



GUVERNUL REPUBLICII MOLDOVA

HOTĂRÂRE nr. _____

din _____ 2026

pentru modificarea anexelor nr.1 și nr.2 la Hotărârea Guvernului nr. 76/2020 cu privire la aprobarea Normelor metodologice privind punerea în aplicare a prevederilor Codului internațional de management pentru siguranța exploatării navelor și pentru prevenirea poluării (Codul ISM)

În temeiul art. 2 din Legea 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), Guvernul HOTĂRĂȘTE:

Prezenta hotărâre transpune art. 2 pct. 6, art. 3 alin. (2), art. 7 alin. (4), art. 8 alin. (4) al doilea paragraf, precum și punctele 1.1.7-1.1.10 din partea A a anexei I la Regulamentul (CE) nr. 336/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 februarie 2006 privind aplicarea Codului Internațional de Management al Siguranței pe teritoriul Comunității și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 3051/95 al Consiliului (text cu relevanță pentru SEE), publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 64 din 4 martie 2006, CELEX: 32006R0336, astfel cum a fost modificat ultima oară prin Regulamentul (UE) 2019/1243 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 iunie 2019.

1. Hotărârea Guvernului nr. 76/2020 cu privire la aprobarea Normelor metodologice privind punerea în aplicare a prevederilor Codului internațional de management pentru siguranța exploatării navelor și pentru prevenirea poluării (Codul ISM) (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2020, nr. 63-68, art. 161), se modifică după cum urmează:

- 1.1. în anexa nr. 1:

- 1.1.1. la punctul 1, după noțiunea „certificat de management al siguranței” se introduc următoarele noțiuni:

„*dovezi obiective* - orice informații, documente sau expuneri ale faptelor, calitative sau cantitative, legate de siguranță sau de existența și aplicarea unui element al sistemului de management al siguranței, care se bazează pe constatări, măsurări sau încercări și care pot fi verificate;

constatare - o expunere a faptelor în timpul auditului managementului siguranței, susținută de dovezi obiective;

neconformitate - o situație constatată în care dovezi obiective indică nerespectarea unei anumite cerințe;

neconformitate majoră - o abatere identificabilă care constituie o amenințare serioasă pentru siguranța personalului sau a navei ori un risc important pentru mediu și care impune acțiuni corective imediate, inclusiv lipsa unei aplicări eficiente și sistematice a unei cerințe a Codului ISM;;

1.1.2. punctul 3 va avea următorul cuprins:

„3. Cerințele Codului ISM se aplică navelor și companiilor care intră în domeniul de aplicare prevăzut în anexa nr. 2.”;

1.1.3. la punctul 16 subpunctele 5) și 10), textul „abateri majore de la Codul ISM” se substituie cu textul „neconformități majore față de Codul ISM”;

1.2. în anexa nr. 2:

1.2.1. la punctul 2, definiția „navă de mare viteză” va avea următorul cuprins:

„*navă de mare viteză* - navă de mare viteză în sensul definiției din regula X-1/2 din Convenția internațională privind ocrotirea vieții umane pe mare, adoptată la Londra la 1 noiembrie 1974, în versiunea actualizată a acesteia; pentru navele de mare viteză de pasageri se aplică limitele stabilite la articolul 4 din Legea nr. 136/2025 privind normele și standardele de siguranță pentru navele de pasageri.”;

1.2.2. se completează cu punctul 3¹ cu următorul cuprins:

„3¹. Prezentul Regulament nu se aplică următoarelor tipuri de nave și nici companiilor care le exploatează:

1) navelor de război sau navelor destinate transportului de trupe deținute sau exploatate de Republica Moldova și utilizate numai în serviciile guvernamentale cu caracter necomercial;

2) navelor care nu sunt propulsate prin mijloace mecanice, navelor de lemn de construcție primitivă, ambarcațiunilor de agrement, cu excepția cazului în care acestea sunt sau urmează să fie dotate cu echipaj și transportă mai mult de 12 persoane în scopuri comerciale;

3) navelor de pescuit;

4) navelor de marfă și unităților mobile de foraj în larg cu un tonaj brut mai mic de 500;

5) navelor de pasageri, altele decât feriboturile de pasageri de tip ro-ro, aflate în zonele maritime din clasele C și D, în sensul articolului 4 din Legea nr. 136/2025 privind normele și standardele de siguranță pentru navele de pasageri.”;

1.2.3. la punctul 5, subpunctul 3) va avea următorul cuprins:

„3) în urma acordării unei derogări în temeiul subpunctului 1) și, după caz, al subpunctului 2), Agenția Navală a Republicii Moldova emite un certificat în conformitate cu modelul celor din anexa nr. 4, distinct de certificatul standard, care indică în mod expres că s-a acordat o derogare în temeiul subpunctului 1) și, după caz, al subpunctului 2), precum și limitele operaționale aplicabile.”;

1.2.4. punctul 6 se completează cu subpunctul 4) cu următorul cuprins:

„4) pentru navele exploatate în cadrul unui serviciu de transport regulat, conformitatea cu Codul ISM atestată prin documentele de conformitate, documentele provizorii de conformitate, certificatele de management al siguranței și certificatele provizorii de management al siguranței emise în numele administrațiilor statelor terțe se verifică, prin orice mijloace corespunzătoare, de către Agenția Navală a Republicii Moldova sau în numele acesteia, cu excepția cazurilor în care acestea au fost emise de către o organizație recunoscută.”.

2. Prezenta hotărâre intră în vigoare la expirarea termenului de o lună de la data publicării în Monitorul Oficial al Republicii Moldova.

PRIM-MINISTRU

Vasile TOFAN

Viceprim-ministru,
ministrul infrastructurii
și dezvoltării regionale

Vladimir BOLEA

NOTA DE FUNDAMENTARE

la proiectul de Hotărâre a Guvernului pentru modificarea anexelor nr.1 și nr.2 la Hotărârea Guvernului nr. 76/2020 cu privire la aprobarea Normelor metodologice privind punerea în aplicare a prevederilor Codului internațional de management pentru siguranța exploatării navelor și pentru prevenirea poluării (Codul ISM)

1. Denumirea sau numele autorului și, după caz, a/al participanților la elaborarea proiectului actului normativ	
	Proiectul a fost elaborat de Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale în colaborare cu Agenția Navală a Republicii Moldova (ANRM).
2. Condițiile ce au impus elaborarea proiectului actului normativ	
2.1. Temeiul legal sau, după caz, sursa proiectului actului normativ	
	Proiectul este elaborat în temeiul art. 2 din Legea 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). Sursa proiectului constituie necesitatea realizării acțiunii 167 din anexa A la Capitolul 14, Cluster IV din Planul Național de Aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană pentru anii 2025-2029, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 306/2025, care prevede elaborarea unui proiect de hotărâre a Guvernului pentru modificarea hotărârii Guvernului nr. 76/2020, având ca obiect transpunerea Regulamentului (CE) nr. 336/2006 privind aplicarea Codului ISM pe teritoriul Comunității. Acțiunea nr. 167 pornește de la premisa faptului că Regulamentul (CE) nr. 336/2006 a fost transpus parțial prin hotărârea Guvernului nr. 76/2020. Respectiv, este necesar de a transpune integral actul european, întrucât anterior a fost transpus parțial.
2.2. Descrierea situației actuale și a problemelor care impun intervenția, inclusiv a cadrului normativ aplicabil și a deficiențelor/lacunelor normative	
	Situația actuală în domeniu. Codul internațional de management pentru siguranța exploatării navelor și pentru prevenirea poluării, adoptat de Organizația Maritimă Internațională prin Rezoluția Adunării A.741(18), este obligatoriu pentru navele aflate sub incidența capitolului IX din Convenția internațională privind ocrotirea vieții umane pe mare.

Regulamentul (CE) nr. 336/2006 extinde aplicarea Codului ISM dincolo de sfera Convenției, stabilind un domeniu de aplicare propriu, un regim de derogări, un regim de valabilitate și de recunoaștere a certificatelor, precum și standarde pentru administrațiile care efectuează certificarea și verificarea.

În Republica Moldova, aplicarea Codului ISM este reglementată prin hotărârea Guvernului nr. 76/2020, care a preluat, în patru anexe, textul Codului ISM (anexa nr. 1), regulamentul de implementare (anexa nr. 2), mecanismul de aplicare (anexa nr. 3) și modelele de certificate (anexa nr. 4). Certificarea și verificarea sunt exercitate de ANRM, direct sau prin organizații recunoscute care acționează în numele acesteia.

Transpunerea realizată în anul 2020 este incompletă și, în anumite puncte, necorelată intern. Consecința practică este că anumite operațiuni de certificare, de derogare și de recunoaștere a certificatelor nu au, în dreptul intern, un temei normativ complet, iar sfera navelor cărora li se aplică cerințele Codului ISM poate fi determinată în mod diferit, în funcție de anexa la care se raportează cel care aplică hotărârea de Guvern.

Problema se descompune în patru elemente concrete:

1. *Aparatul definitoriu al Codului ISM este incomplet.* Punctele 1.1.7-1.1.10 din partea A a anexei I la Regulament, care definesc noțiunile de *dovezi obiective, constatare, neconformitate și neconformitate majoră*, nu au fost preluate în anexa nr. 1 la hotărârea Guvernului nr. 76/2020. Totodată, două dintre aceste noțiuni sunt utilizate în corpul actului, la anexa nr. 1 pct. 4 subpct. 4) și la anexa nr. 3 pct. 1 subpct. 9), fără a fi definite.
2. *Excluderile din domeniul de aplicare lipsesc integral.* Articolul 3 alineatul (2) din Regulament enumeră cinci categorii de nave și companii cărora *regulamentul nu li se aplică*, printre care navele de pescuit, navele de marfă și unitățile mobile de foraj în larg sub 500 tone registru brut, precum și navele de pasageri, altele decât feriboturile de pasageri de tip ro-ro, aflate în zonele maritime din clasele C și D. Anexa nr. 2 la hotărârea Guvernului nr. 76/2020 stabilește domeniul de aplicare pozitiv, dar nu conține niciun text corespunzător excluderilor.
3. *Regimul certificatelor emise sub autoritatea statelor terțe este incomplet.* Articolul 8 alineatul (4) al doilea paragraf din Regulament impune verificarea, prin orice mijloace corespunzătoare, a conformității cu Codul ISM atestate prin certificate emise în numele administrațiilor statelor terțe, atunci când navele sunt exploatate în cadrul unui serviciu de transport regulat. Anexa nr. 2 pct. 6 din hotărârea Guvernului nr. 76/2020 reglementează numai acceptarea acestor certificate, nu și verificarea lor.

4. *Certificatul emis în caz de derogare nu întrunește cerințele minime.* Articolul 7 alineatul (4) din Regulament, coroborat cu anexa II partea B punctul 5 al doilea paragraf, impune ca acest certificat să fie distinct de certificatul standard și să indice în mod expres că s-a acordat o derogare, pe lângă limitele operaționale aplicabile. Anexa nr. 2 pct. 5 subpct. 3) reține numai cerința indicării limitelor operaționale.

La acestea se adaugă două necorelări interne. Prima privește anexa nr. 1 pct. 3, potrivit căruia cerințele Codului ISM se aplică numai navelor aflate sub incidența Convenției internaționale privind ocrotirea vieții umane pe mare, deși anexa nr. 2 pct. 3 stabilește un domeniu de aplicare mai larg, care include navele care efectuează curse interne indiferent de pavilion. A doua privește definiția noțiunii de navă de mare viteză din anexa nr. 2 pct. 2, care nu conține trimiterea la limitele aplicabile navelor de mare viteză de pasageri, prevăzută la articolul 2 punctul 6 din Regulament.

Sunt afectate, în primul rând, companiile care exploatează nave sub pavilionul Republicii Moldova și companiile care exploatează nave în curse interne sau în servicii regulate de transport spre și dinspre porturile Republicii Moldova, întrucât acestea suportă consecințele incertitudinii privind sfera de aplicare a cerințelor de management al siguranței. Este afectată, în al doilea rând, ANRM, care efectuează auditurile de management al siguranței, emite și retrage documentele de conformitate și certificatele de management al siguranței și acordă derogări, fără a dispune de definițiile normative ale noțiunilor pe care le aplică. Sunt vizate, în al treilea rând, organizațiile recunoscute care acționează în numele ANRM și administrațiile statelor terțe ale căror certificate sunt prezentate autorității naționale.

Printre cauzele problemei identificate se numără metoda de transpunere aplicată în anul 2020, care a preluat structura Regulamentului în mod selectiv, reținând dispozițiile cu caracter operațional și omițând o parte din dispozițiile definitorii și din cele care delimitează negativ domeniul de aplicare. A doua cauză este de natură normativă externă: la data adoptării hotărârea Guvernului nr. 76/2020, trimiterile Regulamentului la Directiva 98/18/CE, în privința zonelor maritime din clasele C și D și a limitelor navelor de mare viteză de pasageri, nu aveau un corespondent în legislația națională, iar preluarea lor ar fi produs o normă fără ancoră internă. A treia cauză este de tehnică legislativă: preluarea Codului ISM într-o anexă distinctă de regulamentul de implementare a permis ca cele două anexe să dezvolte, în timp, criterii de aplicare divergente.

Cadrul aplicabil este format din Codul navigației maritime comerciale al Republicii Moldova nr. 599/1999, hotărârea Guvernului nr. 706/2018 și hotărârea Guvernului nr. 76/2020. Începând cu anul 2025, cadrul include și Legea nr. 136/2025 privind normele și standardele de siguranță pentru

navele de pasageri, care transpune Directiva 2009/45/CE, act care a abrogat și a înlocuit Directiva 98/18/CE. Prin adoptarea acestei legi, obstacolul normativ care a determinat omiterea trimiterilor la clasele de zone maritime a încetat să existe.

Lacunele se localizează astfel: anexa nr. 1 pct. 1 nu conține patru definiții necesare; anexa nr. 1 pct. 3 restrânge nejustificat sfera de aplicare a Codului ISM; anexa nr. 1 pct. 16 subpct. 5) și 10) utilizează o formulă terminologică ce nu corespunde standardului Organizației Maritime Internaționale; anexa nr. 2 pct. 2 conține o definiție incompletă; anexa nr. 2 nu conține excluderile din domeniul de aplicare; anexa nr. 2 pct. 5 subpct. 3) reglementează incomplet certificatul emis în caz de derogare; anexa nr. 2 pct. 6 nu reglementează verificarea certificatelor emise sub autoritatea statelor terțe.

În absența intervenției, hotărârea Guvernului nr. 76/2020 rămâne un act de transpunere parțială, iar acțiunea nr. 167 din PNA rămâne neexecutată. ANRM continuă să aplice noțiuni nedefinite normativ, ceea ce menține riscul unor practici neuniforme la calificarea rezultatelor auditului și la retragerea certificatelor. Navele excluse de Regulament din domeniul de aplicare rămân, formal, în sfera actului național, ceea ce poate genera cerințe de conformare pentru categorii de nave pe care actul european le exceptează. Certificatele emise sub autoritatea statelor terțe pentru navele exploatate în servicii regulate continuă să fie acceptate fără o obligație expresă de verificare.

Referințe pentru proiectele cu relevanță UE. Preambulul Regulamentului (CE) nr. 336/2006 arată că aplicarea uniformă și obligatorie a Codului ISM, inclusiv pentru navele care efectuează curse interne, urmărește un nivel comparabil de siguranță și de protecție a mediului marin, indiferent de pavilion. Nivelul actual de conformare al Republicii Moldova la aceste cerințe este parțial, astfel cum rezultă din tabelul de concordanță anexat proiectului.

3. Obiectivele urmărite și soluțiile propuse

Obiectivul general este determinarea univocă, în dreptul intern, a sferei navelor și companiilor supuse cerințelor Codului ISM și a regimului aplicabil certificării, derogării și recunoașterii certificatelor.

Obiectivele specifice sunt următoarele:

1. eliminarea incertitudinii privind categoriile de nave excluse de la aplicarea cerințelor Codului ISM, prin delimitarea negativă a domeniului de aplicare;
2. uniformizarea calificării rezultatelor auditului de management al siguranței, prin definirea normativă a noțiunilor utilizate în procedurile de audit, de raportare și de retragere a certificatelor;

3. înlăturarea divergenței dintre criteriul de aplicare din anexa nr. 1 și cel din anexa nr. 2;
4. introducerea obligației de verificare a certificatelor emise sub autoritatea statelor terțe pentru navele exploatate în servicii regulate de transport;
5. asigurarea faptului că certificatul emis în urma unei derogări este identificabil ca atare de către autoritățile statului de port.

Fiecare obiectiv specific este realizat printr-o intervenție punctuală asupra anexelor nr. 1 și nr. 2 la hotărârea Guvernului nr. 76/2020, fără rescrierea actului supus modificării. Soluția răspunde primei cauze identificate, întrucât completează exact acele elemente structurale ale Regulamentului care au fost omise în anul 2020. Soluția răspunde celei de-a doua cauze, întrucât trimitere la Directiva 98/18/CE sunt ancorate în art. 4 din Legea nr. 136/2025. Soluția răspunde celei de-a treia cauze, întrucât reformulează criteriul de aplicare din anexa nr. 1 prin trimitere la domeniul de aplicare stabilit în anexa nr. 2, eliminând posibilitatea unei divergențe ulterioare.

3.1. Principalele prevederi ale proiectului și evidențierea elementelor noi

Proiectul cuprinde șapte intervenții, grupate pe cele două anexe vizate.

În anexa nr. 1 la Hotărârea Guvernului nr. 76/2020:

Punctul 1.1.1 completează pct. 1 cu patru noțiuni noi, preluate din pct. 1.1.7-1.1.10 din partea A a anexei I la Regulament: dovezi obiective, constatare, neconformitate și neconformitate majoră. Intervenția răspunde cauzei privind transpunerea selectivă a dispozițiilor definitorii. Efectul concret este că procedura de retragere a documentului de conformitate și a certificatului de management al siguranței, prevăzută la pct. 16, se raportează la o noțiune definită normativ, iar nu la o apreciere neîncadrată.

Punctul 1.1.2 înlocuiește pct. 3, care va prevedea că cerințele Codului ISM se aplică navelor și companiilor care intră în domeniul de aplicare prevăzut în anexa nr. 2. Intervenția răspunde cauzei privind divergența dintre anexe. Elementul de noutate constă în abandonarea criteriului bazat exclusiv pe incidența Convenției internaționale privind ocrotirea vieții umane pe mare și în trimiterea la un criteriu unic, stabilit într-un singur loc al actului.

Punctul 1.1.3 substituie, la pct. 16 subpct. 5) și 10), textul „abateri majore de la Codul ISM” cu textul „neconformități majore față de Codul ISM”. Intervenția este corelativă punctului 1.1.1. Substituirea nu introduce o cerință nouă, ci înlocuiește un sinonim descriptiv cu termenul definit, astfel încât definiția introdusă să aibă acoperire în corpul actului, potrivit cerințelor de tehnică legislativă privind definițiile.

În anexa nr. 2 la Hotărârea Guvernului nr. 76/2020:

Punctul 1.2.1 completează definiția noțiunii de navă de mare viteză cu trimiterea la limitele stabilite la art. 4 din Legea nr. 136/2025 pentru navele de mare viteză de pasageri. Intervenția transpune art. 2 pct. 6 din Regulament.

