UE

GUVERNUL REPUBLICII MOLDOVA

HOTĂRÎRE nr. _____

din _____ 2026

Chișinău

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

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

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

1.1. clauza de armonizare va avea următorul cuprins:

„Prezentul Regulament transpune:
Directiva 2009/16/CE a Parlamentului European şi a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind controlul statului port, CELEX: 32009L0016, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 131 din 28 mai 2009, așa cum a fost modificată ultima oară prin Directiva (UE) 2017/2110 din 15 noiembrie 2017;

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

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

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

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

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

1.3. se completează cu pct. 21^1 cu următorul cuprins:

„21^1. Autoritatea competentă va identifica nivelul de performanță a companiei ce operează navele care fac escală în porturile Republicii Moldova, atunci când nava trebuie să respecte Codul internațional de management al siguranței (codul ISM), după cum se menționează în capitolul IX al Convenției Internaționale.";

1.4. se completează cu pct. 21^2 cu următorul cuprins:
„21^2. Clasificarea statelor de pavilion în funcție de ratele de reținere:

21^2.1. În scopul stabilirii performanței statului pavilion, fiecare stat pavilion este clasificat anual în lista neagră, gri sau albă, stabilite potrivit Memorandumului de Înțelegere de la Paris (Paris MoU), pe baza numărului total de inspecții și rețineri înregistrate pe o perioadă de trei ani consecutivi;

21^2.2. Statul pavilion incluse în lista neagră sunt suplimentar divizate, în funcție de rata reținerilor, în categorii de risc foarte ridicat, ridicat, mediu-ridicat sau mediu. Clasificarea se actualizează anual;

21^2.3. Pentru includerea unui stat de pavilion în lista neagră, gri sau albă, este necesar ca acesta să fi fost supus unui număr minim de 30 de inspecții efectuate în cadrul controlului statului portului.

21^2.4. Clasificarea statului pavilion se realizează în baza metodologiei și formulelor statistice prevăzute în anexă, care respectă criteriile de evaluare aplicabile statului de pavilion.";

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

„3) autoritatea competentă la stabilirea profilului de risc al navelor ce fac escală în porturile Republicii Moldova va folosi parametrii generic al navei care vizează îndeosebi criteriile privind statul de pavilion menționați la pct.21^2 și criteriile privind performanța companiei menționate și la pct.21^1.";

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

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

1.7. în Anexa nr. 1

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

„3) Parametrii de mediu:

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

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

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

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

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

„4. Criteriile de performanță ale unei companii:

4.1 Indicele de reținere al unei companii:

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

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

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

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

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

4.2 Indicele de deficiență al companiei:

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

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

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

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

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

4.3 Matricea de performanță a unei companii:

4.3.1 Performanța companiei se clasifică după cum urmează:

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

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

1.8. Anexa nr.7 va avea următorul cuprins:

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

ASPECTE SPECIFICE CARE TREBUIE CONTROLATE ÎN CADRUL UNEI INSPECȚII EXTINSE

[în conformitate cu pct. 31 din regulament]

1. Următoarele elemente trebuie considerate ca făcând parte din inspecția extinsă la orice categorie de nave:

1.1. Starea structurii

1.1.1. Starea corpului navei și a punții.

1.2. Integritatea etanșeității la apă/intemperii

1.2.1. Uși etanșe la apă/intemperii

1.2.2. Ventilatoare, conducte de aer și tubulatură

1.2.3. Guri de magazie

1.3 Sisteme de urgență

1.3.1 Simularea unei pene generale de curent/pornirea generatorului de avarie

1.3.2 Iluminatul în caz de urgență

1.3.3 Testarea instalației de pompare a santinei

1.3.4 Testarea dispozitivelor de închidere/a ușilor etanșe la apă

1.3.5 Testarea instalației de guvernare, inclusiv a instalației de guvernare de rezervă

1.4 Comunicații radio

1.4.1 Testarea sursei de energie de rezervă

1.4.2 Testarea instalației principale, inclusiv a dispozitivelor de recepție a informațiilor privind siguranța maritimă

1.4.3 Testarea echipamentului mobil de frecvență foarte înaltă (VHF) pentru Sistemul global de salvare și siguranță pe mare (GMDSS)

1.5 *Siguranța împotriva incendiilor*

1.5.1 Exercițiu de incendiu care include o demonstrație a capacității de folosire a echipamentelor pompierilor și a echipamentelor și mijloacelor de combatere a incendiilor

1.5.2 Testarea pompei de avarie pentru stingerea incendiilor (cu două furtunuri)

1.5.3 Testarea opririi de urgență de la distanță a ventilației și a clapetelor asociate

1.5.4 Testarea opririi de urgență de la distanță a pompelor de combustibil

1.5.5 Testarea ventilelor cu închidere rapidă de la distanță

1.5.6 Uși anti-foc

1.5.7 Instalația fixă de stingere a incendiilor și semnalizatoarele de incendiu asociate acesteia

1.6 *Alarme*

1.6.1 Testarea semnalizatoarelor de incendiu

1.7 *Condiții de trai și de muncă*

1.7.1 Starea echipamentelor de amarare, inclusiv a fundațiilor mecanismelor RO

1.8 *Dispozitive de salvare*

1.8.1 Echipamentele de lansare pentru bărcile de urgență și ambarcațiunile de salvare (dacă există semne de învechire, acestea trebuie lăsate la apă)

1.9 *Prevenirea poluării*

1.9.1Testarea echipamentelor de filtrare a hidrocarburilor

2. Vrachier/OBO (dacă transportă mărfuri solide în vrac), în plus față de elementele enumerate în pct.1, următoarele elemente trebuie considerate ca făcând parte din inspecția extinsă la vrachiere:

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

2.1.1 Programul de inspecții intensificate (ESP), incluzând:

2.1.1.1 Rapoartele de inspecție a structurii

2.1.1.2 Rapoartele măsurătorilor grosimii tablei

2.1.1.3 Rapoartele de evaluare a stării navei

2.1.2 Verificarea documentului de conformitate DoC pentru mărfuri periculoase în vederea constatării admisibilității mărfurilor transportate

2.1.3 Aprobarea instalațiilor de încărcare

2.2 *Starea structurii*

2.2.1 Starea pereților de compartimentare și a ramelor

2.2.2 Tancurile de balast

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

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

3.1 *Documente*

3.1.1 Controlul prezenței produsului transportat în certificatul de conformitate adecvat

3.2 *Operațiuni legate de marfă*

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

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

3.2.3 Testarea dușurilor de pe punte

3.3 *Siguranța împotriva incendiilor*

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

3.4 *Condiții de trai și de muncă*

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

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

4.1 *Integritatea etanșeității la apă/intemperii:*

4.1.1 Starea capacelor gurii de magazie;

4.1.2 Accesul în cale/tancuri.

4.2 *Operațiuni legate de marfă:*

4.2.1 Instalațiile de încărcare;

4.2.2 Echipamente de amarare a încărcăturii.

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

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

5.1.1 Programul de inspecții intensificate (ESP), incluzând:

5.1.1.1 Rapoartele de inspecție a structurii;

5.1.1.2 Rapoartele măsurătorilor grosimii tablei;

5.1.1.3 Rapoartele de evaluare a stării navei.

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

5.2 *Starea structurii:*

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

5.3 *Siguranța împotriva incendiilor:*

5.3.1 Sistemul de stingere cu spumă de pe punte;

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

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

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

6.2 *Documente* - Documente justificative privind:

6.2.1 Pregătirea în conducerea maselor;
6.2.2 Pregătirea de familiarizare;

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

6.2.4 Pregătirea pentru gestionarea situațiilor de criză și privind comportamentul uman;
6.3 *Integritatea etanșeității la apă/intemperii:*
6.3.1 Uși prova și pupa, dacă este cazul;
6.3.2 Testarea controlului de la distanță și local al ușilor de compartimentare etanșe la apă.
6.4 *Sisteme de urgență:*

6.4.1 Familiarizarea echipajului cu planul de control al avariilor.

6.5 *Operațiuni legate de marfă:*
6.5.1 Echipamente de amarare a încărcăturii, dacă este cazul.
6.6 *Siguranța împotriva incendiilor:*

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

6.7 *Alarme:*
6.7.1 Testarea sistemului de avertizare sonoră;
6.7.2 Testarea sistemului de detectare a incendiilor și a semnalizatoarelor de incendiu.
6.8 *Dispozitive de salvare:*
6.8.1 Exercițiu de abandonare a navei (inclusiv cu lăsarea la apă a bărcilor de salvare și de urgență).

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

7.1 *Integritatea etanșeității la apă/intemperii:*

7.1.1 Uși prova și pupa.
7.2 *Operațiuni legate de marfă:*
7.2.1 Echipamente de amarare a încărcăturii RO.";

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

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

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

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

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

[în conformitate cu pct. 89]

1. Legitimația de serviciu trebuie să conțină cel puțin următoarele informații:
1.1 Denumirea autorității emitente
1.2 Numele și prenumele titularului legitimației de serviciu
1.3 O fotografie recentă a titularului legitimației de serviciu
1.4 Semnătura titularului legitimației de serviciu
1.5 Un document prin care titularul legitimației de serviciu este autorizat să desfășoare inspecții în conformitate cu legislația națională adoptată potrivit prezentului regulament.
1.6 Dacă limba principală utilizată în legitimației de serviciu nu este engleza, ea trebuie să includă o traducere în această limbă.
Formatul cărții de identitate se stabilește de autoritatea competentă.";

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

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

CRITERII PRIVIND STATUL DE PAVILION

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

în care:

N - este numărul de inspecții
p - este limita admisibilă pentru rețineri
z - este valoarea critică a distribuției normale (1,645 pentru un nivel de certitudine de 95 %).
2. Pe baza formulelor de calcul prevăzute la punctul 1, se determină numărul admisibil de rețineri corespunzător listei negre sau listei albe. Depășirea limitei stabilite pentru zona neagră/gri indică o performanță sub media pavilioanelor evaluate, situație în care statul de pavilion este clasificat pe lista neagră.

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

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

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

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

FD= ((Reținеri a pavilioanelor - μ_(alb/gri)))/(μ_(negru/gri) -μ_(alb/gri))

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

FD = cu 4,01 sau mai mult înseamnă risc foarte ridicat
FD cuprins între 3,01 și 4,00 înseamnă risc ridicat
FD cuprins între 2,01 și 3,00 înseamnă risc mediu spre ridicat
FD cuprins între 1,01 și 2,00 înseamnă risc mediu. ”.

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

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

PRIM-MINISTRU **Alexandru MUNTEANU**

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

NOTA DE FUNDAMENTARE

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

1.	**Denumirea sau numele autorului și, după caz, a/al participanților la elaborarea proiectului actului normativ**
	Proiectul hotărârii de Guvern a fost elaborat de către Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, cu participarea Agenției Navale a Republicii Moldova.
2.	**Condițiile ce au impus elaborarea proiectului actului normativ**
2.1.	Temeiul legal sau, după caz, sursa proiectului actului normativ
	Proiectul hotărârii de Guvern este elaborat în temeiul Legii nr. 112/2014 pentru ratificarea Acordului de Asociere între Republica Moldova, pe de o parte, și Uniunea Europeană și Comunitatea Europeană a Energiei Atomice și statele membre ale acestora, pe de altă parte (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2014, nr. 185-199 art. 442) și în conformitate cu prevederile art. 6 din Codul navigației maritime comerciale al Republicii Moldova, aprobat prin Legea nr. 599/1999, care stabilește că autoritatea administrației publice centrale în domeniul transporturilor elaborează și promovează politica statului în domeniul navigației maritime comerciale, asigurând totodată elaborarea proiectelor de acte normative de profil. Necesitatea elaborării prezentului proiect rezidă din obligativitatea transpunerii și implementării următoarelor acte juridice ale UE (conform PNA 2025-2029 Cluster 4, Cap. 14, Acțiunea 114), care completează regimul juridic al controlului statului portului: • Directiva 96/40/CE (modelul comun de carte de identitate pentru inspectori); • Directiva 2009/16/CE (completarea elementelor netranspuse anterior prin HG nr. 183/2024); • Regulamentul (UE) nr. 428/2010 (inspecțiile extinse); • Regulamentul (UE) nr. 801/2010 și • Regulamentul (UE) nr. 802/2010 (criteriile privind statul de pavilion și performanța companiei).
2.2.	Descrierea situației actuale și a problemelor care impun intervenția, inclusiv a cadrului normativ aplicabil și a deficiențelor/lacunelor normative
	Situația actuală în domeniul controlului statului portului este reglementată de Regulamentul-cadru aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 183/2024, care a pus bazele mecanismului de inspecție a navelor străine în porturile naționale sau în apele aflate sub jurisdicția Republicii Moldova. Deși acest act normativ a transpus parțial Directiva 2009/16/CE, monitorizarea ulterioară a procesului de armonizare a scos în evidență existența unor lacune normative ce pot afecta eficiența inspecțiilor și nivelul de siguranță maritimă. O problemă centrală o constituie absența unui model uniform de legitimare a inspectorilor, conform standardelor prevăzute de Directiva 96/40/CE, fapt ce poate îngreuna recunoașterea autorității acestora în raport cu comandanții navelor străine și echipajele acestora. O altă deficiență majoră a cadrului normativ în vigoare rezidă în reglementarea insuficientă a procedurilor pentru inspecțiile extinse, lipsind listele orientative ale aspectelor specifice de control care se regăsesc în Regulamentul (UE) nr. 428/2010. Această lacună limitează capacitatea inspectorilor de a evalua în profunzime navele cu profil de risc ridicat.

	Totodată, metodologia actuală de calcul a profilului de risc al navelor nu integrează complet parametrii de performanță ai statului de pavilion și ai companiilor de navigație, așa cum sunt detaliați în Regulamentele (UE) nr. 801/2010 și nr. 802/2010. Lipsa unor indicatori clari, precum factorul de depășire (FD) pentru determinarea riscului, poate conduce la o planificare suboptimală a inspecțiilor. De asemenea, cadrul normativ actual nu reflectă pe deplin sistemul specific de inspecții pentru navele de pasageri de tip ro-ro și ambarcațiunile de pasageri de mare viteză, prevăzut de Directiva (UE) 2017/2110, aspect important pentru garantarea siguranței pasagerilor în cadrul serviciilor regulate. La nivel terminologic și procedural, utilizarea sintagmei „proces-verbal de control" în loc de „raport de inspecție" creează neconcordanțe cu standardele internaționale și europene (MOU Paris), îngreunând schimbul de date în sistemele informatice maritime. Acest termen s-a perpetuat încă de la aprobarea HG nr. 183/2024 actuale (fiind transpusă eronat din Directiva 2009/16/CE). Toate aceste carențe normative impun modificarea Hotărârii Guvernului nr. 183/2024 pentru a asigura o transpunere integrală a acquis-ului comunitar și pentru a oferi Agenției Navale instrumentele juridice necesare exercitării unui control riguros și conform cu exigențele europene.
3.	**Obiectivele urmărite și soluțiile propuse**
	Obiectivul central al acestui proiect este perfecționarea mecanismului de control al statului portului prin alinierea completă la standardele tehnice ale Uniunii Europene. Scopul modificărilor propuse constă în oferirea unor instrumente de lucru mai precise pentru inspectorii Agenției Navale, astfel încât aceștia să poată evalua corect riscurile pe care le prezintă navele străine. Soluția propusă nu presupune crearea unei structuri noi, ci eficientizarea reglementărilor existente prin introducerea unor criterii matematice și procedurale clare, care să garanteze că nicio navă cu deficiențe majore nu pune în pericol siguranța navigației sau mediul înconjurător în apele Republicii Moldova.
3.1.	Principalele prevederi ale proiectului și evidențierea elementelor noi
	Proiectul introduce o serie de modificări la Regulamentul-cadru aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 183/2024, menite să acopere aspecte tehnice care nu au fost detaliate anterior. Printre elementele de noutate se numără: - Se stabilesc cerințe stricte pentru legitimația de serviciu a inspectorilor, care va include acum și o traducere în limba engleză, facilitând recunoașterea autorității acestora la bordul navelor străine. - Se introduc formule statistice clare pentru a determina performanța statelor de pavilion (listele albă, gri și neagră) și a companiilor de navigație. Aceasta permite inspectorilor să știe exact ce nave trebuie controlate cu prioritate. - Este adăugată o listă detaliată cu punctele critice ce trebuie verificate la navele care prezintă un risc ridicat (cum ar fi starea corpului navei, sistemele de urgență sau instalațiile de stingere a incendiilor). - Se înlocuiește termenul de „proces-verbal de control" cu cel de „raport de inspecție", pentru a asigura o comunicare uniformă la nivel internațional.
3.2.	Opțiunile alternative analizate și motivele pentru care acestea nu au fost luate în considerare
	- Opțiunea Status Quo (lipsa intervenției): Aceasta a fost respinsă deoarece menținerea cadrului actual ar fi lăsat Republica Moldova cu o legislație incompletă

	față de angajamentele luate prin Acordul de Asociere cu UE, riscând o monitorizare ineficientă a siguranței maritime. - Elaborarea unui nou Regulament: S-a considerat că această variantă nu este oportună, fiind mult mai eficientă și rapidă actualizarea prin modificări a regulamentului deja existent (Hotărârea Guvernului nr. 183/2024), în contextul demersurilor de transpunere accelerată.
4.	**Analiza impactului de reglementare**
4.1.	Impactul asupra sectorului public
	Implementarea proiectului va eficientiza activitatea Agenției Navale prin oferirea unor instrumente clare de evaluare a riscului și a unor proceduri de inspecție armonizate cu standardele UE. Nu sunt necesare schimbări structurale sau instituționale noi, deoarece sarcinile vor fi exercitate de personalul existent.
4.2.	Impactul financiar și argumentarea costurilor estimative
	Aprobarea acestui proiect nu implică cheltuieli suplimentare de la bugetul de stat. Toate activitățile legate de efectuarea inspecțiilor și emiterea noilor legitimații de serviciu vor fi acoperite din bugetul anual aprobat pentru Agenția Navală a Republicii Moldova.
4.3.	Impactul asupra sectorului privat
	Impactul este unul pozitiv, generând un mediu echitabil și predictibil pentru operatorii maritimi care respectă normele de siguranță. Noile criterii de performanță a companiilor vor permite identificarea și monitorizarea mai strictă doar a acelor operatori care prezintă deficiențe repetate, fără a crea bariere administrative pentru companiile cu performanțe ridicate.
4.4.	Impactul social
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
	Impact pozitiv.
4.6.	Alte impacturi și informații relevante
	Nu se aplică.
5.	**Compatibilitatea proiectului actului normativ cu legislația UE**
5.1.	Măsuri normative necesare pentru transpunerea actelor juridice ale UE în legislația națională

	Prezentul proiect reprezintă un exercițiu de armonizare legislativă, fiind elaborat în scopul transpunerii și implementării următoarelor acte juridice ale Uniunii Europene: - Directiva 96/40/CE privind modelul comun de carte de identitate pentru inspectori; - Directiva 2009/16/CE privind controlul statului portului (completarea elementelor netranspuse anterior); - Regulamentul (UE) nr. 428/2010 referitor la procedurile pentru inspecțiile extinse; - Regulamentul (UE) nr. 801/2010 și - Regulamentul (UE) nr. 802/2010 privind performanța statului de pavilion și a companiilor. Proiectul este compatibil cu principiile legislației UE în domeniul siguranței maritime, neidentificându-se contradicții între normele propuse și standardele europene. Gradul de compatibilitate este „conformitate deplină” pentru articolele vizate de acest PHG.
5.2.	Măsuri normative care urmăresc crearea cadrului juridic intern necesar pentru implementarea legislației UE
	Prezentul proiect instituie setul de măsuri normative necesare pentru aplicarea directă și eficientă a standardelor tehnice europene în cadrul controalelor efectuate de statul portului. Prin modificările propuse la Hotărârea Guvernului nr. 183/2024, se creează cadrul juridic intern pentru: - Implementarea criteriilor statistice de performanță: Introducerea formulelor de calcul pentru factorul de depășire (FD) și indicii de reținere/deficiență permite clasificarea riguroasă a navelor și companiilor în funcție de nivelul de risc. - Uniformizarea procedurilor de control: Stabilirea listei specifice de verificare pentru inspecțiile extinse și a cerințelor pentru legitimația de serviciu a inspectorilor asigură un tratament nediscriminatoriu și transparent pentru toți operatorii maritimi care fac escală în porturile Republicii Moldova. - Digitalizarea și raportarea datelor: Trecerea la terminologia de „raport de inspecție” facilitează integrarea rezultatelor controalelor în sistemele de monitorizare internaționale. Aceste măsuri sunt esențiale pentru a oferi Agenției Navale autoritatea necesară de a interveni atunci când o navă nu îndeplinește standardele de siguranță, asigurând astfel implementarea reală, nu doar formală, a legislației UE în domeniu.
6.	**Avizarea și consultarea publică a proiectului actului normativ**
	În scopul respectării prevederilor Legii nr. 239/2008 privind transparența în procesul decizional, a fost plasat anunțul privind inițierea procesului de elaborare a proiectului Hotărârii Guvernului cu privire la modificarea Hotărârii Guvernului nr. 183/2024 pentru aprobarea Regulamentului-cadru cu privire la respectarea obligațiilor statului port pe platforma guvernamentală www.particip.gov.md, la adresa: https://particip.gov.md/ro/document/stages/*/16269 Proiectul va fi suspus procesului de consultare publică și avizare/expertizare în conformitate cu prevederile Legii nr. 100/2017 cu privire la actele normative și ale Legii nr. 239 privind transparența în procesul decizional. În cadrul procesului de avizare, proiectul va fi remis spre avizare următoarelor autorități și entități publice interesate: - Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării;

	- Ministerului Finanțelor; - Ministerul Mediului; - Grupul de lucru al Comisiei de stat pentru reglementarea activității de întreprinzător; - Centrul de Armonizare a Legislației. Propunerile și obiecțiile asupra proiectului vor fi generalizate în Sinteză la proiect.
7.	**Concluziile expertizelor**
	După definitivarea proiectului actului normativ potrivit avizelor și rezultatelor consultărilor publice, proiectul urmează a fi expertizat de către Ministerul Justiției în conformitate cu articolul 37 din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative și de Centrul Național Anticorupție în conformitate cu articolul 36 din aceeași lege.
8.	**Modul de încorporare a actului în cadrul normativ existent**
	Adoptarea prezentei hotărâri nu impune modificarea sau abrogarea altor acte normative în vigoare. Proiectul se inserează în cadrul normativ existent în calitate de act sectorial distinct, care completează lacuna identificată la nivelul legislației secundare privind Controlul Statului Port.
9.	**Măsurile necesare pentru implementarea prevederilor proiectului actului normativ**
	Implementarea noilor reglementări va fi asigurată de către Agenția Navală a Republicii Moldova, în calitatea sa de autoritate competentă responsabilă de controlul statului portului. Principalele acțiuni necesare includ: Actualizarea procedurilor interne de lucru: Inspectorii vor utiliza noile liste de control specifice pentru inspecțiile extinse și vor aplica formulele statistice de calcul pentru determinarea profilului de risc al navelor și companiilor. Emiterea noilor legitimații: Autoritatea competentă va emite legitimații de serviciu conform noului model armonizat, care să ateste dreptul inspectorilor de a efectua controale în conformitate cu legislația națională și internațională. Monitorizarea și raportarea: Rezultatele inspecțiilor vor fi documentate sub denumirea de „raport de inspecție”, asigurând trasabilitatea și transparența datelor în raport cu organizațiile maritime internaționale. Capacitățile administrative, umane actuale ale ANRM sunt considerate suficiente pentru a absorbi aceste sarcini fără a fi necesară alocarea de resurse suplimentare de la bugetul de stat.

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

Tabel de concordanță

la DIRECTIVA 96/40/CE A COMISIEI din 25 iunie 1996 de instituire a unui model comun de carte de identitate pentru inspectorii care desfășoară controlul de stat în port

1	**Titlul actului UE, inclusiv cea mai recentă modificare, nr. CELEX** DIRECTIVA 96/40/CE A COMISIEI din 25 iunie 1996 de instituire a unui model comun de carte de identitate pentru inspectorii care desfășoară controlul de stat în port (CELEX: 31996L0040)
2	Titlul proiectului de act normativ național: Proiectul hotărârii de Guvern privind modificarea HG 183/2024 pentru aprobarea Regulamentului-cadru cu privire la respectarea obligațiilor statului port
3	**Gradul general de compatibilitate**: Compatibil
4	**Autoritatea/persoana responsabilă**: Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, Agenția Navală a Republicii Moldova
5	**Data întocmirii/actualizării**: 23.03.2026

6 **Actul Uniunii Europene**	7 **Proiectul de act normativ național**	8 **Gradul de compatibilitate**	9 **Observații**
Articolul 1 Cartea de identitate prevăzută la articolul 12 alineatul (4) din Directiva 95/21/CE trebuie să îndeplinească cerințele stabilite în anexă.	Pct. 89 al Regulament-cadru cu privire la respectarea obligațiilor statului port aprobat prin HG nr. 183/2024 se modifică și va avea următorul conținut – ” **89.** Fiecare inspector poartă asupra sa un document personal sub forma unei legitimații de serviciu conform anexei nr.15, emisă de autoritatea competentă, în conformitate cu convențiile internaționale și indică că acesta este autorizat pentru a efectua inspecțiile.”	Compatibil	
Articolul 2 (1) Statele membre pun în aplicare actele cu putere de lege și actele administrative necesare pentru a se conforma prezentei		Prevederi UE neaplicabile	

directive până cel târziu la 1 februarie 1997. Ele trebuie să informeze imediat Comisia în acest sens. Atunci când aceste dispoziții sunt adoptate de către statele membre, ele trebuie să conțină o trimitere la prezenta directivă sau să fie însoțite de o astfel de trimitere în momentul publicării lor oficiale. Modalitatea de a face această trimitere se stabilește de către statele membre. (2) Statele membre trebuie să comunice Comisiei dispozițiile de drept intern pe care le adoptă în domeniul reglementat de prezenta directivă.			
Articolul 3 Prezenta directivă intră în vigoare la douăzeci de zile după publicarea sa în *Jurnalul Oficial al Comunităților Europene.*		Prevederi UE neaplicabile	
Articolul 4 Prezenta directivă se adresează statelor membre.		Prevederi UE neaplicabile	
ANEXĂ **CERINȚE PRIVIND CARTEA DE IDENTITATE A INSPECTORILOR CARE EFECTUEAZĂ CONTROLUL DE STAT ÎN PORT** [în conformitate cu articolul 12 alineatul (4) din Directiva 95/21/CE] Cartea de identitate trebuie să conțină cel puțin următoarele informații: (a) Denumirea autorității emitente (b) Numele și prenumele titularului cărții de identitate (c) O fotografie recentă a titularului cărții de identitate (d) Semnătura titularului cărții de identitate (e) Un document prin care titularul cărții de identitate este autorizat să desfășoare inspecții în conformitate cu legislația națională adoptată potrivit prezentei directive.	Regulament-cadru cu privire la respectarea obligațiilor statului port aprobat prin HG nr. 183/2024 se completează anexa nr.15 **CERINȚE PRIVIND LEGITIMAȚIA DE SERVICIU A INSPECTORILOR CARE EFECTUEAZĂ CONTROLUL STAT PORT** [în conformitate cu pct. 89] 1.Legitimația de serviciu trebuie să conțină cel puțin următoarele informații: 1.1 Denumirea autorității emitente 1.2 Numele și prenumele titularului legitimației de serviciu 1.3 O fotografie recentă a titularului legitimației de serviciu 1.4 Semnătura titularului legitimației de serviciu 1.5 Un document prin care titularul legitimației de serviciu este autorizat să desfășoare inspecții în conformitate cu legislația națională adoptată potrivit prezentului regulament.	Compatibil	

Dacă limba principală utilizată în cartea de identitate nu este engleza, ea trebuie să includă o traducere în această limbă. Formatul cărții de identitate este lăsat la latitudinea autorităților competente.	1.6 Dacă limba principală utilizată în legitimației de serviciu nu este engleza, ea trebuie să includă o traducere în această limbă. Formatul cărții de identitate se stabilește de autoritatea competentă.		

Tabel de concordanță

la DIRECTIVA 2009/16/CE A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI din 23 aprilie 2009 privind controlul statului portului

1	**Titlul actului UE, inclusiv cea mai recentă modificare, nr. CELEX** DIRECTIVA 2009/16/CE A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI din 23 aprilie 2009 privind controlul statului portului (CELEX: 02009L0016)
2	**Titlul proiectului de act normativ național:** Proiectul hotărârii de Guvern privind modificarea HG 183/2024 pentru aprobarea Regulamentului-cadru cu privire la respectarea obligațiilor statului port
3	**Gradul general de compatibilitate**: Compatibil
4	**Autoritatea/persoana responsabilă**: Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, Agenția Navală a Republicii Moldova
5	**Data întocmirii/actualizării**: 23.03.2026

6 **Actul Uniunii Europene**	7 **Proiectul de act normativ național**	8 **Gradul de compatibilitate**	9 **Observații**
Articolul 1 **Obiectivul** Obiectivul prezentei directive este de a sprijini reducerea drastică a numărului navelor care nu corespund standardelor și care navighează în apele aflate în jurisdicția statelor membre, prin: (a) sporirea conformității cu legislația internațională și comunitară relevantă privind siguranța maritimă, securitatea maritimă, protecția mediului marin și condițiile de viață și de muncă la bordul navelor aflate sub orice pavilion; (b) stabilirea unor criterii comune pentru controlul navelor de către statul portului și armonizarea procedurilor de inspecție și reținere, pe baza cunoștințelor și a experienței acumulate în cadrul MOU Paris; (c) punerea în aplicare în cadrul Comunității a unui sistem de control al statului portului, bazat pe inspecții efectuate în cadrul Comunității și al regiunii aflate în domeniul de aplicare a MOU Paris, care vizează inspectarea tuturor navelor cu o frecvență variabilă în funcție de		Compatibil	Transpus prin HG 183/2024 pentru aprobarea Regulamentului-cadru cu privire la respectarea obligațiilor statului port (pct.1 din Regulamentul – cadru)

profilul de risc al acestora, navele care prezintă un risc mai ridicat făcând obiectul unor inspecții mai amănunțite și efectuate cu o frecvență mai mare.			
Articolul 2 Definiţii În sensul prezentei directive se aplică următoarele definiţii: 1. „convenţii” înseamnă următoarele convenţii, precum și protocoalele și modificările la acestea și codurile aferente cu caracter obliga toriu, în versiunea lor actualizată: (a) Convenţia internaţională asupra liniilor de încărcare, 1966 (LL 66); (b) Convenţia internaţională pentru ocrotirea vieţii omenești pe mare, 1974 (SOLAS 74); (c) Convenţia internaţională pentru prevenirea poluării de către nave din 1973 și Protocolul de modificare din 1978 (MARPOL 73/78); (d) Convenția internațională privind standardele de pregătire a navigatorilor, brevetare/atestare și efectuare a serviciului de cart, 1978 (denumită în continuare „Convenția STCW”); (e) Convenția referitoare la regulamentul internațional din 1972 pentru prevenirea abordajelor pe mare, 1972 (Colreg 72); (f) Convenția internațională privind măsurarea tonajului navelor, 1969 (ITC 69); (h) Convenția internațională privind răspunderea civilă pentru pagubele produse prin poluare cu hidrocarburi, 1992 (CLC 92); (i) Convenția din 2006 privind munca în domeniul maritim (MLC 2006); (j) Convenția internațională privind controlul sistemelor antivegetative dăunătoare utilizate la nave (AFS 2001); (k) Convenția internațională din 2001 privind răspunderea civilă pentru prejudicii provocate de poluarea cu hidrocarburi utilizate pentru propulsia navei (Convenția Bunkers, 2001); (l) Convenția internațională pentru controlul și managementul apelor de balast și sedimentelor de la nave, 2004 (denumită în continuare „Convenția BWM”); (m)Convenția internațională de la Nairobi privind îndepărtarea epavelor, 2007 (denumită în continuare „Convenția de la Nairobi”); (n) Convenția internațională de la Hong Kong privind reciclarea sigură și ecologică a navelor, 2009 (denumită în continuare „Convenția de la Hong Kong”).		Compatibil	Transpus prin HG 183/2024 pentru aprobarea Regulamentului-cadru cu privire la respectarea obligațiilor statului port (pct.7 din Regulamentul – cadru)

2. „MOU Paris” înseamnă Memorandumul de înțelegere privind controlul statului portului, semnat la Paris la 26 ianuarie 1982, în versiunea sa actualizată; 4. „regiune aflată în domeniul de aplicare a MOU Paris” înseamnă zona geografică în care semnatarii MOU Paris efectuează inspecții în cadrul stabilit de MOU Paris; 5. „navă” înseamnă orice navă maritimă căreia i se aplică una sau mai multe convenții și care arborează pavilionul altui stat decât cel al statului portului; 6. „interfață navă/port” înseamnă interacțiunile care au loc atunci când o navă este direct și imediat afectată de acțiuni care presupun circulația persoanelor sau a mărfurilor sau furnizarea de servicii portuare către sau dinspre navă; 7. „navă într-o zonă de ancoraj” înseamnă o navă aflată într-un port sau într-o altă zonă aflată în jurisdicția unui port, dar nu în dană, care nu efectuează o interfață navă/port; 8. „inspector” înseamnă un angajat din sectorul public sau altă persoană, autorizat corespunzător de către autoritatea competentă a unui stat membru să efectueze inspecții în cadrul controlului statului portului și care răspunde în fața autorității competente respective; 8a. „inspecție” înseamnă o verificare a stării navei, a echipamentelor și a echipajului acesteia pe baza convențiilor aplicabile și efectuată de un inspector. Inspecția nu este un control pentru eliberarea, vizarea sau reînnoirea certificatelor statutare, iar raportul de inspecție aferent furnizat comandantului navei nu este un certificat; 9. „autoritate competentă” înseamnă o autoritate maritimă responsabilă de controlul statului portului în conformitate cu prezenta directivă; 10. „timp de noapte” înseamnă orice perioadă de minimum șapte ore, astfel cum este definită de dreptul intern, care trebuie să includă, în orice caz, intervalul cuprins între miezul nopții și ora 5 dimineața; 11. „inspecție inițială” înseamnă o inspecție efectuată la bordul unei nave de un inspector, care cuprinde cel puțin verificările necesare în temeiul articolului 13 alineatul (1); 12. „inspecție mai amănunțită” înseamnă o inspecție care include elementele unei inspecții inițiale, prin care nava, echipamentele și echipajul său, luate integral sau, după caz, parțial, sunt supuse, în circumstanțele menționate la articolul 13 alineatul (3), unei verificări aprofundate ce acoperă construcția navei, echipamentele, echipajul, condițiile de viață și de muncă și respectarea procedurilor operaționale la bord și;			

