UE

GUVERNUL REPUBLICII MOLDOVA

HOTĂRÎRE nr. _____

din _____ 2026

Chișinău

cu privire la aprobarea Regulamentului privind inspecția operării în condiții de siguranță a navelor de pasageri de tip ro-ro și a ambarcațiunilor de pasageri de mare viteză

În temeiul art.14 alin.(2) din Legea nr.136/2025 privind normele și standardele de siguranță pentru navele de pasageri (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2025, nr. 340-342, art. 387), Guvernul HOTĂRĂȘTE:

Prezenta Hotărâre transpune Directiva (UE) 2017/2110 a Parlamentului European și a Consiliului din 15 noiembrie 2017 privind un sistem de inspecții pentru operarea în condiții de siguranță a navelor de pasageri de tip ro-ro și a ambarcațiunilor de pasageri de mare viteză care desfășoară servicii regulate și de modificare a Directivei 2009/16/CE și de abrogare a Directivei 1999/35/CE a Consiliului, CELEX: 32017L2110, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 315/61 din 30 noiembrie 2017

1. Se aprobă Regulamentul privind inspecția operării în condiții de siguranță a navelor de pasageri de tip ro-ro și a ambarcațiunilor de pasageri de mare viteză (se anexează).
2. Evidența și înregistrarea controalelor/inspecțiilor efectuate în temeiul Regulamentului aprobat prin pct.1. se realizează în Registrul de stat al controalelor, în conformitate cu Legea nr. 131/2012 privind controlul de stat și Hotărârea Guvernului nr. 464/2018 pentru aprobarea Regulamentului privind ținerea Registrului de stat al controalelor.
3. Controlul asupra executării prezentei hotărâri se pune în sarcina Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale.
4. Prezenta hotărâre intră în vigoare la 01 ianuarie 2027, cu excepția punctelor 33-36 din Regulamentul privind inspecția operării în condiții de siguranță a navelor de pasageri de tip ro-ro și a ambarcațiunilor de pasageri de mare viteză, prevăzut la pct. 1, care vor intra în vigoare la data intrării în vigoare a Tratatului de aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană.

PRIM-MINISTRU **Vasile TOFAN**

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

Aprobat prin
Hotărârea Guvernului nr. ____ /2026

REGULAMENT
privind inspecția operării în condiții de siguranță a navelor de pasageri de tip ro-ro și a ambarcațiunilor de pasageri de mare viteză

Capitolul I
DISPOZIȚII GENERALE

1. Regulamentul privind inspecția operării în condiții de siguranță a navelor de pasageri de tip ro-ro și a ambarcațiunilor de pasageri de mare viteză (*în continuare* - Regulament), stabilește cadrul normativ pentru realizarea inspecțiilor controlului statului port, desfășurat de Agenția Navală a Republicii Moldova, pentru asigurarea operării în condiții de siguranță a navelor de pasageri de tip ro-ro, și a ambarcațiunilor de pasageri de mare viteză, care desfășoară servicii regulate.

2. Prezentul regulament se aplică navelor de pasageri de tip ro-ro și ambarcațiunilor de pasageri de mare viteză care efectuează:

2.1. un serviciu regulat între un port din Republica Moldova și un port dintr-o țară terță, în cazul în care nava arborează pavilionul Republicii Moldova; sau
2.2. un serviciu regulat de curse interne, în zone maritime în care navele din clasa A pot opera în conformitate cu art.4 alin. (2), lit. a) din Legea nr. 136/2025 privind normele și standardele de siguranță pentru navele de pasageri.

3. Prezentul Regulament nu se aplică navelor de pasageri de tip ro-ro și ambarcațiunilor de pasageri de mare viteză care intră sub incidența Hotărârii Guvernului nr.183/2024 pentru aprobarea Regulamentului – cadru cu privire la respectarea obligațiilor statului port.

4. Autoritatea competentă aplică prevederile prezentului regulament navelor de pasageri de tip ro-ro și ambarcațiunilor de pasageri de mare viteză care efectuează un serviciu regulat de curse interne, precum și în alte zone maritime decât cele menționate la subpunctul 2.2.

5. În sensul prezentului Regulament, se utilizează noțiunile prevăzute la art.2. din Legea nr. 131/2012 privind controlul de stat, pct.7 din Hotărârea Guvernului nr. 183/2024 pentru aprobarea Regulamentului-cadru cu privire la respectarea obligațiilor statului port, art.3 din Legea nr.136/2025 privind normele și standardele de siguranță pentru navele de pasageri, precum și următoarele noțiuni:

5.1. *HSSC* - Orientările elaborate de Organizația Maritimă Internațională pentru expertiză potrivit sistemului armonizat de expertiză și certificare (Harmonized System of Survey and Certification), în versiunea actualizată;

5.2. *certificate* - în cazul navelor de pasageri de tip ro-ro și al ambarcațiunilor de pasageri de mare viteză angajate:

5.2.1. în curse internaționale, certificatele de siguranță emise în temeiul SOLAS 74, respectiv în temeiul Codului navelor de mare viteză, împreună cu inventarul anexat relevant al echipamentelor;

