mențin și se actualizează planuri de securitate portuară. Planurile de securitate portuară acordă atenția cuvenită specificității diferitelor secțiuni ale unui port și integrează planurile de securitate pentru instalațiile portuare din limitele acestora stabilite în temeiul Regulamentului (CE) nr. 725/2004.</p> <p>(2) Planurile de securitate portuară identifică, pentru fiecare nivel de securitate prevăzut la articolul 8:</p> <p>(a) procedurile care trebuie urmate;</p> <p>(b) măsurile care trebuie puse în aplicare;</p> <p>(c) acțiunile care trebuie întreprinse.</p> <p>(3) Fiecare plan de securitate portuară ia în considerare cel puțin cerințele detaliate specificate în anexa II. După caz și în măsura necesară, planul de securitate portuară include în special măsuri de securitate care trebuie să se aplice pasagerilor și vehiculelor care urmează să fie îmbarcate pe nave maritime care transportă pasageri și vehicule. În cazul serviciilor de transport maritim internațional, statele membre în cauză cooperează la evaluarea securității.</p> <p>(4) Planurile de securitate portuară pot fi realizate de o organizație de securitate recunoscută, menționată la articolul 11.</p> <p>(5) Planurile de securitate portuară se aprobă de către statul membru în cauză înainte de punerea lor în aplicare.</p> <p>(6) Statele membre se asigură că punerea în aplicare a planurilor de securitate portuară este monitorizată. Monitorizarea este coordonată cu alte activități de control desfășurate în port.</p> <p>(7) Statele membre se asigură că se desfășoară exerciții adecvate, luând în considerare cerințele de bază privind exercițiile de antrenament pentru securitate enumerate în anexa III.</p>	<p style="text-align: center;"><b>V. PLANUL DE SECURITATE PORTUARĂ</b></p> <p><b>16.</b> În baza concluziilor evaluărilor securității portuare, Agenția Navală se asigură că se întocmesc și se actualizează planurile de securitate portuară. Planurile de securitate portuară se întocmesc conform specificității diferitelor secțiuni ale unui port și integrează planurile de securitate pentru instalațiile portuare din limitele acestora stabilite în temeiul Regulamentului cu privire la consolidarea securității navelor și a instalațiilor portuare.</p> <p><b>17.</b> Planurile de securitate portuară identifică, pentru fiecare nivel de securitate prevăzut la pct.24:</p> <p>1) procedurile care trebuie urmate;</p> <p>2) măsurile care trebuie puse în aplicare;</p> <p>3) acțiunile care trebuie întreprinse.</p> <p><b>18.</b> Fiecare plan de securitate portuară ia în considerare cel puțin cerințele detaliate specificate în anexa nr. 2. După caz și în măsura necesară, planul de securitate portuară include în special măsuri de securitate care trebuie să se aplice pasagerilor și vehiculelor care urmează să fie îmbarcate pe nave maritime care transportă pasageri și vehicule. În cazul serviciilor de transport maritim internațional, statele membre în cauză cooperează la evaluarea securității.</p> <p><b>19.</b> Planurile de securitate portuară pot fi realizate de o organizație de securitate competentă, menționată la pct.32.</p> <p><b>20.</b> Planurile de securitate portuară se aprobă de Agenția Navală, înainte de punerea în aplicare.</p> <p><b>21.</b> Agenția Navală monitorizează punerea în aplicare a planurilor de securitate portuară. Monitorizarea este coordonată cu alte activități de control desfășurate în port.</p> <p><b>22.</b> Organul de administrare al portului desfășoară anual exerciții, luând în considerare cerințele de bază privind exercițiile de antrenament pentru securitate enumerate în anexa nr. 3.</p>	Compatibil			ANRM
<p><b>Articolul 8</b> Niveluri de securitate</p>	<p style="text-align: center;"><b>VI. NIVELURI DE SECURITATE</b></p>	Compatibil			ANRM

<p>(1) Statele membre introduc un sistem de niveluri de securitate pentru porturi sau porțiuni din porturi.</p> <p>(2) Există trei niveluri de securitate, definite în Regulamentul (CE) nr. 725/2004: — „nivelul de securitate 1” înseamnă nivelul pentru care sunt menținute permanent măsuri de securitate corespunzătoare minime; — „nivelul de securitate 2” înseamnă nivelul pentru care se mențin măsuri de securitate corespunzătoare suplimentare pe o perioadă de timp ca urmare a creșterii riscului de producere a unui atentat la adresa securității; — „nivelul de securitate 3” înseamnă nivelul pentru care se mențin măsuri de securitate specifice suplimentare pe o perioadă de timp limitată, în cazul în care este probabil sau iminent un atentat la adresa securității, deși nu este posibil să se identifice ținta exactă.</p> <p>(3) Statele membre stabilesc nivelurile de securitate valabile pentru fiecare port sau porțiune din port. La fiecare nivel de securitate, un stat membru poate decide ca în diferite porțiuni ale unui port să se aplice măsuri de securitate diferite, în funcție de concluziile evaluării securității portuare.</p> <p>(4) Statele membre comunică persoanei sau persoanelor corespunzătoare nivelul de securitate aflat în vigoare pentru fiecare port, sau porțiune din port precum și orice modificări survenite la acesta.</p>	<p><b>23.</b> Se introduce un sistem de nivel de securitate pentru porturi și zone/secțiuni din porturi.</p> <p><b>24.</b> Există trei niveluri de securitate, definite în Regulamentul cu privire la consolidarea securității navelor și a instalațiilor portuare: 1) nivelul de securitate 1 - nivelul pentru care sunt menținute permanent măsuri de securitate minime; 2) nivelul de securitate 2 - nivelul pentru care se mențin măsuri de securitate suplimentare pe o perioadă de timp ca urmare a creșterii riscului de producere a unui atentat la adresa securității; 3) nivelul de securitate 3 - nivelul pentru care se mențin măsuri de securitate specifice suplimentare pe o perioadă de timp limitată, în cazul în care este probabil sau iminent un atentat la adresa securității, deși nu este posibil să se identifice ținta exactă.</p> <p><b>25.</b> Agenția Navală stabilește nivelurile de securitate pentru fiecare port sau porțiune din port. La fiecare nivel de securitate, se permite ca în diferite porțiuni ale unui port să se aplice măsuri de securitate diferite, în funcție de concluziile evaluării securității portuare.</p> <p><b>26.</b> Agenția Navală comunică nivelul de securitate pentru fiecare port, sau porțiune din port precum și orice modificări survenite la acesta.</p>				
<p><b>Articolul 9</b> Agentul de securitate portuară</p> <p>(1) Pentru fiecare port, statul membru interesat aprobă un agent de securitate portuară. Fiecare port are, dacă este posibil, un agent de securitate portuară diferit, dar, atunci când este cazul, un agent de securitate poate fi responsabil de mai multe porturi.</p> <p>(2) Agenții de securitate portuară îndeplinesc rolul de punct de contact pentru problemele referitoare la securitatea portuară.</p> <p>(3) În cazul în care un agent de securitate portuară diferă de agentul (agenții) de securitate ai instalației(lor) portuare prevăzut (prevăzuți) în Regulamentul (CE) nr. 725/2004, se asigură o strânsă cooperare dintre aceștia.</p>	<p>VII. AGENTUL DE SECURITATE PORTUARĂ</p> <p><b>27.</b> Organul de administrare al portului desemnează un agent de securitate portuară.</p> <p><b>28.</b> Agenții de securitate portuară îndeplinesc rolul de punct de contact pentru problemele referitoare la securitatea portuară din port.</p> <p><b>29.</b> În cazul în care un agent de securitate portuară diferă de agentul de securitate ai instalației portuare prevăzut în Regulamentul cu privire la consolidarea securității navelor și a instalațiilor portuare, se asigură o strânsă cooperare dintre aceștia.</p>	Compatibil			
<p><b>Articolul 10</b> Revizuiți</p> <p>(1) Statele membre se asigură că evaluările securității portuare și planurile de securitate portuară se revizuiesc după caz. Acestea se revizuiesc cel puțin o dată la cinci ani.</p> <p>(2) Revizuirea va viza articolul 6 sau 7, după caz.</p>	<p>VIII. REVIZUIRI</p> <p><b>30.</b> Evaluările securității portuare și planurile de securitate portuară se revizuiesc la necesitate, dar cel puțin o dată la cinci ani.</p> <p><b>31.</b> Revizuirea se realizează în conformitate cu pct. 9-22.</p>	Compatibil			
<p><b>Articolul 11</b> Organizație de securitate recunoscută</p> <p>Statele membre pot numi organizații de securitate recunoscute în sensul prezentei directive. Organizațiile de securitate recunoscute îndeplinesc condițiile prevăzute în anexa IV.</p>	<p>IX. ORGANIZAȚIE DE SECURITATE ȘI PUNCTUL DE CONTACT PENTRU SECURITATEA PORTUARĂ</p> <p><b>32.</b> Organizațiile de securitate competente sunt acele organizații de securitate care îndeplinesc condițiile prevăzute în anexa nr. 4.</p>	Compatibil parțial			
<p><b>Articolul 12</b> Punct de contact pentru securitatea portuară</p>	<p><b>33.</b> Punctul de contact pentru aspectele legate de securitatea portuară este Agenția Navală.</p>	Compatibil parțial			