13. „inspecție extinsă” înseamnă o inspecție care include cel puțin elementele enumerate în anexa VII și elementele unei inspecții inițiale. O inspecție extinsă poate include o inspecție mai amănunțită atunci când există motive întemeiate, în conformitate cu articolul 13 alineatul (3); 14. „plângere” înseamnă orice informație sau raport depus de orice persoană sau organizație care are un interes legitim în ceea ce privește siguranța navei, inclusiv în ceea ce privește siguranța echipajului sau riscurile pentru sănătatea acestuia, condițiile de viață și de muncă la bordul navei, precum și prevenirea poluării; 15. „reținere” înseamnă interdicția formală de a pleca din port impusă unei nave din cauza deficiențelor constatate, care, individual sau cumulate, determină ca nava să nu fie considerată în stare de navigabilitate; 16. „ordin de refuz al accesului” înseamnă o decizie adresată comandantului navei, companiei responsabile pentru navă și statului de pavilion, prin care li se notifică faptul că navei îi va fi refuzat accesul în toate porturile și zonele de ancoraj din Comunitate; 17. „oprirea unei operațiuni” înseamnă interdicția formală de a continua o operațiune, impusă unei nave din cauza deficiențelor constatate care, individual sau cumulate, ar face riscantă continuarea operațiunii; 18.„companie” înseamnă proprietarul navei sau orice altă organizație sau persoană, cum ar fi administratorul sau navlositorul navei nude (bare boat) care și-a asumat responsabilitatea față de proprietar pentru operarea navei și care, odată cu asumarea acestei responsabilități, a fost de acord să preia toate sarcinile și obligațiile impuse de Codul internațional de management pentru exploatarea în siguranță a navelor și pentru prevenirea poluării („codul ISM”); 19. „organizație recunoscută” înseamnă o societate de clasificare sau alt organism privat care exercită atribuții de reglementare în numele administrației statului de pavilion; 20. „certificat statutar” înseamnă un certificat eliberat de un stat de pavilion sau în numele unui stat de pavilion, în conformitate cu convențiile aplicabile; 21. „certificat de clasă” înseamnă un document eliberat de o organizație recunoscută prin care se confirmă conformitatea cu capitolul II-1 partea A-1 Regula 3-1din SOLAS 74; 22. „baza de date privind inspecțiile” înseamnă sistemul de informații care contribuie la punerea în aplicare a sistemului de control al statului în cadrul			

Comunității și care cuprinde datele legate de inspecțiile efectuate în Comunitate și în regiunea aflată în domeniul de aplicare a MOU Paris; 23. „certificat de muncă în domeniul maritim” înseamnă certificatul menționat în Reglementarea 5.1.3 din MLC 2006; 24. „declarație de conformitate a muncii în domeniul maritim” înseamnă declarația menționată în Reglementarea 5.1.3 din MLC 2006; 25. „navă de pasageri de tip ro-ro” înseamnă o navă echipată cu dispozitive care permit îmbarcarea și debarcarea vehiculelor rutiere sau feroviare pe propriile roți și care transportă mai mult de 12 pasageri; 26. „ambarcațiune de pasageri de mare viteză” înseamnă o ambarcațiune astfel cum este definită în regula 1 de la capitolul X din SOLAS 74, care transportă mai mult de 12 pasageri; 27. „serviciu regulat” înseamnă o serie de traversări efectuate de navele de pasageri de tip ro-ro și de ambarcațiunile de pasageri de mare viteză în scopul deservirii traficului între aceleași două sau mai multe porturi sau o serie de curse dinspre și înspre același port fără escale, fie: (i) conform unui orar publicat; fie (ii) cu traversări atât de regulate sau de frecvente încât constituie o serie organizată care poate fi recunoscută. Toate trimiterile din prezenta directivă la convențiile, codurile și rezoluțiile internaționale, inclusiv la certificatele și alte documente, se consideră a fi trimiteri la respectivele convenții, coduri și rezoluții internaționale în versiunile lor actualizate.			
Articolul 3 Domeniu de aplicare (1) Prezenta directivă se aplică tuturor navelor și echipajelor acestora care fac escală într-un port sau într-o zonă de ancoraj al unui stat membru pentru a efectua o interfaţă navă/port. Franţa poate decide că porturile și zonele sale de ancoraj care fac obiectul prezentului alineat nu includ porturile și zonele de ancoraj situate în departamentele de peste mări menţionate la articolul 299 alineatul (2) din tratat. În cazul în care un stat membru efectuează o inspecţie a unei nave aflate în ape din jurisdicţia sa, altele decât într-un port, aceasta va fi considerată o inspecţie în sensul prezentei directive. Niciuna dintre dispoziţiile prezentului articol nu aduce atingere drep turilor de intervenţie de care dispune un stat membru în conformitate cu convenţiile aplicabile. Pot deroga de la dispoziţiile prezentei directive statele membre care nu au porturi maritime și care pot dovedi că, pe o perioadă anterioară de trei ani, mai puţin de 5 % din numărul total de nave individuale care fac escală anual în porturile lor fluviale reprezintă nave cărora li se aplică		Compatibil	Transpus prin HG 183/2024 pentru aprobarea Regulamentului-cadru cu privire la respectarea obligațiilor statului port (pct.2-6 din Regulamentul – cadru)

prezenta directivă. Statele membre care nu au porturi maritime comunică Comisiei, cel mai târziu la data transpunerii prezentei directive, numărul total de nave și numărul de nave care au făcut escală în porturile lor pe perioada de trei ani sus-menţionată și informează Comisia cu privire la orice modi ficare ulterioară a cifrelor sus-menţionate. Prezenta directivă se aplică, de asemenea, inspecţiilor navelor de pasageri de tip ro-ro și ambarcaţiunilor de pasageri de mare viteză efectuate în exteriorul portului sau departe de o zonă de ancoraj, în cursul unui serviciu regulat în conformitate cu articolul 14a. (2) În cazul navelor cu tonaj brut mai mic de 500, statele membre aplică dispoziţiile din convenţia relevantă care sunt aplicabile și, în măsura în care o convenţie nu se aplică, adoptă măsurile necesare pentru a se asigura că navele în cauză nu prezintă un pericol evident pentru siguranţă, sănătate sau mediu. În aplicarea prezentului alineat, statele membre se orientează după anexa I la MOU Paris. Prezenta directivă se aplică, de asemenea, inspecţiilor navelor de pasageri de tip ro-ro și ambarcaţiunilor de pasageri de mare viteză efectuate în exteriorul portului sau departe de o zonă de ancoraj, în cursul unui serviciu regulat în conformitate cu articolul 14a. (2) În cazul navelor cu tonaj brut mai mic de 500, statele membre aplică dispoziţiile din convenţia relevantă care sunt aplicabile și, în măsura în care o convenţie nu se aplică, adoptă măsurile necesare pentru a se asigura că navele în cauză nu prezintă un pericol evident pentru siguranţă, sănătate sau mediu. În aplicarea prezentului alineat, statele membre se orientează după anexa I la MOU Paris. (4) Navele de pescuit cu lungimea mai mică de 24 de metri, navele de război, navele auxiliare, navele din lemn de construcţie artizanală, navele de stat folosite în scopuri necomerciale și navele de agrement care nu sunt angajate în schimburi comerciale se exclud din domeniul de aplicare al prezentei directive. În sensul prezentei directive, lungimea unei nave de pescuit se stabilește în conformitate cu Acordul de la Cape Town din 2012 privind punerea în aplicare a dispoziţiilor Protocolului din 1993 referitor la Convenţia inter naţională de la Torremolinos din 1977 pentru siguranţa navelor de pescuit. (4a) Statele membre pot efectua inspecţii în cadrul controlului statului portului asupra navelor de pescuit cu lungimea de cel puţin 24 de metri. Comisia, în cooperare cu statele semnatare ale MoU Paris, poate adopta orientări care să stabilească modalităţile detaliate ale unui astfel de regim specific, paralel și separat, de control al statului portului pentru navele de pescuit respective.			

(5) Măsurile adoptate pentru punerea în aplicare a prezentei directive nu generează o reducere a nivelului general de protecţie a navigatorilor în temeiul dreptului Uniunii în domeniul social pentru aspectele cărora li se aplică prezenta directivă, în comparaţie cu situaţia care prevalează deja în fiecare stat membru. În punerea în aplicare a respectivelor măsuri, în cazul în care autoritatea competentă a statului portului are cunoștinţă de o încălcare clară a dreptului Uniunii la bordul navelor care arborează pavilionul unui stat membru, aceasta informează în consecinţă orice autoritate competentă relevantă, în conformitate cu legislaţia și practica naţionale, pentru luarea oricăror măsuri ulterioare corespunzătoare.			
Articolul 4 Competenţele de inspecţie (1) Statele membre iau toate măsurile necesare, în conformitate cu dreptul internaţional, pentru a avea dreptul de a desfășura la bordul navelor străine inspecţiile prevăzute de prezenta directivă. (2) Statele membre menţin autorităţile competente corespunzătoare, cărora li se atribuie un număr corespunzător de angajaţi pentru inspecţia navelor, în special inspectori calificaţi, de exemplu prin recrutare, și iau toate măsurile necesare pentru a se asigura că inspectorii își duc la îndeplinire sarcinile stabilite de prezenta directivă și, în special, că sunt disponibili pentru a desfășura inspecţiile necesare în conformitate cu prezenta directivă.		Compatibil	Transpus prin HG 183/2024 pentru aprobarea Regulamentului-cadru cu privire la respectarea obligațiilor statului port (capitolul II din Regulamentul – cadru)
Articolul 5 Sistemul inspecţiilor şi obligaţiile anuale de inspecţie (1) Statele membre efectuează inspecţii în conformitate cu sistemul de selecţie descris la articolul 12 și cu dispoziţiile anexei I. (2) În vederea îndeplinirii obligaţiilor anuale de inspecţie, fiecare stat membru: (a) inspectează toate navele de prioritate I, în conformitate cu articolul 12 litera (a), care fac escală în porturile și zonele sale de ancoraj; și (b) efectuează anual un număr total de inspecţii ale navelor de prio ritate I și II, menţionate la articolul 12 literele (a) și (b), care corespunde cel puţin cotei care îi revine din numărul total de inspecţii care trebuie să fie efectuate anual în cadrul Comunităţii și în regiunea aflată în domeniul de aplicare a MOU Paris. Cota de inspecţii a fiecărui stat membru se bazează pe numărul de nave individuale care fac escală în porturile statului membru respectiv raportat la numărul total de nave care fac escală în porturile fiecărui stat din cadrul Comunităţii și al regiunii aflate în domeniul de aplicare a MOU Paris.		Compatibil	Transpus prin HG 183/2024 pentru aprobarea Regulamentului-cadru cu privire la respectarea obligațiilor statului port (capitolul III din Regulamentul – cadru)

(2a) Inspecţiile navelor efectuate de un stat membru care depășesc obligaţiile anuale de inspecţie ale statului membru respectiv cu 20 % sau mai mult nu se iau în considerare la calcularea obligaţiilor anuale de inspecţie ale părţilor la MoU Paris. (3) În vederea calculării cotei din numărul total de inspecţii care trebuie să fie efectuate anual în cadrul Comunităţii și al regiunii aflate în domeniul de aplicare a MOU Paris, menţionate la alineatul (2) litera (b), nu vor fi luate în calcul navele ancorate, cu excepţia cazului în care statul membru respectiv specifică altfel.			
Articolul 6 Modalităţi detaliate de respectare a obligaţiilor de inspecţie (1) Se consideră că un stat membru care nu efectuează inspecţiile prevăzute la articolul 5 alineatul (2) litera (a) respectă totuși cerinţa respectivă dacă inspecţiile neefectuate nu depășesc 10 % din numărul total de nave de prioritate I care fac escală în porturile și zonele sale de ancoraj, indiferent de profilul lor de risc. (2) În pofida procentului de inspecţii neefectuate menţionate la alineatul (1), statele membre acordă prioritate inspectării navelor care, în conformitate cu informaţiile furnizate de baza de date privind inspecţiile, nu fac escală în mod frecvent în porturi din Uniune. (3) În pofida procentului de inspecţii neefectuate menţionate la alineatul (1), în ceea ce privește navele de prioritate I care fac escală în zonele de ancoraj, statele membre acordă prioritate inspectării navelor cu profil de risc ridicat care, în conformitate cu informaţiile furnizate de baza de date privind inspecţiile, nu fac escală în mod frecvent în porturi din Uniune.		Compatibil	Transpus prin HG 183/2024 pentru aprobarea Regulamentului-cadru cu privire la respectarea obligațiilor statului port (capitolul III din Regulamentul – cadru)
Articolul 7 **Modalităţi detaliate pentru obligaţii de inspecţie echilibrate în întreaga Uniune** (1) În ceea ce privește un stat membru în care numărul total de escale ale navelor de prioritate I depășește cota sa de inspecţii menţionată la articolul 5 alineatul (2) litera (b), se consideră că își respectă obligaţiile anuale de inspecţie în cazul în care numărul de inspecţii efectuate de statul membru respectiv corespunde cel puţin cotei sale de inspecţii astfel cum se menţionează la articolul 5 alineatul (2) litera (b), iar navele rămase neinspectate de statul membru respectiv nu depășesc 40 % din numărul total de nave de prioritate I care fac escală în porturile și zonele sale de ancoraj. (2) Se consideră că un stat membru, în care numărul total al escalelor navelor de prioritate I și prioritate II este mai mic decât 150 % din cota sa de inspecţii menţionată la articolul 5 alineatul (2) litera (b), își respectă totuși obligaţiile anuale de inspecţie dacă respectivul stat membru efectuează inspecţii la		Prevederi UE neaplicabile	

două treimi din navele de prioritate I și prioritate II din numărul total de nave de prioritate I și prioritate II care fac escală în porturile și în zonele sale de ancoraj. (3) în În evaluarea sa menţionată la articolul 35, Comisia examinează special impactul prezentului articol asupra angajamentelor de inspecţie, luând în considerare cunoștinţele și experienţa obţinute în cadrul Comunităţii și al MOU Paris. Evaluarea ia în considerare obiectivul de a inspecta toate navele care fac escală în porturile și zonele de ancoraj din Comunitate. După caz, Comisia propune măsuri complementare în vederea îmbunătăţirii eficienţei sistemului de inspecţie aplicat în Comunitate și, dacă este necesar, o nouă evaluare a impactului prezentului articol într-o fază ulterioară.			
Articolul 8 **Amânarea inspecțiilor și circumstanțe excepționale** (1) În oricare dintre cazurile următoare, un stat membru poate decide să amâne inspecția unei nave de prioritate I sau de prioritate II: (a) în cazul în care inspecția ar putea fi efectuată la oricare dintre următoarele escale ale navei în același stat membru, în termen de 15 zile de la ora efectivă de plecare, cu condiția ca nava să nu facă escală între timp într-un alt port din Uniune sau din regiunea aflată în domeniul de aplicare al MoU Paris, cu excepția oricăruia dintre porturile statului de pavilion al navei; (b) în cazul în care inspecția ar putea fi efectuată într-un alt port de escală din Uniune sau din regiunea aflată în domeniul de aplicare al MoU Paris în termen de 15 zile de la ora efectivă de plecare, cu condiția ca statul în care este situat acest port de escală să fi acceptat în avans să efectueze inspecția; sau (c) în cazul în care inspecția unei nave, inclusiv a navelor de pasageri de tip ro-ro sau a ambarcațiunilor de pasageri de mare viteză care desfășoară servicii regulate, ar putea fi efectuată în același port de escală în termen de 15 zile de la ora efectivă de plecare. În cazul în care un stat membru decide să amâne o inspecție în temeiul primului paragraf, respectiva inspecție amânată nu este luată în considerare pentru îndeplinirea de către statul membru respectiv a obligațiilor sale anuale de inspecție menționate la articolele 6 și 7 dacă inspecția amânată este înregistrată ca atare în baza de date privind inspecțiile. (2) O inspecție neefectuată asupra unei nave de prioritate I sau de prioritate II din motive operaționale nu este considerată inspecție neefectuată dacă motivul neefectuării inspecției este înregistrat în baza de		Compatibil	Transpus prin HG 183/2024 pentru aprobarea Regulamentului-cadru cu privire la respectarea obligațiilor statului port (capitolul IV din Regulamentul – cadru)

date privind inspecțiile și dacă se aplică oricare dintre următoarele circumstanțe excepționale: (a) autoritatea competentă consideră că efectuarea inspecției ar constitui un risc pentru siguranța inspectorilor, a navei, a echipajului acesteia, a portului sau a mediului marin; (b) escala navei în port are loc numai pe timp de noapte; sau (c) durata escalei navei este prea scurtă pentru ca inspecția să fie efectuată în mod satisfăcător. În cazul în care se aplică circumstanțele prevăzute la litera (b), statele membre iau măsurile necesare pentru a se asigura că navele care fac escală în mod regulat pe timp de noapte sunt inspectate în mod corespunzător. (3) În cazul în care o inspecție nu este efectuată asupra unei nave într-o zonă de ancoraj, aceasta nu este considerată drept inspecție neefectuată, dacă: (a) nava este inspectată, în termen de 15 zile de la ora efectivă de plecare, într-un alt port sau zonă de ancoraj din Uniune sau din regiunea aflată în domeniul de aplicare al MoU Paris, în conformitate cu anexa I; (b) escala navei în port are loc numai pe timp de noapte sau durata acesteia este prea scurtă ca inspecția să fie efectuată în mod satisfăcător, iar motivul neefectuării inspecției este înregistrat în baza de date privind inspecțiile; sau (c) autoritatea competentă consideră că efectuarea inspecției ar constitui un risc pentru siguranța inspectorilor, a navei sau a echipajului acesteia, a portului sau a mediului marin, iar motivul neefectuării inspecției este înregistrat în baza de date privind inspecțiile. (4) În cazul în care nu se efectuează o inspecție din cauza unor circumstanțe extraordinare și neprevăzute, aceasta nu este considerată drept inspecție neefectuată, iar motivul neefectuării inspecției se înregistrează în baza de date privind inspecțiile. Aceste circumstanțe se justifică în mod corespunzător și se raportează Comisiei.			
Articolul 10 **Profilul de risc al navei** Oricărei nave care face escală într-un port sau într-o zonă de ancoraj dintr-un stat membru i se atribuie în baza de date privind inspecțiile un profil de risc care determină nivelul de prioritate al acesteia în efectuarea inspecției, intervalele de timp dintre inspecții și amploarea acestora. (2) Profilul de risc al unei nave este determinat de o combinație de parametri de risc generici, istorici și de mediu, după cum urmează:		Compatibil	Transpus prin HG 183/2024 pentru aprobarea Regulamentului-cadru cu privire la respectarea

(a) Parametri generici Parametrii generici se bazează pe tipul, vechimea și pavilionul navei, pe organizațiile recunoscute implicate și pe performanța companiei, în conformitate cu anexa I partea I.1 și cu anexa II. (b) Parametri istorici Parametrii istorici se bazează pe numărul de deficiențe și rețineri pe o perioadă dată, în conformitate cu anexa I partea I.2 și cu anexa II. (c) Parametri de mediu Parametrii de mediu se bazează pe numărul de deficiențe legate de MARPOL 73/78, AFS 2001, Convenția BWM, CLC 92, Convenția Bunkers, 2001, Convenția de la Nairobi și Convenția de la Hong Kong, în conformitate cu anexa I partea I.3 și cu anexa II. (3) Comisia adoptă acte de punere în aplicare de stabilire a metodologiei de examinare a parametrilor de risc generici care vizează îndeosebi criteriile privind statul de pavilion și criteriile privind performanța companiei adoptate în temeiul MoU Paris în 2019, care stabilesc liste de performanță ridicată, medie și scăzută. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 31 alineatul (2).	Pct.23 al Regulament-cadru cu privire la respectarea obligațiilor statului port aprobat prin HG nr. 183/2024 se completează cu subpct.3), cu următorul conținut: ”3) autoritatea competentă la stabilirea profilului de risc al navelor ce fac escală în porturile Republicii Moldova va folosi parametrii generic al navei care vizează îndeosebi criteriile privind statul de pavilion menționați la pct.21[2] și criteriile privind performanța companiei menționași la pct.21[1].”		obligațiilor statului port (capitolul VI din Regulamentul – cadru)
Articolul 11 **Frecvența inspecțiilor** Navele care fac escală în porturile sau în zonele de ancoraj din Comunitate fac obiectul unor inspecții periodice sau al unor inspecții suplimentare, după cum urmează: (a) Navele sunt supuse unor inspecții periodice la intervale prestabilite, în funcție de profilul lor de risc, în conformitate cu anexa I partea I. Intervalul dintre inspecțiile periodice ale navelor crește pe măsură ce gradul de risc scade. Pentru navele cu risc ridicat, acest interval nu depășește șase luni. (b) Navele fac obiectul unor inspecții suplimentare indiferent de perioada scursă de la ultima lor inspecție periodică, după cum urmează: — Autoritatea competentă se asigură că navele cărora li se aplică factorii prioritari enumerați în anexa I partea II punctul 2A fac obiectul unei inspecții. — Navele cărora li se aplică factorii neprevăzuți enumerați în anexa I partea II punctul 2B pot face obiectul unei inspecții. Decizia de a efectua o astfel		Compatibil	Transpus prin HG 183/2024 pentru aprobarea Regulamentului-cadru cu privire la respectarea obligațiilor statului port (capitolul VII din Regulamentul – cadru)

de inspecție suplimentară este lăsată la aprecierea profesională a autorității competente.			
Articolul 12 **Selectarea navelor pentru inspecție** Autoritatea competentă se asigură că navele sunt selectate pentru inspecție pe baza profilului lor de risc, conform descrierii din anexa I partea I, iar în cazul existenței unor factori prioritari sau al apariției unor factori neprevăzuți, în conformitate cu anexa I partea II punctele 2A și 2B. În scopul inspectării navelor, autoritatea competentă: (a) selectează navele care trebuie să facă obiectul unei inspecții obligatorii, denumite nave „de prioritate I”, în conformitate cu sistemul de selecție descris în anexa I partea II punctul 3A; (b) poate selecta navele care sunt eligibile pentru inspecții, denumite nave „de prioritate II”, în conformitate cu anexa I partea II punctul 3B.		Compatibil	Transpus prin HG 183/2024 pentru aprobarea Regulamentului-cadru cu privire la respectarea obligațiilor statului port (capitolul VIII din Regulamentul – cadru)
Articolul 13 **Inspecția inițială și inspecția mai amănunțită** Statele membre se asigură că navele selectate pentru inspecție în conformitate cu articolul 12 sau articolul 14a fac obiectul unei inspecții inițiale sau al unei inspecții mai amănunțite, după cum urmează: 1. La fiecare inspecție inițială a unei nave, autoritatea competentă se asigură că inspectorul realizează cel puțin următoarele operații: (a) verifică certificatele și documentele enumerate în anexa IV, care trebuie să se găsească la bord, în conformitate cu legislația maritimă comunitară și cu convențiile privind siguranța și securitatea; (b) verifică, atunci când este cazul, dacă deficiențele constatate la inspecțiile anterioare efectuate de un stat membru sau de un stat semnatar al MOU Paris au fost remediate; (c) se asigură că starea generală a navei, inclusiv condițiile de igienă de la bord, inclusiv în sala mașinilor și în spațiile de locuit, este adecvată. 3. Ori de câte ori, după inspecția prevăzută la punctul 1, există motive întemeiate pentru a crede că starea navei, a echipamentelor sale sau a echipajului nu îndeplinește în totalitate cerințele relevante ale uneia dintre convenții, se efectuează o inspecție mai amănunțită, inclusiv verificarea suplimentară a conformității cu cerințele operaționale la bord.		Compatibil	Transpus prin HG 183/2024 pentru aprobarea Regulamentului-cadru cu privire la respectarea obligațiilor statului port (capitolul IX din Regulamentul – cadru)

„Motive întemeiate” există atunci când inspectorul găsește elemente de probă care, în baza judecății sale profesionale, justifică o inspecție mai amănunțită a navei, a echipamentului sau a echipajului acesteia. Exemple de „motive întemeiate” sunt enumerate în anexa V.			
Articolul 14 **Inspecții extinse** (1) Următoarele categorii de nave sunt eligibile pentru o inspecție extinsă în conformitate cu anexa I partea II punctele 3A și 3B: (a) navele cu profil de risc ridicat; (b) navele de pasageri, vrachierele, navele pentru transportul produselor petroliere, navele pentru transportul gazelor, navele pentru transportul substanțelor lichide nocive sau navele pentru transportul produselor chimice, mai vechi de 12 ani; (c) navele cu profil de risc ridicat sau navele de pasageri, vrachierele, navele pentru transportul produselor petroliere, navele pentru transportul gazelor, navele pentru transportul substanțelor lichide nocive sau navele pentru transportul produselor chimice, mai vechi de 12 ani, în cazul unor factori prioritari sau neprevăzuți; (d) navele supuse unei inspecții ca urmare a unui ordin de refuz al accesului emis în conformitate cu articolul 16 și cu articolul 21 alineatul (4). (2) Operatorul sau comandantul navei se asigură că în programul de operare este prevăzut suficient timp pentru a permite efectuarea unei inspecții extinse. Fără a aduce atingere măsurilor de control necesare din motive de securitate, nava rămâne în port până la încheierea inspecției. (4) Inspecția extinsă se efectuează, în măsura posibilului, de către cel puțin doi inspectori care efectuează controlul statului portului. Dacă acest lucru nu este posibil, motivele se înregistrează în mod corespunzător în baza de date privind inspecțiile. Obiectul unei inspecții extinse, inclusiv elementele de risc care trebuie verificate, este stabilită în anexa VII. Comisia adoptă acte de punere în aplicare prin care stabilește modalități detaliate de asigurare a unor condiții uniforme de aplicare a anexei VII. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 31 alineatul (2).		Compatibil	Transpus prin HG 183/2024 pentru aprobarea Regulamentului-cadru cu privire la respectarea obligațiilor statului port (capitolul X din Regulamentul – cadru)
Articolul 14a **Inspectarea navelor de pasageri de tip ro-ro și a ambarcațiunilor de pasageri de mare viteză care desfășoară servicii regulate**		Compatibil	Transpus prin HG 183/2024 pentru aprobarea

(1) Navele de pasageri de tip ro-ro și ambarcațiunile de pasageri de mare viteză care desfășoară servicii regulate sunt eligibile pentru inspecții în conformitate cu calendarul și cu alte cerințe stabilite în anexa XVII. (2) Atunci când planifică o inspecție a unei nave de pasageri de tip ro-ro sau a unei nave de pasageri de mare viteză, statele membre acordă atenția cuvenită programului de navigație și de întreținere a navei în cauză. (3) În cazul în care o navă de pasageri de tip ro-ro sau o ambarcațiune de pasageri de mare viteză a făcut obiectul unei inspecții în conformitate cu anexa XVII, această inspecție se înregistrează în baza de date privind inspecțiile și se ia în considerare în scopul aplicării articolelor 10, 11 și 12 și al calculării gradului de îndeplinire a angajamentului de inspecție de către fiecare stat membru. Ea este inclusă în numărul total de inspecții anuale efectuate de către fiecare stat membru, astfel cum este prevăzut la articolul 5. 4) Articolul 11 litera (a) și articolul 14 nu se aplică navelor de pasageri de tip ro-ro și ambarcațiunilor de pasageri de mare viteză care desfășoară servicii regulate și care fac obiectul unei inspecții în conformitate cu prezentul articol. (4a) Operatorul sau comandantul navei se asigură că în programul de operare este prevăzut suficient timp pentru a permite efectuarea inspecțiilor prevăzute la punctul 1.1 și la punctul 2 litera (a) din anexa XVII. (5) Autoritatea competentă se asigură că navele de pasageri de tip ro-ro sau ambarcațiunile de pasageri de mare viteză care fac obiectul unei inspecții suplimentare, în conformitate cu articolul 11 litera (b) sunt selectate pentru inspecție în conformitate cu anexa I partea II punctul 3A litera (c) și punctul 3B litera (c). Inspecțiile efectuate în temeiul prezentului alineat nu afectează intervalul de inspecție prevăzut la punctul 2 din anexa XVII. (6) Inspectorul autorității competente a statului portului poate fi de acord ca, în cursul inspecției unei nave de pasageri de tip ro-ro sau a unei ambarcațiuni de pasageri de mare viteză, să fie însoțit de un inspector al statului portului din alt stat membru, în calitate de observator. În cazul în care nava arborează pavilionul statului membru în cauză, statul portului invită, la cerere, un reprezentant al statului de pavilion să fie prezent la inspecție, în calitate de observator.			Regulamentului-cadru cu privire la respectarea obligațiilor statului port (capitolul XI din Regulamentul – cadru)
Articolul 15 **Linii directoare și proceduri privind siguranța și securitatea** (1) Statele membre se asigură că inspectorii lor urmează procedurile și liniile directoare menționate în anexa VI.		Compatibil	Transpus prin HG 183/2024 pentru aprobarea

(2) În ceea ce privește controalele de securitate, statele membre aplică procedurile relevante, stabilite în anexa VI la prezenta directivă, în cazul tuturor navelor menționate la articolul 3 alineatele (1), (2) și (3) din Regulamentul (CE) nr. 725/2004 al Parlamentului European și al Consiliului ([1]) care fac escală în porturile și zonele lor de ancoraj, cu excepția cazului în care arborează pavilionul statului portului de inspecție. (4) Comisia poate adopta măsuri detaliate pentru a asigura aplicarea uniformă a procedurilor menționate la alineatul (1) și a controalelor de securitate menționate la alineatul (2) de la prezentul articol. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 31 alineatul (3).			Regulamentului-cadru cu privire la respectarea obligațiilor statului port (capitolul XII din Regulamentul – cadru)
Articolul 16 **Măsuri privind refuzul accesului pentru anumite nave** (1) Un stat membru refuză accesul în porturile și în zonele sale de ancoraj oricărei nave care: (a) arborează pavilionul unui stat care apare pe lista de performanță scăzută adoptată în conformitate cu MoU Paris pe baza informațiilor înregistrate în baza de date privind inspecțiile și publicate anual de către Comisie și care a fost reținută de mai mult de două ori în cursul ultimelor 36 de luni într-un port sau zonă de ancoraj a unui stat membru sau a unui stat semnatar al MoU Paris; sau (b) arborează pavilionul unui stat care apare pe lista de performanță ridicată sau medie adoptată în conformitate cu MoU Paris pe baza informațiilor înregistrate în baza de date privind inspecțiile și publicate anual de către Comisie și care a fost reținută de mai mult de două ori în cursul ultimelor 24 de luni într-un port sau zonă de ancoraj a unui stat membru sau a unui stat semnatar al MoU Paris. Primul paragraf de la prezentul alineat nu se aplică în situațiile menționate la articolul 21 alineatul (6). Refuzul accesului este aplicabil de îndată ce nava a părăsit portul sau zona de ancoraj în care aceasta a făcut obiectul celei de a treia rețineri și în care s-a emis un ordin de refuz al accesului. (2) Ordinul de refuz al accesului este revocat numai după expirarea unei perioade de trei luni de la data emiterii ordinului respectiv și atunci când sunt întrunite condițiile descrise la punctele 3-6 din anexa VIII. În cazul în care nava primește un al doilea ordin de refuz al accesului, ordinul respectiv de refuz al accesului este revocat doar după o perioadă de 12 luni.		Compatibil	Transpus prin HG 183/2024 pentru aprobarea Regulamentului-cadru cu privire la respectarea obligațiilor statului port (capitolul XIII din Regulamentul – cadru)

(3) Orice reținere ulterioară într-un port sau zonă de ancoraj a unui stat membru sau a unui stat semnatar al MoU Paris antrenează refuzul accesului navei în orice port sau zonă de ancoraj din Uniune. Un astfel de al treilea ordin de refuz al accesului poate fi revocat după expirarea unei perioade de 24 de luni de la data emiterii ordinului respectiv și numai în condițiile în care: (a) nava arborează pavilionul unui stat a cărui rată a reținerilor nu figurează nici pe lista de performanță scăzută, nici pe lista de performanță medie; (b) certificatele statutare și de clasă ale navei au fost emise de una sau mai multe organizații recunoscute în temeiul dispozițiilor Regulamentului (CE) nr. 391/2009 al Parlamentului European și al Consiliului ([2]); (c) nava este administrată de o companie cu performanță ridicată conform anexei I partea I.1; și (d) sunt întrunite condițiile enumerate la punctele 3-6 din anexa VIII. Oricărei nave care nu respectă criteriile menționate la primul paragraf, după expirarea unei perioade de 24 de luni de la data emiterii ordinului de refuz al accesului, i se refuză în mod permanent accesul în orice port sau zonă de ancoraj din Uniune. (4) Orice reținere ulterioară după un al treilea ordin de refuz al accesului, într-un port sau într-o zonă de ancoraj din Uniune, a unei nave care arborează pavilionul unui stat care figurează pe lista de performanță medie sau scăzută conduce la refuzul permanent al accesului navei în orice port sau zonă de ancoraj din Uniune. (4a) Unei nave care arborează pavilionul unui stat ce figurează pe lista de performanță ridicată, căreia i s-a refuzat accesul de trei ori sau mai mult și care este reținută într-un port sau zonă de ancoraj din Uniune în momentul primei sale inspecții în Uniune după al treilea refuz sau după orice alt refuz ulterior al accesului: (a) i se refuză accesul în orice port sau zonă de ancoraj din Uniune pe o perioadă de 24 de luni, dacă certificatele statutare și de clasă ale navei sunt eliberate de una sau mai multe organizații recunoscute în temeiul Regulamentului (CE) nr. 391/2009; (b) i se refuză în mod permanent accesul în orice port sau zonă de ancoraj din Uniune dacă certificatele statutare și de clasă ale navei nu sunt eliberate de una sau mai multe organizații recunoscute în temeiul Regulamentului (CE) nr. 391/2009.			

