**UE**

*Proiect*

|  |  |
| --- | --- |
|  |  |
| **GUVERNUL REPUBLICII MOLDOVA****H O T Ă R Â R E nr**. \_\_\_\_\_\_\_**din** \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_**2023****Chișinău** |

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

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

 **HOTĂRĂȘTE:**

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

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

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

|  |  |
| --- | --- |
| **Prim-ministru** | **Dorin RECEAN** |
| **Contrasemnează:** |  |
| Ministrul infrastructuriiși dezvoltării regionale | Andrei SPÎNU |

Aprobat prin

Hotărârea Guvernului

nr. din \_\_\_\_\_\_\_ 2023

**REGULAMENTUL-cadru**

**cu privire la respectarea obligațiilor statului port**

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

**I. Dispoziții generale**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**6.** În cazul în care autoritatea competentă constată o încălcare flagrantă a legislației naționale sau internaționale de către o navă supusă inspecției într-un port sau zonă de ancoraj a Republicii Moldova, aceasta va informa imediat orice altă autoritate competentă relevantă sau instituții interesate, în conformitate cu legislația și practica națională, pentru luarea oricăror măsuri ulterioare corespunzătoare.

**7.** În sensul Regulamentului, se aplică următoarele definiții:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**II. Competențe de inspecție**

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

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

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

**III. Cadrul efectuării inspecțiilor și obligațiile de inspecție**

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

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

**IV. Amânarea inspecțiilor și circumstanțe excepționale**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**V. Notificarea sosirii navelor**

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

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

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

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

**VI. Profilul de risc al navei**

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

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

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

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

**VII. Frecvența Inspecțiilor**

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

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

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

a) autoritatea competentă se asigură că navele cărora li se aplică factorii prioritari enumerați în Anexa nr. 1 pct.3 sbp.2) lit. (a) fac obiectul unei inspecții;

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

**VIII. Selectarea navelor pentru inspecție**

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

**25.** În scopul inspectării navelor, autoritatea competentă:

 1) selectează navele care trebuie să facă obiectul unei inspecții obligatorii, denumite nave „de prioritate I”, în conformitate cu sistemul de selecție descris în Anexa nr. 1 pct.3 sbp. 3a);

 2) poate selecta navele care sunt eligibile pentru inspecții, denumite nave „de prioritate II”, în conformitate cu Anexa nr. 1 pct.3 sbp. 3b).

**IX. Inspecția inițială și inspecția mai amănunțită**

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

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

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

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

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

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

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

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

**X. Inspecțiile extinse**

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

 1) navele cu profil de risc ridicat;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**XII. Linii directoare și proceduri privind siguranța și securitatea**

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

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

**XIII. Măsuri privind refuzul accesului pentru anumite nave**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**XIV. Raportul de inspecție pentru comandant**

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

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

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

1) să informeze un reprezentant al statului de pavilion;

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

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

**XV. Plângerile**

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

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

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

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

**XVI. Proceduri de administrare pe uscat a plângerilor**

**în temeiul MLC 2006**

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

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

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

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

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

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

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

**XVII. Remedierea deficiențelor și reținerea**

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

**63.** În cazul deficiențelor care prezintă un pericol clar pentru siguranță, sănătate sau mediu, autoritatea competentă se asigură că nava este reținută sau că operațiunea în cursul căreia s-au descoperit deficiențele este oprită. Ordinul de reținere sau oprirea unei operațiuni nu se anulează decât în momentul în care pericolul este îndepărtat sau până când autoritatea competentă stabilește că nava, sub rezerva oricăror condiții necesare impuse de către aceasta, poate naviga sau că operațiunea se poate relua fără vreun risc pentru siguranța și sănătatea pasagerilor sau a echipajului, fără vreun risc pentru alte nave sau fără să prezinte o amenințare deosebită pentru mediul marin.

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

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

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

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

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

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

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

**71.** Când autoritatea competentă exercită controlul statului portului în temeiul prezentului Regulament, va depune toate eforturile pentru evitarea reținerii sau a întârzierii nejustificate a unei nave. În cazul în care o navă este reținută sau întârziată în mod nejustificat, proprietarul sau operatorul este îndreptățit să ceară compensații pentru orice pierdere sau pagubă suferită. În orice situație de reținere sau întârziere pretins nejustificată, sarcina probei revine proprietarului sau operatorului navei în cauză.

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

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

**XVIII. Dreptul la contestație**

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

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

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

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

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

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

**XIX. Proceduri ulterioare inspecțiilor și reținerilor**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**XX. Profilul profesional al ICSP**

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

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

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

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

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

**XXI. Rapoarte întocmite de piloți și autoritățile portuare**

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

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

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

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

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

 3) descrierea deficiențelor evidente descoperite la bord.

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

**XXII. Evidența internă privind inspecțiile**

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

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

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

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

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

**XXIII. Schimbul de informații, cooperarea și publicarea informațiilor**

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

 1) informații notificate în conformitate cu capitolul V și cu Anexa nr. 3;

 2) informații privind navele care nu au notificat oricare dintre informații în conformitate cu cerințele prezentului Regulament;

 3) informații privind navele care au navigat fără a se fi conforma dispozițiilor internaționale cu privire la deversarea deșeurilor provenite din exploatarea navelor și a reziduurilor de încărcătură;

 4) informații privind navele cărora li s-a refuzat intrarea într-un port sau care au fost expulzate din port pe motive de securitate;

 5) informații privind deficiențele evidente în conformitate cu capitolul XXI.