5.2.2 în curse interne, certificatele de siguranță emise în conformitate cu prevederile Legii nr.136/2025 privind normele și standardele de siguranță pentru navele de pasageri, împreună cu inventarul anexat relevant al echipamentelor;

5.3. *companie* - organizația sau persoana care a convenit să preia toate îndatoririle și responsabilitățile impuse de Codul internațional de management pentru exploatarea în siguranță a navelor și pentru prevenirea poluării (ISM) în versiunea sa actualizată sau, în cazul în care nu se aplică capitolul IX din SOLAS 74, proprietarul navei de pasageri de tip ro-ro sau al ambarcațiunii de pasageri de mare viteză sau orice altă organizație sau persoană, cum ar fi administratorul sau navlositorul navei nude, care a preluat de la proprietar responsabilitatea pentru operarea navei de pasageri de tip ro-ro sau a ambarcațiunii de pasageri de mare viteză;

5.4. *inspector* - funcționar public din cadrul Agenției Navale cu atribuții de efectuare a inspecției a controlului statului port, și să efectueze inspecțiile prevăzute în prezenta regulament, și îndeplinește criteriile minime specificate în anexa nr.11 la Regulamentul-cadru cu privire la respectarea obligațiunilor statului port, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.183/2024;

5.5. *autoritate competentă* – Agenția Navală a Republicii Moldova.

Capitolul II
INSPECȚII PRELIMINARE

6. Înainte ca o navă de pasageri de tip ro-ro sau o ambarcațiune de pasageri de mare viteză să își înceapă operarea în cadrul unui serviciu regulat reglementat prin prezentul Regulament, autoritatea competentă efectuează o inspecție preliminară care constă în:

6.1. verificarea conformității cu cerințele prevăzute în anexa nr. 1; și

6.2. o inspecție în conformitate cu anexa nr. 2, pentru constatarea că nava de pasageri de tip ro-ro sau ambarcațiunea de pasageri de mare viteză îndeplinește cerințele prevăzute de anexa nr.2 și, după caz, cerințele relevante prevăzute în anexa nr. 1, necesare pentru operarea în condiții de siguranță a unui serviciu regulat.

7. Inspecția preliminară este efectuată de către un inspector din cadrul Agenției Navale.

8. La cererea Agenției Navale, companiile prezintă dovezi privind conformitatea cu cerințele din anexa nr. 1 înainte de inspecția preliminară, dar nu cu mai mult de o lună înaintea acesteia.

Capitolul III
Inspecții periodice

9. Autoritatea competentă efectuează o dată la 12 luni:

9.1. o inspecție în conformitate cu anexa nr. 2; și
9.2. o inspecție în cursul unui serviciu regulat, având loc după cel puțin patru luni și cel mult opt luni de la data inspecției menționate la subpct.9.1. și care vizează elementele enumerate în anexa nr.3 și, în aprecierea profesională a inspectorului, include elementele prevăzute în anexa nr. 3 și cel puțin elementele relevante din anexele nr. 1 și nr. 2, selectate în funcție de obiectul inspecției,

documentele prezentate, starea tehnică și operațională a navei și riscurile constatate, 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.
10. O inspecție preliminară în conformitate cu pct.6-8 se consideră a fi o inspecție în sensul subpct.9.1.

11. Inspecția menționată în subpct.9.1. se efectuează, la solicitarea Agenției Navale, simultan sau în paralel cu expertiza anuală a statului de pavilion, cu condiția de a fi efectuată în conformitate cu procedurile și orientările relevante referitoare la expertize, astfel cum sunt specificate în HSSC sau în conformitate cu proceduri concepute în vederea atingerii aceluiași obiectiv.

12. Autoritatea competentă efectuează o inspecție în conformitate cu anexa nr. 2 ori de câte ori nava de pasageri de tip ro-ro sau ambarcațiunea de pasageri de mare viteză este supusă unor reparații, transformări sau modificări majore sau atunci când are loc o schimbare a conducerii sau un transfer de clasă. În cazul schimbării conducerii sau al unui transfer de clasă, autoritatea competentă poate excepta nava de pasageri de tip ro-ro sau ambarcațiunea de pasageri de mare viteză, după examinarea inspecțiilor efectuate anterior pe nava în cauză și cu condiția ca operarea acesteia în condiții de siguranță să nu fie afectată de schimbarea sau de transferul respectiv.

Capitolul IV
EXCEPȚII DE LA OBLIGAȚIA PRIVIND INSPECȚIA PRELIMINARĂ

13. În cazul inspecției preliminare, autoritatea competentă decide să nu aplice anumite cerințe sau proceduri din anexele nr.1 și nr. 2 relevante pentru orice expertiză sau inspecție anuală realizată de statul de pavilion, efectuate în cursul ultimelor șase luni, cu condiția respectării procedurilor și orientărilor relevante referitoare la expertize, specificate în HSSC, sau a procedurilor concepute în vederea atingerii aceluiași obiectiv.

14. Autoritatea competentă transferă informațiile relevante către baza de date privind inspecțiile în conformitate cu pct.31-36.