Punctul 1.2.2 introduce pct. 3¹, care enumeră cele cinci categorii de nave și companii excluse de la aplicarea regulamentului de implementare. Intervenția transpune art. 3 alin. (2) din Regulament, răspunde cauzei privind transpunerea selectivă și realizează obiectivul specific nr. 1. Efectul concret este că navele de pescuit, navele de marfă și unitățile mobile de foraj în larg sub 500 tone registru brut, navele de război și navele destinate transportului de trupe, navele nepropulsate mecanic, navele de lemn de construcție primitivă și ambarcațiunile de agrement, în condițiile stabilite, precum și navele de pasageri, altele decât feriboturile de pasageri de tip ro-ro, aflate în zonele maritime din clasele C și D, nu intră în sfera cerințelor de management al siguranței stabilite prin actul național.

Punctul 1.2.3 înlocuiește pct. 5 subpct. 3), care va prevedea că certificatul emis în urma acordării unei derogări este distinct de certificatul standard, indică în mod expres acordarea derogării și menționează limitele operaționale aplicabile. Intervenția transpune art. 7 alin. (4) din Regulament, coroborat cu anexa II partea B pct. 5 al doilea paragraf, și realizează obiectivul specific nr. 5.

Punctul 1.2.4 completează pct. 6 cu subpct. 4), care instituie obligația ANRM de a verifica, prin orice mijloace corespunzătoare, conformitatea cu Codul ISM atestată prin certificate emise în numele administrațiilor statelor terțe, în cazul navelor exploatate în cadrul unui serviciu de transport regulat, cu excepția certificatelor emise de o organizație recunoscută. Intervenția transpune art. 8 alin. (4) al doilea paragraf din Regulament.

Prevederi care nu derivă direct din actul juridic al Uniunii Europene. Punctele 1.1.2 și 1.1.3 nu transpun dispoziții europene noi. Punctul 1.1.2 aliniază textul național la pct. 1.3 din partea A a anexei I la Regulament, deja transpusă, iar punctul 1.1.3 uniformizează terminologia deja existentă. Niciuna dintre aceste două intervenții nu adaugă obligații pentru destinatarii normei și nu depășește cerințele minime stabilite de Regulament.

Trimiterile Regulamentului la Directiva 98/18/CE sunt înlocuite cu trimiteri la art. 4 din Legea nr. 136/2025, care transpune Directiva 2009/45/CE, act succesor al directivei menționate.

3.2. Opțiunile alternative analizate și motivele pentru care acestea nu au fost luate în considerare

Opțiunea de neintervenție. Menținerea cadrului normativ actual conservă toate lacunele descrise la subcompartimentul 2.2 și lasă neexecutată acțiunea nr. 167 din PNA. Riscul principal este de natură aplicativă: sfera de aplicare a cerințelor de management al siguranței rămâne determinabilă în două moduri diferite, în funcție de anexa consultată, iar noțiunile pe baza cărora se retrag certificatele rămân nedefinite. Opțiunea nu a fost reținută.

Prima opțiune alternativă: elaborarea unei hotărâri noi, cu abrogarea hotărârea Guvernului nr. 76/2020. Această opțiune ar permite restructurarea integrală a celor patru anexe. Ea prezintă însă un raport nefavorabil între amploarea intervenției și problemele identificate: din cele patru anexe, două rămân neafectate, iar dintre celelalte două, intervențiile vizează șapte elemente structurale. Abrogarea și readoptarea ar impune, în plus, reluarea integrală a procedurii de expertiză asupra unui text în cea mai mare parte nemodificat și ar întrerupe continuitatea trimiterilor pe care alte acte normative le fac la hotărârea Guvernului nr. 76/2020.

A doua opțiune alternativă: măsuri de aplicare fără intervenție normativă. Această opțiune ar consta în emiterea de către ANRM a unor instrucțiuni interne privind interpretarea uniformă a noțiunilor și a domeniului de aplicare. Ea nu poate acoperi excluderile din domeniul de aplicare, care restrâng sfera unei obligații stabilite prin hotărâre a Guvernului și care nu pot fi introduse printr-un act de nivel inferior.

Compararea opțiunilor. Soluția propusă adresează direct toate cele trei cauze identificate, este fezabilă juridic, întrucât se realizează prin tehnica modificării prevăzută la capitolul IV din Legea nr. 100/2017, și este proporțională, întrucât intervine exclusiv asupra elementelor structurale afectate de lacună. Opțiunea de neintervenție nu adresează nicio cauză. Prima alternativă adresează cauzele, dar cu un cost procedural disproportionat. A doua alternativă adresează parțial a treia cauză și nu adresează primele două.

Opțiuni privind intrarea în vigoare și modalitatea de implementare. Pentru transpunerea art. 8 alin. (4) al doilea paragraf au fost examinate două variante. Prima consta în preluarea literală a excepției europene, cu amânarea intrării în vigoare a normei până la data aderării Republicii Moldova la Uniunea Europeană, întrucât excepția se referă la certificate emise de administrația unui stat membru. A doua consta în adaptarea excepției la noțiunea de organizație recunoscută, cu intrare în vigoare generală. A fost reținută a doua variantă, întrucât obligația de verificare are un conținut util și în absența calității de stat membru, iar amânarea ar fi lăsat nereglementată, pentru o perioadă nedeterminată, tocmai situația care prezintă riscul cel mai ridicat, aceea a navelor exploatate în servicii regulate în baza unor certificate emise sub autoritatea statelor terțe.

4. Analiza impactului de reglementare

Impacturile descrise în continuare sunt evaluate ca schimbări față de situația existentă în absența intervenției. Scenariul de bază este cel în care Hotărârea Guvernului nr. 76/2020 rămâne în vigoare în redactarea actuală, cu lacunele descrise la sub-compartimentul 2.2. Fiecare impact identificat se raportează la una dintre cele șapte intervenții descrise la sub-compartimentul 3.1 și la varianta de implementare reținută la sub-compartimentul 3.2.

4.1. Impactul asupra sectorului public

Proiectul nu modifică structura instituțională și nu transferă competențe între autorități. ANRM rămâne autoritatea care efectuează certificarea și verificarea.

Efectele asupra activității ANRM decurg din două prevederi. Punctul 1.2.4 instituie o obligație nouă de verificare a certificatelor emise sub autoritatea statelor terțe, pentru un segment restrâns de nave, respectiv cele exploatate în servicii regulate de transport spre și dinspre porturile Republicii Moldova. Regulamentul permite verificarea prin orice mijloace corespunzătoare, ceea ce include solicitarea de informații de la administrația emitentă și consultarea evidențelor disponibile, fără a impune o inspecție fizică. Punctul 1.2.2 restrânge sfera navelor supuse cerințelor Codului ISM, ceea ce reduce corespunzător volumul potențial al activităților de certificare.

Pe termen scurt, aplicarea prevederilor presupune actualizarea procedurilor interne de audit și a formularelor de raportare, pentru a reflecta terminologia introdusă la pct. 1.1.1 și 1.1.3, precum și modelul certificatului emis în caz de derogare. Pe termen mediu și lung, efectul estimat este reducerea numărului de situații în care calificarea rezultatelor auditului depinde de aprecierea auditorului.

4.2. Impactul financiar și argumentarea costurilor estimative

Proiectul nu implică cheltuieli suplimentare din bugetul de stat.

4.3. Impactul asupra sectorului privat

Companiile care exploatează navele enumerate la pct. 3¹ nou-introdus nu vor mai fi ținute să aplice cerințele regulamentului de implementare a Codului ISM. Pentru acestea, efectul este de reducere a costurilor de conformare, în special pentru operatorii de nave de pescuit și pentru operatorii de nave de marfă sub 500 tone registru brut, categorii în care predomină întreprinderile mici și mijlocii.

Pentru companiile care exploatează nave în servicii regulate de transport în baza unor certificate emise sub autoritatea statelor terțe, prevederea de la pct. 1.2.4 poate genera, ocazional, obligația de a prezenta documente

justificative la solicitarea ANRM. Costul asociat este de natură administrativă și nu presupune modificarea sistemului de management al siguranței. Definițiile introduse la pct. 1.1.1 nu creează obligații noi pentru companii. Ele descriu criteriile pe baza cărora autoritatea califică rezultatele auditului, ceea ce permite companiilor să anticipeze consecințele constatărilor formulate. Proiectul nu afectează condițiile de concurență. Cerințele se aplică în funcție de categoria navei și de tipul cursei, iar nu în funcție de naționalitatea sau de dimensiunea operatorului.	
4.4.	Impactul social
	Nu se aplică.
4.4.1.	Impactul asupra datelor cu caracter personal
	Nu se aplică.
4.4.2.	Impactul asupra echității și egalității de gen
	Nu se aplică.
4.5.	Impactul asupra mediului
	Codul ISM are ca obiectiv, alături de siguranța exploatării navelor, prevenirea poluării de către nave. Prevederile proiectului nu introduc cerințe de mediu noi. Nu au fost identificate efecte negative asupra calității mediului, asupra utilizării resurselor naturale sau asupra biodiversității.
4.6.	Alte impacturi și informații relevante
	Beneficiile intervenției sunt determinarea univocă a sferei de aplicare a cerințelor Codului ISM, definirea normativă a noțiunilor pe baza cărora se califică rezultatele auditului și se retrag certificatele, identificarea certificatului emis în caz de derogare de către autoritățile statului de port și reducerea costurilor de conformare pentru categoriile de nave excluse. Costurile sunt limitate la actualizarea procedurilor interne ale ANRM și la eventuala prezentare de documente justificative de către un număr restrâns de companii care exploatează nave în servicii regulate în baza unor certificate emise sub autoritatea statelor terțe. Nu sunt identificate costuri bugetare.
5.	Compatibilitatea proiectului actului normativ cu legislația UE
	Proiectul este un act normativ cu relevanță UE și are ca scop transpunerea directă a actelor normative UE.

5.1. Măsuri normative necesare pentru transpunerea actelor juridice ale UE în legislația națională

Regulamentul (CE) nr. 336/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 februarie 2006 privind aplicarea Codului Internațional de Management al Siguranței pe teritoriul Comunității și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 3051/95 al Consiliului (text cu relevanță pentru SEE), publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 64 din 4 martie 2006, astfel cum a fost modificat ultima oară prin Regulamentul (UE) 2019/1243 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 iunie 2019. Numărul CELEX: 32006R0336. La data elaborării proiectului, actul nu se află în proces de revizuire de către instituțiile Uniunii Europene.

Obiectivele actului juridic al Uniunii Europene. Potrivit art. 1, Regulamentul urmărește consolidarea managementului siguranței și exploatarea navelor, precum și prevenirea poluării de către nave, prin înființarea, aplicarea și întreținerea de către companii a sistemelor de management al siguranței la bordul navei și la țărm și prin controlul acestora de către administrația statului de pavilion și administrația statului de port.

Transpunerea anterioară. Regulamentul (CE) nr. 336/2006 nu constituie obiectul unei transpuneri primare. El a fost transpus parțial prin hotărârea Guvernului nr. 76/2020, care conține clauza de armonizare corespunzătoare. Prin actul din anul 2020 au fost transpuse art. 1, art. 2 pct. 1-5 și 7-14, art. 3 alin. (1), art. 4, art. 5, art. 6, art. 7 alin. (1) și (2), art. 8 alin. (1)-(3) și alin. (4) primul paragraf, art. 9, anexa I în întregime, cu excepția pct. 1.1.7-1.1.10 din partea A, precum și anexa II.

Proiectul transpune art. 2 pct. 6, art. 3 alin. (2), art. 7 alin. (4), art. 8 alin. (4) al doilea paragraf, precum și pct. 1.1.7-1.1.10 din partea A a anexei I la Regulament, prin care se transpunere integral actul UE. Aceste elemente structurale sunt indicate expres în clauza de armonizare a proiectului.

Următoarele dispoziții sunt calificate drept prevederi ale UE neaplicabile:

- art. 7 alin. (3) lit. a) și b), care instituie procedura de notificare a Comisiei Europene în privința derogărilor și controlul acestora prin procedura comitetului. Litera c) a aceluiași alineat, referitoare la publicarea măsurilor adoptate, este acoperită de regimul general de publicare a actelor normative prevăzut de Legea nr. 100/2017;
- art. 10, care stabilește obligația statelor membre de raportare bienală către Comisia Europeană și sarcinile Comisiei privind formularul tip și raportul consolidat;
- art. 11 și art. 11a, care privesc excluderea amendamentelor Codului ISM prin Comitetul pentru siguranța maritimă și prevenirea poluării

	de către nave și exercitarea de către Comisia Europeană a competenței de a adopta acte delegate; • art. 12, care reglementează procedura comitetului; • art. 13, care abrogă Regulamentul (CE) nr. 3051/95 și stabilește regimul tranzitoriu al certificatelor emise anterior; • art. 14, care reglementează intrarea în vigoare și aplicabilitatea directă a Regulamentului. După adoptarea proiectului, toate dispozițiile transpuse ale Regulamentului sunt reflectate în legislația națională.
5.2.	Măsurile normative care urmăresc crearea cadrului juridic intern necesar pentru implementarea legislației UE Proiectul are ca scop transpunerea directă a Regulamentului CE/336/2006. Cadrul juridic intern necesar implementării este deja creat prin Codul navigației maritime comerciale al Republicii Moldova nr. 599/1999, prin hotărârea Guvernului nr. 706/2018 și prin Legea nr. 136/2025. Proiectul nu instituie măsuri distincte de creare a cadrului juridic intern.
6.	Avizarea și consultarea publică a proiectului actului normativ În scopul respectării prevederilor Legii nr. 239/2008 privind transparența în procesul decizional, anunțul privind inițierea procesului de elaborare a proiectului a fost plasat pe platforma guvernamentală www.particip.gov.md la adresa: https://particip.gov.md/ro/document/stages/*/17816 Proiectul va fi supus procesului de consultare publică și de avizare, în conformitate cu prevederile Legii nr. 100/2017 cu privire la actele normative și ale Legii nr. 239/2008. Proiectul urmează a fi transmis spre avizare, cel puțin, următoarelor autorități și instituții interesate: - Ministerul Finanțelor; - Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării; - Ministerul Mediului; - Ministerul Agriculturii și Industriei Alimentare; - Centrul de Armonizare a Legislației.
7.	Concluziile expertizelor Urmare avizării proiectul va fi expertizat conform prevederilor articolelor 36 și 37 din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative de către Ministerul Justiției și Centrul Național Anticorupție.
8.	Modul de încorporare a actului în cadrul normativ existent

Proiectul se încorporează în cadrul normativ existent prin modificarea hotărârea Guvernului nr. 76/2020, respectiv a anexei nr. 1 și a anexei nr. 2 la aceasta. Anexele nr. 3 și nr. 4 rămân neschimbate.

Proiectul nu impune abrogarea niciunui act normativ și nu necesită adoptarea unor acte normative noi pentru implementarea prevederilor sale.

9. Măsurile necesare pentru implementarea prevederilor proiectului actului normativ

Implementarea revine ANRM, în calitate de administrație a statului de pavilion și de autoritate competentă pentru punerea în aplicare a Codului ISM. Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale exercită controlul asupra executării hotărârii.

Măsurile necesare implementării sunt actualizarea procedurilor interne de audit al managementului siguranței și a formularelor de raportare, pentru a reflecta terminologia introdusă prin pct. 1.1.1 și pct. 1.1.3; ajustarea modelului de certificat emis în urma acordării unei derogări, potrivit pct. 1.2.3; și stabilirea modalității practice de verificare a certificatelor emise sub autoritatea statelor terțe pentru navele exploatare în servicii regulate, potrivit pct. 1.2.4.

ANRM dispune de competențele materiale, umane și financiare necesare, întrucât atribuțiile de certificare și verificare sunt deja exercitate, iar prevederile proiectului nu extind sfera instituțională a acestora. Nu sunt necesare alocări bugetare suplimentare.

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

Vladimir BOLEA

TABEL DE CONCORDANȚĂ

1	Regulamentul (CE) nr. 336/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 februarie 2006 privind aplicarea Codului Internațional de Management al Siguranței pe teritoriul Comunității și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 3051/95 al Consiliului (text cu relevanță pentru SEE), publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 64 din 4 martie 2006, astfel cum a fost modificat ultima oară prin Regulamentul (UE) 2019/1243 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 iunie 2019.
2	Proiect de hotărâre a Guvernului pentru modificarea anexelor nr.1 și nr.2 la Hotărârea Guvernului nr. 76/2020 cu privire la aprobarea Normelor metodologice privind punerea în aplicare a prevederilor Codului internațional de management pentru siguranța exploataării navelor și pentru prevenirea poluării (Codul ISM) (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2020, nr. 63-68, art. 161).
3	Gradul general de compatibilitate: Compatibil . Proiectul transpune articolul 2 punctul 6, articolul 3 alineatul (2), articolul 7 alineatul (4), articolul 8 alineatul (4) al doilea paragraf, precum și punctele 1.1.7-1.1.10 din partea A a anexei I la Regulamentul (CE) nr. 336/2006, completând transpunerea parțială realizată prin HG nr. 76/2020. Dispozițiile Regulamentului rămase netranspuse - articolul 7 alineatul (3), articolele 10, 11, 11a, 12, 13 și 14 - sunt calificate „prevederi UE neaplicabile” în sensul pct. 42 subpct. 4) din Regulamentul aprobat prin HG nr. 1171/2018, fiind dispoziții proprii mecanismului instituțional al Uniunii Europene ori dispoziții finale nesupuse procedurii de transpunere.
4	Autoritatea/persoana responsabilă: Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
5	Data întocmirii/actualizării: 08.07.2026

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Compatibilitate	9 Observații
Articolul 1. Obiectiv Obiectivul prezentului regulament îl constituie consolidarea managementului siguranței și exploatării navelor, precum și prevenirea poluării de către nave, menționate la articolul 3 alineatul (1), asigurându-se faptul că toate companiile care exploatează aceste nave respectă codul ISM prin: (a) înființarea, aplicarea și întreținerea corespunzătoare de către companii a sistemelor de management al siguranței de la bordul navei și de la țărm și (b) controlul acestora de către administrația statului de pavilion și administrația statului de port.	ANEXA nr. 2. la Hotărârea Guvernului nr. 76/2020 REGULAMENT de implementare a Codului internațional de management pentru siguranța exploatării navelor și pentru prevenirea poluării (Codul ISM) 1. Obiectivul prezentului Regulament îl constituie consolidarea managementului siguranței și exploatării navelor, precum și prevenirea poluării de către nave, asigurându-se faptul că toate companiile care exploatează aceste nave respectă Codul ISM prin: 1) înființarea, aplicarea și întreținerea corespunzătoare de către companii a sistemelor de management al siguranței de la bordul navei și de la țărm; și 2) controlul acestora de către administrația statului de pavilion și de către administrația statului de port.	Compatibil	