(4b) Perioadele de refuz al accesului în cazul reținerilor multiple sunt prelungite cu 12 luni în cazurile în care se aplică o măsură de refuz al accesului în conformitate cu articolul 21 alineatul (4). (5) În sensul prezentului articol, statele membre respectă procedurile stabilite în anexa VIII.			
Articolul 17 **Raportul de inspecție pentru comandant** La finalizarea unei inspecții, inspectorul întocmește un raport de inspecție în conformitate cu anexa IX. O copie a raportului de inspecție se pune la dispoziția comandantului navei. În cazul în care, în urma unei inspecții mai detaliate, se constată că condițiile de viață și de muncă de pe nave nu respectă cerințele din MLC 2006, inspectorul aduce imediat deficiențele la cunoștința comandantului navei, împreună cu termenele obligatorii pentru remedierea acestora. În cazul în care inspectorul consideră că aceste deficiențe sunt importante sau în cazul în care acestea au legătură cu o posibilă plângere, în sensul anexei V partea A punctul 19, inspectorul aduce deficiențele la cunoștința organizațiilor navigatorilor și ale armatorilor corespunzătoare din statul membru în care are loc inspecția și poate: (a) să informeze un reprezentant al statului de pavilion; (b) să furnizeze autorităților competente din următorul port de escală informațiile relevante. În ceea ce privește chestiunile legate de MLC 2006, statul membru în care are loc inspecția are dreptul de a transmite o copie a raportului inspectorului, însoțită de toate răspunsurile primite de la autoritățile competente din statul de pavilion în termenul-limită stabilit, directorului general al Biroului Internațional al Muncii, pentru a se lua măsurile considerate adecvate și oportune pentru a asigura păstrarea unei evidențe a acestor informații și informarea părților care ar putea fi interesate să recurgă la căile de atac pe care le au la dispoziție.	Pe tot parcursul textului Regulament-cadru cu privire la respectarea obligațiilor statului port aprobat prin HG nr. 183/2024, expresia ”***procesul-verbal de control***” se va substitute cu expresia ”*raport de inspecție*”	Compatibil	Transpus prin HG 183/2024 pentru aprobarea Regulamentului-cadru cu privire la respectarea obligațiilor statului port (capitolul XIV din Regulamentul – cadru)
Articolul 18 **Plângeri** Toate plângerile fac obiectul unei evaluări inițiale prompte din partea autorității competente. Această evaluare permite să se stabilească dacă o plângere este motivată.		Compatibil	Transpus prin HG 183/2024 pentru aprobarea Regulamentului-cadru cu privire la

În această situație, autoritatea competentă dă curs plângerii în mod corespunzător, garantând, în special, oricărei persoane direct vizate de respectiva plângere posibilitatea de a-și prezenta punctul de vedere. Atunci când autoritatea competentă consideră că plângerea este în mod evident nefondată, aceasta informează reclamantul cu privire la decizia sa și la motivele care au stat la baza acesteia. Identitatea persoanei care a depus plângerea nu trebuie dezvăluită comandantului sau armatorului în cauză. Inspectorul ia măsurile adecvate pentru a păstra confidențialitatea plângerilor depuse de navigatori, inclusiv asigurând confidențialitatea în cursul discuțiilor cu navigatorii. Statele membre informează administrația statului de pavilion cu privire la plângerile care nu sunt în mod evident nefondate și cu privire la măsurile luate în consecință și, dacă este cazul, transmit o copie a acestor informații Organizației Internaționale a Muncii (OIM).			respectarea obligațiilor statului port (capitolul XV din Regulamentul – cadru)
Articolul 18a **Proceduri de administrare pe uscat a plângerilor în temeiul MLC 2006** (1) O plângere depusă de un navigator referitoare la o încălcare a cerințelor MLC 2006 (inclusiv a drepturilor navigatorilor) poate fi adresată unui inspector din portul în care face escală nava pe care se află navigatorul. În astfel de cazuri, inspectorul efectuează o cercetare preliminară. (2) După caz și în funcție de natura plângerii, cercetarea preliminară analizează și măsura în care au fost îndeplinite procedurile privind plângerile la bord prevăzute de Reglementarea 5.1.5 din MLC 2006. Inspectorul poate efectua și o inspecție mai detaliată în conformitate cu articolul 13 din prezenta directivă. (3) Inspectorul urmărește să promoveze rezolvarea plângerii, în cazurile în care este posibil, la nivelul navei. (4) În cazul în care cercetarea sau inspecția dezvăluie o neconformitate care intră sub incidența articolului 19, se aplică respectivul articol. (5) În cazul în care nu se aplică alineatul (4) și o plângere depusă de un navigator în legătură cu chestiuni care intră sub incidența MLC 2006 nu a fost rezolvată la nivelul navei, inspectorul notifică de îndată statul de pavilion, solicitând, într-un termen stabilit, consiliere și un plan de acțiune corectivă din partea statului de pavilion. Raportul oricărei inspecții executate trebuie transmis prin mijloace electronice către baza de date privind inspecțiile menționată la articolul 24.		Compatibil	Transpus prin HG 183/2024 pentru aprobarea Regulamentului-cadru cu privire la respectarea obligațiilor statului port (capitolul XVI din Regulamentul – cadru)

(6) În cazul în care plângerea nu este rezolvată în urma acțiunilor întreprinse în conformitate cu alineatul (5), statul de port transmite o copie a raportului inspectorului directorului general al Oficiului Internațional al Muncii. Raportul este însoțit de eventualele răspunsuri primite de la autoritatea competentă a statului de pavilion în termenul stabilit. Organizațiile competente ale navigatorilor și ale armatorilor din statul portului sunt, la rândul lor, informate în legătură cu acestea. În plus, statisticile și informațiile privind plângerile rezolvate sunt transmise în mod periodic de către statul portului directorului general al Oficiului Internațional al Muncii. Aceste statistici și informații sunt transmise pentru a permite ținerea evidenței informațiilor de acest tip și aducerii acesteia în atenția părților, în orice modalitate considerată corespunzătoare și convenabilă, inclusiv în atenția organizațiilor navigatorilor și ale armatorilor, care ar putea fi interesate să recurgă la căile de atac pe care le au la dispoziție. (7) Pentru a se asigura condiții uniforme de punere în aplicare a prezentului articol, se conferă Comisiei competențe de executare în ceea ce privește crearea unui format electronic și a unei proceduri armonizate de raportare a acțiunilor subsecvente întreprinse de statele membre. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 31 alineatul (3). (8) Prezentul articol nu aduce atingere articolului 18. Articolul 18 al patrulea paragraf se aplică și plângerilor depuse în legătură cu chestiuni care intră sub incidența MLC 2006.			
Articolul 19 **Remedierea deficiențelor și reținerea** (1) Autoritatea competentă trebuie să se asigure că orice deficiență confirmată sau descoperită în urma inspecției este sau urmează să fie remediată în conformitate cu convențiile. (2) În cazul deficiențelor care prezintă un pericol clar pentru siguranță, sănătate sau mediu, autoritatea competentă din statul portului în care se inspectează nava se asigură că nava este reținută sau că operațiunea în cursul căreia s-au descoperit deficiențele este oprită. Ordinul de reținere sau oprirea unei operațiuni nu se anulează decât în momentul în care pericolul este îndepărtat sau până când o astfel de autoritate stabilește că nava, sub rezerva oricăror condiții necesare impuse de către aceasta, poate naviga sau că operațiunea se poate relua fără vreun risc pentru siguranța și sănătatea		Compatibil	Transpus prin HG 183/2024 pentru aprobarea Regulamentului-cadru cu privire la respectarea obligațiilor statului port (capitolul XVII din Regulamentul – cadru)

pasagerilor sau a echipajului, fără vreun risc pentru alte nave sau fără să prezinte o amenințare deosebită pentru mediul marin. (2a) În cazul unor condiții de viață și de muncă la bord care prezintă un pericol clar pentru siguranța, sănătatea sau securitatea navigatorilor sau în cazul unor deficiențe care constituie o încălcare gravă sau repetată a cerințelor MLC 2006 (inclusiv a drepturilor navigatorilor), autoritatea competentă a statului portului în care se inspectează nava se asigură că nava este reținută sau că operațiunea în cursul căreia s-au descoperit deficiențele este oprită. Ordinul de reținere sau oprirea unei operațiuni nu se anulează până când deficiențele nu au fost remediate sau până când autoritatea competentă nu acceptă un plan de acțiune pentru a remedia respectivele deficiențe și este convinsă de faptul că planul va fi pus în aplicare rapid. Înainte de acceptarea unui plan de acțiune, inspectorul poate consulta statul de pavilion. (3) În exercitarea judecății profesionale privind decizia de reținere sau nereținere a unei nave, inspectorul aplică criteriile prevăzute în anexa X. (4) În cazul în care inspecția arată că nava nu este echipată cu un sistem de înregistrare a parametrilor de navigație în stare de funcționare și utilizarea unui astfel de sistem de înregistrare este obligatorie în conformitate cu Directiva 2002/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului ([3]), autoritatea competentă se asigură că nava este reținută. În cazul în care aceste deficiențe nu pot fi remediate rapid în portul de reținere, autoritatea competentă poate permite navei în cauză fie să se îndrepte spre șantierul de reparații cel mai apropiat de portul de reținere pentru remedierea rapidă a deficiențelor, fie poate solicita ca deficiențele să fie remediate în termen de maximum 30 de zile, în conformitate cu liniile directoare elaborate de MOU Paris. În acest sens se aplică procedurile prevăzute la articolul 21. (5) În cazuri excepționale, când starea generală a navei nu este, în mod evident, conformă cu standardele, autoritatea competentă poate suspenda inspecția navei în cauză până când părțile responsabile iau măsurile necesare pentru a se asigura că aceasta îndeplinește cerințele relevante ale convențiilor. (6) În cazul reținerii, autoritatea competentă informează imediat, în scris și atașând raportul de inspecție, administrația statului de pavilion sau, dacă acest lucru nu este posibil, consulul sau, în absența acestuia, cel mai apropiat reprezentant diplomatic al acelui stat, cu privire la toate circumstanțele în care intervenția s-a considerat necesară. În plus, sunt notificați și controlorii			

nominalizați sau organizațiile recunoscute responsabile pentru eliberarea certificatelor de clasă sau a certificatelor statutare, în conformitate cu convențiile. În plus, în cazul în care unei nave i se interzice să navigheze din cauza unor încălcări grave sau repetate ale cerințelor MLC 2006 (inclusiv a drepturilor navigatorilor) sau din cauza condițiilor de viață și de muncă la bord care prezintă un pericol clar pentru siguranța, sănătatea sau securitatea navigatorilor, autoritatea competentă informează statul de pavilion în consecință și invită un reprezentant al statului de pavilion să fie prezent, în măsura posibilului, solicitând statului de pavilion să răspundă într-un termen stabilit. Autoritatea competentă informează, de asemenea, imediat organizațiile competente ale navigatorilor și ale armatorilor din statul portului în care a avut loc inspecția. (7) Dispozițiile prezentei directive nu aduc atingere cerințelor suplimentare din convenții cu privire la procedurile de notificare și raportare legate de controlul statului portului. (8) Când se exercită controlul statului portului în temeiul prezentei directive, se depun toate eforturile pentru evitarea reținerii sau a întârzierii nejustificate a unei nave. În cazul în care o navă este reținută sau întârziată în mod nejustificat, proprietarul sau operatorul este îndreptățit să ceară compensații pentru orice pierdere sau pagubă suferită. În orice situație de reținere sau întârziere pretins nejustificată, sarcina probei revine proprietarului sau operatorului navei în cauză. (9) Pentru a evita congestionarea portului, o autoritate competentă poate permite ca o navă reținută să fie transferată într-o altă parte a portului în cazul în care acest lucru se poate face în condiții de siguranță. Cu toate acestea, riscul de congestionare a portului nu trebuie considerat un criteriu atunci când se ia decizia de reținere sau de încetare a reținerii. Autoritățile sau organismele portuare cooperează cu autoritatea competentă pentru a facilita primirea navelor reținute. (10) Autoritățile sau organismele portuare sunt informate cât de curând posibil în cazul emiterii unui ordin de reținere.			
Articolul 20 **Dreptul la contestație** (1) Proprietarul sau operatorul unei nave sau reprezentantul proprietarului sau al operatorului unei nave în statul membru are dreptul să conteste orice reținere sau refuz al accesului de către autoritatea competentă. Contestația nu determină suspendarea măsurii de reținere sau de refuz al accesului.		Compatibil	Transpus prin HG 183/2024 pentru aprobarea Regulamentului-cadru cu privire la

(2) Statele membre instituie și mențin proceduri corespunzătoare în acest sens, în conformitate cu legislația lor națională. (3) Autoritatea competentă informează în mod adecvat comandantul unei nave menționate la alineatului (1) cu privire la dreptul la contestație și la modalitățile practice aferente. (4) Atunci când, ca rezultat al unei contestații sau al unei cereri prezentate de proprietarul sau de operatorul unei nave sau de reprezentantul acestora, un ordin de reținere sau de refuz al accesului este revocat sau modificat: (a) statele membre se asigură că baza de date privind inspecțiile este modificată imediat în consecință; (b) statul membru în care a fost emis ordinul de reținere sau de refuz al accesului se asigură în termen de 24 de ore de la emiterea deciziei respective că informațiile publicate în conformitate cu articolul 26 sunt rectificate.			respectarea obligațiilor statului port (capitolul XVIII din Regulamentul – cadru)
Articolul 21 **Proceduri ulterioare inspecțiilor și reținerilor** (1) În cazul în care deficiențele menționate la articolul 19 alineatul (2) nu pot fi remediate în portul de inspecție, autoritatea competentă a statului membru respectiv poate autoriza accesul navei respective fără întârzieri nejustificate la șantierul de reparații corespunzător cel mai apropiat de portul de reținere, ales de comandantul navei și de autoritățile în cauză, unde pot fi întreprinse acțiunile ulterioare adecvate, sub rezerva îndeplinirii condițiilor stabilite de autoritatea competentă din statul de pavilion și aprobate de statul membru în cauză. Condițiile respective asigură că nava poate naviga în continuare fără riscuri pentru siguranța și sănătatea pasagerilor sau a echipajului, fără riscuri pentru celelalte nave sau fără a constitui o amenințare deosebită pentru mediul marin. (2) Atunci când decizia de trimitere a unei nave într-un șantier de reparații este motivată de nerespectarea Rezoluției OMI A.744(18) în ceea ce privește fie documentele navei, fie deficiențe și defecțiuni structurale ale navei, autoritatea competentă poate solicita ca, înainte de a se permite plecarea navei, să fie realizate în portul de reținere măsurătorile necesare ale grosimii tablei. (3) În circumstanțele prevăzute la alineatul (1), autoritatea competentă a statului membru din portul de inspecție notifică autorității competente a statului în care se află șantierul de reparații, părților menționate la articolul 19 alineatul (6) și oricărei alte autorități, dacă este cazul, condițiile stabilite pentru voiaj.		Compatibil	Transpus prin HG 183/2024 pentru aprobarea Regulamentului-cadru cu privire la respectarea obligațiilor statului port (capitolul XIX din Regulamentul – cadru)

Autoritatea competentă a statului membru care primește o astfel de notificare informează autoritatea care a emis notificarea cu privire la măsurile luate. (4) Statele membre iau măsuri pentru a se asigura că li se refuză accesul în orice port sau zonă de ancoraj din Uniune navelor menționate la alineatul (1) de la prezentul articol și navelor reținute astfel cum sunt menționate la articolul 19 alineatul (2), care: (a) navighează pe mare fără a respecta condițiile stabilite de autoritatea competentă a oricărui stat membru în portul de inspecție; sau (b) au permisiunea de a naviga pe mare cu condiția să respecte cerințele aplicabile ale convențiilor, prin faptul că intră ulterior în șantierul de reparații indicat în temeiul alineatului (1) de la prezentul articol, dar nu respectă această condiție. Ordinul de refuz al accesului devine aplicabil de la data emiterii sale. Ordinul de refuz al accesului este revocat numai după expirarea unei perioade de 12 luni de la data emiterii ordinului și atunci când sunt întrunite condițiile descrise la punctele 3-6 din anexa VIII. (5) În circumstanțele menționate la alineatul (4) primul paragraf litera (a), autoritatea competentă a statului membru în care nava a fost declarată cu deficiențe alertează imediat autoritățile competente ale tuturor celorlalte state membre. În circumstanțele menționate la alineatul (4) primul paragraf litera (b), autoritatea competentă a statului membru în care se află șantierul de reparații informează autoritatea statului membru în care nava a fost declarată cu deficiențe dacă nava a sosit. În momentul în care autoritatea competentă a statului membru în care nava a fost declarată cu deficiențe ia cunoștință de faptul că nava nu a intrat în șantierul de reparații respectiv, ea alertează imediat autoritățile competente din toate celelalte state membre. În circumstanțele menționate la alineatul (4) primul paragraf litera (b), dacă șantierul de reparații indicat în temeiul alineatului (1) nu se află într-un stat membru și autoritatea competentă a statului membru în care nava a fost declarată cu deficiențe ia cunoștință de faptul că nava nu a intrat în șantierul de reparații respectiv, ea alertează imediat autoritățile competente din toate celelalte state membre. Înainte de a refuza accesul navei în port, statul membru poate solicita consultări cu administrația statului de pavilion al navei în cauză. (6) Prin derogare de la alineatul (4), accesul unei nave menționate la alineatul respectiv într-un anumit port sau zonă de ancoraj poate fi autorizat			

de autoritatea competentă a statului portului respectiv în caz de forță majoră sau din motive prioritare de siguranță, pentru a reduce sau minimiza riscul de poluare sau pentru a remedia deficiențele în conformitate cu alineatul (1), cu condiția ca proprietarul, operatorul sau comandantul navei să fi luat măsuri adecvate pentru a asigura intrarea în siguranță a navei în cauză în portul sau zona de ancoraj respectivă, într-un mod considerat satisfăcător de autoritatea competentă a statului membru respectiv.			
Articolul 22 **Profilul profesional al inspectorilor** (1) Inspecțiile se efectuează numai de inspectorii care îndeplinesc criteriile de calificare menționate în anexa XI și care sunt autorizați de autoritatea competentă să acționeze în cadrul controlului statului portului. (2) În cazul în care autoritatea competentă din statul portului nu poate asigura expertiza profesională necesară, inspectorul autorității competente în cauză poate fi asistat de orice persoană cu expertiza necesară în materie. (3) Autoritatea competentă, inspectorii care efectuează controlul statului portului și persoanele care îi asistă nu trebuie să urmărească obținerea unor avantaje comerciale nici în cadrul portului de inspecție, nici pe navele inspectate, iar inspectorii nu trebuie să fie angajați sau să desfășoare activități în numele organizațiilor neguvernamentale care emit certificate statutare și certificate de clasă sau care realizează controalele prealabile pentru emiterea certificatelor respective pentru nave. (4) Fiecare inspector poartă asupra sa un document personal sub forma unei cărți de identitate, emis de propria autoritate competentă, în conformitate cu Directiva 96/40/CE a Comisiei din 25 iunie 1996 de instituire a unui model comun de carte de identitate pentru inspectorii care desfășoară controlul statului portului ([4]). (5) Statele membre se asigură că sunt verificate competențele inspectorilor și conformitatea acestora cu criteriile minime descrise în anexa XI, înainte de a-i autoriza să efectueze inspecții și după aceea, periodic, ținând seama de sistemul de formare menționat la alineatul (7). (6) Statele membre se asigură că inspectorii beneficiază de o formare adecvată în raport cu modificările sistemului de control al statului portului, aplicat la nivelul Comunității, astfel cum prevăd prezenta directivă și modificările la convenții. (7) În cooperare cu statele membre și cu statele semnatare ale MoU Paris și pe baza cunoștințelor și a experienței dobândite la nivelul statelor membre în Uniune și în cadrul MoU Paris, Comisia elaborează un program de		Compatibil	Transpus prin HG 183/2024 pentru aprobarea Regulamentului-cadru cu privire la respectarea obligațiilor statului port (capitolul XX din Regulamentul – cadru)

formare profesională pentru a sprijini statele membre în formarea și evaluarea competențelor inspectorilor care efectuează controlul statului portului, pentru a completa politica de formare din cadrul MoU Paris, în vederea armonizării practicilor de control al statului portului. În cooperare cu statele membre și cu statele semnatare ale MoU Paris, Comisia identifică și răspunde în mod continuu noilor nevoi de formare, oferind contribuții pentru modificarea programei, a planului de învățământ și a conținutului programului de formare destinate inspectorilor, în special în ceea ce privește noile provocări în materie de siguranță maritimă legate de aspectele de mediu, sociale și de muncă și de noile tehnologii, precum și contribuții în ceea ce privește obligațiile suplimentare care decurg din instrumentele relevante.			
Articolul 23 **Rapoarte întocmite de piloți și autoritățile portuare** (1) Statele membre iau măsurile necesare pentru a garanta că piloții lor care sunt angajați în manevra de acostare sau de plecare a navelor ori cei care sunt angajați în pilotarea navelor care se îndreaptă spre un port sau se află în tranzit într-un stat membru informează imediat autoritatea competentă a statului portului sau a statului de coastă, după caz, cu privire la deficiențele evidente observate în timpul îndeplinirii obligațiilor lor de serviciu care pot prejudicia siguranța, inclusiv navigarea în siguranță a navei respective ori siguranța navigatorilor aflați la bord, sau care pot constitui o amenințare pentru mediul marin. (2) În cazul în care autoritățile sau organismele portuare, în cursul exercitării atribuțiilor lor, află că o navă din portul lor prezintă deficiențe evidente care pot prejudicia siguranța, inclusiv navigarea în siguranță a navei respective ori siguranța navigatorilor aflați la bord, sau care pot constitui o amenințare pentru mediul marin, autoritățile sau organismele respective informează imediat autoritatea competentă a statului portului. (3) Statele membre se asigură că piloții și autoritățile sau organismele portuare raportează cel puțin următoarele informații în format electronic, ori de câte ori este posibil: — datele de identificare a navei (denumirea, numărul de identificare OMI, indicativul radio și pavilionul); — informații despre voiaj (ultimul port de escală și portul de destinație); — descrierea deficiențelor evidente descoperite la bord.		Compatibil	Transpus prin HG 183/2024 pentru aprobarea Regulamentului-cadru cu privire la respectarea obligațiilor statului port (capitolul XXI din Regulamentul – cadru)

(4) Statele membre se asigură că sunt luate măsurile de remediere adecvate cu privire la deficiențele evidente notificate de piloți și de autoritățile sau organismele portuare și înregistrează informațiile privind acțiunile întreprinse. (5) Se conferă Comisiei competențe de executare pentru adoptarea de măsuri de punere în aplicare a prezentului articol, inclusiv a unor proceduri armonizate de raportare a deficiențelor evidente de către piloți și autoritățile sau organele portuare și a acțiunilor subsecvente ale statelor membre. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 31 alineatul (3).			
Articolul 24 **Baza de date privind inspecțiile** (1) Comisia alcătuiește, întreține și actualizează baza de date privind inspecțiile, pe baza cunoștințelor acumulate în cadrul MOU Paris. Baza de date privind inspecțiile trebuie să conțină toate informațiile necesare pentru punerea în aplicare a sistemului de inspecții instituit prin prezenta directivă și trebuie să cuprindă toate funcțiile stabilite în anexa XII. (2) Statele membre iau măsurile necesare pentru a se asigura că informațiile privind ora efectivă de sosire și ora efectivă de plecare a oricărei nave care face escală în porturile sau zonele lor de ancoraj, împreună cu un indicativ al portului sau al zonei de ancoraj respective, sunt transmise către baza de date privind inspecțiile în decurs de trei ore de la sosirea, respectiv plecarea navei, prin intermediul sistemului Uniunii de schimb de informații maritime „SafeSeaNet”, menționat la articolul 3 litera (s) din Directiva 2002/59/CE. Imediat după transmiterea acestor informații către baza de date privind inspecțiile prin intermediul SafeSeaNet, statele membre sunt scutite de furnizarea de informații în conformitate cu punctul 1.2 și punctul 2 literele (a) și (b) din anexa XIV la prezenta directivă. (3) Statele membre se asigură că informațiile privind inspecțiile efectuate în conformitate cu prezenta directivă se transmit către baza de date privind inspecțiile de îndată ce raportul de inspecție a fost finalizat sau reținerea a fost revocată. În termen de 72 de ore, statele membre se asigură că informațiile transferate în baza de date privind inspecțiile sunt validate în vederea publicării. Înainte de a fi transmis către baza de date, raportul de inspecție este validat, dacă acest lucru este fezabil, de un inspector care efectuează controlul statului portului sau un alt angajat autorizat corespunzător al autorității competente care nu a făcut parte din echipa care a efectuat inspecția.		Compatibil	Transpus prin HG 183/2024 pentru aprobarea Regulamentului-cadru cu privire la respectarea obligațiilor statului port (capitolul XXII din Regulamentul – cadru)

(4) Pe baza datelor privind inspecțiile furnizate de statele membre, Comisia este în măsură să extragă din baza de date privind inspecțiile datele relevante privind punerea în aplicare a prezentei directive, în special cu privire la profilul de risc al navelor, navele care trebuie inspectate, circulația navelor și obligațiile de inspecție ale fiecărui stat membru. Statele membre au acces la toate informațiile înregistrate în baza de date privind inspecțiile care sunt relevante pentru punerea în aplicare a procedurilor de inspecție prevăzute de prezenta directivă. Statelor membre și terților, semnatari ai MOU Paris li se acordă accesul la orice date care au fost înregistrate în baza de date privind inspecțiile și la datele privind navele care arborează pavilionul acestora.			
Articolul 24a Certificate electronice În strânsă cooperare cu statele membre, Comisia adoptă acte de punere în aplicare prin care se stabilesc specificațiile funcționale și tehnice aplicabile unui instrument de validare pentru certificatele statutare electronice. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 31 alineatul (2).		Prevederi UE neaplicabile	
Articolul 25 Schimbul de informații și cooperarea Fiecare stat membru se asigură că autoritățile sau organismele sale portuare și celelalte autorități sau organisme relevante pun la dispoziția autorității competente următoarele tipuri de informații aflate în posesia acestora: (a) informații privind navele care nu au notificat oricare dintre informațiile prevăzute de cerințele prezentei directive, ale Directivei 2002/59/CE și ale Directivei (UE) 2019/883 a Parlamentului European și a Consiliului (*1), precum și, dacă este cazul, ale Regulamentului (CE) nr. 725/2004; (b) informații privind navele care au navigat fără a se fi conformat dispozițiilor articolului 7 din Directiva (UE) 2019/883; (c) informații privind navele cărora li s-a refuzat intrarea într-un port sau care au fost expulzate din port pe motive de securitate; (d) informații privind deficiențele evidente raportate în conformitate cu articolul 23.		Compatibil	Transpus prin HG 183/2024 pentru aprobarea Regulamentului-cadru cu privire la respectarea obligațiilor statului port (capitolul XXIII din Regulamentul – cadru)
Articolul 26 **Publicarea informațiilor** Comisia face publice și păstrează pe un site internet informațiile cu privire la inspecții, rețineri și refuzuri ale accesului, în conformitate cu anexa XIII, pe baza cunoștințelor și a experienței acumulate în cadrul MOU Paris.		Compatibil	Transpus prin HG 183/2024 pentru aprobarea Regulamentului-cadru cu

			privire la respectarea obligațiilor statului port (capitolul XXIII din Regulamentul – cadru)
Articolul 27 **Publicarea listei companiilor cu performanțe scăzute și foarte scăzute** Comisia reunește și pune la dispoziție, periodic, pe un site internet public, informații referitoare la companiile al căror nivel de performanță, determinat în vederea stabilirii profilului de risc al navelor în conformitate cu procedura prevăzută în anexa I partea I, a fost considerat scăzut sau foarte scăzut pe o perioadă de trei luni sau mai mult. Se conferă Comisiei competențe de executare pentru stabilirea modalităților de publicare a informațiilor menționate la primul paragraf, a criteriilor de agregare a datelor relevante și a frecvenței actualizărilor. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 31 alineatul (3).		Compatibil	Transpus prin HG 183/2024 pentru aprobarea Regulamentului-cadru cu privire la respectarea obligațiilor statului port (capitolul XXIII din Regulamentul – cadru)
Articolul 28 **Rambursarea cheltuielilor** (1) În cazul în care inspecțiile prevăzute la articolele 13 și 14 confirmă sau descoperă deficiențe în raport cu cerințele unei convenții, justificând reținerea unei nave, toate costurile legate de inspecții, în orice perioadă contabilă normală, sunt acoperite de armatorul navei, de operator sau de reprezentantul acestuia în statul portului. (2) Toate cheltuielile legate de inspecțiile efectuate de autoritatea competentă a unui stat membru, în conformitate cu dispozițiile articolului 16 și ale articolului 21 alineatul (4), revin proprietarului sau operatorului navei. (3) În cazul reținerii unei nave, toate costurile legate de reținerea în port sunt suportate de proprietarul sau operatorul navei. (4) Ordinul de reținere nu este revocat decât în momentul acoperirii integrale a cheltuielilor sau al depunerii unei garanții suficiente pentru asigurarea rambursării cheltuielilor.		Compatibil	Transpus prin HG 183/2024 pentru aprobarea Regulamentului-cadru cu privire la respectarea obligațiilor statului port (capitolul XXIV din Regulamentul – cadru)

Articolul 29 **Date pentru monitorizarea aplicării** Statele membre pun la dispoziția Comisiei informațiile prevăzute în anexa XIV la intervalele stabilite în anexa respectivă.		Prevederi UE neaplicabile	
Articolul 30 Monitorizarea conformității și performanței statelor membre Pentru a asigura punerea efectivă în aplicare a prezentei directive și pentru a monitoriza funcționarea de ansamblu a regimului de control al statului portului din Uniune în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1406/2002, Comisia culege informațiile necesare și efectuează vizite în statele membre. Fiecare stat membru elaborează, implementează și menține un sistem de gestionare a calității care acoperă părțile operative ale activităților administrației proprii legate de statul portului, implicate direct în inspecții. Sistemul de gestionare a calității respectiv este certificat în conformitate cu standardele internaționale de calitate aplicabile până la 6 iulie 2032.		Prevederi UE neaplicabile	
Articolul 30a Acte delegate Comisia adoptă acte delegate în conformitate cu articolul 30b, pentru a modifica articolul 2 punctul 1 în ceea ce privește lista convențiilor prevăzute la articolul respectiv în urma adoptării în temeiul MoU Paris a unor astfel de convenții ca instrumente relevante și pentru a modifica anexa VI în vederea completării sau actualizării listei de proceduri, orientări, instrucțiuni și circulare referitoare la controlul statului portului, adoptate în temeiul MoU Paris și care figurează în anexa respectivă.		Prevederi UE neaplicabile	
Articolul 30b Exercitarea delegării (1) Competența de a adopta acte delegate este conferită Comisiei în condițiile prevăzute în prezentul articol. (2) Competența de a adopta actele delegate menționate la articolul 30a este conferită Comisiei pentru o perioadă de cinci ani de la 20 august 2013. Comisia prezintă un raport privind delegarea de competențe cel târziu cu 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 opun prelungirii respective cel târziu cu trei luni înainte de încheierea fiecărei perioade. (3) Delegarea competenței menționate la articolul 30a poate fi revocată în orice moment de către Parlamentul European sau de către Consiliu. Decizia de revocare încetează delegarea de competență specificată în respectiva decizie. Decizia de revocare intră în vigoare în ziua următoare datei publicării deciziei în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene sau la o dată		Prevederi UE neaplicabile	

ulterioară specificată în decizie. Aceasta nu aduce atingere validității actelor delegate aflate deja în vigoare. (4) De îndată ce adoptă un act delegat, Comisia îl notifică simultan Parlamentului European și Consiliului. (5) Un act delegat adoptat în temeiul articolului 30a intră în vigoare numai în cazul în care nu a fost exprimată nicio obiecție din partea Parlamentului European sau a Consiliului în termen de două luni de la notificarea actului respectiv Parlamentului European și Consiliului sau dacă, înainte de expirarea acestui termen, atât Parlamentul European cât și Consiliul informează Comisia cu privire la faptul că nu vor formula obiecții. Respectivul termen se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.			
Articolul 31 Comitetul (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 ([5]). Acesta este un comitet în sensul Regulamentului (UE) nr. 182/2011. (2) În cazul în care se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011. În cazul în care comitetul nu emite niciun aviz cu privire la proiectul de act de punere în aplicare care urmează să fie adoptat în conformitate cu articolul 10 alineatul (3), articolul 23 alineatul (5) și, respectiv, articolul 27 al doilea paragraf, Comisia nu adoptă proiectul de act de punere în aplicare și se aplică articolul 5 alineatul (4) al treilea paragraf din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.		Prevederi UE neaplicabile	
Articolul 31a Modificări aduse convențiilor Modificările aduse convențiilor se aplică fără a aduce atingere procedurii de verificare a conformității prevăzute la articolul 5 din Regulamentul (CE) nr. 2099/2002.		Prevederi UE neaplicabile	
Articolul 33 Acte de punere în aplicare Atunci când adoptă actele de punere în aplicare menționate la articolul 10 alineatul (3), articolul 14 alineatul (4), articolul 15 alineatul (4), articolul 18a alineatul (7), articolul 23 alineatul (5), articolul 24a alineatul (1) și la articolul 27 al doilea paragraf, în conformitate cu procedurile menționate la articolul 31 alineatul (2), Comisia acordă o atenție deosebită pentru a se asigura că actele respective țin seama de cunoștințele		Prevederi UE neaplicabile	