<p>Statele membre numesc un punct de contact pentru aspectele legate de securitatea portuară. Statele membre pot desemna, pentru aspectele legate de securitatea portuară, punctul de contact desemnat în temeiul Regulamentului (CE) nr. 725/2004. Punctul de contact pentru securitatea portuară transmite Comisiei lista porturilor care fac obiectul prezentei directive și o informează cu privire la orice modificare adusă acestei liste.</p>					
<p><b>Articolul 13</b> Punerea în aplicare și controlul conformității</p> <p>(1) Statele membre stabilesc un sistem care să asigure supravegherea adecvată și periodică a planurilor de securitate portuară și punerea în aplicare a acestora.</p> <p>(2) Comisia, în colaborare cu punctele de contact prevăzute la articolul 12, monitorizează aplicarea prezentei directive de către statele membre.</p> <p>(3) Această monitorizare se desfășoară în comun cu inspecțiile prevăzute la articolul 9 alineatul (4) din Regulamentul (CE) nr. 725/2004.</p>	<p>X. PUNEREA ÎN APLICARE ȘI CONTROLUL</p> <p><b>34.</b> Auditul planului de securitate portuară și al modului de aplicare a acestora este efectuat anual de către căpitanul portului și un inspector specializat din cadrul Agenției Navale.</p> <p><b>35.</b> Auditul anual al planurilor de securitate portuară și al modului de aplicare a acestora va include o verificare completă a sistemului de securitate și a oricăror echipamente de securitate asociate în conformitate cu prevederile relevante ale Regulamentului cu privire la consolidarea securității navelor și a instalațiilor portuare.</p> <p><b>36.</b> Auditul este efectuat astfel încât să constate dacă sistemul de securitate al portului și orice echipament de securitate asociat îndeplinesc în totalitate cerințele aplicabile ale Regulamentului cu privire la consolidarea securității navelor și a instalațiilor portuare și că sunt în stare satisfăcătoare și potrivite scopului pentru care au fost proiectate și implementate.</p> <p><b>37.</b> Auditul anual al planului de securitate portuară și al modului de aplicare cuprinde o evaluare ce conține:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) evidențierea funcționării corespunzătoare a sistemului de management al securității portuare la parametrii înregistrați cu ocazia aprobării inițiale a planului de securitate portuară;</li> <li>2) evaluarea modului în care au fost soluționate neconformitățile constatate cu prilejul controlului anterior;</li> <li>3) identificarea rezultatelor înregistrate ca urmare a modificărilor aduse pe parcursul funcționării sistemului cu scopul îmbunătățirii acestuia</li> </ol> <p><b>38.</b> Auditul suplimentar este efectuat în baza ordinul Directorului Agenției Navale, ca urmare a unui incident de securitate declanșat.</p> <p><b>39.</b> La finalizarea examinării planului de securitate portuară și al modului de aplicare a acestuia se întocmește un raport care constă într-un rezumat privind modul de efectuare a examinării, o descriere a fiecărei nonconformități găsite în timpul examinării și o descriere a măsurilor utilizate pentru remedierea acestora.</p>	<p>Compatibil parțial</p>			
<p><b>▼M2</b> <b>Articolul 14</b> Modificări ale anexelor I–IV</p> <p>Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 14a în ceea ce privește modificarea anexelor I-IV în vederea adaptării lor pentru</p>		<p>Incompatibil</p>			

<p>a ține seama de experiența acumulată în urma punerii în aplicare a acestora, fără a extinde domeniul de aplicare al prezentei directive.</p> <p>În cazul modificărilor necesare pentru a adapta anexele I–IV, atunci când este necesar din motive imperioase de urgență, actelor delegate adoptate în temeiul prezentului alineat li se aplică procedura prevăzută la articolul 14b.</p>				
<p><b>▼M2</b></p> <p><b>Articolul 14a</b> Exercițarea delegării de competențe</p> <p>(1) Competența de a adopta acte delegate se conferă Comisiei în condițiile prevăzute la prezentul articol.</p> <p>(2) Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 14 se conferă Comisiei pentru o perioadă de cinci ani de la 26 iulie 2019. Comisia elaborează un raport privind delegarea de competențe cu cel puțin 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 opune prelungirii respective cu cel puțin trei luni înainte de încheierea fiecărei perioade.</p> <p>(3) Delegarea de competențe menționată la articolul 14 poate fi revocată oricând de Parlamentul European sau de Consiliu. O decizie de revocare pune capăt delegării de competențe specificate în decizia respectivă. Decizia produce efecte din ziua care urmează datei publicării acesteia în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene sau de la o dată ulterioară menționată în decizie. Decizia nu aduce atingere actelor delegate care sunt deja în vigoare.</p> <p>(4) Înainte de adoptarea unui act delegat, Comisia consultă experții desemnați de fiecare stat membru în conformitate cu principiile prevăzute în Acordul interinstituțional din 13 aprilie 2016 privind o mai bună legiferare ( 1 ).</p> <p>(5) De îndată ce adoptă un act delegat, Comisia îl notifică simultan Parlamentului European și Consiliului.</p> <p>(6) Un act delegat adoptat în temeiul articolului 14 intră în vigoare numai în cazul în care nici Parlamentul European și nici Consiliul nu au formulat obiecții în termen de două luni de la notificarea acestuia către Parlamentul European și Consiliu sau în cazul în care, înaintea expirării termenului respectiv, Parlamentul European și Consiliul au informat Comisia că nu vor formula obiecții. Respectivul termen se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.</p>		Incompatibil		
<p><b>Articolul 14b</b> Procedura de urgență</p> <p>(1) Actele delegate adoptate în temeiul prezentului articol intră imediat în vigoare și se aplică atât timp cât nu se formulează nicio obiecție în conformitate cu alineatul (2). Notificarea unui act delegat transmisă Parlamentului European și Consiliului elaborează motivele pentru care s-a recurs la procedura de urgență.</p> <p>(2) Atât Parlamentul European, cât și Consiliul pot formula obiecții cu privire la un act delegat în conformitate cu procedura menționată la articolul 14a alineatul (6). Într-un astfel de caz, Comisia abrogă actul imediat ce Parlamentul European sau Consiliul își notifică decizia de a formula obiecții.</p>				