Articolul 2. Definiții În sensul prezentului regulament, se aplică următoarele definiții: 1. „codul ISM” înseamnă Codul internațional de management pentru siguranța exploataării navelor și pentru prevenirea poluării, adoptat de Organizația Internațională Maritimă prin Rezoluția A.741 (18) a adunării de la 4 noiembrie 1993, astfel cum a fost acesta modificat prin Rezoluția Comitetului pentru Siguranță Maritimă MSC.104(73) de la 5 decembrie 2000, prezentat în anexa I la prezentul regulament în versiune actualizată; 2. „organizație recunoscută” înseamnă un organism recunoscut în conformitate cu Directiva 94/57/CE; 3. „companie” înseamnă proprietarul navei sau oricare altă organizație sau persoană precum administratorul sau navlositorul navei, căreia proprietarul i-a încredințat responsabilitatea de exploatare a navei și care, asumându-și această responsabilitate, a consimțit să preia toate sarcinile și responsabilitățile impuse de codul ISM; 4. „navă de pasageri” înseamnă o navă, inclusiv o navă de mare viteză, care transportă mai mult de 12 pasageri, sau un submersibil pentru pasageri; 5. „pasager” înseamnă orice persoană în afară de: (a) comandantul, membrii echipajului sau alte persoane angajate sau care lucrează pe o navă, indiferent de atribuția acestora legată de activitatea navei și (b) copiii mai mici de un an;	ANEXA nr. 1. la Hotărârea Guvernului nr. 76/2020. CODUL internațional de management pentru siguranța exploataării navelor și pentru prevenirea poluării (Codul ISM) 1. În sensul Codului internațional de management pentru siguranța exploataării navelor și pentru prevenirea poluării (Codul ISM) se utilizează următoarele definiții: <i>Codul ISM</i> - Codul internațional de management pentru siguranța exploataării navelor și pentru prevenirea poluării, adoptat de către Organizația Maritimă Internațională prin Rezoluția Adunării A. 741 (18) de la 4 noiembrie 1993, astfel cum a fost acesta modificat prin Rezoluția Comitetului pentru Siguranță Maritimă MSC.104(73) de la 5 decembrie 2000; <i>companie</i> - proprietarul navei sau oricare altă organizație sau o persoană precum administratorul sau navlositorul navei, căreia proprietarul i-a încredințat responsabilitatea de exploatare a navei și care, asumându-și această responsabilitate, a consimțit să preia toate sarcinile și responsabilitățile impuse de Codul ISM; ANEXA nr. 2. la Hotărârea Guvernului nr. 76/2020 REGULAMENT de implementare a Codului internațional de management pentru siguranța exploataării navelor și pentru prevenirea poluării (Codul ISM)	Compatibil	A fost inclusă definiția pentru „navă de mare viteză”.
--	--	-------------------	---

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Compatibilitate	9 Observații
6. „navă de mare viteză” înseamnă o navă de mare viteză în sensul definiției din regula X-1/2 din Convenția SOLAS, în versiunea actualizată a acesteia. Pentru navele de mare viteză pentru pasageri, se aplică limitele indicate la articolul 2 litera (f) din Directiva 98/18/CE; 7. „navă de marfă” înseamnă o navă, inclusiv o navă de mare viteză, alta decât o navă pentru pasageri; 8. „cursă internațională” înseamnă o cursă efectuată pe mare dintr-un port al unui stat membru sau a altui stat către un port din afara aceluia stat sau invers; 9. „cursă internă” înseamnă un voiaj efectuat în zone maritime dintr-un port al unui stat membru către același port sau către un alt port de pe teritoriul statului membru respectiv; 10. „serviciu regulat de transport” înseamnă o serie de curse organizate pentru a asigura traficul dintre aceleași două sau mai multe puncte, fie: (a) conform unui orar publicat, fie (b) cu o regularitate și frecvență de așa natură încât reprezintă o serie sistematică recunoscută; 11. „feribot de pasageri de tip ro-ro” înseamnă o navă maritimă de pasageri în sensul definiției de la capitolul II-1 din Convenția SOLAS în versiunea actualizată a acesteia;	2. În sensul prezentului Regulament se aplică următoarele definiții: <i>organizație recunoscută</i> - organizație recunoscută de Republica Moldova în conformitate cu legislația, care corespunde normelor și standardelor comune pentru organizațiile cu rol de inspecție și control al navelor de circulație maritimă și mixtă, precum și pentru activitățile în domeniu ale administrațiilor maritime; <i>navă de pasageri</i> - navă, inclusiv o navă de mare viteză, care transportă mai mult de 12 pasageri, sau un submersibil pentru pasageri; <i>pasager</i> - toate persoanele în afară de: a) comandant, membrii echipajului sau alte persoane angajate sau care lucrează pe o navă, indiferent de atribuția acestora legată de activitatea navei; și b) copiii mai mici de un an; <i>navă de mare viteză</i> - navă de mare viteză în sensul definiției din regula X-1/2 din Convenția internațională privind ocrotirea vieții umane pe mare, adoptată la Londra la 1 noiembrie 1974, în versiunea actualizată a acesteia; pentru navele de mare viteză de pasageri se aplică limitele stabilite la articolul 4 din Legea nr. 136/2025 privind normele și standardele de siguranță pentru navele de pasageri;		

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Compatibilitate	9 Observații
12. „submersibil pentru pasageri” înseamnă o navă mobilă de pasageri care funcționează în special sub apă și care necesită asistență de la suprafață, de exemplu de la o navă de suprafață sau de la instalații de la țărm, pentru monitorizare și pentru una sau mai multe dintre următoarele: (a) realimentare cu energie; (b) realimentare cu aer de înaltă presiune; (c) realimentare cu echipamente de supraviețuire. 13. „utilaj mobil de foraj în larg” înseamnă o navă capabilă să efectueze operații de foraj pentru explorarea sau exploatarea resurselor din subsolul marin, cum ar fi hidrocarburile lichide sau gazoase, sulful sau sarea; 14. „tonaj brut” înseamnă tonajul brut al unei nave, calculat în conformitate cu Convenția internațională privind măsurarea tonajului navelor din 1969 sau, în cazul navelor care efectuează numai curse interne și care nu se măsoară în conformitate cu această convenție, tonajul brut al navei, calculat în conformitate cu normele interne de măsurare a tonajului.	<i>navă de marfă</i> - navă, inclusiv o navă de mare viteză, alta decât o navă pentru pasageri; <i>cursă internațională</i> - cursă efectuată pe mare dintr-un port al unui stat în portul altui stat; <i>cursă internă</i> - voiaj efectuat în zone maritime dintr-un port al unui stat către același port sau către un alt port de pe teritoriul statului respectiv; <i>serviciu regulat de transport</i> - o serie de curse organizate pentru a asigura traficul dintre aceleași două sau mai multe puncte, fie: a) conform unui orar publicat; fie b) cu o regularitate și o frecvență de așa natură încât reprezintă o serie sistematică recognoscibilă; <i>feribot de pasageri de tip ro-ro</i> - navă maritimă de pasageri în sensul definiției de la capitolul II-1 din Convenția internațională privind ocrotirea vieții umane pe mare, în versiunea actualizată a acesteia; <i>submersibil pentru pasageri</i> - navă mobilă de pasageri care funcționează în special sub apă și care necesită asistență de la suprafață, de exemplu de la o navă de suprafață sau de la instalații de la țărm, pentru monitorizare și pentru una sau mai multe dintre următoarele activități: a) realimentare cu energie;		

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Compatibilitate	9 Observații
	b) realimentare cu aer de înaltă presiune; c) realimentare cu echipamente de supraviețuire; <i>utilaj mobil de foraj în larg</i> - navă capabilă să efectueze operații de foraj pentru explorarea sau exploatarea resurselor din subsolul marin, cum ar fi hidrocarburile lichide sau gazoase, sulful sau sarea; <i>tonaj brut</i> - tonajul brut al unei nave, calculat în conformitate cu Convenția internațională privind măsurarea tonajului navelor din 1969 sau, în cazul navelor care efectuează numai curse interne și care nu se măsoară în conformitate cu această Convenție, tonajul brut al navei, calculat în conformitate cu normele interne de măsurare a tonajului.		

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Compatibilitate	9 Observații
Articolul 3. Domeniu de aplicare (1) Prezentul regulament se aplică următoarelor tipuri de nave și companiilor care le exploatează: (a) nave de marfă și nave de pasageri care navighează sub pavilionul unui stat membru, care efectuează curse internaționale; (b) nave de marfă și nave de pasageri care efectuează numai curse interne, indiferent de pavilion; (c) nave de marfă și nave de pasageri exploatare spre și dinspre porturi ale statelor membre, în cadrul unui serviciu de transport regulat, indiferent de pavilion; (d) unități mobile de foraj în larg exploatare sub autoritatea unui stat membru.	ANEXA nr. 2. la Hotărârea Guvernului nr. 76/2020 REGULAMENT de implementare a Codului internațional de management pentru siguranța exploatareii navelor și pentru prevenirea poluării (Codul ISM) 3. Prezentul Regulament se aplică următoarelor tipuri de nave și companiilor care le exploatează: 1) navelor de marfă și navelor de pasageri care navighează sub pavilionul Republicii Moldova, care efectuează curse internaționale; 2) navelor de marfă și navelor de pasageri care efectuează numai curse interne pe teritoriul Republicii Moldova, indiferent de pavilion; 3) navelor de marfă și navelor de pasageri exploatare spre și dinspre porturile Republicii Moldova, în cadrul unui serviciu de transport regulat, indiferent de pavilion; 4) unităților mobile de foraj în larg exploatare sub pavilionul Republicii Moldova.	Compatibil	
(2) Prezentul regulament nu se aplică următoarelor tipuri de nave și nici companiilor care le exploatează: (a) nave de război sau nave destinate transportului de trupe deținute sau exploatare de un stat membru	3¹. Prezentul Regulament nu se aplică următoarelor tipuri de nave și nici companiilor care le exploatează: 1) navelor de război sau navelor destinate transportului de trupe deținute sau exploatare de	Compatibil	Punct nou, introdus prin pct. 1.2.2 din PHG. Excluderile din domeniul de aplicare lipseau integral din HG nr. 76/2020.

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Compatibilitate	9 Observații
și utilizate numai în serviciile guvernamentale cu caracter necomercial; (b) nave care nu sunt propulsate prin mijloace mecanice, nave de lemn de construcție primitivă, ambarcațiuni de agrement, cu excepția cazului în care acestea sunt sau urmează să fie dotate cu echipaj și transportă mai mult de 12 persoane în scopuri comerciale; (c) nave de pescuit; (d) nave de marfă și unități mobile de foraj în larg cu un tonaj brut mai mic de 500; (e) nave de pasageri, altele decât feriboturile de pasageri de tip ro-ro, în zonele maritime din clasele C și D în sensul definiției de la articolul 4 din Directiva 98/18/CE.	Republica Moldova și utilizate numai în serviciile guvernamentale cu caracter necomercial; 2) navelor care nu sunt propulsate prin mijloace mecanice, navelor de lemn de construcție primitivă, ambarcațiunilor de agrement, cu excepția cazului în care acestea sunt sau urmează să fie dotate cu echipaj și transportă mai mult de 12 persoane în scopuri comerciale; 3) navelor de pescuit; 4) navelor de marfă și unităților mobile de foraj în larg cu un tonaj brut mai mic de 500; 5) navelor de pasageri, altele decât feriboturile de pasageri de tip ro-ro, aflate în zonele maritime din clasele C și D, în sensul articolului 4 din Legea nr. 136/2025 privind normele și standardele de siguranță pentru navele de pasageri.		

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Compatibilitate	9 Observații
--------------------------	--------------------------------------	----------------------	--------------

Articolul 4. Conformitatea Statele membre se asigură că toate companiile care exploatează nave aflate sub incidența prezentului regulament respectă dispozițiile prezentului regulament.	4. Agenția Navală a Republicii Moldova asigură respectarea Codului ISM și a prezentului Regulament de către toate companiile care exploatează nave sub pavilionul moldovenesc, asupra cărora prevederile Codului ISM se aplică.	Parțial compatibil	
Articolul 5. Cerințe privind managementul securității Navele menționate la articolul 3 alineatul (1) și companiile care le exploatează respectă cerințele prevăzute de codul ISM partea A.	ANEXA nr. 1. la Hotărârea Guvernului nr. 76/2020. CODUL internațional de management pentru siguranța exploatării navelor și pentru prevenirea poluării (Codul ISM) 3. Cerințele Codului ISM se aplică navelor și companiilor care intră în domeniul de aplicare prevăzut în anexa nr. 2.	Compatibil	Redacția pct. 3 a fost modificată conform 1.1.2. al PHG.

Articolul 6. Certificare și verificare În scopul certificării și verificării, statele membre respectă dispozițiile prevăzute de codul ISM partea B.	16. Certificarea și verificarea periodică urmează a fi realizate cu respectarea următoarelor proceduri: 1) nava trebuie să fie exploatată de către o companie care deține un document de conformitate sau un document provizoriu de conformitate, emis în conformitate cu punctul 17 subpunctul 1), aplicabil navei respective; 2) documentul de conformitate trebuie emis de către administrație, de către o organizație recunoscută de administrație sau, la cererea administrației, de către un alt guvern semnatar al Convenției, pentru orice companie care respectă cerințele Codului ISM, pe o perioadă specificată de către administrație, care nu poate depăși cinci ani. Acest document trebuie acceptat ca dovadă a capacității companiei de a respecta cerințele Codului ISM; 3) documentul de conformitate este valabil numai pentru tipurile de navă indicate explicit în document. Această indicație trebuie să se bazeze pe tipurile de nave asupra cărora s-a efectuat verificarea inițială. Se pot adăuga alte tipuri de nave numai după verificarea capacității companiei de a respecta cerințele Codului ISM, aplicabile respectivelor tipuri de nave. În acest context, tipurile de nave sunt cele menționate în regula IX/1 din Convenție; 4) documentele de conformitate sunt valabile numai sub rezerva unei verificări anuale de către administrație, de către o organizație recunoscută de administrație sau, la cererea administrației, de către un alt guvern semnatar al Convenției, în	Compatibil	Au fost ajustate aliniatele 5 și 10, conform cerințelor actului UE (Excluderile din domeniul de aplicare lipseau integral din HG nr. 76/2020).
---	--	-------------------	---

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Compatibilitate	9 Observații
	termen de trei luni înainte sau de la data aniversară; 5) documentul de conformitate trebuie retras de către administrație sau, la cererea acesteia, de către guvernul semnatar care l-a emis, în cazul în care nu se solicită verificarea anuală prevăzută la subpunctul 4) sau în cazul în care există dovezi cu privire la existența unor abateri majore de la Codul ISM; 6) toate certificatele de management al siguranței și/sau certificatele provizorii de management al siguranței aferente trebuie, de asemenea, retrase în cazul în care se retrage documentul de conformitate; 7) o copie a documentului de conformitate trebuie să se afle la bordul navei, pentru a putea fi prezentată de comandant, la cerere, în vederea verificării de către administrație sau de către o organizație recunoscută de aceasta sau în vederea controlului prevăzut în regula IX/6.2 din Convenție. Nu este necesară legalizarea sau certificarea copiei documentului; 8) certificatul de management al siguranței trebuie emis pentru o navă de către administrație, de către o organizație recunoscută de administrație sau, la cererea administrației, de către un alt guvern semnatar al Convenției, pe o perioadă de cel mult cinci ani. Înainte de emiterea		

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Compatibilitate	9 Observații
	certificatului de management al siguranței, emitentul trebuie să verifice dacă atât compania, cât și conducerea navei își desfășoară activitatea în conformitate cu sistemul de management al siguranței aprobat. Acest document trebuie acceptat ca dovadă a faptului că nava respectă cerințele Codului ISM; 9) validitatea certificatului de management al siguranței trebuie să se supună cel puțin unei verificări intermediare de către administrație, de către o organizație recunoscută de administrație sau, la cererea administrației, de către un alt guvern semnatar al Convenției. În cazul în care se efectuează o singură verificare intermediară, iar perioada de valabilitate este de cinci ani, verificarea trebuie să aibă loc între a doua și a treia dată aniversară a certificatului de management al siguranței; 10) în afară de cerințele prevăzute la subpunctul 6), certificatul de management al siguranței trebuie să fie retras de către administrație sau, la cererea acesteia, de către guvernul semnatar care l-a emis, în cazul în care nu se solicită verificarea intermediară prevăzută la subpunctul 9) sau în cazul în care există dovezi cu privire la existența unor abateri majore de la Codul ISM; 11) sub rezerva cerințelor de la subpunctele 2) și 8), în cazul în care verificarea în vederea reînnoirii se finalizează în termen de trei luni		

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Compatibilitate	9 Observații
	înaintea datei de expirare a documentului de conformitate sau a certificatului de management al siguranței existent, noul document de conformitate sau noul certificat de management al siguranței este valabil de la data finalizării verificării în vederea reînnoirii, pe o perioadă care nu poate depăși cinci ani de la data expirării documentului de conformitate sau a certificatului de management al siguranței existent; 12) în cazul în care verificarea în vederea reînnoirii se finalizează cu mai mult de trei luni înaintea datei de expirare a documentului de conformitate sau a certificatului de management al siguranței existent, noul document de conformitate sau noul certificat de management al siguranței este valabil de la data finalizării verificării în vederea reînnoirii, pentru o perioadă care nu poate depăși cinci ani de la data finalizării verificării în vederea reînnoirii. 17. Emiterea certificatelor provizorii are loc în următoarele cazuri: 1) pentru a facilita aplicarea inițială a Codului ISM se emite un document provizoriu de conformitate dacă: a) compania este nou înființată; sau b) la un document de conformitate existent urmează să se adauge noi tipuri de nave în urma verificării existenței în companie a unui sistem de		

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Compatibilitate	9 Observații
	management al siguranței care îndeplinește cerințele prevăzute în Codul ISM, cu condiția demonstrării de către companie că aceasta dispune de planuri de aplicare a unui sistem de management al siguranței care îndeplinește integral cerințele Codului ISM, înainte de expirarea valabilității documentului provizoriu de conformitate. Acest document provizoriu de conformitate trebuie emis pe o perioadă de cel mult 12 luni de către administrație sau de către o organizație recunoscută de către administrație sau, la cererea administrației, de către un alt guvern semnatar al Convenției. O copie a documentului provizoriu de conformitate trebuie să se afle la bordul navei, pentru a putea fi prezentată de comandant, la cerere, în vederea verificării de către administrație sau de către o organizație recunoscută de aceasta sau în vederea controlului prevăzut în regula IX/6.2 din Convenție. Nu este necesară legalizarea sau certificarea copiei documentului; 2) un certificat provizoriu de management al siguranței se poate emite: a) pentru navele noi, la livrare; b) în momentul în care o companie își asumă responsabilitatea de a exploata o navă nouă pentru acea companie; sau		

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Compatibilitate	9 Observații
	c) în momentul în care o navă își schimbă pavilionul; 3) certificatul provizoriu de management al siguranței trebuie emis pentru o perioadă de cel mult șase luni de către administrație, de către o organizație recunoscută de către administrație sau, la cererea administrației, de către un alt guvern semnatar al Convenției; 4) în cazuri speciale, administrația sau, la cererea administrației, un alt guvern semnatar al Convenției poate prelungi perioada de valabilitate a certificatului provizoriu de management al siguranței cu o perioadă de încă cel mult șase luni de la data expirării; 5) un certificat provizoriu de management al siguranței se poate emite după ce se verifică dacă: a) documentul de conformitate sau documentul provizoriu de conformitate corespunde navei în cauză; b) sistemul de management al siguranței aplicat de către companie pentru nava în cauză include elementele esențiale ale Codului ISM și a fost evaluat pe parcursul auditului întreprins pentru emiterea documentului de conformitate sau demonstrat pentru emiterea documentului provizoriu de conformitate;		

