



GUVERNUL REPUBLICII MOLDOVA

HOTĂRÎRE nr. _____

din _____ 2026

Chișinău

Cu privire la modificarea Hotărârii Guvernului nr. 183/2024 pentru aprobarea Regulamentului-cadru cu privire la respectarea obligațiilor statului port

În temeiul Legii nr. 112/2014 pentru ratificarea Acordului de Asociere între Republica Moldova, pe de o parte, și Uniunea Europeană și Comunitatea Europeană a Energiei Atomice și statele membre ale acestora, pe de altă parte (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2014, nr. 185-199 art. 442), art. 6 din Legea nr. 599/1999 pentru aprobarea Codului navigației maritime comerciale al Republicii Moldova (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2001, nr. 1-4, art. 2) cu modificările ulterioare, Guvernul HOTĂRĂȘTE:

1. Regulamentul-cadru cu privire la respectarea obligațiilor statului port, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 183/2024 (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2024, nr. 188-191, art. 386), se modifică după cum urmează:

1.1. clauza de armonizare va avea următorul cuprins:

„Prezentul Regulament transpune:

Directiva 2009/16/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind controlul statului port, CELEX: 32009L0016, publicată 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;

Directiva 96/40/CE a Comisiei din 25 iunie 1996 de instituire a unui model comun de carte de identitate pentru inspectorii care desfășoară controlul de stat în port, CELEX: 31996L0040, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 196 din 07 august 1996;

Regulamentul (UE) nr. 428/2010 al Comisiei din 20 mai 2010 de punere în aplicare a articolului 14 din Directiva 2009/16/CE a Parlamentului European și a Consiliului în ceea ce privește inspecțiile extinse ale navelor, CELEX: 32010R0428, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 125 din 21 mai 2010;

Regulamentul (UE) nr. 801/2010 al Comisiei din 13 septembrie 2010 privind aplicare articolului 10 alineatul (3) din Directiva 2009/16/CE a Parlamentului European și a Consiliului în ceea ce privește criteriile privind statul de pavilion, CELEX: 32010R0802, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 241 din 14 septembrie 2010;

Regulamentul (UE) nr. 802/2010 al Comisiei din 13 septembrie 2010 de punere în aplicare a articolului 10 alineatul (3) și a articolului 27 din Directiva 2009/16/CE a Parlamentului European și a Consiliului în ceea ce privește performanța societăților comerciale, CELEX: 32010R0802, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 241 din 14 septembrie 2010, așa cum a fost modificat ultima oară prin Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 1205/2012 al Comisiei din 14 decembrie 2012.”;

1.2. pe tot parcursul textului Regulamentului-cadru și în anexele la acesta, sintagma „*procesul-verbal de control*” sau „*procesul verbal*” la orice formă gramaticală se substituie cu sintagma „*raport de inspecție*” la forma gramaticală corespunzătoare;

1.3. se completează cu pct. 21¹ cu următorul cuprins:

„21¹. Autoritatea competentă va identifica nivelul de performanță a companiei ce operează navele care fac escală în porturile Republicii Moldova, atunci când nava trebuie să respecte Codul internațional de management al siguranței (codul ISM), după cum se menționează în capitolul IX al Convenției Internaționale.”;

1.4. se completează cu pct. 21² cu următorul cuprins:

„21². Clasificarea statelor de pavilion în funcție de ratele de rețineri:

21².1. În scopul stabilirii performanței statului pavilion, fiecare stat pavilion este clasificat anual în lista neagră, gri sau albă, stabilite potrivit Memorandumului de Înțelegere de la Paris (Paris MoU), pe baza numărului total de inspecții și rețineri înregistrate pe o perioadă de trei ani consecutivi;

21².2. Statul pavilion incluse în lista neagră sunt suplimentar divizate, în funcție de rata reținerilor, în categorii de risc foarte ridicat, ridicat, mediu-ridicat sau mediu. Clasificarea se actualizează anual;

21².3. Pentru includerea unui stat de pavilion în lista neagră, gri sau albă, este necesar ca acesta să fi fost supus unui număr minim de 30 de inspecții efectuate în cadrul controlului statului portului.