▼M2 ▼B				
<b>Articolul 16</b> Confidențialitate și diseminarea informațiilor (1) La aplicarea prezentei directive, Comisia ia, în conformitate cu Decizia 2001/844/CE, CECO, Euratom (2), măsurile necesare pentru protecția informațiilor confidențiale la care are acces sau care i se comunică de către statele membre. Statele membre iau măsuri echivalente în conformitate cu legislația internă relevantă. (2) Nivelul în materie de securitate al membrilor personalului care desfășoară inspecții de securitate sau care manipulează informații confidențiale referitoare la prezenta directivă se examinează de către statul membru al cărui resortisant este persoana în cauză.	XI. CONFIDENȚIALITATEA INFORMAȚIILOR <b>40.</b> Agenția Navală și organul de administrare al portului asigură protecția informațiilor privind planurile de securitate portuară și al modului de aplicare a acestora. <b>41.</b> Personalul care desfășoară inspecții de securitate sau care manipulează informații confidențiale referitoare la Regulament depun declarații să nu divulge datele privind măsurile de securitate.	Compatibil		
<b>Articolul 17</b> Penalități Statele membre se asigură că se introduc sancțiuni eficiente, proporționale și disuasive pentru încălcarea dispozițiilor de drept intern adoptate în temeiul prezentei directive.	<b>42.</b> Nerespectarea prevederilor prezentului Regulament atrage după sine, răspundere contravențională sau penală, după caz.	Compatibil		
<b>Articolul 18</b> Aplicare (1) Statele membre pun în aplicare actele cu putere de lege și actele administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive până la 15 iunie 2007. Statele membre informează de îndată Comisia cu privire la aceasta. Atunci când statele membre adoptă aceste acte, ele conțin o trimitere la prezenta directivă sau sunt însoțite de o asemenea trimitere în momentul publicării lor oficiale. Statele membre stabilesc modalitatea de efectuare a acestei trimiteri. (2) Comisiei îi sunt comunicate de către statele membre principalele dispoziții de drept intern pe care acestea le adoptă în domeniul reglementat de prezenta directivă.		Incompatibil		
<b>Articolul 19</b> Raport de evaluare Până la 15 decembrie 2008 și din cinci în cinci ani după această dată, Comisia transmite Parlamentului European și Consiliului un raport de evaluare întemeiat, printre altele, pe informațiile obținute în conformitate cu articolul 13. În acest raport, Comisia analizează respectarea prezentei directive de către statele membre și eficiența măsurilor luate. În cazul în care este necesar, Comisia prezintă propuneri pentru măsuri suplimentare.		Incompatibil		
<b>Articolul 20</b> Intrarea în vigoare Prezenta directivă intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene.		Incompatibil		
<b>Articolul 21</b> Destinatari Prezenta directivă se adresează statelor membre pe teritoriul cărora se află porturi astfel cum se menționează la articolul 2 alineatul (2).		Incompatibil		
ANEXA I <b>EVALUAREA SECURITĂȚII PORTUARE</b>	Anexa nr. 1	Compatibil		

Evaluarea securității portuare reprezintă temeiul planului de securitate portuară și al punerii în aplicare a acestuia. Evaluarea securității portuare cuprinde cel puțin:

- identificarea și evaluarea activelor importante și a infrastructurii a cărei protecție se impune;
- identificarea posibilelor amenințări la adresa activelor și a infrastructurii și probabilitatea concretizării acestora, pentru a stabili și ordona măsuri de securitate în funcție de priorități;
- identificarea, selectarea și ordonarea după priorități a măsurilor de contracarare și a schimbărilor procedurale și a nivelului acestora de eficiență în reducerea vulnerabilității și
- identificarea punctelor slabe, inclusiv factorii umani din infrastructură, politici și proceduri.

În acest sens, evaluarea va cuprinde cel puțin următoarele:

- toate zonele relevante pentru securitatea portuară, definind astfel și limitele portuare. Acestea includ instalațiile portuare aflate deja sub incidența Regulamentului (CE) nr. 725/2004 și a căror evaluare de risc servește drept bază;
- problemele de securitate care provin din interfața dintre instalația portuară și alte măsuri de securitate portuară;
- personalul portuar care va face obiectul verificărilor de antecedente și/sau de al verificării nivelului în materie de securitate având în vedere implicarea acestuia în zonele de risc sporit;
- împărțirea portului, în cazul în care acest lucru este util, în funcție de probabilitatea producerii atentatelor la adresa securității. Zonele nu se analizează numai în funcție de profilul lor direct ca potențială țintă, ci și de eventualul lor rol de trecere atunci când zonele țintă sunt cele adiacente;
- variațiile de risc, de exemplu cele bazate pe sezonality;
- trăsăturile specifice ale fiecărei subzone, cum ar fi localizarea, căile de acces, furnizarea de electricitate, sistemul de comunicații, proprietatea și utilizatorii, precum și alte elemente considerate relevante pentru securitate;
- potențiale scenarii de amenințare pentru port. Întregul port sau părți specifice ale infrastructurii acestuia, mărfurile, bagajele, persoanele sau echipamentul de transport pot fi ținta directă a unei amenințări identificate;
- urmările specifice ale unui scenariu de amenințare. Consecințele pot avea impact asupra uneia sau mai multor subzone. Se identifică atât consecințele directe, cât și cele indirecte. Se acordă o atenție specială riscului de producere a victimelor umane;
- posibilitatea efectelor în masă ale atentatelor la adresa securității;
- vulnerabilitatea fiecărei subzone;
- toate aspectele organizatorice relevante pentru securitatea globală a portului, inclusiv diviziunea tuturor autorităților de securitate, a normelor și a procedurilor existente;
- punctele vulnerabile ale securității portuare globale în raport cu aspecte organizatorice, legislative și procedurale;

la Regulamentul cu privire la consolidarea securității portuare

### **Cerințe privind evaluarea securității portuare**

#### **I.EVALUAREA SECURITĂȚII PORTUARE**

**1.** Evaluarea securității portuare reprezintă temeiul planului de securitate portuar și al punerii în aplicare, și minim cuprinde:

- 1) identificarea și evaluarea activelor importante și a infrastructurii a cărei protecție se impune;
- 2) identificarea posibilelor amenințări la adresa activelor și a infrastructurii și probabilitatea concretizării acestora, pentru a stabili și ordona măsuri de securitate în funcție de priorități;
- 3) identificarea, selectarea și ordonarea după priorități a măsurilor de contracarare, a schimbărilor procedurale și a nivelului acestora de eficiență în reducerea vulnerabilității; și
- 4) identificarea punctelor slabe, inclusiv a factorilor umani implicați în activitatea portuară, a politicilor și a procedurilor.