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Compatibilitate	9 Observații
	c) compania a planificat să realizeze auditul vasului în termen de trei luni; d) comandantul și ofițerii sunt familiarizați cu sistemul de management al siguranței și cu dispozițiile prevăzute pentru aplicarea acestuia; e) înainte de ieșirea în larg, se prevăd instrucțiunile care au fost identificate ca fiind esențiale; și f) informațiile relevante privind sistemul de management al siguranței au fost transmise într-o limbă de lucru sau în limbile înțelese de personalul navei. 18. Verificările impuse prin dispozițiile Codului ISM trebuie întreprinse în conformitate cu procedurile acceptabile pentru administrație, luând în considerare orientările elaborate de către societatea internațională de clasificare a navei cu care aceasta activează. 19. Următoarele cerințe urmează a fi îndeplinite la întocmirea certificatelor de management al siguranței: 1) documentul de conformitate, certificatul de management al siguranței, documentul provizoriu de conformitate și certificatul provizoriu de management al siguranței trebuie întocmite sub o formă conformă cu modelele prevăzute în anexa nr. 4. În cazul în care limba utilizată nu este nici		

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Compatibilitate	9 Observații
	engleza, nici franceza, textul trebuie să includă o traducere în una dintre aceste limbi; 2) în afară de cerințele de la punctul 16 subpunctul 3), la tipurile de nave indicate în documentul de conformitate și în documentul provizoriu de conformitate se pot aduce adnotări care să reflecte eventualele limitări cu privire la exploatarea navelor descrise în sistemul de management al siguranței. ANEXA nr. 3. la Hotărârea Guvernului nr. 76/2020 MECANISM de aplicare a Codului internațional de management pentru siguranța exploatării navelor și pentru prevenirea poluării (Codul ISM) 1. Verificarea și certificarea se efectuează cu respectarea următoarelor condiții: 1) Agenția Navală a Republicii Moldova respectă cerințele și standardele prevăzute de Codul ISM, la îndeplinirea sarcinilor de verificare și certificare; 2) Agenția Navală a Republicii Moldova ia în considerare în mod corespunzător Orientările revizuite privind aplicarea Codului ISM de către administrații, adoptate de către Organizația Maritimă Internațională prin Rezoluția A.913(22) din 29 noiembrie 2001, în măsura în care acestea nu fac obiectul părții B;		

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Compatibilitate	9 Observații
--------------------------	--------------------------------------	----------------------	--------------

	3) procesul de certificare în vederea emiterii documentului de conformitate pentru o companie și a certificatului de management al siguranței pentru fiecare navă se efectuează în conformitate cu etapele de mai jos: a) verificarea inițială; b) verificarea anuală sau intermediară; c) verificarea în vederea reînnoirii; d) verificarea suplimentară; 4) verificările prenotate la subpunctul 3) se efectuează la cererea companiei, adresată Agenției Navale a Republicii Moldova sau organizației recunoscute care acționează în numele acesteia; 5) verificările includ un audit al managementului siguranței; 6) pentru efectuarea auditului, se desemnează un responsabil al auditului și, după caz, o echipă de audit; 7) responsabilul desemnat al auditului ia legătura cu compania și stabilește un plan de auditare; 8) un raport de audit se redactează sub îndrumarea responsabilului auditului, care asigură acuratețea și deplinătatea acestuia; 9) raportul de audit include planul de audit, identificarea membrilor echipei de audit, datele și		
--	--	--	--

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Compatibilitate	9 Observații
--------------------------	--------------------------------------	----------------------	--------------

	elemente de identificare ale companiei, constatările formulate în urma auditului, susținute de documente și/sau informații confirmative cu privire la eficiența sistemului de management al siguranței în ceea ce privește îndeplinirea obiectivelor stabilite.		
Articolul 7. Derogare (1) În cazul în care un stat membru consideră că în practică este dificil ca dispozițiile de la alineatele (6), (7), (9), (11) și (12) din partea A din codul ISM să fie respectate de către companii pentru anumite nave sau categorii de nave care efectuează numai curse interne pe teritoriul statului membru respectiv, acesta poate deroga, total sau parțial, de la aceste dispoziții prin impunerea unor măsuri care să asigure atingerea obiectivelor codului în egală măsură.	ANEXA nr. 2. la Hotărârea Guvernului nr. 76/2020 REGULAMENT de implementare a Codului internațional de management pentru siguranța exploataării navelor și pentru prevenirea poluării (Codul ISM) 5. Următoarele condiții urmează a fi îndeplinite pentru acordarea unei derogări: 1) în cazul în care Agenția Navală a Republicii Moldova consideră că în practică este dificil ca unele dispoziții obligatorii ale Codului ISM să fie respectate de către companii pentru anumite nave sau categorii de nave care efectuează numai curse interne pe teritoriul Republicii Moldova, aceasta poate deroga, total sau parțial, de la aceste dispoziții prin impunerea unor măsuri care să asigure atingerea obiectivelor Codului ISM în egală măsură;	Parțial compatibil	
(2) În cazul în care un stat membru consideră că, în practică, pentru navele și companiile pentru care s-a adoptat o derogare în temeiul alineatului (1) este	2) Agenția Navală a Republicii Moldova poate stabili proceduri alternative de certificare și	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Compatibilitate	9 Observații
difícil să se aplice cerințele stabilite la articolul 6, acesta poate stabili proceduri alternative de certificare și verificare.	verificare pentru navele și companiile pentru care s-a adoptat o derogare în temeiul subpunctului 1);		
(3) În cazurile prevăzute la alineatul (1) și, după caz, la alineatul (2), se aplică procedura următoare: (a) statul membru în cauză informează Comisia cu privire la derogare și la măsurile pe care intenționează să le adopte; (b) în cazul în care, în termen de șase luni de la această notificare se stabilește, în conformitate cu procedura menționată la articolul 12 alineatul (2), că derogarea propusă este nejustificată sau că măsurile propuse sunt insuficiente, statului membru i se solicită să modifice sau să renunțe la adoptarea dispozițiilor propuse; (c) statul membru publică toate măsurile adoptate, făcând trimitere directă la alineatul (1) și, după caz, la alineatul (2).	-	Prevederi UE neaplicabile	
(4) În urma acordării unei derogări în temeiul alineatului (1) și, după caz, al alineatului (2), statul membru în cauză emite un certificat în conformitate cu anexa II partea B punctul 5 al doilea paragraf, indicând limitele operaționale aplicabile.	3) în urma acordării unei derogări în temeiul subpunctului 1) și, după caz, al subpunctului 2), Agenția Navală a Republicii Moldova emite un certificat în conformitate cu modelul celor din anexa nr. 4, distinct de certificatul standard, care indică în mod expres că s-a acordat o derogare în temeiul subpunctului 1) și, după caz, al subpunctului 2), precum și limitele operaționale aplicabile.	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Compatibilitate	9 Observații
Articolul 8. Valabilitatea, acceptarea și recunoașterea certificatelor (1) Documentul de conformitate rămâne valabil pe o perioadă de cel mult cinci ani de la data emiterii. Certificatul de management al siguranței rămâne valabil pe o perioadă de cel mult cinci ani de la data emiterii.	6. Următoarele cerințe privind valabilitatea, acceptarea și recunoașterea certificatelor urmează a fi îndeplinite: 1) documentul de conformitate și certificatul de management al siguranței rămân valabile pe o perioadă de cel mult cinci ani de la data emiterii;	Compatibil	
(2) În cazul reînnoirii documentului de conformitate sau a certificatului de management al siguranței, se aplică dispozițiile în acest sens prevăzute de codul ISM partea B.	2) în cazul reînnoirii documentului de conformitate sau a certificatului de management al siguranței, se aplică dispozițiile prevăzute de punctul 16 din Codul ISM;	Compatibil	
(3) Statele membre acceptă documentele de conformitate, documentele provizorii de conformitate, certificatele de management al siguranței și certificatele provizorii de management al siguranței emise de administrația oricărui alt stat membru sau în numele acestei administrații de către o organizație recunoscută.	3) Agenția Navală a Republicii Moldova acceptă documentele de conformitate, documentele provizorii de conformitate, certificatele de management al siguranței și certificatele provizorii de management al siguranței emise de către administrația oricărui alt stat sau în numele acestei administrații de către o organizație recunoscută de acel stat.	Compatibil	
(4) Statele membre acceptă documentele de conformitate, documentele provizorii de conformitate, certificatele de management al siguranței și certificatele provizorii de management al siguranței emise de sau în numele administrațiilor țărilor terțe.			
Cu toate acestea, pentru navele exploatate pentru servicii de transport regulate, conformitatea cu codul	4) pentru navele exploatate în cadrul unui serviciu de transport regulat, conformitatea cu	Compatibil	Articolul 8 alineatul (4), al doilea paragraf

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Compatibilitate	9 Observații
ISM prin documente de conformitate, documente provizorii de conformitate, certificate de management al siguranței și certificate provizorii de management al siguranței emise în numele administrațiilor țărilor terțe se verifică, prin orice mijloace corespunzătoare, de către sau în numele statului membru în cauză, exceptând cazurile în care acestea au fost emise de către administrația unui stat membru sau de către o organizație recunoscută.	Codul ISM atestată prin documentele de conformitate, documentele provizorii de conformitate, certificatele de management al siguranței și certificatele provizorii de management al siguranței emise în numele administrațiilor statelor terțe se verifică, prin orice mijloace corespunzătoare, de către Agenția Navală a Republicii Moldova sau în numele acesteia, cu excepția cazurilor în care acestea au fost emise de către o organizație recunoscută.		(nepreluat inițial prin HG nr. 76/2020).
Articolul 9. Sancțiuni Statele membre stabilesc normele privind sancțiunile aplicabile pentru nerespectarea prezentului regulament și iau toate măsurile necesare pentru a asigura aplicarea acestora. Sancțiunile prevăzute trebuie să fie eficiente, proporționale și disuasive.	7. Nerespectarea prezentului Regulament și a prevederilor Codului ISM se sancționează în conformitate cu prevederile legislației naționale.	Compatibil	
Articolul 10. Raportare (1) Statele membre prezintă Comisiei un raport biennial privind aplicarea prezentului regulament.	-	Prevederi UE neaplicabile	
(2) Comisia stabilește, în conformitate cu procedura menționată la articolul 12 alineatul (2), un formular tip armonizat pentru aceste rapoarte.	-	Prevederi UE neaplicabile	
(3) Comisia, asistată de Agenția Europeană pentru Siguranță Maritimă, pregătește, în termen de șase luni de la primirea rapoartelor din partea statelor	-	Prevederi UE neaplicabile	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Compatibilitate	9 Observații
membre, un raport consolidat privind aplicarea prezentului regulament, care conține, dacă este cazul, măsuri propuse în vederea adoptării. Acest raport este adresat Parlamentului European și Consiliului.			
Articolul 11. Modificări (1) Modificările codului ISM pot fi excluse din domeniul de aplicare al prezentului regulament în temeiul articolului 5 al Regulamentului (CE) nr. 2099/2002 al Parlamentului European și al Consiliului din 5 noiembrie 2002 de instituire a unui Comitet pentru siguranța maritimă și prevenirea poluării de către nave (COSS).	-	Prevederi UE neaplicabile	
▼ M3 (2) În limitele domeniului de aplicare al prezentului regulament, astfel cum este definit la articolul 3, Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 11a în ceea ce privește modificarea anexei II pentru a ține seama de evoluțiile de la nivel internațional, în special de evoluțiile din cadrul OMI, sau pentru a îmbunătăți eficacitatea regulamentului respectiv în lumina experienței acumulate cu ocazia punerii sale în aplicare.	-	Prevederi UE neaplicabile	
▼ M3	-	Prevederi UE neaplicabile	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Compatibilitate	9 Observații
Articolul 11a. Exercițarea delegării de competențe (1) Competența de a adopta acte delegate se conferă Comisiei în condițiile prevăzute la prezentul articol. (2) Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 11 alineatul (2) se conferă Comisiei pentru o perioadă de cinci ani de la 26 iulie 2019. Comisia elaborează un raport privind delegarea de competențe cu cel puțin nouă luni înainte de încheierea perioadei de cinci ani. Delegarea de competențe se prelungește tacit cu perioade de timp identice, cu excepția cazului în care Parlamentul European sau Consiliul se opune prelungirii respective cu cel puțin trei luni înainte de încheierea fiecărei perioade.			
(3) Delegarea de competențe menționată la articolul 11 alineatul (2) poate fi revocată oricând de Parlamentul European sau de Consiliu. O decizie de revocare pune capăt delegării de competențe specificate în decizia respectivă. Decizia produce efecte din ziua care urmează datei publicării acesteia în <i>Jurnalul Oficial al Uniunii Europene</i> sau de la o dată ulterioară menționată în decizie. Decizia nu aduce atingere actelor delegate care sunt deja în vigoare.	-	Prevederi UE neaplicabile	
(4) Înainte de adoptarea unui act delegat, Comisia consultă experții desemnați de fiecare stat membru în conformitate cu principiile prevăzute în Acordul	-	Prevederi UE neaplicabile	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Compatibilitate	9 Observații
interinstituțional din 13 aprilie 2016 privind o mai bună legiferare.			
(5) De îndată ce adoptă un act delegat, Comisia îl notifică simultan Parlamentului European și Consiliului.	-	Prevederi UE neaplicabile	
(6) Un act delegat adoptat în temeiul articolului 11 alineatul (2) intră în vigoare numai în cazul în care nici Parlamentul European și nici Consiliul nu au formulat obiecții în termen de două luni de la notificarea acestuia către Parlamentul European și Consiliu sau în cazul în care, înaintea expirării termenului respectiv, Parlamentul European și Consiliul au informat Comisia că nu vor formula obiecții. Perioada respectivă se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.	-	Prevederi UE neaplicabile	
▼ M2 Articolul 12. Procedura comitetului (1) Comisia este asistată de Comitetul pentru siguranța maritimă și prevenirea poluării de către nave (COSS), instituit prin articolul 3 din Regulamentul (CE) nr. 2099/2002 al Parlamentului European și al Consiliului.	-	Prevederi UE neaplicabile	
(2) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolele 5 și 7 din Decizia 1999/468/CE,	-	Prevederi UE neaplicabile	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Compatibilitate	9 Observații
--------------------------	--------------------------------------	----------------------	--------------

având în vedere dispozițiile articolului 8 din respectiva decizie. Termenul prevăzut la articolul 5 alineatul (6) din Decizia 1999/468/CE se stabilește la două luni.			
▼ M3 ▼ B Articolul 13. Abrogare (1) Regulamentul (CE) nr. 3051/95 se abrogă de la 24 martie 2006. (2) Documentele provizorii de conformitate, certificatele provizorii de management al siguranței, documentele de conformitate și certificatele de management al siguranței emise înainte de 24 martie 2006 rămân valabile până la data de expirare a acestora sau până la următoarea vizare.	-	Prevederi UE neaplicabile	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Compatibilitate	9 Observații
Articolul 14. Intrarea în vigoare Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în <i>Jurnalul Oficial al Uniunii Europene</i>. În ceea ce privește navele de marfă și navele de pasageri, care nu au încă obligația de a respecta codul ISM, prezentul regulament se aplică de la 24 martie 2008. Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.	-	Prevederi UE neaplicabile	
ANEXA I. Codul internațional de management pentru exploatarea în siguranță a navelor și pentru prevenirea poluării [Codul internațional de management al siguranței (ISM)]	ANEXA nr. 1. la Hotărârea Guvernului nr. 76/2020. CODUL internațional de management pentru siguranța exploatării navelor și pentru prevenirea poluării (Codul ISM)		
PARTEA A. PUNEREA ÎN APLICARE			
1. Generalități 1.1. Definiții Următoarele definiții se aplică părților A și B ale prezentului cod. 1.1.1. „Codul internațional de management al siguranței (ISM)” înseamnă Codul internațional de management pentru exploatarea în siguranță a	1. În sensul Codului internațional de management pentru siguranța exploatării navelor și pentru prevenirea poluării (Codul ISM) se utilizează următoarele definiții: <i>Codul ISM</i> - Codul internațional de management pentru siguranța exploatării navelor și pentru prevenirea poluării, adoptat de către Organizația Maritimă Internațională prin Rezoluția Adunării	Compatibil	Definițiile nepreluate anterior, au fost incluse prin prezentul PHG.

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Compatibilitate	9 Observații
navelor și pentru prevenirea poluării, adoptat de Adunare, cu modificările pe care i le poate aduce OMI. 1.1.2. „Companie” înseamnă proprietarul navei sau oricare altă organizație sau persoană precum administratorul sau navlositorul navei, căreia proprietarul i-a încredințat responsabilitatea de exploatare a navei și care, asumându-și această responsabilitate, a consimțit să preia toate sarcinile și responsabilitățile impuse de cod. 1.1.3. „Administrație” înseamnă guvernul statului sub al cărui pavilion se află nava. 1.1.4. „Sistem de management al siguranței” înseamnă un sistem structurat și documentat care permite personalului companiilor să aplice eficient politica acestora privind siguranța și protecția mediului. 1.1.5. „Document de conformitate” înseamnă un document emis pentru o companie care respectă cerințele prezentului cod. 1.1.6. „Certificat de management al siguranței” înseamnă un document emis pentru o navă și care semnifică faptul că atât conducerea companiei, cât și cea a navei își desfășoară activitatea în conformitate cu sistemul de management al siguranței aprobat. 1.1.7. „Dovezi obiective” înseamnă orice informații, documente sau expuneri ale faptelor, calitative sau	A. 741 (18) de la 4 noiembrie 1993, astfel cum a fost acesta modificat prin Rezoluția Comitetului pentru Siguranță Maritimă MSC.104(73) de la 5 decembrie 2000; <i>companie</i> - proprietarul navei sau oricare altă organizație sau o persoană precum administratorul sau navlositorul navei, căreia proprietarul i-a încredințat responsabilitatea de exploatare a navei și care, asumându-și această responsabilitate, a consimțit să preia toate sarcinile și responsabilitățile impuse de Codul ISM; <i>administrație</i> - guvernul statului sub al cărui pavilion se află nava; <i>sistem de management al siguranței</i> - sistem structurat și documentat care permite personalului companiilor să aplice eficient politica acestora privind siguranța și protecția mediului; <i>document de conformitate</i> - document emis pentru o companie care respectă cerințele Codului ISM; <i>certificat de management al siguranței</i> - document emis pentru o navă și care semnifică faptul că atât conducerea companiei, cât și cea a navei își desfășoară activitatea în conformitate cu sistemul de management al siguranței aprobat; <i>dovezi obiective</i> - orice informații, documente sau expuneri ale faptelor, calitative sau cantitative, legate de siguranță sau de existența și aplicarea		