și experiența acumulate prin sistemul de inspecții al Uniunii și valorifică cunoștințele acumulate în cadrul MoU Paris.			
Articolul 34 Sancțiuni Statele membre stabilesc un sistem de sancțiuni în cazul încălcării dispozițiilor de drept intern adoptate în temeiul acestei directive și adoptă toate măsurile necesare pentru a se asigura că aceste sancțiuni sunt aplicate. Sancțiunile prevăzute sunt eficiente, proporționale și disuasive.		Compatibil	Transpus prin HG 183/2024 pentru aprobarea Regulamentului-cadru cu privire la respectarea obligațiilor statului port (capitolul XXV din Regulamentul – cadru)
Articolul 35 Evaluarea punerii în aplicare Până la 6 iulie 2032 și, ulterior, o dată la cinci ani, Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport privind punerea în aplicare și respectarea prezentei directive. Pe baza raportului respectiv, Comisia stabilește dacă este necesar să prezinte o propunere legislativă pentru modificarea prezentei directive sau pentru alte acte juridice în acest domeniu. După finalizarea de către OMI a revizuirii indicatorului său de intensitate a carbonului (CII), Comisia evaluează caracterul adecvat al CII respectiv ca parametru de mediu utilizat pentru a determina profilul de risc al unei nave în temeiul prezentei directive. Pe baza acestei evaluări, Comisia analizează oportunitatea de a prezenta o propunere legislativă, după caz.		Prevederi UE neaplicabile	
Articolul 36 Punere în aplicare și notificare (1) Statele membre adoptă și publică, până la 31 decembrie 2010, actele cu putere de lege și actele administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive. Statele membre aplică respectivele acte de la 1 ianuarie 2011. (2) Atunci când statele membre adoptă aceste măsuri, ele conțin o trimitere la prezenta directivă sau sunt însoțite de o asemenea trimitere la data publicării lor oficiale. Actele respective includ, de asemenea, o declarație indicând că trimiterile din actele cu putere de lege și actele administrative existente la directiva abrogată prin prezenta directivă se interpretează ca		Prevederi UE neaplicabile	

trimiteri la prezenta directă. Statele membre stabilesc modalitatea de efectuare a acestei trimiteri și modalitatea de formulare a declarației. (3) Statele membre comunică Comisiei textele principalelor dispoziții de drept intern pe care le adoptă în domeniul reglementat de prezenta directivă. (4) În plus, Comisia informează periodic Parlamentul European și Consiliul cu privire la progresele înregistrate în punerea în aplicare a prezentei directive în statele membre, în special în vederea uniformizării aplicării sistemului de inspecții în Comunitate.			
Articolul 37 Abrogare Directiva 95/21/CE, astfel cum a fost modificată prin directivele enumerate în anexa XV partea A, se abrogă de la 1 ianuarie 2011, fără a aduce atingere obligațiilor statelor membre cu privire la termenele de transpunere în dreptul intern a directivelor prevăzute în anexa XV partea B. Trimiterile la directiva abrogată sunt considerate trimiteri la prezenta directivă și sunt interpretate în conformitate cu tabelul de corespondență din anexa XVI la prezenta directivă.		Prevederi UE neaplicabile	
Articolul 38 Intrare în vigoare Prezenta directivă intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.		Prevederi UE neaplicabile	
Articolul 39 Destinatari Prezenta directivă se adresează statelor membre.		Prevederi UE neaplicabile	
ANEXA I **ELEMENTELE SISTEMULUI UNIUNII DE INSPECȚIE AL STATULUI PORTULUI** **(astfel cum se menționează la articolul 5)** Următoarele elemente sunt incluse în sistemul Uniunii de inspecție al statului portului: I. Profilul de risc al navei Profilul de risc al unei nave se stabilește pe baza unei combinații a următorilor parametri generici, istorici și de mediu. 1. Parametri generici (a) Tipul navei Navele de pasageri, vrachierele, navele pentru transportul produselor petroliere, navele pentru transportul gazelor, navele pentru transportul substanțelor lichide nocive sau navele pentru transportul produselor chimice sunt considerate ca prezentând un nivel de risc mai ridicat.		Compatibil	Transpus prin HG 183/2024 pentru aprobarea Regulamentului-cadru cu privire la respectarea obligațiilor statului port (anexa nr.1 la Regulamentul – cadru)

(b) Vechimea navei Se consideră că navele mai vechi de 12 ani prezintă un nivel de risc mai ridicat. (c) Performanța statului de pavilion (i) Se consideră că navele care arborează pavilionul unui stat cu o rată mare de reținere în Uniune și în regiunea aflată în domeniul de aplicare al MoU Paris prezintă un nivel de risc mai ridicat. (ii) Se consideră că navele care arborează pavilionul unui stat cu o rată scăzută de reținere în Uniune și în regiunea aflată în domeniul de aplicare al MoU Paris prezintă un nivel de risc mai scăzut. (iii) Se consideră că navele care arborează pavilionul unui stat care a ratificat toate instrumentele obligatorii ale OMI și ale OIM enumerate la articolul 2 punctul 1 prezintă un nivel de risc mai scăzut. (d) Organizații recunoscute (i) Se consideră că navele care dețin certificate eliberate de organizații recunoscute cu un nivel scăzut sau foarte scăzut de performanță în ceea ce privește ratele reținerilor în Uniune sau în regiunea aflată în domeniul de aplicare al MoU Paris prezintă un nivel de risc mai ridicat. (ii) Se consideră că navele care dețin certificate eliberate de organizații recunoscute cu un nivel înalt de performanță în ceea ce privește ratele reținerilor în Uniune și în regiunea aflată în domeniul de aplicare al MoU Paris prezintă un nivel de risc mai scăzut. (iii) Se consideră că navele care dețin certificate eliberate de organizații recunoscute în conformitate cu dispozițiile Regulamentului (CE) nr. 391/2009 prezintă un nivel de risc mai scăzut. (e) Performanța companiei (i) Se consideră că navele aparținând unei companii cu o performanță scăzută sau foarte scăzută stabilită în raport cu ratele deficiențelor și reținerilor navelor sale în Uniune și în regiunea aflată în domeniul de aplicare al MoU Paris prezintă un nivel de risc mai ridicat. (ii) Se consideră că navele aparținând unei companii cu o performanță ridicată stabilită în raport cu ratele deficiențelor și reținerilor navelor sale în Uniune și în regiunea aflată în domeniul de aplicare al MoU Paris prezintă un nivel de risc mai scăzut. 2. Parametri istorici (i) Se consideră că navele care au fost reținute cel puțin o dată prezintă un nivel de risc mai ridicat.			

(ii) Se consideră că navele care, în timpul unei (unor) inspecții efectuate în perioada menționată în anexa II, au prezentat mai puține deficiențe decât numărul de deficiențe menționat în anexa II prezintă un nivel de risc mai scăzut. (iii) Se consideră că navele care nu au fost reținute în perioada menționată în anexa II prezintă un nivel de risc mai scăzut. Parametrii de risc se combină folosindu-se o ponderare care reflectă influența relativă a fiecărui parametru asupra nivelului general de risc al navei pentru a determina următoarele profiluri de risc ale navelor: — risc ridicat; — risc normal; — risc scăzut. În determinarea respectivelor profiluri de risc se acordă o importanță crescută parametrilor care se raportează la tipul navei, la performanța statului de pavilion, la organizațiile recunoscute și la performanța companiei. 3. Parametri de mediu Se consideră că navele care, în timpul unei (unor) inspecții efectuate în perioada menționată în anexa II, au avut mai multe deficiențe decât numărul de deficiențe legate de MARPOL 73/78, AFS 2001, Convenția BWM, CLC 92, Convenția Bunkers, 2001, Convenția de la Nairobi și Convenția de la Hong Kong prevăzut în anexa II prezintă un nivel de risc mai ridicat. II. Inspecția navelor 1. Inspecții periodice Inspecțiile periodice sunt efectuate la intervale prestabilite. Frecvența lor este determinată de profilul de risc al navelor. Intervalul dintre inspecțiile periodice asupra navelor care prezintă un profil de risc ridicat nu este mai mare de șase luni. Intervalul dintre inspecțiile periodice asupra navelor care prezintă alte profiluri de risc crește pe măsură ce riscul scade. Statele membre efectuează o inspecție periodică asupra: — oricărei nave cu un profil de risc ridicat care nu a fost supusă unei inspecții într-un port sau într-o zonă de ancoraj din Uniune sau din regiunea aflată în domeniul de aplicare al MoU Paris în cursul ultimelor șase luni. Navele care prezintă un nivel de risc ridicat devin eligibile pentru inspecție începând cu a cincea lună; — oricărei nave cu un profil de risc normal care nu a fost supusă unei inspecții într-un port sau într-o zonă de ancoraj din Uniune sau din regiunea aflată în domeniul de aplicare al MoU Paris în cursul ultimelor 12 luni.	Pct.2 la anexa 1 al Regulament-cadru cu privire la respectarea obligațiilor statului port aprobat prin HG nr. 183/2024 se completează cu subpct.3), cu următorul conținut: ” 3) Parametrii de mediu a) navele care, în timpul unei (unor) inspecţii efectuate în perioada menţionată în anexa II, au avut mai multe deficienţe decât numărul de deficienţe legate de MARPOL 73/78, AFS 2001, Convenţia BWM, CLC 92, Convenţia Bunkers, 2001, Convenţia de la Nairobi și Convenţia de la Hong Kong prevăzut în anexa II prezintă un nivel de risc mai ridicat.”		

Navele care prezintă un nivel de risc normal devin eligibile pentru inspecție începând cu a zecea lună; — oricărei nave cu un profil de risc scăzut care nu a fost supusă unei inspecții într-un port sau într-o zonă de ancoraj din Uniune sau din regiunea aflată în domeniul de aplicare al MoU Paris în cursul ultimelor 36 de luni. Navele care prezintă un nivel de risc scăzut devin eligibile pentru inspecție începând cu a 24-a lună. 2. Inspecții suplimentare Navele cărora li se aplică factorii prioritari sau neprevăzuți enumerați mai jos sunt supuse unei inspecții indiferent de perioada scursă de la ultima lor inspecție periodică. Cu toate acestea, necesitatea efectuării unei astfel de inspecții suplimentare pe motivul factorilor neprevăzuți este lăsată la aprecierea profesională a inspectorului. 2A. Factori prioritari Navele cărora li se aplică factorii prioritari enumerați mai jos fac obiectul unei inspecții indiferent de perioada scursă de la ultima lor inspecție periodică: — navele cărora li s-a suspendat sau retras clasa, din motive de siguranță, de la ultima inspecție efectuată în Uniune sau în regiunea aflată în domeniul de aplicare al MoU Paris; — navele care au făcut obiectul unui raport sau al unei notificări din partea unui alt stat membru; — navele care nu pot fi identificate în baza de date privind inspecțiile; — navele care: — au fost implicate într-o coliziune, punere pe uscat sau eșuare în timp ce navigau către port; — au fost acuzate de o presupusă încălcare a dispozițiilor privind deversarea de substanțe dăunătoare sau efluenți nocivi; — au efectuat manevre în mod necontrolat sau încălcând condițiile de siguranță, fără a respecta măsurile de organizare a traficului adoptate de OMI sau practicile și procedurile pentru siguranța navigației; — au fost interzise anterior (prima inspecție după revocarea ordinului de refuz al accesului); sau — au fost implicate într-un incident grav, în special un incendiu major la bord, defectarea motorului și accidente mortale. 2B. Factori neprevăzuți Navele cărora li se aplică factorii neprevăzuți enumerați mai jos pot fi supuse unei inspecții indiferent de perioada scursă de la ultima lor inspecție			

periodică. Decizia de a efectua o astfel de inspecție suplimentară este lăsată la aprecierea profesională a autorității competente: — navele care dețin certificate emise de către o organizație recunoscută anterior a cărei recunoaștere a fost retrasă de la ultima inspecție efectuată în Uniune sau în regiunea aflată în domeniul de aplicare al MoU Paris; — navele care sunt semnalate de piloți sau autoritățile ori organismele portuare ca prezentând deficiențe evidente care pot compromite siguranța navigației sau pot constitui o amenințare la adresa mediului în conformitate cu articolul 23 din prezenta directivă. Aceste semnalări pot include informații din partea serviciilor de trafic maritim cu privire la navigarea navelor; — navele care nu au respectat cerințele de notificare relevante menționate în Directiva (UE) 2019/883; — navele care au făcut obiectul unui raport sau al unei plângeri, inclusiv al unei plângeri pe uscat, din partea comandantului, a unui membru al echipajului sau a oricărei persoane sau organizații care are un interes legitim în legătură cu operarea în siguranță a navei, cu condițiile de viață și de muncă la bord sau cu prevenirea poluării, cu excepția cazului în care statul membru în cauză consideră raportul sau plângerea în mod evident nefondate; — navele cu privire la care s-a raportat o deficiență ISM restantă (trei luni de la constatarea deficienței); — navele care au făcut obiectul unei rețineri cu mai mult de trei luni înainte; — navele în legătură cu care au fost semnalate probleme de încărcătură, în special în cazul încărcăturilor nocive și periculoase; — navele al căror mod de operare a prezentat un pericol pentru persoane, bunuri sau mediu; — navele despre care există informații dintr-o sursă sigură că parametrii lor de risc diferă de cei înregistrați și al căror nivel de risc este, prin urmare, mai ridicat; — navele pentru care a fost convenit un plan de acțiune pentru a remedia deficiențele, astfel cum este prevăzut la articolul 19 alineatul (2a), dar pentru care punerea în aplicare a respectivului plan nu a fost verificată de un inspector. 3. Sistemul de selecție 3A. Navele de prioritate I sunt inspectate după cum urmează: (a) Se efectuează o inspecție extinsă:			

— pe toate navele cu un profil de risc ridicat care nu au fost inspectate în ultimele șase luni; — pe toate navele de pasageri, vrachierele, navele pentru transportul produselor petroliere, navele pentru transportul gazelor, navele pentru transportul substanțelor lichide nocive sau navele pentru transportul produselor chimice, mai vechi de 12 ani, cu un profil de risc normal, care nu au fost inspectate în ultimele 12 luni. (b) Se efectuează o inspecție inițială sau, după caz, o inspecție mai amănunțită: — pe toate navele care nu sunt nave de pasageri, vrachiere, nave pentru transportul produselor petroliere, nave pentru transportul gazelor, nave pentru transportul substanțelor lichide nocive sau nave pentru transportul produselor chimice, mai vechi de 12 ani, cu un profil de risc normal, care nu au fost inspectate în ultimele 12 luni. (c) În cazul unui factor prioritar: — se efectuează o inspecție mai amănunțită sau o inspecție extinsă, în funcție de aprecierea profesională a inspectorului, pe toate navele cu un profil de risc ridicat și pe toate navele de pasageri, vrachierele, navele pentru transportul produselor petroliere, navele pentru transportul gazelor, navele pentru transportul substanțelor lichide nocive sau navele pentru transportul produselor chimice, mai vechi de 12 ani; — se efectuează o inspecție mai amănunțită pe toate navele care nu sunt nave de pasageri, vrachiere, nave pentru transportul produselor petroliere, nave pentru transportul gazelor, nave pentru transportul substanțelor lichide nocive sau nave pentru transportul produselor chimice, mai vechi de 12 ani; — se efectuează o inspecție extinsă pe toate navele aflate la prima lor inspecție de după revocarea unui ordin de refuz al accesului. 3B. În cazul în care autoritatea competentă decide să inspecteze o navă de prioritate II, se aplică următoarele: (a) Se efectuează o inspecție extinsă: — pe toate navele cu un profil de risc ridicat care nu au fost inspectate în ultimele cinci luni; — pe toate navele de pasageri, vrachierele, navele pentru transportul produselor petroliere, navele pentru transportul gazelor, navele pentru transportul substanțelor lichide nocive sau navele pentru transportul produselor chimice, mai vechi de 12 ani, cu un profil de risc normal, care nu au fost inspectate în ultimele zece luni, sau			

<table>
<tr>
<td>— pe toate navele de pasageri, vrachierele, navele pentru transportul produselor petroliere, navele pentru transportul gazelor, navele pentru transportul substanțelor lichide nocive sau navele pentru transportul produselor chimice, mai vechi de 12 ani, cu un profil de risc scăzut, care nu au fost inspectate în ultimele 24 de luni.
(b) Se efectuează o inspecție inițială sau, după caz, o inspecție mai amănunțită:
— pe toate navele care nu sunt nave de pasageri, vrachiere, nave pentru transportul produselor petroliere, nave pentru transportul gazelor, nave pentru transportul substanțelor lichide nocive sau nave pentru transportul produselor chimice, mai vechi de 12 ani, cu un profil de risc normal, care nu au fost inspectate în ultimele 10 luni; sau
— pe toate navele care nu sunt nave de pasageri, vrachiere, nave pentru transportul produselor petroliere, nave pentru transportul gazelor, nave pentru transportul substanțelor lichide nocive sau nave pentru transportul produselor chimice, mai vechi de 12 ani, cu un profil de risc scăzut, care nu au fost inspectate în ultimele 24 de luni.
(c) În cazul unui factor neprevăzut:
— se efectuează o inspecție mai amănunțită sau o inspecție extinsă, în funcție de aprecierea profesională a inspectorului, pe toate navele cu un profil de risc ridicat și pe toate navele de pasageri, vrachierele, navele pentru transportul produselor petroliere, navele pentru transportul gazelor, navele pentru transportul substanțelor lichide nocive sau navele pentru transportul produselor chimice, mai vechi de 12 ani;
— se efectuează o inspecție mai amănunțită pe toate navele care nu sunt nave de pasageri, vrachiere, nave pentru transportul produselor petroliere, nave pentru transportul gazelor, nave pentru transportul substanțelor lichide nocive sau nave pentru transportul produselor chimice, mai vechi de 12 ani.</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>ANEXA II
ALCĂTUIREA PROFILULUI DE RISC AL NAVEI
[menționată la articolul 10 alineatul (2)]

<table><tr><td></td><td colspan="3">Profil de risc</td></tr><tr><td></td><td>Nave cu profil de risc ridicat (NRR)</td><td>Nave cu profil de risc</td><td>Nave cu profil de risc</td></tr></table></td>
<td></td>
<td>Compatibil</td>
<td>Transpus prin HG 183/2024 pentru aprobarea Regulamentului-cadru cu privire la respectarea obligațiilor statului port</td>
</tr>
</table>

						normal (NRN)	scăzut (NRS)
Parametri generici		**Criterii**			**Pondere (în puncte)**	**Criterii**	**Criterii**
1	Tipul navei	Navă de pasageri, vrachier, navă pentru transportul produselor petroliere, navă pentru transportul gazelor, navă pentru transportul substanțelor lichide nocive sau navă pentru transportul produselor chimice			1	Navă care nu are nici profil de risc ridicat, nici profil de risc scăzut	Toate tipurile
2	Vechimea navei	Toate tipurile > 12 ani			1		Toate vechimile
3a	Pavilionul	Performanță scăzută			2		Performanță ridicată
3b		Toate instrumentele OMI/OIM enumerate la articolul 2 ratificate		—	—		Da
4a	Organizație recunoscută	Performanță	H	—	—		Ridicată
			M	—	—		—
			L	Scăzută	1		—
			VL	Foarte scăzută			—
4b		Recunoscută în UE		—	—		Da
5	Companie	Performanță	H	—	—		Ridicată
			M	—	—		—

(anexa nr.2 la Regulamentul – cadru)

			L	Scăzută	2		—
			VL	Foarte scăzută			—
Parametri istorici							
6	Numărul deficiențelor înregistrate în cursul fiecărei inspecții în ultimele 36 de luni		Deficiențe	> 6 într-o singură inspecție	1		≤ 5 la fiecare inspecție efectuată (și cel puțin o inspecție efectuată în ultimele 36 de luni)
7	Numărul de rețineri din ultimele 36 de luni		Rețineri	≥ 2 rețineri	1		Nicio reținere
Parametri de mediu							
8	Numărul deficiențelor legate de MARPOL 73/78, AFS 2001, Convenția BWM, CLC 92, Convenția Bunkers, 2001, Convenția de la Nairobi și Convenția de la Hong Kong înregistrate în cursul fiecărei inspecții în ultimele 36 de luni		Deficiențe	> 2 într-o singură inspecție	1		
NRR sunt navele care îndeplinesc criteriile până la o valoare totală de 5 sau mai multe puncte.							

NRS sunt navele care îndeplinesc toate criteriile cerute de parametrii de risc scăzut. NRN sunt navele care nu sunt nici NRR, nici NRS.			
ANEXA IV **LISTA CERTIFICATELOR ȘI A DOCUMENTELOR** **[menționate la articolul 13 alineatul (1)]** Lista certificatelor și a documentelor care, în măsura aplicabilității, ar trebui să fie verificate cel puțin cu ocazia inspecției (după caz): 1. Certificatul internațional de tonaj; 2. Rapoartele inspecțiilor anterioare efectuate în cadrul controlului statului portului; 3. Certificatul de siguranță pentru nava de pasageri (SOLAS 1974, regula I/12); 4. Certificatul de siguranță a construcției pentru nave de mărfuri (SOLAS 1974, regula I/12); 5. Certificatul de siguranță a echipamentelor pentru nave de mărfuri (SOLAS 1974, regula I/12); 6. Certificatul de siguranță radio pentru nave de mărfuri (SOLAS 1974, regula I/12); 7. Certificatul de siguranță pentru nave de mărfuri (SOLAS 1974, regula I/12); 8. Certificatul de scutire (SOLAS 1974, regula I/12); 9. Documentul privind echipajul minim de siguranță (SOLAS 1974, regula V/14.2); 10. Certificatul internațional asupra liniilor de încărcare (LL 66, articolul 16.1); 11. Certificatul internațional de scutire asupra liniilor de încărcare (LL 66, articolul 16.2); 12. Certificatul internațional pentru prevenirea poluării cu hidrocarburi (MARPOL, anexa I regula 7.1); 13. Certificatul internațional pentru prevenirea poluării la transportul substanțelor lichide nocive în vrac (MARPOL, anexa II regula 9.1); 14. Certificatul internațional pentru prevenirea poluării cu ape uzate (ISPPC) (MARPOL, anexa IV regula 5.1, MEPC.1/Circ.408); 15. Certificatul internațional de prevenire a poluării atmosferei (IAPPC) (MARPOL, anexa VI regula 6.1); 16. Certificatul internațional referitor la randamentul energetic (MARPOL, anexa VI regula 6);		Compatibil	Transpus prin HG 183/2024 pentru aprobarea Regulamentului-cadru cu privire la respectarea obligațiilor statului port (anexa nr.4 la Regulamentul – cadru)

17. Certificatul internațional pentru managementul apelor de balast (IBWMC) [Convenția BWM, articolul 9.1 litera (a) și regula E-2]; 18. Certificatul internațional pentru sistemul antivegetativ (Certificat IAFS) (AFS 2001, anexa 4 regula 2); 19. Declarația privind sistemul antivegetativ (AFS 2001, anexa 4 regula 5); 20. Certificatul internațional de securitate a navei (ISSC) sau Certificatul internațional provizoriu de securitate a navei (Codul ISPS, partea A/19 și apendicele); 21. Certificatele pentru comandanți, ofițeri sau marinari emise în conformitate cu Convenția STCW (Convenția STCW, articolul VI regula I/2, și Codul STCW, secțiunea A-I/2); 22. Copia documentului de conformitate sau copia documentului de conformitate provizoriu emis în conformitate cu Codul internațional de management pentru operarea în siguranță a navelor și pentru prevenirea poluării (DoC), Codul ISM (SOLAS 1974, regula IX/4.2, Codul ISM, punctele 13 și 14); 23. Certificatul de management al siguranței sau certificatul provizoriu de management al siguranței emis în conformitate cu Codul internațional de management pentru operarea în siguranță a navelor și pentru prevenirea poluării (SMC) (SOLAS 1974, regula IX/4.3, Codul ISM, punctele 13 și 14); 24. Certificatul internațional de conformitate pentru transportul gazelor lichefiate în vrac sau certificatul de conformitate pentru transportul gazelor lichefiate în vrac, în funcție de situație (Codul IGC, regula 1.5.4, sau Codul GC, regula 1.6); 25. Certificatul internațional de conformitate pentru transportul produselor chimice periculoase în vrac sau Certificatul de conformitate pentru transportul produselor chimice periculoase în vrac, în funcție de situație (Codul IBC, regula 1.45.4, și Codul BCH, regula 1.6.3); 26. Certificatul de conformitate pentru transportul mărfii INF (Codul internațional pentru transportul în siguranță al combustibilului nuclear iradiat, plutoniului și deșeurilor cu nivel ridicat de radioactivitate, în formă ambalată, la bordul navelor) (SOLAS 1974, regula VII/16, și Codul INF, regula 1.3); 27. Certificatul de asigurare sau altă garanție financiară de răspundere civilă pentru prejudicii cauzate de poluarea cu hidrocarburi (CLC 92, articolul VII.2);			

28. Certificatul de asigurare sau altă garanție financiară de răspundere civilă pentru prejudicii cauzate de poluarea cu hidrocarburi utilizate pentru propulsia navei (Convenția Bunkers 2001, articolul 7.2); 29. Certificatul de asigurare sau altă garanție financiară de răspundere pentru îndepărtarea epavelor (Convenția de la Nairobi, articolul 12); 30. Certificatul de siguranță pentru navele de mare viteză și documentul de atestare pentru conducerea acestora (SOLAS 1974, regula X/3.2, și Codul HSC 94/00, regulile 1.8.1 și 1.9); 31. Documentul de conformitate cu cerințele speciale pentru navele care transportă mărfuri periculoase (SOLAS 1974, regula II-2/19.4); 32. Documentul de autorizare pentru transportul cerealelor și manualul de încărcare a cerealelor (SOLAS 1974, regula VI/9; Codul internațional pentru transportul în siguranță al cerealelor în vrac, secțiunea 3); 33. Declarația de conformitate în sistemul de evaluare a stării navei (CAS), raportul final privind CAS și evidența revizuirilor [MARPOL 73/78, anexa I regulile 20 și 21; rezoluția MEPC.94(46), astfel cum a fost modificată prin rezoluțiile MEPC.99(48), MEPC.112(50), MEPC.131(53), MEPC.155(55) și MEPC.236(65)]; 34. Registrul sinoptic permanent (SOLAS 1974, regula XI-1/5); 35. Jurnalul de înregistrare a hidrocarburilor, părțile I și II (MARPOL 73/78, anexa I regulile 17 și 36); 36. Jurnalul de înregistrare a mărfii (MARPOL 73/78, anexa II regula 15); 37. Jurnalul de înregistrare a gunoiului, părțile I și II (MARPOL 73/78, anexa V regula 10.3); 38. Planul de management al gunoiului [MARPOL 73/78, anexa V regula 10; rezoluția MEPC.220(63)]; 39. Jurnalul de bord și înregistrările nivelului și stării pornit/oprit a motoarelor diesel marine (MARPOL 73/78, anexa VI regula 13.5.3); 40. Jurnalul de bord pentru schimbarea de combustibil (MARPOL 73/78, anexa VI regula 14.6); 41. Registrul substanțelor care diminuează stratul de ozon (MARPOL 73/78, anexa VI regula 12.6); 42. Registrul apei de balast (BWRB) [Convenția BWM, articolul 9.1 litera (b) și regula B-2]; 43. Certificatul de scutire privind instalațiile fixe de stingere a incendiilor cu gaz destinate compartimentelor de marfă, inclusiv lista de mărfuri (SOLAS 1974, regula II-2/10.7.1.4);			

44. Manifestul pentru transportul mărfurilor periculoase sau planul de încărcare detaliat (SOLAS 1974, regulile VII/4 și VII/7-2; MARPOL 73/78, anexa III regula 54); 45. În cazul navelor pentru transportul produselor petroliere, înregistrările privind sistemul de monitorizare și control al descărcărilor de hidrocarburi pentru ultimul voiaj efectuat în balast (MARPOL 73/78, anexa I regula 31.2); 46. Planul de cooperare privind căutarea și salvarea pentru navele de pasageri care navighează pe rute fixe (SOLAS 1974, regula V/7.3); 47.În cazul navelor de pasageri, lista limitărilor operaționale (SOLAS 1974, regula V/30.2); 48. Hărțile de navigație și publicațiile nautice (SOLAS 1974, regulile V/19.2.1.4 și V/27); 49. Evidența orelor de odihnă și tabelul privind organizarea muncii la bordul navei (Codul STCW, secțiunea A-VIII/1.5 și 1.7; Convenția OIM nr. 180, articolele 5.7 și 8.1, și Convenția privind munca din domeniul maritim (MLC) 2006, standardele A.2.3.10 și A.2.3.12); 50. Certificatul de muncă în domeniul maritim; 51. Declarația de conformitate a muncii în domeniul maritim, părțile I și II; 52. Evidența încăperilor de mașini nesupravegheate (UMS) (SOLAS 1974, regula II-1/46.3); 53. Certificatele necesare în temeiul Directivei 2009/20/CE a Parlamentului European și a Consiliului ([6]); 54. Certificatele necesare în temeiul Regulamentului (CE) nr. 392/2009 al Parlamentului European și al Consiliului ([7]); 55. Un certificat de inventar al materialelor periculoase sau o declarație de conformitate, aplicabil în temeiul Regulamentului (UE) nr. 1257/2013 al Parlamentului European și al Consiliului ([8]); 56. Documentul de conformitate emis în temeiul Regulamentului (UE) 2015/757 al Parlamentului European și al Consiliului ([9]).			
ANEXA V **EXEMPLE DE „MOTIVE ÎNTEMEIATE ”** **[menționate la articolul 13 alineatul (3)]** A. **Exemple de motive întemeiate pentru o inspecție mai amănunțită** 1. Navele identificate în anexa I partea II secțiunea 2A și 2B. 2. Jurnalul de evidență a hidrocarburilor nu a fost ținut corect. 3. Au fost constatate neconcordanțe în timpul verificării certificatelor și a altor documente.		Compatibil	Transpus prin HG 183/2024 pentru aprobarea Regulamentului-cadru cu privire la respectarea

4. Elemente care arată că membrii echipajului nu respectă cerințele privind comunicarea la bord stabilite la articolul 18 din Directiva 2008/106/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 19 noiembrie 2008 privind nivelul minim de formare a navigatorilor ([10]). 5. Un certificat a fost obținut în mod fraudulos sau posesorul unui certificat nu este persoana pentru care a fost emis inițial acel certificat. 6. Nava are un comandant, ofițer sau marinar care deține un certificat emis de o țară care nu a ratificat Convenția STCW 78/95. 7. Există dovezi că au fost încălcate normele de siguranță sau liniile directoare ale OMI cu privire la operațiunile de marfă și alte operațiuni (de exemplu, conținutul de oxigen din tubulatura principală a instalației de gaz inert a tancurilor de marfă este mai mare decât nivelul maxim admis). 8. Omisiunea comandantului unei nave pentru transportul de produse petroliere de a furniza informații privind sistemul de monitorizare și control al descărcării de hidrocarburi pentru ultimul voiaj efectuat în balast. 9. Absența unui plan actualizat al rolurilor echipajului sau membrii echipajului nu cunosc sarcinile ce le revin în caz de incendiu sau de abandon al navei. 10. Au fost trimise semnale false de alertă și nu au fost urmate de procedurile corespunzătoare de anulare. 11. Absența unui echipament principal sau a unui plan cerut prin convenții. 12. Încălcarea gravă a condițiilor de igienă la bordul navei. 13. Constatările și observațiile inspectorului dovedesc existența unei deteriorări sau a unor deficiențe grave ale corpului navei sau ale structurii acesteia, care pot pune în pericol integritatea structurală, etanșeitatea sau integritatea etanșeității la intemperii a navei. 14. Există informații sau dovezi potrivit cărora comandantul sau echipajul nu cunosc principalele operațiuni la bord privind siguranța navelor sau prevenirea poluării sau că aceste operațiuni nu au fost efectuate. 15. Absența unui tabel de organizare a activității la bordul navei și a evidenței orelor de lucru și odihnă ale personalului navigant. 16. Documentele necesare în temeiul MLC 2006 nu sunt prezentate sau nu sunt actualizate, ori sunt actualizate în mod fals, sau documentele prezentate nu conțin informațiile necesare în temeiul MLC 2006, ori nu sunt valide, dintr-un motiv oarecare. 17. Condițiile de viață și de muncă la bordul navei nu sunt conforme cu cerințele MLC 2006.			obligațiilor statului port (anexa nr.5 la Regulamentul – cadru)

18. Există motive rezonabile să se considere că nava și-a schimbat pavilionul în scopul de a evita respectarea MLC 2006. 19. Există o plângere referitoare la faptul că anumite condiții de viață și de muncă la bordul navei nu sunt conforme cu cerințele MLC 2006. B. **Exemple de motive întemeiate pentru controlul navelor în materie de securitate** 1. În cursul inspecției PSC inițiale, inspectorul poate stabili motive întemeiate pentru măsuri suplimentare de control al securității, după cum urmează: 1.1.ISSC nu este valabil sau a expirat; 1.2. nava prezintă un nivel de securitate mai scăzut decât cel al portului; 1.3. exercițiile legate de securitatea navei nu au fost efectuate; 1.4. evidența ultimelor 10 activități de interfață navă/port sau navă/navă este incompletă; 1.5. s-a dovedit sau s-a observat că membrii-cheie ai echipajului navei nu pot comunica eficient între ei; 1.6. există dovezi, pe baza observațiilor, cu privire la anumite deficiențe grave ale măsurilor de securitate; 1.7. informații furnizate de terți, precum rapoarte sau plângeri privind informațiile referitoare la securitate; 1.8. nava deține un al doilea Certificat internațional interimar de securitate a navei (ISSC) eliberat consecutiv, iar în opinia profesională a inspectorului, unul dintre scopurile în care nava sau compania a solicitat un astfel de certificat este evitarea respectării pe deplin, după expirarea perioadei de valabilitate a primului certificat interimar, a dispozițiilor SOLAS 74 capitolul XI-2 și ale Codului ISPS Partea A. Codul ISPS partea A precizează situațiile în care se poate elibera un certificat interimar. 2. În cazul în care există motive întemeiate, precum cele descrise anterior, inspectorul informează imediat autoritatea competentă în materie de securitate (cu excepția cazului în care inspectorul este și un ofițer de securitate pe deplin autorizat). Autoritatea competentă în materie de securitate decide ce alte măsuri de control sunt necesare, ținând seama de nivelul de securitate în conformitate cu SOLAS 74 capitolul XI regula 9. 3. Motivele întemeiate, altele decât cele menționate anterior, țin de competența ofițerului de securitate pe deplin autorizat.			
ANEXA VI **PROCEDURI PENTRU CONTROLUL NAVELOR** **[menționate la articolul 15 alineatul (1)]**		Compatibil	Transpus prin HG 183/2024 pentru