**2.** În acest sens, evaluarea cuprinde cel puțin următoarele:

- 1) toate zonele relevante pentru securitatea portuară, definind astfel și limitele portuare. Acestea includ instalațiile portuare aflate deja sub incidența Regulamentului cu privire la consolidarea securității navelor și a instalațiilor portuare și a căror evaluare de risc servește drept bază;
- 2) problemele de securitate care provin din interfața dintre instalația portuară și alte măsuri de securitate portuară;
- 3) personalul portuar care va face obiectul verificărilor de antecedente și/sau al verificării nivelului în materie de securitate, avându-se în vedere implicarea acestuia în zonele de risc sporit;
- 4) împărțirea portului, în cazul în care acest lucru este util, în funcție de probabilitatea producerii atentatelor la adresa securității. Zonele nu se analizează numai în funcție de profilul lor direct ca potențială țintă, ci și de eventualul lor rol de trecere atunci când zonele-țintă sunt cele adiacente;
- 5) variațiile de risc, de exemplu cele bazate pe sezonality;
- 6) trăsăturile specifice ale fiecărei subzone, cum ar fi localizarea, căile de acces, furnizarea de electricitate, sistemul de comunicații, proprietatea și utilizatorii, precum și ale elemente considerate relevante pentru securitate;
- 7) potențiale scenarii de amenințare pentru port. Întregul port sau părți specifice ale infrastructurii acestuia, mărfurile, bagajele, persoanele sau echipamentul de transport pot fi ținta directă a unei amenințări identificate;
- 8) urmările specifice ale unui scenariu de amenințare. Consecințele pot avea impact asupra uneia sau mai multor subzone. Se identifică atât consecințele directe, cât și cele indirecte. Se acordă o atenție specială riscului de producere a victimelor umane;

<p>— măsurile, procedurile și acțiunile destinate să reducă punctele vulnerabile critice. Se acordă o atenție deosebită necesității și mijloacelor de a controla sau restricționa accesul la întregul port sau la anumite porțiuni dintr-un port, inclusiv identificarea pasagerilor, a personalului portuar sau a altor lucrători, vizitatorilor și membrilor echipajelor de navă, cerințelor de monitorizare a zonelor sau a activităților, controlului mărfurilor și al bagajelor. Măsurile, procedurile și acțiunile sunt conforme cu riscul perceput, care poate varia între zonele portuare;</p> <p>— modul în care măsurile, procedurile și acțiunile vor fi consolidate în eventualitatea unei creșteri a nivelului de securitate;</p> <p>— cerințele specifice pentru gestionarea problemelor clasice de securitate, cum ar fi încărcătură, bagaje, buncăre, provizii sau persoane „suspecte”, colete de origine necunoscută, pericole cunoscute (de exemplu bombe). Aceste cerințe analizează condițiile de dezirabilitate fie pentru eliminarea riscului la locul depistării acestuia, fie după deplasarea acestuia într-o zonă de securitate;</p> <p>— măsurile, procedurile și acțiunile care au ca scop limitarea și diminuarea consecințelor;</p> <p>— diviziunea sarcinilor care să permită aplicarea adecvată și corectă a măsurilor, procedurilor și acțiunilor identificate;</p> <p>— acordarea unei atenții deosebite, după caz, relației cu alte planuri de securitate (de exemplu planuri de securitate a instalațiilor portuare) și alte măsuri de securitate existente. De asemenea, se acordă atenție relației cu alte planuri de reacție (de exemplu planul de reacție la marea neagră, planul de contingență portuară, planul de intervenție medicală, planul pentru dezastrele nucleare etc.);</p> <p>— cerințele de comunicare pentru aplicarea măsurilor și procedurilor;</p> <p>— acordarea unei atenții deosebite măsurilor de protecție împotriva divulgării informațiilor sensibile din punct de vedere al securității;</p> <p>— cerințele legate de cunoștințe pe care trebuie să le dețină toți cei implicați direct și, după caz, publicul larg.</p>	<p>9) posibilitatea efectelor în masă ale atentatelor la adresa securității;</p> <p>10) vulnerabilitatea fiecărei subzone;</p> <p>11) toate aspectele organizatorice relevante pentru securitatea globală a portului, inclusiv diviziunea tuturor autorităților de securitate, a normelor și a procedurilor existente;</p> <p>12) punctele vulnerabile ale securității portuare globale în raport cu aspecte organizatorice, legislative și procedurale;</p> <p>13) măsurile, procedurile și acțiunile destinate să reducă punctele vulnerabile critice. Se acordă o atenție deosebită necesității și mijloacelor de a controla sau restricționa accesul la întregul port sau la anumite porțiuni dintr-un port, inclusiv identificarea pasagerilor, a personalului portuar sau a altor lucrători, vizitatorilor și membrilor echipajelor de navă, cerințelor de monitorizare a zonelor sau a activităților, controlului mărfurilor și al bagajelor. Măsurile, procedurile și acțiunile sunt conforme cu riscul perceput, care poate varia între zonele portuare;</p> <p>14) modul în care măsurile, procedurile și acțiunile vor fi consolidate în eventualitatea unei creșteri a nivelului de securitate;</p> <p>15) cerințele specifice pentru gestionarea problemelor clasice de securitate, cum ar fi: încărcătură, bagaje, combustibili pentru nave, provizii sau persoane "suspecte", colete de origine necunoscută, pericole cunoscute (de exemplu, bombe). Aceste cerințe analizează condițiile de dezirabilitate fie pentru eliminarea riscului la locul depistării acestuia, fie după deplasarea acestuia într-o zonă de securitate;</p> <p>16) măsurile, procedurile și acțiunile care au ca scop limitarea și diminuarea consecințelor;</p> <p>17) diviziunea sarcinilor care să permită aplicarea adecvată și corectă a măsurilor, procedurilor și acțiunilor identificate;</p> <p>18) acordarea unei atenții deosebite, după caz, relației cu alte planuri de securitate (de exemplu, planuri de securitate a instalațiilor portuare) și alte măsuri de securitate existente. De asemenea, se acordă atenție relației cu alte planuri de reacție (de exemplu: planul de reacție la marea neagră, planul de contingență portuară, planul de intervenție medicală, planul pentru dezastrele nucleare etc.);</p> <p>19) cerințele de comunicare pentru aplicarea măsurilor și procedurilor;</p> <p>20) acordarea unei atenții deosebite măsurilor de protecție împotriva divulgării informațiilor sensibile din punctul de vedere al securității;</p> <p>21) cerințele legate de cunoștințe pe care trebuie să le dețină toți cei implicați direct și, după caz, publicul larg.</p>				
<p style="text-align: center;"><b>ANEXA II</b> <b>PLANUL DE SECURITATE PORTUARĂ</b></p>	<p style="text-align: center;">Anexa nr. 2 la Regulamentul cu privire la consolidarea securității portuare</p>	<p>Compatibil</p>			