15. În cazul în care 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 ține seama de inspecțiile și de expertizele efectuate anterior pentru aceiași navă de pasageri de tip ro-ro sau ambarcațiunea de pasageri de mare viteză aferente operării unui alt serviciu regulat reglementat prin prezentul Regulament, dacă acestea sunt documentate, sunt relevante pentru noile condiții operaționale, nu au evidențiat deficiențe neremediate și confirmă îndeplinirea cerințelor aplicabile pentru operarea în condiții de siguranță. . În aceste condiții, inspecțiile prevăzute la pct. 6 nu se efectuează înainte ca nava sau ambarcațiunea să înceapă operarea în cadrul noului serviciu regulat.

16. La cererea unei companii, autoritatea competentă confirmă anticipat că sunt de acord cu privire la relevanța inspecțiilor și a expertizelor anterioare pentru noile condiții operaționale.

17. În cazul în care, din cauza unor circumstanțe neprevăzute, există o necesitate urgentă de a se introduce rapid o navă de pasageri de tip ro-ro sau o ambarcațiune de pasageri de mare viteză înlocuitoare pentru a asigura continuitatea serviciului, iar pct.15 nu se aplică, autoritatea competentă permite navei sau ambarcațiunii în cauză să înceapă operarea, în următoarele condiții:

17.1. 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; și

17.2. Autoritatea competentă finalizează în termen de o lună inspecția preliminară prevăzută în pct.6.

Capitolul V
RAPORTUL DE INSPECȚIE

18. La finalizarea oricărei inspecții efectuate în conformitate cu prezentul Regulament, inspectorul întocmește un proces-verbal de control, în conformitate cu Legea nr. 131/2012 privind controlul de stat, Hotărârea Guvernului nr. 464/2018 pentru aprobarea Regulamentului privind ținerea Registrului de stat al controalelor și cerințele tehnice specifice prevăzute de legislația în domeniul controlului statului port, în special anexa nr.9 la Regulamentul-cadru cu privire la respectarea obligațiunilor statului port, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 183/2024.

19. Informațiile conținute în raport se introduc în baza de date privind inspecțiile prevăzute la pct.31-36. O copie a raportului de inspecție se pune, de asemenea, la dispoziția comandantului navei.

Capitolul VI
REMEDIEREA DEFICIENȚELOR, INTERZICEREA PLECĂRII ȘI SUSPENDAREA INSPECȚIEI

20. Autoritatea competentă se asigură că eventualele deficiențe confirmate sau descoperite în cadrul unei inspecții efectuate în conformitate cu prezentul regulament sunt remediate. Deficiențele, măsurile dispuse, termenul de remediere și, după caz, condițiile de operare sau de deplasare a navei se consemnează în procesul-verbal de control. Termenul de remediere se stabilește în funcție de natura și gravitatea deficienței, riscul pentru siguranța și sănătatea pasagerilor și echipajului, starea tehnică a navei și posibilitatea remedierii în portul în care deficiența a fost constatată. Remedierea deficiențelor se verifică prin inspecție repetată sau prin examinarea documentelor justificative, după caz, iar neexecutarea măsurilor dispuse atrage aplicarea măsurilor restrictive prevăzute de prezentul Regulament și răspunderea prevăzută de legislație.

21. În cazul în care deficiențele sunt în mod clar periculoase pentru sănătate sau siguranță, sau reprezintă un pericol imediat pentru sănătatea sau viața oamenilor, pentru nava de pasageri de tip ro-ro, pentru nava de pasageri de mare viteză sau pentru echipajul și pentru pasageri acestora, autoritatea competentă dispune măsura interzicerii plecării navei, care se consemnează în procesul-verbal de control și se comunică de îndată comandantului navei, prin prezentarea unei copii a procesul-verbal de control.

22. Măsurile de interzicere a plecării nu se anulează decât după ce deficiența a fost remediată iar pericolul a fost îndepărtat într-un mod considerat satisfăcător de autoritatea competentă sau după ce autoritatea competentă stabilește că nava sau ambarcațiunea poate naviga, sub rezerva oricăror condiții necesare, sau că operarea se poate relua fără vreun risc pentru siguranța și

sănătatea pasagerilor sau a echipajului ori pentru nava de pasageri de tip ro-ro sau pentru ambarcațiunea de pasageri de mare viteză și fără vreun risc pentru alte nave.

23. Dacă o deficiență menționată în pct.21, nu poate fi remediată rapid în unul din porturile Republicii Moldova în care a fost confirmată sau descoperită, autoritatea competentă decide permiterea deplasării navei sau ambarcațiunii până la un șantier de reparații corespunzător, unde deficiența poate fi remediată rapid, numai dacă, în baza evaluării inspectorului, deplasarea poate fi realizată în condiții de siguranță, fără risc pentru viața și sănătatea pasagerilor și echipajului, pentru navă, pentru alte nave sau pentru mediul marin. Condițiile deplasării se consemnează în procesul-verbal de control.