Toate circularele și instrucțiunile tehnice emise în temeiul MoU Paris, în versiunea lor actualizată: **Instrucțiuni tehnice ale Comitetului pentru controlul statului portului (PSCC)** — PSCC41-2008-07 Cod de bune practici — PSCC53-2020-08 Definiții și abrevieri **Memorandumul general de înțelegere de la Paris** — PSCC54-2021-03 Tipul inspecției — PSCC56-2023-06 Reținerea și acțiunile întreprinse — PSCC56-2023-04 Formulare tip — PSCC52-2019-05 Control operațional — PSS43-2010-11 Scutiri acordate statelor de pavilion — PSCC51-2018-13 Oprirea unei operațiuni — PSCC49-2016-11 Testul penei de curent — PSCC53-2020-06 Refuzul accesului (interdicție) — PSCC50-2017-12 Structura vrachierelor/navelor pentru transportul produselor petroliere — PSCC43-2010-06 Andocarea în doc uscat — PSCC53-2020-11 Permiterea unui singur voiaj către un șantier de reparații pentru deficiențe cauzate de „avarii accidentale” **Convenția SOLAS** — PSCC56-2023-05 Codul ISM — PSCC54-2021-02 Codul ISPS — PSCC51-2018-12 ECDIS — PSCC43-2010-32 VDR (Înregistratoarele datelor de voiaj) — PSCC43-2010-09 Fișele cu date de securitate ale materialelor — PSCC43-2010-21 GMDSS — PSCC44-2011-16 Cârligele de decuplare a bărcilor de salvare aflate sub sarcină — PSCC45-2012-10 Stabilitatea după avarie a navelor pentru transportul produselor petroliere — PSCC55-2022-05 LRIT — PSCC43-2010-28 Măsurători de grosime ESP/CAS — PSCC43-2010-29 Măsurarea grosimii — PSCC51-2018-11 Codul polar — PSCC55-2022-02 Codul IGF **Convenția MARPOL** — PSCC46-2013-18 MARPOL anexa I Separare apă/hidrocarburi			aprobarea Regulamentului-cadru cu privire la respectarea obligațiilor statului port (anexa nr.6 la Regulamentul – cadru)

— PSCC43-2010-39 MARPOL anexa II Stripare — PSCC47-2014-08 MARPOL anexa III IMDG — PSCC55-2022-07 MARPOL anexa IV Ape uzate — PSCC52-2019-07 MARPOL anexa V Gunoi — PSCC56-2023-07 MARPOL anexa VI Poluarea atmosferei — PSCC43-2010-38 Spălarea cu țiței — PSCC44-2011-20 MARPOL Investigație **Convenția internațională asupra liniilor de încărcare** — PSCC54-2021-06 Convenția internațională asupra liniilor de încărcare **Convenția AFS** — PSCC47-2014-13 Sisteme antivegetative **Convenția Bunkers** — PSCC56-2023-02 Convenții privind răspunderea financiară **Certificarea navigatorilor și a echipajului** — PSCC56-2023-08 Certificarea navigatorilor și a echipajului (STCW, MLC și SOLAS) **Convenția pentru managementul apelor de balast** — PSCC51-2018-09 Convenția pentru managementul apelor de balast **Convenții OIM** — PSCC52-2019-10 Convenția din 2006 privind munca în domeniul maritim — PSCC53-2020-14 Orele de muncă sau de odihnă și adecvarea pentru serviciu.			
ANEXA VII **INSPECȚII EXTINSE ALE NAVELOR** **(menționate la articolul 14)** O inspecție extinsă se referă în special la condiția generală a următoarelor elemente de risc: — Documente — Starea structurii — Integritatea etanșeității la intemperii — Sisteme de urgență — Comunicații radio — Operațiuni legate de marfă — Siguranța împotriva incendiilor — Alarme — Condiții de viață și de muncă — Echipamente de navigație		Compatibil	Transpus prin HG 183/2024 pentru aprobarea Regulamentului-cadru cu privire la respectarea obligațiilor statului port (anexa nr.7 la Regulamentul – cadru)

— Mijloace de salvare — Mărfuri periculoase — Mecanismul de propulsie și mecanismele auxiliare — Prevenirea poluării. În plus, în funcție de fezabilitatea lor practică sau orice constrângeri în legătură cu siguranța persoanelor, a navei sau a portului, inspecția extinsă include verificarea unor aspecte specifice privind elementele de risc în funcție de tipul de navă inspectat, în conformitate cu articolul 14 alineatul (3).			
ANEXA VIII **DISPOZIȚII PRIVIND REFUZUL ACCESULUI ÎN PORTURILE ȘI ZONELE DE ANCORAJ DIN UNIUNE** **[menționat la articolul 16 și la articolul 21 alineatul (4)]** 1. În cazul în care sunt întrunite condițiile descrise la articolul 16 alineatul (1), autoritatea competentă din portul în care nava a fost reținută a treia oară îl informează în scris pe comandantul navei cu privire la emiterea unui ordin de refuz al accesului care va deveni aplicabil imediat după plecarea navei din port. Ordinul de refuz al accesului devine aplicabil de îndată ce nava părăsește portul după remedierea deficiențelor care au condus la reținere. 2. Autoritatea competentă trimite o copie a ordinului de refuz al accesului administrației statului de pavilion, organizației recunoscute în cauză, celorlalte state membre și celorlalți semnatari ai MoU Paris, Comisiei și secretariatului MoU Paris. De asemenea, autoritatea competentă actualizează fără întârziere baza de date privind inspecțiile cu informații privind refuzul accesului. 3. Pentru ca ordinul de refuz al accesului să fie revocat, proprietarul sau operatorul navei trebuie să adreseze o cerere oficială autorității competente a statului membru care a emis ordinul de refuz al accesului. Această cerere trebuie să fie însoțită de un document eliberat de administrația statului de pavilion în urma unei vizite la bord a unui controlor autorizat în mod corespunzător de aceasta, care să ateste că nava se conformează în totalitate dispozițiilor aplicabile ale convențiilor. Administrația statului de pavilion furnizează autorității competente dovezi ale vizitei la bordul navei. Documentul poate lua forma unei declarații oficiale, care trebuie emisă de administrația statului de pavilion și nu de o organizație recunoscută. 4. De asemenea, cererea de revocare a ordinului de refuz al accesului trebuie să fie însoțită, după caz, de un document al societății de clasificare care		Compatibil	Transpus prin HG 183/2024 pentru aprobarea Regulamentului-cadru cu privire la respectarea obligațiilor statului port (anexa nr.8 la Regulamentul – cadru)

a clasificat nava, eliberat în urma unei vizite la bord a unui controlor al societății de clasificare, care să ateste că nava se conformează standardelor de clasă impuse de societatea respectivă. Societatea de clasificare furnizează autorității competente dovezi ale vizitei la bordul navei. 5. Ordinul de refuz al accesului poate fi revocat numai după expirarea perioadei menționate la articolul 16 din prezenta directivă, iar compania trebuie să adreseze o cerere oficială autorității statului membru de port care a impus interdicția și să prezinte documentele solicitate la punctele 3 și 4. 6. Cererea respectivă, însoțită de documentele necesare, trebuie prezentată statului de interdicție cu cel puțin o lună înainte de sfârșitul perioadei de interdicție. În cazul în care acest termen nu este respectat, poate surveni o întârziere de până la o lună de la primirea cererii de către statul de interdicție. 7. Sistemul de informații va adăuga un factor prioritar navei, iar nava va fi marcată ca fiind eligibilă pentru o inspecție extinsă la următoarea sa escală într-un port /o zonă de ancoraj din regiunea aflată în domeniul de aplicare al MoU Paris. 8. De asemenea, autoritatea competentă notifică în scris decizia luată administrației statului de pavilion, societății de clasificare respective, celorlalte state membre, celorlalți semnatari ai MoU Paris, Comisiei și secretariatului MoU Paris. De asemenea, autoritatea competentă trebuie să actualizeze fără întârziere baza de date privind inspecțiile cu informații privind refuzul accesului. 9. Informațiile cu privire la navele cărora li s-a refuzat accesul în porturile Uniunii trebuie puse la dispoziție în baza de date privind inspecțiile și trebuie publicate în conformitate cu articolul 26 și anexa XIII.			
ANEXA IX **RAPORTUL DE INSPECȚIE** **(menționat la articolul 17)** Raportul de inspecție trebuie să conțină cel puțin următoarele elemente. I. ***Generalități*** 1. Autoritatea competentă care a întocmit raportul 2. Data și locul inspecției 3. Denumirea navei inspectate 4. Pavilionul 5. Tipul navei (astfel cum este indicat în Certificatul de management al siguranței) 6. Numărul de identificare OMI		Compatibil	Transpus prin HG 183/2024 pentru aprobarea Regulamentului-cadru cu privire la respectarea obligațiilor statului port (anexa nr.9 la

7. Indicativul radio 8. Tonajul brut (GT) 9. Tonajul deadweight (după caz) 10. Anul de construcție, determinat pe baza datei indicate în certificatele de siguranță ale navei 11. Societatea de clasificare sau societățile de clasificare, precum și oricare alte organizații, acolo unde este relevant, care a (au) eliberat navei certificatele de clasă, dacă acestea există 12. Organizația recunoscută sau organizațiile recunoscute și/sau orice altă parte care a (au) eliberat navei certificate, în numele statului de pavilion, în conformitate cu convențiile aplicabile 13. Denumirea și adresa companiei căreia îi aparține nava sau a operatorului 14. În cazul navelor care transportă mărfuri solide sau lichide în vrac, numele și adresa navlositorului responsabil pentru navlosirea navei, precum și tipul de navlosire 15. Data finală a întocmirii raportului de inspecție 16. Indicarea faptului că informațiile detaliate în legătură cu inspecția sau reținerea pot face obiectul publicării. II. ***INFORMAȚII PRIVIND INSPECȚIA*** 1. Certificatele eliberate în conformitate cu convențiile în materie, autoritatea sau organizația care a eliberat certificatul (certificatele), inclusiv data eliberării și a expirării 2. Părțile sau elementele navei care au fost inspectate (în cazul unei inspecții mai amănunțite sau al unei inspecții extinse) 3. Portul și data ultimei inspecții intermediare, anuale sau de reînnoire, precum și denumirea organizației care a efectuat inspecția 4. Tipul inspecției (inspecție, inspecție mai amănunțită, inspecție extinsă) 5. Natura deficiențelor 6. Măsurile întreprinse. III. ***Informații suplimentare în cazul reținerii*** 1. Data ordinului de reținere 2. Data anulării ordinului de reținere 3. Natura deficiențelor care au condus la emiterea ordinului de reținere (trimiteri la convenții, dacă este relevant) 4. Indicarea, după caz, dacă organizația recunoscută sau oricare alt organism privat care a efectuat controlul răspunde de deficiențele care, fiecare în parte sau cumulate, au determinat reținerea			Regulamentul – cadru)

5. Măsurile întreprinse.			
ANEXA X **CRITERII PENTRU REȚINEREA UNEI NAVE** **[menționate la articolul 19 alineatul (3)]** INTRODUCERE Înainte de a decide dacă deficiențele constatate în timpul inspecției justifică reținerea navei în cauză, inspectorul trebuie să aplice criteriile menționate în continuare, la punctele 1 și 2. Punctul 3 include exemple de deficiențe care pot autoriza direct reținerea navei implicate [a se vedea articolul 19 alineatul (3)]. În cazul în care motivul reținerii se datorează unei avarii accidentale suferite în timpul călătoriei navei spre un port, nu se emite un ordin de reținere, cu condiția: (a) respectării cerințelor cuprinse în Regula I/11(c) din SOLAS 74 privind notificarea administrației statului de pavilion, a controlorului desemnat sau a organizației recunoscute răspunzătoare de eliberarea certificatului în materie; (b) prezentării, de către comandantul sau proprietarul navei, autorității de control al statului portului, înainte de intrarea într-un port, a detaliilor privind împrejurările producerii accidentului și avariile suferite, precum și a informațiilor privind notificarea obligatorie a administrației statului de pavilion; (c) întreprinderii de către nava respectivă a unor acțiuni de remediere care să satisfacă cerințele autorității; și (d) garantării de către autoritate, după ce a fost notificată cu privire la încheierea acțiunilor de remediere, că deficiențele care puneau în pericol siguranța, sănătatea sau mediul au fost eliminate. 1. **Criterii principale** Inspectorul trebuie să aplice următoarele criterii, pentru a stabili dacă o navă ar trebui sau nu să fie reținută: **Sincronizarea:** Navele care nu sunt sigure pentru a pleca pe mare trebuie reținute la prima inspecție, fără a ține seama de timpul cât vor sta în port. **Criteriu:** Nava este reținută dacă deficiențele sale prezintă un motiv serios pentru ca inspectorul să se întoarcă pentru a se convinge că acestea au fost remediate înainte ca nava să navigheze din nou.		Compatibil	Transpus prin HG 183/2024 pentru aprobarea Regulamentului-cadru cu privire la respectarea obligațiilor statului port (anexa nr.10 la Regulamentul – cadru)

Necesitatea ca inspectorul să se întoarcă pe navă este o măsură a gravității deficiențelor. Cu toate acestea, nu toate cazurile impun o asemenea obligație. Prin aceasta se înțelege că autoritatea trebuie să verifice într-un fel sau altul, de preferință printr-o vizită suplimentară, dacă deficiențele au fost remediate înaintea plecării. 2. **Aplicarea criteriilor principale** Atunci când decide dacă deficiențele constatate la o navă sunt destul de grave pentru a reține nava, inspectorul trebuie să evalueze dacă: 1. nava deține documentele relevante valide; 2. nava are echipajul prevăzut în Certificatul de echipaj minim de siguranță. În timpul inspecției, inspectorul trebuie, în continuare, să stabilească dacă nava și/sau echipajul sunt apte: 3. să navigheze în condiții de siguranță pe durata călătoriei următoare; 4. să manevreze și să transporte încărcătura în deplină siguranță și să monitorizeze starea acesteia pe durata călătoriei următoare; 5. să asigure funcționarea sălii mașinilor în deplină siguranță pe durata călătoriei următoare; 6. să mențină propulsia și direcția adecvate pe durata călătoriei următoare; 7. să combată în mod eficient, dacă este cazul, incendiile în orice parte a navei pe durata călătoriei următoare; 8. să abandoneze nava, dacă este cazul, rapid și în siguranță și să efectueze salvarea efectivă pe durata călătoriei următoare; 9. să prevină poluarea mediului pe durata călătoriei următoare; 10. să mențină stabilitatea adecvată pe durata călătoriei următoare; 11. să mențină etanșeitatea adecvată pe durata călătoriei următoare; 12. să comunice în situații de pericol, dacă este necesar, pe durata călătoriei următoare; 13. să ofere condiții sigure și salubre la bord pe durata călătoriei următoare; 14. să furnizeze un volum maxim de informații în caz de accident. În cazul în care răspunsul la oricare dintre aceste evaluări este negativ, ținând seama de toate deficiențele constatate, trebuie să se ia în considerare reținerea navei. O combinație a unor deficiențe mai puțin grave poate, de asemenea, să justifice reținerea navei. 3. Pentru a asista inspectorul în folosirea acestor indicații, se oferă în continuare o listă a deficiențelor, grupate conform convențiilor și/sau codurilor în domeniu, considerate suficient de grave încât să justifice reținerea navei în cauză. Această listă nu are caracter exhaustiv. **3.1. Generalități**			

Absența unor certificate și documente valabile în conformitate cu instrumentele relevante. Cu toate acestea, navele care navighează sub pavilionul unui stat care nu este parte la o convenție (instrument relevant) sau nu a pus în aplicare alt instrument relevant nu au dreptul să dețină certificatele prevăzute de convenția respectivă sau de un alt instrument relevant. Prin urmare, absența certificatelor solicitate nu constituie în sine un motiv pentru reținerea navelor respective; cu toate acestea, în aplicarea clauzei „tratament nepreferențial", se impune respectarea substanțială a dispozițiilor înainte ca nava să primească dreptul de navigare. **3.2. Elemente prevăzute de Convenția SOLAS 74** 1. Funcționarea defectuoasă a sistemului de propulsie sau a altui mecanism esențial, precum și a instalațiilor electrice. 2. Curățenie insuficientă în sala mașinilor, cantitate excesivă de amestecuri apă/ulei din santine, izolația tubulaturilor, inclusiv a tubulaturilor de evacuare din sala mașinilor, contaminate cu hidrocarburi, funcționarea necorespunzătoare a pompei de santină și a accesoriilor acesteia. 3. Defecțiuni ale generatorului de avarie, ale instalației de iluminat, ale bateriilor sau ale contactorilor. 4. Funcționarea necorespunzătoare a instalației principale de guvernare și a guvernării de avarie. 5. Absența, capacitatea insuficientă sau deteriorarea gravă a echipamentelor individuale de salvare, a bărcilor de salvare și a dispozitivelor de lansare a acestora. 6. Absența, neconformitatea sau deteriorarea gravă a sistemului de detectare a incendiilor, a alarmelor de incendiu, a echipamentului de stingere a incendiilor, a instalației fixe de stingere a incendiilor, a supapelor de ventilare, a obturatoarelor de incendiu, a dispozitivelor rapide de închidere, în măsura în care acestea nu corespund standardelor de utilizare în scopurile pentru care au fost create. 7. Absența, deteriorarea substanțială sau defecțiunea sistemului de protecție împotriva incendiilor în zona de operare a încărcăturii pe navele-tanc. 8. Absența, neconformitatea sau deteriorarea gravă a luminilor, a semnalelor optice sau sonore. 9. Absența sau defectarea echipamentului de radiocomunicații pentru situații de pericol și comunicații de siguranță.			

10. Absența sau defectarea echipamentului de navigație, ținând seama de dispozițiile din regula V/16.2 din SOLAS 74. 11. Absența hărților corectate de navigație și/sau a altor publicații nautice relevante, necesare pentru călătoria prevăzută, ținând seama de faptul că un sistem de afișare a hărților electronice și de informare (ECDIS) aprobat, care utilizează informații oficiale, poate fi folosit ca înlocuitor al hărților. 12. Absența sitelor antiscânteie de la sistemul de ventilație din camera pompelor de marfă. 13. O deficiență gravă în ceea ce privește cerințele operaționale, astfel cum sunt descrise în secțiunea 5.5 din anexa 1 la MOU Paris. 14. Numărul, componența sau certificarea echipajului nu corespund cu documentul de echipaj minim de siguranță. 15. Neefectuarea programului de inspecții intensificate în conformitate cu dispozițiile capitolului XI regula 2 din SOLAS 74. **3.3. Elemente prevăzute de Codul IBC** 1. Transportul unei substanțe care nu este menționată în Certificatul de conformitate sau lipsa informațiilor despre încărcătură. 2. Lipsa sau avarierea dispozitivelor de siguranță de înaltă presiune. 3. Instalațiile electrice nesigure sau care nu corespund cerințelor codului. 4. Surse de aprindere în locuri periculoase. 5. Nerespectarea cerințelor speciale. 6. Depășirea încărcăturii maxime admise pentru fiecare tanc. 7. Protecția insuficientă la căldură pentru produsele sensibile. **3.4. Elemente prevăzute de Codul IGC** 1. Transportul unei substanțe care nu este menționată în Certificatul de conformitate sau lipsa informațiilor despre încărcătură. 2. Lipsa dispozitivelor de închidere pentru spațiile de locuit sau de lucru. 3. Pereții transversali neetanși la gaze. 4. Defectarea închizătoarelor de aer. 5. Lipsa sau defectarea valvulelor cu închidere rapidă. 6. Lipsa sau defectarea valvulelor de siguranță. 7. Instalațiile electrice nesigure sau care nu corespund cerințelor codului. 8. Ventilatoarele din zona încărcăturii nu funcționează. 9. Alarmele de presiune pentru tancurile de marfă nu funcționează. 10. Defectarea detectoarelor de gaz și/sau a detectoarelor de gaz toxic. 11. Transportul substanțelor care trebuie inhibate fără un certificat valabil pentru inhibitor. **3.5. Elemente prevăzute de Convenția LL 66**			

1. Zone semnificative avariate, corodate sau cu pete de rugină pe filele de tablă sau pe zonele de întărire ale punții și corpului navei, care afectează starea de navigabilitate sau rezistența la sarcinile încărcate local, exceptând cazul în care s-au efectuat reparații temporare necesare pentru un voiaj spre un port în care vor fi realizate reparații definitive. 2. Un caz identificat de stabilitate insuficientă. 3. Lipsa unor informații suficiente și credibile, într-o formă aprobată, care, prin mijloace rapide și simple, permit comandantului să încarce și să balasteze nava astfel încât să se mențină limitele stabilității în toate momentele și în orice condiții pe timpul voiajului și să se evite orice suprasolicitare inacceptabilă a structurii navei. 4. Absența, deteriorarea sau defectarea dispozitivelor de închidere, a dispozitivelor de închidere a capacelor de magazie și a ușilor etanșe. 5. Încărcarea peste limita maximă admisă. 6. Absența scărilor de pescaj sau imposibilitatea citirii pescajelor. **3.6. Elemente prevăzute de MARPOL 73/78, anexa I** 1. Absența, deteriorarea sau defectarea echipamentelor de filtrare a amestecurilor de apă/hidrocarburi, a sistemului de control și monitorizare a deversării de hidrocarburi și a sistemului de alarmă de 15 ppm. 2. Capacitate insuficientă de stocare în tancul de reziduuri lichide sau solide pentru voiajul intenționat. 3. Absența jurnalului de înregistrare a hidrocarburilor. 4. Existența unui baipas pentru deversare neautorizat. 5. Lipsa dosarului cu rapoartele de inspecție sau neconformitatea acestuia cu Regula 13G(3)(b) din MARPOL 73/78. **3.7. Elemente prevăzute de MARPOL 73/78, anexa II** 1. Absența Manualului P&A. 2. Încărcătura nu este clasificată. 3. Absența registrului de marfă. 4. Transportul substanțelor similare hidrocarburilor fără a respecta cerințele sau fără a avea un certificat modificat corespunzător. 5. Existența unui baipas pentru deversare neautorizat. **3.8. Elementele prevăzute de MARPOL 73/78, anexa V** 1. Absența unui plan de gestiune a deșeurilor. 2. Absența jurnalului de înregistrare a deșeurilor. 3. Personalul navei nu cunoaște cerințele privind eliminarea/descărcarea prevăzute de planul de gestiune a deșeurilor. **3.9. Elemente prevăzute de STCW 78/95 și Directiva 2008/106/CE**			

1. Navigatorii nu pot prezenta un certificat, nu pot dovedi că dețin un certificat corespunzător sau o dispensă valabilă ori nu pot dovedi cu acte că s-a trimis la administrația statului de pavilion o cerere de atestare. 2. Dovezi privind obținerea în mod fraudulos a unui certificat sau posesorul unui certificat nu este persoana pentru care a fost emis inițial acel certificat. 3. Nu sunt respectate dispozițiilor administrației statului de pavilion cu privire la echipajul minim de siguranță. 4. Nu sunt respectate cerințele administrației statului de pavilion privind efectuarea serviciului de cart la punte și la mașină. 5. Absența din serviciul de cart a unei persoane calificate să opereze echipamentele vitale pentru siguranța navigației, radiocomunicațiile de siguranță sau prevenirea poluării marine. 6. Personalul navigant nu poate face dovada calificărilor profesionale cerute de sarcinile care le-au fost încredințate pentru siguranța navei și prevenirea poluării. 7. Imposibilitatea de a asigura, la primul serviciu de cart la începutul unei călătorii și pentru următoarele carturi, persoane suficient de odihnite și apte pentru serviciu. **3.10. Elemente prevăzute de MLC 2006 ◄** 1. Hrană insuficientă pentru călătoria până în următorul port. 2. Apă potabilă insuficientă pentru călătoria până în următorul port. 3. Condiții excesiv de insalubre la bordul navei. 4. Lipsa încălzirii în spațiile de locuit pe o navă care operează în zone unde temperaturile pot fi extrem de scăzute. 5. Ventilație insuficientă în spațiile de locuit ale unei nave. 6. Deșeuri excesive, blocaje din cauza încărcăturii sau echipamentului sau alte elemente care fac nesigure căile de acces și spațiile de locuit. 7. Dovezi clare că personalul de cart și alt personal de serviciu în timpul primului serviciu de cart sau în timpul următoarelor carturi este afectat de oboseală. 8. Condiții la bord care prezintă un pericol evident pentru siguranța, sănătatea sau securitatea navigatorilor. 9. Neconformitatea constituie o încălcare gravă sau repetată a cerințelor MLC 2006 (inclusiv drepturile navigatorilor) legate de condițiile de viață și de muncă ale navigatorilor pe nave, după cum este prevăzut în certificatul de muncă în domeniul maritim și în declarația de conformitate a muncii în domeniul maritim ale navei.			

3.11. Elemente care nu determină reținerea navei, dar în care operațiunile legate de marfă, de exemplu, trebuie suspendate. Funcționarea (sau întreținerea) defectuoasă a instalației de gaz inert, a instalației sau a dispozitivelor de încărcare se consideră a fi motive serioase pentru oprirea operațiunii de încărcare.			
ANEXA XI **CRITERII MINIME PENTRU INSPECTORI** **[menționate la articolul 22 alineatele (1) și (5)]** 1. Inspectorii trebuie să posede cunoștințele teoretice și experiența adecvate în ceea ce privește navele și operarea acestora. Aceștia trebuie să dețină competențe în ceea ce privește aplicarea cerințelor convențiilor și a procedurilor relevante în materie de control al statului portului. Aceste cunoștințe și competențe de aplicare a cerințelor internaționale și comunitare trebuie să fie dobândite prin intermediul unor programe de formare documentate. 2. Inspectorii trebuie să dețină cel puțin: (a) calificări corespunzătoare dobândite în cadrul unei instituții din domeniul maritim sau nautic și experiență adecvată pe mare în calitate de ofițer pe navă care deține sau a deținut un certificat de competență STCW 78/95 II/2 sau III/2 valabil fără limitări cu privire la zona de operare, la puterea de propulsie sau la tonaj; sau (b) să fi trecut un examen recunoscut de autoritatea competentă pentru arhitect naval, inginer mecanic sau inginer în domeniul maritim și să aibă o experiență de cel puțin cinci ani în funcția respectivă; sau (c) o diplomă universitară de profil sau echivalentă, precum și formare și calificare ca inspectori pentru siguranța navelor. 3. Inspectorul trebuie: — să aibă o experiență de minimum un an ca inspector al statului de pavilion privind controlul și certificarea navelor în conformitate cu convențiile sau să fi fost implicat în monitorizarea activităților organizațiilor recunoscute cărora le-au fost delegate aceste sarcini de reglementare; sau — să fi dobândit un nivel de competență similar, urmând minimum un an de formare pe teren care constă în participarea la inspecții în cadrul controlului realizat de statul portului sub îndrumarea inspectorilor PSC experimentați. 4. Inspectorii menționați la punctul 2 litera (a) trebuie aibă o experiență pe mare mai mare de cinci ani inclusiv perioadele de serviciu pe mare ca ofițeri maritimi punte sau, respectiv, ca ofițeri mecanici ori ca inspectori ai statului		Compatibil	Transpus prin HG 183/2024 pentru aprobarea Regulamentului-cadru cu privire la respectarea obligațiilor statului port (anexa nr.11 la Regulamentul – cadru)

de pavilion sau ca inspectori asistenți în cadrul controlului statului portului. Această experiență trebuie să includă o perioadă de minimum doi ani pe mare în calitate de ofițer punte sau mecanic. 5. Inspectorii trebuie să aibă capacitatea de a comunica oral sau în scris cu personalul navigant în limba vorbită cel mai frecvent pe mare. 6. Inspectorii care nu îndeplinesc criteriile menționate anterior sunt, de asemenea, acceptați în cazul în care sunt angajați de autoritatea competentă a unui stat membru pentru controlul statului portului la data adoptării prezentei directive. 7. Atunci când, într-un stat membru, inspecțiile menționate la articolul 15 alineatele (1) și (2) sunt efectuate de inspectorii PSC, inspectorii respectivi au calificarea adecvată, inclusiv suficientă experiență teoretică și practică în securitatea maritimă. În mod obișnuit, aceasta include: (a) o bună înțelegere a securității maritime și a modului în care aceasta se aplică în cadrul operațiunilor care fac obiectul examinării; (b) cunoștințe practice adecvate privind procedurile și tehnologiile de securitate; (c) cunoștințe privind principiile, procedurile și tehnicile de inspecție; (d) cunoștințe practice privind operațiunile care fac obiectul examinării.			
ANEXA XII **FUNCȚIILE BAZEI DE DATE PRIVIND INSPECȚIILE** **[menționate la articolul 24 alineatul (1)]** 1. Baza de date privind inspecțiile trebuie să conțină cel puțin următoarele funcții: — să înregistreze datele privind inspecțiile ale statelor membre și ale tuturor celorlalte state semnatare ale MoU Paris; — să furnizeze date cu privire la profilul de risc al navelor și la navele care trebuie să fie inspectate; — să calculeze obligațiile de inspecție ale fiecărui stat membru; — să furnizeze lista statelor de pavilion cu performanță ridicată, cu performanță medie și cu performanță scăzută, menționate la articolul 16 alineatul (1); — să furnizeze date cu privire la performanța companiilor; — să identifice aspectele din elementele de risc care trebuie verificate la fiecare inspecție. 2. Baza de date privind inspecțiile trebuie să poată fi adaptată evoluțiilor ulterioare și conectată la alte baze de date ale Uniunii privind siguranța maritimă, inclusiv la SafeSeaNet, care furnizează informații cu privire la		Compatibil	Transpus prin HG 183/2024 pentru aprobarea Regulamentului-cadru cu privire la respectarea obligațiilor statului port (anexa nr.12 la Regulamentul – cadru)

escalele exacte ale navelor în porturile statelor membre și, dacă este cazul, la sistemele naționale de informații corespunzătoare. 3. Trebuie să se prevadă un hyperlink de la baza de date privind inspecțiile către sistemul informațional Equasis. Statele membre trebuie să încurajeze inspectorii să consulte bazele de date publice și private cu informații despre inspecția navelor, accesibile prin Equasis.			
ANEXA XIII **PUBLICAREA INFORMAȚIILOR PRIVIND INSPECȚIILE, REȚINERILE ȘI REFUZURILE ACCESULUI ÎN PORTURILE ȘI ZONELE DE ANCORAJ ALE STATELOR MEMBRE** **(menționată la articolul 26)** 1. Informațiile publicate în conformitate cu articolul 26 alineatul (1) trebuie să includă următoarele: (a) denumirea navei; (b) numărul de identificare OMI; (c) tipul navei; (d) tonajul brut (GT); (e) anul de construcție determinat pe baza datei indicate în certificatele de siguranță ale navei; (f) denumirea și adresa companiei căreia îi aparține nava; (g) în cazul navelor care transportă mărfuri solide sau lichide în vrac, numele și adresa navlositorului responsabil pentru navlosirea navei, precum și tipul de navlosire; (h) statul de pavilion; (i) certificatele de clasă și statutare eliberate în conformitate cu convențiile relevante și autoritatea sau organizația care a eliberat fiecare dintre certificatele respective, inclusiv data eliberării și a expirării; (j) portul și data ultimei inspecții intermediare sau anuale pentru certificatele menționate la litera (i), precum și denumirea autorității sau a organizației care a efectuat inspecția; (k) data, țara, portul în care nava a fost reținută. 2. În cazul navelor care au fost reținute, informațiile publicate în conformitate cu articolul 26 trebuie să includă, de asemenea: (a) numărul reținerilor în ultimele 36 de luni; (b) data la care a fost anulată reținerea; (c) durata reținerii, în zile; (d) motivele reținerii, exprimate în termeni clari și expliciți;		Compatibil	Transpus prin HG 183/2024 pentru aprobarea Regulamentului-cadru cu privire la respectarea obligațiilor statului port (anexa nr.13 la Regulamentul – cadru)

<table>
<tr>
<td>(e) indicarea, după caz, a responsabilității ce revine organizației recunoscute care a efectuat inspecția în legătură cu deficiențele care, fiecare în parte sau cumulate, au condus la reținerea navei;
(f) descrierea măsurilor luate în cazul în care navei i s-a permis să navigheze până la cel mai apropiat șantier de reparații;
(g) în cazul în care navei i s-a refuzat accesul într-un port sau într-o zonă de ancoraj din Comunitate, motivele unei astfel de măsuri, exprimate în termeni clari și expliciți.</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>ANEXA XIV
INFORMAȚII FURNIZATE ÎN CONTEXTUL MONITORIZĂRII PUNERII ÎN APLICARE
(menționată la articolul 29)
1. Fiecare stat membru trebuie să furnizeze anual Comisiei următoarele informații cu privire la anul precedent, cel mai târziu până la 1 aprilie.
1.1. Numărul de inspectori care acționează în numele lor în cadrul controlului statului portului
Aceste informații trebuie transmise Comisiei folosindu-se următorul model de tabel ([11]) ([12]).
<table>
<tr><th>Port/zonă</th><th>Numărul de inspectori cu normă întreagă (A)</th><th>Numărul de inspectori cu normă redusă (B)</th><th>Conversia (B) în normă întreagă (C)</th><th>Total (A+C)</th></tr>
<tr><td>Portul X/sau zona X</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>Portul Y/sau zona Y</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>TOTAL</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
</table>
1.2. Numărul total de nave individuale care au intrat în porturile lor la nivel național. Cifra reprezintă numărul de nave care fac obiectul prezentei directive și care au intrat în porturile lor la nivel național, luate în calcul o singură dată.
2. Statele membre trebuie:</td>
<td></td>
<td>Prevederi UE neaplicabile</td>
<td></td>
</tr>
</table>