<p>Planul de securitate portuară stabilește regimul de securitate al unui port. Acesta se bazează pe concluziile evaluării securității portuare. Planul stabilește în mod clar măsuri detaliate. Acesta conține un mecanism de control care permite, atunci când este necesar, luarea de măsuri corective corespunzătoare.</p> <p>Planul de securitate portuară are la bază următoarele aspecte generale:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— definirea tuturor zonelor relevante pentru securitatea portuară. În funcție de evaluarea securității portuare, măsurile, procedurile și acțiunile pot varia de la o subzonă la alta. Într-adevăr, unele subzone pot necesita măsuri preventive mai severe decât altele. O atenție specială se acordă interfețelor dintre subzone, identificate în evaluarea securității portuare;</li> <li>— asigurarea coordonării dintre măsurile de securitate pentru zone cu caracteristici de securitate diferite;</li> <li>— furnizarea, atunci când este necesar, de măsuri diferite în funcție de diferitele porțiuni ale portului, de nivelurile de securitate variabile și de informațiile specifice;</li> <li>— identificarea unei structuri organizatorice care să susțină consolidarea securității portuare.</li> </ul> <p>În baza acestor aspecte generale, planul de securitate portuară va atribui sarcini și va specifica planuri de lucru în următoarele domenii:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— cerințe de acces. Pentru anumite zone, cerințele intră în vigoare numai în cazul în care nivelurile de securitate depășesc pragurile minime. Toate cerințele și pragurile sunt incluse exhaustiv în planul de securitate portuară;</li> <li>— cerințe referitoare la controlul actelor de identitate, al bagajelor și al mărfurilor. Aceste cerințe se pot aplica sau nu la subzone; cerințele se pot aplica integral sau nu la diferite subzone. Persoanele care intră sau se află într-o subzonă pot face obiectul unui control. Planul de securitate portuară va răspunde în mod corespunzător concluziilor evaluării securității portuare, care reprezintă instrumentul prin care vor fi identificate cerințele de securitate pentru fiecare subzonă și la fiecare nivel de securitate. În cazul în care se utilizează, din motive de securitate portuară, cărți de identitate speciale, se stabilesc proceduri exacte pentru emiterea, controlul utilizării și restituirea acestor documente. Aceste proceduri iau în considerare specificul anumitor grupuri de utilizatori ai porturilor, prevăzând măsuri speciale pentru limitarea impactului negativ al cerințelor privind controlul accesului. Categoriile includ cel puțin marinarii, funcționarii din cadrul autorităților, persoanele care lucrează cu regularitate în port sau vizitează portul cu regularitate, rezidenții care locuiesc în port și persoanele care lucrează sau vizitează ocazional portul;</li> </ul>	<p style="text-align: center;"><b>Cerințe privind planul de securitate portuară</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Planul de securitate portuară stabilește regimul de securitate a unui port. Acesta se bazează pe concluziile evaluării securității portuare.</li> <li>2. Planul stabilește în mod clar măsuri detaliate. Acesta conține un mecanism de control care permite, atunci când este necesar, luarea de măsuri corective corespunzătoare.</li> <li>3. Planul de securitate portuară are la bază următoarele aspecte generale: <ol style="list-style-type: none"> <li>1) definirea tuturor zonelor relevante pentru securitatea portuară. În funcție de evaluarea securității portuare, măsurile, procedurile și acțiunile pot varia de la o subzonă la alta. Într-adevăr, unele subzone pot necesita măsuri preventive mai severe decât altele. O atenție specială se acordă interfețelor dintre subzone, identificate în evaluarea securității portuare;</li> <li>2) asigurarea coordonării dintre măsurile de securitate pentru zone cu caracteristici de securitate diferite;</li> <li>3) furnizarea, atunci când este necesar, de măsuri diferite, în funcție de diferitele porțiuni ale portului, de nivelurile de securitate variabile și de informațiile specifice;</li> <li>4) identificarea unei structuri organizatorice care să susțină consolidarea securității portuare.</li> </ol> </li> <li>4. în baza aspectelor, prevăzute la pct. 3, planul de securitate portuară atribuie sarcini și specifică planuri de lucru în următoarele domenii: <ol style="list-style-type: none"> <li>1) cerințe de acces. Pentru anumite zone, cerințele intră în vigoare numai în cazul în care nivelurile de securitate depășesc pragurile minime. Toate cerințele și pragurile sunt incluse exhaustiv în planul de securitate portuară;</li> <li>2) cerințe referitoare la controlul actelor de identitate, al bagajelor și al mărfurilor. Aceste cerințe se pot aplica sau nu la subzone; cerințele se pot aplica integral sau parțial la diferite subzone. Persoanele care intră sau se află într-o subzonă pot face obiectul unui control. Planul de securitate portuară va răspunde în mod corespunzător concluziilor evaluării securității portuare, care reprezintă instrumentul prin care vor fi identificate cerințele de securitate pentru fiecare subzonă și la fiecare nivel de securitate. În cazul în care se utilizează, din motive de securitate portuară, cărți de identitate speciale, se stabilesc proceduri exacte pentru emiterea, controlul utilizării și restituirea acestor documente. Aceste proceduri iau în considerare specificul anumitor grupuri de utilizatori ai porturilor, prevăzând măsuri speciale pentru limitarea impactului negativ al cerințelor privind controlul accesului. Categoriile includ cel puțin personalul navigant, funcționarii din</li> </ol> </li> </ol>			
---	--	--	--	--