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Compatibilitate	9 Observații
cantitative, legate de siguranță sau de existența și aplicarea unui element al sistemului de management al siguranței, care se bazează pe constatări, măsurări sau încercări și care pot fi verificate. 1.1.8. „Constatare” înseamnă o expunere a faptelor în timpul auditului managementului siguranței și susținută de dovezi obiective. 1.1.9. „Neconformitate” înseamnă o situație constatată în care dovezi obiective indică nerespectarea unei anumite cerințe. 1.1.10. „Neconformitate majoră” înseamnă o abatere identificabilă care constituie o amenințare serioasă pentru siguranța personalului sau a navei sau un risc important pentru mediu și care impune acțiuni corective imediate; aceasta include lipsa unei aplicări eficiente și sistematice a unei cerințe a prezentului cod. 1.1.11. „Dată aniversară” înseamnă ziua și luna fiecărui an corespunzătoare datei de expirare a documentului sau certificatului în cauză. 1.1.12. „Convenția” înseamnă Convenția internațională din 1974 pentru ocrotirea vieții omenești pe mare, astfel cum a fost modificată. 1.2. Obiective 1.2.1. Obiectivul codului este acela de a garanta siguranța pe mare, de a preveni vătămarea persoanelor sau pierderea de vieți omenești și de a	unui element al sistemului de management al siguranței, care se bazează pe constatări, măsurări sau încercări și care pot fi verificate; <i>constatare</i> - o expunere a faptelor în timpul auditului managementului siguranței, susținută de dovezi obiective; <i>neconformitate</i> - o situație constatată în care dovezi obiective indică nerespectarea unei anumite cerințe; <i>neconformitate majoră</i> - o abatere identificabilă care constituie o amenințare serioasă pentru siguranța personalului sau a navei ori un risc important pentru mediu și care impune acțiuni corective imediate, inclusiv lipsa unei aplicări eficiente și sistematice a unei cerințe a Codului ISM; <i>dată aniversară</i> - ziua și luna fiecărui an corespunzătoare datei de expirare a documentului sau a certificatului în cauză; <i>Convenție</i> - Convenția internațională privind ocrotirea vieții umane pe mare, adoptată la Londra la 1 noiembrie 1974, astfel cum a fost modificată. 2. Codul ISM are următoarele obiective: 1) garantarea siguranței pe mare, prevenirea vătămării persoanelor sau pierderea de vieți omenești, precum și evitarea producerii de daune		

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Compatibilitate	9 Observații
evita producerea de daune mediului, în special mediului marin, cât și producerea de pagube materiale. 1.2.2. Obiectivele unei companii privind managementul siguranței ar trebui, <i>inter alia</i>: 1.2.2.1. să prevadă practici sigure de exploatare a navei și un mediu de lucru sigur; 1.2.2.2. să stabilească măsuri de siguranță pentru toate riscurile identificate și 1.2.2.3. să îmbunătățească în permanență abilitățile de management al siguranței ale personalului de bord și de la țărm, inclusiv pregătirea pentru situații de urgență cu privire atât la siguranță, cât și la protecția mediului. 1.2.3. Sistemul de management al siguranței trebuie să asigure: 1.2.3.1. respectarea normelor și regulamentelor cu caracter imperativ 1.2.3.2. luarea în considerare a codurilor, orientărilor și normelor recomandate de organizație de către administrații, organisme de clasificare și organizații din industria maritimă. 1.3. Aplicare Cerințele prezentului cod pot fi aplicate tuturor navelor.	mediului, în special mediului marin, cât și producerea de pagube materiale; 2) companiile privind managementul siguranței trebuie: a) să prevadă practici sigure de exploatare a navei și un mediu de lucru sigur; b) să stabilească măsurile de siguranță pentru toate riscurile identificate; și c) să îmbunătățească în permanență abilitățile de management al siguranței ale personalului de bord și de la țărm, inclusiv pregătirea pentru situațiile de urgență cu privire atât la siguranță, cât și la protecția mediului; 3) sistemul de management al siguranței trebuie să asigure: a) respectarea normelor și a regulamentelor cu caracter imperativ; și b) luarea în considerare a codurilor, a orientărilor și a normelor recomandate de către organizație, administrații, societăți de clasificare și organizații din industria maritimă. 3. Cerințele Codului ISM se aplică navelor și companiilor care intră în domeniul de aplicare prevăzut în anexa nr. 2. 4. Fiecare companie trebuie să elaboreze, să pună în aplicare și să mențină un sistem de		

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Compatibilitate	9 Observații
1.4. Cerințe funcționale privind sistemul de management al siguranței (SMS) Este necesar ca fiecare companie să elaboreze, să pună în aplicare și să mențină un sistem de management al siguranței care include următoarele cerințe funcționale: 1.4.1. o politică în domeniul siguranței și al protecției mediului; 1.4.2. instrucțiuni și proceduri capabile să asigure exploatarea în siguranță a navelor și protecția mediului, în conformitate cu dispozițiile aplicabile ale dreptului internațional și ale dreptului intern al statului de pavilion; 1.4.3. niveluri ierarhice de autoritate și canale de comunicație stabilite între personalul de bord și cel de pe țărm, precum și între membrii acestor categorii de personal; 1.4.4. proceduri de raportare a accidentelor și neconformității cu dispozițiile prezentului cod; 1.4.5. proceduri de pregătire și de intervenție în situații de urgență și 1.4.6. proceduri de audit intern și analize de management.	management al siguranței care include următoarele cerințe: 1) o politică în domeniul siguranței și al protecției mediului; 2) instrucțiuni și proceduri capabile să asigure exploatarea în siguranță a navelor și protecția mediului, în conformitate cu dispozițiile aplicabile ale dreptului internațional și ale dreptului intern al statului de pavilion; 3) niveluri ierarhice de autoritate și canale de comunicație stabilite între personalul de bord și cel de pe țărm, precum și între membrii acestor categorii de personal; 4) proceduri de raportare a accidentelor și a neconformității cu dispozițiile Codului ISM; 5) proceduri de pregătire și de intervenție în situațiile de urgență; și 6) proceduri de audit intern și analize de management.		
2. Politica în domeniul siguranței și al protecției mediului	5. Politica în domeniul siguranței și al protecției mediului trebuie să conțină următoarele:	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Compatibilitate	9 Observații
2.1. Compania trebuie să stabilească o politică în domeniul siguranței și al protecției mediului care să descrie modul în care vor fi îndeplinite obiectivele specificate la punctul 1.2. 2.2. Compania trebuie să asigure punerea în aplicare și menținerea acestei politici la toate nivelurile organizației, atât la bord, cât și pe țărm.	1) compania trebuie să stabilească o politică în domeniul siguranței și al protecției mediului care să descrie modul în care vor fi îndeplinite obiectivele specificate la punctul 2 subpunctul 2); 2) compania trebuie să asigure punerea în aplicare și menținerea acestei politici la toate nivelurile organizației, atât la bord, cât și pe țărm.		
3. Responsabilitățile și autoritatea companiilor 3.1. În cazul în care entitatea care răspunde de exploatarea navei nu este proprietarul acesteia, proprietarul trebuie să comunice administrației denumirea complet și detaliile privind entitatea în cauză. 3.2. Compania trebuie să definească și să stabilească în scris responsabilitatea, autoritatea și relațiile dintre toți membrii personalului care gestionează, execută și controlează activitățile legate de, sau cu efect asupra siguranței și prevenirii. 3.3. Compania trebuie să se asigure că există resursele corespunzătoare și sprijinul la țărm care permit persoanei sau persoanelor desemnate să-și aducă la îndeplinire atribuțiile respective.	6. Proprietarul și compania de exploatare a navei trebuie să asigure îndeplinirea următoarelor responsabilități: 1) în cazul în care entitatea care răspunde de exploatarea navei nu este proprietarul acesteia, proprietarul trebuie să comunice administrației denumirea completă și detaliile privind entitatea în cauză; 2) compania trebuie să definească și să stabilească, în scris, responsabilitatea, autoritatea și relațiile dintre toți membrii personalului care gestionează, execută și controlează activitățile legate de sau cu efect asupra siguranței exploatării navei și prevenirii poluării; 3) compania trebuie să se asigure că există resursele corespunzătoare și sprijinul la țărm, care permit persoanei sau persoanelor desemnate să-și aducă la îndeplinire atribuțiile respective.	Compatibil	
4. Persoana(ele) desemnată(e)	7. Pentru a garanta siguranța în exploatarea fiecărei nave și pentru a asigura o legătură între	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Compatibilitate	9 Observații
Pentru a garanta siguranța în exploatare a fiecărei nave și pentru a asigura o legătură între companie și persoanele de la bord, fiecare companie desemnează, după caz, una sau mai multe persoane la țărm care au acces direct la cel mai înalt nivel de conducere. Responsabilitatea și autoritatea persoanei sau persoanelor desemnate trebuie să includă monitorizarea acelor aspecte ale exploatării fiecărei nave care privesc siguranța și prevenirea poluării, precum și garantarea acordării resurselor și sprijinului de la țărm corespunzătoare necesităților.	companie și persoanele de la bord, fiecare companie desemnează persoana (persoanele) și asigură accesul direct la cel mai înalt nivel de conducere. Responsabilitatea și autoritatea persoanei sau a persoanelor desemnate trebuie să includă monitorizarea acelor aspecte ale exploatării fiecărei nave care țin de siguranța și prevenirea poluării, precum și de garantarea acordării resurselor și a sprijinului de la țărm corespunzător necesităților.		
5. Responsabilitatea și autoritatea comandantului 5.1. Compania trebuie să definească în mod clar și să stabilească în scris responsabilitatea comandantului cu privire la: 5.1.1. aplicarea politicii companiei privind siguranța și prevenirea poluării mediului; 5.1.2. motivarea personalului în vederea aplicării acestei politici; 5.1.3. emiterea ordinelor și instrucțiunilor corespunzătoare în mod simplu și clar; 5.1.4. controlul respectării cerințelor specificate și 5.1.5. analiza sistemului de management al siguranței și informarea conducerii de la țărm cu privire la deficiențele acestuia.	8. Responsabilitatea și autoritatea comandantului trebuie să cuprindă cel puțin: 1) compania trebuie să definească în mod clar și să stabilească, în scris, responsabilitatea comandantului cu privire la: a) aplicarea politicii companiei privind siguranța și prevenirea poluării mediului; b) motivarea personalului în vederea aplicării acestei politici; c) emiterea ordinelor și a instrucțiunilor corespunzătoare în mod simplu și clar; d) controlul respectării cerințelor specificate; și e) analiza sistemului de management al siguranței și informarea conducerii de la țărm cu privire la deficiențele acestuia;	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Compatibilitate	9 Observații
5.2. Compania ar trebui să se asigure că sistemul de management al siguranței la bordul navei conține o dispoziție clară care evidențiază autoritatea comandantului. Compania ar trebui să stabilească în SMS că autoritatea totală și responsabilitatea deciziilor privind siguranța și protecția mediului, precum și solicitarea asistenței companiei în cazul în care este necesar, revin comandantului.	2) compania trebuie să se asigure că sistemul de management al siguranței, la bordul navei, conține o dispoziție clară care evidențiază autoritatea comandantului. Compania trebuie să stabilească în sistemul de management al siguranței că autoritatea totală și responsabilitatea deciziilor privind siguranța și protecția mediului, precum și solicitarea asistenței companiei revin comandantului, dacă este necesar.		
6. Resurse și personal 6.1. Cu privire la comandantul navei, compania ar trebui să se asigure că acesta: 6.1.1. are calificările necesare pentru a asigura comanda navei; 6.1.2. stăpânește pe deplin sistemul companiei de management al siguranței și 6.1.3. primește sprijinul necesar pentru a-și îndeplini atribuțiile în condiții de siguranță. 6.2. Compania ar trebui să se asigure că fiecare navă dispune de personal maritim calificat, brevetat și apt din punct de vedere medical, în conformitate cu normele impuse de dreptul intern și internațional. 6.3. Compania ar trebui să stabilească proceduri care să garanteze că personalul nou și cel care primește atribuții noi referitoare la siguranță și protecția	9. Cerințele față de personal (echipaj) sunt: 1) compania trebuie să se asigure, în privința comandantului navei, că acesta: a) are calificările necesare pentru a asigura comanda navei; b) cunoaște la nivel înalt sistemul de management al siguranței al companiei; și c) primește sprijinul necesar pentru îndeplinirea atribuțiilor sale în condiții de siguranță; 2) compania trebuie să se asigure că fiecare navă dispune de un personal maritim calificat, brevetat și apt din punct de vedere medical, în conformitate cu normele impuse de dreptul intern și internațional; 3) compania trebuie să stabilească proceduri care să garanteze că personalul nou și cel care primește atribuții noi referitoare la siguranță și protecția mediului primesc o instruire	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Compatibilitate	9 Observații
mediului primesc o instruire corespunzătoare în vederea îndeplinirii acestor atribuții. Se definesc, se stabilesc în scris și se transmit instrucțiunile care trebuie organizate înainte de navigare. 6.4. Compania ar trebui să se asigure că întreg personalul implicat în sistemul de management al siguranței înțelege în mod corespunzător reglementările, codurile și orientările aplicabile. 6.5. Compania ar trebui să stabilească și să mențină proceduri de identificare a posibilelor nevoi de formare profesională care să vină în sprijinul sistemului de management al siguranței și să se asigure că întreg personalul vizat beneficiază de această formare. 6.6. Compania ar trebui să stabilească proceduri prin care personalul navei să primească informațiile relevante cu privire la sistemul de management al siguranței transmise în limba de lucru sau limbile pe care personalul le cunoaște. 6.7. Compania ar trebui să se asigure că membrii personalului navei sunt capabili să comunice în mod eficient în vederea îndeplinirii atribuțiilor de management al siguranței.	corespunzătoare pentru îndeplinirea acestor atribuții. Compania definește, stabilește, în scris, și transmite instrucțiunile care trebuie organizate înainte de navigare; 4) compania trebuie să se asigure că întreg personalul implicat în sistemul de management al siguranței înțelege în mod corespunzător reglementările, codurile și orientările aplicabile; 5) compania trebuie să stabilească și să mențină proceduri de identificare a posibilelor nevoi de formare profesională, care să vină în sprijinul sistemului de management al siguranței și să se asigure că întreg personalul vizat beneficiază de această formare; 6) compania trebuie să stabilească proceduri prin care personalul navei să primească informațiile cu privire la sistemul de management al siguranței, transmise în limba de lucru sau în limbile pe care personalul le cunoaște; 7) compania trebuie să se asigure că membrii personalului navei sunt capabili să comunice în mod eficient în vederea îndeplinirii atribuțiilor de management al siguranței.		
7. Elaborarea planurilor de activități la bord Compania ar trebui să stabilească procedurile de elaborare a planurilor și instrucțiunilor, inclusiv liste	10. Compania trebuie să stabilească procedurile de elaborare a planurilor și a instrucțiunilor, inclusiv listele de control, după caz, pentru	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Compatibilitate	9 Observații
de control, după caz, pentru activitățile principale la bord referitoare la siguranța navei și prevenirea poluării. Diversele sarcini aferente ar trebui să fie definite și atribuite personalului calificat.	activitățile principale la bord referitoare la siguranța navei și prevenirea poluării. Toate sarcinile aferente trebuie să fie definite și atribuite personalului calificat.		
8. Capacitatea de răspuns prompt în situații de urgență 8.1. Compania ar trebui să stabilească procedurile necesare pentru a identifica, descrie și răspunde posibilelor situații de urgență la bord. 8.2. Compania ar trebui să stabilească programe pentru instruire și exerciții în vederea pregătirii pentru situații de urgență. 8.3. SMS ar trebui să prevadă măsuri care să asigure răspunsul în orice moment din partea organizației companiei la pericole, accidente și situații de urgență în care pot fi implicate navele.	11. Capacitatea de răspuns prompt în situațiile de urgență trebuie să reflecte următoarele: 1) compania trebuie să stabilească procedurile necesare pentru a identifica, a descrie și a răspunde posibilelor situații de urgență la bord; 2) compania trebuie să stabilească programe pentru instruire și exerciții în vederea pregătirii pentru situațiile de urgență; 3) sistemul de management al siguranței trebuie să prevadă măsuri care să asigure răspunsul în orice moment din partea companiei la pericolele, accidentele și situațiile de urgență în care pot fi implicate navele.	Compatibil	
9. Rapoarte și analize privind abaterile, accidentele și situațiile cu potențial de risc 9.1. Este necesar ca sistemul de management al siguranței să cuprindă proceduri de raportare către companie, de investigare și analiză a abaterilor, accidentelor și situațiilor cu potențial de risc, în vederea îmbunătățirii siguranței și prevenirii poluării. 9.2. Compania ar trebui să stabilească proceduri de aplicare a măsurilor corective.	12. Compania urmează să îndeplinească următoarele cerințe referitoare la întocmirea rapoartelor și a analizelor privind abaterile, accidentele și situațiile cu potențial de risc: 1) este necesar ca sistemul de management al siguranței să cuprindă proceduri de raportare către companie, de investigare și analiză a abaterilor, a accidentelor și a situațiilor cu	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Compatibilitate	9 Observații
--------------------------	--------------------------------------	----------------------	--------------