<table>
<tr>
<td>(a) să furnizeze Comisiei, o dată la șase luni, o listă cu escalele în port ale navelor individuale, altele decât cele angajate în servicii regulate de transport de pasageri și mărfuri, care au intrat în porturile lor sau care au comunicat unei autorități sau unui organism portuar sosirea lor într-o zonă de ancoraj, listă care să conțină pentru fiecare mișcare a navei numărul de identificare OMI al navei, data sosirii acesteia și portul. Lista va fi transmisă în formatul unui program de calcul tabelar care să permită extragerea și prelucrarea automată a informațiilor sus-menționate. Lista este furnizată în termen de 4 luni de la expirarea perioadei la care se referă informațiile;
și
(b) să furnizeze Comisiei liste separate cu serviciile regulate de transport de pasageri și cu serviciile regulate de transport de mărfuri menționate la litera (a) în termen de șase luni de la aplicarea prezentei directive și, ulterior, ori de câte ori se produc modificări la nivelul acestor servicii. Lista conține, pentru fiecare navă, numărul de identificare OMI, denumirea și ruta parcursă de navă. Lista este furnizată în formatul unui program de calcul tabelar care să permită extragerea și prelucrarea automată a informațiilor sus-menționate.</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>ANEXA XV
PARTEA A
DIRECTIVA ABROGATĂ, CU MODIFICĂRILE SUCCESIVE ALE ACESTEIA
(menționată la articolul 37)
<table>
<tr><td>Directiva 95/21/CE a Consiliului
(JO L 157, 7.7.1995, p. 1)</td><td></td></tr>
<tr><td>Directiva 98/25/CE a Consiliului
(JO L 133, 7.5.1998, p. 19)</td><td></td></tr>
<tr><td>Directiva 98/42/CE a Comisiei
(JO L 184, 27.6.1998, p. 40)</td><td></td></tr>
<tr><td>Directiva 1999/97/CE a Comisiei
(JO L 331, 23.12.1999, p. 67)</td><td></td></tr>
</table>
</td>
<td></td>
<td>Prevederi UE neaplicabile</td>
<td></td>
</tr>
</table>

	Directiva 2001/106/CE a Parlamentului European și a Consiliului (JO L 19, 22.1.2002, p. 17)			
	Directiva 2002/84/CE a Parlamentului European și a Consiliului (JO L 324, 29.11.2002, p. 53)	Numai articolul 4		

PARTEA B
LISTA TERMENELOR DE TRANSPUNERE ÎN DREPTUL INTERN
(menționată la articolul 37)

Directivă	**Termen de transpunere**
Directiva 95/21/CE	30 iunie 1996
Directiva 98/25/CE	30 iunie 1998
Directiva 98/42/CE	30 septembrie 1998
Directiva 1999/97/CE	13 decembrie 2000
Directiva 2001/106/CE	22 iulie 2003
Directiva 2002/84/CE	23 noiembrie 2003

ANEXA XVI
Tabel de corespondență
(menționat la articolul 37)

Directiva 95/21/CE	**Prezenta directivă**
Articolul 1 teza introductivă	Articolul 1 teza introductivă
Articolul 1 prima liniuță	Articolul 1 litera (a)
Articolul 1 a doua liniuță	Articolul 1 litera (b)
–	Articolul 1 litera (c)

Prevederi UE neaplicabile

	Articolul 2 teza introductivă	Articolul 2 teza introductivă			
	Articolul 2 alineatul (1) teza introductivă	Articolul 2 alineatul (1) teza introductivă			
	Articolul 2 alineatul (1) prima liniuță	Articolul 2 alineatul (1) litera (a)			
	Articolul 2 alineatul (1) a doua liniuță	Articolul 2 alineatul (1) litera (b)			
	Articolul 2 alineatul (1) a treia liniuță	Articolul 2 alineatul (1) a treia liniuță			
	Articolul 2 alineatul (1) a patra liniuță	Articolul 2 alineatul (1) litera (d)			
	Articolul 2 alineatul (1) a cincea liniuță	Articolul 2 alineatul (1) litera (e)			
	Articolul 2 alineatul (1) a șasea liniuță	Articolul 2 alineatul (1) litera (f)			
	Articolul 2 alineatul (1) a șaptea liniuță	Articolul 2 alineatul (1) litera (g)			
	Articolul 2 alineatul (1) a opta liniuță	Articolul 2 alineatul (1) litera (h)			
	Articolul 2 alineatul (2)	Articolul 2 alineatul (2)			
	–	Articolul 2 alineatul (3)			
	–	Articolul 2 alineatul (4)			
	Articolul 2 alineatul (3)	Articolul 2 alineatul (5)			

	Articolul 2 alineatul (4)	–			
	–	Articolul 2 alineatul (6)			
	–	Articolul 2 alineatul (7)			
	Articolul 2 alineatul (5)	Articolul 2 alineatul (8)			
	–	Articolul 2 alineatul (9)			
	–	Articolul 2 alineatul (10)			
	Articolul 2 alineatul (6)	Articolul 2 alineatul (11)			
	Articolul 2 alineatul (11)	Articolul 2 alineatul (12)			
	Articolul 2 alineatul (8)	Articolul 2 alineatul (13)			
	–	Articolul 2 alineatul (14)			
	Articolul 2 alineatul (9)	Articolul 2 alineatul (15)			
	–	Articolul 2 alineatul (16)			
	Articolul 2 alineatul (10)	Articolul 2 alineatul (17)			
	–	Articolul 2 alineatul (18)			
	–	Articolul 2 alineatul (19)			
	–	Articolul 2 alineatul (20)			
	–	Articolul 2 alineatul (21)			
	–	Articolul 2 alineatul (22)			

Articolul 3 alineatul (1) primul paragraf	Articolul 3 alineatul (1) primul paragraf			
–	Articolul 3 alineatul (1) al doilea paragraf			
–	Articolul 3 alineatul (1) al treilea paragraf			
Articolul 3 alineatul (1) al doilea paragraf	Articolul 3 alineatul (1) al patrulea paragraf			
–	Articolul 3 alineatul (1) al cincilea paragraf			
–	Articolul 3 alineatul (1) al șaselea paragraf			
Articolul 3 alineatele (2)-(4)	Articolul 3 alineatele (2)-(4)			
–	Articolul 4 alineatul (1)			
Articolul 4	Articolul 4 alineatul (2)			
Articolul 5	–			
–	Articolul 5			
–	Articolul 6			
–	Articolul 7			
–	Articolul 8			
–	Articolul 9			
–	Articolul 10			
–	Articolul 11			
–	Articolul 12			
Articolul 6 alineatul (1) teza introductivă	–			

	–	Articolul 13 punctul 1 teza introductivă		
	Articolul 6 alineatul (1) litera (a)	Articolul 13 punctul 1 litera (a)		
	–	Articolul 13 punctul 1 litera (b)		
	Articolul 6 alineatul (1) litera (b)	Articolul 13 punctul 1 litera (c)		
	Articolul 6 alineatul (2)	–		
	–	Articolul 13 punctul 2		
	Articolul 6 alineatul (3)	Articolul 13 punctul 3		
	Articolul 6 alineatul (4)	–		
	Articolul 7	–		
	Articolul 7a	–		
	Articolul 7b	–		
	–	Articolul 14		
	–	Articolul 15		
	–	Articolul 16		
	Articolul 8	Articolul 17		
	–	Articolul 18		
	Articolul 9 alineatele (1) și (2)	Articolul 19 alineatul (1) și (2)		
	Articolul 9 alineatul (3) prima frază	Articolul 19 alineatul (3)		
	Articolul 9 alineatul (3) a doua, a treia și a patra frază	Articolul 19 alineatul (4)		
	Articolul 9 alineatele (4)-(7)	Articolul 19 alineatele (5)-(8)		
	–	Articolul 19 alineatul (9) și alineatul (10)		

Articolul 9a	–			
Articolul 10 alineatele (1)-(3)	Articolul 20 alineatele (1)-(3)			
–	Articolul 20 alineatul (4)			
Articolul 11 alineatul (1)	Articolul 21 alineatul (1)			
–	Articolul 21 alineatul (1)			
Articolul 11 alineatul (2)	Articolul 21 alineatul (3) primul paragraf			
Articolul 11 alineatul (3) primul paragraf	–			
Articolul 11 alineatul (3) al doilea paragraf	Articolul 21 alineatul (3) al doilea paragraf			
Articolul 11 alineatele (4)-(6)	Articolul 21 alineatele (4)-(6)			
Articolul 12 alineatele (1)-(3)	Articolul 22 alineatele (1)-(3)			
Articolul 12 alineatul (4)	Articolul 22 alineatul (4)			
–	Articolul 22 alineatele (5)-(7)			
Articolul 13 alineatele (1)-(2)	Articolul 23 alineatele (1)-(2)			
–	Articolul 23 alineatele (3)-(5)			
Articolul 14	–			
Articolul 15	–			
–	Articolul 24			
–	Articolul 25			
–	Articolul 26			
–	Articolul 27			
Articolul 16 alineatele (1) și (2)	Articolul 28 alineatele (1) și (2)			

	Articolul 16 alineatul (2a) / Articolul 28 alineatul (3) Articolul 28 alineatul (3) / Articolul 28 alineatul (4) Articolul 17 / Articolul 29 – / Articolul 30 Articolul 18 / Articolul 31 Articolul 19 / Articolul 32 – / Articolul 33 Articolul 19a / Articolul 34 – / Articolul 35 Articolul 20 / Articolul 36 – / Articolul 37 Articolul 21 / Articolul 38 Articolul 22 / Articolul 39 Anexa I / – – / Anexa I – / Anexa II – / Anexa III Anexa II / Anexa IV Anexa III / Anexa V Anexa IV / Anexa VI Anexa V / Anexa VII Anexa VI / Anexa X Anexa VII / Anexa XI – / Anexa XII Anexa VIII / Anexa XIII Anexa IX / Anexa IX Anexa X / Anexa XIV Anexa XI / Anexa VIII Anexa XII / – – / Anexa XV – / Anexa XVI			
ANEXA XVII **Inspectarea navelor de pasageri de tip ro-ro și a ambarcațiunilor de pasageri de mare viteză care desfășoară servicii regulate**			Compatibil	Transpus prin HG 183/2024 pentru

1.1. Înainte de începerea operării unei nave de pasageri de tip ro-ro sau a unei ambarcațiuni de pasageri de mare viteză care desfășoară servicii regulate reglementate de prezenta directivă, statele membre efectuează o inspecție, în conformitate cu articolul 3 alineatul (1) din Directiva (UE) 2017/2110 ([13]), ca să se asigure că nava de pasageri de tip ro-ro sau ambarcațiunea de pasageri de mare viteză respectivă îndeplinește cerințele necesare pentru operarea în condiții de siguranță a unui serviciu regulat. 1.2. Dacă o navă de pasageri de tip ro-ro sau o ambarcațiune de pasageri de mare viteză urmează să se angajeze într-un serviciu regulat, statul membru în cauză poate să țină seama de inspecțiile efectuate în cursul ultimelor opt luni de un alt stat membru în ceea ce privește nava de pasageri de tip ro-ro sau ambarcațiunea de pasageri de mare viteză în cauză pentru operarea unui alt serviciu regulat reglementat prin prezenta directivă, cu condiția ca statul membru să fie convins, de fiecare dată, că inspecțiile anterioare respective sunt relevante pentru noile condiții operaționale, iar în timpul acestor inspecții au fost îndeplinite cerințele necesare pentru operarea în condiții de siguranță a unui serviciu regulat. Inspecțiile prevăzute la punctul 1.1 nu trebuie efectuate înainte ca nava de pasageri de tip ro-ro sau ambarcațiunea de pasageri de mare viteză să înceapă să opereze în cadrul noului serviciu regulat. 1.3. În cazurile în care ca urmare a unor circumstanțe neprevăzute apare o nevoie urgentă de introducere rapidă a unei nave de pasageri de tip ro-ro sau a unei ambarcațiuni de pasageri de mare viteză înlocuitoare pentru a asigura continuitatea serviciului, iar punctul 1.2 nu este aplicabil, statul membru poate permite navei în cauză să înceapă operarea, dacă se îndeplinesc următoarele condiții: (a) în urma unei inspecții vizuale și a verificării documentelor, nu apar suspiciuni cu privire la faptul că nava de pasageri de tip ro-ro sau ambarcațiunea de pasageri de mare viteză în cauză nu îndeplinește cerințele necesare pentru operarea în condiții de siguranță; și (b) statul membru finalizează în termen de o lună inspecția preliminară prevăzută la articolul 3 alineatul (1) din Directiva (UE) 2017/2110. 2. O dată pe an, după minimum patru și maximum opt luni de la data inspecției anterioare, statele membre efectuează: (a) o inspecție care să vizeze inclusiv cerințele din anexa II la Directiva (UE) 2017/2110 și din Regulamentul (UE) nr. 428/2010 al Comisiei ([14]), după caz; și			aprobarea Regulamentului-cadru cu privire la respectarea obligațiilor statului port (anexa nr.14 la Regulamentul – cadru)

(b) o inspecție în cursul unui serviciu regulat. Această inspecție vizează elementele enumerate în anexa III la Directiva (UE) 2017/2110 și ceea ce în aprecierea profesională a inspectorului constituie un număr suficient de elemente enumerate în anexele I și II la Directiva (UE) 2017/2110, pentru a asigura faptul că nava de pasageri de tip ro-ro sau ambarcațiunea de pasageri de mare viteză continuă să îndeplinească toate cerințele necesare pentru operarea în condiții de siguranță. 3. În cazul în care o navă de pasageri de tip ro-ro sau o ambarcațiune de pasageri de mare viteză nu a făcut obiectul unei inspecții în conformitate cu punctul 2, nava de pasageri de tip ro-ro sau ambarcațiunea de pasageri de mare viteză se consideră a fi navă de prioritate I. 4. O inspecție în conformitate cu punctul 1.1 se consideră a fi o inspecție în sensul punctului 2 litera (a) din prezenta anexă.			

Tabel de concordanță

la Regulamentul (UE) NR. 801/2010 al Comisiei din 13 septembrie 2010 privind aplicarea articolului 10 alineatul (3) din Directiva 2009/16/CE a Parlamentului European și a Consiliului în ceea ce privește criteriile privind statul de pavilion

1	**Titlul actului UE, inclusiv cea mai recentă modificare, nr. CELEX** Regulamentul (UE) NR. 801/2010 al Comisiei din 13 septembrie 2010 privind aplicarea articolului 10 alineatul (3) din Directiva 2009/16/CE a Parlamentului European și a Consiliului în ceea ce privește criteriile privind statul de pavilion nr. CELEX_32010R0801
2	Titlul proiectului de act normativ național: Proiectul hotărârii de Guvern privind modificarea HG 183/2024 pentru aprobarea Regulamentului-cadru cu privire la respectarea obligațiilor statuluiport
3	**Gradul general de compatibilitate**: Compatibil
4	**Autoritatea/persoana responsabilă**: Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, Agenția Navală a Republicii Moldova
5	**Data întocmirii/actualizării**: 23.03.2026

6 **Actul Uniunii Europene**	7 **Proiectul de act normativ național**	8 **Gradul de compatibilitate**	9 **Observații**
Articolul 1 Clasificarea statelor de pavilion în funcție de ratele de reținere (1) În vederea stabilirii performanței statului de pavilion, în înțelesul Directivei 2009/16/CE, statele de pavilion se înscriu pe lista neagră, gri sau albă, adoptate în conformitate cu MoU Paris în funcție de numărul total de inspecții și reținere efectuate într-o perioadă de trei ani. În plus, statele de pavilion înscrise pe lista neagră se împart, în funcție de rata de reținere, în pavilioane cu risc foarte ridicat, ridicat, mediu spre ridicat sau mediu. Clasificarea se actualizează anual.	Regulament-cadru cu privire la respectarea obligațiilor statului port aprobat prin HG nr. 183/2024 se completează cu pct. 21^2 cu următorul conținut - 21^2. Clasificarea statelor de pavilion în funcție de ratele de reținere: 21^2.1 În scopul stabilirii performanței statului pavilion, fiecare stat pavilion este clasificat anual în lista neagră, gri sau albă, stabilite potrivit Memorandumului de Înțelegere de la Paris (Paris MoU), pe baza numărului total de inspecții și reținere înregistrate pe o perioadă de trei ani consecutivi. 21^2.2 Statul pavilion incluse în lista neagră sunt suplimentar divizate, în funcție de rata reținerilor, în	Compatibil	

(2) Pentru a înscrie un stat de pavilion pe lista neagră, gri sau albă, este necesară efectuarea a cel puțin 30 de inspecții în cadrul controlului statului portului. (3) Metodologia și formulele utilizate pentru clasificarea statelor de pavilion respectă criteriile privind statul de pavilion stabilite în anexă.	categorii de risc foarte ridicat, ridicat, mediu-ridicat sau mediu. Clasificarea se actualizează anual. 21^2.3 Pentru includerea unui stat de pavilion în lista neagră, gri sau albă, este necesar ca acesta să fi fost supus unui număr minim de 30 de inspecții efectuate în cadrul controlului statului portului. 21^2.4 Clasificarea statului pavilion se realizează în baza metodologiei și formulelor statistice prevăzute în anexă, care respectă criteriile de evaluare aplicabile statului de pavilion.		
Articolul 2 Performanța statului de pavilion pe baza auditului OMI Conformitatea menționată la litera (c) punctul (iii) din partea I.1 din anexa I la Directiva 2009/16/CE, necesară pentru ca navele să fie considerate ca prezentând un risc mai scăzut, se consideră a fi demonstrată atunci când Comisia primește o confirmare scrisă din partea statului de pavilion a faptului că a fost încheiat un raport final de audit și, dacă este cazul, că a fost transmis un plan de acțiuni corective. Se iau în considerare, de asemenea, și auditurile efectuate înainte de 17 iunie 2009.			Transpus prin lit.c), pct.2, anexa nr.1 la Regulamentul-cadru cu privire la respectarea obligațiilor statului port, aprobat prin HG nr. 183/2024
Articolul 3 Intrare în vigoare și aplicare Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene. Se aplică de la 1 ianuarie 2011. Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.		Prevederi UE neaplicabile	
Criterii privind statul de pavilion [menționate la articolul 10 alineatul (3) litera (a) din Directiva 2009/16/CE] 1. Performanța statului de pavilion se calculează utilizând o formulă standard pentru calcule statistice, în care	Regulament-cadru cu privire la respectarea obligațiilor statului port aprobat prin HG nr. 183/2024 se completează anexa nr.16 cu următorul conținut – ” Anexa 16 la Regulament-cadru cu privire la respectarea obligațiilor statului port	Compatibil	

anumite valori sunt fixe. Limitele negru/gri și gri/alb sunt definite de următoarele formule: $\mu_{negru/gri} = N \times p + 0{,}5 + z\sqrt{N \times p\,(1-p)}$ $\mu_{alb/gri} = N \times p - 0{,}5 - z\sqrt{N \times p\,(1-p)}$ în care: N este numărul de inspecții p este limita admisibilă pentru reținere z este valoarea critică a distribuției normale (1,645 pentru un nivel de certitudine de 95 %). 1. Cu ajutorul formulelor stabilite la punctul 1 se calculează numărul admisibil de reținere, corespunzător listei negre sau albe. Un număr de reținere care se situează peste limita negru/gri înseamnă o performanță sub medie, în urma căreia înscrierea se face pe lista neagră, în timp ce un număr de reținere care se situează sub limita alb/gri înseamnă o performanță peste medie, în urma căreia înscrierea se face pe lista albă. În cazul în care numărul de reținere pentru un anumit stat de pavilion se poziționează între cele două limite, statul de pavilion se înscrie pe lista gri. 2. În vederea comparării performanțelor statelor de pavilion înscrise pe lista neagră, gri sau albă, calcularea se repetă cu ajustarea valorii p în formulele enunțate la punctul 1. 4. Pentru a putea compara performanțele statelor de pavilion, se utilizează factorul de depășire (FD). Factorul FD indică de câte ori trebuie să fie modificat p și refăcut calculul pentru ca numărul de reținere pentru un stat de pavilion să fie egal cu limitele. O creștere sau o descreștere de 3 % a valorii p corespunde unui punct	**CRITERII PRIVIND STATUL DE PAVILION** 1. Performanța statului pavilion se calculează utilizând o formulă standard pentru calcule statistice, în care anumite valori sunt fixe. Limitele negru/gri și gri/alb sunt definite de următoarele formule: $\mu_{negru/gri} = N \times p + 0{,}5 + z\sqrt{N \times p\,(1-p)}$ $\mu_{alb/gri} = N \times p - 0{,}5 - z\sqrt{N \times p\,(1-p)}$ în care: N - este numărul de inspecții p - este limita admisibilă pentru reținere z - este valoarea critică a distribuției normale (1,645 pentru un nivel de certitudine de 95 %). 2. Pe baza formulelor de calcul prevăzute la punctul 1, se determină numărul admisibil de reținere corespunzător listei negre sau listei albe. Depășirea limitei stabilite pentru zona neagră/gri indică o performanță sub media pavilioanelor evaluate, situație în care statul de pavilion este clasificat pe lista neagră. 2.1 În mod similar, un număr de reținere situat sub limita stabilită pentru zona albă/gri reflectă o performanță peste medie, ceea ce conduce la includerea statului de pavilion pe lista albă. 2.2 Atunci când numărul de reținere aferent unui stat pavilion se situează între aceste două praguri, clasificarea se efectuează în lista gri. 3. Pentru compararea performanțelor statelor pavilion clasificate în listele neagră, gri sau albă, recalcularea		

întreg FD. Pentru statele de pavilion înscrise pe lista gri, FD se calculează utilizând următoarea formulă: $\text{FD} = \frac{(\text{Reţineri a pavilioanelor} - \mu_{alb/gri})}{\mu_{negru/gri} - \mu_{alb/gri}}$ 5. Pentru a clasifica statele de pavilion înscrise pe lista neagră în pavilioane cu risc foarte ridicat, ridicat, mediu spre ridicat sau mediu, se iau în considerare următoarele valori ale FD: FD egal cu 4,01 sau mai mult înseamnă risc foarte ridicat FD cuprins între 3,01 și 4,00 înseamnă risc ridicat FD cuprins între 2,01 și 3,00 înseamnă risc mediu spre ridicat FD cuprins între 1,01 și 2,00 înseamnă risc mediu.	indicatorilor statistici se efectuează prin ajustarea valorii **p** în formulele prevăzute la pct. 1. 4. Pentru compararea performanțelor statelor de pavilion se utilizează factorul de depășire (**FD**). Factorul **FD** indică de câte ori trebuie să fie modificată valoarea **p** și refăcut calculul pentru ca numărul de reținere pentru un stat de pavilion să fie egal cu limitele. O creștere sau o descreștere de 3 % a valorii **p** corespunde unui punct întreg **FD**. Pentru statele de pavilion înscrise pe lista gri, **FD** se calculează utilizând următoarea formulă: $\text{FD} = \frac{(\text{Reţineri a pavilioanelor} - \mu_{alb/gri})}{\mu_{negru/gri} - \mu_{alb/gri}}$ 5. Pentru a clasifica statele de pavilion înscrise pe lista neagră în pavilioane cu risc foarte ridicat, ridicat, mediu spre ridicat sau mediu, se iau în considerare următoarele valori ale **FD**: FD = cu 4,01 sau mai mult înseamnă risc foarte ridicat FD cuprins între 3,01 și 4,00 înseamnă risc ridicat FD cuprins între 2,01 și 3,00 înseamnă risc mediu spre ridicat FD cuprins între 1,01 și 2,00 înseamnă risc mediu.		

Tabel de concordanță

la REGULAMENTUL (UE) NR. 802/2010 AL COMISIEI din 13 septembrie 2010 de punere în aplicare a articolului 10 alineatul (3) și a articolului 27 din Directiva 2009/16/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind performanța companiei

1	**Titlul actului UE, inclusiv cea mai recentă modificare, nr. CELEX** REGULAMENTUL (UE) NR. 802/2010 AL COMISIEI din 13 septembrie 2010 de punere în aplicare a articolului 10 alineatul (3) și a articolului 27 din Directiva 2009/16/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind performanța companiei (CELEX: 32010R0802)
2	**Titlul proiectului de act normativ național:** Proiectul hotărârii de Guvern privind modificarea HG 183/2024 pentru aprobarea Regulamentului-cadru cu privire la respectarea obligațiilor statului port
3	**Gradul general de compatibilitate**: Compatibil
4	**Autoritatea/persoana responsabilă**: Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, Agenția Navală a Republicii Moldova
5	**Data întocmirii/actualizării**: 23.03.2026

6 **Actul Uniunii Europene**	7 **Proiectul de act normativ național**	8 **Gradul de compatibilitate**	9 **Observații**
Articolul 1 **Identificarea companiilor** Statele membre asigură identificarea prin intermediul numărului OMI a companiei astfel cum e definită la articolul 2 punctul 18 din Directiva 2009/16/CE, atunci când nava trebuie să respecte Codul internațional de management al siguranței (codul ISM), după cum se menționează în capitolul IX al Convenției Internaționale	Regulamentul-cadru cu privire la respectarea obligațiilor statului port, aprobat prin HG nr. 183/2024 se completează cu pct. 21^1 cu următorul conținut -" pct. 21^1 Autoritatea competentă va identifica nivelul de performanță a companie ce operează navele care fac escală în porturile Republicii Moldova, atunci când nava trebuie să respecte Codul internațional de management al siguranței (codul ISM), după cum se menționează în capitolul IX al Convenției Internaționale. "	Compatibil	
Articolul 2 **Criterii de evaluare a performanței companiei**	Lit.e) al pct.2 la Anexa nr.1 la Regulamentul-cadru cu privire la respectarea obligațiilor statului port, aprobat prin HG nr. 183/2024 se completează cu următorul cuprins:	Compatibil	

(1) Evaluarea performanței companiei, menționate la litera (e) din partea I.1 din anexa I la Directiva 2009/16/CE, se face folosind criteriile enunțate în anexa la prezentul regulament. (2) Nivelul de performanță al companiei se actualizează zilnic și se calculează pe baza ultimelor 36 de luni anterioare evaluării. În acest scop, calculul se realizează pe baza datelor colectate de la 17 iunie 2009. În cazul în care s-au scurs mai puțin de 36 de luni de la 17 iunie 2009, calculul se face pe baza datelor disponibile. (3) Companiile sunt clasate ca având performanță foarte scăzută, scăzută, medie sau înaltă, conform listei de la punctul 3 din anexă.	”- nivelul de performanță al companiei se actualizează zilnic și se calculează pe baza ultimelor 36 de luni anterioare evaluării. În cazul în care informația exitentă e mai puțină de 36 de luni, calculul se face pe baza datelor disponibile. - companiile sunt clasate ca având performanță foarte scăzută, scăzută, medie sau înaltă, conform listei de la punctul 3 din anexă ”		
Articolul 3 **Publicarea listelor companiilor cu performanțe scăzute și foarte scăzute** (1) Comisia este asistată de Agenția Europeană pentru Siguranța Maritimă (EMSA) în publicarea cu regularitate pe un site internet public a informațiilor privind companiile cu performanțe scăzute și foarte scăzute, în conformitate cu articolul 27 din Directiva 2009/16/CE. (2) EMSA publică și actualizează zilnic pe site-ul său internet informațiile următoare: (a) lista companiilor a căror performanță în decursul ultimelor 36 de luni a fost foarte scăzută fără întrerupere timp de cel puțin trei luni; (b) lista companiilor a căror performanță în decursul ultimelor 36 de luni a fost scăzută sau foarte scăzută fără întrerupere timp de cel puțin trei luni; (c) lista companiilor a căror performanță în decursul ultimelor 36 de luni a fost scăzută fără întrerupere timp de cel puțin șase luni.		Prevederi UE neaplicabile	

Articolul 4 **Intrare în vigoare și aplicare** Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*. Se aplică de la 1 ianuarie 2011. Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.		Prevederi UE neaplicabile	
ANEXĂ **CRITERIILE DE PERFORMANȚĂ ALE UNEI COMPANII** [menționate la articolul 10 alineatul (3) din Directiva 2009/16/CE] 1. **Indicele de reținere al unei companii** Indicele de reținere este raportul dintre numărul de rețineri pentru toate navele din flota unei companii și numărul de inspecții efectuate la toate navele din flota companiei în decursul ultimelor 36 de luni, comparat cu raportul mediu de reținere pentru toate navele inspectate în regiunea acoperită de către MoU Paris în ultimele 36 de luni. Indicele de reținere este considerat ca fiind mediu în cazul în care se află într-o marjă de două puncte procentuale în plus sau în minus față de procentul mediu de rețineri pentru toate navele inspectate în regiunea acoperită de către MoU Paris în cursul ultimelor 36 de luni. Indicele de reținere este considerat ca fiind peste medie în cazul în care se situează la un nivel superior cu mai mult de 2 % față de procentul mediu de rețineri pentru toate navele inspectate în regiunea acoperită de către MoU Paris în cursul ultimelor 36 de luni. Indicele de reținere este considerat ca fiind sub medie în cazul în care se situează la un nivel inferior cu mai mult de 2 % față de procentul mediu de rețineri pentru toate navele	Anexa nr.1 la Regulamentul-cadru cu privire la respectarea obligațiilor statului port, aprobat prin HG nr. 183/2024 se completează cu pct.**4.** Criteriile de performanță ale unei companii: 4.1 Indicele de reținere al unei companii 4.1.1 Indicele de reținere este raportul dintre numărul de rețineri pentru toate navele din flota unei companii și numărul de inspecții efectuate la toate navele din flota companiei în decursul ultimelor 36 de luni, comparat cu raportul mediu de reținere pentru toate navele inspectate în ultimele 36 de luni. 4.1.2 Indicele de reținere este considerat ca fiind mediu în cazul în care se află într-o marjă de două puncte procentuale în plus sau în minus față de procentul mediu de rețineri pentru toate navele inspectate în cursul ultimelor 36 de luni. 4.1.3 Indicele de reținere este considerat ca fiind peste medie în cazul în care se situează la un nivel superior cu mai mult de 2 % față de procentul mediu de rețineri pentru toate navele inspectate în cursul ultimelor 36 de luni. 4.1.4 Indicele de reținere este considerat ca fiind sub medie în cazul în care se situează la un nivel inferior cu mai mult de 2 % față de procentul mediu de rețineri pentru toate navele inspectate în cursul ultimelor 36 de luni. 4.1.5 Indicele de reținere al unei companii se consideră în mod automat peste medie, fără să se țină cont de toate celelalte rezultate ale inspecțiilor, dacă un ordin de refuz al	Compatibil	

inspectate în regiunea acoperită de către MoU Paris în cursul ultimelor 36 de luni. Indicele de reținere al unei companii se consideră în mod automat peste medie, fără să se țină cont de toate celelalte rezultate ale inspecțiilor, dacă un ordin de refuz al accesului, în conformitate cu Directiva 2009/16/CE, este emis pe durata ultimelor 36 de luni pentru oricare din navele din flota respectivei companii. 2. **Indicele de deficiență al companiei** Indicele de deficiență este raportul dintre totalul punctelor tuturor deficiențelor pentru toate navele din flota unei companii și numărul de inspecții efectuate la toate navele din flota companiei în decursul ultimelor 36 de luni, comparat cu raportul mediu de deficiență pentru toate navele inspectate în regiunea acoperită de către MoU Paris în ultimele 36 de luni. În sensul primului paragraf, ponderea deficiențelor asociate codului ISM este de 5 puncte, iar ponderea celorlalte deficiențe este de 1 punct. Raportul mediu de deficiență în regiunea acoperită de către MoU Paris este ponderat prin luarea în calcul a prezenței medii a deficiențelor asociate codului ISM și a oricăror alte deficiențe per inspecție. Indicele de deficiență este considerat ca fiind mediu în cazul în care se află într-o marjă de două puncte procentuale în plus sau în minus față de media ponderată a deficiențelor în regiunea acoperită de către MoU Paris pe parcursul ultimelor 36 de luni. Indicele de deficiență este considerat ca fiind peste medie în cazul în care se situează la un nivel superior cu mai mult de 2 % față de media ponderată a deficiențelor în regiunea acoperită de către MoU Paris pe parcursul ultimelor 36 de luni. Indicele de deficiență este considerat ca fiind sub medie în cazul în care se situează la un nivel inferior cu mai mult de 2 % față de media ponderată a deficiențelor în regiunea	accesului, în conformitate cu pct.40-46 al Regulamentului, este emis pe durata ultimelor 36 de luni pentru oricare din navele din flota respectivei companii. 4.2 Indicele de deficiență al companiei 4.2.1 Indicele de deficiență este raportul dintre totalul punctelor tuturor deficiențelor pentru toate navele din flota unei companii și numărul de inspecții efectuate la toate navele din flota companiei în decursul ultimelor 36 de luni, comparat cu raportul mediu de deficiență pentru toate navele inspectate în ultimele 36 de luni. 4.2.2 În sensul pct.4.2.1, ponderea deficiențelor asociate codului ISM este de 5 puncte, iar ponderea celorlalte deficiențe este de 1 punct. Raportul mediu de deficiență este ponderat prin luarea în calcul a prezenței medii a deficiențelor asociate codului ISM și a oricăror alte deficiențe per inspecție. 4.2.3 Indicele de deficiență este considerat ca fiind mediu în cazul în care se află într-o marjă de două puncte procentuale în plus sau în minus față de media ponderată a deficiențelor pe parcursul ultimelor 36 de luni. 4.2.4 Indicele de deficiență este considerat ca fiind peste medie în cazul în care se situează la un nivel superior cu mai mult de 2 % față de media ponderată a deficiențelor pe parcursul ultimelor 36 de luni. 4.2.5 Indicele de deficiență este considerat ca fiind sub medie în cazul în care se situează la un nivel inferior cu mai mult de 2 % față de media ponderată a deficiențelor pe parcursul ultimelor 36 de luni. 4.3 Matricea de performanță a unei companii 4.3.1 Performanța companiei se clasifică după cum urmează: <table><tr><th>Indicele de reținere</th><th>Indicele de deficiență</th><th>Performanța companiei</th></tr></table>		

acoperită de către MoU Paris pe parcursul ultimelor 36 de luni.