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

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

**XXIV. Rambursarea cheltuielilor**

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

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

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

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

**XXV. Sancțiuni**

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

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

**Anexa nr. 1**

la Regulamentul-cadru cu privire la

respectarea obligațiilor statului port aprobat

prin Hotărârea Guvernului nr. \_\_\_\_\_\_ din \_\_\_\_\_

**Elementele sistemului de inspecție**

 **1.** În sistemul de inspecție sunt incluse următoarele elemente:

1) profilul de risc al navei;

 2) inspecția navelor.

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

 1) parametri generici:

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

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

 c) *performanța statului de pavilion.*

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

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

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

 d) *organizații recunoscute.*

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

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

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

 (e) *performanța companiei.*

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

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

 2) parametri istorici:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

 3) *sistemul de selecție.*

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

 a) se efectuează o inspecție extinsă:

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

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

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

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

 c) în cazul unui factor prioritar:

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

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

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

 a) se efectuează o inspecție extinsă:

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

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

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

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

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

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

 c) în cazul unui factor neprevăzut:

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

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

**Anexa nr. 2**

la Regulamentul-cadru cu privire la

respectarea obligațiilor statului port aprobat

prin Hotărârea Guvernului nr. \_\_\_\_\_\_ din \_\_\_\_\_

**ALCĂTUIREA PROFILULUI DE RISC AL NAVEI**

(menționată la Capitolul VI. Profilul de risc al navei)

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

NRR sunt navele care îndeplinesc criteriile până la o valoare totală de 5 sau mai multe puncte. NRS sunt navele care îndeplinesc toate criteriile cerute de parametrii de risc scăzut.

NRN sunt navele care nu sunt nici NRR, nici NRS.

**Anexa nr. 3**

la Regulamentul-cadru cu privire la

respectarea obligațiilor statului port aprobat

prin Hotărârea Guvernului nr. \_\_\_\_\_\_ din \_\_\_\_\_

**NOTIFICARE**

(menționată la capitolul V. Notificarea sosirii navelor)

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

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

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

 (b) durata planificată pentru escală;

 (c) pentru tancuri:

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

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

 (iii) volumul și natura încărcăturii;

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

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

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

**Anexa nr. 4**

la Regulamentul-cadru cu privire la

respectarea obligațiilor statului port aprobat

prin Hotărârea Guvernului nr. \_\_\_\_\_\_ din \_\_\_\_\_

**LISTA CERTIFICATELOR ȘI A DOCUMENTELOR**

(menționată la pct. 26 sbp. 1) din capitolul IX.

 Inspecția inițială și inspecția mai amănunțită)

1. Certificatul internațional de tonaj (1969).

2. — Certificatul de siguranță pentru nava de pasageri;

 — Certificatul de siguranță a construcției pentru nava de mărfuri;

 — Certificatul de siguranță a echipamentului pentru nava de mărfuri;

 — Certificatul de siguranță radio pentru nava de mărfuri;

 — Certificatul de scutire, inclusiv lista de mărfuri, dacă este cazul;

 — Certificatul de siguranță pentru nava de mărfuri.

3. Certificatul internațional de securitate a navei (ISSC).

4. Registrul Sinoptic Permanent.

5. Certificatul internațional de conformitate pentru transportul gazelor lichefiate în vrac;

 — Certificatul de conformitate pentru transportul gazelor lichefiate în vrac.

6. Certificatul internațional de conformitate pentru transportul substanțelor chimice periculoase în vrac;

 — Certificatul de conformitate pentru transportul substanțelor chimice periculoase în vrac.

7. Certificatul internațional pentru prevenirea poluării cu hidrocarburi.

8. Certificatul internațional pentru prevenirea poluării la transportul substanțelor lichide nocive în vrac.

9. Certificatul internațional asupra liniilor de încărcare (1966).

 — Certificatul internațional de scutire asupra liniilor de încărcare.

10. Jurnal de înregistrare a hidrocarburilor, părțile I și II.

11. Jurnal de înregistrare a mărfii.

12. Certificat de echipaj minim de siguranță.

13. Certificate sau orice alte documente emise în conformitate cu dispozițiile STCW 78/95.

14. Certificatele de sănătate (a se vedea MLC 2006).

15. Tabelul privind programul de lucru la bordul navei (a se vedea MLC 2006 și STCW 78/95).

16. Evidența orelor de lucru și de odihnă ale navigatorilor (a se vedea MLC 2006).

17. Informația de stabilitate.

18. Copie a Documentului de conformitate și Certificatul de management al siguranței, eliberate în conformitate cu Codul internațional de management pentru operarea în siguranță a navelor și pentru prevenirea poluării (SOLAS 74, capitolul IX).

19. Certificatele navei pentru corp și mașini, emise de organizația recunoscută în cauză (necesare doar în cazul în care nava își menține clasa pentru o organizație recunoscută).

20. Document de conformitate cu cerințele speciale pentru navele care transportă mărfuri periculoase.

21. Certificat de siguranță pentru navele de mare viteză și documentul de atestare pentru conducerea acestora.

22. Lista specială sau manifestul mărfurilor periculoase ori planul de încărcare detaliat.

23. Jurnalul de bord al navei privind evidența testelor și a exercițiilor, inclusiv exercițiile de securitate, și jurnalul de înregistrare a inspecțiilor și întreținerii mijloacelor de salvare a vieții omenești și a mijloacelor de combatere a incendiilor, precum și dispunerea acestora.