21².4. Clasificarea statului pavilion se realizează în baza metodologiei și formulelor statistice prevăzute în anexă, care respectă criteriile de evaluare aplicabile statului de pavilion.”;

1.5. pct.23 se completează cu subpct.3), cu următorul cuprins:

„3) autoritatea competentă la stabilirea profilului de risc al navelor ce fac escală în porturile Republicii Moldova va folosi parametrii generic al navei care vizează îndeosebi criteriile privind statul de pavilion menționați la pct.21² și criteriile privind performanța companiei menționate și la pct.21¹.”;

1.6. pct. 89 se modifică și va avea următorul cuprins :

„89. Fiecare inspector poartă asupra sa un document personal sub forma unei legitimații de serviciu conform anexei nr.15, emisă de autoritatea competentă, în conformitate cu convențiile internaționale la care Republica Moldova este parte și indică că acesta este autorizat pentru a efectua inspecțiile.”;

1.7. în Anexa nr. 1

1.7.1. pct.2 se completează cu subpct.3) cu următorul cuprins:

„3) Parametrii de mediu:

a) navele care, în timpul unei (unor) inspecții efectuate în perioada menționată în anexa 2, au avut mai multe deficiențe decât numărul de deficiențe legate de MARPOL 73/78, AFS 2001, Convenția BWM, CLC 92, Convenția Bunkers, 2001, Convenția de la Nairobi și Convenția de la Hong Kong prevăzute în anexa II prezintă un nivel de risc ridicat.”;

1.7.2.pct.2 subpct. 1) lit. e) se completează cu următorul cuprins:

„- nivelul de performanță al companiei se actualizează zilnic și se calculează pe baza ultimelor 36 de luni anterioare evaluării. În cazul în care informația existentă e mai puțină de 36 de luni, calculul se face pe baza datelor disponibile;

- companiile sunt clasate ca având performanță foarte scăzută, scăzută, medie sau înaltă, conform listei de la punctul 3 din anexă;”;

1.7.3.se completează cu pct.4 cu următorul cuprins:

„4. Criteriile de performanță ale unei companii:

4.1 Indicele de reținere al unei companii:

4.1.1 Indicele de reținere este raportul dintre numărul de rețineri pentru toate navele din flota unei companii și numărul de inspecții efectuate la toate navele din flota companiei în decursul ultimelor 36 de luni, comparat cu raportul mediu de reținere pentru toate navele inspectate în ultimele 36 de luni.

4.1.2 Indicele de reținere este considerat ca fiind mediu în cazul în care se află într-o marjă de două puncte procentuale în plus sau în minus față de procentul mediu de rețineri pentru toate navele inspectate în cursul ultimelor 36 de luni;

4.1.3 Indicele de reținere este considerat ca fiind peste medie în cazul în care se situează la un nivel superior cu mai mult de 2 % față de procentul mediu de rețineri pentru toate navele inspectate în cursul ultimelor 36 de luni;

4.1.4 Indicele de reținere este considerat ca fiind sub medie în cazul în care se situează la un nivel inferior cu mai mult de 2 % față de procentul mediu de rețineri pentru toate navele inspectate în cursul ultimelor 36 de luni;

4.1.5 Indicele de reținere al unei companii se consideră în mod automat peste medie, fără să se țină cont de toate celelalte rezultate ale inspecțiilor, dacă un ordin de refuz al accesului, în conformitate cu pct.40-46 al Regulamentului, este emis pe durata ultimelor 36 de luni pentru oricare din navele din flota respectivei companii.

4.2 Indicele de deficiență al companiei:

4.2.1 Indicele de deficiență este raportul dintre totalul punctelor tuturor deficiențelor pentru toate navele din flota unei companii și numărul de inspecții efectuate la toate navele din flota companiei în decursul ultimelor 36 de luni, comparat cu raportul mediu de deficiență pentru toate navele inspectate în ultimele 36 de luni.

4.2.2 În sensul pct.4.2.1, ponderea deficiențelor asociate codului ISM este de 5 puncte, iar ponderea celorlalte deficiențe este de 1 punct. Raportul mediu de deficiență este ponderat prin luarea în calcul a prezenței medii a deficiențelor asociate codului ISM și a oricăror alte deficiențe per inspecție.