3. **Matricea de performanță a unei companii**

Performanța companiei se clasifică după cum urmează:

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

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

peste medie	peste medie	foarte scăzută
peste medie	mediu	scăzută
peste medie	sub medie	
mediu	peste medie	
sub medie	peste medie	
mediu	mediu	medie
mediu	sub medie	
sub medie	mediu	
sub medie	sub medie	ridicată

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

Tabel de concordanță

la REGULAMENTUL (UE) NR. 428/2010 AL COMISIEI din 20 mai 2010 de punere în aplicare a articolului 14 din Directiva 2009/16/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind inspecțiile extinse ale navelor

1	Titlul actului UE, inclusiv cea mai recentă modificare, nr. CELEX REGULAMENTUL (UE) NR. 428/2010 AL COMISIEI din 20 mai 2010 de punere în aplicare a articolului 14 din Directiva 2009/16/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind inspecțiile extinse ale navelor (CELEX: 32010R0428)
2	Titlul proiectului de act normativ național: Proiectul hotărârii de Guvern privind modificarea HG 183/2024 pentru aprobarea Regulamentului-cadru cu privire la respectarea obligațiilor statului port
3	**Gradul general de compatibilitate**: Compatibil
4	**Autoritatea/persoana responsabilă**: Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, Agenția Navală a Republicii Moldova
5	**Data întocmirii/actualizării**: 23.03.2026

6 **Actul Uniunii Europene**	7 **Proiectul de act normativ național**	8 **Gradul de compatibilitate**	9 **Observații**
Articolul 1 **Lista aspectelor specifice care trebuie controlate în cadrul unei inspecții extinse** O inspecție extinsă, în sensul articolului 14 din Directiva 2009/16/CE, presupune, dacă este cazul, cel puțin controlul aspectelor specifice enumerate în anexa la prezentul regulament		Compatibil	Transpus prin pct.31 al Regulamentul-cadru cu privire la respectarea obligațiilor statului port, aprobat prin HG nr. 183/2024
Articolul 2 **Intrare în vigoare și aplicare** Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene. Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.		Prevederi UE neaplicabile	
ANEXĂ	Anexa nr.7 al Regulamentul-cadru cu privire la respectarea obligațiilor statului port, aprobat prin HG nr. 183/2024 va ave următoarea redacție – ” Anexa nr. 7 la	Compatibil	

6 **Actul Uniunii Europene**	7 **Proiectul de act normativ național**	8 **Gradul de compatibilitate**	9 **Observații**
ASPECTE SPECIFICE CARE TREBUIE CONTROLATE ÎN CADRUL UNEI INSPECȚII EXTINSE [în conformitate cu articolul 14 alineatul (4) din Directiva 2009/16/CE] A. **Orice categorie de nave** (a) *Starea structurii* — Starea corpului navei și a punții (b) *Integritatea etanșeității la apă/intemperii* — Uși etanșe la apă/intemperii — Ventilatoare, conducte de aer și tubulatură — Guri de magazie (c) *Sisteme de urgență* — Simularea unei pene generale de curent/pornirea generatorului de avarie — Iluminatul în caz de urgență — Testarea instalației de pompare a santinei — Testarea dispozitivelor de închidere/a ușilor etanșe la apă — Testarea instalației de guvernare, inclusiv a instalației de guvernare de rezervă (d) *Comunicații radio* — Testarea sursei de energie de rezervă — Testarea instalației principale, inclusiv a dispozitivelor de recepție a informațiilor privind siguranța maritimă — Testarea echipamentului mobil de frecvență foarte înaltă (VHF) pentru Sistemul global de salvare și siguranță pe mare (GMDSS) (e) *Siguranța împotriva incendiilor*	Regulamentul-cadru cu privire la respectarea obligaţiilor statului port **ASPECTE SPECIFICE CARE TREBUIE CONTROLATE ÎN CADRUL UNEI INSPECȚII EXTINSE** [în conformitate cu pct. 31 din regulament] 1. Următoarele elemente trebuie considerate ca făcând parte din inspecția extinsă la **orice categorie de nave**: *1.1. Starea structurii* 1.1.1. Starea corpului navei și a punții. *1.2. Integritatea etanșeității la apă/intemperii* 1.2.1. Uși etanșe la apă/intemperii 1.2.2. Ventilatoare, conducte de aer și tubulatură 1.2.3. Guri de magazie *1.3 Sisteme de urgență* 1.3.1 Simularea unei pene generale de curent/pornirea generatorului de avarie 1.3.2 Iluminatul în caz de urgență 1.3.3 Testarea instalației de pompare a santinei 1.3.4 Testarea dispozitivelor de închidere/a ușilor etanșe la apă 1.3.5 Testarea instalației de guvernare, inclusiv a instalației de guvernare de rezervă *1.4 Comunicații radio* 1.4.1 Testarea sursei de energie de rezervă 1.4.2 Testarea instalației principale, inclusiv a dispozitivelor de recepție a informațiilor privind siguranța maritimă 1.4.3 Testarea echipamentului mobil de frecvență foarte înaltă (VHF) pentru Sistemul global de salvare și siguranță pe mare (GMDSS)		

6 **Actul Uniunii Europene**	7 **Proiectul de act normativ național**	8 **Gradul de compatibilitate**	9 **Observații**
— Exercițiu de incendiu care include o demonstrație a capacității de folosire a echipamentelor pompierilor și a echipamentelor și mijloacelor de combatere a incendiilor — Testarea pompei de avarie pentru stingerea incendiilor (cu două furtunuri) — Testarea opririi de urgență de la distanță a ventilației și a clapetelor asociate — Testarea opririi de urgență de la distanță a pompelor de combustibil — Testarea ventilelor cu închidere rapidă de la distanță — Uși anti-foc — Instalația fixă de stingere a incendiilor și semnalizatoarele de incendiu asociate acesteia (f) *Alarme* — Testarea semnalizatoarelor de incendiu (g) *Condiții de trai și de muncă* — Starea echipamentelor de amarare, inclusiv a fundațiilor mecanismelor RO (h) *Dispozitive de salvare* — Echipamentele de lansare pentru bărcile de urgență și ambarcațiunile de salvare (dacă există semne de învechire, acestea trebuie lăsate la apă) (i) *Prevenirea poluării* — Testarea echipamentelor de filtrare a hidrocarburilor B. **Vrachier/OBO (dacă transportă mărfuri solide în vrac)** În plus față de elementele enumerate în secțiunea A, următoarele elemente trebuie considerate ca făcând parte din inspecția extinsă la vrachiere: (a) *Documente*	1.5 *Siguranța împotriva incendiilor* 1.5.1 Exercițiu de incendiu care include o demonstrație a capacității de folosire a echipamentelor pompierilor și a echipamentelor și mijloacelor de combatere a incendiilor 1.5.2 Testarea pompei de avarie pentru stingerea incendiilor (cu două furtunuri) 1.5.3 Testarea opririi de urgență de la distanță a ventilației și a clapetelor asociate 1.5.4 Testarea opririi de urgență de la distanță a pompelor de combustibil 1.5.5 Testarea ventilelor cu închidere rapidă de la distanță 1.5.6 Uși anti-foc 1.5.7 Instalația fixă de stingere a incendiilor și semnalizatoarele de incendiu asociate acesteia 1.6 *Alarme* 1.6.1 Testarea semnalizatoarelor de incendiu 1.7 *Condiții de trai și de muncă* 1.7.1 Starea echipamentelor de amarare, inclusiv a fundațiilor mecanismelor RO 1.8 *Dispozitive de salvare* 1.8.1 Echipamentele de lansare pentru bărcile de urgență și ambarcațiunile de salvare (dacă există semne de învechire, acestea trebuie lăsate la apă) 1.9 *Prevenirea poluării* 1.9.1Testarea echipamentelor de filtrare a hidrocarburilor **2. Vrachier/OBO** (dacă transportă mărfuri solide în vrac), în plus față de elementele enumerate în pct/.1, următoarele elemente trebuie considerate ca făcând parte din inspecția extinsă la vrachiere:		

6 **Actul Uniunii Europene**	7 **Proiectul de act normativ național**	8 **Gradul de compatibilitate**	9 **Observații**
Verificarea existenței la bord a următoarelor documente, complete și vizate de statul pavilionului sau de organizația recunoscută: — Programul de inspecții intensificate (ESP), incluzând: (i) Rapoartele de inspecție a structurii (ii) Rapoartele măsurătorilor grosimii tablei (iii) Rapoartele de evaluare a stării navei — Verificarea documentului de conformitate DoC pentru mărfuri periculoase în vederea constatării admisibilității mărfurilor transportate — Aprobarea instalațiilor de încărcare (b) *Starea structurii* — Starea pereților de compartimentare și a ramelor — Tancurile de balast Se examinează cel puțin un tanc de balast din zona tancurilor de marfă prin gura de vizitare a tancului/accesul la punte sau se intră în acesta dacă inspectorul stabilește, pe baza observațiilor și a înregistrărilor ESP, că acest lucru este clar justificat. C. **Navele pentru transportul gazelor și al produselor chimice** În plus față de elementele enumerate în secțiunea A, următoarele elemente trebuie considerate ca făcând parte dintr-o inspecție extinsă la navele pentru transportul produselor chimice și al gazelor: (a) *Documente* — Controlul prezenței produsului transportat în certificatul de conformitate adecvat (b) *Operațiuni legate de marfă*	2.1 *Documente* - Verificarea existenței la bord a următoarelor documente, complete și vizate de statul pavilionului sau de organizația recunoscută: 2.1.1 Programul de inspecții intensificate (ESP), incluzând: 2.1.1.1 Rapoartele de inspecție a structurii 2.1.1.2 Rapoartele măsurătorilor grosimii tablei 2.1.1.3 Rapoartele de evaluare a stării navei 2.1.2 Verificarea documentului de conformitate DoC pentru mărfuri periculoase în vederea constatării admisibilității mărfurilor transportate 2.1.3 Aprobarea instalațiilor de încărcare 2.2 *Starea structurii* 2.2.1 Starea pereților de compartimentare și a ramelor 2.2.2 Tancurile de balast 2.3 Se examinează cel puțin un tanc de balast din zona tancurilor de marfă prin gura de vizitare a tancului/accesul la punte sau se intră în acesta dacă inspectorul stabilește, pe baza observațiilor și a înregistrărilor ESP, că acest lucru este clar justificat. **3. Navele pentru transportul gazelor și al produselor chimice,** în plus față de elementele enumerate în pct.1, următoarele elemente trebuie considerate ca făcând parte dintr-o inspecție extinsă la navele pentru transportul produselor chimice și al gazelor: 3.1 *Documente* 3.1.1 Controlul prezenței produsului transportat în certificatul de conformitate adecvat 3.2 *Operațiuni legate de marfă*		

6 **Actul Uniunii Europene**	7 **Proiectul de act normativ național**	8 **Gradul de compatibilitate**	9 **Observații**
— Aparatura de monitorizare și de siguranță a tancului de marfă în ceea ce privește temperatura, presiunea și ulajul — Aparatura de analiză a nivelului de oxigen și explozimetrele, inclusiv calibrarea acestora. Disponibilitatea echipamentelor de detectare a produselor chimice (pompe cu burduf) cu un număr suficient de tuburi de detectare a gazelor adecvate pentru marfa transportată — Testarea dușurilor de pe punte (c) *Siguranța împotriva incendiilor* — Testarea instalațiilor fixe de stingere a incendiilor de pe punte (specifică produsului transportat) (d) *Condiții de trai și de muncă* — Seturi de dispozitive de evacuare a cabinei oferind protecție a ochilor și a căilor respiratorii, dacă acestea sunt cerute de produsele listate în certificatul de conformitate adecvat D. **Transport general de marfă, nave port container, nave frigorifice, nave fabrică, nave cu capacitate mare de transport, nave de servicii offshore, nave pentru scopuri speciale, MODU, mijloace plutitoare de producție, depozitare și descărcare (FPSO), alte tipuri de nave** În plus față de elementele enumerate în secțiunea A, următoarele elemente trebuie considerate ca făcând parte din inspecția extinsă la tipurile de nave enumerate în prezenta secțiune: (a) *Integritatea etanșeității la apă/intemperii* — Starea capacelor gurii de magazie — Accesul în cale/tancuri (b) *Operațiuni legate de marfă* — Instalațiile de încărcare	3.2.1 Aparatura de monitorizare și de siguranță a tancului de marfă în ceea ce privește temperatura, presiunea și ulajul 3.2.2 Aparatura de analiză a nivelului de oxigen și explozimetrele, inclusiv calibrarea acestora. Disponibilitatea echipamentelor de detectare a produselor chimice (pompe cu burduf) cu un număr suficient de tuburi de detectare a gazelor adecvate pentru marfa transportată 3.2.3 Testarea dușurilor de pe punte 3.3 *Siguranța împotriva incendiilor* 3.3.1 Testarea instalațiilor fixe de stingere a incendiilor de pe punte (specifică produsului transportat) 3.4 *Condiții de trai și de muncă* 3.4.1 Seturi de dispozitive de evacuare a cabinei oferind protecție a ochilor și a căilor respiratorii, dacă acestea sunt cerute de produsele listate în certificatul de conformitate adecvat **4. Transport general de marfă, nave port container, nave frigorifice, nave fabrică, nave cu capacitate mare de transport, nave de servicii offshore, nave pentru scopuri speciale, MODU, mijloace plutitoare de producție, depozitare și descărcare (FPSO), alte tipuri de nave, î**n plus față de elementele enumerate în pct.1, următoarele elemente trebuie considerate ca făcând parte din inspecția extinsă la tipurile de nave enumerate în prezenta secțiune: 4.1 *Integritatea etanșeității la apă/intemperii* 4.1.1 Starea capacelor gurii de magazie 4.1.2 Accesul în cale/tancuri 4.2 *Operațiuni legate de marfă* 4.2.1 Instalațiile de încărcare		

6 **Actul Uniunii Europene**	7 **Proiectul de act normativ național**	8 **Gradul de compatibilitate**	9 **Observații**
— Echipamente de amarare a încărcăturii E. **Petroliere/OBO (atunci când sunt autorizate ca petroliere)** În plus față de elementele enumerate în secțiunea A, următoarele elemente trebuie considerate ca făcând parte din inspecția extinsă la petroliere: (a) *Documente* Verificarea existenței la bord a următoarelor documente, complete și vizate de statul pavilionului sau de organizația recunoscută — Programul de inspecții intensificate (ESP), incluzând: (i) Rapoartele de inspecție a structurii (ii) Rapoartele măsurătorilor grosimii tablei (iii) Rapoartele de evaluare a stării navei — Certificatul spumei pentru sistemul de stingere cu spumă de pe punte (b) *Starea structurii* — Tancurile de balast Se examinează cel puțin un tanc de balast din zona tancurilor de marfă prin gura de vizitare a tancului/a accesului la punte sau se intră în acesta dacă inspectorul stabilește, pe baza observațiilor și a înregistrărilor ESP, că acest lucru este clar justificat. (c) *Siguranța împotriva incendiilor* — Sistemul de stingere cu spumă de pe punte — Controlul presiunii gazului inert și a conținutului de oxigen din acesta F. **Nave de pasageri de mare viteză (HSC), nave de pasageri, nave de pasageri ro-ro**	4.2.2 Echipamente de amarare a încărcăturii **5. Petroliere/OBO (atunci când sunt autorizate ca petroliere) ,** în plus față de elementele enumerate în pct.1, următoarele elemente trebuie considerate ca făcând parte din inspecția extinsă la petroliere: 5.1 *Documente* - Verificarea existenței la bord a următoarelor documente, complete și vizate de statul pavilionului sau de organizația recunoscută 5.1.1 Programul de inspecții intensificate (ESP), incluzând: 5.1.1.1 Rapoartele de inspecție a structurii 5.1.1.2 Rapoartele măsurătorilor grosimii tablei 5.1.1.3 Rapoartele de evaluare a stării navei 5.1.2 Certificatul spumei pentru sistemul de stingere cu spumă de pe punte 5.2 *Starea structurii* 5.2.1 Tancurile de balast - se examinează cel puțin un tanc de balast din zona tancurilor de marfă prin gura de vizitare a tancului/a accesului la punte sau se intră în acesta dacă inspectorul stabilește, pe baza observațiilor și a înregistrărilor ESP, că acest lucru este clar justificat. 5.3 *Siguranța împotriva incendiilor* 5.3.1 Sistemul de stingere cu spumă de pe punte 5.3.2 Controlul presiunii gazului inert și a conținutului de oxigen din acesta **6. Nave de pasageri de mare viteză (HSC), nave de pasageri, nave de pasageri ro-ro,** în plus față de elementele enumerate în pct.1, următoarele elemente trebuie considerate ca făcând parte din inspecția extinsă la navele de pasageri:		

6 **Actul Uniunii Europene**	7 **Proiectul de act normativ național**	8 **Gradul de compatibilitate**	9 **Observații**
În plus față de elementele enumerate în secțiunea A, următoarele elemente trebuie considerate ca făcând parte din inspecția extinsă la navele de pasageri: Dacă se consideră necesar, o parte a inspecției feriboturilor ro-ro și a navelor de pasageri de mare viteză menționate în Directiva 1999/35/CE a Consiliului (1) poate continua în timp ce nava intră sau iese din porturile statelor membre, cu acordul căpitanului sau al operatorului, astfel încât să se demonstreze că feribotul sau nava îndeplinește în continuare toate cerințele necesare pentru operarea în siguranță. Inspectorii care efectuează controlul statului portului nu trebuie să obstrucționeze operarea navei și nici să inducă situații care, în opinia comandantului, ar putea pune în pericol siguranța pasagerilor, a echipajului sau a navei. (a) *Documente* Documente justificative privind: — Pregătirea în conducerea maselor — Pregătirea de familiarizare — Pregătirea privind siguranța personalului care asigură asistență directă de protecție în caz de avarie pasagerilor în spațiile pentru pasageri, în special persoanelor în vârstă și infirme — Pregătirea pentru gestionarea situațiilor de criză și privind comportamentul uman (b) *Integritatea etanșeității la apă/intemperii* — Uși prova și pupa, dacă este cazul — Testarea controlului de la distanță și local al ușilor de compartimentare etanșe la apă (c) *Sisteme de urgență* — Familiarizarea echipajului cu planul de control al avariilor	6.1 Dacă se consideră necesar, o parte a inspecției feriboturilor ro-ro și a navelor de pasageri de mare viteză menționate în pct.32-37 al Regulament-cadru cu privire la respectarea obligațiilor statului port aprobat prin HG nr.183/2024, poate continua în timp ce nava intră sau iese din porturile Republicii Moldova, cu acordul căpitanului sau al operatorului, astfel încât să se demonstreze că feribotul sau nava îndeplinește în continuare toate cerințele necesare pentru operarea în siguranță. Inspectorii care efectuează controlul statului portului nu trebuie să obstrucționeze operarea navei și nici să inducă situații care, în opinia comandantului, ar putea pune în pericol siguranța pasagerilor, a echipajului sau a navei. 6.2 *Documente* - Documente justificative privind: 6.2.1 Pregătirea în conducerea maselor 6.2.2 Pregătirea de familiarizare 6.2.3 Pregătirea privind siguranța personalului care asigură asistență directă de protecție în caz de avarie pasagerilor în spațiile pentru pasageri, în special persoanelor în vârstă și infirme 6.2.4 Pregătirea pentru gestionarea situațiilor de criză și privind comportamentul uman 6.3 *Integritatea etanșeității la apă/intemperii* 6.3.1 Uși prova și pupa, dacă este cazul 6.3.2 Testarea controlului de la distanță și local al ușilor de compartimentare etanșe la apă 6.4 *Sisteme de urgență* *6.4.1* Familiarizarea echipajului cu planul de control al avariilor 6.5 *Operațiuni legate de marfă* *6.5.1* Echipamente de amarare a încărcăturii, dacă este cazul		

6 **Actul Uniunii Europene**	7 **Proiectul de act normativ național**	8 **Gradul de compatibilitate**	9 **Observații**
(d) *Operațiuni legate de marfă* — Echipamente de amarare a încărcăturii, dacă este cazul (e) *Siguranța împotriva incendiilor* — Testarea comenzilor de la distanță și locale pentru închiderea clapetelor anti-foc (f) *Alarme* — Testarea sistemului de avertizare sonoră — Testarea sistemului de detectare a incendiilor și a semnalizatoarelor de incendiu (g) *Dispozitive de salvare* — Exercițiu de abandonare a navei (inclusiv cu lăsarea la apă a bărcilor de salvare și de urgență) G. **Nave de mărfuri ro-ro** În plus față de elementele enumerate în secțiunea A, următoarele elemente trebuie considerate ca făcând parte din inspecția extinsă la navele de mărfuri ro-ro: (a) *Integritatea etanșeității la apă/intemperii* — Uși prova și pupa (b) *Operațiuni legate de marfă* — Echipamente de amarare a încărcăturii RO	6.6 *Siguranța împotriva incendiilor* *6.6.1* Testarea comenzilor de la distanță și locale pentru închiderea clapetelor anti-foc 6.7 *Alarme* *6.7.1* Testarea sistemului de avertizare sonoră 6.7.2 Testarea sistemului de detectare a incendiilor și a semnalizatoarelor de incendiu 6.8 *Dispozitive de salvare* *6.8.1* Exercițiu de abandonare a navei (inclusiv cu lăsarea la apă a bărcilor de salvare și de urgență) **7. Nave de mărfuri ro-ro, în** plus față de elementele enumerate în pct.1, următoarele elemente trebuie considerate ca făcând parte din inspecția extinsă la navele de mărfuri ro-ro: 7.1 *Integritatea etanșeității la apă/intemperii* 7.1.1 Uși prova și pupa 7.2 *Operațiuni legate de marfă* 7.2.1 Echipamente de amarare a încărcăturii RO ”		

Tabelul comparativ
la proiectul hotărârii de Guvern cu privire la modificarea Hotărârii Guvernului nr. 183/2024 pentru aprobarea pentru aprobarea Regulamentului-cadru cu privire la respectarea obligațiilor statului port

Conținutul normei în vigoare	Modificarea propusă	Conținutul normei după modificare
I. Hotărârea Guvernului nr. 183/2024 pentru aprobarea Regulament-cadru cu privire la respectarea obligațiilor statului port (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2024, nr. 188-191)		
Prezentul Regulament transpune parţial articolele 1, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 14a, 15, 16, 17, 18, 18a, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28 şi anexele I, II, III, IV, V, VI, VII, VIII, IX, X, XI, XII, XIII, XVII din Directiva 2009/16/CE a Parlamentului European şi a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind controlul statului port, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 131 din 28 mai 2009, aşa cum a fost modificată ultima oară prin Directiva (UE) 2017/2110 din 15 noiembrie 2017.	**1.** Regulamentul-cadru cu privire la respectarea obligațiilor statului port, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 183/2024 (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, Nr. 188-191, art. 386 se modifică după cum urmează: 1.1. clauza de armonizare va avea următorul cuprins: „Prezentul Regulament transpune: Directiva 2009/16/CE a Parlamentului European şi a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind controlul statului port, CELEX: 32009L0016, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 131 din 28 mai 2009, așa cum a fost modificată ultima oară prin Directiva (UE) 2017/2110 din 15 noiembrie 2017. Directiva 96/40/CE a Comisiei din 25 iunie 1996 de instituire a unui model comun de carte de identitate pentru inspectorii care desfășoară controlul de stat în port, CELEX: 31996L0040, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 196 din 07 august 1996;	Prezentul Regulament transpune: Directiva 2009/16/CE a Parlamentului European şi a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind controlul statului port, CELEX: 32009L0016, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 131 din 28 mai 2009, așa cum a fost modificată ultima oară prin Directiva (UE) 2017/2110 din 15 noiembrie 2017. Directiva 96/40/CE a Comisiei din 25 iunie 1996 de instituire a unui model comun de carte de identitate pentru inspectorii care desfășoară controlul de stat în port, CELEX: 31996L0040, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 196 din 07 august 1996; Regulamentul (UE) nr. 428/2010 al Comisiei din 20 mai 2010 de punere în aplicare a articolului 14 din Directiva 2009/16/CE a Parlamentului European și a Consiliului în ceea ce privește inspecțiile extinse ale navelor, CELEX: 32010R0428, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 125 din 21 mai 2010; Regulamentul (UE) nr. 801/2010 al Comisiei din 13 septembrie 2010 privind aplicare articolului 10 alineatul (3) din Directiva 2009/16/CE a Parlamentului

	Regulamentul (UE) nr. 428/2010 al Comisiei din 20 mai 2010 de punere în aplicare a articolului 14 din Directiva 2009/16/CE a Parlamentului European și a Consiliului în ceea ce privește inspecțiile extinse ale navelor, CELEX: 32010R0428, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 125 din 21 mai 2010; Regulamentul (UE) nr. 801/2010 al Comisiei din 13 septembrie 2010 privind aplicare articolului 10 alineatul (3) din Directiva 2009/16/CE a Parlamentului European și a Consiliului în ceea ce privește criteriile privind statul de pavilion, CELEX: 32010R0802, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 241 din 14 septembrie 2010; Regulamentul (UE) nr. 802/2010 al Comisiei din 13 septembrie 2010 de punere în aplicare a articolului 10 alineatul (3) și a articolului 27 din Directiva 2009/16/CE a Parlamentului European și a Consiliului în ceea ce privește performanța societăților comerciale, CELEX: 32010R0802, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 241 din 14 septembrie 2010, așa cum a fost modificat ultima oară prin Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 1205/2012 al Comisiei din 14 decembrie 2012”	European și a Consiliului în ceea ce privește criteriile privind statul de pavilion, CELEX: 32010R0802, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 241 din 14 septembrie 2010; Regulamentul (UE) nr. 802/2010 al Comisiei din 13 septembrie 2010 de punere în aplicare a articolului 10 alineatul (3) și a articolului 27 din Directiva 2009/16/CE a Parlamentului European și a Consiliului în ceea ce privește performanța societăților comerciale, CELEX: 32010R0802, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 241 din 14 septembrie 2010, așa cum a fost modificat ultima oară prin Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 1205/2012 al Comisiei din 14 decembrie 2012”
	1.2. pe tot parcursul textului Regulamentului-cadru și în anexele la acesta, expresia „***procesul-verbal de control***” sau „***procesul verbal***” se substitute cu expresia „*raport de inspecție*”.	pe tot parcursul textului Regulamentului-cadru și în anexele la acesta, expresia „***procesul-verbal de control***” sau „***procesul verbal***” se substitute cu expresia „*raport de inspecție*”.

	1.3. se completează cu pct. 21^1 cu următorul cuprins: „21^1. Autoritatea competentă va identifica nivelul de performanță a companie ce operează navele care fac escală în porturile Republicii Moldova, atunci când nava trebuie să respecte Codul internațional de management al siguranței (codul ISM), după cum se menționează în capitolul IX al Convenției Internaționale.”	21^1. Autoritatea competentă va identifica nivelul de performanță a companie ce operează navele care fac escală în porturile Republicii Moldova, atunci când nava trebuie să respecte Codul internațional de management al siguranței (codul ISM), după cum se menționează în capitolul IX al Convenției Internaționale.
	1.4. se completează cu pct. 21^2 cu următorul cuprins: „21^2. Clasificarea statelor de pavilion în funcție de ratele de reținere: 21^2.1. În scopul stabilirii performanței statului pavilion, fiecare stat pavilion este clasificat anual în lista neagră, gri sau albă, stabilite potrivit Memorandumului de Înțelegere de la Paris (Paris MoU), pe baza numărului total de inspecții și rețineri înregistrate pe o perioadă de trei ani consecutivi; 21^2.2. Statul pavilion incluse în lista neagră sunt suplimentar divizate, în funcție de rata reținerilor, în categorii de risc foarte ridicat, ridicat, mediu-ridicat sau mediu. Clasificarea se actualizează anual; 21^2.3. Pentru includerea unui stat de pavilion în lista neagră, gri sau albă, este necesar ca acesta să	21^2. Clasificarea statelor de pavilion în funcție de ratele de reținere: 21^2.1. În scopul stabilirii performanței statului pavilion, fiecare stat pavilion este clasificat anual în lista neagră, gri sau albă, stabilite potrivit Memorandumului de Înțelegere de la Paris (Paris MoU), pe baza numărului total de inspecții și rețineri înregistrate pe o perioadă de trei ani consecutivi; 21^2.2. Statul pavilion incluse în lista neagră sunt suplimentar divizate, în funcție de rata reținerilor, în categorii de risc foarte ridicat, ridicat, mediu-ridicat sau mediu. Clasificarea se actualizează anual; 21^2.3. Pentru includerea unui stat de pavilion în lista neagră, gri sau albă, este necesar ca acesta să fi fost supus unui număr minim de 30 de inspecții efectuate în cadrul controlului statului portului. 21^2.4. Clasificarea statului pavilion se realizează în baza metodologiei și formulelor statistice prevăzute în anexă, care respectă criteriile de evaluare aplicabile statului de

	fi fost supus unui număr minim de 30 de inspecții efectuate în cadrul controlului statului portului. 21^2.4. Clasificarea statului pavilion se realizează în baza metodologiei și formulelor statistice prevăzute în anexă, care respectă criteriile de evaluare aplicabile statului de pavilion.”	pavilion.
	1.5. pct.23 se completează cu subpct.3), cu următorul cuprins: „3) autoritatea competentă la stabilirea profilului de risc al navelor ce fac escală în porturile Republicii Moldova va folosi parametrii generic al navei care vizează îndeosebi criteriile privind statul de pavilion menționați la pct.21^2 și criteriile privind performanța companiei menționate și la pct.21^1.”	3) autoritatea competentă la stabilirea profilului de risc al navelor ce fac escală în porturile Republicii Moldova va folosi parametrii generic al navei care vizează îndeosebi criteriile privind statul de pavilion menționați la pct.21^2 și criteriile privind performanța companiei menționate și la pct.21^1.
89. Fiecare inspector poartă asupra sa un document personal sub forma unei legitimații de serviciu, emisă de autoritatea competentă, în conformitate cu convențiile internaționale și indică că acesta este autorizat pentru a efectua inspecțiile.	1.6. pct. 89 se modifică și va avea următorul cuprins : „89. Fiecare inspector poartă asupra sa un document personal sub forma unei legitimații de serviciu conform anexei nr.15, emisă de autoritatea competentă, în conformitate cu convențiile internaționale la care Republica Moldova este parte și indică că acesta este autorizat pentru a efectua inspecțiile.”	89. Fiecare inspector poartă asupra sa un document personal sub forma unei legitimații de serviciu conform anexei nr.15, emisă de autoritatea competentă, în conformitate cu convențiile internaționale la care Republica Moldova este parte și indică că acesta este autorizat pentru a efectua inspecțiile.
	1.7. pct.2 din Anexa 1 la Regulamentul-cadru se completează cu subpct.3), cu următorul cuprins: „3) Parametrii de mediu:	3) Parametrii de mediu: a) navele care, în timpul unei (unor) inspecții efectuate în perioada menționată în anexa 2, au avut mai multe deficiențe decât numărul de deficiențe legate de MARPOL 73/78, AFS 2001, Convenția BWM, CLC

	navele care, în timpul unei (unor) inspecții efectuate în perioada menționată în anexa 2, au avut mai multe deficiențe decât numărul de deficiențe legate de MARPOL 73/78, AFS 2001, Convenția BWM, CLC 92, Convenția Bunkers, 2001, Convenția de la Nairobi și Convenția de la Hong Kong prevăzute în anexa II prezintă un nivel de risc ridicat.”	92, Convenția Bunkers, 2001, Convenția de la Nairobi și Convenția de la Hong Kong prevăzute în anexa II prezintă un nivel de risc ridicat.
	1.8. pct.2 lit. e) din Anexa nr.1 la Regulamentul-cadru se completează cu două liniuțe noi cu următorul cuprins: „- nivelul de performanță al companiei se actualizează zilnic și se calculează pe baza ultimelor 36 de luni anterioare evaluării. În cazul în care informația existentă e mai puțină de 36 de luni, calculul se face pe baza datelor disponibile. - companiile sunt clasate ca având performanță foarte scăzută, scăzută, medie sau înaltă, conform listei de la punctul 3 din anexă ”	- nivelul de performanță al companiei se actualizează zilnic și se calculează pe baza ultimelor 36 de luni anterioare evaluării. În cazul în care informația existentă e mai puțină de 36 de luni, calculul se face pe baza datelor disponibile. - companiile sunt clasate ca având performanță foarte scăzută, scăzută, medie sau înaltă, conform listei de la punctul 3 din anexă
	1.9. Anexa nr.1 la Regulamentul-cadru se completează cu pct.**4.**, cu următorul cuprins: **„4.** Criteriile de performanță ale unei companii: 4.1 Indicele de reținere al unei companii: 4.1.1 Indicele de reținere este raportul dintre numărul de rețineri pentru toate navele din flota unei companii și numărul de inspecții efectuate la toate navele din flota companiei în decursul ultimelor 36 de luni, comparat cu raportul mediu de reținere pentru toate navele inspectate în ultimele 36 de luni.	**4.** Criteriile de performanță ale unei companii: 4.1 Indicele de reținere al unei companii: 4.1.1 Indicele de reținere este raportul dintre numărul de rețineri pentru toate navele din flota unei companii și numărul de inspecții efectuate la toate navele din flota companiei în decursul ultimelor 36 de luni, comparat cu raportul mediu de reținere pentru toate navele inspectate în ultimele 36 de luni. 4.1.2 Indicele de reținere este considerat ca fiind mediu în cazul în care se află într-o marjă de două puncte procentuale în plus sau în minus față de procentul mediu

	4.1.2 Indicele de reținere este considerat ca fiind mediu în cazul în care se află într-o marjă de două puncte procentuale în plus sau în minus față de procentul mediu de reținere pentru toate navele inspectate în cursul ultimelor 36 de luni; 4.1.3 Indicele de reținere este considerat ca fiind peste medie în cazul în care se situează la un nivel superior cu mai mult de 2 % față de procentul mediu de reținere pentru toate navele inspectate în cursul ultimelor 36 de luni; 4.1.4 Indicele de reținere este considerat ca fiind sub medie în cazul în care se situează la un nivel inferior cu mai mult de 2 % față de procentul mediu de reținere pentru toate navele inspectate în cursul ultimelor 36 de luni; 4.1.5 Indicele de reținere al unei companii se consideră în mod automat peste medie, fără să se țină cont de toate celelalte rezultate ale inspecțiilor, dacă un ordin de refuz al accesului, în conformitate cu pct.40-46 al Regulamentului, este emis pe durata ultimelor 36 de luni pentru oricare din navele din flota respectivei companii. 4.2 Indicele de deficiență al companiei: 4.2.1 Indicele de deficiență este raportul dintre totalul punctelor tuturor deficiențelor pentru toate navele din flota unei companii și numărul de inspecții efectuate la toate navele din flota companiei în decursul ultimelor 36 de luni, comparat cu raportul mediu de deficiență pentru toate navele inspectate în ultimele 36 de luni. 4.2.2 În sensul pct.4.2.1, ponderea deficiențelor asociate codului ISM este de 5 puncte, iar ponderea celorlalte deficiențe este de 1 punct. Raportul mediu de deficiență este ponderat prin luarea în calcul a	de reținere pentru toate navele inspectate în cursul ultimelor 36 de luni; 4.1.3 Indicele de reținere este considerat ca fiind peste medie în cazul în care se situează la un nivel superior cu mai mult de 2 % față de procentul mediu de reținere pentru toate navele inspectate în cursul ultimelor 36 de luni; 4.1.4 Indicele de reținere este considerat ca fiind sub medie în cazul în care se situează la un nivel inferior cu mai mult de 2 % față de procentul mediu de reținere pentru toate navele inspectate în cursul ultimelor 36 de luni; 4.1.5 Indicele de reținere al unei companii se consideră în mod automat peste medie, fără să se țină cont de toate celelalte rezultate ale inspecțiilor, dacă un ordin de refuz al accesului, în conformitate cu pct.40-46 al Regulamentului, este emis pe durata ultimelor 36 de luni pentru oricare din navele din flota respectivei companii. 4.2 Indicele de deficiență al companiei: 4.2.1 Indicele de deficiență este raportul dintre totalul punctelor tuturor deficiențelor pentru toate navele din flota unei companii și numărul de inspecții efectuate la toate navele din flota companiei în decursul ultimelor 36 de luni, comparat cu raportul mediu de deficiență pentru toate navele inspectate în ultimele 36 de luni. 4.2.2 În sensul pct.4.2.1, ponderea deficiențelor asociate codului ISM este de 5 puncte, iar ponderea celorlalte deficiențe este de 1 punct. Raportul mediu de deficiență este ponderat prin luarea în calcul a prezenței medii a deficiențelor asociate codului ISM și a oricăror alte deficiențe per inspecție.

prezenței medii a deficiențelor asociate codului ISM și a oricăror alte deficiențe per inspecție.