24. Certificat de siguranță a navei cu destinație specială.

25. Certificat de siguranță pentru platformele de foraj mobile.

26. Pentru navele pentru transportul produselor petroliere, înregistrări privind sistemul de monitorizare și control al descărcărilor de hidrocarburi pentru ultimul voiaj efectuat în balast.

27. Planul rolurilor, planul de incendiu și planul de vitalitate în cazul navelor de pasageri.

28. Planul de urgență de prevenire a poluării cu hidrocarburi la bordul navelor.

29. Dosarele rapoartelor de inspecție (în cazul vrachierelor și al navelor pentru transportul produselor petroliere).

30. Rapoartele inspecțiilor anterioare efectuate în cadrul controlului statului portului.

31. Pentru navele de pasageri de tip ro-ro, informații privind raportul maxim A/A.

32. Documentul de autorizare pentru transportul cerealelor.

33. Manualul pentru amararea mărfurilor.

34. Planul de gestiune a deșeurilor și jurnalul de înregistrare a deșeurilor.

35. Sistemul de sprijinire în luarea deciziilor pentru comandantul navei de pasageri.

36. Planul de cooperare privind căutarea și salvarea pentru navele de pasageri care navighează pe rute fixe.

37. Lista limitărilor operaționale pentru navele de pasageri.

38. Informații pentru vrachiere.

39. Planul de încărcare și de descărcare pentru vrachiere.

40. Certificat de asigurare sau altă garanție financiară de răspundere civilă pentru pagubele produse prin poluare cu hidrocarburi (Convenția internațională privind răspunderea civilă pentru pagubele produse prin poluare cu hidrocarburi, 1992).

41. Certificatele necesare în temeiul Directivei 2009/20/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind asigurarea proprietarilor navelor în ceea ce privește creanțele maritime.

42. Certificate necesare în temeiul Regulamentului (CE) nr. 392/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 aprilie 2009 privind răspunderea transportatorilor de pasageri pe mare și pe căi navigabile interioare în caz de accidente.

43. Certificatul internațional de prevenire a poluării aerului.

44. Certificatul internațional pentru prevenirea poluării cu ape uzate

45. Certificatul de muncă în domeniul maritim.

46. Declarația de conformitate a muncii în domeniul maritim, părțile I și II.

47. Certificatul internațional privind sistemul antivegetativ.

48. Certificatul de asigurare sau altă garanție financiară de răspundere civilă pentru prejudicii cauzate de poluarea cu hidrocarburi utilizate pentru propulsia navei.

49. Un certificat de inventar al materialelor periculoase sau o declarație de conformitate, aplicabil în temeiul Regulamentului (UE) nr. 1257/2013 al Parlamentului European și al Consiliului.

50. Document de conformitate emis în temeiul Regulamentului (UE) 2015/757 al Parlamentului European și al Consiliului din 29 aprilie 2015 privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de dioxid de carbon generate de transportul maritim și de modificare a Directivei 2009/16/CE.

**Anexa nr. 5**

la Regulamentul-cadru cu privire la

respectarea obligațiilor statului port aprobat

prin Hotărârea Guvernului nr. \_\_\_\_\_\_ din \_\_\_\_\_

**EXEMPLE DE „MOTIVE ÎNTEMEIATE”**

(menționate la pct. 27 din capitolul IX.

 Inspecția inițială și inspecția mai amănunțită)

**A. Exemple de motive întemeiate pentru o inspecție mai amănunțită:**

1. Navele identificate în Anexa nr. 1 pct.3 sbp. 2 lit.a) și lit. b).

2. Jurnalul de evidență a hidrocarburilor nu a fost ținut corect.

3. Au fost constatate neconcordanțe în timpul verificării certificatelor și a altor documente.

4. Elemente care arată că membrii echipajului nu respectă cerințele privind comunicarea la bord stabilite la articolul 18 din Directiva 2008/106/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 19 noiembrie 2008 privind nivelul minim de formare a navigatorilor (1).

5. Un certificat a fost obținut în mod fraudulos sau posesorul unui certificat nu este persoana pentru care a fost emis inițial acel certificat.

6. Nava are un comandant, ofițer sau marinar care deține un certificat emis de o țară care nu a ratificat Convenția STCW 78/95.

7. Există dovezi că au fost încălcate normele de siguranță sau liniile directoare ale OMI cu privire la operațiunile de marfă și alte operațiuni (de exemplu, conținutul de oxigen din tubulatura principală a instalației de gaz inert a tancurilor de marfă este mai mare decât nivelul maxim admis).

8. Omisiunea comandantului unei nave pentru transportul de produse petroliere de a furniza informații privind sistemul de monitorizare și control al descărcării de hidrocarburi pentru ultimul voiaj efectuat în balast.

9. Absența unui plan actualizat al rolurilor echipajului sau membrii echipajului nu cunosc sarcinile ce le revin în caz de incendiu sau de abandon al navei.

10. Au fost trimise semnale false de alertă și nu au fost urmate de procedurile corespunzătoare de anulare.

11. Absența unui echipament principal sau a unui plan cerut prin convenții.

12. Încălcarea gravă a condițiilor de igienă la bordul navei.

13. Constatările și observațiile inspectorului dovedesc existența unei deteriorări sau a unor deficiențe grave ale corpului navei sau ale structurii acesteia, care pot pune în pericol integritatea structurală, etanșeitatea sau integritatea etanșeității la intemperii a navei.