24. În circumstanțe excepționale în care starea generală a unei nave de pasageri de tip ro-ro sau a unei ambarcațiuni de pasageri de mare viteză nu respectă în mod evident standardele de siguranță, autoritatea competentă finalizează inspecția prin procesul-verbal de control și dispune măsuri restrictive necesare, inclusiv interzicerea plecării navei, până când compania va lua măsurile necesare pentru înlăturarea deficiențelor constatate și va asigura că nava de pasageri de tip ro-ro sau ambarcațiunea de pasageri de mare viteză nu mai prezintă pericol imediat pentru siguranța sau sănătatea și viața echipajului și a pasagerilor sau pentru a se asigura că respectă cerințele relevante ale convențiilor internaționale aplicabile.

25. În cazul în care autoritatea competentă finalizează inspecția prin proces-verbal de control și dispune măsuri restrictive necesare, inclusiv interzicerea plecării navei, în conformitate cu pct.24, care se consemnează în procesul-verbal de control și se comunică de îndată comandantului navei, prin prezentarea unei copii a procesul-verbal de control, măsura de interzicerii a plecării se anulează în cazul în care comandantul navei a întreprins măsuri necesare pentru înlăturarea deficiențelor constatate, fapt confirmat prin inspecția repetată care s-a încheiat cu succes și dacă au fost îndeplinite condițiile prevăzute la pct.22 și 30.

26. Pentru a evita congestionarea portului, autoritatea competentă permite transferarea către o altă parte a portului a unei nave de pasageri de tip ro-ro sau a unei ambarcațiuni de pasageri de mare viteză care face obiectul unei măsuri de interzicere a plecării, în cazul în care acest lucru poate fi realizat în condiții de siguranță. Riscul de congestionare a portului nu este luat în considerare atunci când se ia hotărârea de a emite sau de a anula măsurile de interzicere a plecării. Autoritatea competentă facilitează adăpostirea acestor nave.

Capitolul VII
DREPTUL LA O CALE DE ATAC

27. Compania navei are dreptul de a contesta măsura de interzicere a plecării emise de autoritatea competentă în conformitate cu prevederile art. 189 din Codul Administrativ. Contestarea măsurii de interzicere a plecării nu suspendă de drept executarea acesteia, cu excepția cazului în care suspendarea executării actului administrativ individual este dispusă în condițiile art. 214 din Codul administrativ. Autoritatea competentă va stabili și va menține proceduri corespunzătoare în acest scop, în conformitate cu actele normative naționale.

28. Autoritatea competentă informează comandantul navei de pasageri de tip ro-ro sau al ambarcațiunii de pasageri de mare viteză care face obiectul măsurilor de interzicere a plecării despre dreptul de contestare și procedurile aplicabile. Atunci când, ca urmare a contestării,

măsurile de interzicere a plecării sunt revocate sau modificate, autoritatea competentă se asigură că baza de date privind inspecțiile prevăzută la pct.31-36 este actualizată în consecință fără întârziere.

Capitolul VIII
COSTURI

29. Dacă, în cursul inspecțiilor menționate în pct.6-12, se confirmă sau se descoperă deficiențe care conduc la măsuri de interzicere a plecării, toate costurile aferente inspecțiilor sunt suportate de companie în baza tarifelor și metodologiei aprobate de Guvern.

30. Măsurile de interzicere nu se anulează decât după efectuarea plății integrale sau dacă se oferă o scrisoare de garanție pentru rambursarea costurilor din partea agentului portuar care acționează ca reprezentant al armatorului navei în port.

Capitolul VIII
EVIDENȚA, ÎNREGISTRAREA ȘI TRANSMITEREA INFORMAȚIILOR PRIVIND INSPECȚIILE

31. Autoritatea competentă:

31.1. asigură evidența și înregistrarea controalelor/inspecțiilor efectuate în temeiul prezentului Regulament în Registrul de stat al controalelor, în conformitate cu prevederile Legii nr. 131/2012 și ale Hotărârii Guvernului nr. 464/2018;

31.2. creează, gestionează și actualizează o bază de date internă privind inspecțiile. Baza de date internă privind inspecțiile trebuie să conțină toate informațiile necesare pentru punerea în aplicare a sistemului de inspecții instituit prin prezentul Regulament și solicitate de Comisie. Această bază de date se va întemeia pe baza de date privind inspecțiile menționată în pct.95 din Regulamentul-cadru cu privire la respectarea obligațiilor statului port, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 183/2024 și are funcții similare acesteia din urmă.

32. Autoritatea competentă se asigură că:

32.1. informațiile referitoare la inspecțiile efectuate în conformitate cu prezentul Regulament, inclusiv informațiile privind deficiențele constatate, măsurile dispuse și măsurile de interzicere a plecării, sunt introduse fără întârziere în Registrul de stat al controalelor de îndată ce este finalizat procesul-verbal de control sau este anulată măsura de interzicere a plecării, după caz.

32.2. informațiile referitoare la inspecțiile efectuate sunt transferate fără întârziere în baza de date privind inspecțiile de îndată ce este finalizat raportul de inspecție sau sunt anulate măsurile de interzicere a plecării.