4.2.3 Indicele de deficiență este considerat ca fiind mediu în cazul în care se află într-o marjă de două puncte procentuale în plus sau în minus față de media ponderată a deficiențelor pe parcursul ultimelor 36 de luni.

4.2.4 Indicele de deficiență este considerat ca fiind peste medie în cazul în care se situează la un nivel superior cu mai mult de 2 % față de media ponderată a deficiențelor pe parcursul ultimelor 36 de luni.

4.2.5 Indicele de deficiență este considerat ca fiind sub medie în cazul în care se situează la un nivel inferior cu mai mult de 2 % față de media ponderată a deficiențelor pe parcursul ultimelor 36 de luni.

4.3 Matricea de performanță a unei companii:

4.3.1 Performanța companiei se clasifică după cum urmează:

Indicele de reținere	Indicele de deficiență	Performanța companiei
peste medie	peste medie	foarte scăzută
peste medie	mediu	scăzută
peste medie	sub medie	
mediu	peste medie	
sub medie	peste medie	
mediu	mediu	medie
mediu	sub medie	
sub medie	mediu	
sub medie	sub medie	ridicată

4.3.2 Cu toate acestea, se consideră că o companie are o performanță medie dacă nu are înregistrări anterioare de inspecții efectuate la flota sa sau dacă nu este necesar ca aceasta să aibă un număr OMI.”;

1.8. Anexa nr.7 va avea următorul cuprins:

„Anexa nr. 7
la Regulamentul-cadru cu privire
la respectarea obligațiilor statului port

ASPECTE SPECIFICE CARE TREBUIE CONTROLATE ÎN CADRUL UNEI INSPECȚII EXTINSE

[în conformitate cu pct. 31 din regulament]

1. Următoarele elemente trebuie considerate ca făcând parte din inspecția extinsă la orice categorie de nave:
 - 1.1. *Starea structurii*
 - 1.1.1. Starea corpului navei și a punții.
 - 1.2. *Integritatea etanșeității la apă/intemperii*
 - 1.2.1. Uși etanșe la apă/intemperii
 - 1.2.2. Ventilatoare, conducte de aer și tubulatură
 - 1.2.3. Guri de magazie
 - 1.3 *Sisteme de urgență*
 - 1.3.1 Simularea unei pene generale de curent/pornirea generatorului de avarie
 - 1.3.2 Iluminatul în caz de urgență
 - 1.3.3 Testarea instalației de pompare a santinei
 - 1.3.4 Testarea dispozitivelor de închidere/a ușilor etanșe la apă