14. Există informații sau dovezi potrivit cărora comandantul sau echipajul nu cunosc principalele operațiuni la bord privind siguranța navelor sau prevenirea poluării sau că aceste operațiuni nu au fost efectuate.

15. Absența unui tabel de organizare a activității la bordul navei și a evidenței orelor de lucru și odihnă ale personalului navigant.

16. Documentele necesare în temeiul MLC 2006 nu sunt prezentate sau nu sunt actualizate, ori sunt actualizate în mod fals, sau documentele prezentate nu conțin informațiile necesare în temeiul MLC 2006, ori nu sunt valide, dintr-un motiv oarecare.

17. Condițiile de viață și de muncă la bordul navei nu sunt conforme cu cerințele MLC 2006.

18. Există motive rezonabile să se considere că nava și-a schimbat pavilionul în scopul de a evita respectarea MLC 2006.

19. Există o plângere referitoare la faptul că anumite condiții de viață și de muncă la bordul navei nu sunt conforme cu cerințele MLC 2006.

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

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

 1.1. ISSC nu este valabil sau a expirat;

 1.2. nava prezintă un nivel de securitate mai scăzut decât cel al portului;

 1.3. exercițiile legate de securitatea navei nu au fost efectuate;

 1.4. evidența ultimelor 10 activități de interfață navă/port sau navă/navă este incompletă;

 1.5. s-a dovedit sau s-a observat că membrii-cheie ai echipajului navei nu pot comunica eficient între ei;

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

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

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

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

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

**Anexa nr. 6**

la Regulamentul-cadru cu privire la

respectarea obligațiilor statului port aprobat

prin Hotărârea Guvernului nr. \_\_\_\_\_\_ din \_\_\_\_\_

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

(menționate la pct. 38 din capitolul XII.

Linii directoare și proceduri privind siguranța și securitatea)

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

1. Instrucțiunea 33/2000/02: Controlul operațional al feriboturilor și al navelor de pasageri;

2. Instrucțiunea 35/2002/02: Linii directoare pentru inspectorii PSC privind hărțile electronice;

3. Instrucțiunea 36/2003/08: Ghid de inspecție privind condițiile de viață și de muncă;

4. Instrucțiunea 37/2004/02: Linii directoare în conformitate cu Convenția STCW 78/95 cu modificările sale;

5. Instrucțiunea 37/2004/05: Linii directoare privind inspectarea orelor de lucru/de odihnă;

6. Instrucțiunea 37/2004/10: Linii directoare pentru inspectorii care efectuează controlul statului portului privind aspecte de securitate,

7. Instrucțiunea 38/2005/02: Linii directoare pentru inspectorii care efectuează controlul statului portului privind sistemul de înregistrare a parametrilor de navigație (VDR);

8. Instrucțiunea 38/2005/05: Linii directoare privind MARPOL 73/78 anexa 1;

9. Instrucțiunea 38/2005/07: Linii directoare privind inspecția CAS a navelor cu corp simplu pentru transportul produselor petroliere;

10. Instrucțiunea 39/2006/01: Linii directoare pentru inspectorii care efectuează controlul statului portului privind codul ISM;

11. Instrucțiunea 39/2006/02: Linii directoare pentru inspectorii care efectuează controlul statului portului privind controlul GMDSS;

12. Instrucțiunea 39/2006/03: Optimizarea listei interdicțiilor și notificărilor;

13. Instrucțiunea 39/2006/10: Ghidul pentru inspectorii care efectuează controlul statului portului privind examinarea tancurilor de balast și simularea defectării principalei surse de energie (testul penei de curent);

14. Instrucțiunea 39/2006/11: Ghidul pentru verificarea structurii vrachierelor;

15. Instrucțiunea 39/2006/12: Codul de bună practică pentru inspectorii care efectuează controlul statului portului;

16. Instrucțiunea 40/2007/04: Criterii de evaluare a răspunderii organizațiilor recunoscute (R/O);

17. Instrucțiunea 40/2007/09: Liniile directoare pentru inspecțiile efectuate în cadrul controlului statului portului în vederea conformării cu anexa 6 la MARPOL 73/78.

**Anexa nr. 7**

la Regulamentul-cadru cu privire la

respectarea obligațiilor statului port aprobat

prin Hotărârea Guvernului nr. \_\_\_\_\_\_ din \_\_\_\_\_

**INSPECȚII EXTINSE ALE NAVELOR**

 (Capitolul X. Inspecțiile extinse)