<p>— legătura cu autoritățile de control al mărfurilor, al bagajelor și al pasagerilor. Atunci când este necesar, planul prevede legătura dintre sistemul de informații și cel de control ale acestor autorități, inclusiv eventuale sisteme de control al securității înainte de sosire;</p> <p>— proceduri și măsuri de manipulare a mărfurilor, bagajelor, buncărelor, proviziilor sau persoanelor suspecte, inclusiv identificarea unei zone de securitate, precum și pentru alte aspecte îngrijorătoare din punct de vedere al securității și încălcări ale securității portuare;</p> <p>— cerințe de monitorizare pentru subzone sau activități din cadrul subzonelor. Atât necesitatea găsirii de soluții tehnice, cât și soluțiile ca atare rezultă din evaluarea securității portuare;</p> <p>— semnalizare. Zonele cu cerințe privind accesul și/sau controlul vor fi semnalizate în mod corespunzător. Cerințele de control și acces vor lua în considerare în mod corespunzător toate legile și practicile relevante în vigoare. Monitorizarea activităților se va indica în mod corespunzător în cazul în care legislația internă cuprinde dispoziții în acest sens;</p> <p>— comunicare și control de securitate. Toate informațiile relevante pentru securitate se comunică în mod corespunzător în funcție de normele de control de securitate incluse în plan. Având în vedere sensibilitatea anumitor informații, comunicarea se face conform principiului necesității de a cunoaște, dar include, atunci când este necesar, proceduri pentru comunicatele adresate publicului larg. Standardele de control de securitate fac parte din plan și sunt destinate să protejeze informațiile sensibile din punct de vedere al securității împotriva divulgării neautorizate;</p> <p>— raportarea atentatelor la adresa securității. În vederea asigurării unui răspuns rapid, planul de securitate portuară va trasa cerințele exacte de raportare către agentul de securitate portuară și/sau către autoritatea de securitate portuară a tuturor atentatelor la adresa securității;</p> <p>— integrarea altor planuri sau activități preventive. Planul abordează în mod clar integrarea altor activități preventive și de control existente în port;</p> <p>— integrarea altor planuri de răspuns și/sau includerea anumitor măsuri, proceduri și acțiuni specifice de răspuns. Planul descrie detaliat interacțiunea și coordonarea cu alte planuri de răspuns și de urgență. Conflicttele și deficiențele se rezolvă după caz;</p> <p>— cerințele de formare și exerciții;</p>	<p>cadrul autorităților, persoanele care lucrează cu regularitate în port sau vizitează portul cu regularitate, rezidenții care locuiesc în port și persoanele care lucrează sau vizitează ocazional portul;</p> <p>3) legătura cu autoritățile de control al mărfurilor, al bagajelor și al pasagerilor. Atunci când este necesar, planul prevede legătura dintre sistemul de informații și cel de control ale acestor autorități, inclusiv eventuale sisteme de control al securității înainte de sosire;</p> <p>4) proceduri și măsuri de manipulare a mărfurilor, bagajelor, combustibililor de la nave, proviziilor sau persoanelor suspecte, inclusiv identificarea unei zone de securitate, precum și pentru alte aspecte îngrijorătoare din punctul de vedere al securității și încălcări ale securității portuare;</p> <p>5) cerințe de monitorizare pentru subzone sau activități din cadrul subzonelor. Atât necesitatea găsirii de soluții tehnice, cât și soluțiile ca atare rezultă din evaluarea securității portuare;</p> <p>6) semnalizare. Zonele cu cerințe privind accesul și/sau controlul vor fi semnalizate în mod corespunzător. Cerințele de control și acces vor lua în considerare în mod corespunzător toate legile și practicile relevante în vigoare. Monitorizarea activităților se va indica în mod corespunzător în cazul în care legislația internă cuprinde dispoziții în acest sens;</p> <p>7) comunicare și control de securitate. Toate informațiile relevante pentru securitate se comunică în mod corespunzător în funcție de normele de control de securitate incluse în plan. Având în vedere sensibilitatea anumitor informații, comunicarea se face conform principiului necesității de a cunoaște, dar include, atunci când este necesar, proceduri pentru comunicatele adresate publicului larg. Standardele de control de securitate fac parte din plan și sunt destinate să protejeze informațiile sensibile din punctul de vedere al securității împotriva divulgării neautorizate;</p> <p>8) raportarea atentatelor la adresa securității. În vederea asigurării unui răspuns rapid, planul de securitate portuară va trasa cerințele exacte de raportare către agentul de securitate portuară și/sau către autoritatea de securitate portuară a tuturor atentatelor la adresa securității;</p> <p>9) integrarea altor planuri sau activități preventive. Planul abordează în mod clar integrarea altor activități preventive și de control existente în port;</p> <p>10) integrarea altor planuri de răspuns și/sau includerea anumitor măsuri, proceduri și acțiuni specifice de răspuns. Planul descrie detaliat interacțiunea și coordonarea cu alte planuri de răspuns și de urgență. Conflicttele și deficiențele se rezolvă după caz;</p> <p>11) cerințele de formare și exerciții;</p>				
--	--	--	--	--	--

<p>— organizarea practică a securității portuare și procedurile de lucru. Planul de securitate portuară va descrie în detaliu organizarea securității portuare, diviziunea sarcinilor și procedurile de lucru. De asemenea, el va descrie în detaliu coordonarea cu agenții de securitate ai instalațiilor portuare și ai navelor, după caz. Planul va delimita sarcinile comitetului pentru securitatea portuară, în cazul în care acesta există;</p> <p>— procedurile pentru adaptarea și actualizarea planului de securitate portuară.</p>	<p>12) organizarea practică a securității portuare și procedurile de lucru. Planul de securitate portuară va descrie în detaliu organizarea securității portuare, diviziunea sarcinilor și procedurile de lucru. De asemenea, el va descrie în detaliu coordonarea cu agenții de securitate ai instalațiilor portuare și ai navelor, după caz.</p> <p>13) procedurile pentru adaptarea și actualizarea planului de securitate portuară.</p>			
<p style="text-align: center;"><b>ANEXA III</b></p> <p style="text-align: center;"><b>CERINȚE PENTRU EXERCITIILE PREGĂTIRII DE BAZĂ ÎN DOMENIUL SECURITĂȚII</b></p> <p>Diferite tipuri de exerciții de pregătire care pot presupune participarea agenților de securitate ai instalațiilor portuare, în colaborare cu autoritățile relevante ale statelor membre, cu agenții de securitate ai companiilor sau cu agenții de securitate ai navelor, în cazul în care aceștia sunt disponibili, se desfășoară cel puțin o dată la fiecare an calendaristic, fără ca intervalul dintre două exerciții de pregătire să depășească 18 luni. Cererile de participare a agenților de securitate ai companiilor sau a agenților de securitate ai navelor la exercițiile de pregătire în comun se fac luând în considerare implicațiile cu privire la securitate și muncă pentru vas.</p> <p>Aceste exerciții de formare vor testa comunicațiile, coordonarea, disponibilitatea resurselor și intervenția. Aceste exerciții de pregătire pot fi:</p> <p>(1) la scară naturală sau în condiții reale;</p> <p>(2) simulare teoretică sau seminar sau</p> <p>(3) combinate cu alte exerciții organizate, cum ar fi exerciții de intervenție de urgență sau exercițiile altor autorități portuare statale.</p>	<p style="text-align: right;">Anexa nr. 3</p> <p style="text-align: center;">la Regulamentul cu privire la consolidarea securității portuare</p> <p style="text-align: center;"><b>Cerințe pentru exercițiile pregătirii de bază în domeniul securității</b></p> <p><b>1.</b> Tipurile de exerciții de pregătire presupune participarea agenților de securitate ai instalațiilor portuare, în colaborare cu Agenția Navală, cu agenții de securitate ai companiilor sau cu agenții de securitate ai navelor, în cazul în care aceștia sunt disponibili, se desfășoară cel puțin o dată la fiecare an calendaristic, fără ca intervalul dintre două exerciții de pregătire să depășească 18 luni.</p> <p><b>2.</b> Cererile de participare al agenților de securitate ai companiilor sau a agenților de securitate ai navelor la exercițiile de pregătire în comun se fac luându-se în considerare implicațiile cu privire la securitate și muncă pentru navă.</p> <p><b>3.</b> Aceste exerciții de formare testează comunicațiile, coordonarea, disponibilitatea resurselor, intervenția și sunt:</p> <p>1) la scară naturală sau în condiții reale;</p> <p>2) simulare teoretică sau seminar; sau</p> <p>3) combinate cu alte exerciții organizate, cum ar fi exerciții de intervenție de urgență sau exercițiile altor autorități portuare statale.</p>	Compatibil		
<p style="text-align: center;"><b>ANEXA IV</b></p> <p style="text-align: center;"><b>CONDIȚIILE CARE TREBUIE ÎNDEPLINITE DE O ORGANIZAȚIE DE SECURITATE RECUNOSCUTĂ</b></p> <p>O organizație de securitate recunoscută trebuie să poată demonstra:</p> <p>(1) expertiza în aspectele relevante ale securității portuare;</p> <p>(2) cunoașterea corespunzătoare a operațiunilor portuare, inclusiv cunoștințe de proiectare portuară și construcție;</p> <p>(3) cunoașterea corespunzătoare a altor operațiuni relevante pentru securitate care ar putea afecta securitatea portuară;</p> <p>(4) capacitatea de a evalua riscurile de securitate portuară probabile;</p> <p>(5) abilitatea de a menține și îmbunătăți cunoștințele specializate ale personalului său în domeniul securității portuare;</p> <p>(6) abilitatea de a monitoriza capacitatea personalului de a prezenta încredere în permanență;</p>	<p style="text-align: right;">Anexa nr. 4</p> <p style="text-align: center;">la Regulamentul cu privire la consolidarea securității portuare</p> <p style="text-align: center;"><b>Condiții stabilite pentru organizațiile de securitate competente</b></p> <p><b>1.</b> O organizație de securitate se consideră o organizație de securitate competentă și este în drept să efectueze sarcinile prevăzute în Regulament dacă demonstrează că este capabilă și are:</p> <p>1) expertiza în aspectele relevante ale securității portuare;</p> <p>2) cunoașterea corespunzătoare a operațiunilor portuare, inclusiv cunoștințe de proiectare portuară și construcție;</p> <p>3) cunoașterea corespunzătoare a altor operațiuni relevante pentru securitate care ar putea afecta securitatea portuară;</p> <p>4) capacitatea de a evalua riscurile de securitate portuară probabile;</p>	Compatibil		