	potențial de risc pentru îmbunătățirea siguranței și prevenirea poluării; 2) compania trebuie să stabilească proceduri de aplicare a măsurilor corective.		
10. Întreținerea navei și a echipamentelor 10.1. Compania ar trebui să stabilească procedurile de întreținere a navei în conformitate cu dispozițiile reglementărilor relevante și cu orice cerințe suplimentare stabilite de companie în acest sens. 10.2. Pentru a răspunde acestor cerințe, compania ar trebui să se asigure că: 10.2.1. se efectuează inspecții, la intervale corespunzătoare; 10.2.2. toate abaterile sunt semnalate împreună cu cauzele lor posibile, dacă acestea sunt cunoscute; 10.2.3. sunt luate măsurile corective care se impun și 10.2.4. se păstrează o evidență a acestor activități. 10.3. În cadrul sistemului de management al siguranței, compania trebuie să stabilească procedurile de identificare a echipamentelor și sistemelor tehnice ale căror defecțiuni neprevăzute pot conduce la apariția unor situații periculoase. Sistemul de management al siguranței ar trebui să prevadă măsuri specifice de îmbunătățire a fiabilității acestor echipamente și sisteme. Măsurile respective ar trebui să includă încercarea regulată a	13. Întreținerea navei și a echipamentelor la bord urmează a fi efectuată conform următoarelor cerințe: 1) compania trebuie să stabilească procedurile de întreținere a navei, în conformitate cu dispozițiile reglementărilor relevante și cu orice cerințe suplimentare stabilite de către companie în acest sens; 2) pentru a răspunde acestor cerințe, compania trebuie să se asigure că: a) inspecțiile sunt efectuate la intervale corespunzătoare; b) toate abaterile sunt semnalate împreună cu cauzele lor posibile, dacă acestea sunt cunoscute; c) sunt luate măsurile corective care se impun; și d) se păstrează o evidență a acestor activități; 3) compania trebuie să stabilească, în cadrul sistemului de management al siguranței, procedurile de identificare a echipamentelor și a sistemelor tehnice ale căror defecțiuni neprevăzute pot conduce la apariția unor situații periculoase. Sistemul de management al	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Compatibilitate	9 Observații
dispozitivelor și echipamentelor de sprijin, precum și a sistemelor tehnice care nu se află în regim de utilizare continuă. 10.4. Inspecțiile menționate la punctul 10.2, precum și măsurile menționate la punctul 10.3 ar trebui să devină parte integrantă a programului curent de menținere a bunei stări de funcționare a navei.	siguranței trebuie să prevadă măsuri specifice de îmbunătățire a fiabilității acestor echipamente și sisteme. Măsurile respective trebuie să includă încercarea regulată a dispozitivelor și a echipamentelor de sprijin, precum și a sistemelor tehnice care nu se află în regim de utilizare continuă; 4) inspecțiile menționate la punctul 13 subpunctul 2) litera a), precum și măsurile menționate în același subpunct la literele b), c) și d) trebuie să devină parte integrantă a programului de menținere a bunei stări de funcționare a navei.		
11. Documentație 11.1. Compania ar trebui să stabilească și să mențină proceduri de control al tuturor documentelor și datelor relevante pentru sistemul de management al siguranței. 11.2. Compania ar trebui să se asigure că: 11.2.1. documentele în vigoare sunt disponibile în toate locațiile relevante; 11.2.2. modificările aduse documentelor sunt analizate și aprobate de personalul autorizat și 11.2.3. documentele perimate sunt eliminate cu promptitudine. 11.3. Documentele utilizate pentru descrierea și aplicarea sistemului de management al siguranței pot	14. Procedurile privind managementul documentelor trebuie să respecte următoarele cerințe: 1) compania trebuie să stabilească și să mențină proceduri de control al tuturor documentelor și al datelor relevante pentru sistemul de management al siguranței; 2) compania trebuie să se asigure că: a) documentele în vigoare sunt disponibile în toate locațiile relevante; b) modificările aduse documentelor sunt analizate și aprobate de personalul autorizat; și c) documentele perimate sunt eliminate cu promptitudine;	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Compatibilitate	9 Observații
fi menționate sub denumirea de „manualul de management al siguranței”. Documentația ar trebui să fie păstrată în forma pe care compania o consideră cea mai eficientă. La bordul fiecărei nave trebuie să se afle întreaga documentație relevantă pentru nava în cauză.	3) documentele utilizate pentru descrierea și aplicarea sistemului de management al siguranței sunt menționate sub denumirea de „manualul de management al siguranței”. Documentația trebuie să fie păstrată în forma pe care compania o consideră cea mai eficientă. La bordul fiecărei nave trebuie să se afle întreaga documentație relevantă pentru nava în cauză.		
12. Verificarea, analiza și evaluarea companiei 12.1. Compania ar trebui să efectueze audituri interne de siguranță pentru a verifica dacă activitățile desfășurate în scopul siguranței și prevenirii poluării sunt conforme cu cerințele sistemului de management al siguranței. 12.2. Periodic, compania ar trebui să evalueze eficiența sistemului de management al siguranței și, atunci când este cazul, să îl revizuiască în baza procedurilor stabilite de companie. 12.3. Auditul și posibilele acțiuni corective ar trebui efectuate în conformitate cu procedurile scrise. 12.4. Personalul care efectuează auditul nu trebuie să facă parte din sectorul auditat, cu excepția cazurilor în care această cerință nu poate fi aplicată datorită dimensiunii și caracteristicilor companiei. 12.5. Rezultatele auditului și ale analizelor trebuie aduse la cunoștința întregului personal cu atribuții în sectorul de activitate respectiv.	15. Următoarele cerințe privind verificarea, analiza și evaluarea urmează a fi îndeplinite de către companie: 1) compania trebuie să efectueze audituri interne de siguranță pentru a verifica dacă activitățile desfășurate în scopul siguranței și prevenirii poluării sunt conforme cu cerințele sistemului de management al siguranței; 2) compania trebuie să evalueze periodic eficiența sistemului de management al siguranței și, atunci când este cazul, să îl revizuiască în baza procedurilor stabilite de către companie; 3) auditul și posibilele acțiuni corective trebuie efectuate în conformitate cu procedurile scrise; 4) personalul care efectuează auditul nu trebuie să facă parte din sectorul auditat, cu excepția cazurilor în care această cerință nu poate fi aplicată datorită dimensiunii și caracteristicilor companiei;	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Compatibilitate	9 Observații
12.6. Personalul de conducere care răspunde de sectorul respectiv trebuie să ia din timp măsuri corective cu privire la deficiențele constatate.	5) rezultatele auditului și ale analizelor trebuie aduse la cunoștința întregului personal care are atribuții în sectorul de activitate respectiv; 6) personalul de conducere care răspunde de sectorul respectiv trebuie să ia în prealabil măsurile corective cu privire la deficiențele constatate.		
PARTEA B. CERTIFICARE ȘI VERIFICARE	ANEXA nr. 1. la Hotărârea Guvernului nr. 76/2020. CODUL internațional de management pentru siguranța exploatării		
13. Certificare și verificare periodică	16. Certificarea și verificarea periodică urmează a fi realizate cu respectarea următoarelor proceduri: 1) nava trebuie să fie exploatată de către o companie care deține un document de conformitate sau un document provizoriu de conformitate, emis în conformitate cu punctul 17 subpunctul 1), aplicabil navei respective; 2) documentul de conformitate trebuie emis de către administrație, de către o organizație recunoscută de administrație sau, la cererea administrației, de către un alt guvern semnatar al Convenției, pentru orice companie care respectă cerințele Codului ISM, pe o perioadă specificată de către administrație, care nu poate depăși cinci ani. Acest document trebuie acceptat ca dovadă a	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Compatibilitate	9 Observații
	capacității companiei de a respecta cerințele Codului ISM; 3) documentul de conformitate este valabil numai pentru tipurile de navă indicate explicit în document. Această indicație trebuie să se bazeze pe tipurile de nave asupra cărora s-a efectuat verificarea inițială. Se pot adăuga alte tipuri de nave numai după verificarea capacității companiei de a respecta cerințele Codului ISM, aplicabile respectivelor tipuri de nave. În acest context, tipurile de nave sunt cele menționate în regula IX/1 din Convenție; 4) documentele de conformitate sunt valabile numai sub rezerva unei verificări anuale de către administrație, de către o organizație recunoscută de administrație sau, la cererea administrației, de către un alt guvern semnatar al Convenției, în termen de trei luni înainte sau de la data aniversară; 5) documentul de conformitate trebuie retras de către administrație sau, la cererea acesteia, de către guvernul semnatar care l-a emis, în cazul în care nu se solicită verificarea anuală prevăzută la subpunctul 4) sau în cazul în care există dovezi cu privire la existența unor neconformități majore față de Codul ISM; 6) toate certificatele de management al siguranței și/sau certificatele provizorii de management al		

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Compatibilitate	9 Observații
	siguranței aferente trebuie, de asemenea, retrase în cazul în care se retrage documentul de conformitate; 7) o copie a documentului de conformitate trebuie să se afle la bordul navei, pentru a putea fi prezentată de comandant, la cerere, în vederea verificării de către administrație sau de către o organizație recunoscută de aceasta sau în vederea controlului prevăzut în regula IX/6.2 din Convenție. Nu este necesară legalizarea sau certificarea copiei documentului; 8) certificatul de management al siguranței trebuie emis pentru o navă de către administrație, de către o organizație recunoscută de administrație sau, la cererea administrației, de către un alt guvern semnatar al Convenției, pe o perioadă de cel mult cinci ani. Înainte de emiterea certificatului de management al siguranței, emitentul trebuie să verifice dacă atât compania, cât și conducerea navei își desfășoară activitatea în conformitate cu sistemul de management al siguranței aprobat. Acest document trebuie acceptat ca dovadă a faptului că nava respectă cerințele Codului ISM; 9) validitatea certificatului de management al siguranței trebuie să se supună cel puțin unei verificări intermediare de către administrație, de către o organizație recunoscută de administrație sau, la cererea administrației, de către un alt		

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Compatibilitate	9 Observații
	guvern semnatar al Convenției. În cazul în care se efectuează o singură verificare intermediară, iar perioada de valabilitate este de cinci ani, verificarea trebuie să aibă loc între a doua și a treia dată aniversară a certificatului de management al siguranței; 10) în afară de cerințele prevăzute la subpunctul 6), certificatul de management al siguranței trebuie să fie retras de către administrație sau, la cererea acesteia, de către guvernul semnatar care l-a emis, în cazul în care nu se solicită verificarea intermediară prevăzută la subpunctul 9) sau în cazul în care există dovezi cu privire la existența unor neconformități majore față de Codul ISM; 11) sub rezerva cerințelor de la subpunctele 2) și 8), în cazul în care verificarea în vederea reînnoirii se finalizează în termen de trei luni înaintea datei de expirare a documentului de conformitate sau a certificatului de management al siguranței existent, noul document de conformitate sau noul certificat de management al siguranței este valabil de la data finalizării verificării în vederea reînnoirii, pe o perioadă care nu poate depăși cinci ani de la data expirării documentului de conformitate sau a certificatului de management al siguranței existent; 12) în cazul în care verificarea în vederea reînnoirii se finalizează cu mai mult de trei luni înaintea datei de expirare a documentului de		

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Compatibilitate	9 Observații
--------------------------	--------------------------------------	----------------------	--------------

	conformitate sau a certificatului de management al siguranței existent, noul document de conformitate sau noul certificat de management al siguranței este valabil de la data finalizării verificării în vederea reînnoirii, pentru o perioadă care nu poate depăși cinci ani de la data finalizării verificării în vederea reînnoirii.		
14. Certificare provizorie	17. Emiterea certificatelor provizorii are loc în următoarele cazuri: 1) pentru a facilita aplicarea inițială a Codului ISM se emite un document provizoriu de conformitate dacă: a) compania este nou înființată; sau b) la un document de conformitate existent urmează să se adauge noi tipuri de nave în urma verificării existenței în companie a unui sistem de management al siguranței care îndeplinește cerințele prevăzute în Codul ISM, cu condiția demonstrării de către companie că aceasta dispune de planuri de aplicare a unui sistem de management al siguranței care îndeplinește integral cerințele Codului ISM, înainte de expirarea valabilității documentului provizoriu de conformitate. Acest document provizoriu de conformitate trebuie emis pe o perioadă de cel mult 12 luni de către administrație sau de către o organizație recunoscută de către administrație sau, la cererea administrației, de către un alt	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Compatibilitate	9 Observații
	guvern semnatar al Convenției. O copie a documentului provizoriu de conformitate trebuie să se afle la bordul navei, pentru a putea fi prezentată de comandant, la cerere, în vederea verificării de către administrație sau de către o organizație recunoscută de aceasta sau în vederea controlului prevăzut în regula IX/6.2 din Convenție. Nu este necesară legalizarea sau certificarea copiei documentului; 2) un certificat provizoriu de management al siguranței se poate emite: a) pentru navele noi, la livrare; b) în momentul în care o companie își asumă responsabilitatea de a exploata o navă nouă pentru acea companie; sau c) în momentul în care o navă își schimbă pavilionul; 3) certificatul provizoriu de management al siguranței trebuie emis pentru o perioadă de cel mult șase luni de către administrație, de către o organizație recunoscută de către administrație sau, la cererea administrației, de către un alt guvern semnatar al Convenției; 4) în cazuri speciale, administrația sau, la cererea administrației, un alt guvern semnatar al Convenției poate prelungi perioada de valabilitate a certificatului provizoriu de management al		

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Compatibilitate	9 Observații
	siguranței cu o perioadă de încă cel mult șase luni de la data expirării; 5) un certificat provizoriu de management al siguranței se poate emite după ce se verifică dacă: a) documentul de conformitate sau documentul provizoriu de conformitate corespunde navei în cauză; b) sistemul de management al siguranței aplicat de către companie pentru nava în cauză include elementele esențiale ale Codului ISM și a fost evaluat pe parcursul auditului întreprins pentru emiterea documentului de conformitate sau demonstrat pentru emiterea documentului provizoriu de conformitate; c) compania a planificat să realizeze auditul vasului în termen de trei luni; d) comandantul și ofițerii sunt familiarizați cu sistemul de management al siguranței și cu dispozițiile prevăzute pentru aplicarea acestuia; e) înainte de ieșirea în larg, se prevăd instrucțiunile care au fost identificate ca fiind esențiale; și f) informațiile relevante privind sistemul de management al siguranței au fost transmise într-o limbă de lucru sau în limbile înțelese de personalul navei.		

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Compatibilitate	9 Observații
15. Verificare	18. Verificările impuse prin dispozițiile Codului ISM trebuie întreprinse în conformitate cu procedurile acceptabile pentru administrație, luând în considerare orientările elaborate de către societatea internațională de clasificare a navei cu care aceasta activează.	Parțial compatibil	
16. Modele de certificate	19. Următoarele cerințe urmează a fi îndeplinite la întocmirea certificatelor de management al siguranței: 1) documentul de conformitate, certificatul de management al siguranței, documentul provizoriu de conformitate și certificatul provizoriu de management al siguranței trebuie întocmite sub o formă conformă cu modelele prevăzute în anexa nr. 4. În cazul în care limba utilizată nu este nici engleza, nici franceza, textul trebuie să includă o traducere în una dintre aceste limbi; 2) în afară de cerințele de la punctul 16 subpunctul 3), la tipurile de nave indicate în documentul de conformitate și în documentul provizoriu de conformitate se pot aduce adnotări care să reflecte eventualele limitări cu privire la exploatarea navelor descrise în sistemul de management al siguranței.	Compatibil	
Apendice. Modele de document de conformitate, de certificat de management al siguranței, de document	ANEXA nr. 4. la Hotărârea Guvernului nr. 76/2020	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Compatibilitate	9 Observații
provizoriu de conformitate și de certificat provizoriu de management al siguranței	MODELE de document de conformitate, de certificat de management al siguranței, de document provizoriu de conformitate și de certificat provizoriu de management al siguranței		
DOCUMENTUL DE CONFORMITATE	DOCUMENT DE CONFORMITATE (<i>Stema Republicii Moldova</i>) REPUBLICA MOLDOVA THE REPUBLIC OF MOLDOVA DOCUMENT DE CONFORMITATE Certificat nr. Emis conform dispozițiilor cuprinse în Convenția internațională privind ocrotirea vieții umane pe mare, astfel cum a fost modificată. Sub autoritatea Guvernului (<i>denumirea statului</i>) De către (<i>persoana sau organizația autorizată</i>) Denumirea și adresa companiei: (<i>conform Codului ISM</i>) Se certifică prin prezenta că sistemul de management al siguranței al companiei a fost auditat și că este conform cu cerințele Codului internațional de management pentru siguranța exploataării navelor și pentru prevenirea	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Compatibilitate	9 Observații
	poluării (Codul ISM) pentru tipurile de nave enumerate mai jos (a se șterge după caz): ▪ navă de pasageri; ▪ navă de mare viteză pentru pasageri; ▪ cargou de mare viteză; ▪ vrachier; ▪ petrolier; ▪ navă-cisternă pentru produse chimice; ▪ navă pentru transportul gazelor; ▪ unitate mobilă de foraj în larg; ▪ alt tip de navă de marfă. Prezentul document de conformitate este valabil până la, cu condiția verificării periodice. Emis la ... (<i>locul emiterii documentului</i>) Data emiterii: Semnătura: (<i>semnătura funcționarului autorizat să emită documentul</i>) (<i>Ștampila sau parafa, după caz</i>) -- Certificat nr.		

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Compatibilitate	9 Observații
--------------------------	--------------------------------------	----------------------	--------------

	VIZA PENTRU VERIFICAREA ANUALĂ Se certifică prin prezenta că la verificarea periodică efectuată în conformitate cu regula IX/6.1 din Convenție și cu punctul 13.4 din Codul ISM, sistemul de management al siguranței este în conformitate cu cerințele Codului ISM.			
	PRIMA VERIFICARE ANUALĂ	Semnat: (<i>Semnătura funcționarului autorizat</i>) Locul: Data:		
	A DOUA VERIFICARE ANUALĂ	Semnat: (<i>Semnătura funcționarului autorizat</i>) Locul: Data:		
	A TREIA VERIFICARE ANUALĂ	Semnat: (<i>Semnătura funcționarului autorizat</i>) Locul: Data:		

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Compatibilitate	9 Observații
--------------------------	--------------------------------------	----------------------	--------------

	A PATRA VERIFICARE ANUALĂ Semnat: (<i>Semnătura funcționarului autorizat</i>) Locul: Data:		
	--		
CERTIFICAT DE MANAGEMENT AL SECURITĂȚII	CERTIFICAT DE MANAGEMENT AL SIGURANȚEI <i>(Stema Republicii Moldova)</i> REPUBLICA MOLDOVA THE REPUBLIC OF MOLDOVA CERTIFICAT DE MANAGEMENT AL SIGURANȚEI Certificat nr. Emis conform dispozițiilor cuprinse în Convenția internațională privind ocrotirea vieții umane pe mare, astfel cum a fost modificată. Sub autoritatea Guvernului (<i>denumirea statului</i>) De către (<i>persoana sau organizația autorizată</i>) Denumirea navei:	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Compatibilitate	9 Observații
	Indicativul navei: Portul de înregistrare: Tipul navei (*): Tonaj brut: Numărul OMI: Denumirea și adresa companiei: <i>(conform Codului ISM)</i> Se certifică prin prezenta că sistemul de management al siguranței al navei a fost auditat și că este în conformitate cu cerințele Codului internațional de management pentru siguranța exploatării navelor și pentru prevenirea poluării (Codul ISM), după ce s-a verificat dacă documentul de conformitate pentru companie este aplicabil acestui tip de navă. Prezentul certificat de management al siguranței este valabil până la, cu condiția verificării periodice și a valabilității documentului de conformitate. Emis la <i>(locul emiterii documentului)</i> Data emiterii: Semnătura:		

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Compatibilitate	9 Observații
--------------------------	--------------------------------------	----------------------	--------------

	(semnătura funcționarului autorizat să emită documentul) (Ștampila sau parafa, după caz) (*) A se introduce unul din următoarele tipuri de navă: navă de pasageri, navă de mare viteză pentru pasageri, cargou de mare viteză, vrachier, petrolier, navă-cisternă pentru produse chimice, navă pentru transportul gazelor, unitate mobilă de foraj în larg și alt tip de navă de marfă.	
--		
Certificat nr.		
VIZĂ PENTRU VERIFICĂRILE INTERMEDIARE ȘI VERIFICĂRILE SUPLIMENTARE (ÎN CAZUL ÎN CARE SUNT NECESARE)		
Se certifică prin prezenta că la verificarea periodică efectuată în conformitate cu regula IX/6.1 din Convenție și cu Codul ISM, sistemul de management al siguranței este în conformitate cu cerințele Codului ISM.		
VERIFICARE INTERMEDIARĂ (finalizată între a doua	Semnat: (Semnătura funcționarului autorizat)	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Compatibilitate	9 Observații
--------------------------	--------------------------------------	----------------------	--------------

	și a treia dată aniversară)	Locul: Data:		
	VERIFICARE SUPLIMENTARĂ (*)	Semnat: (Semnătura funcționarului autorizat) Locul: Data:		
	VERIFICARE SUPLIMENTARĂ (*)	Semnat: (Semnătura funcționarului autorizat) Locul: Data:		
	VERIFICARE SUPLIMENTARĂ (*)	Semnat: (Semnătura funcționarului autorizat) Locul: Data:		
	(*) După caz, se face trimitere la punctul 3.4.1 din Orientările privind aplicarea Codului internațional de management al siguranței			

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Compatibilitate	9 Observații
--------------------------	--------------------------------------	----------------------	--------------