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

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

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

**Anexa nr. 8**

la Regulamentul-cadru cu privire la

respectarea obligațiilor statului port aprobat

prin Hotărârea Guvernului nr. \_\_\_\_\_\_ din \_\_\_\_\_

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

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

1. În cazul în care sunt întrunite condițiile descrise la pct. 40, autoritatea competentă după ce nava a fost reținută a treia oară în port, îl informează în scris pe comandantul navei cu privire la emiterea ordinului de refuz al accesului care se va aplica imediat ce nava a plecat din port. Ordinul de refuz al accesului devine aplicabil de îndată ce nava a părăsit portul după remedierea deficiențelor care au condus la reținere.
2. Autoritatea competentă trimite o copie a ordinului de refuz al accesului administrației statului de pavilion, organizației recunoscute în cauză. De asemenea, autoritatea competentă actualizează fără întârziere evidența internă privind inspecțiile cu informații privind refuzul accesului.
3. Pentru ca ordinul de refuz al accesului să fie revocat, proprietarul sau operatorul trebuie să adreseze o cerere formală autorității competente care a emis ordinul de refuz al accesului. Această cerere trebuie să fie însoțită de un document eliberat de administrația statului de pavilion în urma unei vizite la bord a unui inspector autorizat în mod corespunzător de aceasta, care să ateste că nava se conformează în totalitate dispozițiilor aplicabile ale convențiilor internaționale. Administrația statului de pavilion furnizează autorității competente dovezi ale vizitei la bordul navei.
4. Cererea de anulare a ordinului de refuz al accesului trebuie, de asemenea, să fie însoțită, după caz, de un document al societății de clasificare care a clasificat nava, eliberat în urma unei vizite la bord a unui inspector al societății de clasificare, care să ateste că nava se conformează standardelor de clasă impuse de societatea respectivă. Societatea de clasificare furnizează autorității competente dovezi ale vizitei la bordul navei.
5. Ordinul de refuz al accesului poate fi revocat numai după expirarea perioadei menționate la capitolul XIII din prezentul Regulament și în urma unei noi inspecții a navei, într-un port agreat.
6. În cazul în care reținerea care a dus la emiterea ordinului de refuz al accesului a inclus deficiențe ale structurii navei, autoritatea competentă după ce a emis ordinul de refuz al accesului poate solicita ca anumite spații, inclusiv cele pentru mărfuri și tancurile, să fie disponibile în vederea examinării în cursul noii inspecției.
7. Noua inspecție este efectuată de autoritatea competentă care a emis ordinul de refuz al accesului sau de autoritatea competentă a portului de destinație cu acordul autorității competente care a emis ordinul de refuz al accesului. Autoritatea competentă poate solicita un preaviz pentru noua inspecție de maximum 14 zile. Autorității competente i se furnizează dovezi satisfăcătoare cu privire la faptul că nava respectă pe deplin cerințele aplicabile ale convențiilor internaționale.
8. Noua inspecție constă într-o inspecție extinsă care trebuie să acopere cel puțin aspectele relevante prevăzute în Anexa nr. 7.
9. Toate costurile determinate de inspecția extinsă vor fi suportate de proprietar sau de operator.
10. În cazul în care rezultatul inspecției extinse este satisfăcător pentru autoritatea competentă în conformitate cu Anexa nr. 7, ordinul de refuz al accesului trebuie să fie revocat, iar compania căreia îi aparține nava trebuie informată în scris asupra deciziei luate.
11. De asemenea, autoritatea competentă notifică în scris decizia luată administrației statului de pavilion, societății de clasificare respective. De asemenea, autoritatea competentă trebuie să actualizeze fără întârziere evidența internă privind inspecțiile cu informații privind anularea ordinului de refuz al accesului.
12. Informațiile cu privire la navele cărora li s-a refuzat accesul în porturile Republicii Moldova trebuie puse la dispoziție în evidența internă privind inspecțiile și trebuie să fie publicate în conformitate cu dispozițiile capitolului XXIII și ale Anexei nr. 13.

**Anexa nr. 9**

la Regulamentul-cadru cu privire la

respectarea obligațiilor statului port aprobat

prin Hotărârea Guvernului nr. \_\_\_\_\_\_ din \_\_\_\_\_

**RAPORTUL DE INSPECȚIE**

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

Raportul de inspecție trebuie să conțină cel puțin următoarele elemente.

**I. Generalități**

 1. Autoritatea competentă care a întocmit raportul;

 2. Data și locul inspecției;

 3. Denumirea navei inspectate;

 4. Pavilionul;

 5. Tipul navei (astfel cum este indicat în Certificatul de management al siguranței);

 6. Numărul de identificare OMI;

 7. Indicativul radio;

 8. Tonajul brut (GT);

 9. Tonajul deadweight (după caz);

 10. Anul de construcție, determinat pe baza datei indicate în certificatele de siguranță ale navei;

 11. Societatea de clasificare sau societățile de clasificare, precum și oricare alte organizații, acolo unde este relevant, care a (au) eliberat navei certificatele de clasă, dacă acestea există;

 12. Organizația recunoscută sau organizațiile recunoscute și/sau orice altă parte care a (au) eliberat navei certificate, în numele statului de pavilion, în conformitate cu convențiile aplicabile;

 13. Denumirea și adresa companiei căreia îi aparține nava sau a operatorului;

 14. În cazul navelor care transportă mărfuri solide sau lichide în vrac, numele și adresa navlositorului responsabil pentru navlosirea navei, precum și tipul de navlosire;

 15. Data finală a întocmirii raportului de inspecție;

 16. Indicarea faptului că informațiile detaliate în legătură cu inspecția sau reținerea pot face obiectul publicării.

**II. INFORMAȚII PRIVIND INSPECȚIA**

 1. Certificatele eliberate în conformitate cu convențiile în materie, autoritatea sau organizația care a eliberat certificatul (certificatele), inclusiv data eliberării și a expirării;

 2. Părțile sau elementele navei care au fost inspectate (în cazul unei inspecții mai amănunțite sau al unei inspecții extinse);

 3. Portul și data ultimei inspecții intermediare, anuale sau de reînnoire, precum și denumirea organizației care a efectuat inspecția;

 4. Tipul inspecției (inspecție, inspecție mai amănunțită, inspecție extinsă);

 5. Natura deficiențelor.

**III. Informații suplimentare în cazul reținerii**

 1. Data ordinului de reținere;

 2. Data anulării ordinului de reținere;

 3. Natura deficiențelor care au condus la emiterea ordinului de reținere (trimiteri la convenții, dacă este relevant);

 4. Indicarea, după caz, dacă organizația recunoscută sau oricare alt organism privat care a efectuat controlul răspunde de deficiențele care, fiecare în parte sau cumulate, au determinat reținerea;