- 1.3.5 Testarea instalației de guvernare, inclusiv a instalației de guvernare de rezervă
- 1.4 *Comunicații radio*
 - 1.4.1 Testarea sursei de energie de rezervă
 - 1.4.2 Testarea instalației principale, inclusiv a dispozitivelor de recepție a informațiilor privind siguranța maritimă
 - 1.4.3 Testarea echipamentului mobil de frecvență foarte înaltă (VHF) pentru Sistemul global de salvare și siguranță pe mare (GMDSS)
- 1.5 *Siguranța împotriva incendiilor*
 - 1.5.1 Exercițiul de incendiu care include o demonstrație a capacității de folosire a echipamentelor pompierilor și a echipamentelor și mijloacelor de combatere a incendiilor
 - 1.5.2 Testarea pompei de avarie pentru stingerea incendiilor (cu două furtunuri)
 - 1.5.3 Testarea opririi de urgență de la distanță a ventilației și a clapetelor asociate
 - 1.5.4 Testarea opririi de urgență de la distanță a pompelor de combustibil
 - 1.5.5 Testarea ventilelor cu închidere rapidă de la distanță
 - 1.5.6 Uși anti-foc
 - 1.5.7 Instalația fixă de stingere a incendiilor și semnalizatoarele de incendiu asociate acestora
- 1.6 *Alarme*
 - 1.6.1 Testarea semnalizatoarelor de incendiu
- 1.7 *Condiții de trai și de muncă*
 - 1.7.1 Starea echipamentelor de amarare, inclusiv a fundațiilor mecanismelor RO
- 1.8 *Dispozitive de salvare*
 - 1.8.1 Echipamentele de lansare pentru bărcile de urgență și ambarcațiunile de salvare (dacă există semne de învechire, acestea trebuie lăsate la apă)
- 1.9 *Prevenirea poluării*
 - 1.9.1 Testarea echipamentelor de filtrare a hidrocarburilor
- 2. Vrachier/OBO (dacă transportă mărfuri solide în vrac), în plus față de elementele enumerate în pct.1, următoarele elemente trebuie considerate ca făcând parte din inspecția extinsă la vrachiere:
 - 2.1 *Documente* - Verificarea existenței la bord a următoarelor documente, complete și vizate de statul pavilionului sau de organizația recunoscută:
 - 2.1.1 Programul de inspecții intensificate (ESP), incluzând:
 - 2.1.1.1 Rapoartele de inspecție a structurii
 - 2.1.1.2 Rapoartele măsurătorilor grosimii tablei
 - 2.1.1.3 Rapoartele de evaluare a stării navei
 - 2.1.2 Verificarea documentului de conformitate DoC pentru mărfuri periculoase în vederea constatării admisibilității mărfurilor transportate
 - 2.1.3 Aprobarea instalațiilor de încărcare
 - 2.2 *Starea structurii*
 - 2.2.1 Starea pereților de compartimentare și a ramelor
 - 2.2.2 Tancurile de balast
 - 2.3 Se examinează cel puțin un tanc de balast din zona tancurilor de marfă prin gura de vizitare a tancului/accesul la punte sau se intră în acesta dacă inspectorul stabilește, pe baza observațiilor și a înregistrărilor ESP, că acest lucru este clar justificat.

3. Navele pentru transportul gazelor și al produselor chimice, în plus față de elementele enumerate în pct.1, următoarele elemente trebuie considerate ca făcând parte dintr-o inspecție extinsă la navele pentru transportul produselor chimice și al gazelor:

3.1 Documente

3.1.1 Controlul prezenței produsului transportat în certificatul de conformitate adecvat

3.2 Operațiuni legate de marfă

3.2.1 Aparatura de monitorizare și de siguranță a tancului de marfă în ceea ce privește temperatura, presiunea și ulajul

3.2.2 Aparatura de analiză a nivelului de oxigen și explozometrele, inclusiv calibrarea acestora. Disponibilitatea echipamentelor de detectare a produselor chimice (pompe cu burduf) cu un număr suficient de tuburi de detectare a gazelor adecvate pentru marfa transportată

3.2.3 Testarea dușurilor de pe punte

3.3 Siguranța împotriva incendiilor

3.3.1 Testarea instalațiilor fixe de stingere a incendiilor de pe punte (specifică produsului transportat)

3.4 Condiții de trai și de muncă

3.4.1 Seturi de dispozitive de evacuare a cabinei oferind protecție a ochilor și a căilor respiratorii, dacă acestea sunt cerute de produsele listate în certificatul de conformitate adecvat

4. Transport general de marfă, nave port container, nave frigorifice, nave fabrică, nave cu capacitate mare de transport, nave de servicii offshore, nave pentru scopuri speciale, MODU, mijloace plutitoare de producție, depozitare și descărcare (FPSO), alte tipuri de nave, în plus față de elementele enumerate în pct.1, următoarele elemente trebuie considerate ca făcând parte din inspecția extinsă la tipurile de nave enumerate în prezenta secțiune:

4.1 Integritatea etanșeității la apă/intemperii:

4.1.1 Starea capacelor gurii de magazie;

4.1.2 Accesul în cale/tancuri.

4.2 Operațiuni legate de marfă:

4.2.1 Instalațiile de încărcare;

4.2.2 Echipamente de amarare a încărcăturii.

5. Petroliere/OBO (atunci când sunt autorizate ca petroliere), în plus față de elementele enumerate în pct.1, următoarele elemente trebuie considerate ca făcând parte din inspecția extinsă la petroliere:

5.1 Documente - Verificarea existenței la bord a următoarelor documente, complete și vizate de statul pavilionului sau de organizația recunoscută:

5.1.1 Programul de inspecții intensificate (ESP), incluzând:

5.1.1.1 Rapoartele de inspecție a structurii;

5.1.1.2 Rapoartele măsurătorilor grosimii tablei;

5.1.1.3 Rapoartele de evaluare a stării navei.

5.1.2 Certificatul spumei pentru sistemul de stingere cu spumă de pe punte.

5.2 Starea structurii:

5.2.1 Tancurile de balast - se examinează cel puțin un tanc de balast din zona tancurilor de marfă prin gura de vizitare a tancului/a accesului la punte sau se intră în acesta dacă inspectorul stabilește, pe baza observațiilor și a înregistrărilor ESP, că acest lucru este clar justificat.

5.3 Siguranța împotriva incendiilor:

5.3.1 Sistemul de stingere cu spumă de pe punte;

5.3.2 Controlul presiunii gazului inert și a conținutului de oxigen din acesta.

6. Nave de pasageri de mare viteză (HSC), nave de pasageri, nave de pasageri ro-ro, în plus față de elementele enumerate în pct.1, următoarele elemente trebuie considerate ca făcând parte din inspecția extinsă la navele de pasageri:

6.1 Dacă se consideră necesar, o parte a inspecției feriboturilor ro-ro și a navelor de pasageri de mare viteză menționate în pct.32-37 la Regulament-cadru cu privire la respectarea obligațiilor statului port aprobat prin HG nr.183/2024, poate continua în timp ce nava intră sau iese din porturile Republicii Moldova, cu acordul căpitanului sau al operatorului, astfel încât să se demonstreze că feribotul sau nava îndeplinește în continuare toate cerințele necesare pentru operarea în siguranță. Inspectorii care efectuează controlul statului portului nu trebuie să obstrucționeze operarea navei și nici să inducă situații care, în opinia comandantului, ar putea pune în pericol siguranța pasagerilor, a echipajului sau a navei.

6.2 *Documente* - Documente justificative privind:

6.2.1 Pregătirea în conducerea maselor;

6.2.2 Pregătirea de familiarizare;

6.2.3 Pregătirea privind siguranța personalului care asigură asistență directă de protecție în caz de avarie pasagerilor în spațiile pentru pasageri, în special persoanelor în vârstă și infirme;

6.2.4 Pregătirea pentru gestionarea situațiilor de criză și privind comportamentul uman;

6.3 *Integritatea etanșeității la apă/intemperii:*

6.3.1 Uși prova și pupa, dacă este cazul;

6.3.2 Testarea controlului de la distanță și local al ușilor de compartimentare etanșe la apă.

6.4 *Sisteme de urgență:*

6.4.1 Familiarizarea echipajului cu planul de control al avariilor.

6.5 *Operațiuni legate de marfă:*

6.5.1 Echipamente de amarare a încărcăturii, dacă este cazul.

6.6 *Siguranța împotriva incendiilor:*

6.6.1 Testarea comenzilor de la distanță și locale pentru închiderea clapetelor anti-foc.

6.7 *Alarmer:*

6.7.1 Testarea sistemului de avertizare sonoră;

6.7.2 Testarea sistemului de detectare a incendiilor și a semnalizatoarelor de incendiu.

6.8 *Dispozitive de salvare:*

6.8.1 Exercițiu de abandonare a navei (inclusiv cu lăsarea la apă a bărcilor de salvare și de urgență).

7. Nave de mărfuri ro-ro, în plus față de elementele enumerate în pct.1, următoarele elemente trebuie considerate ca făcând parte din inspecția extinsă la navele de mărfuri ro-ro:

7.1 *Integritatea etanșeității la apă/intemperii:*

7.1.1 Uși prova și pupa.

7.2 *Operațiuni legate de marfă:*

7.2.1 Echipamente de amarare a încărcăturii RO.”;

1.9. pct.1, subpct.2), lit. b) din Anexa nr.14 va avea următorul cuprins:

„b) autoritatea competentă finalizează în termen de treizeci de zile lucrătoare inspecția preliminară;”;