<p>(7) abilitatea de a menține măsuri corespunzătoare pentru a evita divulgarea neautorizată sau accesul la materiale sensibile din punct de vedere al securității;</p> <p>(8) cunoașterea legislației și a cerințelor de securitate naționale și internaționale relevante;</p> <p>(9) cunoașterea amenințărilor actuale la adresa securității și a modelelor acestora;</p> <p>(10) abilitatea de a recunoaște și depista arme, substanțe și dispozitive periculoase;</p> <p>(11) abilitatea de a recunoaște, fără discriminare, caracteristicile și modelul comportamental al persoanelor susceptibile de a amenința securitatea portuară;</p> <p>(12) cunoașterea tehnicilor utilizate pentru eludarea măsurilor de securitate;</p> <p>(13) cunoașterea echipamentelor și sistemelor de securitate și supraveghere și a limitelor operaționale ale acestora.</p> <p>O organizație de securitate recunoscută care a efectuat o evaluare a securității portuare sau o revizuire a unei asemenea evaluări pentru un port nu poate întocmi sau revizui planul de securitate portuară pentru același port.</p>	<p>5) abilitatea de a menține și îmbunătăți cunoștințele specializate ale personalului său în domeniul securității portuare;</p> <p>6) abilitatea de a monitoriza capacitatea personalului de a prezenta încredere în permanență;</p> <p>7) abilitatea de a menține măsuri corespunzătoare pentru a evita divulgarea neautorizată sau accesul la materiale sensibile din punctul de vedere al securității;</p> <p>8) cunoașterea legislației și a cerințelor de securitate naționale și internaționale relevante;</p> <p>9) cunoașterea amenințărilor actuale la adresa securității și a modelelor acestora;</p> <p>10) abilitatea de a recunoaște și depista arme, substanțe și dispozitive periculoase;</p> <p>11) abilitatea de a recunoaște, fără discriminare, caracteristicile și modelul comportamental al persoanelor susceptibile de a amenința securitatea portuară;</p> <p>12) cunoașterea tehnicilor utilizate pentru eludarea măsurilor de securitate;</p> <p>13) cunoașterea echipamentelor și sistemelor de securitate și supraveghere și a limitelor operaționale ale acestora.</p> <p><b>2.</b> O organizație de securitate competentă care a efectuat o evaluare a securității portuare sau o revizuire a unei asemenea evaluări pentru un port nu poate întocmi sau revizui planul de securitate portuară pentru același port.</p>				
---	---	--	--	--	--

## OPINIE

Actul examinat: Analiza de impact la proiectul hotărârii de Guvern privind consolidarea securității portuare și a securității la bordul navelor

### I. Aspecte introductive

Analiza de impact în cauză a fost examinată cu scopul de a identifica nivelul de corespundere a acesteia cu principiile și cerințele de formă și conținut prevăzute de Metodologia de analiză a impactului în procesul de fundamentare a proiectelor de acte normative, aprobată prin Hotărârea de Guvern nr.23 din 18.01.2019.

### II. Examinarea Analizei de Impact

	<b>Examinarea succintă a documentului AI</b>	<b>Calificativ</b> (da, nu, parțial, n/a)
<b>1</b>	<b>Definirea problemei</b>	
a	Se determină clar și concis problema(ele)	parțial
b	Se descrie problema, cine sunt cei afectați și justificarea necesității schimbării situației curente și viitoare, în baza dovezilor și datelor	parțial
c	Se expun clar cauzele care au dus la apariția problemei	parțial
d	Se descrie cum a evoluat problema și cum va evolua în viitor fără intervenție adițională	parțial
e	Se examinează cadrul juridic actual și carențele prevederilor normative în vigoare	da
<b>2</b>	<b>Stabilirea obiectivelor</b>	
a	Se stabilesc principalele obiective în mod măsurabil, realist și fixat în timp	nu
	Sunt obiectivele conexe direct cu problemele definite și cauzele stabilite	parțial
<b>3</b>	<b>Identificarea opțiunilor</b>	
a	Se expune opțiunea "a nu face nimic"	parțial
b	Se descrie opțiunea (intervenția) recomandată cu întregul spectru de soluții/drepturi/obligații ce se propun pentru aprobare	da
c	Se expun opțiuni alternative sau se explică motivul de ce acestea nu au fost luate în considerare	n/a
<b>4</b>	<b>Analiza și compararea opțiunilor</b>	
a	Se expun principalele efecte negative (costuri) ale stării actuale	parțial
	Se expun principalele efecte pozitive (beneficii) ale stării actuale	nu
b	Se descriu principalele costuri (impact negativ) pentru opțiunea recomandată	parțial
	Se descriu principalele beneficii (impact pozitiv) pentru opțiunea recomandată	parțial
b	Se examinează costurile și beneficiile opțiunilor alternative	n/a
c	Se expun cele mai relevante/iminente riscuri pentru opțiunile analizate care pot duce la eșecul intervenției propuse	parțial
d	Se indică separat dacă, din totalul de costuri identificate, vor apărea costuri de conformare pentru întreprinderi sau impacturi disproporționate	nu
e	Se argumentează selectarea unei opțiuni în baza beneficiilor nete sau a celui mai mic impact negativ	nu
<b>5</b>	<b>Implementarea și monitorizarea</b>	
a	Se descrie cum va fi organizată implementarea opțiunii recomandate (cadru juridic necesar de ajustat, schimbări instituționale necesare)	da
b	Se stabilesc indicatorii de performanță pentru a efectua monitorizarea	da
c	Se stabilește cum va fi monitorizat și evaluat impactul opțiunii recomandate și peste cât timp se va evalua performanța actului normativ propus	parțial
<b>6</b>	<b>Consultarea</b>	
a	Se descriu principalele părți (grupuri) interesate în intervenția/opțiunea propusă	da
b	Se explică succint cum s-a asigurat consultarea adecvată a părților	parțial
c	Se expune succint poziția fiecărei entități consultate vizavi de documentul AIR și/sau intervenția propusă	parțial