 5. Măsurile întreprinse.

**Anexa nr. 10**

la Regulamentul-cadru cu privire la

respectarea obligațiilor statului port aprobat

prin Hotărârea Guvernului nr. \_\_\_\_\_\_ din \_\_\_\_\_

**CRITERII PENTRU REȚINEREA UNEI NAVE**

(menționate la Capitolul XVII. Remedierea deficiențelor și reținerea)

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

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

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

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

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

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

1. **Criterii principale**

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

 **Sincronizarea :**

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

 **Criteriu :**

 Nava este reținută dacă deficiențele sale prezintă un motiv serios pentru ca ICSP să se întoarcă pentru a se convinge că acestea au fost remediate înainte ca nava să navigheze din nou.

Necesitatea ca ICSP să se întoarcă pe navă este o măsură a gravității deficiențelor. Cu toate acestea, nu toate cazurile impun o asemenea obligație. Prin aceasta se înțelege că autoritatea trebuie să verifice într-un fel sau altul, de preferință printr-o vizită suplimentară, dacă deficiențele au fost remediate înaintea plecării.

1. **Aplicarea criteriilor principale**

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

 1. nava deține documentele relevante valide;

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

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

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

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

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

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

 7. să combată în mod eficient, dacă este cazul, incendiile în orice parte a navei pe durata călătoriei următoare;

 8. să abandoneze nava, dacă este cazul, rapid și în siguranță și să efectueze salvarea efectivă pe durata călătoriei următoare;

 9. să prevină poluarea mediului pe durata călătoriei următoare;

 10. să mențină stabilitatea adecvată pe durata călătoriei următoare;

 11. să mențină etanșeitatea adecvată pe durata călătoriei următoare;

 12. să comunice în situații de pericol, dacă este necesar, pe durata călătoriei următoare;

 13. să ofere condiții sigure și salubre la bord pe durata călătoriei următoare;

 14. să furnizeze un volum maxim de informații în caz de accident.

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

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

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

**3.2. Elemente prevăzute de Convenția SOLAS 74**

 1. Funcționarea defectuoasă a sistemului de propulsie sau a altui mecanism esențial, precum și a instalațiilor electrice;

 2. Curățenie insuficientă în sala mașinilor, cantitate excesivă de amestecuri apă/ulei din santine, izolația tubulaturilor, inclusiv a tubulaturilor de evacuare din sala mașinilor, contaminate cu hidrocarburi, funcționarea necorespunzătoare a pompei de santină și a accesoriilor acesteia;

 3. Defecțiuni ale generatorului de avarie, ale instalației de iluminat, ale bateriilor sau ale contactorilor;

 4. Funcționarea necorespunzătoare a instalației principale de guvernare și a guvernării de avarie;

 5. Absența, capacitatea insuficientă sau deteriorarea gravă a echipamentelor individuale de salvare, a bărcilor de salvare și a dispozitivelor de lansare a acestora;

 6. Absența, neconformitatea sau deteriorarea gravă a sistemului de detectare a incendiilor, a alarmelor de incendiu, a echipamentului de stingere a incendiilor, a instalației fixe de stingere a incendiilor, a supapelor de ventilare, a obturatoarelor de incendiu, a dispozitivelor rapide de închidere, în măsura în care acestea nu corespund standardelor de utilizare în scopurile pentru care au fost create;

 7. Absența, deteriorarea substanțială sau defecțiunea sistemului de protecție împotriva incendiilor în zona de operare a încărcăturii pe navele-tanc;

 8. Absența, neconformitatea sau deteriorarea gravă a luminilor, a semnalelor optice sau sonore;

 9. Absența sau defectarea echipamentului de radiocomunicații pentru situații de pericol și comunicații de siguranță;

 10. Absența sau defectarea echipamentului de navigație, ținând seama de dispozițiile din regula V/16.2 din SOLAS 74;

 11. Absența hărților corectate de navigație și/sau a altor publicații nautice relevante, necesare pentru călătoria prevăzută, ținând seama de faptul că un sistem de afișare a hărților electronice și de informare (ECDIS) aprobat, care utilizează informații oficiale, poate fi folosit ca înlocuitor al hărților;

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

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

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

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

**3.3. Elemente prevăzute de Codul IBC**

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

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

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

 4. Surse de aprindere în locuri periculoase;

 5. Nerespectarea cerințelor speciale.;

 6. Depășirea încărcăturii maxime admise pentru fiecare tanc;

 7. Protecția insuficientă la căldură pentru produsele sensibile.

**3.4. Elemente prevăzute de Codul IGC**

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

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

 3. Pereții transversali neetanși la gaze;

 4. Defectarea închizătoarelor de aer;

 5. Lipsa sau defectarea valvulelor cu închidere rapidă;

 6. Lipsa sau defectarea valvulelor de siguranță;

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

 8. Ventilatoarele din zona încărcăturii nu funcționează;

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

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

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

**3.5. Elemente prevăzute de Convenția LL 66**

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

 2. Un caz identificat de stabilitate insuficientă;

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

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

 5. Încărcarea peste limita maximă admisă;