	(ISM) de către administrații [Rezoluția A.913(22)]. --		
DOCUMENT PROVIZORIU DE CONFORMITATE	DOCUMENT PROVIZORIU DE CONFORMITATE <i>(Stema Republicii Moldova)</i> REPUBLICA MOLDOVA THE REPUBLIC OF MOLDOVA DOCUMENT PROVIZORIU DE CONFORMITATE Certificat nr. Emis conform dispozițiilor cuprinse în Convenția internațională privind ocrotirea vieții umane pe mare, astfel cum a fost modificată. Sub autoritatea Guvernului <i>(denumirea statului)</i> De către <i>(persoana sau organizația autorizată)</i> Denumirea și adresa companiei: <i>(conform Codului ISM)</i> Se certifică prin prezenta că sistemul de management al siguranței al companiei a fost recunoscut ca îndeplinind obiectivele conform	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Compatibilitate	9 Observații
	Codului internațional de management pentru siguranța exploatării navelor și pentru prevenirea poluării (Codul ISM) pentru tipurile de nave enumerate mai jos (a se șterge după caz): ▪ navă de pasageri; ▪ navă de mare viteză pentru pasageri; ▪ cargou de mare viteză; ▪ vrachier; ▪ petrolier; ▪ navă-cisternă pentru produse chimice; ▪ navă pentru transportul gazelor; ▪ unitate mobilă de foraj în larg; ▪ alt tip de navă de marfă. Prezentul document provizoriu de conformitate este valabil până la: Emis la (<i>locul emiterii documentului</i>) Data emiterii: Semnătura: (<i>semnătura funcționarului autorizat să emită documentul</i>) (<i>Ștampila sau parafa, după caz</i>)		

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Compatibilitate	9 Observații
--------------------------	--------------------------------------	----------------------	--------------

	--		
CERTIFICAT PROVIZORIU DE MANAGEMENT AL SECURITĂȚII	CERTIFICAT PROVIZORIU DE MANAGEMENT AL SIGURANȚEI (<i>Stema Republicii Moldova</i>) REPUBLICA MOLDOVA THE REPUBLIC OF MOLDOVA CERTIFICAT PROVIZORIU DE MANAGEMENT AL SIGURANȚEI Certificat nr. Emis conform dispozițiilor cuprinse în Convenția internațională privind ocrotirea vieții umane pe mare, astfel cum a fost modificată. Sub autoritatea Guvernului (<i>denumirea statului</i>) De către (<i>persoana sau organizația autorizată</i>) Denumirea navei: Indicativul navei: Portul de înregistrare: Tipul navei (*): Tonaj brut:	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Compatibilitate	9 Observații
	Numărul OMI: Denumirea și adresa companiei: <i>(conform Codului ISM)</i> Se certifică prezenta că au fost îndeplinite cerințele conform Codului ISM și că documentul de conformitate/documentul provizoriu de conformitate (**) pentru companie este aplicabil acestei nave: Prezentul certificat provizoriu de management al siguranței este valabil până la, cu condiția valabilității documentului de conformitate/documentului provizoriu de conformitate (**). Emis la <i>(locul emiterii documentului)</i> Data emiterii: <i>(semnătura funcționarului autorizat să emită documentul)</i> <i>(Ștampila sau parafa, după caz)</i> Certificat nr. Valabilitatea certificatului provizoriu de management al siguranței se prelungește până la: Data prelungirii:		

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Compatibilitate	9 Observații
	Semnătura: <i>(semnătura funcționarului autorizat să prelungească valabilitatea)</i> <i>(Ștampila sau parafa, după caz)</i> (*) A se introduce unul din următoarele tipuri de navă: navă de pasageri, navă de mare viteză pentru pasageri, cargou de mare viteză, vrachier, petrolier, navă-cisternă pentru produse chimice, navă pentru transportul gazelor, unitate mobilă de foraj în larg și alt tip de navă de marfă. (**) A se șterge, după caz. --		
ANEXA II. DISPOZIȚII DESTINATE ADMINISTRAȚIILOR PRIVIND APLICAREA CODULUI INTERNAȚIONAL DE MANAGEMENT AL SIGURANȚEI (ISM)	ANEXA nr. 3. la Hotărârea Guvernului nr. 76/2020 MECANISM de aplicare a Codului internațional de management pentru siguranța exploatării navelor și pentru prevenirea poluării (Codul ISM)		
PARTEA A - DISPOZIȚII GENERALE 1.1. La îndeplinirea sarcinilor de verificare și certificare prevăzute de codul ISM pentru navele reglementate de prezentul regulament, statele membre respectă cerințele și standardele stabilite în partea B a prezentului titlu.	1. Verificarea și certificarea se efectuează cu respectarea următoarelor condiții: 1) Agenția Navală a Republicii Moldova respectă cerințele și standardele prevăzute de Codul ISM, la îndeplinirea sarcinilor de verificare și certificare;	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Compatibilitate	9 Observații
1.2. În afară de aceasta, statele membre iau în considerare în mod corespunzător Orientările revizuite privind aplicarea Codului internațional de management al siguranței (ISM) de către administrații, adoptate de OMI prin Rezoluția A.913(22) din 29 noiembrie 2001, în măsura în care acestea nu fac obiectul părții B a prezentului titlu.	2) Agenția Navală a Republicii Moldova ia în considerare în mod corespunzător Orientările revizuite privind aplicarea Codului ISM de către administrații, adoptate de către Organizația Maritimă Internațională prin Rezoluția A.913(22) din 29 noiembrie 2001, în măsura în care acestea nu fac obiectul părții B;		
PARTEA B - CERTIFICARE ȘI STANDARDE			
2. Procesul de certificare 2.1. Procesul de certificare în vederea emiterii documentului de conformitate pentru o companie și a certificatului de management al siguranței pentru fiecare navă se efectuează în conformitate cu dispozițiile de mai jos. 2.2. Procesul de certificare implică de regulă pașii următori: 1. verificarea inițială; 2. verificarea anuală sau intermediară; 3. verificarea în vederea reînnoirii și 4. verificarea suplimentară. Aceste verificări se efectuează la cererea companiei, adresată administrației sau organizației recunoscute care acționează în numele administrației. 2.3. Verificările includ un audit al managementului siguranței.	3) procesul de certificare în vederea emiterii documentului de conformitate pentru o companie și a certificatului de management al siguranței pentru fiecare navă se efectuează în conformitate cu etapele de mai jos: a) verificarea inițială; b) verificarea anuală sau intermediară; c) verificarea în vederea reînnoirii; d) verificarea suplimentară; 4) verificările prenotate la subpunctul 3) se efectuează la cererea companiei, adresată Agenției Navale a Republicii Moldova sau organizației recunoscute care acționează în numele acesteia; 5) verificările includ un audit al managementului siguranței;	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Compatibilitate	9 Observații
2.4. Pentru efectuarea auditului, se desemnează un responsabil al auditului și, dacă este necesar, o echipă de audit. 2.5. Responsabilul desemnat al auditului ia legătura cu compania și stabilește un plan de auditare. 2.6. Un raport de audit se redactează sub îndrumarea responsabilului auditului, care asigură acuratețea și deplinătatea acestuia. 2.7. Raportul de audit include planul de audit, identificarea membrilor echipei de audit, datele și elemente de identificare a companiei, evidențe referitoare la constatări, abateri sau constatări cu privire la eficiența sistemului de management al securității în ceea ce privește îndeplinirea obiectivelor precizate.	6) pentru efectuarea auditului, se desemnează un responsabil al auditului și, după caz, o echipă de audit; 7) responsabilul desemnat al auditului ia legătura cu compania și stabilește un plan de auditare; 8) un raport de audit se redactează sub îndrumarea responsabilului auditului, care asigură acuratețea și deplinătatea acestuia; 9) raportul de audit include planul de audit, identificarea membrilor echipei de audit, datele și elemente de identificare ale companiei, constatările formulate în urma auditului, susținute de documente și/sau informații confirmative cu privire la eficiența sistemului de management al siguranței în ceea ce privește îndeplinirea obiectivelor stabilite.		
3. Standardul de management 3.1. Auditorii sau echipa de audit care gestionează verificarea conformității cu codul ISM trebuie să aibă competență în legătură cu: 1. asigurarea conformității cu reglementările aplicabile fiecăruia din tipurile de nave exploatate de către companie, inclusiv certificarea navigatorilor; 2. activitățile de aprobare, supraveghere și certificare relevante pentru emiterea certificatelor maritime;	2. Următoarele standarde de management urmează a fi respectate de către Agenția Navală a Republicii Moldova în procesul de verificare a conformității cu Codul ISM: 1) auditorii sau echipa de audit care gestionează verificarea conformității cu Codul ISM trebuie să aibă competență în legătură cu: a) asigurarea conformității cu reglementările aplicabile fiecăruia dintre tipurile de nave exploatate de către companie, inclusiv certificarea navigatorilor;	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Compatibilitate	9 Observații
3. termenii de referință care trebuie luați în considerare în cadrul sistemului de management al siguranței conform cerințelor codului ISM și 4. experiența practică în exploatarea navelor. 3.2. În derularea verificării conformității cu dispozițiile codului ISM, trebuie să se asigure independența personalului care acordă consultanță față de cel care este implicat în procedurile de certificare.	b) activitățile de aprobare, supraveghere și certificare relevante pentru emiterea certificatelor maritime; c) termenii de referință care trebuie luați în considerare în cadrul sistemului de management al siguranței conform cerințelor Codului ISM; d) experiența practică în exploatarea navelor; 2) în derularea verificării conformității cu dispozițiile Codului ISM, trebuie să se asigure independența personalului care acordă consultanță față de cel care este implicat în procedurile de certificare.		
4. Standardele de competență 4.1. Competențe de bază pentru efectuarea verificărilor 4.1.1. Personalul care urmează să participe la verificarea conformității cu cerințele codului ISM trebuie să îndeplinească criteriile minime pentru inspectori prevăzute de Directiva 95/21/CE a Consiliului, anexa VII, alineatul (2). 4.1.2. Acest personal trebuie să fi beneficiat de formare pentru asigurarea competenței și a abilităților necesare pentru efectuarea verificării conformității cu cerințele codului ISM, în special cu privire la: (a) cunoașterea și înțelegerea codului ISM;	3. Următoarele standarde de competență urmează a fi respectate de către Agenția Navală a Republicii Moldova în procesul de verificare a conformității cu Codul ISM: 1) verificarea conformității cu cerințele Codului ISM trebuie să fie realizată de funcționarul care singur sau împreună cu alți membri ai echipei de verificare dețin împreună competențele totale necesare, precum și: a) să posede un certificat de competență în calitate de căpitan, ce autorizează persoana în cauză să preia comanda unei nave de 1600 GT sau o capacitate mai mare (a se vedea Convenția internațională privind standardele de pregătire a	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Compatibilitate	9 Observații
(b) norme și regulamente cu caracter imperativ; (c) termenii de referință care trebuie luați în considerare de companii conform codului ISM; (d) tehnici de evaluare ale examinării, chestionare, evaluare și raportare; (e) aspecte tehnice și operaționale ale managementului siguranței; (f) cunoștințe de bază în ceea ce privește navigația și operațiunile la bordul navelor și (g) participarea la auditarea a cel puțin unui sistem legat de managementul maritim. 4.2. Competență pentru verificarea inițială și verificarea în vederea reînnoirii 4.2.1. Pentru a evalua pe deplin dacă fiecare tip de navă sau compania îndeplinește cerințele codului ISM, în afara competențelor de bază precizate anterior, personalul care va efectua verificările inițiale sau verificările în vederea reînnoirii pentru un document de conformitate și un certificat de management al siguranței trebuie să dețină competența de a: (a) stabili dacă elementele sistemului de management al siguranței (SMS) sunt conforme cu cerințele codului ISM; (b) determina eficiența SMS al companiei sau al fiecărui tip de navă, pentru a asigura conformitatea	navigatorilor, brevetare/atestare și efectuare a serviciului de cart, Regulamentul II/2); sau b) să posede un certificat de competență în calitate de inginer-șef, ce autorizează persoana să preia funcția respectivă la bordul unei nave a cărei centrală electrică are o putere egală sau mai mare de 3000 kW (a se vedea Convenția internațională privind standardele de pregătire a navigatorilor, brevetare/atestare și efectuare a serviciului de cart, Regulamentul III/2); sau c) să fi susținut examenul pentru arhitect naval, inginer mecanic sau inginer în domeniul marin și să aibă o experiență de cel puțin cinci ani în acea funcție; 2) inspectorii menționați la subpunctul 1) literele a) și b) trebuie: a) să fi lucrat o perioadă de cel puțin cinci ani pe mare în calitate de ofițer de punte sau, respectiv, în sala mașinilor; sau b) să fie titularul unei diplome corespunzătoare de studii universitare sau de alte studii echivalente; și c) să fi absolvit și să fi obținut un titlu de la o școală pentru inspectorii în siguranța navelor; și d) să aibă o experiență de cel puțin doi ani în calitate de inspector al statului de pavilion, ale		

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Compatibilitate	9 Observații
cu reglementările aplicabile, în conformitate cu rezultatele rapoartelor inspecțiilor regulamentare și ale rapoartelor inspecțiilor de clasificare; (c) să evalueze eficiența SMS în asigurarea conformității cu alte reglementări care nu fac obiectul inspecțiilor regulamentare și al inspecțiilor de clasificare și permiterea verificării conformității cu aceste reglementări și (d) să evalueze dacă practicile de siguranță recomandate de OMI, administrații, societățile de clasificare și organizațiile din domeniul industriei maritime au fost luate în considerare. 4.2.2. Aceste competențe pot fi îndeplinite de echipe ai căror membri dețin împreună competențele totale necesare.	căruia responsabilități rezidă în inspecții și certificări în conformitate cu convențiile; 3) personalul respectiv trebuie să fi beneficiat de formare pentru asigurarea competenței și a abilităților necesare pentru efectuarea verificării conformității cu cerințele Codului ISM, în special cu privire la: a) cunoașterea și înțelegerea Codului ISM; b) normele și regulamentele cu caracter imperativ; c) termenii de referință care trebuie luați în considerare de către companii conform Codului ISM; d) tehnicile de evaluare ale examinării, chestionare, evaluare și raportare; e) aspectele tehnice și operaționale ale managementului siguranței; f) cunoștințele de bază în ceea ce privește navigația și operațiunile la bordul navelor; și g) participarea la auditarea a cel puțin a unui sistem legat de managementul maritim. 4. Competență pentru verificarea inițială și verificarea în vederea reînnoirii constă în următoarele: 1) pentru a evalua pe deplin dacă fiecare tip de navă sau compania îndeplinește cerințele Codului ISM, în afara competențelor de bază precizate		

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Compatibilitate	9 Observații
	anterior, personalul care va efectua verificările inițiale sau verificările în vederea reînnoirii pentru un document de conformitate și un certificat de management al siguranței trebuie să dețină competența de a: a) stabili dacă elementele sistemului de management al siguranței sunt conforme cu cerințele Codului ISM; b) determina eficiența sistemului de management al siguranței al companiei sau al fiecărui tip de navă, pentru a asigura conformitatea cu reglementările aplicabile, în conformitate cu rezultatele rapoartelor inspecțiilor regulamentare și ale rapoartelor inspecțiilor de clasificare; c) evalua eficiența sistemului de management al siguranței în asigurarea conformității cu alte reglementări care nu fac obiectul inspecțiilor regulamentare și al inspecțiilor de clasificare și permiterea verificării conformității cu aceste reglementări; și d) evalua dacă practicile de siguranță recomandate de către Organizația Maritimă Internațională, administrațiile, societățile de clasificare și organizațiile din domeniul industriei maritime au fost luate în considerare;		

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Compatibilitate	9 Observații
--------------------------	--------------------------------------	----------------------	--------------

	2) aceste competențe trebuie îndeplinite de echipe ai căror membri dețin împreună competențele totale necesare.		
5. Modele de Documente de Conformitate și Certificate de Management al Siguranței În cazul în care navele operează în interiorul unui singur stat membru, statele membre utilizează fie modelele anexate la Codul ISM, fie documentul de conformitate, certificatul de management al siguranței, documentul provizoriu de conformitate și certificatul provizoriu de management al siguranței, redactate după modelele prezentate mai jos.	5. La întocmirea documentelor de conformitate, a certificatelor de management al siguranței, a documentelor provizorii de conformitate și a certificatelor provizorii de management al siguranței se vor respecta modelele din anexa nr. 4. ANEXA nr. 4. la Hotărârea Guvernului nr. 76/2020 MODELE de document de conformitate, de certificat de management al siguranței, de document provizoriu de conformitate și de certificat provizoriu de management al siguranței		
În cazul unei derogări conform articolului 7 alineatul (1) și, dacă este cazul, articolului 7 alineatul (2), certificatul eliberat este diferit de cel menționat mai sus și arată în mod clar că s-a acordat o derogare conform articolului 7 alineatul (1) și, dacă este cazul, articolului 7 alineatul (2) din prezentul regulament și cuprinde limitările operaționale aplicabile.	ANEXA nr. 2. la Hotărârea Guvernului nr. 76/2020 REGULAMENT de implementare a Codului internațional de management pentru siguranța exploataării navelor și pentru prevenirea poluării (Codul ISM) 5. Următoarele condiții urmează a fi îndeplinite pentru acordarea unei derogări: 3) în urma acordării unei derogări în temeiul subpunctului 1) și, după caz, al subpunctului 2), Agenția Navală a Republicii Moldova emite un	Compatibil	

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Compatibilitate	9 Observații
--------------------------	--------------------------------------	----------------------	--------------

	certificat în conformitate cu modelul celor din anexa nr. 4, distinct de certificatul standard, care indică în mod expres că s-a acordat o derogare în temeiul subpunctului 1) și, după caz, al subpunctului 2), precum și limitele operaționale aplicabile.		
DOCUMENT DE CONFORMITATE	ANEXA nr. 4. la Hotărârea Guvernului nr. 76/2020 MODELE de document de conformitate, de certificat de management al siguranței, de document provizoriu de conformitate și de certificat provizoriu de management al siguranței DOCUMENT DE CONFORMITATE	Compatibil	Republica Moldova a consolidat un singur set de modele, opțiune permisă expres de anexa II partea B punctul 5 primul paragraf din Regulament.
CERTIFICAT DE MANAGEMENT AL SIGURANȚEI	ANEXA nr. 4. la Hotărârea Guvernului nr. 76/2020 MODELE de document de conformitate, de certificat de management al siguranței, de document provizoriu de conformitate și de certificat provizoriu de management al siguranței CERTIFICAT DE MANAGEMENT AL SIGURANȚEI	Compatibil	Republica Moldova a consolidat un singur set de modele, opțiune permisă expres de anexa II partea B punctul 5 primul paragraf din Regulament.
DOCUMENT PROVIZORIU DE CONFORMITATE	ANEXA nr. 4. la Hotărârea Guvernului nr. 76/2020 MODELE de document de conformitate, de certificat de management al siguranței, de	Compatibil	Republica Moldova a consolidat un singur set de modele, opțiune permisă expres de anexa II partea B punctul 5

6 Actul Uniunii Europene	7 Proiectul de act normativ național	8 Compatibilitate	9 Observații
--------------------------	--------------------------------------	----------------------	--------------

	document provizoriu de conformitate și de certificat provizoriu de management al siguranței DOCUMENT PROVIZORIU DE CONFORMITATE		primul paragraf din Regulament.
CERTIFICAT PROVIZORIU DE MANAGEMENT AL SIGURANȚEI	ANEXA nr. 4. la Hotărârea Guvernului nr. 76/2020 MODELE de document de conformitate, de certificat de management al siguranței, de document provizoriu de conformitate și de certificat provizoriu de management al siguranței CERTIFICAT PROVIZORIU DE MANAGEMENT AL SIGURANȚEI	Compatibil	Republica Moldova a consolidat un singur set de modele, opțiune permisă expres de anexa II partea B punctul 5 primul paragraf din Regulament.