33. Autoritatea competentă se asigură că informațiile referitoare la inspecțiile efectuate în conformitate cu prezentul Regulament, inclusiv informațiile privind deficiențele și măsurile de interzicere a plecării, sunt transferate fără întârziere în baza de date privind inspecțiile gestionată de Comisia Europeană, de îndată ce este finalizat procesul-verbal de control sau este anulată

măsura de interzicere a plecării. În ceea ce privește detaliile informațiilor, se aplică mutatis mutandis cerințele stabilite de actele Uniunii Europene relevante în materie.

34. Autoritatea competentă se asigură că informațiile transferate în baza de date privind inspecțiile sunt validate, în scopul publicării, în termen de 72 de ore.

35. Autoritatea competentă se asigură că baza de date privind inspecțiile face posibilă recuperarea oricăror date relevante referitoare la punerea în aplicare a prezentului regulament pe baza datelor privind inspecțiile, furnizate de inspectori, și se va asigura că baza de date privind inspecțiile este compatibilă cu alte sisteme informaționale întru a permite schimbul și extragerea de informații.

36. Autoritatea competentă are acces la informațiile înregistrate în baza de date privind inspecțiile gestionată de Comisia Europeană, relevante pentru punerea în aplicare a prezentului Regulament și a normelor privind controlul statului port.

37. Nerespectarea prevederilor prezentului Regulament atrage după sine răspunderea contravențională prevăzută de art. 199^{12} din Codul contravențional nr. 218/2008.

Anexa nr.1
la Regulamentul privind inspecția operării în condiții de siguranță
a navelor de pasageri de tip ro-ro și a ambarcațiunilor de pasageri de mare viteză

CERINȚE SPECIFICE PENTRU NAVELE CARE DESFAȘOARA SERVICII REGULATE

(astfel cum sunt menționate în pct.6-12 din regulament)

SE VERIFICĂ URMĂTOARELE ELEMENTE

1. Înainte de plecarea în cursa a navei de pasageri de tip ro-ro sau a ambarcațiunii de pasageri de mare viteza, comandantul navei primește informațiile corespunzătoare privind disponibilitatea sistemelor de coasta pentru dirijarea navigației și a altor sisteme de informații care îl pot ajuta la efectuarea în siguranța a curselor și utilizează sistemele de dirijare a navigației și de informații instituite de către autoritatea competentă.

2. Sunt aplicate dispozițiile relevante de la punctele 2-6 din Circulara MSC 699 din 17 iulie 1995, „Orientări revizuite pentru instrucțiunile de securitate destinate pasagerilor”.

3. Un tabel cu programul de lucru la bordul navei este plasat într-un loc ușor accesibil și conține:
   3.1. programul de serviciu pe mare și serviciu în port; și
   3.2. numărul maxim de ore de lucru sau numărul minim de ore de odihna necesare pentru ofițerii de cart.

4. Comandantul nu este împiedicat sa ia orice decizie pe care, pe baza raționamentului sau profesional, o considera necesara pentru navigarea și operarea în siguranța a navei, în special în condiții meteorologice periculoase și în mare agitata.

5. Comandantul ține evidența activităților și incidentelor de navigație care sunt importante pentru siguranța navigației.

6. Orice defecțiune sau deformare permanenta a porților din bordaj și a bordajului metalic conex al corpului navei care poate afecta integritatea navei de pasageri de tip ro-ro sau a navei de pasageri de mare viteza, precum și orice deficiențe ale sistemelor de securizare a acestor porți, sunt aduse prompt la cunoștința administrației statului de pavilion și a statului portului și sunt reparate prompt, într-un mod considerat satisfăcător de către acestea.

7. Un orar actualizat al curselor este disponibil înaintea plecării în cursa a navei de pasageri de tip ro-ro sau a navei de pasageri de mare viteza și la elaborarea orarului curselor se ține seama pe deplin de orientările prevăzute în Rezoluția A.893(21) a Adunării OMI din 25 noiembrie 1999, „Orientări referitoare la planificarea curselor”.

8. Sunt aduse la cunoștința pasagerilor informații generale referitoare la serviciile și asistența disponibile pentru persoanele în vârsta și cele cu handicap aflate la bord și care sunt disponibile în formate potrivite pentru persoanele cu deficiențe de vedere.

Anexa nr.2
la Regulamentul privind inspecția operării în condiții de siguranță
a navelor de pasageri de tip ro-ro și a ambarcațiunilor de pasageri de mare viteză

PROCEDURI PENTRU INSPECȚII
(astfel cum sunt menționate în pct.6-12 din regulament)

1. Inspecțiile asigură îndeplinirea cerințelor legale emise de către sau în numele statului de pavilion, în special a celor legate de construcție, de compartimentare și stabilitate, de mașini și instalații electrice, de încărcare și de stabilitate, de protecția împotriva incendiilor, de numărul maxim de pasageri, de mijloacele de salvare a vieții și de transportul mărfurilor periculoase, de radiocomunicații și de navigație. În acest scop inspecțiile includ:

1.1. pornirea generatorului de avarie;
1.2. inspecția iluminatului de avarie;
1.3. inspecția sursei de alimentare de avarie pentru stațiile radio;
1.4. o testare a sistemului de comunicare cu publicul;
1.5. un exercițiu de incendiu, care să includă o demonstrare a capacității de a utiliza echipamentul pentru pompieri;
1.6. punerea în funcțiune a pompei de incendiu de avarie cu două furtunuri conectate la conducta principală de stins incendiul;
1.7. testarea opririi de urgență de la distanță a alimentării cu combustibil a caldarinelor, a motoarelor principale și auxiliare și a ventilatoarelor;
1.8. testarea comenzilor de la distanță și locale pentru închiderea clapetelor împotriva incendiilor;
1.9. testarea sistemelor de detectare a incendiilor și de alarmă;
1.10. testarea închiderii corespunzătoare a ușilor de incendiu;
1.11. funcționarea pompelor de santină;
1.12. închiderea ușilor pereților etanși, atât prin comandă locală cât și prin telecomandă;
1.13. o demonstrație care să arate că membrii-cheie ai echipajului sunt familiarizați cu planul de vitalitate al navei;
1.14. coborârea la apă cel puțin a unei plute de salvare și a unei bărci de salvare, pornirea și verificarea sistemului lor de propulsie și de guvernare și recuperarea lor din apă și arimarea lor în poziția normală de la bord;
1.15. verificarea inventarului tuturor bărcilor și a plutelor de salvare;
1.16. testarea instalației de guvernare a navei sau ambarcațiunii și a sistemului auxiliar de guvernare.

2. Inspecțiile se concentrează asupra familiarizării membrilor echipajului cu procedurile de siguranță, procedurile în caz de urgență, tehnicile de întreținere și de lucru, siguranța pasagerilor, procedurile pentru puntea de navigație a navei și operațiunile legate de transportul mărfurilor și vehiculelor, precum și asupra eficienței cu care le aplică. Se verifică capacitatea navigatorilor de a înțelege și, atunci când este cazul, de a da ordine și instrucțiuni și de a raporta în limba de lucru comună indicată în jurnalul de bord al navei. Se verifică

documentele care atestă că membrii echipajului au urmat cu succes o pregătire specială, îndeosebi referitoare la:

2.1. cursuri de gestionare a mulțimilor;

2.2. cursuri de familiarizare;

2.3. cursuri în domeniul siguranței, pentru personalul care furnizează asistență directă pasagerilor în spațiile destinate acestora, în special persoanelor în vârstă și celor cu handicap, în caz de urgență; și

2.4. cursuri de gestionare a situațiilor de criză și de comportament uman. Inspecția include o evaluare destinată să determine dacă programul de lucru și de odihnă provoacă o oboseală excesivă, în special în cazul personalului de cart.

3. Certificatele de competență ale membrilor echipajului care lucrează la bordul navelor și care intră în domeniul de aplicare al prezentului Regulament sunt conforme cu regulamentul privind nivelul minim de formare a navigatorilor aprobate de Guvern.

Anexa nr.3
la Regulamentul privind inspecția operării în condiții de siguranță
a navelor de pasageri de tip ro-ro și a ambarcațiunilor de pasageri de mare viteză

PROCEDURI PENTRU EFECTUAREA INSPECȚIILOR ÎN CURSUL UNUI SERVICIU REGULAT
(astfel cum sunt menționate în pct.9-12 din regulament)

Atunci când se efectuează inspecții în timpul serviciului regulat, se verifică următoarele elemente

1. *Informații referitoare la pasageri* - dacă nu este depășit numărul de pasageri pentru care este certificata nava de pasageri de tip ro-ro sau ambarcațiunea de pasageri de mare viteza (denumite în continuare „nava") și dacă înregistrarea informațiilor referitoare la pasageri respectă regulamentul privind înregistrarea persoanelor care călătoresc la bordul navelor de pasageri care operează în porturile de destinație sau de plecare ale Republicii Moldova aprobat de Guvern. Modalitatea în care informațiile referitoare la numărul total de pasageri sunt transmise comandantului și, daca este cazul, modalitatea prin care pasagerii care efectuează o traversare dubla fără a debarca sunt incluși în numărul total la cursa de întoarcere.

2. *Informații privind încărcarea și stabilitatea* - dacă sunt instalate indicatoare de pescaj fiabile și daca acestea sunt utilizate. Dacă se iau masuri pentru a se asigura ca nava nu este supraîncărcata și ca linia de încărcare maxima de compartimentare nu se afla sub nivelul apei. Dacă evaluarea încărcării și a stabilității se efectuează corespunzător. Dacă vehiculele cu mărfuri și alte încărcături se cântăresc atunci când este necesar și cifrele sunt transmise navei pentru a fi utilizate la evaluarea încărcării și stabilității. Daca planurile de vitalitate sunt expuse în permanența și daca sunt prevăzute broșuri cu informații despre planul de vitalitate pentru ofițerii de pe nava.