 6. Absența scărilor de pescaj sau imposibilitatea citirii pescajelor.

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

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

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

 3. Absența jurnalului de înregistrare a hidrocarburilor;

 4. Existența unui baipas pentru deversare neautorizat;

 5. Lipsa dosarului cu rapoartele de inspecție sau neconformitatea acestuia cu Regula 13G(3)(b) din MARPOL 73/78.

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

1. Absența Manualului P&A;

 2. Încărcătura nu este clasificată;

 3. Absența registrului de marfă;

 4. Transportul substanțelor similare hidrocarburilor fără a respecta cerințele sau fără a avea un certificat modificat corespunzător;

 5. Existența unui baipas pentru deversare neautorizat.

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

 1. Absența unui plan de gestiune a deșeurilor;

 2. Absența jurnalului de înregistrare a deșeurilor;

 3. Personalul navei nu cunoaște cerințele privind eliminarea/descărcarea prevăzute de planul de gestiune a deșeurilor.

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

 1. Navigatorii nu pot prezenta un certificat, nu pot dovedi că dețin un certificat corespunzător sau o dispensă valabilă ori nu pot dovedi cu acte că s-a trimis la administrația statului de pavilion o cerere de atestare;

 2. Dovezi privind obținerea în mod fraudulos a unui certificat sau posesorul unui certificat nu este persoana pentru care a fost emis inițial acel certificat;

 3. Nu sunt respectate dispozițiilor administrației statului de pavilion cu privire la echipajul minim de siguranță;

 4. Nu sunt respectate cerințele administrației statului de pavilion privind efectuarea serviciului de cart la punte și la mașină;

 5. Absența din serviciul de cart a unei persoane calificate să opereze echipamentele vitale pentru siguranța navigației, radiocomunicațiile de siguranță sau prevenirea poluării marine;

 6. Personalul navigant nu poate face dovada calificărilor profesionale cerute de sarcinile care le-au fost încredințate pentru siguranța navei și prevenirea poluării;

 7. Imposibilitatea de a asigura, la primul serviciu de cart la începutul unei călătorii și pentru următoarele carturi, persoane suficient de odihnite și apte pentru serviciu.

**3.10. Elemente prevăzute de MLC 2006**

 1. Hrană insuficientă pentru călătoria până în următorul port;

 2. Apă potabilă insuficientă pentru călătoria până în următorul port;

 3. Condiții excesiv de insalubre la bordul navei;

 4. Lipsa încălzirii în spațiile de locuit pe o navă care operează în zone unde temperaturile pot fi extrem de scăzute;

 5. Ventilație insuficientă în spațiile de locuit ale unei nave;

 6. Deșeuri excesive, blocaje din cauza încărcăturii sau echipamentului sau alte elemente care fac nesigure căile de acces și spațiile de locuit;

 7. Dovezi clare că personalul de cart și alt personal de serviciu în timpul primului serviciu de cart sau în timpul următoarelor carturi este afectat de oboseală;

 8. Condiții la bord care prezintă un pericol evident pentru siguranța, sănătatea sau securitatea navigatorilor;

 9. Neconformitatea constituie o încălcare gravă sau repetată a cerințelor MLC 2006 (inclusiv drepturile navigatorilor) legate de condițiile de viață și de muncă ale navigatorilor pe nave, după cum este prevăzut în certificatul de muncă în domeniul maritim și în declarația de conformitate a muncii în domeniul maritim ale navei.

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

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

**Anexa nr. 11**

la Regulamentul-cadru cu privire la

respectarea obligațiilor statului port aprobat

prin Hotărârea Guvernului nr. \_\_\_\_\_\_ din \_\_\_\_\_

**CRITERII MINIME PENTRU INSPECTORII CONTROLULUI STATULUI PORT**

(menționate la pct. 86 și 90 din Capitolul XX. Profilul profesional al ICSP)

1. ICSP trebuie să posede cunoștințele teoretice și experiența adecvate în ceea ce privește navele și operarea acestora. Aceștia trebuie să dețină competențe în ceea ce privește aplicarea cerințelor convențiilor internaționale și a procedurilor relevante în materie de control al statului portului. Aceste cunoștințe și competențe de aplicare a cerințelor internaționale trebuie să fie dobândite prin intermediul unor programe de formare documentate.

2. ICSP trebuie să dețină cel puțin:

 1) calificări corespunzătoare dobândite în cadrul unei instituții din domeniul maritim sau nautic și experiență adecvată pe mare în calitate de ofițer pe navă care deține sau a deținut un certificat de competență STCW 78/95 II/2 sau III/2 valabil fără limitări cu privire la zona de operare, la puterea de propulsie sau la tonaj;

 2) să fi trecut un examen recunoscut de autoritatea competentă pentru arhitect naval, inginer mecanic sau inginer în domeniul maritim și să aibă o experiență de cel puțin cinci ani în funcția respectivă;

 3) o diplomă universitară de profil sau echivalentă, precum și formare și calificare ca inspectori pentru siguranța navelor.

3. ICSP trebuie:

 1) să aibă o experiență de minimum un an ca inspector al statului de pavilion privind controlul și certificarea navelor în conformitate cu convențiile internaționale sau să fi fost implicat în monitorizarea activităților organizațiilor recunoscute cărora le-au fost delegate aceste sarcini de reglementare;

 2) să fi dobândit un nivel de competență similar, urmând minimum un an de formare pe teren care constă în participarea la inspecții în cadrul controlului realizat de statul portului sub îndrumarea inspectorilor PSC experimentați.