TABEL COMPARATIV

la proiectul de Hotărâre a Guvernului pentru modificarea anexelor nr.1 și nr.2 la Hotărârea Guvernului nr. 76/2020 cu privire la aprobarea Normelor metodologice privind punerea în aplicare a prevederilor Codului internațional de management pentru siguranța exploatării navelor și pentru prevenirea poluării (Codul ISM)

Conținutul normei în vigoare	Modificarea propusă	Conținutul normei după modificare
Hotărârea Guvernului nr. 76/2020 cu privire la aprobarea Normelor metodologice privind punerea în aplicare a prevederilor Codului internațional de management pentru siguranța exploatării navelor și pentru prevenirea poluării (Codul ISM)		
ANEXA nr. 1. la Hotărârea Guvernului nr. 76/2020 Codul internațional de management pentru siguranța exploatării navelor și pentru prevenirea poluării (Codul ISM)		
1. În sensul Codului internațional de management pentru siguranța exploatării navelor și pentru prevenirea poluării (Codul ISM) se utilizează următoarele definiții: <i>Codul ISM</i> - Codul internațional de management pentru siguranța exploatării navelor și pentru prevenirea poluării, adoptat de către Organizația Maritimă Internațională prin Rezoluția Adunării A. 741 (18) de la 4 noiembrie 1993, astfel cum a fost acesta modificat prin Rezoluția Comitetului pentru Siguranță Maritimă MSC.104(73) de la 5 decembrie 2000; <i>companie</i> - proprietarul navei sau oricare altă organizație sau o persoană precum administratorul sau navlositorul navei, căreia proprietarul i-a încredințat responsabilitatea de exploatare a navei și care, asumându-și această responsabilitate, a consimțit să preia toate sarcinile și responsabilitățile impuse de Codul ISM;	1.1.1. la punctul 1, după noțiunea „<i>certificat de management al siguranței</i>” se introduc următoarele noțiuni: „<i>dovezi obiective</i> - orice informații, documente sau expuneri ale faptelor, calitative sau cantitative, legate de siguranță sau de existența și aplicarea unui element al sistemului de management al siguranței, care se bazează pe constatări, măsurări sau încercări și care pot fi verificate; <i>constatare</i> - o expunere a faptelor în timpul auditului managementului siguranței, susținută de dovezi obiective; <i>neconformitate</i> - o situație constatată în care dovezi obiective indică nerespectarea unei anumite cerințe; <i>neconformitate majoră</i> - o abatere identificabilă care constituie o amenințare serioasă pentru siguranța personalului sau a navei ori un risc important pentru mediu și care impune acțiuni	1. În sensul Codului internațional de management pentru siguranța exploatării navelor și pentru prevenirea poluării (Codul ISM) se utilizează următoarele definiții: <i>Codul ISM</i> - Codul internațional de management pentru siguranța exploatării navelor și pentru prevenirea poluării, adoptat de către Organizația Maritimă Internațională prin Rezoluția Adunării A. 741 (18) de la 4 noiembrie 1993, astfel cum a fost acesta modificat prin Rezoluția Comitetului pentru Siguranță Maritimă MSC.104(73) de la 5 decembrie 2000; <i>companie</i> - proprietarul navei sau oricare altă organizație sau o persoană precum administratorul sau navlositorul navei, căreia proprietarul i-a încredințat responsabilitatea de exploatare a navei și care, asumându-și această responsabilitate, a consimțit să preia toate sarcinile și responsabilitățile impuse de Codul ISM;

Conținutul normei în vigoare	Modificarea propusă	Conținutul normei după modificare
<i>administrație</i> - guvernul statului sub al cărui pavilion se află nava; <i>sistem de management al siguranței</i> - sistem structurat și documentat care permite personalului companiilor să aplice eficient politica acestora privind siguranța și protecția mediului; <i>document de conformitate</i> - document emis pentru o companie care respectă cerințele Codului ISM; <i>certificat de management al siguranței</i> - document emis pentru o navă și care semnifică faptul că atât conducerea companiei, cât și cea a navei își desfășoară activitatea în conformitate cu sistemul de management al siguranței aprobat; <i>dată aniversară</i> - ziua și luna fiecărui an corespunzătoare datei de expirare a documentului sau a certificatului în cauză; <i>Convenție</i> - Convenția internațională privind ocrotirea vieții umane pe mare, adoptată la Londra la 1 noiembrie 1974, astfel cum a fost modificată.	corective imediate, inclusiv lipsa unei aplicări eficiente și sistematice a unei cerințe a Codului ISM;”;	<i>administrație</i> - guvernul statului sub al cărui pavilion se află nava; <i>sistem de management al siguranței</i> - sistem structurat și documentat care permite personalului companiilor să aplice eficient politica acestora privind siguranța și protecția mediului; <i>document de conformitate</i> - document emis pentru o companie care respectă cerințele Codului ISM; <i>certificat de management al siguranței</i> - document emis pentru o navă și care semnifică faptul că atât conducerea companiei, cât și cea a navei își desfășoară activitatea în conformitate cu sistemul de management al siguranței aprobat; <i>dovezi obiective</i> - orice informații, documente sau expuneri ale faptelor, calitative sau cantitative, legate de siguranță sau de existența și aplicarea unui element al sistemului de management al siguranței, care se bazează pe constatări, măsurări sau încercări și care pot fi verificate; <i>constatare</i> - o expunere a faptelor în timpul auditului managementului siguranței, susținută de dovezi obiective; <i>neconformitate</i> - o situație constatată în care dovezi obiective indică nerespectarea unei anumite cerințe; <i>neconformitate majoră</i> - o abatere identificabilă care constituie o amenințare serioasă pentru

Conținutul normei în vigoare	Modificarea propusă	Conținutul normei după modificare
		siguranța personalului sau a navei ori un risc important pentru mediu și care impune acțiuni corective imediate, inclusiv lipsa unei aplicări eficiente și sistematice a unei cerințe a Codului ISM; <i>dată aniversară</i> - ziua și luna fiecărui an corespunzătoare datei de expirare a documentului sau a certificatului în cauză; <i>Convenție</i> - Convenția internațională privind ocrotirea vieții umane pe mare, adoptată la Londra la 1 noiembrie 1974, astfel cum a fost modificată.
3. Cerințele Codului ISM se aplică doar navelor care cad sub incidența Convenției internaționale privind ocrotirea vieții umane pe mare, adoptată la Londra la 1 noiembrie 1974, și la Protocolul la ea Convenție (SOLAS 74), adoptat la Londra la 11 noiembrie 1988.	1.1.2. punctul 3 va avea următorul cuprins: „3. Cerințele Codului ISM se aplică navelor și companiilor care intră în domeniul de aplicare prevăzut în anexa nr. 2.”;	3. Cerințele Codului ISM se aplică navelor și companiilor care intră în domeniul de aplicare prevăzut în anexa nr. 2.
16. Certificarea și verificarea periodică urmează a fi realizate cu respectarea următoarelor proceduri: 5) documentul de conformitate trebuie retras de către administrație sau, la cererea acesteia, de către guvernul semnatar care l-a emis, în cazul în care nu se solicită verificarea anuală prevăzută la subpunctul 4) sau în cazul în care există dovezi cu privire la existența unor abateri majore de la Codul ISM; 10) în afară de cerințele prevăzute la subpunctul 6), certificatul de management al siguranței	1.1.3. la punctul 16 subpunctele 5) și 10), textul „<i>abateri majore de la Codul ISM</i>” se substituie cu textul „<i>neconformități majore față de Codul ISM</i>”;	16. Certificarea și verificarea periodică urmează a fi realizate cu respectarea următoarelor proceduri: 5) documentul de conformitate trebuie retras de către administrație sau, la cererea acesteia, de către guvernul semnatar care l-a emis, în cazul în care nu se solicită verificarea anuală prevăzută la subpunctul 4) sau în cazul în care există dovezi cu privire la existența unor neconformități majore față de Codul ISM; 10) în afară de cerințele prevăzute la subpunctul 6), certificatul de management al siguranței

Conținutul normei în vigoare	Modificarea propusă	Conținutul normei după modificare
trebuie să fie retras de către administrație sau, la cererea acesteia, de către guvernul semnatar care l-a emis, în cazul în care nu se solicită verificarea intermediară prevăzută la subpunctul 9) sau în cazul în care există dovezi cu privire la existența unor abateri majore de la Codul ISM;		trebuie să fie retras de către administrație sau, la cererea acesteia, de către guvernul semnatar care l-a emis, în cazul în care nu se solicită verificarea intermediară prevăzută la subpunctul 9) sau în cazul în care există dovezi cu privire la existența unor neconformități majore față de Codul ISM;
ANEXA nr. 2. la Hotărârea Guvernului nr. 76/2020 Regulament de implementare a Codului internațional de management pentru siguranța exploatării navelor și pentru prevenirea poluării (Codul ISM)		
2. În sensul prezentului Regulament se aplică următoarele definiții: <i>navă de mare viteză</i> - navă de mare viteză în sensul definiției din regula X-1/2 din Convenția internațională privind ocrotirea vieții umane pe mare, adoptată la Londra la 1 noiembrie 1974, în versiunea actualizată a acesteia;	1.2.1. la punctul 2, definiția „<i>navă de mare viteză</i>” va avea următorul cuprins: „<i>navă de mare viteză</i> - navă de mare viteză în sensul definiției din regula X-1/2 din Convenția internațională privind ocrotirea vieții umane pe mare, adoptată la Londra la 1 noiembrie 1974, în versiunea actualizată a acesteia; pentru navele de mare viteză de pasageri se aplică limitele stabilite la articolul 4 din Legea nr. 136/2025 privind normele și standardele de siguranță pentru navele de pasageri;”;	2. În sensul prezentului Regulament se aplică următoarele definiții: <i>navă de mare viteză</i> - navă de mare viteză în sensul definiției din regula X-1/2 din Convenția internațională privind ocrotirea vieții umane pe mare, adoptată la Londra la 1 noiembrie 1974, în versiunea actualizată a acesteia; pentru navele de mare viteză de pasageri se aplică limitele stabilite la articolul 4 din Legea nr. 136/2025 privind normele și standardele de siguranță pentru navele de pasageri;
Punctul 3¹ <i>Norma nu există în actul național.</i>	1.2.2. se completează cu punctul 3¹ cu următorul cuprins: „3¹. Prezentul Regulament nu se aplică următoarelor tipuri de nave și nici companiilor care le exploatează: 1) navelor de război sau navelor destinate transportului de trupe deținute sau exploatate de Republica Moldova și utilizate numai în serviciile guvernamentale cu caracter necomercial;	3¹. Prezentul Regulament nu se aplică următoarelor tipuri de nave și nici companiilor care le exploatează: 1) navelor de război sau navelor destinate transportului de trupe deținute sau exploatate de Republica Moldova și utilizate numai în serviciile guvernamentale cu caracter necomercial; 2) navelor care nu sunt propulsate prin mijloace mecanice, navelor de lemn de construcție primitivă, ambarcațiunilor de agrement, cu

Conținutul normei în vigoare	Modificarea propusă	Conținutul normei după modificare
	2) navelor care nu sunt propulsate prin mijloace mecanice, navelor de lemn de construcție primitivă, ambarcațiunilor de agrement, cu excepția cazului în care acestea sunt sau urmează să fie dotate cu echipaj și transportă mai mult de 12 persoane în scopuri comerciale; 3) navelor de pescuit; 4) navelor de marfă și unităților mobile de foraj în larg cu un tonaj brut mai mic de 500; 5) navelor de pasageri, altele decât feriboturile de pasageri de tip ro-ro, aflate în zonele maritime din clasele C și D, în sensul articolului 4 din Legea nr. 136/2025 privind normele și standardele de siguranță pentru navele de pasageri.”;	excepția cazului în care acestea sunt sau urmează să fie dotate cu echipaj și transportă mai mult de 12 persoane în scopuri comerciale; 3) navelor de pescuit; 4) navelor de marfă și unităților mobile de foraj în larg cu un tonaj brut mai mic de 500; 5) navelor de pasageri, altele decât feriboturile de pasageri de tip ro-ro, aflate în zonele maritime din clasele C și D, în sensul articolului 4 din Legea nr. 136/2025 privind normele și standardele de siguranță pentru navele de pasageri.
5. Următoarele condiții urmează a fi îndeplinite pentru acordarea unei derogări: 3) în urma acordării unei derogări în temeiul subpunctului 1) și, după caz, al subpunctului 2), Agenția Navală a Republicii Moldova emite un certificat în conformitate cu modelul celor din anexa nr. 4, indicând limitele operaționale aplicabile.	1.2.3. la punctul 5, subpunctul 3) va avea următorul cuprins: „3) în urma acordării unei derogări în temeiul subpunctului 1) și, după caz, al subpunctului 2), Agenția Navală a Republicii Moldova emite un certificat în conformitate cu modelul celor din anexa nr. 4, distinct de certificatul standard, care indică în mod expres că s-a acordat o derogare în temeiul subpunctului 1) și, după caz, al subpunctului 2), precum și limitele operaționale aplicabile.”;	1.2.3. la punctul 5, subpunctul 3) va avea următorul cuprins: 3) în urma acordării unei derogări în temeiul subpunctului 1) și, după caz, al subpunctului 2), Agenția Navală a Republicii Moldova emite un certificat în conformitate cu modelul celor din anexa nr. 4, distinct de certificatul standard, care indică în mod expres că s-a acordat o derogare în temeiul subpunctului 1) și, după caz, al subpunctului 2), precum și limitele operaționale aplicabile.
6. Următoarele cerințe privind valabilitatea, acceptarea și recunoașterea certificatelor urmează a fi îndeplinite:	1.2.4. punctul 6 se completează cu subpunctul 4) cu următorul cuprins:	6. Următoarele cerințe privind valabilitatea, acceptarea și recunoașterea certificatelor urmează a fi îndeplinite:

Conținutul normei în vigoare	Modificarea propusă	Conținutul normei după modificare
1) documentul de conformitate și certificatul de management al siguranței rămân valabile pe o perioadă de cel mult cinci ani de la data emiterii; 2) în cazul reînnoirii documentului de conformitate sau a certificatului de management al siguranței, se aplică dispozițiile prevăzute de punctul 16 din Codul ISM; 3) Agenția Navală a Republicii Moldova acceptă documentele de conformitate, documentele provizorii de conformitate, certificatele de management al siguranței și certificatele provizorii de management al siguranței emise de către administrația oricărui alt stat sau în numele acestei administrații de către o organizație recunoscută de acel stat.	„4) pentru navele exploatate în cadrul unui serviciu de transport regulat, conformitatea cu Codul ISM atestată prin documentele de conformitate, documentele provizorii de conformitate, certificatele de management al siguranței și certificatele provizorii de management al siguranței emise în numele administrațiilor statelor terțe se verifică, prin orice mijloace corespunzătoare, de către Agenția Navală a Republicii Moldova sau în numele acesteia, cu excepția cazurilor în care acestea au fost emise de către o organizație recunoscută.”.	1) documentul de conformitate și certificatul de management al siguranței rămân valabile pe o perioadă de cel mult cinci ani de la data emiterii; 2) în cazul reînnoirii documentului de conformitate sau a certificatului de management al siguranței, se aplică dispozițiile prevăzute de punctul 16 din Codul ISM; 3) Agenția Navală a Republicii Moldova acceptă documentele de conformitate, documentele provizorii de conformitate, certificatele de management al siguranței și certificatele provizorii de management al siguranței emise de către administrația oricărui alt stat sau în numele acestei administrații de către o organizație recunoscută de acel stat. 4) pentru navele exploatate în cadrul unui serviciu de transport regulat, conformitatea cu Codul ISM atestată prin documentele de conformitate, documentele provizorii de conformitate, certificatele de management al siguranței și certificatele provizorii de management al siguranței emise în numele administrațiilor statelor terțe se verifică, prin orice mijloace corespunzătoare, de către Agenția Navală a Republicii Moldova sau în numele acesteia, cu excepția cazurilor în care acestea au fost emise de către o organizație recunoscută.



Nr. 07 – 4020 din 16.07.2026

Cancelaria de Stat

În temeiul pct. 197 din Regulamentul Guvernului, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.610/2018, se solicită înregistrarea *proiectului hotărârii Guvernului pentru modificarea Hotărârii Guvernului nr. 76/2020 cu privire la aprobarea Normelor metodologice privind punerea în aplicare a prevederilor Codului internațional de management pentru siguranța exploatarea navelor și pentru prevenirea poluării (Codul ISM)*, în lista proiectelor care urmează a fi examinate în cadrul ședinței secretarilor generali ai ministerelor.

CERERE
privind înregistrarea de către Cancelaria de Stat
a proiectului de act al Guvernului

Nr. crt.	Criterii de înregistrare	Nota autorului
1.	Categoria și denumirea proiectului	Proiectul hotărârii Guvernului <i>pentru modificarea Hotărârii Guvernului nr. 76/2020 cu privire la aprobarea Normelor metodologice privind punerea în aplicare a prevederilor Codului internațional de management pentru siguranța exploatarea navelor și pentru prevenirea poluării (Codul ISM)</i> .
2.	Autoritatea care a elaborat proiectul	Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale în colaborare cu Agenția Navală a Republicii Moldova.
3.	Justificarea depunerii cererii	Proiectul este inițiat în scopul completării și corectării cadrului normativ național privind aplicarea Codului internațional de management pentru siguranța exploatarea navelor și pentru prevenirea poluării — Codul ISM, prin modificarea Hotărârii Guvernului nr. 76/2020, în vederea asigurării transpunerii integrale a prevederilor Regulamentului (CE) nr. 336/2006 care nu au fost preluate sau au fost preluate incomplet în actul normativ național. Proiectul este fundamentat pe prevederile art.2 din Legea 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,. Proiectul transpune art. 2 pct. 6, art. 3 alin. (2), art. 7 alin. (4), art. 8 alin. (4) al doilea paragraf, precum și pct. 1.1.7-1.1.10 din partea A a anexei I la Regulamentul (CE) nr. 336/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 februarie 2006.
4.	Referința la documentul de planificare care prevede elaborarea proiectului (PNA,	Proiectul hotărârii Guvernului este elaborat întru realizarea acțiunii 167 din Anexa A aferentă Capitolului 14 „Politica de transport”, Clusterul 4 din Programul

	PND, PNR, alte documente de planificare sectoriale)	național de aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană pentru anii 2025-2029, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.306/2025.
5.	Lista autorităților și instituțiilor a căror avizare este necesară	- Cancelaria de Stat; - Ministerul Finanțelor; - Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării; - Ministerul Mediului; - Ministerul Agriculturii și Industriei Alimentare; - Centrul de Armonizare a Legislației.
6.	Termenul-limită pentru depunerea avizelor/expertizelor	10 zile lucrătoare.
7.	Persoana responsabilă de promovarea proiectului	Ursu Iurie, Șef, Direcția politici în domeniul transportului naval, Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale. tel. 022233617, e-mail: iurie.ursu@midr.gov.md
8.	Anexe	1. Proiectul hotărârii Guvernului – 3 file; 2. Nota de fundamentare – 12 file; 3. Tabel de concordanță Regulamentul (CE) nr. 336/2006 – 68 file; 4. Tabel comparativ – 6 file.
9.	Data și ora depunerii cererii	Conform datei aplicării semnăturii electronice.
10.	Semnătura	

Viceprim-ministru, ministru

Vladimir BOLEA

*Ex. Ursu Iurie,
Tel. 022233617
e-mail: iurie.ursu@midr.gov.md*