3. *Securitatea pe mare* - dacă se respecta procedura pentru a garanta ca nava întrunește toate condițiile de securitate pentru a naviga înainte sa părăsească dana, care trebuie sa includă o procedura prin care sa se confirme faptul ca toate porțile din bordaj etanșe la apa și intemperii sunt închise. Dacă toate porțile punților cu vehicule sunt închise înainte ca nava sa părăsească dana sau rămân deschise doar atât timp cât sa permită închiderea vizorului provei, sistemele de închidere a porților de la prova, pupa și laterale, prezența indicatoarelor luminoase și a supravegherii TV care sa indice situația acestora pe puntea de comanda. Trebuie constatate și raportate orice dificultăți legate de funcționarea indicatoarelor luminoase, în special a întrerupătoarelor de la porți.

4. *Anunțurile pentru masuri de siguranța* - dacă forma anunțurilor curente privind masurile de siguranța și afișarea instrucțiunilor și a orientărilor privind procedurile de urgența au loc în limba sau limbile corespunzătoare. Daca anunțurile curente privind masurile de siguranța se fac la începutul cursei și pot fi auzite în toate spațiile publice, inclusiv pe punțile deschise, la care au acces pasagerii.

5. *Înregistrările în jurnalul de bord* - dacă se examinează jurnalul de bord pentru a se asigura ca s-au efectuat înregistrări referitoare la închiderea porților de la prova, pupa și a altor porți etanșe la apa și la intemperii, testarea ușilor de compartimentare etanșe la apa, încercarea transmisiei la cârma etc. De asemenea, daca se înregistrează pescajele, bordul liber și stabilitatea precum și limba de lucru comuna pentru echipaj.

6. *Mărfuri periculoase* - dacă orice încărcătura de mărfuri periculoase sau poluante este transportata în conformitate cu legislația relevanta, în special daca este furnizata o declarație privind mărfurile periculoase și poluante, împreuna cu o lista cu încărcătura sau un plan de stivuire care sa indice localizarea acestora la bord, daca transportul încărcăturii respective este autorizat pe nave de pasageri și daca marcurile periculoase și poluante sunt marcate, etichetate, stivuite, fixate și separate corespunzător. Dacă vehiculele care transporta mărfuri periculoase și poluante sunt placate și asigurate corespunzător. Daca, atunci când se transporta mărfuri periculoase și poluante, exista la țărm o copie a listei cu încărcătura sau a planului de stivuire relevant. Dacă cerințele de notificare conform Hotărârii Guvernului nr.413/2021 pentru aprobarea Regulamentului privind stabilirea Sistemului de informare și monitorizare a traficului navelor maritime și instrucțiunile privind procedurile de urgență care trebuie urmate și cele de acordare a primului ajutor în cazul unui incident care implică mărfuri periculoase sau poluanți marini sunt cunoscute de către comandant. Dacă dispozitivele de ventilație a punților pentru vehicule funcționează tot timpul, dacă funcționează mai intens atunci când motoarele vehiculelor sunt în funcțiune și dacă există un indicator pe punte care să arate că ventilația punților pentru vehicule este în funcțiune.

7. *Fixarea vehiculelor de marfă* - modul în care sunt fixate vehiculele de marfă, de exemplu, dacă sunt arimate în bloc sau sunt legate individual. Dacă sunt disponibile suficiente puncte de fixare. Sistemele de fixare a vehiculelor de marfă, în cazul în care are loc sau se preconizează vreme nefavorabilă. Metode pentru fixarea autocarelor și a motocicletelor, dacă există. Dacă nava are un manual pentru fixarea încărcăturii.

8. *Punțile pentru vehicule* - dacă spațiile pentru încărcătură de categorie specială și ro-ro sunt patrulate sau supravegheate continuu printr-un sistem de supraveghere TV, astfel încât să se poată observa deplasarea vehiculelor în caz de vreme nefavorabilă și intrarea neautorizată a pasagerilor. Dacă ușile de incendiu și intrările rămân închise și dacă sunt afișate anunțuri prin care să se interzică accesul pasagerilor la punțile cu vehicule în timp ce nava se află pe mare.

9. *Închiderea porților etanșe la apă* - dacă este respectată politica stabilită în instrucțiunile de funcționare a navei pentru porțile etanșe la apă. Dacă se efectuează instruirile necesare. Dacă controlul porților etanșe la apă, de pe comanda de navigație, este menținut, când este posibil, pe controlul „local”. Dacă porțile sunt ținute închise în caz de vizibilitate redusă și orice situație primejdioasă. Dacă echipajele sunt instruite în mod corect pentru operarea porților și cunosc pericolele utilizării greșite a acestora.

10. *Patrulele contra incendiilor* - dacă se menține o patrulare eficientă astfel încât să se poată detecta imediat orice început de incendiu. Aceasta trebuie să includă spațiile de categorie specială care nu sunt prevăzute cu un sistem fix de detectare a incendiilor și de alarmă. Spațiile respective pot fi patrulate în conformitate cu pct.8.