## ***Comentarii***

Definirea problemei. În acest compartiment, conform cerințelor Metodologiei, este necesar de identificat clar ce probleme (existente sau potențiale) sunt depistate, care probabil necesită intervenția statului. Se clarifică în detaliu situația existentă, se identifică cauzele problemelor depistate, care exact sunt părțile afectate și în ce mod. Orice enunțuri în formă concludivă din cadrul Definiției problemei necesită să fie susținute de date, exemple și analiză.

În analiza situației curente este important de clarificat în linii generale ce elemente de securitate există și ce elemente lipsesc în port. Analiza prezintă lista elementelor care se referă în special la proceduri, însă lipsesc elementele de infrastructură ș.a. Pe lângă date despre PILG, considerăm necesar de identificat și câți agenți economici activează în raza portului, cum aceștia contribuie sau trebuie să contribuie la sistemul de securitate sau cum sunt afectați de sistemul în cauză. În analiză se explică cu suficientă detaliu cum situația actuală (lipsa implementării normelor internaționale în cadrul național) influențează negativ în plan politic și administrativ asupra statutului Moldovei și Agenției Navale, însă este necesar să fie expus și cum nivelul actual de securitate influențează asupra riscurilor reale de siguranță și securitate în port, potențialele prejudicii în lipsa nivelului necesar de securitate și asupra atractivității portului în comparație cu alte porturi din regiune.

La stabilirea obiectivelor este necesar ca acestea să fie racordate la cauzele problemelor, să fie măsurabile, tangibile și expuse în timp. O mare parte din cele expuse nu sunt obiective, dar sunt mai mult acțiuni necesare de a fi îndeplinite. În același timp „sporirea securității portuare și securitatea la bordul navelor maritime” și „micșorarea timpului de control al navei” sunt obiective potrivite, care însă necesită a fi expuse în mod cuantificat (măsurabil) și raportate la o perioadă de timp.

Analiza impactului opțiunilor. În cadrul acestui compartiment, conform cerințelor Metodologiei, este necesar să se indice impactul noilor prevederi din proiect și costurile de conformare în comparație cu beneficiile și costurile situației actuale, la fel să clarifice cum vor influența soluțiile propuse asupra cauzelor problemelor.

Sunt prezentate unele estimări în ceea ce ținte costurile pentru Port necesare pentru elaborarea unui Plan de securitate și pentru nave. Este necesar ca aceste costuri pentru o navă să fie multiplicat la numărul total de nave care vor cădea sub incidența normelor, pentru a stabili magnitudinea totală de costuri. În același timp, nu se clarifică cum sau dacă reglementarea în cauză va avea un impact asupra altor agenți economici care activează și dețin facilități în raza portului.

Nu sunt estimate beneficiile, în urma scăderii timpului de verificare a navei (care ar putea fi cuantificate în special în baza economiilor de timp și scăderea poverii administrative conform Metodologiei Costului Standard), în urma sporirii atractivității portului ceea ce duce la creșterea fluxului de nave și în urma scăderii riscurilor pentru siguranța și securitatea navigației în port.

În partea ce ține de consultările publice este benefic că au fost duse unele consultări, în special cu administratorul portului, însă este necesar de inclus și în formularul AI poziția de principiu a persoanelor consultate. În același timp este necesar de consultat și alte persoane care pot fi sau vor fi afectate (armatori/proprietari de nave, agenți economici care activează în raza portului ș.a.).

## ***Concluzii***

Analiza prezentată corespunde în parte cu cerințele Metodologiei de analiză a impactului în procesul de fundamentare a proiectelor de acte normative, odată ce necesită să examineze mai multe aspectele importante ale situației curente și să estimeze un spectru mai larg de costuri și beneficii. Luând în calcul oportunitatea intervenției, se recomandă susținerea analizei cu luarea în considerație a recomandărilor din prezenta opinie.



nr. 12-3945 din 02.08.2023

## Cancelaria de Stat

În temeiul pct. 179 din Regulamentul Guvernului, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 610/2018, solicităm înregistrarea *proiectului hotărârii de Guvern privind consolidarea securității portuare și a securității la bordul navelor*, în lista proiectelor care urmează a fi examinate în cadrul ședinței secretarilor generali ai ministerelor.

### **CERERE** privind înregistrarea de către Cancelaria de Stat a proiectelor de acte ale Guvernului

<b>Nr. crt.</b>	<b>Criterii de înregistrare</b>	<b>Nota autorului</b>
1.	Categoria și denumirea proiectului	Proiectul hotărârii de Guvern privind consolidarea securității portuare și a securității la bordul navelor.
2.	Autoritatea care a elaborat proiectul	Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale.
3.	Justificarea depunerii cererii	Proiectul a fost elaborat în scopul îndeplinirii angajamentului Republicii Moldova de a transpune în legislația națională a Anexei XXVIII-D Norme aplicabile transportului maritim internațional a Acordului de Asociere RM-UE (ratificat prin Legea 112/2014).
4.	Lista autorităților și instituțiilor a căror avizare este necesară	<ul style="list-style-type: none"><li>- Ministerul Finanțelor;</li><li>- Ministerul Afacerilor Interne;</li><li>- Ministerul Justiției;</li><li>- Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării;</li><li>- Ministerul Afacerilor Externe și Integrării Europene;</li><li>- Serviciul de Informații și Securitate;</li><li>- Centrul de Armonizare a Legislației;</li><li>- Centrul Național Anticorupție.</li></ul>
5.	Termenul-limită pentru depunerea avizelor/expertizelor	10 zile lucrătoare.
6.	Persoana responsabilă de promovarea proiectului	Eduard Munteanu, consultant principal, Direcția politici în domeniul transportului feroviar și naval, Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale. Tel.022 250-615,

		e-mail: <a href="mailto:eduard.munteanu@midr.gov.md">eduard.munteanu@midr.gov.md</a>
7.	Anexe	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Proiectului hotărârii de Guvern privind consolidarea securității portuare și a securității la bordul navelor;</li> <li>2. Nota informativă la proiect;</li> <li>3. Tabelul de concordanță privind transpunerea Directivei 2005/65/CE al Parlamentului European și a Consiliului din 26 octombrie 2005 privind consolidarea securității portuare;</li> <li>4. Tabelul de concordanță privind transpunerea Regulamentului (CE) 725/2004 privind consolidarea securității navelor și a instalațiilor portuare.</li> </ol>
8.	Data și ora depunerii cererii	Conform datei aplicării semnăturii electronice.
9.	Semnătura	

**Secretar general**

**Angela ȚURCANU**