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

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

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

4.3 Matricea de performanță a unei companii:

4.3.1 Performanța companiei se clasifică după cum urmează:

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

4.3.2 Cu toate acestea, se consideră că o companie are o performanță medie dacă nu are

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

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

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

4.3 Matricea de performanță a unei companii:

4.3.1 Performanța companiei se clasifică după cum urmează:

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

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

	înregistrări anterioare de inspecții efectuate la flota sa sau dacă nu este necesar ca aceasta să aibă un număr OMI.”	
Anexa nr.7 la Regulamentul-cadru cu privire la respectarea obligaţiilor statului port **INSPECŢII EXTINSE ALE NAVELOR** O inspecţie extinsă se referă în special la condiţia generală a următoarelor elemente de risc: **1.** Documente **2.** Starea structurii **3.** Integritatea etanşeităţii la intemperii **4.** Sisteme de urgenţă **5.** Comunicaţii radio **6.** Operaţiuni legate de marfă **7.** Siguranţa împotriva incendiilor **8.** Alarme **9.** Condiţii de viaţă şi de muncă **10.** Echipamente de navigaţie **11.** Mijloace de salvare **12.** Mărfuri periculoase **13.** Mecanismul de propulsie şi mecanismele auxiliare **14.** Prevenirea poluării. În plus, în funcţie de fezabilitatea lor practică sau orice constrângeri în legătură cu siguranţa persoanelor, a navei sau a portului, inspecţia extinsă include verificarea unor aspecte	1.10. Anexa nr.7 la Regulamentul-cadru se expune în următoarea redacție: „Anexa nr. 7 la Regulamentul-cadru cu privire la respectarea obligațiilor statului port **ASPECTE SPECIFICE CARE TREBUIE CONTROLATE ÎN CADRUL UNEI INSPECȚII EXTINSE** [în conformitate cu pct. 31 din regulament] 1. Următoarele elemente trebuie considerate ca făcând parte din inspecția extinsă la orice categorie de nave: *1.1. Starea structurii* 1.1.1. Starea corpului navei și a punții. *1.2. Integritatea etanșeității la apă/intemperii* 1.2.1. Uși etanșe la apă/intemperii 1.2.2. Ventilatoare, conducte de aer și tubulatură 1.2.3. Guri de magazie *1.3 Sisteme de urgență* 1.3.1 Simularea unei pene generale de curent/pornirea generatorului de avarie 1.3.2 Iluminatul în caz de urgență 1.3.3 Testarea instalației de pompare a santinei 1.3.4 Testarea dispozitivelor de închidere/a ușilor etanșe la apă	Anexa nr. 7 la Regulamentul-cadru cu privire la respectarea obligațiilor statului port **ASPECTE SPECIFICE CARE TREBUIE CONTROLATE ÎN CADRUL UNEI INSPECȚII EXTINSE** [în conformitate cu pct. 31 din regulament] 2. Următoarele elemente trebuie considerate ca făcând parte din inspecția extinsă la orice categorie de nave: *2.1. Starea structurii* 2.1.1. Starea corpului navei și a punții. *2.2. Integritatea etanșeității la apă/intemperii* 2.2.1. Uși etanșe la apă/intemperii 2.2.2. Ventilatoare, conducte de aer și tubulatură 2.2.3. Guri de magazie *1.3 Sisteme de urgență* 1.3.1 Simularea unei pene generale de curent/pornirea generatorului de avarie 1.3.2 Iluminatul în caz de urgență 1.3.3 Testarea instalației de pompare a santinei 1.3.4 Testarea dispozitivelor de închidere/a ușilor etanșe la apă 1.3.5 Testarea instalației de guvernare, inclusiv a instalației de guvernare de rezervă

specifice privind elementele de risc, în funcţie de tipul de navă inspectat, în conformitate cu pct.30 din capitolul X.	1.3.5 Testarea instalației de guvernare, inclusiv a instalației de guvernare de rezervă *1.4 Comunicații radio* 1.4.1 Testarea sursei de energie de rezervă 1.4.2 Testarea instalației principale, inclusiv a dispozitivelor de recepție a informațiilor privind siguranța maritimă 1.4.3 Testarea echipamentului mobil de frecvență foarte înaltă (VHF) pentru Sistemul global de salvare și siguranță pe mare (GMDSS) 1.5 *Siguranța împotriva incendiilor* 1.5.1 Exercițiu de incendiu care include o demonstrație a capacității de folosire a echipamentelor pompierilor și a echipamentelor și mijloacelor de combatere a incendiilor 1.5.2 Testarea pompei de avarie pentru stingerea incendiilor (cu două furtunuri) 1.5.3 Testarea opririi de urgență de la distanță a ventilației și a clapetelor asociate 1.5.4 Testarea opririi de urgență de la distanță a pompelor de combustibil 1.5.5 Testarea ventilelor cu închidere rapidă de la distanță 1.5.6 Uși anti-foc 1.5.7 Instalația fixă de stingere a incendiilor și semnalizatoarele de incendiu asociate acesteia 1.6 *Alarme* 1.6.1 Testarea semnalizatoarelor de incendiu 1.7 *Condiţii de trai şi de muncă* 1.7.1 Starea echipamentelor de amarare, inclusiv a	*1.4 Comunicaţii radio* 1.4.1 Testarea sursei de energie de rezervă 1.4.2 Testarea instalației principale, inclusiv a dispozitivelor de recepție a informațiilor privind siguranța maritimă 1.4.3 Testarea echipamentului mobil de frecvență foarte înaltă (VHF) pentru Sistemul global de salvare și siguranță pe mare (GMDSS) 1.5 *Siguranța împotriva incendiilor* 1.5.1 Exercițiu de incendiu care include o demonstrație a capacității de folosire a echipamentelor pompierilor și a echipamentelor și mijloacelor de combatere a incendiilor 1.5.2 Testarea pompei de avarie pentru stingerea incendiilor (cu două furtunuri) 1.5.3 Testarea opririi de urgență de la distanță a ventilației și a clapetelor asociate 1.5.4 Testarea opririi de urgență de la distanță a pompelor de combustibil 1.5.5 Testarea ventilelor cu închidere rapidă de la distanță 1.5.6 Uși anti-foc 1.5.7 Instalația fixă de stingere a incendiilor și semnalizatoarele de incendiu asociate acesteia 1.6 *Alarme* 1.6.1 Testarea semnalizatoarelor de incendiu 1.7 *Condiţii de trai şi de muncă* 1.7.1 Starea echipamentelor de amarare, inclusiv a fundațiilor mecanismelor RO 1.8 *Dispozitive de salvare*

	fundațiilor mecanismelor RO 1.8 *Dispozitive de salvare* 1.8.1 Echipamentele de lansare pentru bărcile de urgență și ambarcațiunile de salvare (dacă există semne de învechire, acestea trebuie lăsate la apă) 1.9 *Prevenirea poluării* 1.9.1Testarea echipamentelor de filtrare a hidrocarburilor **2.** Vrachier/OBO (dacă transportă mărfuri solide în vrac), în plus față de elementele enumerate în pct.1, următoarele elemente trebuie considerate ca făcând parte din inspecția extinsă la vrachiere: 2.1 *Documente* - Verificarea existenței la bord a următoarelor documente, complete și vizate de statul pavilionului sau de organizația recunoscută: 2.1.1 Programul de inspecții intensificate (ESP), incluzând: 2.1.1.1 Rapoartele de inspecție a structurii 2.1.1.2 Rapoartele măsurătorilor grosimii tablei 2.1.1.3 Rapoartele de evaluare a stării navei 2.1.2 Verificarea documentului de conformitate DoC pentru mărfuri periculoase în vederea constatării admisibilității mărfurilor transportate 2.1.3 Aprobarea instalațiilor de încărcare 2.2 *Starea structurii* 2.2.1 Starea pereților de compartimentare și a ramelor 2.2.2 Tancurile de balast 2.3 Se examinează cel puțin un tanc de balast din zona tancurilor de marfă prin gura de vizitare a tancului/accesul la punte sau se intră în acesta dacă	1.8.1 Echipamentele de lansare pentru bărcile de urgență și ambarcațiunile de salvare (dacă există semne de învechire, acestea trebuie lăsate la apă) 1.9 *Prevenirea poluării* 1.9.1Testarea echipamentelor de filtrare a hidrocarburilor **2.** Vrachier/OBO (dacă transportă mărfuri solide în vrac), în plus față de elementele enumerate în pct.1, următoarele elemente trebuie considerate ca făcând parte din inspecția extinsă la vrachiere: 2.1 *Documente* - Verificarea existenței la bord a următoarelor documente, complete și vizate de statul pavilionului sau de organizația recunoscută: 2.1.1 Programul de inspecții intensificate (ESP), incluzând: 2.1.1.1 Rapoartele de inspecție a structurii 2.1.1.2 Rapoartele măsurătorilor grosimii tablei 2.1.1.3 Rapoartele de evaluare a stării navei 2.1.2 Verificarea documentului de conformitate DoC pentru mărfuri periculoase în vederea constatării admisibilității mărfurilor transportate 2.1.3 Aprobarea instalațiilor de încărcare 2.2 *Starea structurii* 2.2.1 Starea pereților de compartimentare și a ramelor 2.2.2 Tancurile de balast 2.3 Se examinează cel puțin un tanc de balast din zona tancurilor de marfă prin gura de vizitare a tancului/accesul la punte sau se intră în acesta dacă inspectorul stabilește, pe baza observațiilor și a înregistrărilor ESP, că acest lucru este clar justificat. **3.** Navele pentru transportul gazelor și al produselor chimice, în plus față de elementele enumerate în pct.1,

	inspectorul stabilește, pe baza observațiilor și a înregistrărilor ESP, că acest lucru este clar justificat. **3.** Navele pentru transportul gazelor și al produselor chimice, în plus față de elementele enumerate în pct.1, următoarele elemente trebuie considerate ca făcând parte dintr-o inspecție extinsă la navele pentru transportul produselor chimice și al gazelor: 3.1 *Documente* 3.1.1 Controlul prezenței produsului transportat în certificatul de conformitate adecvat 3.2 *Operațiuni legate de marfă* 3.2.1 Aparatura de monitorizare și de siguranță a tancului de marfă în ceea ce privește temperatura, presiunea și ulajul 3.2.2 Aparatura de analiză a nivelului de oxigen și explozimetrele, inclusiv calibrarea acestora. Disponibilitatea echipamentelor de detectare a produselor chimice (pompe cu burduf) cu un număr suficient de tuburi de detectare a gazelor adecvate pentru marfa transportată 3.2.3 Testarea dușurilor de pe punte 3.3 *Siguranța împotriva incendiilor* 3.3.1 Testarea instalațiilor fixe de stingere a incendiilor de pe punte (specifică produsului transportat) 3.4 *Condiții de trai și de muncă* 3.4.1 Seturi de dispozitive de evacuare a cabinei oferind protecție a ochilor și a căilor respiratorii, dacă acestea sunt cerute de produsele listate în certificatul de conformitate adecvat 4. Transport general de marfă, nave port container, nave frigorifice, nave fabrică, nave cu capacitate mare	următoarele elemente trebuie considerate ca făcând parte dintr-o inspecție extinsă la navele pentru transportul produselor chimice și al gazelor: 3.1 *Documente* 3.1.1 Controlul prezenței produsului transportat în certificatul de conformitate adecvat 3.2 *Operațiuni legate de marfă* 3.2.1 Aparatura de monitorizare și de siguranță a tancului de marfă în ceea ce privește temperatura, presiunea și ulajul 3.2.2 Aparatura de analiză a nivelului de oxigen și explozimetrele, inclusiv calibrarea acestora. Disponibilitatea echipamentelor de detectare a produselor chimice (pompe cu burduf) cu un număr suficient de tuburi de detectare a gazelor adecvate pentru marfa transportată 3.2.3 Testarea dușurilor de pe punte 3.3 *Siguranța împotriva incendiilor* 3.3.1 Testarea instalațiilor fixe de stingere a incendiilor de pe punte (specifică produsului transportat) 3.4 *Condiții de trai și de muncă* 3.4.1 Seturi de dispozitive de evacuare a cabinei oferind protecție a ochilor și a căilor respiratorii, dacă acestea sunt cerute de produsele listate în certificatul de conformitate adecvat 4. Transport general de marfă, nave port container, nave frigorifice, nave fabrică, nave cu capacitate mare de transport, nave de servicii offshore, nave pentru scopuri speciale, MODU, mijloace plutitoare de producție, depozitare și descărcare (FPSO), alte tipuri de nave, în plus față de elementele enumerate în pct.1, următoarele

	de transport, nave de servicii offshore, nave pentru scopuri speciale, MODU, mijloace plutitoare de producție, depozitare și descărcare (FPSO), alte tipuri de nave, în plus față de elementele enumerate în pct.1, următoarele elemente trebuie considerate ca făcând parte din inspecția extinsă la tipurile de nave enumerate în prezenta secțiune: 4.1 *Integritatea etanșeității la apă/intemperii:* 4.1.1 Starea capacelor gurii de magazie; 4.1.2 Accesul în cale/tancuri. 4.2 *Operațiuni legate de marfă:* 4.2.1 Instalațiile de încărcare; 4.2.2 Echipamente de amarare a încărcăturii. 5. Petroliere/OBO (atunci când sunt autorizate ca petroliere), în plus față de elementele enumerate în pct.1, următoarele elemente trebuie considerate ca făcând parte din inspecția extinsă la petroliere: 5.1 *Documente* - Verificarea existenței la bord a următoarelor documente, complete și vizate de statul pavilionului sau de organizația recunoscută: 5.1.1 Programul de inspecții intensificate (ESP), incluzând: 5.1.1.1 Rapoartele de inspecție a structurii; 5.1.1.2 Rapoartele măsurătorilor grosimii tablei; 5.1.1.3 Rapoartele de evaluare a stării navei. 5.1.2 Certificatul spumei pentru sistemul de stingere cu spumă de pe punte. 5.2 *Starea structurii:* 5.2.1 Tancurile de balast - se examinează cel puțin un tanc de balast din zona tancurilor de marfă prin gura de vizitare a tancului/a accesului la punte sau se intră	elemente trebuie considerate ca făcând parte din inspecția extinsă la tipurile de nave enumerate în prezenta secțiune: 4.1 *Integritatea etanșeității la apă/intemperii:* 4.1.1 Starea capacelor gurii de magazie; 4.1.2 Accesul în cale/tancuri. 4.2 *Operațiuni legate de marfă:* 4.2.1 Instalațiile de încărcare; 4.2.2 Echipamente de amarare a încărcăturii. 5. Petroliere/OBO (atunci când sunt autorizate ca petroliere), în plus față de elementele enumerate în pct.1, următoarele elemente trebuie considerate ca făcând parte din inspecția extinsă la petroliere: 5.1 *Documente* - Verificarea existenței la bord a următoarelor documente, complete și vizate de statul pavilionului sau de organizația recunoscută: 5.1.1 Programul de inspecții intensificate (ESP), incluzând: 5.1.1.1 Rapoartele de inspecție a structurii; 5.1.1.2 Rapoartele măsurătorilor grosimii tablei; 5.1.1.3 Rapoartele de evaluare a stării navei. 5.1.2 Certificatul spumei pentru sistemul de stingere cu spumă de pe punte. 5.2 *Starea structurii:* 5.2.1 Tancurile de balast - se examinează cel puțin un tanc de balast din zona tancurilor de marfă prin gura de vizitare a tancului/a accesului la punte sau se intră în acesta dacă inspectorul stabilește, pe baza observațiilor și a înregistrărilor ESP, că acest lucru este clar justificat. 5.3 *Siguranța împotriva incendiilor:* 5.3.1 Sistemul de stingere cu spumă de pe punte;

	în acesta dacă inspectorul stabilește, pe baza observațiilor și a înregistrărilor ESP, că acest lucru este clar justificat. 5.3 *Siguranța împotriva incendiilor:* 5.3.1 Sistemul de stingere cu spumă de pe punte; 5.3.2 Controlul presiunii gazului inert și a conținutului de oxigen din acesta. 6. Nave de pasageri de mare viteză (HSC), nave de pasageri, nave de pasageri ro-ro, în plus față de elementele enumerate în pct.1, următoarele elemente trebuie considerate ca făcând parte din inspecția extinsă la navele de pasageri: 6.1 Dacă se consideră necesar, o parte a inspecției feriboturilor ro-ro și a navelor de pasageri de mare viteză menționate în pct.32-37 la Regulament-cadru cu privire la respectarea obligațiilor statului port aprobat prin HG nr.183/2024, poate continua în timp ce nava intră sau iese din porturile Republicii Moldova, cu acordul căpitanului sau al operatorului, astfel încât să se demonstreze că feribotul sau nava îndeplinește în continuare toate cerințele necesare pentru operarea în siguranță. Inspectorii care efectuează controlul statului portului nu trebuie să obstrucționeze operarea navei și nici să inducă situații care, în opinia comandantului, ar putea pune în pericol siguranța pasagerilor, a echipajului sau a navei. 6.2 *Documente* - Documente justificative privind: 6.2.1 Pregătirea în conducerea maselor; 6.2.2 Pregătirea de familiarizare; 6.2.3 Pregătirea privind siguranța personalului care asigură asistență directă de protecție în caz de avarie	5.3.2 Controlul presiunii gazului inert și a conținutului de oxigen din acesta. 6. Nave de pasageri de mare viteză (HSC), nave de pasageri, nave de pasageri ro-ro, în plus față de elementele enumerate în pct.1, următoarele elemente trebuie considerate ca făcând parte din inspecția extinsă la navele de pasageri: 6.1 Dacă se consideră necesar, o parte a inspecției feriboturilor ro-ro și a navelor de pasageri de mare viteză menționate în pct.32-37 la Regulament-cadru cu privire la respectarea obligațiilor statului port aprobat prin HG nr.183/2024, poate continua în timp ce nava intră sau iese din porturile Republicii Moldova, cu acordul căpitanului sau al operatorului, astfel încât să se demonstreze că feribotul sau nava îndeplinește în continuare toate cerințele necesare pentru operarea în siguranță. Inspectorii care efectuează controlul statului portului nu trebuie să obstrucționeze operarea navei și nici să inducă situații care, în opinia comandantului, ar putea pune în pericol siguranța pasagerilor, a echipajului sau a navei. 6.2 *Documente* - Documente justificative privind: 6.2.1 Pregătirea în conducerea maselor; 6.2.2 Pregătirea de familiarizare; 6.2.3 Pregătirea privind siguranța personalului care asigură asistență directă de protecție în caz de avarie pasagerilor în spațiile pentru pasageri, în special persoanelor în vârstă și infirme; 6.2.4 Pregătirea pentru gestionarea situațiilor de criză și privind comportamentul uman; 6.3 *Integritatea etanșeității la apă/intemperii:* 6.3.1 Uși prova și pupa, dacă este cazul;

	pasagerilor în spațiile pentru pasageri, în special persoanelor în vârstă și infirme; 6.2.4 Pregătirea pentru gestionarea situațiilor de criză și privind comportamentul uman; 6.3 *Integritatea etanșeității la apă/intemperii:* 6.3.1 Uși prova și pupa, dacă este cazul; 6.3.2 Testarea controlului de la distanță și local al ușilor de compartimentare etanșe la apă. 6.4 *Sisteme de urgență:* *6.4.1* Familiarizarea echipajului cu planul de control al avariilor. 6.5 *Operațiuni legate de marfă:* *6.5.1* Echipamente de amarare a încărcăturii, dacă este cazul. 6.6 *Siguranța împotriva incendiilor:* *6.6.1* Testarea comenzilor de la distanță și locale pentru închiderea clapetelor anti-foc. 6.7 *Alarme:* *6.7.1* Testarea sistemului de avertizare sonoră; 6.7.2 Testarea sistemului de detectare a incendiilor și a semnalizatoarelor de incendiu. 6.8 *Dispozitive de salvare:* *6.8.1* Exercițiu de abandonare a navei (inclusiv cu lăsarea la apă a bărcilor de salvare și de urgență). 7. Nave de mărfuri ro-ro, în plus față de elementele enumerate în pct.1, următoarele elemente trebuie considerate ca făcând parte din inspecția extinsă la navele de mărfuri ro-ro: 7.1 *Integritatea etanșeității la apă/intemperii:* 7.1.1 Uși prova și pupa. 7.2 *Operațiuni legate de marfă:* 7.2.1 Echipamente de amarare a încărcăturii RO.”	6.3.2 Testarea controlului de la distanță și local al ușilor de compartimentare etanșe la apă. 6.4 *Sisteme de urgență:* *6.4.1* Familiarizarea echipajului cu planul de control al avariilor. 6.5 *Operațiuni legate de marfă:* *6.5.1* Echipamente de amarare a încărcăturii, dacă este cazul. 6.6 *Siguranța împotriva incendiilor:* *6.6.1* Testarea comenzilor de la distanță și locale pentru închiderea clapetelor anti-foc. 6.7 *Alarme:* *6.7.1* Testarea sistemului de avertizare sonoră; 6.7.2 Testarea sistemului de detectare a incendiilor și a semnalizatoarelor de incendiu. 6.8 *Dispozitive de salvare:* *6.8.1* Exercițiu de abandonare a navei (inclusiv cu lăsarea la apă a bărcilor de salvare și de urgență). 7. Nave de mărfuri ro-ro, în plus față de elementele enumerate în pct.1, următoarele elemente trebuie considerate ca făcând parte din inspecția extinsă la navele de mărfuri ro-ro: 7.1 *Integritatea etanșeității la apă/intemperii:* 7.1.1 Uși prova și pupa. 7.2 *Operațiuni legate de marfă:* 7.2.2 Echipamente de amarare a încărcăturii RO.

b) autoritatea competentă finalizează în termen de zece zile lucrătoare inspecția preliminară.	1.11. pct. 1, subpunctul 2), lit. b) din Anexa nr.14 l Regulamentul-cadru cu privire la respectarea obligațiilor statului port se modifică și se expune în următoarea redacție: „b) autoritatea competentă finalizează în termen de treizeci de zile lucrătoare inspecția preliminară”.	b) autoritatea competentă finalizează în termen de treizeci de zile lucrătoare inspecția preliminară.
	1.12. Regulamentul-cadru se completează cu Anexa nr.15 cu următorul cuprins: „Anexa nr. 15 la Regulamentul-cadru cu privire la respectarea obligațiilor statului port **CERINȚE PRIVIND LEGITIMAȚIA DE SERVICIU A INSPECTORILOR CARE EFECTUEAZĂ CONTROLUL STAT PORT** [în conformitate cu pct. 89] 1. Legitimația de serviciu trebuie să conțină cel puțin următoarele informații: 1.1 Denumirea autorității emitente 1.2 Numele și prenumele titularului legitimației de serviciu 1.3 O fotografie recentă a titularului legitimației de serviciu 1.4 Semnătura titularului legitimației de serviciu 1.5 Un document prin care titularul legitimației de serviciu este autorizat să desfășoare inspecții în	Anexa nr. 15 la Regulamentul-cadru cu privire la respectarea obligațiilor statului port **CERINȚE PRIVIND LEGITIMAȚIA DE SERVICIU A INSPECTORILOR CARE EFECTUEAZĂ CONTROLUL STAT PORT** [în conformitate cu pct. 89] 1. Legitimația de serviciu trebuie să conțină cel puțin următoarele informații: 1.1 Denumirea autorității emitente 1.2 Numele și prenumele titularului legitimației de serviciu 1.3 O fotografie recentă a titularului legitimației de serviciu 1.4 Semnătura titularului legitimației de serviciu 1.5 Un document prin care titularul legitimației de serviciu este autorizat să desfășoare inspecții în conformitate cu legislația națională adoptată potrivit prezentului regulament. 1.6 Dacă limba principală utilizată în legitimației de

	conformitate cu legislația națională adoptată potrivit prezentului regulament. 1.6 Dacă limba principală utilizată în legitimației de serviciu nu este engleza, ea trebuie să includă o traducere în această limbă. Formatul cărții de identitate este lăsat la latitudinea autorităților competente.”	serviciu nu este engleza, ea trebuie să includă o traducere în această limbă. Formatul cărții de identitate este lăsat la latitudinea autorităților competente.
	1.13. Regulament-cadru se completează Anexa nr.16 cu următorul cuprins: „Anexa 16 la Regulament-cadru cu privire la respectarea obligațiilor statului port **CRITERII PRIVIND STATUL DE PAVILION** 1. Performanța statului pavilion se calculează utilizând o formulă standard pentru calcule statistice, în care anumite valori sunt fixe. Limitele negru/gri și gri/alb sunt definite de următoarele formule: în care: N - este numărul de inspecții p - este limita admisibilă pentru reținere z - este valoarea critică a distribuției normale (1,645 pentru un nivel de certitudine de 95 %). 2. Pe baza formulelor de calcul prevăzute la punctul 1, se determină numărul admisibil de reținere corespunzător listei negre sau listei albe. Depășirea limitei stabilite pentru zona neagră/gri indică o performanță sub media pavilioanelor evaluate, situație în care statul de pavilion este clasificat pe lista neagră. 2.1 În mod similar, un număr de reținere situat sub	Anexa 16 la Regulament-cadru cu privire la respectarea obligațiilor statului port **CRITERII PRIVIND STATUL DE PAVILION** 1. Performanța statului pavilion se calculează utilizând o formulă standard pentru calcule statistice, în care anumite valori sunt fixe. Limitele negru/gri și gri/alb sunt definite de următoarele formule: în care: N - este numărul de inspecții p - este limita admisibilă pentru reținere z - este valoarea critică a distribuției normale (1,645 pentru un nivel de certitudine de 95 %). 2. Pe baza formulelor de calcul prevăzute la punctul 1, se determină numărul admisibil de reținere corespunzător listei negre sau listei albe. Depășirea limitei stabilite pentru zona neagră/gri indică o performanță sub media pavilioanelor evaluate, situație în care statul de pavilion este clasificat pe lista neagră. 2.1 În mod similar, un număr de reținere situat sub limita stabilită pentru zona albă/gri reflectă o performanță peste medie, ceea ce conduce la includerea statului de pavilion pe lista albă.

	limita stabilită pentru zona albă/gri reflectă o performanță peste medie, ceea ce conduce la includerea statului de pavilion pe lista albă. 2.2 Atunci când numărul de reținere aferent unui stat pavilion se situează între aceste două praguri, clasificarea se efectuează în lista gri. 3. Pentru compararea performanțelor statelor pavilion clasificate în listele neagră, gri sau albă, recalcularea indicatorilor statistici se efectuează prin ajustarea valorii p în formulele prevăzute la pct. 1. 4. Pentru compararea performanțelor statelor de pavilion se utilizează factorul de depășire (FD). Factorul FD indică de câte ori trebuie să fie modificată valoarea p și refăcut calculul pentru ca numărul de reținere pentru un stat de pavilion să fie egal cu limitele. O creștere sau o descreștere de 3 % a valorii p corespunde unui punct întreg FD. Pentru statele de pavilion înscrise pe lista gri, FD se calculează utilizând următoarea formulă: *FD= ((Reținere a pavilioanelor - μ_(alb/gri)))/(μ_(negru/gri) -μ_(alb/gri))* 5. Pentru a clasifica statele de pavilion înscrise pe lista neagră în pavilioane cu risc foarte ridicat, ridicat, mediu spre ridicat sau mediu, se iau în considerare următoarele valori ale FD: FD = cu 4,01 sau mai mult înseamnă risc foarte ridicat FD cuprins între 3,01 și 4,00 înseamnă risc ridicat FD cuprins între 2,01 și 3,00 înseamnă risc mediu spre ridicat FD cuprins între 1,01 și 2,00 înseamnă risc mediu. ”	2.2 Atunci când numărul de reținere aferent unui stat pavilion se situează între aceste două praguri, clasificarea se efectuează în lista gri. 3. Pentru compararea performanțelor statelor pavilion clasificate în listele neagră, gri sau albă, recalcularea indicatorilor statistici se efectuează prin ajustarea valorii p în formulele prevăzute la pct. 1. 4. Pentru compararea performanțelor statelor de pavilion se utilizează factorul de depășire (FD). Factorul FD indică de câte ori trebuie să fie modificată valoarea p și refăcut calculul pentru ca numărul de reținere pentru un stat de pavilion să fie egal cu limitele. O creștere sau o descreștere de 3 % a valorii p corespunde unui punct întreg FD. Pentru statele de pavilion înscrise pe lista gri, FD se calculează utilizând următoarea formulă: *FD= ((Reținere a pavilioanelor - μ_(alb/gri)))/(μ_(negru/gri) -μ_(alb/gri))* 5. Pentru a clasifica statele de pavilion înscrise pe lista neagră în pavilioane cu risc foarte ridicat, ridicat, mediu spre ridicat sau mediu, se iau în considerare următoarele valori ale FD: FD = cu 4,01 sau mai mult înseamnă risc foarte ridicat FD cuprins între 3,01 și 4,00 înseamnă risc ridicat FD cuprins între 2,01 și 3,00 înseamnă risc mediu spre ridicat FD cuprins între 1,01 și 2,00 înseamnă risc mediu.

18

Ministerul Infrastructurii
și Dezvoltării Regionale
al Republicii Moldova

Nr. 07 - 1985
din 15.04.2026

Cancelaria de Stat

În temeiul pct. 197 din Regulamentul Guvernului, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.610/2018, se solicită înregistrarea *proiectului hotărârii Guvernului cu privire la modificarea Hotărârii Guvernului nr. 183/2024 pentru aprobarea Regulamentului-cadru cu privire la respectarea obligațiilor statului port,* 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 şi denumirea proiectului	Proiectul hotărârii Guvernului cu privire la modificarea Hotărârii Guvernului nr. 183/2024 pentru aprobarea Regulamentului-cadru cu privire la respectarea obligațiilor statului port.
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 asigurării cadrului normativ național cu mecanismul de inspecție a navelor străine în porturile naționale sau în apele aflate sub jurisdicția Republicii Moldova, precum și asigurarea cu reglementări privind procedurile pentru inspecțiile extinse, asigurând cu listele orientative ale aspectelor specifice de control care se regăsesc în Regulamentul (UE) nr. 428/2010. Proiectul transpune: Directiva 96/40/CE; Directiva 2009/16/CE; Regulamentul nr. 428/2010; Regulamentul nr. 801/2010 și Regulamentul nr. 802/2010.
4.	Referința la documentul de planificare care prevede elaborarea proiectului (PNA, PND, PNR, alte documente de planificare sectoriale)	Proiectul hotărârii Guvernului este elaborat în temeiul prevederilor Capitolului 15 Transporturi din Acordul de Asociere dintre Republica Moldova, pe de o parte, și Uniunea Europeană și Comunitatea Europeană a Energiei Atomice și statele membre ale acestora, pe de altă parte, semnat la Bruxelles la 27 iunie 2014 și ratificat prin Legea nr. 112/2014, precum și întru realizarea acțiunii 114 din Anexa A aferentă Capitolului 14 „Politica de transport”,

		Clusterul 4 din Programul național de aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană pentru anii 2025-2029, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.306/2025.
5.	Lista autorităților şi instituțiilor a căror avizare este necesară	- Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării; - Ministerul Finanțelor; - Ministerul Mediului; - Grupul de lucru al Comisiei de stat pentru reglementarea activității de întreprinzător; - 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 Igor Zaharia, Director, Agenția Navală a Republicii Moldova. tel. 022731396, e-mail: igor.zaharia@narm.md
8.	Anexe	1. Proiectul hotărârii Guvernului – 9 file, 2. Nota de fundamentare – 5 file; 3. Tabel de concordanță a Directivei 96/40/CE – 3 file; 4. Tabel de concordanță a Directivei 2009/16/CE – 70 file; 5. Tabel de concordanță a Regulamentului nr. 428/2010 – 8 file; 6. Tabel de concordanță a Regulamentului nr. 801/2010 – 4 file; 7. Tabel de concordanță a Regulamentului nr. 802/2010 – 5 file; 8. Tabel comparativ – 17 file.
9.	Data şi 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