11. *Comunicațiile în caz de avarie* - dacă există suficienți membri ai echipajului, conform planului rolurilor, care să ajute pasagerii în caz de avarie și dacă membrii respectivi pot fi

identificați cu ușurință și pot să comunice cu pasagerii în caz de avarie, luând în considerație o combinație corespunzătoare și adecvată a oricărora dintre următorii factori:

11.1. limba sau limbile corespunzătoare principalelor naționalități ale pasagerilor transportați pe o anumită rută;
11.2. probabilitatea ca o capacitate de utilizare a vocabularului elementar al limbii engleze pentru instrucțiunile de bază să poată oferi un mijloc de comunicare cu un pasager care are nevoie de ajutor, dacă pasagerul și membrul echipajului nu folosesc o limbă comună;
11.3. necesitatea posibilă de a comunica în timpul unei avarii prin alte mijloace (de exemplu atenționarea prin demonstrații, gesturi sau atenționare asupra locului instrucțiunilor, a posturilor de apel, a dispozitivelor de salvare a vieților omenești sau a căilor de evacuare, atunci când comunicarea verbală este impracticabilă);
11.4. dacă pasagerilor le-au fost furnizate instrucțiuni de siguranță complete în limba sau limbile materne;
11.5. limbile în care pot fi difuzate anunțurile prin radio în timpul unei avarii sau al unui exercițiu, pentru a transmite instrucțiuni esențiale pasagerilor și a facilita sprijinul acordat pasagerilor de către membrii echipajului.

12. *Limba de lucru comună între membrii echipajului* - dacă s-a stabilit o limbă de lucru pentru a asigura o reacție eficientă a echipajului în chestiuni de siguranță și dacă această limbă de lucru este trecută în jurnalul de bord al navei.

13. *Echipamentul de protecție* - dacă echipamentul de salvare și de combatere a incendiilor, incluzând ușile de incendiu și alte elemente de protecție structurală împotriva incendiilor, care pot fi ușor inspectate, sunt întreținute corespunzător. Dacă sunt afișate în permanență planuri pentru stingerea incendiilor sau sunt puse la dispoziția ofițerilor navei broșuri cu informații echivalente. Dacă vestele de salvare sunt stocate corespunzător și dacă localizarea vestelor de salvare pentru copii poate fi ușor identificată. Dacă încărcătura vehiculelor nu împiedică acționarea dispozitivelor de stingere a incendiilor, a întrerupătoarelor de urgență, a dispozitivelor de control pentru clapetele de furtună etc. care se pot afla pe punțile cu vehicule.

14. *Echipamentul de navigație și radio* - dacă echipamentele de navigație și de comunicații radio, inclusiv radiobalizele EPIRB, sunt în stare de funcționare.

15. *Indicatoarele luminoase suplimentare pentru avarii* Dacă sunt prevăzute indicatoare luminoase suplimentare pentru avarii, atunci când reglementările o impun, și dacă se ține o evidență a deficiențelor.

16. *Mijloacele de salvare* - dacă mijloacele de salvare, inclusiv căile de salvare, sunt marcate conform cerințelor aplicabile și iluminate, atât de la generatorul principal, cât și de la cel de avarie. Dacă sunt luate măsuri pentru ca vehiculele să nu încurce căile de salvare, în cazul în care căile de salvare traversează punțile cu vehicule sau trec prin acestea. Dacă ieșirile, în special cele de la magazinele scutite de taxe vamale, care sunt uneori blocate de mărfuri în exces, sunt menținute libere.

17. *Curățenia în compartimentul mașini* - dacă în compartimentul mașini este păstrată curățenia în conformitate cu procedurile de întreținere.

18. *Evacuarea gunoiului* - dacă mijloacele pentru manipularea și evacuarea gunoiului sunt satisfăcătoare.

19. *Planificarea întreținerii* - dacă toate companiile au cerințe specifice, cu un sistem de întreținere planificată, pentru toate elementele legate de siguranță, inclusiv ușile de la provă și pupă și porțile laterale, împreună cu sistemele lor de închidere, dar care să includă și întreținerea compartimentului mașini și a echipamentului de protecție. Dacă există planuri pentru verificarea periodică a tuturor elementelor, astfel încât standardele de siguranță să fie menținute la cel mai înalt nivel. Dacă există proceduri pentru înregistrarea deficiențelor și confirmarea rectificării lor corespunzătoare, astfel încât comandantul și persoana desemnată de pe uscat din structura administrației companiei să aibă cunoștință de deficiențe și să fie înștiințați de rectificarea acestora într-un termen determinat. Dacă verificarea periodică a funcționării sistemelor de închidere a porților interioare și exterioare de la provă include indicatoarele, echipamentul de supraveghere și toate orificiile de scurgere a apei de pe punte din spațiile dintre vizorul provei și poarta interioară, în special mecanismele de închidere și sistemele hidraulice ale acestora.

20. *Efectuarea unei curse* - în timpul cursei, ar fi oportun să se verifice supraaglomerarea, inclusiv disponibilitatea locurilor și blocarea culoarelor, a scărilor și a ieșirilor de urgență de bagaje și de pasageri care nu își găsesc locurile. De asemenea, trebuie să se verifice dacă pasagerii sunt evacuați de pe puntea cu vehicule înaintea ieșirii navei în larg și dacă aceștia nu revin decât imediat înainte de acostarea navei.