4. ICSP menționați la pct. 2 sbp.1) trebuie aibă o experiență pe mare mai mare de cinci ani inclusiv perioadele de serviciu pe mare ca ofițeri maritimi punte sau, respectiv, ca ofițeri mecanici ori ca inspectori ai statului de pavilion sau ca inspectori asistenți în cadrul controlului statului portului. Această experiență trebuie să includă o perioadă de minimum doi ani pe mare în calitate de ofițer punte sau mecanic.

5. ICSP trebuie să aibă capacitatea de a comunica oral sau în scris cu personalul navigant în limba vorbită cel mai frecvent pe mare.

6. ICSP care nu îndeplinesc criteriile menționate anterior sunt, de asemenea, acceptați în cazul în care sunt angajați de autoritatea competentă a unui stat pentru controlul statului portului la data adoptării prezentului Regulament.

7. Atunci când, într-un stat membru, inspecțiile menționate la pct. 38, 39 capitolul XII sunt efectuate de inspectorii PSC, inspectorii respectivi au calificarea adecvată, inclusiv suficientă experiență teoretică și practică în securitatea maritimă. În mod obișnuit, aceasta include:

 1) o bună înțelegere a securității maritime și a modului în care aceasta se aplică în cadrul operațiunilor care fac obiectul examinării;

 2) cunoștințe practice adecvate privind procedurile și tehnologiile de securitate;

 3) cunoștințe privind principiile, procedurile și tehnicile de inspecție;

 4) cunoștințe practice privind operațiunile care fac obiectul examinării.

**Anexa nr. 12**

la Regulamentul-cadru cu privire la

respectarea obligațiilor statului port aprobat

prin Hotărârea Guvernului nr. \_\_\_\_\_\_ din \_\_\_\_\_

**FUNCȚIILE EVIDENȚEI INTERNE PRIVIND INSPECȚIILE**

(menționată la pct. 95 Capitolul XXII. Evidența internă privind inspecțiile)

1. Evidența internă privind inspecțiile trebuie să conțină cel puțin următoarele funcții:

1. să înregistreze datele privind inspecțiile;
2. să furnizeze date cu privire la profilul de risc al navelor și la navele care trebuie să fie inspectate;
3. să furnizeze date cu privire la performanța companiilor;
4. să identifice aspectele din elementele de risc care trebuie verificate la fiecare inspecție.

2. Evidența internă privind inspecțiile trebuie să poată fi adaptată evoluțiilor ulterioare și conectată la alte baze de date și, dacă este cazul, la sistemele naționale de informare corespunzătoare.

3. Trebuie să se prevadă un hyperlink de la evidența internă privind inspecțiile. Autoritatea competentă trebuie să încurajeze ICSP să consulte bazele de date accesibile publice și private cu informații despre inspecția navelor.

**Anexa nr. 13**

la Regulamentul-cadru cu privire la

respectarea obligațiilor statului port aprobat

prin Hotărârea Guvernului nr. \_\_\_\_\_\_ din \_\_\_\_\_

**PUBLICAREA INFORMAȚIILOR PRIVIND INSPECȚIILE,**

**REȚINERILE ȘI REFUZURILE ACCESULUI ÎN PORTURILE ȘI**

**ZONELE DE ANCORAJ ALE REPUBLICII MOLDOVA**

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

1. Informațiile publicate în conformitate cu pct. 101 trebuie să includă următoarele:

 1) denumirea navei;

 2) numărul de identificare OMI;

 3) tipul navei;

 4) tonajul brut (GT);

 5) anul de construcție determinat pe baza datei indicate în certificatele de siguranță ale navei;

 6) denumirea și adresa companiei căreia îi aparține nava;

 7) în cazul navelor care transportă mărfuri solide sau lichide în vrac, numele și adresa navlositorului responsabil pentru navlosirea navei, precum și tipul de navlosire;

 8) statul de pavilion;

 9) certificatele de clasă și statutare eliberate în conformitate cu convențiile relevante și autoritatea sau organizația care a eliberat fiecare dintre certificatele respective, inclusiv data eliberării și a expirării;

 10) portul și data ultimei inspecții intermediare sau anuale pentru certificatele menționate la punctul 9), precum și denumirea autorității sau a organizației care a efectuat inspecția;

 11) data, țara, portul în care nava a fost reținută.

2. În cazul navelor care au fost reținute, informațiile publicate în conformitate cu pct. 101 trebuie să includă, de asemenea:

 1) numărul reținerilor în ultimele 36 de luni;

 2) data la care a fost anulată reținerea;

 3) durata reținerii, în zile;

 4) motivele reținerii, exprimate în termeni clari și expliciți;

 5) indicarea, după caz, a responsabilității ce revine organizației recunoscute care a efectuat inspecția în legătură cu deficiențele care, fiecare în parte sau cumulate, au condus la reținerea navei;

 6) descrierea măsurilor luate în cazul în care navei i s-a permis să navigheze până la cel mai apropiat șantier de reparații;

 7) în cazul în care navei i s-a refuzat accesul într-un port sau într-o zonă de ancoraj din Republica Moldova, motivele unei astfel de măsuri, exprimate întermeni clari și expliciți.

**Anexa nr. 14**

la Regulamentul-cadru cu privire la

respectarea obligațiilor statului port aprobat

prin Hotărârea Guvernului nr. \_\_\_\_\_\_ din \_\_\_\_\_

**Inspectarea navelor de pasageri de tip ro-ro și a ambarcațiunilor de**

**pasageri de mare viteză care desfășoară servicii regulate**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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