1.10. se completează cu Anexa nr.15 cu următorul cuprins:

„Anexa nr. 15
la Regulamentul-cadru cu privire
la respectarea obligațiilor statului port

CERINȚE PRIVIND LEGITIMAȚIA DE SERVICIU A INSPECTORILOR CARE EFECTUEAZĂ CONTROLUL STAT PORT

[în conformitate cu pct. 89]

1. Legitimația de serviciu trebuie să conțină cel puțin următoarele informații:

1.1 Denumirea autorității emitente

1.2 Numele și prenumele titularului legitimației de serviciu

1.3 O fotografie recentă a titularului legitimației de serviciu

1.4 Semnătura titularului legitimației de serviciu

1.5 Un document prin care titularul legitimației de serviciu este autorizat să desfășoare inspecții în conformitate cu legislația națională adoptată potrivit prezentului regulament.

1.6 Dacă limba principală utilizată în legitimației de serviciu nu este engleza, ea trebuie să includă o traducere în această limbă.

Formatul cărții de identitate se stabilește de autoritatea competentă.”;

1.11. se completează Anexa nr.16 cu următorul cuprins:

„Anexa 16
la Regulament-cadru cu privire
la respectarea obligațiilor statului port

CRITERII PRIVIND STATUL DE PAVILION

1. Performanța statului pavilion se calculează utilizând o formulă standard pentru calcule statistice, în care anumite valori sunt fixe. Limitele negru/gri și gri/alb sunt definite de următoarele formule:

în care:

N - este numărul de inspecții

p - este limita admisibilă pentru rețineri

z - este valoarea critică a distribuției normale (1,645 pentru un nivel de certitudine de 95 %).

2. Pe baza formulelor de calcul prevăzute la punctul 1, se determină numărul admisibil de rețineri corespunzător listei negre sau listei albe. Depășirea limitei stabilite pentru zona neagră/gri indică o performanță sub media pavilioanelor evaluate, situație în care statul de pavilion este clasificat pe lista neagră.

2.1 În mod similar, un număr de rețineri situat sub limita stabilită pentru zona albă/gri reflectă o performanță peste medie, ceea ce conduce la includerea statului de pavilion pe lista albă.

2.2 Atunci când numărul de rețineri aferent unui stat pavilion se situează între aceste două praguri, clasificarea se efectuează în lista gri.

3. Pentru compararea performanțelor statelor pavilion clasificate în listele neagră, gri sau albă, recalcularea indicatorilor statistici se efectuează prin ajustarea valorii p în formulele prevăzute la pct. 1.

4. Pentru compararea performanțelor statelor de pavilion se utilizează factorul de depășire (FD). Factorul FD indică de câte ori trebuie să fie modificată valoarea p și refăcut calculul pentru ca numărul de rețineri pentru un stat de pavilion să fie egal cu limitele. O creștere sau o descreștere de 3 % a valorii p corespunde unui punct întreg FD. Pentru statele de pavilion înscrise pe lista gri, FD se calculează utilizând următoarea formulă:

$$FD = ((\text{Rețineri a pavilioanelor} - \mu_{(alb/gri)}) / (\mu_{(negru/gri)} - \mu_{(alb/gri)}))$$

5. Pentru a clasifica statele de pavilion înscrise pe lista neagră în pavilioane cu risc foarte ridicat, ridicat, mediu spre ridicat sau mediu, se iau în considerare următoarele valori ale FD:

FD = cu 4,01 sau mai mult înseamnă risc foarte ridicat

FD cuprins între 3,01 și 4,00 înseamnă risc ridicat

FD cuprins între 2,01 și 3,00 înseamnă risc mediu spre ridicat

FD cuprins între 1,01 și 2,00 înseamnă risc mediu. ”.

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

3. Prezenta hotărâre intră în vigoare la expirarea a 30 de zile de la data publicării în Monitorul Oficial al Republicii Moldova.

PRIM-MINISTRU

Alexandru MUNTEANU

**Viceprim-ministru, ministrul
infrastructurii și dezvoltării regionale**

Vladimir BOLEA